

Сквозь эпохи



Автомобиль с фамилиями сотрудников завода



Концепт-кар Lada Rapa



Машина с автографом Владимира Путина



Электромобиль «Эльф»

© Дарья Долинина

# «Эльф», «Рапан» и «ласточка»

С Тольятти – автомобильной столицей страны – Магнитку связывают крепкие и долгосрочные отношения

Магнитогорский металлургический комбинат – один из крупнейших поставщиков стали для автозавода. На ПАО «АВТОВАЗ» приходится почти половина всей отгрузки магнитогорского металлопроката в адрес автомобильной отрасли. И конечно, автомобилестроение – главный туристический пункт всех, кто приезжает в Тольятти.

Если на сам завод с его конвейерами и оборудованием так просто не попасть, то результаты деятельности отечественного автопрома можно легко увидеть в местном музее ПАО «АВТОВАЗ». Этот музей уникален тем, что рассказывает о работе Волжского автозавода буквально с первых лет его существования. Кстати, накануне моего визита в Тольятти здесь побывала делегация Магнитогорского металлургического комбината во главе с заместителем генерального директора ПАО «ММК» по продажам Николаем Лядовым и заместителем генерального директора ПАО «ММК» по производству Сергеем Ушаковым. Гостям из Магнитогорска рассказали и показали всё, чем гордится Волжский автозавод. В действующей экспозиции представлено более шестидесяти экспонатов, среди которых как новейшие модели автопрома, так и ретро-автомобили.

Музей был организован по инициативе генерального директора АВТОВАЗа Виктора Полякова весной 1975 года, – рассказывает директор Татьяна Ралка. – Создавалось всё в быстром темпе на базе учебного центра завода. Много лет музей ютился на небольшой площади, экспонатов было немного. Но в 2011 году он переехал в новые, более просторные помещения корпоративного университета АВТОВАЗа.

Коллекция автомобилей собиралась разными способами. Примечательно, что у завода есть традиция выпуска юбилейных автомобилей, которые не идут на реализацию, а остаются как память. Есть среди них и новейшие модели LADA Vesta и LADA XRAY, для которых ММК с 2015 года поставляет холоднокатаный и горячеоцинкованный рулонный прокат из высокопрочных марок стали для изготовления внешних и внутренних деталей.

Приковывает внимание и ярко-жёлтая Kalina Sport, на которой Владимир Путин в 2010 году проехал 200 километров по трассе Чита–Хабаровск. Мнение президента об этой машине положительное. «Выглядит как цыплёнок, а летает как ласточка», – сказал тогда Владимир Путин, оставив на капоте свой автограф.

На другом автомобиле как-то раз прокатился Борис Ельцин. Это был «BA3-2110» ручной сборки, выполненный в цвете «голубой металл», с салоном из кожи и замши. Его собрали на заводе в 1994 году, за год до серийного выпуска модели, и привезли в Кремль, чтобы показать членам правительства.

Есть здесь и белый седан «BA3-21099», выпущенный в 1991 году в честь 25-летия Волжского автозавода. На его кузове мелким шрифтом напечатаны фамилии и инициалы всех сотрудников «АВТОВАЗа» по состоянию на июль 1991 года, а это более ста тысяч надписей.

Некоторые машины подарены жителями Тольятти, в основном – старые модели ВАЗа. Так в музей попал и один из первых серийных автомобилей, собранных в Ставрополе, – вишнёвая «копейка». Эта машина стала самой первой, реализованной через фирменную торговую сеть предприятия в августе 1970 года. Спустя 19 лет владелец передал машину в музей, а в подарок получил от завода новый автомобиль.

Профсоюзный комитет завода подарил музею легендарную «двойку» – универсал на базе первой модели «Жигули» – «BA3-2102». Такие машины выпускали с 1971 по 1985 год, пока их не сменили универсалы модернизированной «классики» – «BA3-2104». Представленная машина за свою жизнь успела преодолеть более ста тысяч километров.

Среди автомобилей, которые уже можно причислить к ретро, привлекает взгляд и хромированная блестящая «тройка». Это был третий автомобиль, освоенный по контракту между ВАЗом и FIAT. Выставленный образец – первый «миллионник» предприятия с порядковым номером сборки 1000000.

