

# **CARS** OF THE **SOVIET UNION**

ANDY THOMPSON

**THE DEFINITIVE  
HISTORY**



Haynes Publishing

© Andy Thompson, 2008

All rights reserved. No part of this publication may be reproduced, stored in a retrieval system or transmitted, in any form or by any means, electronic, mechanical, photocopying, recording or otherwise, without prior permission in writing from the publisher.

First published in June 2008

A catalogue record for this book is available from the British Library

ISBN 978 184425 483 5

Library of Congress catalog card no. 2007943107

Haynes North America Inc., 861 Lawrence Drive,  
Newbury Park, California 91320, USA

Published by Haynes Publishing, Sparkford,  
Yeovil, Somerset BA22 7JJ, UK.

Tel: 01963 442030 Fax: 01963 440001

Int. tel: +44 1963 442030

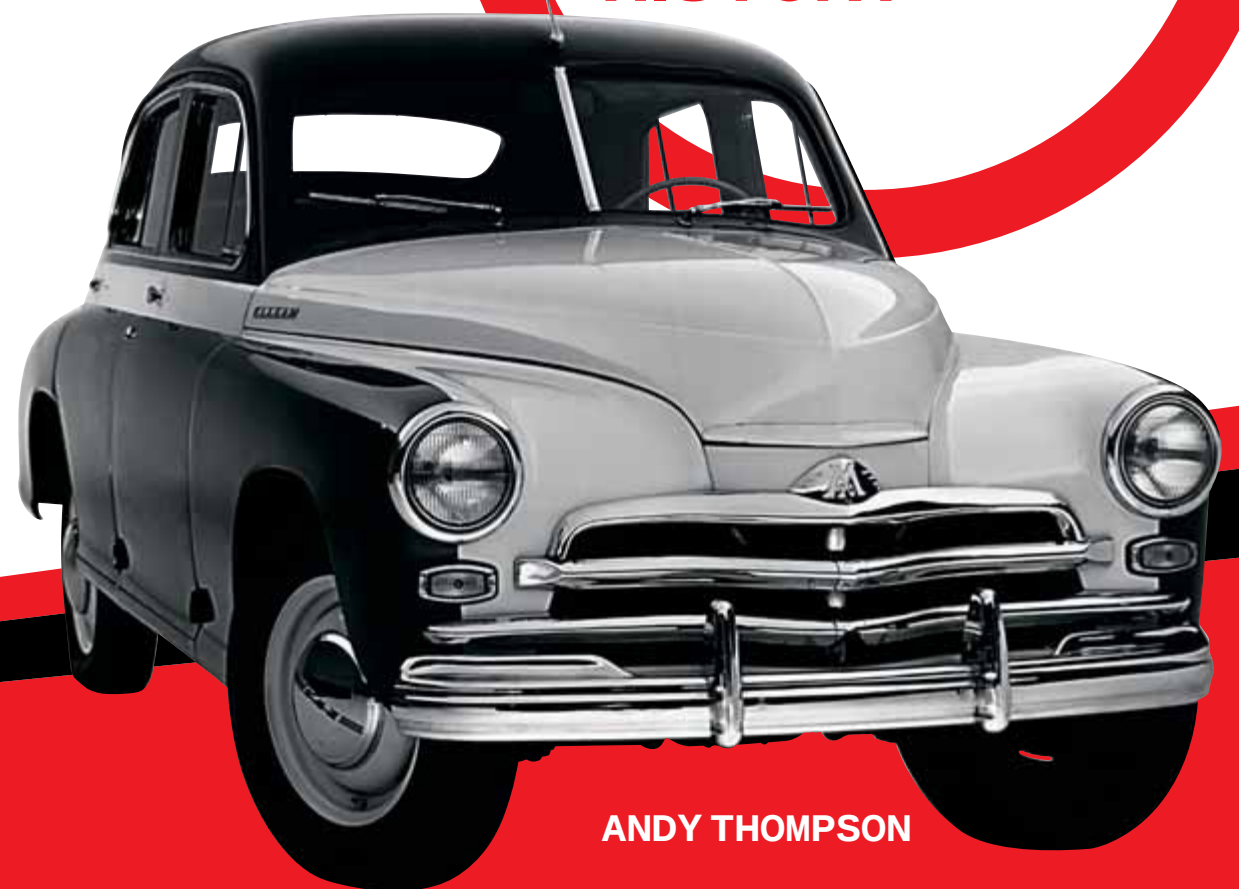
Int. fax: +44 1963 440001

E-mail: [sales@haynes.co.uk](mailto:sales@haynes.co.uk)

Website: [www.haynes.co.uk](http://www.haynes.co.uk)

