

С ДНЕМ РОЖДЕНИЯ

НАРОДНЫЙ АВТОМОБИЛЬ ВАЗ-2101 ДО СИХ ПОР ЯВЛЯЕТСЯ ОДНИМ ИЗ СИМВОЛОВ ОТЕЧЕСТВЕННОГО АВТОМОБИЛЕСТРОЕНИЯ

19 апреля исполнится 50 лет с начала производства автомобилей марки LADA. В этот день в 1970 году с конвейера Волжского автозавода сошли первые шесть седанов ВАЗ-2101 «Жигули». Первая модель стала самой массовой не только в истории АВТОВАЗа, но и в истории российской автомобильной промышленности. С 1970 по 1988 год было выпущено около 4,8 млн таких машин. Людмила МОХОВИКОВА, Андрей БОРСУКОВ

КОНТРАКТ С ФИАТОМ

В 1964 году председателем Совета Министров СССР стал Алексей Косыгин. Посещая с дружественным визитом Италию, он побывал на многих предприятиях, в том числе и на заводах ФИАТ. На него произвел огромное впечатление технический уровень производства автомобилей.

Алексей Николаевич прекрасно понимал, что выпуск легковых автомобилей в СССР практически отсутствовал. В год со всех конвейеров Советского Союза сходило чуть более 200 тысяч пугк. Кроме того, он видел, что в стране не хватало товаров народного потребления, и средства оседали в кубышках. После поездки в Италию Косыгин заявил на политбюро ЦК КПСС, что личные сбережения граждан после денежной реформы 1961 года серьезно возросли, и выпуск массового легкового автомобиля позволил бы их извлечь.

Многие западные автомобильные компании, узнав о готовящемся контракте СССР и ФИАТа, активизировались и стали предлагать советскому правительству свои услуги. Но с американскими фирмами не хотели сотрудничать - в связи с агрессией США во Вьетнаме отношения между Штатами и Советским Союзом ухудшились. И во время строительства завода могли возникнуть сложности.



ФОТО ПРЕДОСТАВЛЕНО МУЗЕЕМ АВТОВАЗа

ПЕРВАЯ ПАРТИЯ ИЗ ШЕСТИ АВТОМОБИЛЕЙ ВАЗ БЫЛА СОБРАНА 19 АПРЕЛЯ 1970 ГОДА, А УЖЕ К АВГУСТУ АВТОСТРОИТЕЛИ СОБИРАЛИ НА ГЛАВНОМ КОНВЕЙЕРЕ В ТОЛЬЯТТИ ПО 70 АВТОМОБИЛЕЙ ВАЗ-2101 В СМЕНУ

Дальнейшие события показали, что это было правильное решение - Госдепартамент США наложил запрет на продажу оборудования для Волжского автомобильного завода.

С «Фольксвагеном» тоже не стали заключать контракт. Хотя немцы готовы были предоставить внушительный пакет услуг. Сулили, к примеру, производственные мощности, способные выпускать не менее полумиллиона автомобилей в год. Но при наличии ГДР заключать масштабное соглашение с фирмой из Западной Германии означало бы дискредитацию имиджа СССР в глазах союзников по социалистическому лагерю.

С «Рено» все было наоборот: советскому руководству импонировала независимая от Штатов политическая позиция Франции, но концерн не мог вытянуть проект больше 200-300 тысяч автомобилей в год. Как ни старался президент Франции Шарль де Голль пробить своим авторитетом эту сделку, СССР интересовала мощность завода в два раза больше.

Италия устраивала во всех отношениях. Мощность завода была такой, какую хотели, - 600 тысяч в год. К тому же фиатовцы готовы были передать будущий завод в собственность советского правительства.

В конце концов во второй половине 1965-го было принято решение разработать и построить автозавод, который бы выпускал 2-2,5 тысячи автомобилей в сутки, 600 тысяч в год. В Москву приехал президент компании «ФИАТ» Витторио Валетта и обсуждал вопросы о научно-техническом сотрудничестве в области автомобилестроения между итальянской компанией и Государственным комитетом по науке и технике СССР.

Четвертого мая 1966 года мировые информационные агентства разнесли сенсационную новость: «В Турине министр автопромышленности СССР Александр Тарасов и почетный президент итальянской фирмы «ФИАТ» Витторио Валетта подписали протокол о сооружении в СССР промышленного комплекса по производству легковых автомобилей».

Было определено, что выпуск легковых машин в стране нужно увеличить в четыре раза. В 60-е годы на 1000 человек населения выпускалось шесть автомобилей в год.

«БУДЕМ БОРЬТЬСЯ ЗА ЭТОТ ЗАВОД»

На строительство автогиганта претендовали многие регионы бывшего СССР, на первом этапе рассматривалось 112 площадок.

