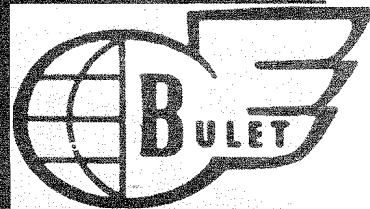


Двете убийства на „Булгаррено“

Краткото автомобилостроене у нас започва като „ширпотреба“ на военната промишленост



Първият от френските автомобили „Рено“ у нас се появява на бял свят с акушерските грижи на военните. Колата е сглобена в казанлъшкия „Фридрих Енгелс“ (сега „Арсенал“) в началото на 1967 г. Това е спортният вариант на „Рено Алпин“.

Шест месеца преди това е създадено външнотърговското дружество „Булет“, което е под шапката на военизираното ДСО „Металхим“. Целта е дружеството да организира внос на частите, агрегатите и възлите от Франция.

Въпреки че е с генералски пагони, шефът на „Металхим“ инж. Крум Ямуков се оказва прозорлив. В силното военно производство той вижда огромните възможности да се печели добре от сглобяването на френските автомобили.

Официално за подписания договор между „Булет“ и „Рено“ съобщава партийният вестник „Работническо дело“. Това стана на 18 септември 1966 г., а два дни по-късно на Пловдивския панаир са изложени 8 автомобили от Франция. Заради пропагандния ефект се казва, че те са с българска сглобка от Казанлък. Колата получава името „Булгаррено“, като на предните странични стъкла са поставени българските флага и емблемата на „Булет“.

Истината е, че първият автомобил, който бе събран във „Фридрих Енгелс“, бе „Рено Алпин“, категоричен е инж. Божидар Бабунов, който по онова време е сред хората, работещи по проекта. Каросерията бе изцяло от стъклопласт, капът бе направен в Казанлък, а асамблирането на всичко по „Алпин“-а бе с доставените от Франция агрегати и възли.

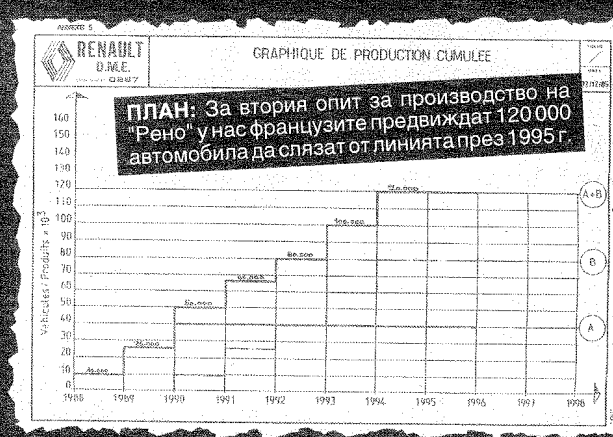
Днешните градски легенди твърдят, че „стопът“ на това производство е бил натиснат в Москва. От думите на инж. Бабунов се разбира, че киселинни усмивки на съветските ръководители са били използвани за да се възползват от ситуацията. Въпреки че производството не само изглежда перспективно, а е и печелившо, в продължение само на една петилетка то е ликвидирано.



В първоначалния си вид схемата за производство на „Булгаррено“ предвижда 5000 автомобили годишно, които за период до 10 години да се увеличат двойно. След старта на програмата само за 10 месеца в Пловдив е построен монтажнен цех, който официално работи от 1 януари 1968 г.

Идеята на ген. Ямуков обаче не е просто сглобяване на автомобили. Предвижда се в края на първите 10 години производството на около 72% от колите да е в България. Само за година след пускането на завода в Пловдив 90 на сто от работите по „Булгаррено“ се правят у нас. Четири от общо 12-те завода на „Металхим“, успоредно с оръжей-

ното производство правят и ръчната спирачка и системата и, бензиновата и водната помпа, въздушния и масления филтър, делкото, криковите и манивелите, спирачната течност и антифриза. Отделно за Франция се изнасят около 50 - 60 000 стартови бобини и близо 30 000 крика и манивелите за тях.



