

ЛЕГЕНДАРНЫЕ СОВЕТСКИЕ АВТОМОБИЛИ

РЕКОМЕНДУЕМАЯ ЦЕНА: 1499 РУБ.

В МАСШТАБЕ 1:24

№ 31



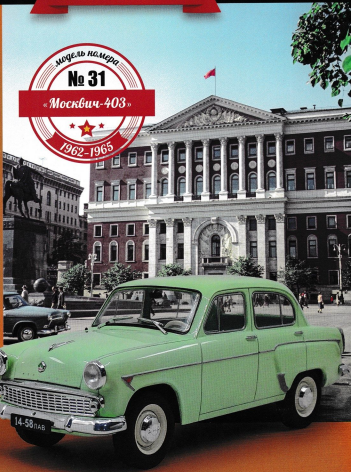
«МОСКВИЧ-403» –
ПЕРЕХОДНАЯ МОДЕЛЬ



КУТАЙСКИЙ
АВТОМОБИЛЬНЫЙ ЗАВОД



ВИКТОР НИКОЛАЕВИЧ
ПОЛЯКОВ



12+

КОЛЛЕКЦИЯ
ДЛЯ ВЗРОСЛЫХ

ПЕРИОДИЧЕСКОЕ ИЗДАНИЕ

ISSN 2587-6570



hachette

Легендарные советские автомобили 12+

Выпуск № 31, 2019

РОССИЯ

Учредитель: ООО «Байур Медиа»
Главный редактор: Фрид Марин Александровна
Адрес учредителя, редакции:
127015, г. Москва, ул. Вятская, 49, стр. 2
Издатель: ООО «Ашет Коллекция»
Адрес издателя: 127015, Москва, ул. Вятская, д. 49, стр. 2
Адрес для писем: 127220, г. Москва, а/я 40
Отдел обслуживания клиентов: 8-800-200-72-12
По техническим вопросам пишите на:
info@hachette-kollekcia.ru
Федеральная служба по надзору в сфере связи,
информационных технологий и массовых коммуникаций,
Свидетельство ПИ № ФС77-66578 от 21 июля 2016 г.
Распространение: ООО «ТДС»
E-mail: tds@bayermedial.ru

БЕЛОРУССИЯ

Импортер в Беларусь: ООО «Росчерк», г. Минск,
ул. Сурганова, 57 Б, офис 123. Тел.: +375-17-331-94-27 (41).

КАЗАХСТАН

Распространение: ТОО «КазПресс»
Республика Казахстан, г. Алматы. Тел.: +7(727) 250-21-64

УКРАИНА

Учредитель и издатель: ООО «Ашет Коллекция Україна»
Юридический адрес: ул. Шевченківська, д. 42-44,
оф. 15 В, г. Киев, 01601
Распространение: ООО «ЗДІПРЕСС УКРАЇНА»,
ул. Дніпрова, 5, корп. 10а, г. Київ, 03680
Заказать подписные номера (только для жителей Украины)
можно по тел.: 067 218-57-00, (044) 498-98-83
www.podpiska.dp.ua
E-mail: podpiska@dp.ua

Отпечатано в типографии:

LSC COMMUNICATIONS

Ul. Bema 2 C

27200 Szarachowice

POLAND

Тираж: 6000 экз.

Цена: 1499 руб.

Издатель оставляет за собой право увеличить
рекомендуемую цену выпуска. Редакция оставляет
за собой право изменять последовательность номеров
и их содержание. Воспроизведение материалов в любом
виде, полностью или частями, запрещено.
Все права защищены.

Copyright © 2019 Ашет Коллекция

Copyright © 2019 Hachette Collections

Copyright © 2019 Ашет Коллекция Україна

Периодические издания. В каждом номере журнал
и масштабная модель автомобиля, являющаяся неотъемлемой
частью журнала. Не продавать отдельно. Дорогие предметы
коллекции. Коллекция для взрослых. Фотографии не служат
для точного описания товара.