ГЕННАДИЙ МАСЛОВ, испытатель первых автомобилей ВАЗ-2101:

- 19 апреля 1970-го - особенный для меня день. Нас тогда пригласили на конвейер. Мы - испытатели, конструкторы, технологи - внесли свой вклад в создание первого автомобиля Волжского автозавода. Это было как рождение ребенка: мы гадали, какая у него будет судьба. Еще не знали, что ВАЗ-2101 завоюет большую популярность не только в России, но и за рубежом, где люди стояли в очереди три-пять лет, чтобы купить «единичку».

ДМИТРИЙ АВДЕСНЯК, ветеран АВТОВАЗа:

- В памяти сохранился день, когда на ВАЗе был Генри Форд. По проезду вдоль прессового производства, который потом стали называть Фордовским, он ехал с Поляковым на ГАЗ-69 с открытым верхом. Рядом с водителем сидел переводчик, а сзади, на кромке кузова, мужчина, обвешанный камерами, и все снимал. А потом в газетах появились восторженные слова американца: «Такое возможно только в Советском Союзе: построить гигант за два-три года».

После отбора их осталось 39. В итоге определилось шесть: Горьковская, Волгодонско-Ярославская, Саратовская (Балаково), Украинская (Бровары), Белорусская (Минск или Гомель) и Куйбышевская (Тольятти).

Первый секретарь Куйбышевского обкома КПСС Александр Токарев тогда сказал: «Мы будем бороться за этот завод, он обещает дать новый толчок развития всем отраслям промышленности нашей области».

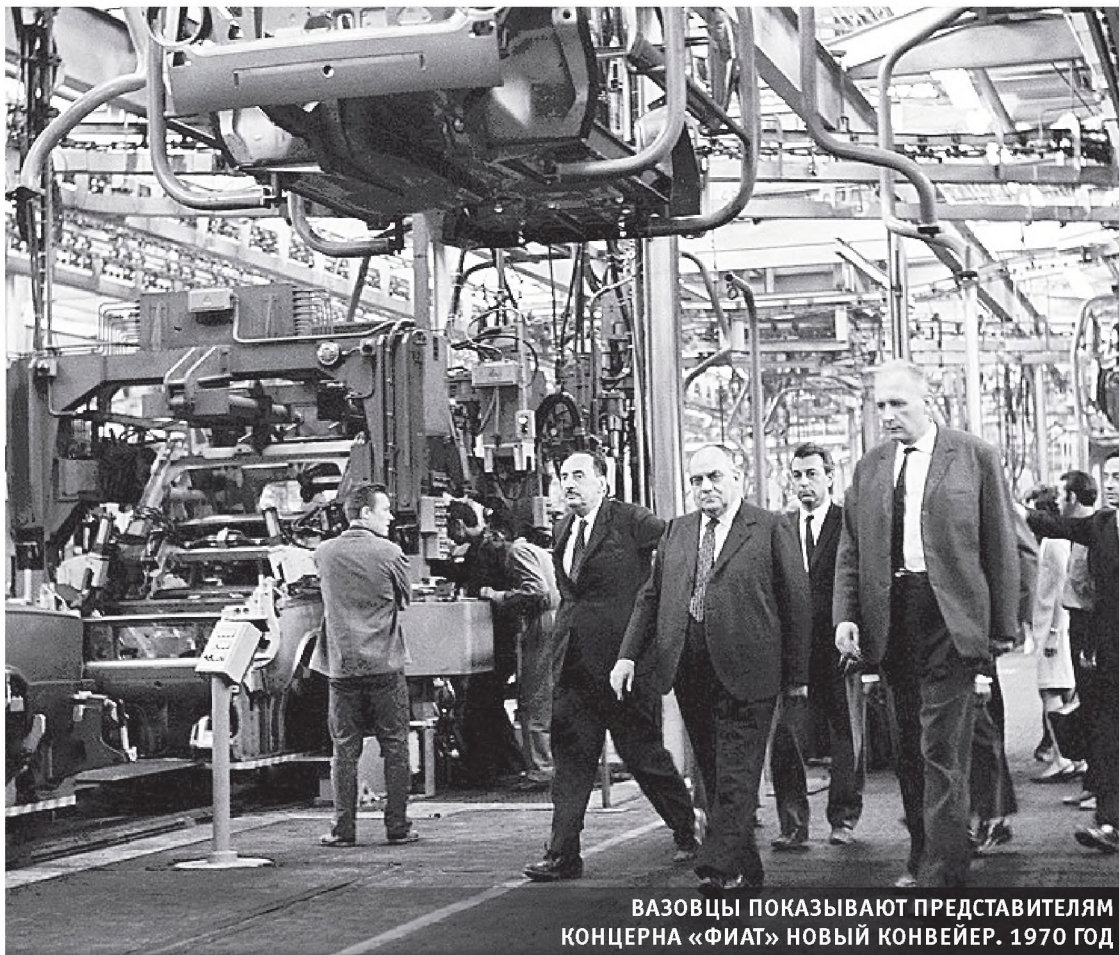
Была сформирована рабочая комиссия в составе 2-го секретаря обкома КПСС Вячеслава Ветлицкого, начальника «Куйбышевгидростроя» Николая Семизорова, главного архитектора области Константина Яковлева, главного инженера КБШ железной дороги Григория Глазкова и других. От союзного правительства главным куратором стал

