



В течение первых лет существования предприятия в соответствии с приказами Минавтопрома его статус менялся несколько раз. С 1966 года по апрель 1971-го это строящийся Волжский автомобильный завод, затем по июль 1971 года – Волжский автомобильный завод.

13 июля 1971 года был издан приказ об образовании Волжского объединения по производству легковых автомобилей «АвтоВАЗ» Министерства автомобильной промышленности СССР. В состав объединения вошли: головное предприятие – ВАЗ и Белебеевский завод «Авто-нормаль». В конце года присоединили Скопинский автоагрегатный завод, расположенный в Рязанской области. В.Н. Поляков совершенно естественно становился генеральным директором производственного объединения. Приказом министра его права значительно расширили. В июне 1974 года ПО «АвтоВАЗ» принял в свою структуру Дмитровградский автоагрегатный завод. В разное время объединение дополнили предприятия технического обслуживания автомобилей и ремонтно-строительный трест.

В технологический, организационный и кадровый организм автозавода изначально были заложены существенные преимущества. Во-первых, завод проектировался, строился и оснащался оборудованием по последним достижениям мирового опыта. Во-вторых, руководство завода и конструкторские кадры были ориентированы на постоянное обновление.

Первым главным конструктором автозавода стал В.С. Соловьёв, у которого, по воспоминаниям соратников, была «светлая голова и гигантское видение автомобиля в комплексе». Приказ о его назначении подписан

1 октября 1966 года, с этого дня и начинается история конструкторских служб ВАЗа: ОГК–УГК–НТЦ–ГенДР.

Владимир Сергеевич сумел создать коллектив специалистов, способный в короткие сроки разрабатывать проекты новых автомобилей. Он внёс огромный вклад в проектирование и строительство инженерного центра Волжского автозавода. При нём начались работы на ВАЗе по переднеприводным автомобилям и модификациям внедорожника для Минобороны. В.С. Соловьёв награждён орденами Трудового

Красного Знамени и Октябрьской Революции.

С самого начала своей истории ВАЗ приступил к собственным оригинальным разработкам. Уже в 1971 году главный конструктор поставил перед своим отделом задачу модернизации автомобиля «ВАЗ-2101». Его несколько улучшенная версия (21011) поступила в производство в 1974 году. Более серьёзным для ОГК стало задание по изменению облика «ВАЗ-2103». В конце концов, автомобиль получил свой номер в обозначении – «ВАЗ-2106», начал продаваться по более высокой цене и долгое время считался самой престижной моделью завода, завоевавшей зарубежного покупателя.

Однако наиглавнейшей работой В.С. Соловьёва стало создание «Нивы» («ВАЗ-2121»), легендарной машины-символа, получившей мировое признание. В неё он вложил весь свой талант конструктора и организатора. Не будь его, «Нива», возможно, не оказалась бы столь удачной.

Рассказывали, что идею о создании автомобиля повышенной проходимости для сельской местности будто бы подбросил руководству ВАЗа А.Н. Косыгин. Идея представлялась более чем разумной, учитывая по-



В.С. Соловьёв

требности нашей страны в автомобиле — всепогодном, всепроходимом и в достаточной степени комфортабельном. Летом 1971 года началась разработка документации на автомобиль, а в апреле 1972 года появился первый опытный образец, затем второй. Надо отметить, что эти образцы даже отдалённо не напоминали знаменитую в будущем «Ниву».

После окончания испытаний первой серии Соловьёв назначил ведущим конструктором этого проекта П.М. Прусова, а ведущим дизайнером В.П. Сёмушкина. Благодаря им в 1972 году идея создания «открытого джипа» трансформировалась в идею универсального легкового автомобиля с закрытым трёхдверным цельнометаллическим кузовом, обеспечивающим уровень комфорта, максимально приближенный к комфортабельности автомобиля «ВАЗ-2101». Первые четыре образца 2Э2121, получившие имя «Нива», были собраны с апреля по август 1973 года.

Рождение базовой конструкции «Нивы», от начала и до конца чисто вазовской разработки, проходило через разные перипетии и ситуации, от трагических до комических. В результате на свет появилась модель автомобиля, сильно удивившая, более того — поразившая автомобильный мир.