Подписано в печать: 04.01.2019

Дата выхода в свет: 21.03.2019.

www.avtomobili-collection.ru

Фотографии и иллюстрации: 3 © Тасс, 4 © И. Д. Кандриков, 5 © РИА Новости,
6 © Тасс, 7 (верху) © Тасс, (низу) © Данило Васильевич Фотобюро Паркс,
8 © Тасс, 9 © Тасс, 10 (верху) © Тасс, (низу) © РИА Новости,
11 (верху) © Тасс, (низу, в середине) © РИА Новости.

Содержание



МОДЕЛЬ НОМЕРА



«Москвич-403» – переходная модель

ИСТОРИЯ ЗАВОДОВ



Кутаисский автомобильный завод

ПОРТРЕТ



Виктор Николаевич Поляков

«Москвич-403» – переходная модель

Появившийся в начале 1960-х годов «Москвич-403» недолго продержался на конвейере, став переходной моделью между «Москвичем-407» и автомобилем следующего поколения «Москвичем-408».

В автомобилестроении (и не только) есть два пути создания новых моделей – революционный и эволюционный. Потребность в первом возникает нечасто, а второй широко применяется и даже получил специальное название – рестайлинг. Применительно к модели этого номера можно сказать, что «Москвич-403» появился в результате рестайлинга «407-й» модели.

Эволюция «Москвича»

Первым «Москвичом» так называемой понтоновой компоновки был «Москвич-402». Эту модель можно рассматривать как образец эволюционной практики завода МЗМА, то есть постепенного внесения изменений, плавного перехода от одной модели к другой. Такой подход принципиально отличен от того, что практиковалось на ГАЗе, где каждая модель была абсолютно новой – несмотря на свои американские корни, завод отвергал широко применявшийся в автомобилестроении США метод постепенного перехода от одной модели к другой. Изменений в «402-м» по сравнению с «401-м» было очень много, даже кузов у новой модели был абсолютно другой, так что говорить о рестайлинге не приходится. Сохранение прежних двигателя, коробки передач и редуктора заднего моста было следствием отсутствия вых, а не принципиальным решением.



Отметим одну особенность кузова «Москвича», который при переходе от модели к модели оставался практически неизменным. Специалисты ГАЗа, как более опытные в создании легковых автомобилей, принимали участие в проектировании «Москвича-402», ими была предложена интересная технологическая особенность конструкции «Москвича». Кузов седан отличался цельной панелью

Модель номер



Автомобили «Москвич» на фестивале «Москвичу – 50 лет» на территории музея «Московский транспорт», Москва, 2017 г.

Модель автомобиля «МОСКВИЧ-403»



Источником символов
был переделанный
столбик

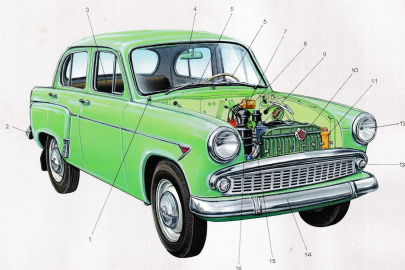
Цельная автомобильная
панель из алюминия



Переделка переделки
с использованием алюминия
панелью

Гораздо дешевле, чем с использованием алюминия
ручками, но без алюминия
и алюминия, алюминия
переделка переделка

Компоновочная схема автомобиля «МОСКВИЧ-403»



- 1 – антенна радиоприемника,
- 2 – задний бампер,
- 3 – заднее сиденье,
- 4 – зеркало заднего вида,
- 5 – стеклоочиститель – дворник,
- 6 – рулевое колесо,

- 7 – катушка зажигания,
- 8 – распределитель зажигания,
- 9 – масляный фильтр тонкой очистки,
- 10 – радиатор,
- 11 – аккумулятор,
- 12 – передняя фара.

- 13 – подфарник,
- 14 – передний бампер,
- 15 – двигатель,
- 16 – воздушный фильтр.