заместитель председателя Совета Министров СССР Владимир Новиков. На протяжении четырех месяцев резиденция членов комиссии находилась в номере гостиницы «Москва», где они проводили анализ разнообразных показателей.

20 июля 1966 года состоялось заседание политбюро ЦК КПСС. Министр автомобильной промышленности СССР Александр Тарасов предложил строительство крупного автомобильного завода совместно с итальянской фирмой. Но против выступил секретарь ЦК КПСС Дмитрий Устинов. Он сказал, что в СССР вполне достаточно опытных конструкторов и производственников, и потому отечественная промышленность, которая выпускает лучшую в мире военную технику, способна построить автозавод и без участия иностранцев.

ПЕРВЫЙ СЕКРЕТАРЬ КУЙБЫШЕВСКОГО ОБКОМА КПСС АЛЕКСАНДР ТОКАРЕВ СКАЗАЛ: «МЫ БУДЕМ БОРЬТЬСЯ ЗА ЭТОТ ЗАВОД, ОН ОБЕЩАЕТ ДАТЬ НОВЫЙ ТОЛЧОК РАЗВИТИЯ ВСЕМ ОТРАСЛЯМ ПРОМЫШЛЕННОСТИ НАШЕЙ ОБЛАСТИ»

ЛЕГЕНДА!



ВАЗОВЦЫ ПОКАЗЫВАЮТ ПРЕДСТАВИТЕЛЯМ КОНЦЕРНА «ФИАТ» НОВЫЙ КОНВЕЙЕР. 1970 ГОД

ФОТО ПРЕДОСТАВЛЕНО МУЗЕЕМ АВТОВАЗА

Алексей Косыгин предложил соломонино решение. Он заметил, что одного такого предприятия нашей стране будет недостаточно, и предложил строить сразу два автозавода: один в Тольятти с привлечением итальянцев, другой - в Ижевске силами советской оборонной промышленности. Генеральный секретарь ЦК КПСС Леонид Брежнев согласился с Косыгиным.

В тот же день вышло постановление Центрального Комитета КПСС и Совета Министров СССР за №558, в котором было сказано: возложить строительство автомобильного завода в Тольятти на Министерство энергетики и электрификации СССР, которому подчинялся «Куйбышевгидрострой». 22 июля 1966 года его руководитель Николай Семизоров был вызван в Москву на коллегию в Министерство энергетики и электрификации СССР, где предварительно были обсуждены вопросы проектирования автозавода, расширения базы строительной индустрии, привлечения к строительству специализированных субподрядных организаций, наращивания мощностей «Куйбышевгидростроя» и т.д.

За каких-то четыре года предстояло построить громадный комплекс автозавода, тепловую электростанцию на 520 тысяч киловатт, Автозаводский район и многое другое общей стоимостью свыше 2 миллиардов рублей.

ПЕРВЫЙ ДИРЕКТОР

Первым генеральным директором Волжского автомобильного

ЖУРНАЛИСТЫ «ВОЛЖСКОЙ КОММУНЫ» ОДНИМИ ИЗ ПЕРВЫХ ПРОВЕЛИ, ГОВОРЯ СОВРЕМЕННЫМ ЯЗЫКОМ, ТЕСТ-ДРАЙВ «ЖИГУЛЕЙ». ЭТО СЛУЧИЛОСЬ В 1972 ГОДУ



ФОТО ПРЕДОСТАВЛЕНО МУЗЕЕМ АВТОВАЗА

Тест-драйв от «ВК»

В течение месяца за совместным проектом «ВК» и газеты «Социалистическая индустрия» следила вся страна. Девятого августа 1972 года с главной площади Автозаводского района Тольятти отъехало шесть автомобилей ВАЗ-2101. В состав экипажей, кроме корреспондентов, входили инженеры и рабочие ВАЗа. У каждой пары машин был свой маршрут. За месяц рейда, названного «Жигули-72», предстояло проехать по всем предприятиям, которые поставляли изделия и механизмы для автозавода. Первая пара посетила металлургические заводы, еще два экипажа проехали по производителям авторезины, третья пара - по заводам, обеспечивающим ВАЗ деталями из пластмассы.

