

СТРОИМ ГОРОД-ЗАВОД

4 мая 1966 года был подписан протокол о сотрудничестве между концерном Fiat и Министерством автомобильной промышленности СССР. Уже 20 июля вышло постановление ЦК КПСС и Совета Министров СССР о строительстве Волжского автомобильного завода в городе Тольятти, а в августе подписано генеральное соглашение с концерном Fiat. Договор был очень выгоден для советской стороны, итальянцы не только создавали предприятие, что называется «под ключ», но и брали на себя заключение договоров с поставщиками комплектующих, закупку технологического оборудования и обязались предоставлять техническую помощь в течение 10 лет. Что характерно, завод проектировался по американскому образцу – большое производство полного цикла – фактически целый город. В то время как европейские



ПОЛВЕКА ЛЕГЕНДАРНОЙ «КОПЕЙКЕ»

В этом году исполняется 50 лет с начала производства ВАЗ-2101 – первенца автозавода в Тольятти. Первые шесть экземпляров еще по обходной технологии были собраны 19 апреля 1970 года – к столетию со дня рождения В.И. Ленина, а уже в августе началось полномасштабное серийное производство. Сегодня можно относиться по-разному к первой модели «Жигулей», но то, что она стала эпохальной для нашей страны – это неоспоримый факт.

КАЖДОЙ СЕМЬЕ ПО АВТОМОБИЛЮ!

К середине 1960-х годов для советского правительства стало очевидным, что развитие массовой автомобилизации может стать локомотивом для всей экономики. До 1975 года планировалось увеличить производство легковых автомобилей в 3,5 – 3,8 раза. Однако проблема заключалась в том, что собственными силами сделать это было невозможно. При реконструкции АЗЛК и строительстве автозавода в Ижевске широко использовалось станки и оборудование Renault, но масштабы все равно были не те, эти заводы строились по европейскому образцу и были рассчитаны на выпуск 200 000 автомобилей в год. Поэтому для выполнения поставленной цели требовалось как минимум строительство еще одного завода мощностью не менее 600 000 автомобилей в год. Поскольку в Европе

не строили таких заводов-гигантов, то задача, включая поставку всего оборудования, была под силу лишь США, но напрямую к американцам, видимо, по идеологическим соображениям, – обратиться не рискнули. Выбор пал на итальянский Fiat. В те годы это был мощный концерн, производящий практически все: от тракторов и автомобилей до самолетов и турбин для кораблей и электростанций. К тому же, Fiat 124 в 1966 году был признан лучшим автомобилем года в Европе.

автозаводы – более гибкие и компактные, были рассчитаны только на сборку автомобилей. Одновременно для будущих работников завода фактически зановостраивался город Тольятти (до 1964 года он назывался Ставрополь-на-Волге). По генеральному плану численность населения в нем должна было увеличиться до 500 000 жителей.

РУССКИЙ FIAT

Помимо Fiat 124, итальянцы предлагали выпускать более престижную



Прототип ВАЗ-2101 – Fiat 124 имеет ряд внешних отличий



На ранних машинах немного отличалась форма клыков на бамперах

модель 125. Но советские специалисты от нее отказались, сославшись на то, что она построена на другой платформе. Решение во многом спорное, ведь Fiat 125 лучше подходил для эксплуатации по нашим дорогам, у него более прочная задняя рессорная подвеска, более просторный салон за счет удлиненной колесной базы, более мощные двигатели.



До 1974 года оригинальное круглое зеркало устанавливалось на левом крыле

Геометрическая схема автомобиля ВАЗ-2101 «Жигули»