Технические характеристики автомобиля «МОСКВИЧ-403»

Число мест: 4

Масса автомобиля в снаряженном состоянии, кг: 950

Полная масса, кг: 1300

Габаритные размеры, мм:
 длина – 4055 ширина – 1540
 высота – 1600 база – 2370

Дорожный просвет, мм: 200

Двигатель: М-407Д, четырехтактный, четырехцилиндровый, карбюраторный, рядный, жидкостного охлаждения

Макс. мощность двигателя, л. с.: 45 при 4500 об/мин

Рабочий объем, см³: 1360

Коробка передач: механическая четырехступенчатая

Сцепление: однодисковое, сухое

Тормоза: барабанные, с гидравлическим приводом

Рулевой механизм: глобоидальный червяк

Подвеска передняя: независимая, пружинная, с поперечным расположением рычагов, бескамерные, амортизаторы гидравлические, телескопические

Подвеска задняя: зависимая, на продольных полуэллиптических рессорах, амортизаторы телескопические двустороннего действия

Размер шин: 5,60–15”

Макс. скорость, км/ч: 115

Время разгона до 100 км/ч, с: 36

Расход топлива при смешанном цикле, л/км: 6,5 л на 100 км

Объем топливного бака, л: 35



Автомобиль «Москвич-403» перед стартом гонки «ГИМ-автомобили» *GoRyClassic-2018»* у ГИМа, Москва, 2018 г.

крыши, которая начиналась от фланца моторной перегородки, включала в себя проем вентиляционного люка, проем ветрового стекла, саму крышу, проем заднего стекла и заканчивалась передним краем проема багажника. Отштамповать такую деталь можно было только на ЗИЛе, где имелось соответствующее по мощности оборудование. Так что крыши МЗМА получал с ЗИЛа. Уже в полном смысле рестайлинговая модель «Москвич-407» получила те агрегаты, которых не хватало «402-му» – новый вернееклапанный двигатель, новую четырехступенчатую коробку передач и новый редуктор заднего моста со спиральной-коническим зацеплением.

Незапланированный «403-й»

Номер «408» был предназначен для перспективной модели легкового автомобиля, задуманного еще в конце 1950-х годов. Но приступить к его проектированию никак не удавалось – все конструкторские силы МЗМА были брошены на работу над полноприводным

«Москвичом-415» (в определенном смысле – предшественником «Нивы», который так и не дошел до сборочного конвейера, и малолитражкой «Москвич-444» (в будущем ЗАЗ-965 «Запорожцы»). В результате к 1960 году кузова для перспективного «Москвича» еще не существовало, но некоторые наработки по шасси имелись – например, задняя рессорная подвеска и задний мост – редуктором от «Москвича-407». Требовалось разработать новые переднюю подвеску и рулевое управление, так как на «Москвичах-402» и «407» эти агрегаты имели ряд конструктивных недостатков.

Оставив рычажно-пружинную схему на поперечных рычагах в целом, конструкторы И. В. Новосёлов и В. И. Евланов многое переработали. Так, собиравшиеся из кованых деталей нижние рычаги были заменены цельноштампованными. С поворотными стойками они соединялись шаровыми опорами, а не эксцентриковыми втулками, как прежде. Была усилена балка и изменена геометрия верхних рычагов подвески. С балкой верхние рычаги соединялись резьбовыми втулками, но впоследствии, при модернизации, их удалось легко заменить сайлент-блоками. Нижние рычаги на сайлент-блоках устанавливались изначально.



С ПРЕДКОМ И ПОТОМКОМ

«Москвич-403» выпускался параллельно не только со своим предшественником, автомобилем «Москвич-407» (в 1963 году), но и с пришедшим ему самому на смену автомобилем «Москвич-408» (в 1964–1965 годах).

За время производства было изготовлено 105 726 автомобилей «Москвич-403» всех модификаций.



Модель намере



Министерский автомобиль на базе автомобиля «Москвич-403» на XX Международной выставке средств обеспечения безопасности государства «Интерполтех-2017», Москва, 2017 г.





Автомобили «Москвич-403» на конвейере Московского завода малолитражных автомобилей, 1963 г.