# CARS OF THE SOVIET UNION

THE DEFINITIVE  
HISTORY



ANDY THOMPSON

# СОДЕРЖАНИЕ

ВВЕДЕНИЕ. УНИКАЛЬНЫЕ АВТОМОБИЛИ  
УНИКАЛЬНОЙ ЭПОХИ

6  
11  
13



## ЧАСТЬ I.

НЕИЗВЕДАННЫЕ ПУТИ. 1917–1945

14



## ЧАСТЬ II.

ОТ ПОБЕДЫ ДО СПУТНИКА. 1945–1960

38



## ЧАСТЬ III.

ПО АВТОМОБИЛЮ НА КАЖДОЙ ДАЧЕ. 1960–1979

96



## ЧАСТЬ IV.

СЛИШКОМ МНОГО И СЛИШКОМ ПОЗДНО. 1980–1991

222



## ЧАСТЬ V.

THE POST-SOVIET ERA: 1991 ONWARDS

308

GLOSSARY 368  
BIBLIOGRAPHY 370  
INDEX 372

# УНИКАЛЬНЫЕ АВТОМОБИЛИ УНИКАЛЬНОЙ ЭПОХИ

## ВВЕДЕНИЕ

Советский Союз был рожден Октябрьской революцией 1917 г., первой в мире социалистической революцией. Как следствие, он стал государством с совершенно новой, никем не опробованной экономической системой, которой отвергалась идея капитализма и свободного рынка, в той или иной форме существовавшая с незапамятных времен. Коммунистические вожди вознамерились сформировать совершенно иное общество, не полагающееся на волю случая, а развивающееся по строго намеченному плану, общество, в котором у всех и вся есть свои роль и функция и где каждый получает справедливую долю всего, что ему нужно. Однако в 1991 г. коммунистическая система ушла в историю — капитализм с присущими ему хаосом, непредсказуемостью и неравенством пережил молодого социалистического «выскачку».

Но эта книга не о политике, она не содержит какого бы то ни было критического анализа социалистической системы. На ее страницах — история советских легковых автомобилей, производившихся вплоть до 1991 г.

Маловероятно, что мы когда-либо еще станем свидетелями существования в крупной стране мира экономической и социальной системы, подобной той, что три четверти века господствовала в России и Советском Союзе. Чтобы лучше понять, как и почему советская автомобильная промышленность развивалась так, а не иначе и как ее наследие проявляет себя в новой, рыночной России, совершим небольшой экскурс в историю Советского Союза и поговорим о постсоветской России и коммунистической концепции как таковой.

Вместо малопонятной модели согласования спроса и предложения, основанной на, казалось бы, спонтанном и стихийном желании и способности людей продавать свой труд и покупать товары, коммунизм предложил плановый подход к

экономике. Предполагалось, что система — чистая, государство — будет определять потребности людей и исходя из этого делать все необходимое для удовлетворения их потребностей.

В октябре 1917 г. Россия переживала тяжелейший кризис. Экономически и политически она была одной из самых отсталых стран Европы, что создавало благодатную почву для пропаганды в ней коммунистического мировоззрения. В сравнении с Америкой, Великобританией и другими европейскими странами российский промышленный потенциал был крайне низок — следствие господствовавшего там деспотичного, чуть ли не феодального режима, не способного обеспечить социальную стабильность, столь необходимую для экономического прогресса.

### БЕДНОСТЬ

Новому, революционному правительству досталась страна с горсткой очень богатых и огромной массой очень бедных людей, в основном крестьян, жизненный уклад которых не менялся в течение столетий. Перед новой властью в полный рост встали три ключевые задачи: реализовать на практике пока лишь чисто теоретическую экономическую модель, выжить перед лицом нараставшего международного противодействия внезапно возникшей альтернативы капитализму и догнать промышленно развитый мир. Бедность тогда была повсеместной, ее усугубляли страшные людские и материальные потери в ходе Первой мировой войны. Люди возлагали на новую власть большие надежды.

Оппозиция коммунистическому правительству существовала и внутри страны, и вне ее. Гражданская война на территориях, впоследствии вошедших в состав Советского Союза, продолжалась вплоть до 1921 г. Перспектива успеха русской революции в утверждении абсолютно

новой политической и экономической системы заставляла иностранные правительства опасаться за собственное будущее. С момента появления красного флага над Кремлем и до послевоенных лет Советский Союз пребывал в состоянии перманентных экономических, социальных и политических потрясений.

