

**Пётр  
ПРУСОВ:**

# АВТОВАЗ СПОСОБЕН СОЗДАТЬ "НИВУ" ТРЕТЬЕГО ПОКОЛЕНИЯ

**“Русская сенсация”, легенда автостроения – о вазовском внедорожнике LADA NIVA обычно говорят лишь в превосходной степени. Так результатом чего стало рождение легенды? С этого вопроса и началась встреча корпоративных СМИ с ведущим конструктором “Нивы” Петром ПРУСОВЫМ.**

**– Петр Михайлович, имело ли место при создании «Нивы», как говорится, божье вдохновение или вы работали строго по плану?**



– Любое вдохновение начинается с обычного планового задания. В 1971 году в СССР было решено приступить к работе над автомобилем для села. В советском плановом хозяйстве существовал так называемый «Типаж автомобилей». В него включались модели, на выпуске которых концентрировались усилия в тот или иной период. Внедорожник был записан в этот перечень. Причем за определенным заводом – АЗЛК.

Но ВАЗ не мог остаться в стороне. Хотя было много сомнений в том, можно ли сделать этот автомобиль на технологии и узлах нашего завода. Тогда существовал определенный стереотип для внедорожника, он сводился к большому низкооборотному двигателю, раме, неразрезным мостам на рессорной подвеске... Вазовский же двигатель – высокооборотный, небольшого литража. Производства рам и рессор вообще нет. Задача же стояла такая, чтобы новый автомобиль легко «вписался» на ВАЗе.

В общем, вопросов было больше, чем ответов, так что решили сделать носитель, который бы отвечал нужным характеристикам. Первоначально он был тележкой. С двигателем, раздаточной коробкой, дисковым тормозом, независимой передней и зависи-

мой задней пружинными подвесками... О тенте и речи не шло. Своим появлением он обязан инженеру **Вадиму Александровичу Котлярову**, который как-то во время испытаний попал под дождь, замерз и сильно возмутился отсутствием «крыши». Тележке дали хорошее имя «Крокодил Гена».

Автором такого варианта стал **Лев Петрович Мурашов**. Эта тележка дала ответ на многие вопросы и послужила основой проведения опытно-промышленных работ. Мы стали проектировать и строить первый опытный образец. Сначала к нему были подключены **Виктор Горбунов**, я и **Маша Попкова**. Через три месяца Виктора от нас перевели, нам пришлось работать вдвоем с Марией.

У АЗЛК, в отличие от нас, опытный образец уже имелся. Однако независимо от этого, по собственной инициативе, его построил и Ижевский автозавод. Что же получилось в итоге? АЗЛК построил свой образец по чисто джиповской технологии. Это был уменьшенный «УАЗ»: передний и задний мосты неразрезные, на рессоре. Пятое колесо – на заднем борту, барабанные тормоза, рама, тент. У нас противоположность. – Целнометаллический несущий кузов. Передняя подвеска независимая. Задняя зависимая, но пружинная. Дисковый передний тормоз и задний – барабанный. ИжМаш

имел промежуточный вариант. Это был целнометаллический кузов. Задний неразрезной мост – рессорный, на переднем – пружинная независимая подвеска, основа приварена к раме.

Все образцы должны были участвовать в государственных приемочных испытаниях. Это закон! Перед ними должны состояться заводские испытания. А еще раньше – ведомственные приемочные, с участием всех трех заводов.

Не в обиду будь сказано, но команда АЗЛК была немного инертной. Проиграли – и ладно. Видя, что работают три коллектива, они даже раньше времени снялись с испытаний. Ижевцев я называл упрямыми энтузиастами. Они всегда «играли на гольф королей», переживали, упорно шли вперед. Наша команда – не менее упрямая, энергичная и деятельная. И мы выиграли. На «тараканьих бегах» по песку, на размокшей пашне и на снегу «Нива» обошла всех! Испытания проводила лаборатория легковых автомобилей. Но итогом не поверила лаборатория высокой проходимости, которая еще три дня экзаменовала

нашу команду. В итоге все вынуждены были подписать протокол – ВАЗ разработал автомобиль повышенной проходимости. К приемочным испытаниям мы были допущены одни.

...Когда автомобиль находился уже на стадии подготовки к производству, техничес-

кий директор **Марат Нугуманович Фаршатов** разрешил его еще доработать. Так что алюминиевые бампера и задние «шестерочные» фонари, которые установили за три месяца до выпуска опытно-промышленной партии и за шесть месяцев до пуска в производство, – это его заслуга.

Первоначально программа «Нивы» была ориентирована на 25 тысяч автомобилей (я вообще с самого начала настаивал на ста тысячах). Но не успев завершить подготовку к выходу на 25, ее увеличили до 50 тысяч и следом до 75 тысяч.