Кстати, FIAT-124 тоже можно увидеть на выставке. Автомобиль из частной коллекции и экспонируется временно. Именно этот красавчик стал прототипом советского «BA3-2101». В его конструкцию были внесены лишь незначительные изменения, чтобы адаптировать авто к нашим дорогам.

Каждый автомобиль имеет свою историю, – рассказывает Татьяна Леонидовна. – Есть здесь и первая рессорная «копейка», и последняя «семёрка», закрывающая поколение заднеприводных автомобилей, на смену которым пришла «Лада Гранта». Очень много экспериментальных автомобилей. Они не вошли в серийное производство. Их задача – показать потенциал завода, инженерной мысли и дизайнерского мастерства. Автомобили до сих пор не утратили своей актуальности, хоть и были разработаны десять лет назад.

Некоторые из автомобилей могли бы стать украшением фантастического фильма. Например, Lada Rapa, сделанный к сотому юбилейному автосалону во Франции в 1998 году. По замыслу дизайнеров, «ракушка» предназначена для поездок за город и в зоны отдыха. Выполнена она в стиле биодизайна. Дополнительное остекление дверей способствует отличной обзорности, а силовые агрегаты концепт-кара, электропривод и аккумулятор размещены в раме, что тоже весьма необычно.

Ещё один электромобиль, который, к сожалению, никогда не появится на дорогах страны – «Эльф». Это двухместная пляжно-прогулочная машинка, которую разработали на ВАЗе в девяностых годах. Экспериментальный концепт-кар экспонировался на выставках в Москве, Ницце и Париже.

Музейные работники не разделяют автомобили по приоритетам, с любовью относятся к каждому экспонату. Но есть здесь и свои звёзды, среди которых почётное место занимает «Нива». С 1990 по 2001 год эта машина работала в Антарктиде на российской антарктической станции «Беллинсгаузен», перевозя грузы, буксируя малые суда и обеспечивая связь «Беллинсгаузена» с другими полярными станциями. Её пробег составил более десяти тысяч километров. После десяти лет экстремальной службы легендарная «Нива» заняла почётное место в музее.

Вообще, своим появлением «Нива» обязана председателю Совета Министров СССР Алексею Косыгину. Посетив тольяттинский автогигант, он порекомендовал конструкторам заняться разработкой полноприводного автомобиля, который пригодится военным и сельчанам. Сейчас – это уникальный российский внедорожник, который в своё время даже экспортировали в Японию. Специально для этой страны были выпущены праворукие «Нивы». Во всём мире у неё множество поклонников, существуют даже клубы любителей «Нив». А в апреле этого года легенде отечественного автопрома исполнилось сорок лет. На этих автомобилях отечественные путешественники и учёные побили немало рекордов, среди которых – покорение Северного и Южных полюсов, экспедиции на Тибет и японский вулкан Фудзияма.

В музее можно увидеть ещё одну «Ниву», работающую на топливных элементах. В ней нет обычного для автомобилей двигателя. Вместо него – энергетическая установка, созданная с применением технологий космического корабля «Буран». Так называемый водородный двигатель вырабатывает электричество путём холодного синтеза водорода и кислорода. И никаких вредных выбросов в атмосферу, кроме водяного пара. Почему такие уникальные разработки до сих пор не внедрены в серийное производство – история умалчивает.

Все автомобили находятся в идеальном состоянии. Конечно, в этом большая заслуга работников музея. За день музей посещают сотни туристов, которые не просто смотрят, но и прикасаются к экспонатам, фотографируются на их фоне. Любое прикосновение к полированной поверхности кузова оставляет отпечатки. Поэтому каждый день перед открытием музея, сотрудники натирают и полируют экспонаты.

По словам директора музея Татьяны Ралки, правительственная программа импортозамещения, касающаяся и сферы внутреннего туризма, позволяет с оптимизмом смотреть в будущее. В запасниках хранятся автомобили, которые пока ещё ждут своего места на выставке. А сам музей активно готовится к следующему лету, когда Россия, и Самарская область в частности, будет принимать чемпионат мира по футболу.

© Дарья Долинина,  
Тольятти–Магнитогорск



Фоторепортаж смотрите на сайте [magmetall.ru](http://magmetall.ru)