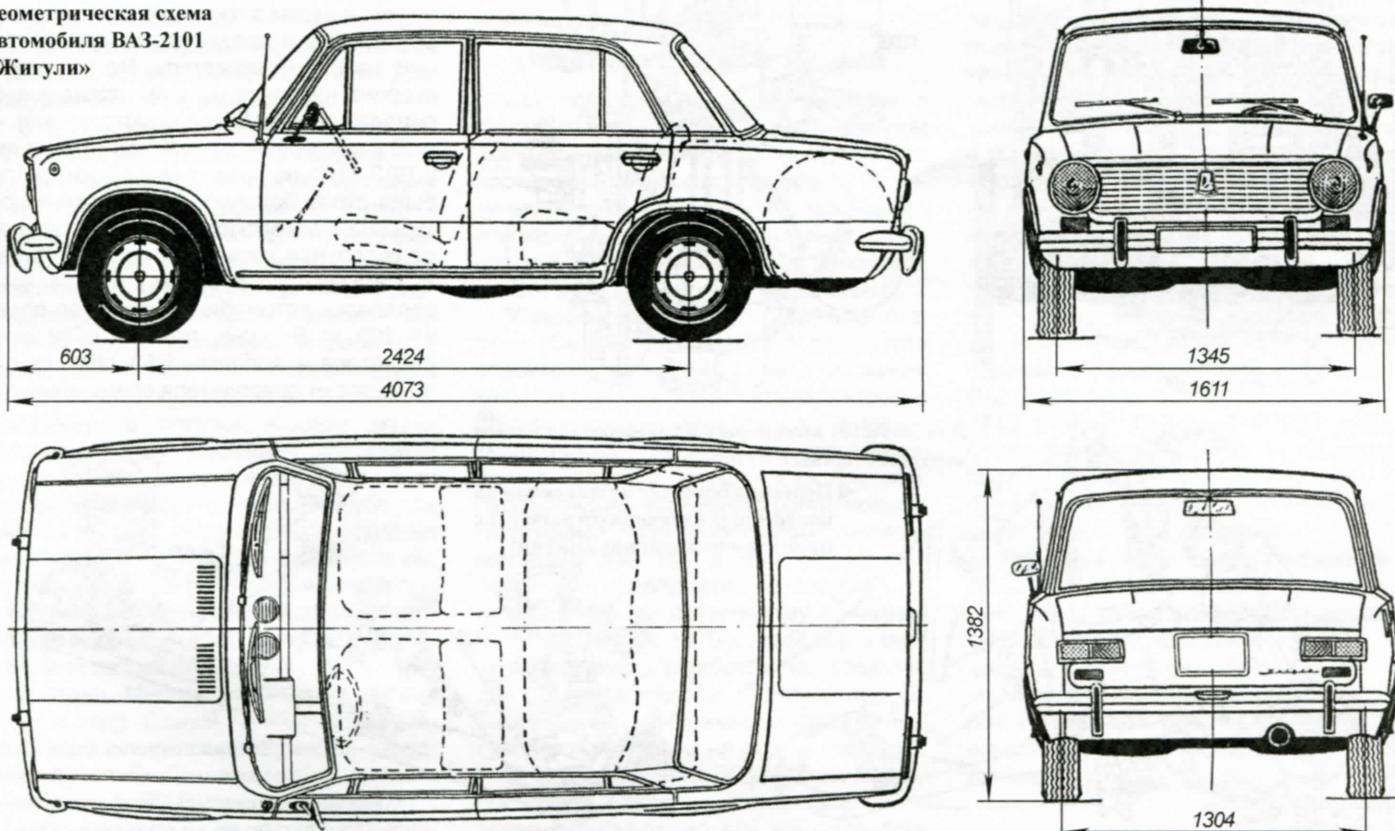
До 1974 года не было ни брызговиков, ни мест для их крепления

На его основе было проще создать легкие коммерческие автомобили, которых в СССР не хватало. Поляки наладили серийное производство именно Fiat 125 и не прогадали. Но у нас выбор был сделан в пользу трех моделей на базе Fiat 124: базовая ВАЗ-2101, универсал ВАЗ-2102 и люксовый седан ВАЗ-2103.