Новую систему рулевого управления с маятниковым рычагом, отсутствовавшим у «Москвичей» предыдущих моделей, сконструировал Ю. М. Немцов. Кроме того, существенным изменениям подверглись и сам руль, и рулевая колонка. Рулевое колесо, благодаря углопленной ступице, двум широким спицам и полному кольцу звукового сигнала, помещенному в плоскости обода, стало удобнее и современнее и применялось в дальнейшем на «Москвичах-408» и «412». Все элементы руля по-прежнему выполнялись в светлых тонах (на «408-м» и «412-м» они были черными). Изменение механизма привода КПП (тонкостенная труба вала управления КПП была размещена внутри рулевой колонки) в сочетании с новым компактным переключателем указателей поворота, расположенным слева (а не сверху, как на «Москвиче-407»), позволило более рационально оформить рулевою колонку и отказаться от декоративного кожуха.

Зарубежная делегация осматривает «Москвич-403» на Московском заводе малолитражных автомобилей, 1963 г.

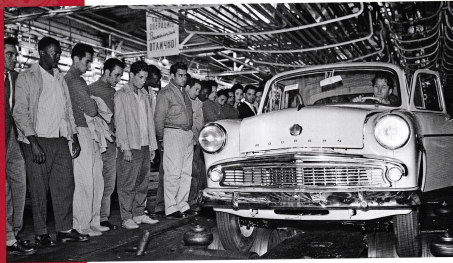
Еще одним нововведением стали подвесные педали. «Москвич» с ними опробовали еще на опытных «Москвичах-402» в 1953 году, но свой окончательный облик они приобрели только сейчас. Подвесные педали позволили переделать главный тормозной цилиндр из-под днища кузова под капот, а рычажный привод сцепления заменить гидравлическим. Впервые в отечественном автомобилестроении были использованы саморегулирующиеся тормозные цилиндры.

В 1960 году все эти агрегаты – передняя подвеска, рулевое управление и педальный узел для не существующего еще «Москвича-408» – были готовы. Тогда главный конструктор МЗМА А. Ф. Андронов решил внедрить и в существующий «425-й» кузов «Москвича-407». Для этого было необходимо разработать новую подрамную раму и штир передка.

Изменения этим не ограничились – изменений и усовершенствований в конструкции «Москвича-403» хватало на издание под редакцией А. Ф. Андропова в 1962 году 60-страничную брошюру, которая в обязательном порядке прилагалась к руководству по эксплуатации автомобиля. В конце 1962 года с конвейера МЗМА сошли первые легковые автомобили «Москвич-403».

Конструкция автомобиля

Новый «Москвич» незначительно отличался от предыдущей модели по кузову, но был оснащен рядом агрегатов, предназначенных для перспективной модели «Москвич-408». Установленный на нем двигатель «Москвич-407Д» отличался от обычного «407-го» передней опорой подвески, смещенной на 75 мм назад, и установкой гидравлического привода сцепления. Помимо этого был установлен и фильтр грубой очистки масла: в связи с применением нового рулевого привода фильтр устанавливался вертикально, что упростило его демонтаж и монтаж.





Автомобиль «Москвич-403» на конвейере Московского завода малотоннажных автомобилей, 1968 г.

С мая 1964 года на «Москвич-403» стали устанавливать двигатель «402Д» повышенной надежности и долговечности. У этого мотора был увеличен диаметр коренных шеек коленчатого вала, установлены упорные полушары и задний сальник коленвала. Наплавка из жаростойкого сплава в 2–2,5 раза увеличила срок службы клапанов. Также был использован более компактный и легкий, и одновременно более эффективный радиатор.

Появился на «Москвиче-403» и механический омыватель ветрового стекла, который приводился в действие ножной педалью, расположенной слева от педали сцепления. Внешне машина практически не изменилась, особенно по сравнению с «407-м» позднего выпуска. Поскольку в течение 1965 года обе модели выпускались параллельно, некоторая унификация была вполне ожидаемой. Новую модель можно было отличить лишь по едва заметным деталям, таким как металлический жиклер омывателя ветрового стекла или изменившийся номер модели в красных треугольничках на боковых передних крыльях. В салоне появилось новое рулевое колесо. По большому счету, эти отличия и ограничивались.