От този коопериран износ България има възможността да получи за сглобяване около 1500 комплектовани автомобили, а останалите да купува.

През тези години съотношението валутен лев - американски долар е около 1:1,25-1,30. Работата по българските автомобили „Рено“ обаче се оказва с

възвръщаемост 1:2,44 долара. Вероятно и това подсилва конфликтите на Ямуков с Министерството на промишлеността. По онова време най-големият дял от валутните постъпления в бюджета на страната идва именно от военното производство. В началото на 1982 г. въпреки сглобяването на „Москвич“ в Ловеч гледът за автомобили в страната отново се усеща силно. Тогава се прави специална среща и соц-върхушката решава, че трябва да се направи втори опит за българско производство на автомобили.

Планира се предишната линия на завода на „Булгаррено“ да бъде използвана за сглобяването на „Рено 11“ при условия на коопериране, подобни на тези през 60-те години. Намеренията са през 1988 г. производството да бъде 10 хил. автомобили, а след седем години от линията да слезат 120 000 коли с марката на френската фирма.

Бяха поканени осем производители, които да дадат своите оферти - обяснява инж. Бабунов. Японските бяха „Нисан“, „Мазда“, „Сузуки“, „Дайхацу“ и „Хонда“, а европейските - „Алфа Ромео“, „Фиат“ и „Рено“. Прагматичното мислене, схемата на французите и,

разбира се, предишната обща работа надделяха. Така или иначе японските оферти не отговаряха на нашите условия, а и французите имаха опит с кооперирането ни от предишните 12 години.

При пресеките от първия кръг отпадат японците, а останалите европейски фирми се отказват заради условията за бъдещото увеличаване на коефициента на местно производство.

„Няма нищо върно, че сме изнасяли автомобили в Африка и така сме подбивали френския внос - категоричен е инж. Бабунов. - Дори точно обратното. Когато се опитвахме да възродим това производство през 80-те години, при нас като директор на реджията „Рено“ за Централна и Източна Европа, както и за Азия и Африка, се появи мосю Оберже, Мисля, че малкото му име бе Морис. С него започнахме работата по „Рено“ през 60-те години. През 80-те години от него тогава получихме разрешение да изнасяме наше производство в Австрия и Югославия. Нямаше начин това да стане, ако производството ни не беше на изключително равнище.“

Всъщност няма второ убийство на „Рено“, защото на намеренията на французите да се върнат в България отново е сложена точка. Този път, като е предложена схема за коопериране между България и Унгария за производство в Пловдив на „Запорожец“ или „Таврия“ През 1986 г. тези идеи, неясно къде, също се развиват от все по-бързо разкъсващите се връзки на СИБ.

RENAULT

BULGARREN

Le 13 mars 1986

ВТОРИ ОПИТ: Началната страница от техническите спецификации за производството на „Рено“ през 1986 г.

Веждите на Брежнев...

(От 3-а стр.)

На него са представени и три чисто новички автомобили „Булгаррено“, произведени след договор на българското стопанско обединение „Булет“ с „Рено“.

Колите пристигат на собствен ход от Пловдив до съветската столица. Те участват в автомобилен маратон София - Москва - София. Самият Леонид Илич води делегацията от висши съветски партийни другари, която се запознава с последните достижения на българското производство.

Генералният секретар на КПСС се спира пред родните коли.

За ужас на българските представители Брежнев смръщил дебелия си вежди

„Това е добре, но защо е нужно да дразним с подобни неща съветските хора“, коментирал вождът.

Киселата физиономия на съветския застойчик и изпуснатата фраза моментално дават по-

вод на верноподаниците у нас да се възползват от ситуацията. Въпреки че производството не само изглежда перспективно, а е и печелившо, в продължение само на една петилетка то е ликвидирано.

Предвиждало се е обемът на сглобяването в България автомобили „Булгаррено“ към 1977 г. да надхвърли 40 000.