Первые образцы, которые пришли на испытания в НАМИ, вскоре развалились! После жестких испытаний, протяженностю 12 000 км, включавших пробег по булыжной мостовой, кузов Fiat 124 получил 19 трещин. «Москвич-412» тоже этот экзамен провалил, у него было 23 трещины, а вот участвующие в сравнительных испытаниях «французы» – Renault 16 и Peugeot 204 почти не имели повреждений. Стало ясно, что в таком виде автомобиль в серийное производство запускать нельзя. Надо отдать должное итальянцам, они своевременно

устраяли все недостатки, благо все комплектующие у концерна были под рукой: что не подойдет от автомобиля, возьмем от трактора или самолета. Всего с июля 1966 по июль 1970 года было испытано девять серий и 35 образцов автомобилей, где каждая серия – это фактически новая модификация. В общей сложности машины прошли по нашим дорогам свыше 2 млн км. Поставили более мощное сцепление, усиленную заднюю подвеску от спортивной версии Fiat 124 Spider, задние дисковые тормоза, которые быстро выходили из строя на грязных дорогах, заменили на барабанные.

Самое большое изменение в конструкции – двигатель. Изначально на Fiat 124 стоял нижневальный мотор, но советские специалисты потребовали его заменить на более современный с верхним расположением распределала. Это еще одно довольно спорное реше-



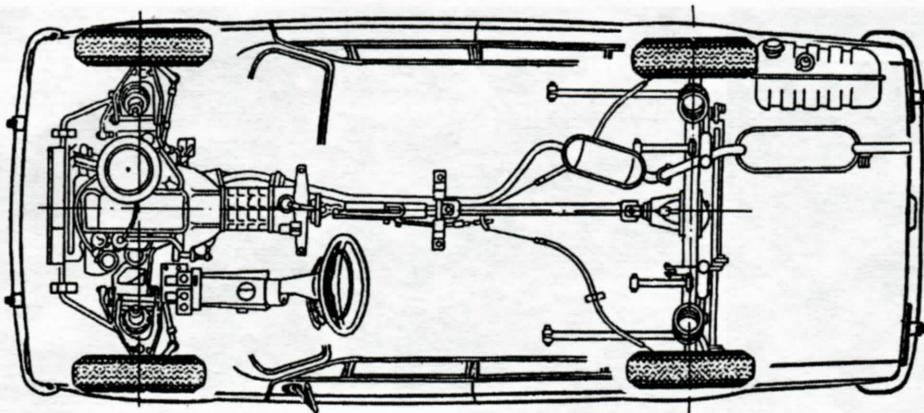
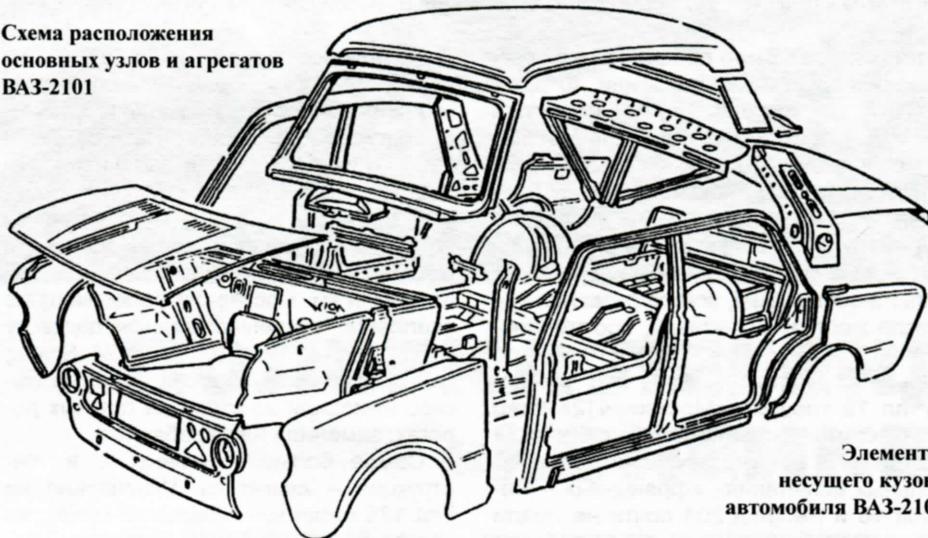
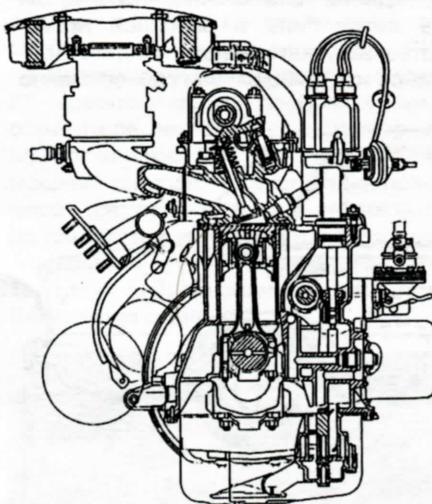
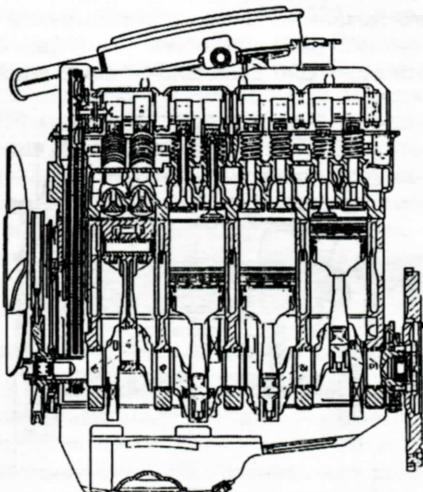