Экспортный «Москвич»

Облик экспортного «Москвича-403» сложился не сразу. Сначала это были обычные серийные машины с улучшенной отделкой и индексом «403Э». Однако Минвнешторг потребовал разработать специальную экспортную модификацию, визуально отличающуюся от стандартных серийных машин. В качестве образца был предложен «Москвич» с измененным внешним видом от бельгийской фирмы «Собинпекс». Однако заводские

художники-конструкторы этот вариант отвергли – не только потому, что изменения в облике автомобиля показались не очень удачными, но и потому, что они совершенно не учитывали технологических требований серийного производства. (Бельгийская фирма не занималась серийным производством автомобилей, а выполняла только их доработку, тюнинг.) На заводе был подготовлен альтернативный вариант – с подфарниками и задними фонарями от будущего «Москвича-408», новой облицовкой радиатора, новыми молдингами и т. д. После доработки этого образца появился третий вариант – «403ИЭ» («измененный экспортный»).

Решетка радиатора стала шире и жарднее, на ее углах, заходящих на боковые поверхности передних крыльев, разместились каплевидные подфарники. Боковые молдинги стали двойными в средней части, что дало возможность сделать вставку другого цвета. Задние трехсекционные фонари от «Москвича-408» лишились хрома, их перемычки окрашивали в цвет кузова. Изменилась и ручка крышки багажника, одновременно являющаяся плафоном фонаря освещения номерного знака. Наконец, появились круглые хромированные зеркала заднего вида на крыльях. Обивка салона «403ИЭ» была выполнена из модного тогда кожзаменителя.

Первые «403ИЭ» сошли с конвейера в конце 1965 года. Обозначение «ИЭ» было скорее заводским – официально экспортный «Москвич» по-прежнему именовался «403Э», тем более что за рубежом порой шли и машины в базовом исполнении.

Точно так же и часть экспортных машин попадала на внутренний рынок. Например, первую партию «403ИЭ» продали через магазин на Бакунинской улице (единственный автомагазин в Москве в те годы). Причем без очереди и на 600 руб. дороже, чем обычный «Москвич», 4100 руб. – такой была цена за новую экспортную машину. ★

МОДИФИКАЦИИ «МОСКВИЧА»

На базе «403-го», помимо экспортной, выпускались модификации такси «Москвич-403Т», автомобили с кузовами универсал «Москвич-424» и фургон «Москвич-432», автомобиль с ручным управлением «403Б» и медицинская версия «403М». Для эксплуатации в южных районах выпускалась модификация «Москвич-403Ю».

Модель №



Советский автомобиль «Москвич 403» с «экспортным» номером и флагом МЗМА, 2010 г.



Кутаисский автомобильный завод

Колхида. Сейчас это слово относится исключительно к области географии. Колхида – низменность на территории Грузии. Но 30 лет назад имя «Колхида» воспринималось совсем иначе и было известно всей стране.

«Колхида» – это марка советского грузового автомобиля, первого отечественного бескапотного грузовика, который выпускался на Кутаисском автомобильном заводе.

Становление предприятия

Нет никаких документальных свидетельств о том, кто был инициатором строительства автомобильного завода в городе Кутаиси Грузинской ССР. Строительство новых автозаводов было необходимо – руководство страны убедилось, что существовавший накануне Великой Отечественной войны автозавод оказался недостаточно, пришлось прибегать к помощи союзников. Постановление ГКО о строительстве нового автооборочного завода по выпуску грузовых автомобилей на территории авиаоборочного завода № 151 (филиал Тбилисского авиазавода) было принято 6 мая 1945 года. Для автозавода пришлось строить подъездные железнодорожные пути, автодороги, тянуть ЛЭП, строить цеха и жилье. Станки и оборудование поступали из Германии в счет репараций, а также с ГАЗа и ЗИСа. Ульяновский автозавод, переходящий с выпуска ЗИС-5 на ГАЗ-ММ, также передал все непрофильные станки новому заводу.

Товарная эмблема нового автозавода «Колхида» производства Кутаисского автомобильного завода, Грузинская ССР, 1958 г.



Самостоятельный автобус КАЗ-4540 Кутаисского автозавода имени С. Ж. Орджоникидзе, 1961 г.