Новая власть взяла курс на развитие в первую очередь тяжелой промышленности и сельского хозяйства. Ей было необходимо накормить народ, обеспечить ему уровень жизненного комфорта, который в промышленно развитых странах уже стал привычным: с электричеством, эффективным здравоохранением, пристойным жильем. Спеша покончить с дореволюционной разрухой и невниманием к интересам народа, советское правительство зачастую действовало беспощадно. Политический диктат брал верх над принципами общенародного управления, в теории одной из основ коммунизма.

Иосиф Сталин, в 1922 г. возглавивший партию большевиков (фактически ставший главой государства), был самым жестким из советских политических лидеров. Его власть была столь велика, что продолжала влиять на все происходившие в стране процессы даже после смерти «вождя народов» (1953). Следует отметить, что к процессу создания первых советских автомобилей Сталин проявлял живой интерес.

### ТИРАНИЯ

Впрочем, этот интерес был гораздо шире, и надо признать, что к 1950 г. Советский Союз под руководством Сталина превратился из преимущественно аграрной страны в одну из самых мощных в мире индустриальных держав. Но какой ценой! Не выносивший какой бы то ни было оппозиции как к себе лично, так и к своим экономическим и политическим воззрениям, он инициировал в

1933—1938 гг. кампанию «большого террора», погубившего десятки тысяч людей, в числе которых были и самые талантливые представители нации. Выходить в своих мыслях за установленные рамки советским людям было опасно, все, включая ученых и инженеров, обязаны были думать и действовать в рамках марксистской идеологии.

Сталин исходил из того, что в результате реализации серии пятилетних планов Советский Союз сможет догнать, а затем и перегнать капиталистический мир. Первый такой план начал действовать в 1928 г., и им, в частности, предусматривалось развитие автомобильной индустрии, пусть и в большей степени производство грузовиков, столь необходимых для полноценного функционирования промышленности. Производство легковых автомобилей правительство приоритетным не считало, так как делало акцент на массовое, а не на индивидуальное обслуживание населения — в данном случае на развитие общественного транспорта, а не парка частных автомобилей. Вопрос увеличения числа автомобилей в частном пользовании советское руководство не занимало.

### ГУМАНИЗМ

После Второй мировой войны Советы, однако, захотели продемонстрировать Западу, что коммунизм может быть на высоте и в том, что касается благосостояния простых людей, — сумел же он, совместно с Британией и Америкой, избавить мир от нацистской тирании. После войны в Советском Союзе стали значительно больше внимания уделять производству потребительских товаров, страна располагала тяжелой промышленностью, способной обеспечить их выпуск, а руководство осознало необходимость учитывать человеческую природу: люди

→ ГАЗ М1 — первый массовый советский легковой автомобиль. Таких машин сохранилось на удивление много, они пользуются большой популярностью у российских любителей автоклассики (Джулиан Ноуилл)



нуждались в неких средствах выражения своей индивидуальности, пусть лишь по выходным или в путешествиях — как поодиночке, так и всей семьей. Рост благосостояния, улучшение качества жизни советских людей привели к тому, что стремление иметь свой автомобиль стало для них частью амбициозной жизненной программы. Однако если повсеместно личный автомобиль воспринимался как символ личной свободы, то советское руководство рассматривало его как средство, помогающее удерживать людей на пути построения нового и прекрасного социалистического мира. Счастливые работники — хорошие работники, довольные граждане — благоразумные граждане.

Между тем на смену одной войне пришла другая, холодная, с очередным обострением политической напряженности и соперничества между Западом и сформировавшимся к тому времени Восточным блоком, представленным Советским Союзом и его коммунистическими сателлитами. Хотя наиболее очевидным оружием в ходе этого противостояния были их огромные сухопутные войска, а также военно-морские и военно-воздушные силы, обе стороны не меньше внимания

уделяли борьбе на идеологическом фронте. Если американское и европейское население имело возможность выбирать из 20 типов цветных телевизоров и располагало магазинами модной одежды как неперенными атрибутами главной улицы любого города, то граждане СССР пользовались бесплатной системой здравоохранения и могли не опасаться безработицы. Советские люди могли годами ждать квартиры, но, когда приходила их очередь, она доставалась им бесплатно и на всю жизнь при мизерной арендной плате; в Америке же тому, кто не имел возможности оплачивать рыночную стоимость аренды, не оставалось ничего иного, как скитаться по ночлежкам, однако те, у кого были деньги, могли купить дворец. Это была последняя, бескомпромиссная война идей.