Схема расположения основных узлов и агрегатов ВАЗ-2101

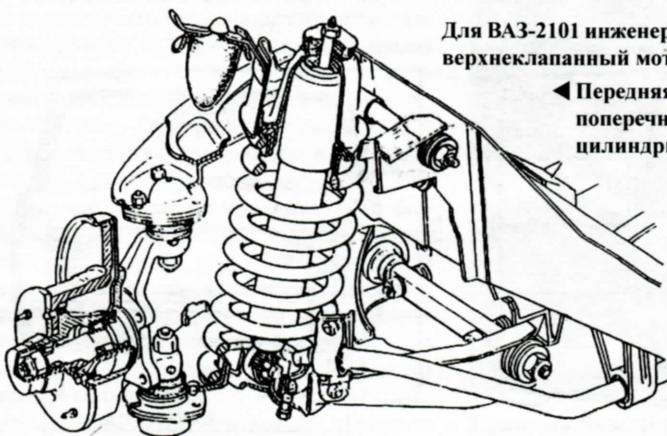


Элементы несущего кузова автомобиля ВАЗ-2101



Для ВАЗ-2101 инженеры Fiat разработали новый верхнеклапанный мотор

◀ Передняя подвеска независимая на поперечных качающихся рычагах с цилиндрическими пружинами



Технические характеристики автомобиля ВАЗ-2101 «Жигули»

Длина, мм	4073
Ширина, мм	1611
Высота, мм	1382
База, мм	2424
Колея спереди/сзади, мм	1345/1304
Число мест	5
Собственная масса, кг	945
Полная масса, кг	1345
Полезная масса, кг	400
Дорожный просвет, мм	170
Наружный габаритный радиус разворота, м	5,5
Максимальная скорость, км/ч	140
Контрольный расход топлива, л/100 км	8
Рабочий объем двигателя, см	1198
Степень сжатия	8,8
Максимальная мощность, л.с	60*
Время разгона до 100 км/ч, с	20 – 22
Емкость топливного бака, л	39
Тормозной путь со скорости 80 км/ч, м	34,2

*Примечание: В 1970 году в характеристиках указывали мощность двигателя 60 л.с., затем по результатам испытаний ее подняли сначала до 62 л.с., затем до 64 л.с., хотя конструкция мотора при этом не менялась.

ние. Да, конечно, нижневальный мотор не имел большого потенциала для модернизации, зато он был неприхотлив в эксплуатации. К тому же, разработанный итальянцами новый двигатель еще не прошел тогда полный цикл испытаний. В качестве компромисса Fiat предложил на первое время использовать старый мотор, а затем в процессе производства безвозмездно предоставить документацию на новый двигатель. Но советская сторона настояла на том, чтобы новый силовой агрегат был с самого начала.