КОГДА ПРОЦЕСС ДОВОДКИ АВТОМОБИЛЯ БЫЛ ЗАКОНЧЕН, ИТАЛЬЯНЦЫ ГОВОРИЛИ, ЧТО ВАЗ-2101 - ЭТО АВТОМОБИЛЬ ДЛЯ ВСЕХ ШИРОТ, И ВСЕ НОВЫЕ КОНСТРУКТОРСКИЕ И ТЕХНОЛОГИЧЕСКИЕ РЕШЕНИЯ ОНИ В ДАЛЬНЕЙШЕМ ВНЕДРЯЛИ У СЕБЯ В ПРОИЗВОДСТВЕ

го завода стал Виктор Поляков. Рассказывают, что он в августе 1966 года, уже будучи заместителем министра автомобильной промышленности СССР, пришел к министру Александру Тарасову и сказал, что хочет стать директором нового автогиганта, который планировалось построить в Советском Союзе.

Александр Михайлович внимательно посмотрел на Полякова и сказал: «А ты знаешь, я согласен. У тебя опыта побольше, чем у Гринчара (Николай Гринчар - советский конструктор автомобилей. - Прим. ред.). Да и я знаю тебя лучше. Мы с тобой еще в 46-м году «Москвич» выпускали. Назовем тебя, как в оборонной промышленности - генеральным директором».

Вопрос о руководстве нового автозавода решался на самом верху - в Политбюро ЦК КПСС. Алексей Косыгин поддержал Александра Тарасова и одобрил кандидатуру Полякова.

ЧУДЕСНОЕ ПРЕОБРАЖЕНИЕ

На будущем советском автопредприятии решили взять за основу лучший автомобиль 1966 года - «Фиат-124». Именно он стал прообразом ВАЗ-2101. В целом конструкция «Фиата-124» претерпела более 800 доработок, которые по своей сути служили приспособлению вазовского первенца к советским дорогам. Отечественный автомобиль отличался увеличенным дорожным просветом, усиленными кузовом и подвеской, отверстием для рукоятки завода двигателя, а также барабанными тормозами, обеспечивающими их более долгосрочную работу.

Задняя подвеска стала новой - пятипаллантовой. Была усовершенствована конструкция синхронизаторов в коробке передач, большой наружный диаметр получили накладки сцепления. Увеличен клиренс (на 11 миллиметров), полностью модернизирован ведущий мост.

Также была произведена некоторая модернизация дизайна автомобиля: добавлено снаружи зеркало заднего вида, установлены буксирные проушины, «клыки» на бамперах, широкие двери и большой багажник. В салоне для дверных ручек были сделаны специальные выемки. А передние сиденья раскладывались. Во многом благодаря Полякову на автомобиле был установлен новый двигатель.

Когда советская делегация во главе с Виктором Поляковым приехала в Турин, фиатовцы

поставили вопрос о невозможности его разработки. Основным аргументом - сроки пуска завода будут сорваны. Поляков занял жесткую позицию. Он сказал, что надо делать новый двигатель и укладываться в сроки.

Итальянцы смирились. И стали в темпе разрабатывать и испытывать новый двигатель, который, по признанию отечественных и зарубежных специалистов, был лучше, чем на «Фиат-124». Он был адаптирован к суровой зиме. Без подогрева уверенно заводился при минус 25°.

Когда процесс доводки автомобиля был закончен, итальянцы говорили, что ВАЗ-2101 - это автомобиль для всех широт, и все новые конструкторские и технологические решения они в дальнейшем внедряли у себя в производстве. А выпустив модернизированную версию «Фиата-124», в рекламе сообщали, что автомобиль прошел жесточайшие испытания в СССР.

ПЕРВАЯ ПАРТИЯ

Первая партия из шести автомобилей ВАЗ была собрана 19 апреля 1970 года, а уже к августу автостроители собирали на главном конвейере в Тольятти по 70 автомобилей ВАЗ-2101 в смену.

Начало выпуска было приурочено к 100-летию Владимира Ленина, которое отмечалось 22 апреля 1970 года.

«Около трех часов ночи 19 апреля кузова подошли к установке по монтажу колес. Откинулись кронштейны подвески и машины встали на «ноги». Первую «вывел» с конвейера инженер ФИАТа Савонни, вторую - начальник участка сборки Сафонов, - вспоминал первый технический директор ВАЗа Евгений Бабинджагин. - После регулировки колес и обкатки на стенде автомобили подверглись форменному органолептированию: люди сгрудились у них, пытаясь хотя бы прикоснуться. Затем участникам события разрешили прокатиться. Машины носились по свободным площадям второй и третьей очереди конвейера с включенными фарами, под рев клаксонов. Трека еще не было. Опасное занятие прекратили. Автомобили установили в ряд - смотрелись они великолепно. Паломничество началось с утра - шли заводчане, монтажники, строители, военные».

Благодарим за предоставленный материал газету «Волжский автостроитель»