

«Жигули» создали вопреки западному давлению



ИТАЛЬЯНЦЫ В РОССИИ

Сегодня автомобиль «Жигули» не является пределом мечтаний. А вот в советские годы это была очень модная и желанная машина. Вспомним же историю ее появления.

19 апреля 1970 года с конвейера Волжского автомобильного завода сошли первые автомобили ВАЗ-2101, которые бойкие на язык советские граждане сразу же прозвали «копейкой». Недорогой автомобиль, оказавшийся к тому же долговечным и легким на ремонт, быстро стал в Советском Союзе по-настоящему народным.

Русские умельцы

Миф о том, что в области автомобилестроения мы всегда безнадежно отставали от «цивилизованного мира», в корне неверен. Еще в 1791 году Иван Кулибин создал трехколесный самоходный экипаж, на котором разъезжал по улицам Петербурга! Его «карета с педалями» содержала прообразы всех основных узлов современного автомобиля, в том числе коробку передач, маховое колесо и подшипники качения.

А первый построенный в Российской империи автомобиль с двигателем внутреннего сгорания показали публике Евгений Яковлев и Петр Фрезе на нижегородской выставке в 1896 году. Потом на базе «Экипажной фабрики Фрезе и К» акционерное общество Русско-Балтийского вагонного завода («Руссо-Балт») наладило массовое производство первых российских автомобилей под одноименным брендом.

Выпуск первой серийной модели «Руссо-Балта» С-24/30 начался 26 мая 1909 года. Сначала производство автомобилей было налажено в Риге, затем, в первые годы Первой мировой войны, его перенесли в Фили, ну а потом... грянула Октябрьская революция, началась Гражданская война и всем стало не до автомобилей.

Меж тем за границей, особенно в США, развитие ав-

томобилестроения продолжилось, так что, когда вихри враждебные перестали реять над нашей страной, советским властям пришлось приложить серьезные усилия для ликвидации отставания.

Сначала импортозамещать решили американские «Форды». Еще в 1924 году СССР приобрел у Генри Форда лицензию на трактор Fordson F – так появился на свет первый советский серийный трактор «Фордзон-Путиловец». А в 1929 году началось строительство Горьковского автомобильного завода, где было налажено производство автомобилей, сделанных на основе Ford Model A и Ford Model B. Именно на базе последней модели с 1935 года стали делать легендарную «Эмку» (ГАЗ-М1).

А после окончания Великой Отечественной войны заимствовать стали идеи немецкого автопрома. Так, «Мо-

сквич-400» оказался точной копией Opel Kadett, а первый советский автомобиль представительского класса – ЗИС 110 – как две капли воды походил на Packard 180.

Однако быстро выяснилось, что ни «Москвичи», ни «Запорожцы», которые пошли в серию в самом начале 1960-х годов (первые опытные образцы ЗАЗ 965 выехали из цехов бывшего запорожского комбайнового завода «Коммунар» в октябре 1959 года), не способны удовлетворить растущие потребности советских граждан. Это подтверждала и статистика: если в середине 1960-х годов на тысячу среднестатистических американцев приходилось 500 автомобилей, то на тысячу советских граждан лишь 6! Надо было срочно создавать свой «Фольксваген» – народный автомобиль.

Попытка выдвинуть на эту роль тот же «Запорожец» в народе понимания не вызвала – малолитражка стала героем бесконечных анекдотов. Требовался более вместительный автомобиль. И вот 15 августа 1966 года владелец FIAT Джанни Аньелли и министр автомобильной промышленности СССР Александр Тарасов подписали соглашение о строительстве в городе Тольятти автомобильного завода полного производственного цикла. FIAT также надлежало полностью оснастить автозавод и обучить специалистов.

Вопрос политический

Впрочем, соглашение 15 августа было лишь верхушкой айсберга – подготовительные работы шли давно, более того, советским руководством рассматривались самые разные варианты. Так, Генри Форд – младший был готов построить в СССР автомобильный завод за пять миллиардов долларов. Однако после того, как во время Карибского кризиса США и СССР едва не оказались в состоянии войны, переговоры, естественно, прекратились.

Вторым претендентом был французский концерн Renault. Кстати, когда выбор советских властей все же окончательно пал на FIAT,

то французам было поручено в качестве своеобразной компенсации создать дублирующее производство «Москвичей» в Ижевске (12 декабря того же 1966 года там был запущен конвейер). На это решение также повлияла политика – летом 1966 года в Москву прибыл Шарль де Голль, незадолго до того объявивший о выходе Франции из военной структуры НАТО, что, естественно, вызвало полное одобрение в Москве.