В итоге общее количество изменений у ВАЗ-2101 по сравнению с прототипом было столь большим, что у итальянцев машина в заводских документах получила отдельное название Fiat 124R (буква R означает – «русский»). После всех переделок автомобиль потяжелел почти на 100 кг. Внешне, помимо облицовки радиатора и эмблемы ВАЗ-2101, он отличается от прародителя оригинальными



С начала 1970-х до середины 1980-х годов ВАЗ-2101 был основным автомобилем такси в Венгрии (фото из технического музея в Будапеште)



Экспортные версии в качестве опции оснащались вторым боковым зеркалом



VAZ-21011 стал первой попыткой модернизации ВАЗ-2101

бамперами, травмобезопасными дверными ручками, наличием бокового зеркала (у первых версий Fiat 124 его в базовой комплектации не было, оно предлагалось в качестве опции). Та же у ВАЗ-2101 раскладывались передние кресла.

В целом отечественная машина получилась лучше исходного образца, что подтверждает ее успешная эксплуатация в течение полувека не только в нашей стране, но и во многих других государствах. Под маркой Lada она массово поставлялась в страны Западной Европы. Покупателей привлекала низкая цена в сочетании с неплохими потребительскими качествами. В некоторых странах ВАЗ-2101 стал культовым автомобилем. Например, в политехническом музее Будапешта ему посвящен отдельный зал, а в Венгрии долгое время это был основной автомобиль такси. На Кубе для работы в такси местные мастерские на базе «Жигулей» строили 8-местные лимузины, и «копейка» выдерживала такую эксплуатацию! Всего с 1970 до 1988 года, включая модификации, было выпущено 4,85 млн автомобилей ВАЗ-2101 с кузовом седан. Многие автомобили до сих пор на ходу. Самый ранний экземпляр 1970 года хранится в коллекции заводского музея. Он был выкуплен у частного владельца в 2000 году. Номер кузова у данной машины – 38, но так называемые

мый «номер для запчастей» – первый. По всей видимости, это первая товарная машина, выпущенная в Тольятти.

ОБРАТНАЯ СТОРОНА МЕДАЛИ

Как показала практика, решение о строительстве завода в Тольятти в целом было верным, да и выбор прототипа для производства оказался удачным. В результате доработки Fiat 124 получилась крепкая машина со значительным потенциалом для дальнейшей модернизации. Но было ли это решение идеальным?

У любой медали есть обратная сторона. Самое плохое, что в результате строительства «ВАЗа» были в значительной степени обезглавлены кадры на других автомобильных заводах. Ведущих талантливых специалистов переманивали в Тольятти большими зарплатами, перспективами карьерного роста, новыми квартирами, возможностью заграничных командировок. Да и финансирование остальных предприятий автопрома осуществлялось по остаточному принципу. УАЗЛК в начале 1970-х годов было много передовых разработок, но средства для их внедрения в производство не были выделены. Примерно такая же ситуация сложилась и на других заводах.

И, наконец, цена. Итальянцы хотя и построили завод за относительно небольшие деньги, но все же не даром.



С 1974 до 1982 года ВАЗ-2101 и ВАЗ-21011 выпускались параллельно

А за лицензионные продукты нам еще долго пришлось расплачиваться валютой, поэтому автомобиль получился довольно дорогим, как в производстве, так и для покупателя. Вот несколько цифр. Розничные цены на советские автомобили в 1970 году: «Москвич-412» – 4 900 рублей, ВАЗ-2101 – 5 500 рублей, «Волга» ГАЗ-21 – 5 500 рублей. Очевидно, что если бы у потребителей был в то время выбор, то большинство бы купило «Волгу», а не «Жигули».

А теперь самое интересное – оптовые цены, которые косвенно свидетельствуют о себестоимости производства: «Москвич-412» – 2160 рублей, ВАЗ-2101 – 2 300 рублей, ГАЗ-21 – 1740 рублей, ГАЗ-24 – 2 650 рублей. Столь низкие оптовые цены на автомобили ГАЗ объясняются прежде всего тем, что в них почти не было комплектующих иностранного производства.

Так какой надо было автомобиль в СССР запускать в массовое производство, если руководствоваться здравым смыслом? Мне почему-то кажется, что «Волгу». При этом сохраняя выпуск машин двух поколений, поскольку старая ГАЗ-21 для работы в такси и эксплуатации на плохих дорогах подходила лучше.

Сергей ДЬЯКОНОВ,
фото автора