Сборка первого серийного автомобиля «Нива». Апрель, 1977

Газета «Волжский автостроитель» писала 7 ноября 1978 года: «Свыше двух с половиной тысяч образцов своей продукции представили предприятия 29 стран — участниц Двадцатой международной торгово-промышленной ярмарки в чехословацком городе Брно. Особый успех выпал на долю автомобилей нашего завода — «ВАЗ-2103», «ВАЗ-2106» и «ВАЗ-2121». Высшей награды ярмарки — золотой медали — удостоена «Нива» («ВАЗ-2121»)».

Следующую такую же награду «ВАЗ-2121» получил 16 июня 1980 года на Международной ярмарке в Познани (Польша).

По результатам опроса журналистов «Нива» была названа в числе трёх лучших моделей в мире. В Австрии этой машине дали новое имя — «Тайга».

«Эта прекрасная модель полюбилась не только жителям горных районов в Тироле, Зальцбурге и Каринтии, но и виноградарям в Бургенланде и Нижней Австрии», — отмечала газета «Рундш тау». Подобные отзывы вазовская машина получила во многих странах мира. Первые годы «Нива» практически не продавалась на внутреннем рынке, свыше 90 % сборки шло на экспорт — так велик был спрос, намного превышавший предложения: по два-три года стояли в очереди на приобретение во Франции и Швеции. Эта машина была очень популярна в Африке, Новой Зеландии, Канаде и Южной Америке. «Ниву» закупали Англия и Япония, ставшая много позже мировым производителем внедорожников.

С 1980 по 1988 год производился экспортный вариант «Нивы» с правым рулём.

«Нива» потянула за собою целое семейство, новое направление в развитии. В 1993 году появилась её модернизированная версия 21213, менее шумная и менее «прожорливая». Была промежуточная 29-я модификация, затем превратившаяся в завершённую 31-ю, «длинную», 5-дверную «Ниву». Производство модели 2131 началось в 1974 году и продолжается в настоящее



П.М. Прусов

время. На базе пятидверной «Нивы» выпускаются специальные версии для МЧС, пожарной охраны, МВД и других спецслужб.

В 1994 году появились другие модификации, расширяющие семейство: «ВАЗ-21215», с дизельным двигателем «Пежо», и «ВАЗ-21214». Последняя модель производится на конвейере АВТОВАЗа и сегодня. Она оснащена двигателем, который обеспечивает выполнение норм токсичности Еуро III, IV, V. Прямым «родственником» «ВАЗ-2131» был вазовский мини-вэн «LADA-2120», вмещавший семь человек.

В восьмидесятые годы состоялся блестящий выход «Нивы» на мировую спортивную арену. Различные модификации «ВАЗ-2121» успешно выступали в сложнейших соревнованиях, таких, как «Ралли фараонов» в Египте, «Алжирское ралли», трансафриканский «Атлас» и знаменитый марафон «Париж—Дакар».

Вслед за автомобильным миром «Нива» начала покорять и самые экстремальные точки планеты. В декабре 1990 года она была доставлена на полярную антарктическую станцию имени Беллинсгаузена для использования в качестве основного транспортного средства. В 1998 году длиннобазовая «Нива», в ходе международной акции, приземлилась на парашюте на Северный полюс. Участвуя в экспедиции того же года «Санкт-Петербург — Эверест», автомобиль поднялся на высоту 5 200 метров. В 1999 году автомобили «ВАЗ-2131» и «ВАЗ-2120» покорили отметки 5 500 и 5 726 метров над уровнем моря на Тибете...

Во второй половине 2005 года у внедорожников, производимых ОАО «АВТОВАЗ», сменилось название. Теперь вместо «Нивы» они называются «LADA 4x4» и до сих пор пользуются стабильным спросом в России и во многих зарубежных странах, включая Францию и Германию.



«Нива» на Тибете



«Нива» на ралли



«Нива» с 1990 по 2005 год эксплуатировалась на полярных станциях Антарктиды



Испытание «Нивы» на прочность