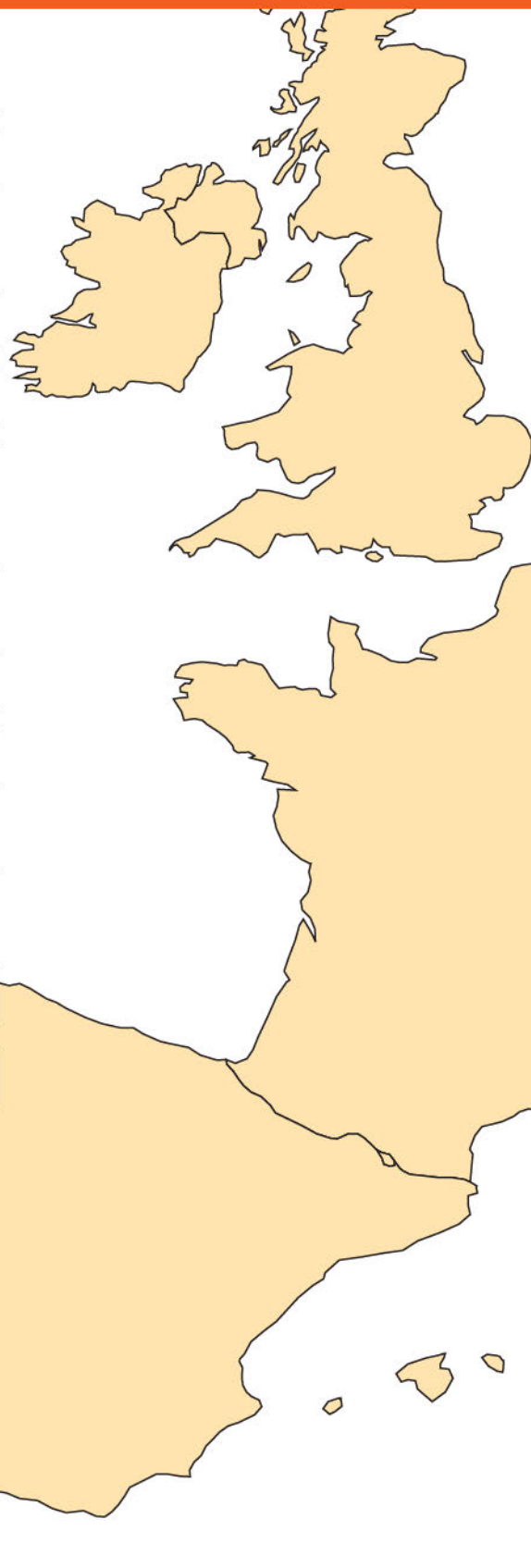


СОДЕРЖАНИЕ

ПРЕДИСЛОВИЕ	6
БЛАГОДАРНОСТИ	15
БОСНИЯ, СЕРБИЯ И СЛОВЕНИЯ	16
БОЛГАРИЯ	44
ЧЕХОСЛОВАКИЯ	58
ГЕРМАНСКАЯ ДЕМОКРАТИЧЕСКАЯ РЕСПУБЛИКА	198
ВЕНГРИЯ	316
ПОЛЬША	318
РУМЫНИЯ	374
БИБЛИОГРАФИЯ И ИСТОЧНИКИ	410
УКАЗАТЕЛЬ	413





Польша

Германская
Демократическая
Республика

Чехословакия

Венгрия

Словения

Румыния

Босния

Сербия

Болгария

ПРЕДИСЛОВИЕ

Города Крагуевац и Питешти на первый взгляд не имеют отношения к легковому транспорту, однако они заслужили такое же право на место в автомобильном атласе, как Турин и Детройт. Броский Volkswagen Touareg производится не в индустриальном центре Германии, а в столице Словакии – Братиславе. Стильный и симпатичный Fiat 500 родом не из залитой солнцем Италии, а из более суровой южной Польши.

👉 Простая, но привлекательная Skoda 110 R на фоне заснеженного леса Восточной Европы – одного из самых красивых мест в мире (Из архива автора)

Автомобильная промышленность Восточной Европы молода по сравнению с Японией, Америкой и остальной Европой, хотя ее опыт в создании ма-

шин гораздо больше, чем у Кореи и Китая. Она опирается на уникальное наследие череды политических потрясений – завоеваний, войн, коммунизма и дикого капитализма, – охвативших большую часть Европы в XX веке.

