

ЖИГУЛИ

как первая любовь



Интервью с В.В. Каданниковым – октябрь 1994 г.

Тольяттинцы, особенно вазовцы, любят вспоминать золотые 80-е. Когда на полную мощность заработал завод, по дорогам Советского Союза, и не только, покатались «жигулята» – так ласково звали свой народный автомобиль и те, кто его производил, и те, для кого он был голубой мечтой. ВАЗ, долго оставаясь налоговым донором всей области, по-хозяйски заботился и о своем Автограде. Помню самое сильное впечатление от Тольятти 1984 года: не современные кварталы с широкими проспектами, не парки и действующие фонтаны, а розы, цветущие практически в каждом дворе. И их никто не выкапывал, не срезал – у тольяттинцев той поры была особенная гордость за свой город, который они считали автомобильной столицей страны. И родственники мужа, который до армии успел поработать на заводском конвейере, радушно принимая нас, удивлялись: чего вы на Севере сопли морозите, когда мы, простые вазовцы, так классно живем: и квартиры получаем, и машины по льготам, и дефицитные продукты из урсовских магазинов у нас на столе...

А страна переживала автомобильную лихорадку, сравнимую отчасти с золотой лихорадкой на Клондайке. Вазовский автомобиль котировался в то время как твердая валюта: его было непросто купить. Его меняли на жилье. Процветал такой бизнес, как «право выкупа», когда талон на покупку машины доставали по блату или спекулировали.

У нас, северян, были в ходу целевые чеки. Мне посчастливилось работать на БАМе, встречать первый поезд в Тынде. И за три года получить чек на вазовскую машину. Мы с мужем за 10 лет бамовской эпопеи заработали аж три «Жигуля». Как мы их здесь отоваривали – с боем, угрозами «дорогих» кавказцев, оккупировавших автомагазины и вывозивших автобусы прямо с завода, это отдель-

ная история. Один автомобиль мы поменяли на дом в с. Лопатино, куда привезли, спасая от холодной и голодной смерти в Казахстане, моих родителей-стариков. Вторую «шестерочку», на которую мне, журналисту «Площади Свободы», друзья-гаишники сделали «красивый» номер (помню до сих пор 33-55), утнали со стоянки ровно через неделю. Была и такая страница в тольяттинской истории – статистика угона «Жигулей» зашкаливала. Наш, например, по иронии судьбы, нашли в Казахстане (моей первой родине) разобранным до гола и даже такой не отдали: не было тогда допотопных с братьями-казахами.

Но это уже гуляли 90-е. Когда из Тольятти сделали «бандитский Петербург». Да, братки из ОПГ регулярно постреливали на улицах города и хозяйничали по вазовским цехам и кабинетам. О чем мы откровенно говорили в интервью с «четвертым» генералом Владимиром Каданниковым, напечатанном в городской газете в 94-м году. И надо отдать должное этому руководителю (при всей двойственности его личности): он сохранил завод в сумасбродные 90-е.

А всем, кто пришел после него в вазовские и городские кабинеты власти, удалось не меньше, а может, и больше – стряхнуть с Тольятти налет бандитизма, сохранить и упрочить бренд LADA. Моим землякам – тем, кто по-прежнему с гордостью говорит: «Здравствуй, приятель! Я из Тольятти», хочу пожелать возвращения домой. К вазовской славе народного автомобиля, который был для нас как первая любовь. А она, как вы сами знаете, с годами не ржавеет...

Ольга Вархукина,
главный редактор журнала
«ГОРОД. Планета Тольятти»