Представители госармии (слева направо) Т. Тусканидзе, В. Чавчавадзе во время проверки качества сборки автобусов КАЗ-4540 на главном конвейере Кутаисского завода, 1967 г.

★ ГЕРОЙ ФОЛЬКЛОРА

Продукция Кутаисского автозавода популярностью у шоферов не пользовалась. «Колхида» была объектом насмешек: «Кто в Одессе не бывал, тот не видел моря, кто на КАЗе не работал, тот не знает горя», «Курица не птица – «Колхида» не тягач» и т. п.



НЕСОСТОЯВШИЙСЯ «КУЗЯ»

В 1988 году совместно с НАМИ был разработан проект и построены опытные образцы мини-автомобиля КАЗ-НАМИ-0342 «Кузя», но до серийного производства дело не дошло.

В 1947 году в Кутаиси начался выпуск запасных частей к грузовикам ЗИС. В 1950 году завод освоил производство коробок передач к автомобилю ЗИС-150, в феврале 1951 года – двигателей ЗИС-120. Одновременно велась подготовка к сборке грузовиков ЗИС-150 из комплектующих, поставляемых с ЗИСа. Первый КАЗ-150 (он же ЗИС-150) сошел с конвейера 18 августа 1951 года. Иным, кроме букв на капоте и низкого качества сборки, ставшего на многие годы «визитной карточкой» Кутаисского завода, эта машина от ЗИС-150 не отличалась.

В течение 1950-х годов завод освоил выпуск самосвалов КАЗ-585 и КАЗ-600, седельных тягачей КАЗ-120Т и полуприцепов КАЗ-716, цементовозов КАЗ-601. Все эти машины создавались на основе грузовиков ЗИС-150 и ЗИЛ-164.

Явление «Колхоза»

В 1961 году силами кутаисских конструкторов на базе агрегатов ЗИЛ-164 были созданы первый отечественный бескапотный грузовик КАЗ-605 и седельный тягач КАЗ-606, получившие имя «Колхоза». С этого времени завод стал специализироваться на выпуске седельных тягачей. Образцом для КАЗ-606 послужила Skoda 706Т – крайне популярный в СССР чехословацкий седельный тягач, мечта дальних рейсов тех лет. В сравнении со своим прототипом советский автомобиль явно проигрывал: если в первом случае шофер получал автомобиль, то во втором – конструктор из серии «Сделай сам». Первой «Колхоза» кабина была не откидной, доступ к двигателю осуществлялся изнутри – соответственно, никакой герметизации не было и дышать было нечем, особенно зимой, когда нельзя было открыть окна. Двигатель мощностью 110 л. с. был слишком слабым для тягача с 10-тонным полуприцепом, поэтому максимальная скорость не превышала 55 км/ч, что даже по меркам того времени было чрезвычайно мало. Поэтому «Колхоза» получила у водителей прозвище «подгорный тягач», то есть хорошо ехала только под гору.

В конце 1960-х годов начался выпуск тягача КАЗ-608 со 150-сильным двигателем ЗИЛ-150 и откидной кабиной. Поскольку к этому времени возросла и масса полуприцепов, динамические характеристики автопоездов сильно не изменились. Затем появился КАЗ-608В с новой кабиной прямоугольной формы. Возможно, с точки зрения эргономики кабина стала лучше, но все же ее внешний вид, напоминающий ящик, вызывал недоумение и даже насмешки.

Закономерный финал

В начале 1980-х годов было решено переориентировать завод на выпуск сельскохозяйственных грузовиков. Разработанный в НАМИ полноприводный самосвал



Бригада автомашинистов прессово-кузнечного цеха автозавода в Кутаиси, Грузинская ССР, 1978 г.

КАЗ-4540 с трехскоронной разгрузкой, кабиной над двигателем и трансмиссией, позволявшей ему двигаться по полю со скоростью комбайна, колхозы и совхозы ждали с нетерпением. Дождлись: формально выпуск новой машины стартовал в 1984 году, но на плановые показатели завод не вышел до конца десятилетия, продолжая выпускать КАЗ-608В2.

