

Дмитрий КОЗУРОВ

■ «СВ» продолжает рассказывать о том, что было сделано в СССР и чем мы до сих пор гордимся. Начало в номерах за 7 и 14 июля и на сайте souzveche.ru.

«Автомобиль - не роскошь, а средство передвижения» - этот лозунг, придуманный Ильфом и Петровым, советские граждане повторяли с иронией. Для многих покупка своего авто была заветной мечтой и частью стереотипа о благополучии: квартира, машина, дача. Чтобы купить, нужно было записаться в очередь на своем предприятии и запастись терпением. Ждать приходилось и десять, и двенадцать лет.

Как ни крути, а именно АвтоВАЗ - главный производитель российских автомобилей. Одних только «ВАЗ-2101» здесь собрали под пять миллионов штук.

КАК СТАЛИН ОТКАЗАЛСЯ ПРОДАВАТЬ

«Жигули»: машина с итальянским акцентом

СЕЙЧАС



Эта роскошная машина - детище «АвтоВАЗа». Lada Xray 2012 года.

Сергей ШАХИДУКАНОВ/комедиа.ру

Мы привыкли к тому, что АвтоВАЗ - автогигант. Но цифры говорят об обратном. В прошлом году предприятие продало примерно триста тысяч автомобилей. А румынская Dacia, про которую вы, возможно, даже и не слышали, - 550 тысяч. По итогам финансового года в Тольятти зафиксировали рекордные убытки в 74 миллиарда рублей, а конвейер пришлось пару раз остановить из-за проблем с поставками комплектующих.

Завод принадлежит корпорации «Ростех» и альянсу «Рено-Ниссан». Кроме собственных авто здесь собирают и некоторые иномарки концерна. В нулевых на рынке появились собственные разработки АвтоВАЗа: «Калина», «Гранта», «Приора». За счет удачного сочетания цены и качества они оказались довольно популярными у покупателей.

Последнее достижение - Lada Vesta, производство которой началось в ноябре прошлого года. На разработку модели потратили семь миллиардов рублей. Семейство будет состоять из седана, хэтчбека и внедорожника-универсала.

К 1975 году с главного конвейера ВАЗа сходило по несколько сотен машин в день.



РИА Новости

ИСТОРИЯ

Первые машины в Тольятти сделали в 1970 году. Внешне «ВАЗ-2101» отличается от «Фиата-124», который стал основой модели, совсем немного. Но не стоит думать, что в СССР слепо скопировали итальянский автомобиль. Перед тем как запустить в производство, «Фиат» нещадно гоняли по всему Союзу: в Сибири, на Крайнем Севере, в Средней Азии. В результате конструкторам стало понятно, что машину нужно серьезно адаптировать к условиям своей страны.

Переделали двигатель, коробку передач, заднюю подвеску - все для того, чтобы сделать автомобиль более надежным и неприхот-

ливым. Добавили еще и буксирные проушины под передним и задним бампером, чтобы из любой грязи точно можно было выбраться.

Кстати, «копейкой» «ВАЗ-2101» стал не сразу. Поначалу к машине приклеилось другое прозвище - «единичка». Но в середине 80-х, когда она перестала считаться престижной, в обиход вошло привычное нам название.

Оценили автомобиль не только в Советском Союзе, модель стала успешной и на Западе. Секрет успеха тут прост: покупатели получали знакомый «Фиат» по ощутимо более низкой цене. В странах соцблока тут же образовался дефицит: в ГДР, чтобы купить «Жи-

гули», нужно было отстоять в очереди до десяти лет.

Именно на ВАЗе обкатывались новшества советского автопрома. В 1972 на «ВАЗ-2103» впервые поставили вакуумный усилитель тормозов, электрические часы и тахометр. Новой страницей в истории предприятия стала «пятёрка» - родоначальница второго поколения вазовской «классики». Эти «Жигули» выпускали 31 год, сняв с производства только в 2010-м.

Полностью уйти от итальянского наследия удалось только в 1984 году, когда завод приступил к выпуску автомобилей серии «Лада-Самара».

«КамАЗ»: танки грязи не боятся

Грузовики «КамАЗ» могли бы стать настоящим символом страны. Сильные, мощные, выносливые - настоящие короли дорог. А ведь на их месте могли быть «Мерседесы»! Советское руководство всерьез хотело купить технологию производства у немецкого концерна. Там даже разработали специальную модель для нашей страны. Но отечественные конструкторы убедили чиновников, что сделают не хуже.

ИСТОРИЯ

В 60-е годы экономика СССР была на подъеме, по всей стране строили жилье, да настолько активно, что не хватало грузовиков, которые обслуживали стройки. Существовавшие тогда производства удовлетворить эту потребность не могли, а значит, нужно было новое.

Как и в Тольятти, завод в Набережных Челнах строили с нуля под конкретный проект. Производство решили оборудовать по последнему слову техники, большинство станков выписали из США, Канады и Японии. Вместе с цехами отстроили и собственное конструкторское бюро, где, не дожидаясь окончания строительства, взялись разрабатывать двигатели.

Стройка началась в 1969-м, первую машину в Набережных Челнах собрали в 1976 году. Тот самый «КамАЗ-5320» несколько десятилетий работал в Башкирии, а позже завод его выкупил для своего музея.

Через три года предприятие выпустило сто тысяч грузовиков и стало мировым лидером в своем сегменте.

Кстати, делали здесь не только грузовики. В 1987-м запустили линии по сборке малолитражек «Ока», которые в 1994 году перестроят в отдельный завод.



Владимир ПЕРВЕНЦЕВ/РИА Новости

На всесоюзную стройку в Набережных Челнах съехалось почти сто тысяч человек со всех концов страны.

СЕЙЧАС

Как и многие другие предприятия, после распада СССР КамАЗ столкнулся с трудностями. Но беда не приходит одна, и 14 апреля 1993 года на заводе по производству двигателей случился сильный пожар, который полностью уничтожил цех.

Если бы не помощь властей, быть предприятию банкротом. Но на выделенные федеральным правительством деньги в Набережных Челнах закупили новое оборудование и уже через год восстановили производство, да еще с лучшим качеством.

Лучшей рекламой грузовиков стало ралли-марафон «Дакар». Российские экипажи выигрывали его тринадцать раз за последние двадцать лет.

Нынешний КамАЗ - производственное объединение, которое включает в себя сразу девять



Две недели назад сразу пять «КамАЗов» вновь отправились покорять бездорожье. Ралли «Шелковый путь» стартовало прямо на Красной площади.

крупных структур. Кроме грузовиков тут выпускают сельхозтехнику, машины для дорожного строительства. Есть и опытная модель электробуса. За год

с конвейера сходит по тридцать тысяч машин, шестая часть которых идет на экспорт. Но все-таки основное направление - внутренний рынок.