Почти полвека Европа разрывалась между капитализмом и коммунизмом, а точнее, между идеологиями двух могущественных и непримиримых покровителей, Америки и ныне распавшегося Советского Союза. Это социальное, экономическое и политическое разделение возникло после Второй мировой войны. Победители поделили Европу сначала на сферы своих интересов, а затем и на два лагеря союзников в холодной войне между Западом под руководством Америки и Востоком под руководством Советского Союза. Этот разрыв был ярко описан британским премьер-министром Уинстоном Черчиллем в его знаменитой речи: «От Штеттина на Балтике до Триеста на Адриатике на континент опустился железный занавес. По ту сторону занавеса все столицы древних государств Центральной и Восточной Европы – Варшава, Берлин, Прага, Вена, Будапешт, Белград, Бухарест, София. Все эти знаменитые города и население в их окрестностях оказались в пределах того, что я называю советской сферой, все они в той или иной форме подчиняются не только советскому влиянию, но и значительному и всё возрастающему контролю Москвы».

По одну сторону занавеса оказались государства со смешанными экономическими системами на основе капитализма, партнеры Америки и Великобритании. Их называли просто Западом. Они и раньше были на переднем плане промышленной революции, поэтому обладали развитой промышленной инфраструктурой, которая быстро возродилась после войны. Другая сторона называлась Восточным блоком и находилась под влиянием Союза Советских Социалистических Республик (СССР). Большинство из стран, официально вошедших в Восточный блок или примкнувших к нему – Венгрия, Польша, Болгария, Югославия, Албания, Румыния, Чехословакия и Германская Демократическая Республика (ГДР), – были, по многим историческим и культурным причинам, не такими промышленно развитыми, как их западные соседи, такие как Германия, Франция, Швеция и, хотя сейчас трудно в это пове-



рить, Великобритания, которая когда-то имела развитое промышленное производство. Исключением были разве что Чехословакия и ГДР. Коммунизм открыл новую главу в развитии мировой автомобильной промышленности.

Хотя все европейские страны стремились как можно скорее избавиться от последствий войны, Восточный блок также подражал своему советскому наставнику и хотел совершить индустриальный рывок. Все понимали, что наука и техника меняют способы ведения войны, а марксизм, руководящая философия Восточного блока, рассматривался как самостоятельная наука. Планирование производства и коммунистический метод распределения «от каждого по возможностям – каждому по потребностям» обещали избавить общество от расточительности, излишков и главного недостатка капитализма – эксплуатации многих для блага некоторых. У всех на виду был яркий пример Советского Союза, который всего за 25 лет стал сверхдержавой благодаря централизованному распределению огромных ресурсов плановой экономики на важнейшие проекты. Под руководством Советского Союза социалистические страны к январю 1949 года объединились в формальный клуб наций-единомышленников, готовых поддержать друг друга в разви-

тии. 25 января 1949-го в Москве был создан Совет экономической взаимопомощи (СЭВ). Это случилось за два года до того, как Европейский союз сделал первые робкие шаги в качестве «Европейского сообщества угля и стали».

Запад и Восток все чаще поглядывали друг на друга с подозрением. Капиталистический Запад видел в коммунизме с его идеями власти рабочих и общей собственности угрозу своему существованию. Социалистический Восток верил, что Запад не остановится ни перед чем, чтобы скрыть от народов мира, что существует альтернатива капитализму. Каждая из сторон боролась за превосходство над конкурентом – сначала в военном, а затем в социальном и экономическом планах. Сюда входило и удовлетворение потребностей населения. Восточный блок обеспечивал широкий спектр бесплатных или недорогих социальных услуг: здравоохранение, образование, жилье, культурные мероприятия и спорт. Государство планировало, сколько нужно еды, электричества, мебели, транспорта, книг, обуви и носков населению, а затем развивало отрасли и предприятия для удовлетворения этих потребностей. На Западе, несмотря на скудость довоенной системы социального обеспечения, именно Германия (по иронии судьбы) в конце XIX века впервые



← Восточноевропейские автомобили привлекали многих покупателей чрезвычайно низкой ценой. Как видите, у владельцев Yugo 45 даже оставались деньги на покупку картин (Из архива автора)

обеспечила основные потребности населения, позволив рынку функционировать без вмешательства государства.

Послевоенный автомобильный рынок рос как на дрожжах. Люди, чьи карманы были переполнены зарплатой, полученной в период послевоенного восстановления, хотели иметь свои собственные машины, более быстрые и качественные, чем те, что были раньше, или те, что стояли у ворот соседей. Частные компании, хотя многие из них потом обанкротились, трудились день и ночь, чтобы порадовать придирчивого покупателя. Но в странах Восточной Европы почти 50 лет легковой транспорт строили строго с определенной целью, как часть плановой экономики, в которой ничто не зависело от «невидимой руки рынка».