С распадом СССР завод потерял единственный рынок сбыта. Многоцелевые планы, которые строили в Кутаиси в 1990-е и 2000-е годы, остались нереализованными. В числе контрагентов фигурировали General Motors и Mahindra, КамАЗ и ХТЗ, MAN. От 16 тыс. работников на Кутаисском заводе за это время осталось 1,2 тыс., а территория завода заросла лесом. В 2010 году завод официально прекратил свое существование. ★



Виктор Николаевич Поляков

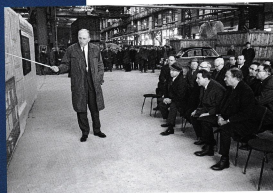
О Полякове написаны десятки очерков, сотни статей, две книги, снят документальный фильм. Работавшие с ним люди говорят о редком сочетании качеств: он был жестким руководителем и чутким человеком.

Виктор Николаевич Поляков – первый генеральный директор Волжского автомобильного завода, министр автомобильной промышленности СССР. Человек, которого любили, уважали и боялись.

Начало жизненного пути

Виктор Поляков родился 18 февраля (3 марта) 1915 года в Томске в семье служащего. В начале 1920-х годов его семья переехала в Москву. Трудную деятельность Виктор начал рано – в возрасте 15 лет. Работал учеником слесаря ФЗУ и слесарем автобазы ВСНХ СССР. В 1954–1957 годах – мастер, затем заместитель начальника цеха Московского авторемонтного завода № 3. Работу Виктор Николаевич совмещал с учебой – в 1958 году он окончил вечернее отделение Московского автомобильно-дорожного института, получив диплом инженера-механика по эксплуатации автотранспорта. В том же году началась его военная служба, затянувшаяся на долгие семь лет. Ничего не поделив – война. В октябре 1941 года Поляков был тяжело ранен, но после выздоровления вернулся на фронт. В 1943 году он – командир паркового звена отдельной автотроты подполка 70-й морской стрелковой бригады. Войну Поляков закончил в должности командира 220-го отдельного ремонтно-восстановительного батальона, инженер-капитаном (по другим данным, инженер-майором). На фронте в 1944 году В. Н. Поляков вступил в партию.

Генеральный директор Волжского автомобильного завода В. Н. Поляков рассказывает о работе завода преемственному начальнику Генри Форду и сверхваляющим его людям. 1970 г.



Министр автомобильной промышленности СССР Виктор Николаевич Поляков. 1975 г.

Фронтовые заслуги В. Н. Полякова отмечены орденом Красной Звезды, Орденом Отечественной войны I степени, медалями «За боевые заслуги», «За оборону Советского Заполярья», «За победу над Германией в Великой Отечественной войне 1941–1945 гг.».

Жизнь, связанная с автопром

Семнадцать лет его жизни, начиная с 1946 года, были связаны с Московским заводом малолитражных автомобилей (МЗМА). Виктор Николаевич прошел все ступени: начальник лаборатории, начальник цеха открытий, заместитель главного инженера, главный конструктор, главный инженер, наконец, директор завода. В должности директора МЗМА Поляков проработал с 1958-го по 1963 год.

В 1965 году его перевели на работу в Московский районский совхоз (СНХ) – были тогда такие органы управления народным хозяйством СССР. Поляков продолжал достаточно активно занимать посты заместителя председателя



Президент итальянского «Фиат» Джованни Агнелли и генеральный директор спецпредстава Волжского автомобильного завода В. Н. Поляков (справа) во время беседы. Нубийская область, 1970 г.

и председателя СНХ. После ликвидации совхозов возврат к отраслевой системе управления экономикой в 1965 году В. Н. Поляков был назначен заместителем министра автомобильной промышленности СССР. Этот пост он занимал до 1975 года, одновременно (с 1966 года) являясь генеральным директором Волжского автозавода. Директором он стал, когда никакого завода еще не было. Стройка велась под его руководством. Признанием заслуг Полякова в создании завода и освоении выпуска автомобилей стало присвоение ему Указом Президиума Верховного Совета СССР от 5 апреля 1971 года звания Героя Социалистического Труда с вручением ордена Ленина и золотой медали «Серп и Молот».