**Бывает, что автомобиль рождается через силу. «Ниве» везло. Во-первых, ее пестовал своим энтузиазмом весь завод. Во-вторых, ей везло на хороших, грамотных специалистов.**

# АВТОВАЗ СПОСОБЕН СОЗДАТЬ "НИВУ" ТРЕТЬЕГО ПОКОЛЕНИЯ.

**Пётр ПРУСОВ:**

Начало на 1-й стр.

– Радует вас, что «Нива» на конвейере – 30 лет?

– С одной стороны, есть, конечно, гордость. Но с другой – испытываю некоторую грусть. Да, сегодня «Ниву» можно заносить в Книгу рекордов Гиннеса – столько лет не производился ни один автомобиль в мире. Но надо признать, что она устарела. При всех положительных качествах, при том, что востребована на рынке и успешно продается, – с возрастом она не становится лучше. Настало время подумать о ее замене на АВТОВАЗе.

– Вы по праву можете гордиться своим детищем...

– Действительно, я горжусь тем, что создал «Ниву» такую, какая она есть. И тем, что лицензию на вторую «Ниву» купили иностранцы. Я горд, что этот автомобиль продавался там, где не продавался ни один российский автомобиль – в Японии, где он начал пользоваться популярностью еще до официальных продаж. Это автомобиль, который побывал на Северном полюсе, работал в Антарктиде. Причем в Антарктиде установлен большущий щит, где написано: «Нива» – лучший автомобиль Антарктиды».

В первые десять лет продаж «Нивы» во всех европейских странах мы держали первенство по продажам в этом классе. Еще 5 лет назад мы имели первое место по их продаже во Франции.

«Нива» разорила «Ралли Фараонов». В течение трех лет все три первых места занимали экипажи нашего внедорожника... Я горжусь тем, что на ралли «Париж – Дакар» (где экипажи «Нивы» тоже не раз завоевывали и золото, и серебро, и бронзу), когда однажды «Нива» стала серебряным призером, а вполне могла, подав протест на нарушение правил победителем, что имело место, стать первой, французский гонщик «Нивы» сказал: «Лучше быть вторым в Дакаре после многокилометровой гонки, чем первым после судейского протокола». Я снял перед ним шляпу – мы можем себе позволить такое...

Запомнился уникальный случай, когда экипаж из Санкт-Петербурга побил установленный американцами рекорд по подъему на Эльбрус, занесенный в Книгу Гиннеса. Питерцы, путешествуя по Тибету, совершенно не думая ни о каких рекордах, просто заехали в базовый лагерь, откуда альпинисты начинают подниматься на Эверест. Там опешили: «А зачем мы столько носильщиков нанимаем, когда вы вот так, своим ходом?..» Рассказав об этом случае в родном городе, ребята услышали: «Да вы вообще су-



масшедшие! Вам оставалось всего 80 метров, чтобы побить рекорд...» Тогда они, подготовившись, вернулись туда через год. Их координаты фиксировали местные, американец, включенный в состав экипажа, и два американских спутника. Рекордная отметка была пройдена «Нивой» с запасом. Этот автомобиль сейчас в Тольятти и ждет своего часа, когда построят автомобильный зал в Техническом музее. Также у нас хранится и автомобиль, который был в Антарктиде. И тот, что высаживался на Северный полюс...

– Правда ли, что когда вы были в Японии, японцы вас на руках носили?

– Нет, на руках никто не носил. Но принимали очень хорошо. Я был единственный русский, которого допустили в центр разработки «Ниссана». Меня очень хорошо принимали «Хонда», «Судзуки». Наверное, эта сказка пошла вот откуда. За полгода до начала выпуска «Виттары» представители фирмы «Судзуки» были в гостях на ВАЗе. Прощаясь, вручили мне сувенир и красочный проспект. Когда после их отъезда я стал листать его, увидел сделанное от руки посвящение: «Соавтору «Судзуки-Виттары» с уважением от специалистов фирмы «Судзуки». И две росписи. Одна принадлежала президенту фирмы «Судзуки», вторая – руководителю разработки этого автомобиля. Дело в том, что первая «Виттара» по идеологии сильно смахивала на наш автомобиль.

– В какую страну поступила в продажу первая «Нива»?

– Первой капстраной после СЭВ, куда поступила «Нива», была Франция. Понятно почему. Именно там шла сер-

тификация, после окончания которой мы имели право начать зарубежные поставки. Но наибольшую популярность в самом начале, как это ни парадоксально, она завоевала в Германии. Там была тогда очень снежная зима. И сохранилась хроника, запечатлевшая, как по заснеженному Гамбургу ходит только «Нива»...

– Есть огромное количество производных от «Нивы» – в том числе бульдозеры, машины со спаренными задними колесами, плавающие, бронированные... Какие еще есть «Нивы», которые появились благодаря уникальным конструктивным особенностям?