72 на сто от моделите е трябвало да бъдат наше производство

Трите модела на „Булгаррено“ се сглобяват в заводи на стопанското обединение „Металхим“, зад което фактически се крие военната промишленост на народната република. Тогава у нас функционират 14 военни завода с общо 134 000 души персонал. Перспективите са добри, тъй като по същото време в България се произвеждат и гуми, и спирачна течност.

„Не казвам, че е лошо, но не е и задължително да имаме автомобилостроене.“

(На 6-а стр.)

И „Балкан“ със съдбата на „Магическия квадрат“

И производството на мотоциклети и мотопеди в България има същата незавидна участ като това на френските „Рено“. Марката, наричана заради емблемата си „Магическия квадрат“, е екзекутирана на български терен заради партийни и социални причини.

Последното моторно производство за бита са моторите. Мотоциклети и мотопеди у нас се произвеждат между

1958 и 1971 г. Както повечето соцпродукти, те също носят популярното име „Балкан“.

Две години след началото на производството българските байкове излизат на чужд терен. Първо са пред-

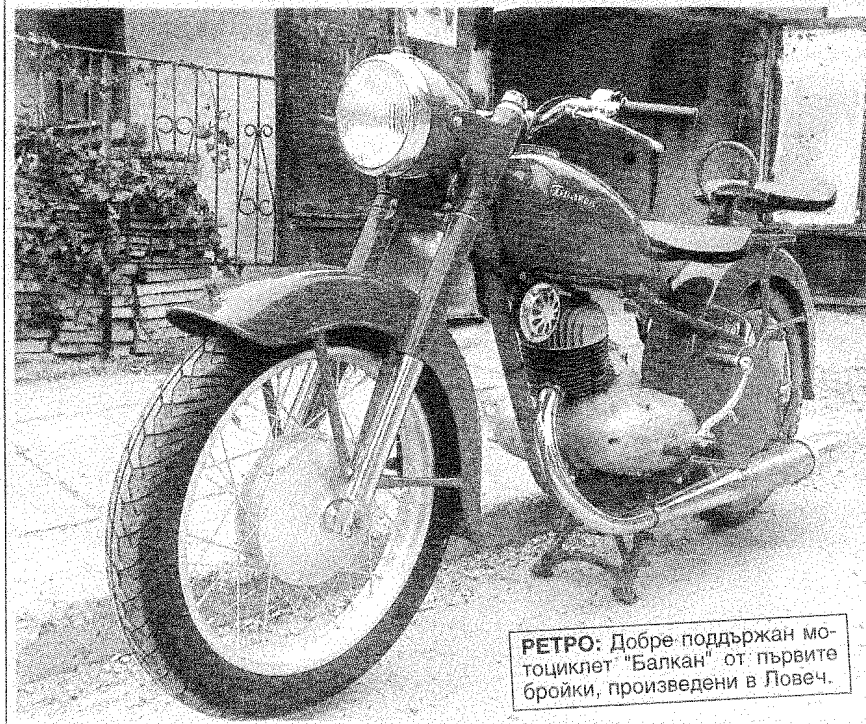
ставени на техническия панаир в Ерфурт, където кросовият „Балкан 250“ печели златен медал от изложението. По-късно машините са представени и на експозицията в Бърно. В спорта Йордан Топло-

долски донеся първата балканска титла за страната именно с „Балкан 250“.

Освен няколко модификации на мотопеда и мотоциклета „Балкан“ в Ловеч се произвеждат и кола, които са изнасяни в страните от Централна и Средна Америка, както и в Африка.

За разлика от мотора 50-кубиковият мотопед се радва на огромна популярност, особено във Виетнам. Първата и най-важна покупка на виетнамските студенти, следващи в София, е именно „Балкан 50“. През 60-те години на миналия век зевзеците казват: „Всеки виетнамец - с балканче.“ Истината е, че страната им е огромен пазар за мотопеда, от който България пропуска да се възползва заради прекратеното производство.

Поточната линия на мотопедите, както и тази на мотоциклетите са спрени в средата на 1971 г. Общата произведена бройка от всички модификации на двуколесните е 273 562.



РЕТРО: Добре поддържан мотоциклет „Балкан“ от първите бройки, произведени в Ловеч.