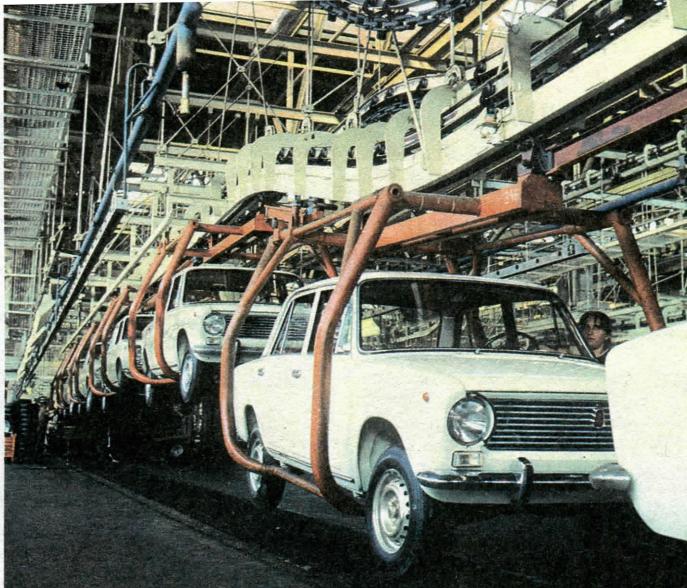
Вот и президент FIAT Витторио Валетта впервые приехал в СССР еще в самом начале 1960-х годов. Потом в 1962 году ответный визит в Турин совершил председатель советского правительства Алексей Косыгин. Но вскоре, как уже говорилось, разразился Карибский кризис, и американцы, на давив на итальянцев, сорвали подписание соглашения. Однако дела в итальянской экономике в целом и в FIAT



Председатель правительства Алексей Косыгин лично договаривался с итальянцами

в частности шли неважно. К тому же к середине 1960-х годов важные места в правительстве Италии заняли коммунисты, что позволило реанимировать проект советско-итальянского сотрудничества.

Похоже, что окончательно вопрос о сотрудничестве с итальянцами был решен в 1964 году. По крайней мере, именно тогда волжский город, который когда-то назывался Ставрополем, потом был затоплен в процессе создания Куйбышевского водохранилища и «перенесен» на



Полноценный конвейер ВАЗ заработал в августе 1970 года

новое место, стал называться Тольятти – в память скончавшегося в том же году генерального секретаря итальянской компартии Пальмиро Тольятти.

Волжские рекорды

Жизнь в маленьком волжском городке и в самом деле изменилась. Ровно через четыре года после подписания договора с FIAT с главного конвейера Волжского автозавода сошли первые шесть автомобилей ВАЗ-2101. Да и сам маленький волжский город было не узнать.

Еще 3 января 1967 года ЦК ВЛКСМ объявил строительство Волжского автозавода Всесоюзной ударной комсомольской стройкой, после чего тысячи советских граждан отправились на строительство очередного советского мегапроекта. Результат и в самом деле впечатляет. Завод в Тольятти до сих пор остается самым крупным автомобильным заводом в Европе – его главный корпус вытянулся на два километра, а общая площадь корпусов завода составила 2 100 000 квадратных метров!

Прототипом советского «народного автомобиля» стал Fiat-124, который в 1967 году был признан в Европе «Автомобилем года». Однако, когда европейский автомобиль начал знакомиться с суровыми условиями новой родины, выявилось множество проблем... В итоге, в изначальную модель Fiat-124 было внесено свыше 800 (!) изменений, после чего исходная модель получила индексы «R» и «S».

Любопытно, что госкомиссией Волжский автомобильный завод с оценкой «отлично» был принят лишь 22 декабря 1973 года после выпуска миллионного автомобиля! А в 1974 году автогигант заработал на полную мощность, выпуская 660 тысяч автомобилей в год – более одного автомобиля в минуту!

И еще немного рекордов, на этот раз слегка курьезных. Так, в 1977 году Волжский автомобильный завод получил Госпремию в области литературы, искусства и архитектуры! Награда досталась автозаводу за архитектуру комплекса его зданий.

В декабре того же года Волжский автозавод был награжден Дипломом почета ВДНХ СССР «За разработку и внедрение автоматизированной системы управления производством», но спустя пять лет эта система вышла заводу боком. В 1982 году автогигант стал первым советским предприятием, подвергшимся хакерской атаке! Из-за логической бомбы в компьютерной программе, которую разработал программист Мурат Уртембаев, на несколько дней встал главный сборочный конвейер.

К моменту распада Советского Союза мощность Волжского автомобильного завода достигла 740 тысяч автомобилей в год. Сумел выжить автогигант и в бурные 1990-е годы, так что, надеемся, он еще порадует нас удачными разработками.

Макс ПРАВДИН



Для экспортных моделей сложное слово «Жигули» заменили на «Лада»