– «Нива»-грузовик, болотоход «Марш», коммунальные и дорожные машины, модификации с угловой хребтовой рамой «Капрал», «Сталкер»... Сейчас по заказу газовиков делается машина путевого обходчика – для контроля за трубопроводами. Я ее называю «Ведьма в ступе»...

Есть автомобили другого назначения. Так, номер «Медведь за рулем» в Цирке на Цветном бульваре существует до сих пор. Раскатывает медведь не только по арене цирка, но и по улице на «Ниве». Специально оборудованными внедорожниками пользуются медики, журналисты, спасатели, горняки, милиция. За рубежом «Ниву» больше всего любят борцы за национальное освобождение своих стран – это самая легкая боевая машина пехоты...

Много проектов можно отнести к разряду экзотических. Самым интересным, на мой взгляд, был проект «Нивы» для Сибири – «Аэроплат». Так как в Сибири рек больше, чем дорог, внедорожник там незаменим. Автомобиль приходит на берег реки, раскладывает «Аэроплат», который везется на прицепе. На него заезжает «Нива», крепится за четыре барабана, «обрастает» вентиляторами – и через 15 минут готов автомобиль на воздушной подушке. На воде он развивал скорость до 50 км в час, на снегу – до 15. Это было отснято на пленку. Когда фильм показывали, все завидовали. Думаю, рано или поздно к этому проекту вернуться. Может, на новом уровне...

**В 1977 году в Западной Германии очередь на приобретение «Нивы» была длиннее, чем на «Мерседес».**

«Нива», как ковер-самолет, позволяла воплощать поистине сказочные идеи. Был такой интересный проект: в советские времена существовала российская программа по созданию ветряных электростанций. Она неплохо продвигалась. Латыш Калныньс предлагал на базе винта иметь летающий автомобиль – типа вертолета. Предложение было проработано только на бумаге – опытный образец не успели построить. Кончилось все тем, что с распа-

**Дорогие машиностроители!**

В 1972 году технический совет ВАЗа утвердил смелую, не имеющую аналогов в мире концепцию автомобиля для сельской местности – «закрытый» несущий кузов и «легковой» уровень комфорта. В январе 1974 года были начаты государственные (приёмочные) испытания автомобиля. Заключение госкомиссии гласило: «Автомобиль выдержал приёмочные испытания и пригоден для постановки на производство и поставки на экспорт». Именно благодаря самоотверженному труду специалистов УГК, которые разработали всю необходимую документацию, провели испытания и выполнили постановку на производство автомобиля ВАЗ-2121, 5 апреля 1977 года в корпусе 062 изготовлен первый серийный внедорожник.

В день 30-летия со дня выпуска первого автомобиля «Нива» желаю всем труженикам ВАЗа, причастным к его созданию, участию в его сборке и эксплуатации, благополучия, удачи, новых творческих достижений и личного счастья!

**С.В. ГАЙСИН, исполнительный директор ОАО «АВТОВАЗ» по техническому развитию**

дом Союза программа захирела, а ветряки косяками стоят по всей Европе.

Также вместе с прибалтами во времена Советского Союза разрабатывался проект прокатного автомобиля. Это была «Нива с тентом», который заканчивался за передним сиденьем, а дальше начинался прицеп со сдвоенными колесами. Там было три места для отдыха, плитка газовая, умывальник – словом, дом на колесах. Литовцы рассуждали просто. Взял автомобиль напрокат, будку оставил на месте отдыха где-нибудь на море, а на авто развезжай где хочешь. На ВАЗе было изготовлено и испытывалось три таких образца. Занимался этим конструктор **Валерий Иванович Доманский**. Потом СССР распался, и все рухнуло в одночасье...

– Есть ли на заводе такой потенциал, который бы работал над новой «Нивой» так же, как когда-то над первой?

– Потенциал такой на заводе, безусловно, есть. Сегодня АВТОВАЗ способен создать «Ниву» третьего поколения. Но чтобы потенциал реализовать, нужны работа, тренировка.

– Такая задача когда-то на каком-то уровне ставилась?

– Что подразумевать под этим? Помимо задач, необходимые ресурсы. Но я должен сказать и другое. Конструкторы стали чрезмерно законопослушны. Все ожидают, что сначала появится бюджет, а потом – автомобиль. А я говорю: для проектирования никакого бюджета не надо. Никогда на эти цели в нашей стране не появлялся бюджет раньше опытного образца! Надо было показать его в Совмине и в ЦК. И если там кивали одобрительно – начинали готовить постановление, которое становилось началом большой работы. Сегодня изменилось только то, что свои проекты надо защищать в собственном совете директоров.

**Записала Ольга УЛЬКИНА**