Советская система была нацелена в первую очередь на удовлетворение материальных и социальных потребностей людей, на создание условий для их интеллектуального развития, а не на потакание запросам в сфере потребления, отдыха и развлечений. Каждый город располагал Дворцом культуры, где за небольшую плату, а то и вовсе бесплатно можно было послушать

классическую музыку, посмотреть театральную постановку или кинофильм. На каждом предприятии действовала всеобъемлющая система социальной поддержки, включающая детские сады, оздоровительные и спортивные центры. Люди работали не для того, чтобы богатеть: в соответствии с советской идеологией, не богатство являлось вознаграждением за труд, — наградой людям становилось признание коллегами и государством их вклада в повышение благосостояния общества в целом.

Капиталистическая система совершенно иная. Люди работают за деньги, смыслом существования бизнеса является получение прибыли, для выживания и тем более для процветания компаний необходимы постоянное обновление и совершенствование. Так, автопроизводители должны каждый год представлять по крайней мере одну новую модель. Неважно, что у прежних еще большой потенциал и срок полезного использования — верность потребителей своим машинам означает сокращение продаж, а значит, и прибыли. Запланированное устаревание стало привычным. Позитивная сторона этого процесса состояла во внедрении в западные машины все новых идей, в появлении у них все новых свойств, даже если в каких-то из них не было необходимости или они мало что давали в плане повышения безопасности и эффективности автомобиля как транспортного средства.

## ЭФФЕКТИВНОСТЬ

В Советском Союзе эти рыночные императивы не действовали. Организацией всей экономики страны занимался Госплан. Он решал, сколько машин будет произведено и, соответственно, сколько стали потребуется для их производства, сколько понадобится шахтеров для добычи необходимого количества руды, сколько жилья потребуется этим шахтерам, сколько кирпичей пойдет на возведение этого жилья, где оно будет построено, сколько пассажирского транспорта понадобится строителям для поездок к строительным площадкам и обратно и т. д. и т. п.

Для каждого типа легкового автомобиля — как и у всего остального — было в этих планах свое место, и каждая новая модель разрабатывалась для удовлетворения определенной потребности, а не для того, чтобы пытаться заставить потребителей расстаться с их деньгами ради обладания новинкой автопрома. Изменения были

обусловлены решением конкретной задачи: повышения эффективности, комфорта или надежности и редко вносились ради самих изменений. Советские автомобили были призваны выполнять конкретную работу, и выполнять ее не год и не два.

География Советского Союза, естественно, также определяла характер выпускаемых автомобилей. Это была огромная страна, отдельные территории которой относились к числу самых холодных и самых жарких регионов на планете. Расстояния между населенными пунктами были колоссальными, а транспортное сообщение нередко представляло собой серьезную проблему. Машины, которым предстояло работать в таких условиях, должны были отличаться прочностью, надежностью, а также простотой в обслуживании и ремонте. Они должны были соответствовать качеству дорог, за пределами крупных центров в большинстве своем не имевших твердого покрытия. Узлы и детали у таких машин требовалось делать взаимозаменяемыми, чтобы автомастерская в каком-нибудь удаленном уголке Сибири, не располагающая широкой номенклатурой запасных частей, могла обслуживать как можно большее число моделей.

Таким образом, историю советских легковых автомобилей следует рассматривать в контексте действия плановой экономики в условиях обширной и сравнительно мало освоенной территории, экономики, основанной на предварительном расчете с целью удовлетворения четко обозначенных потребностей хозяйства. Такая система, казалось, успешно работала в течение многих лет. Желających иметь автомобиль в стране всегда было больше, чем автомобилей, а продукция советского автопрома не обладала красотой и комфортом западных машин, но она больше соответствовала внутреннему рынку, а также рынкам стран со сходными социальными и климатическими условиями. Не случайно, помимо государств Восточного блока, советские легковые автомобили пользовались спросом и в Африке, и в Южной Америке, и среди небогатых потребителей в странах Запада — то есть в ситуациях, когда определяющим фактором является возможность приобрести недорогой, в том числе и в обслуживании, автомобиль.

Между тем к 1980-м гг. акцент в экономической политике Запада начал решительно смещаться от послевоенных заигрываний с социалистическими идеями в сторону свободного

## СИСТЕМА КЛАССИФИКАЦИИ СОВЕТСКИХ АВТОМОБИЛЕЙ

## СИСТЕМА КЛАССИФИКАЦИИ СОВЕТСКИХ АВТОМОБИЛЕЙ

## СИСТЕМА КЛАССИФИКАЦИИ СОВЕТСКИХ АВТОМОБИЛЕЙ

# СИСТЕМА КЛАССИФИКАЦИИ СОВЕТСКИХ АВТОМОБИЛЕЙ

# СИСТЕМА КЛАССИФИКАЦИИ СОВЕТСКИХ АВТОМОБИЛЕЙ

# ЦИИ ТЕЙ

# ЦИИ ТЕЙ

# ЦИИ ТЕЙ