Коммунизму было присуще двойственное отношение к частному автомобилю. С одной стороны, они считались буржуазной роскошью, а с другой – символом технического прогресса, который принадлежит народу. И хотя обладание машиной противоречило принципу совместного пользования социальными благами, постепенно здравый смысл возобладал, и частный транспорт стали использовать как способ доказать, что коммунизм способен улучшить жизненный уровень рабочих так же, как и капитализм.

Каждая страна Восточного блока, за исключением Венгрии и Албании, развивала собственный автпром. К концу 1970-х годов в большинстве социалистических стран было по несколько брендов, но, как правило, они не конкурировали друг с другом. Даже в условиях стремительной индустриализации спрос на легковой транспорт в Восточной Европе всегда превышал предложение. Покупатель копил деньги на автомобиль, выбирал нужную модель, а затем записывался в очередь, которая двигалась очень медленно – целых 10 лет в Восточной Германии. Возможность оказаться в такой очереди часто служила своеобразным поощрением за усердную работу или особый вклад в жизнь общества для отмеченных наградами спортсменов, врачей или высокопоставленных чиновников Коммунистической партии. Только в Югославии действовало что-то похожее на капитализм, когда можно было оплатить автомобиль и получить его в разумный срок.

Неудивительно, что водители в Восточной Европе, как правило, эксплуатировали свои машины гораздо дольше, чем их западные собратья. Несмотря на то что в условиях дефицита поддержанную машину можно было продать дороже новой, никто так не делал, поскольку следующий автомобиль пришлось бы ждать слишком долго. Легковой транспорт считался настолько ценным, что использовался не для ежедневной рутинной работы (в Восточной Европе было множество дешевых автобусов и трамваев), а для удовольствия – отдыха, редких поездок в выходные дни и визитов к родственникам и друзьям.

Главной целью автопроизводителей Восточной Европы всегда было создание недорогих, простых в обслуживании и надежных машин. Дороги часто были не более чем направлениями. В 1968 году, рассказывая о Белградском автосалоне, Джордж Бишоп, знаменитый корреспондент и обозреватель журнала Car, отметил, что на Западе дороги строят для автомобилей, а на Востоке – автомобили для дорог. Будущим водителям приходилось учиться не только управлению, но и ремонту машины. Автосервисов было мало, а запасные части редко встречались в продаже. Быть домашним автомехаником в Восточной Европе тех лет – это не хобби, а необходимость. Восточноевропейские автомобильные журналы были полны статей об импровизациях во время ремонта, в то время как аналогичные британские журналы тихо сгнули на нижних полках газетных киосков.

То, чего так не хватало дома, стало ценным товаром на внешних рынках. Экспорт на Запад был чрезвычайно важен для экономики стран Восточного блока. Он приносил желанную твердую валюту, которая, в отличие от валют, циркулирующих за железным занавесом, свободно конвертировалась на мировых денежных рынках. Получить доллары, франки, марки и фунты для покупки западных технологий или потребительских товаров было важнее, чем заработать, поэтому восточноевропейские автомобили обычно предлагались на западном рынке по невероятно низким ценам. Западные автопроизводители утверждали, будто Восток продает машины дешевле себестоимости их производства. Если сравнить экспортную стои-





← Редкий кадр для Восточной Германии – получение ключей от нового Trabant. Очереди в то время могли достигать 10 лет (Из архива автора)

мость Škoda или Wartburg с ценой на внутреннем рынке, это именно так и выглядело. Однако занижение цен категорически отрицали как западные импортеры, так и сами восточные производители. Наоборот, цены искусственно завышали на внутренних рынках, чтобы ограничить народный спрос, – интересное использование капиталистических методов в социалистическом обществе! Более того, можно сказать, что в странах Восточного блока практически не существовала инфляция. На некоторых запчастях для Trabant цена была выбита вместе с номером детали. Конечно, в 1970-х годах, когда годовая инфляция в таких странах, как Великобритания, превысила 26 %, и британские производители каждые три месяца регулярно повышали свои цены, это был весомый аргумент. Бесспорно, восточные автомобили тех лет идеально подходили неимущим британским водителям. В журнале *What Car?* в июле 1976 года писали, что «восточноевропейские машины в целом могут и не обладать изяществом или харизмой европейских и японских продуктов. Но у них настолько хороши цена и комплектация, что покупателю не найти другой новой машины по такой цене. И если ему не нравится авто из Восточной Европы, то придется покупать довольно старый подержанный автомобиль».