В 1975 году В. Н. Поляков стал министром автомобильной промышленности СССР. Нельзя сказать, что за 11 лет, которые он занимал этот пост, советский автопром достиг невиданных высот. Нет, не достиг, да и не мог достичь, тем более что далеко не все зависело от одного министра. В 1986 году Полякова освободили от должности и отправили на пенсию. Причины такого решения не так ясны – возможно, он не разделял точку зрения Горбачева, желавшего сделать советский автопром законодателем мод мирового автомобилестроения. Поляков был реалистом, а не фантазером. Самым строгим приговором от него были слова: «Вы несерьезный человек». В 1986–1992 годах Поляков работал экспертом в НАМИ, следующие два года – консультантом на строительстве Елабужского автомобильного завода. Непосредственно курировал подготовку ЕлАЗа к производству автомобиля «Ока», а затем и совместной советско-итальянской модели легкового автомобиля А-95. Когда в 1993 году на КамАЗе произошел пожар на заводе двигателей, Поляков возглавил временную консультативную группу

ВОТ ТАКОЙ «ПАПА»

Поляков отличался исключительной скромностью. Например, будучи высокого роста, никогда не лез вперед. Рабочие называли его «папой»: «Наш папа, а стоит позади всех», – говорили они, когда по поводу сидят третьей очереди ВАЗа на митинг в Тольятти съезжались высшее начальство из ЦК, Совмина, обкома партии...

по восстановительным работам при генеральном директоре ОАО «КамАЗ». К декабрю 1993 года завод двигателей восстановил производственные мощности. В 1994–1999 годах Поляков работал начальником консультационно-экспертного отдела представительства ВАЗа в Москве. С 1999 года – в Тольятти, в аналитическом центре ВАЗа, оказывая помощь в анализе ценообразования и себестоимости материалов и комплектующих изделий поставщиков, разработке предложений по снижению материальных затрат на производство автомобилей. Высший менеджмент предприятия приходил к нему с самыми сложными вопросами, и он всегда находил, что посоветовать.

Благодарная память

Виктор Николаевич Поляков скончался 1 июля 2004 года в Москве после продолжительной тяжелой болезни. Согласно завещанию, он был похоронен в Тольятти на Банковский кладбище. В 2005 году в Тольятти именем Полякова были названы улица в Автозаводском районе и площадь. 19 апреля 2007 года у здания заводоуправления ОАО «АвтоВАЗ» был открыт памятник первому генеральному директору завода. ★

Портрет



Производственный летучка у генерального директора Волжского автомобильного завода (ВАЗ) В. Н. Полякова. Тольятти, 1973 г.



Министр автомобильной промышленности СССР В. Н. Поляков (справа) и инвестор иностранной фирмы Испания Франсиско Фернандес Фуррельс подписывают соглашение о международном автомобильном союзовании. 1995 г.

В НОМЕРЕ 32

ЛЕГЕНДАРНЫЕ СОВЕТСКИЕ АВТОМОБИЛИ

В МАСШТАБЕ 1:24

№ 32

РЕГИСТРАЦИОННЫЙ № 1488 РТБ



АВТОМОБИЛЬ ГАЗ-11-73 –
МОДЕРНИЗИРОВАННАЯ
«ЭМКА»



ИЗ ИСТОРИИ АВТОМОБИЛЯ:
СЦЕПЛЕНИЕ (ЧАСТЬ 2)



ГРУЗОВИКИ КОНЦА
1940-х ГОДОВ

12+ КОЛЛЕКЦИЯ
ДЛЯ ВЗРОСЛЫХ

ТЕМАТИЧЕСКИЕ ИЗДАНИЯ



★
ГАЗ-11-73

★
АВТОМОБИЛЬ ГАЗ-11-73 –
МОДЕРНИЗИРОВАННАЯ
«ЭМКА»

★
ИЗ ИСТОРИИ АВТОМОБИЛЯ:
СЦЕПЛЕНИЕ (ЧАСТЬ 2)

★
ГРУЗОВИКИ КОНЦА
1940-х ГОДОВ

СПРАШИВАЙТЕ В КИОСКАХ УЖЕ ЧЕРЕЗ ДВЕ НЕДЕЛИ