На рынок Великобритании давил обширный ассортимент импортных автомобилей, собственные предприятия страдали от конкуренции и задыхались от нехватки инвестиций, а пресса в 1975–1976 годах усиливала напряжение, регулярно публикуя статьи о грядущем вторжении на британские дороги машин из Советского Союза и Восточной Европы. Первые неуклюжие послевоенные автомобили стран СЭВ сменились более новыми и проворными, а благодаря Fiat они стали более «западными». Ходили разговоры о том, что коммунисты обгоняют даже японцев – главную угрозу для производителей Западной Европы. В 1975-м автомобили Восточного блока по объему продаж обогнали Японию. В журнале *Car* в июне 1975 года написали: «Жить становится все труднее... поэтому дешевые, вместительные, красивые и долговечные машины становятся все привлекательнее. А русские и их восточные друзья только этого и ждут». Однако эти страхи оказались напрасными, ведь страны СЭВ всегда были на шаг позади Западной Европы, Японии и, позже в XX веке, Южной Кореи.

Несмотря на это, восточноевропейские бренды, такие как Škoda, FSO и Wartburg, заслужили признание и любовь покупателей вдали от своих рынков. Даже американцы были поражены сербским Yugo.

→ В коммунистическую эпоху государственные предприятия управляли национальными сетями, ремонтировали транспорт, продавали запчасти и поставляли новые автомобили водителям. Это стоянка мототехники в Чехословакии в 1973 году
(Из архива автора)



Автомобили Восточной Европы, будучи выгодной покупкой для экономных потребителей, ловко заняли рыночную нишу не только доступного по цене, но и простого в эксплуатации легкового транспорта. Восточноевропейские автомобили не заботились об экологии и были созданы для постоянного ремонта, но для их обслуживания обычно хватало печально известного велосипедного гаечного ключа. Это были машины, с которыми справлялись домашние механики еще долгое время после того, как другие бренды поддались политике черных ящиков, уникальных гаек и болтов и все более тесных моторных отсеков, доверху набитых электроникой в соответствии со строгими нормами по сокращению выбросов. Сербская Zastava Skala была последней европейской машиной без впрыска топлива. Зато Skala не превратится в кучу металлолома из-за отказа одного крошечного, но ужасно дорогого электронного компонента с защитной кодировкой, а ее трансмиссия и кузов прослужат еще много лет.

Восточноевропейские автомобили выглядели как эклектичное сочетание самодельных конструкций и моделей, изготовленных по лицензии западных фирм. И вопреки распространенному мнению восточноевропейские машины не всегда отставали от Запада. FSO Polski Fiat 125P и Dacia 1300 были выпущены одновременно со своими западными ана-

логами, Fiat 125 и Renault 12 – тоже. Škoda и Tatra производили легковой транспорт мирового уровня с самого их появления. Создатели Volkswagen Beetle черпали вдохновение у Tatra, хотя после Второй мировой войны фирма сосредоточилась на роскошных легковых и грузовых машинах.

Восточноевропейские автомобили коммунистического периода часто высмеивали за их низкое качество, и во многих случаях такая критика была вполне заслуженной. «Апельсиновая корка» была распространенным дефектом окраски, а элементы внутренней отделки плохо стыковались между собой и не всегда надежно крепились к кузову. То же можно сказать и о многих западноевропейских машинах 1960-х и 1970-х годов. Номинация «Квадратное колесо» 1974 года за худший новый автомобиль содержала длинный список протекающих ветровых стекол, ржавых кузовов, вышедших из строя коробок передач и, в одном скандальном случае, даже гнездо полевой мыши в кресле Hillman Imp. На самом деле восточноевропейские машины, несмотря на облезающую краску и дребезжащую отделку салона, были довольно надежными при регулярном доливе масла. Несмотря на это, их редко хвалила автомобильная пресса. В журнале Британской ассоциации потребителей Which? просто написали о Zastava 45 и 513 «не рекомендуется» и что в FSO 1300/1500 «нечего похвалить».

Автомобили Восточного блока были также объектом бесконечных насмешек ленивых комиков, особенно в 1980-х годах, когда имидж был выше всего. В Британии это была Škoda, в Америке – Yugo, а в Германии – Trabant. Машины менялись в зависимости от аудитории, но шуточки оставались прежними.

■ Покупатель приходит в салон FSO и говорит продавцу:

– Я хотел бы купить Polopez со стильной двухцветной окраской и роскошными сиденьями, отделанными лучшей кожей.

– Никаких проблем, – отвечает продавец. – У нас есть в наличии экземпляр, укомплектованный гидроусилителем руля, кондиционером, люком с электроприводом, легкосплавными дисками и цифровой приборной панелью.

Покупатель восклицает:

– Вы шутите?!

Дилер отвечает:

– Ну, вы первый начали...

■ Богатый техасский бизнесмен посещает Лейпцигскую ярмарку в Восточной Германии и узнает о десятилетнем сроке поставки Trabant. Поскольку миллионер пять лет ждал свой Morgan

и два года Rolls-Royce, то подумал, что Trabant должен быть чем-то особенным. Он поручил своему помощнику приобрести этот эксклюзивный автомобиль, безусловно необходимый для полноты коллекции. Заказ поступил к менеджеру по продажам на заводе Trabant, который решил, что поставка машины такому именитому покупателю – большая честь. Он поспешил выполнить заказ, и через несколько недель контейнер доставили к дому американца. Счастливый техасец позвал своих друзей: «Эти парни из Trabant реально крутые. На доставку вашего автомобиля может уйти 10 лет, но по крайней мере они заранее отправят вам картонную модель!»

■ Wartburg выпустил новый, экологически чистый электромобиль. Единственной проблемой был запас хода – электрический провод длиной всего 20 метров.

■ Зачем Yugo нужны задние стеклоочистители? Отмахиваться от мух, которые его догоняют.

■ Что вы найдете на последней странице руководства по эксплуатации Dacia? Расписание местного автобуса.

■ Что делать, если ваша Škoda окружена роем злых пчел? Перестать толкать машину и спрятаться в салоне.



← Восточная Европа выпустила несколько стильных фургончиков – таких как эта Škoda 1203 (Škoda)

🔥 Реклама автомобилей Восточной Европы не отличалась от рекламы западных автомобилей – те же яркие цвета, идиллические пейзажи и сцены семейного счастья. Этот Trabant Котби выпущен в 1961 году (Из архива автора)

На Западе, где репутация имела большое значение, подержанные восточноевропейские автомобили стремительно дешевели сразу после покупки. И, хотя дилеры предлагали чрезвычайно низкие цены, экономия при покупке новой машины уже была не столь очевидной – если, конечно, покупатель не приобретал еще одну новую Skoda или FSO! Несмотря на это и вопреки мощному давлению российского бренда «Лада» на западных рынках, восточноевропейские автомобили приобрели собственных поклонников среди западных водителей. Zastava, особенно после запуска супер-мини-хэтчбэка Yugo 45, нашла свою нишу в качестве первой машины для вчерашних выпускников. Некоторое время FSO, торгуя под лозунгом «Свобода с FSO», давал семьям реальный выбор между потрепанным и подкрашенным западным автомобилем с пробегом и новой семейной машиной, у которой не подкручены показания одометра. Skoda была популярна среди водителей старшего поколения, особенно в Великобритании 1980-х годов. Пожилые работники, уволенные во время промышленного кризиса, тратили сбережения на свою первую, и последнюю, новую машину. По крайней мере, у них было на что положиться, поскольку прежние символы стабильности – фабрики, профсоюзы и социальные пособия – были уничтожены кризисом. Рекламный сло-

ган Skoda в то время гласил: «Немногое в жизни так же надежно, как Skoda».

Летом 1989 года рухнул железный занавес, и вскоре автомобили из Восточной Европы стали символом эпохи великих перемен. Некоторые из самых впечатляющих телевизионных репортажей той эпохи были о вереницах Trabant и Wartburg, скопившихся на границе Венгрии и Австрии. В ноябре 1989-го, когда после символического падения Берлинской стены первые машины свободно проехали через контрольно-пропускные пункты, возник культ восточногерманского Trabant – автомобиля, навсегда связанного с великим воссоединением Германии. После разрушения стены жители Западной Европы бросились искать Trabant, этот символ уходящей коммунистической эпохи. Предприимчивые берлинские дельцы предлагали туристам нанять Trabant и проехать по улицам некогда разделенного города. Автомобили Trabant становились частью скульптур, изображения «траббис» красовались на остатках Берлинской стены, а ирландская рок-группа U2 поместила фотографию Trabant на обложку своего альбома «Achtung Baby». Какое-то время Trabant был объектом поклонения ироничных модников-постмодернистов, хотя для многих восточных немцев, переживших коммунистическое заточение, эта машинка стала символом пер-

