

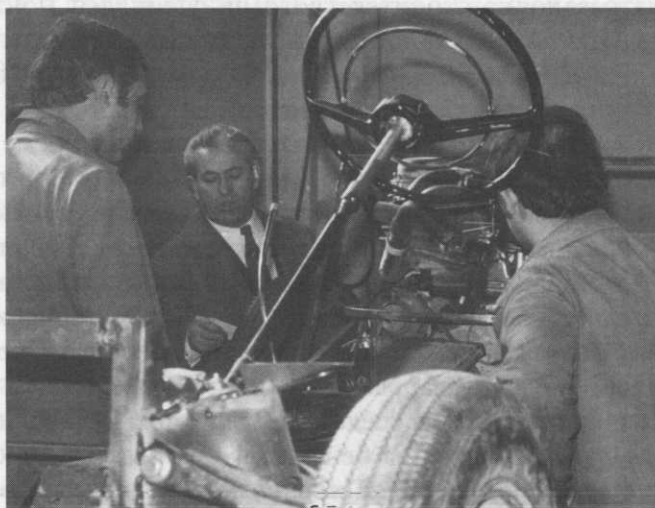
ПРЕДИЗВЕСТЕНИЯТ АБОРТ НА БЪЛГАРСКИЯ АВТОМОБИЛ

- „Рено“ или „Москвич“? – българинът трябваше да избира сам
- Български състезателни автомобили по трасето на рали „Монте Карло“
- Малко преди да гръмне шампанското Андрей Луканов се намесва и приказката завършва без хепиенд

Българинът поначало си пада малко мечтател. Една от мечтите му, граничеща с фантазия, беше да полети. Няма значение накъде, важното беше да лети. Радичков обаче бързо го разконспирира. Другата, по-прозаична и по-реална, бе да създаде собствена марка автомобил. За да има и той очи да каже на света – ето на, и аз не падам по-долу от разни германци, французи и италианци, създали своите „опели“, „рена“ и „фиати“.

Още през 1959 година неколцина запалени глави от ловешкия „Завод 14“,

от системата на „Металхим“, бяха про-извели два „Москвич“-а, с оригинални двигатели, скоростни кутии и купета. Намериха се хора да ги потупат по рамото окуражително с думите: „Браво! Успяхте!“, сякаш, някой се



Директорът на „Булгаррено“ Тодор Кашилски
(в средата) обсъжда със специалисти проблеми по
монтажа на автомобила

беше съмнявал, че в един завод, който в навечерието на Втората световна война бе произвеждал оригинални български самолети „ЛАЗ“, направата на един „Москвич“ би се оказал проблем? Показаха автомобила тук и там, но никакви сериозни последиствия от това нямаше.

Но както казват хората, шило в торба не стои. Осем години по-късно същият този завод, но вече с ново име „Балкан“ и под нова шапка – този път на „Балканкар“, по договор с италианския концерн „Фиат“ достави възли за сто автомобила и пусна на пазара сто коли „Фиат-750“. Година по-

късно ловешкият завод монтира по същата схема още двеста автомобила. Ръководството на завода отиде още по-далеч в мечтите си като започна строителството на специален монтажнно-бойджийски цех за пет хиляди автомобила годишно.

Мечтата затова е мечта, за да се загнезди в нечия глава. В нашия случай главите се оказаха на шефовете на сопотското обединение „Металхим“, оглавявано по онова време от един генерал – чудака Георги Ямаков. През 1966 година „Металхим“ подписа договор с френския концерн „Рено“ за монтаж в нашата страна на лек автомобил. В края на същата тази 1966 година една бутилка шампанско, разбита в паважа на площадката пред панаирното градче, отвори път на десетина още миришещи на прясна боя автомобили. Така първите рожби на новия все още несъществуващ завод „Булгаррено“ поеха по заснежените улици на града. Малко по-късно, в средата на февруари 1967 година, в същия ден, в който от конвейра бе слезъл стотният автомобил, в източната индустриална зона на Пловдив бе направена първа копка на новия автомобилен завод. Още същата година заводът пусна на пазара 1000 автомобила с марката „Булгаррено“ от типа „Рено-Дофин“. Съгласно сключения с французите договор нашата страна бе



На конвейра на „Булгаррено“

поела задължението да усвои производството на крикове, водни помпи, амортизатори, запалителни свещи и опитни образци на карбуратор като насрещни доставки за „Рено“.

За директор на завода бе назначен 45-годишният полковник от запаса Тодор Кашилски – бивш партизанин от Варненския отряд „Народен юмрук“. Пловдивчани го знаеха като „Малкия металик“. Още като юноша, роденият в Голям Чардак Кашилски бе дошъл в Пловдив, за да се захване с шлосерския занаят. Негов заместник бе сърцатият инженер Стефан Вапцаров, комуто съдбата бе отредила рядката човешка дарба да опложда всякакви шантави технически идеи.

Първото „Рено“, произведено в Пловдив през 1967 година, беше осмица. То бе оборудвано с четиритактов двигател „Сиера“ 950“, разположен в задната част на колата. Имаше четири цилиндъра с работен обем 956 куб. см. Пиковата си мощност от 44 конски сили двигателят достигаше при 5200 оборота в минута. В средата на лятото на 1967 година заводът усвои и монтажа на „Булгаррено-10“. Той вече имаше по-мощен двигател „Сиера-1100“ с работен обем от 1108 куб. см. и мощност от 47 конски сили при 4900 оборота в минута. „Десятката“ беше в състояние да достигне максимална скорост от 135 километра в час. До края на 1970 година в Пловдив бяха произведени малко повече от четири хиляди автомобила „Булгаррено“ – осмица и десятка. Част от тях бяха продадени на Югославия, Австрия и някои страни от Близкия изток.

Още в края на 1966 година по покана на външнотърговската организация „Булет“ в София пристигна основателят на френската фирма „Алпин“ Жан Ределе. В основата на поканата бе желанието на българите да усвоят монтажа на „Алпин“. В началото на следващата 1967 година Ределе изпрати в България два 1100-кубикови двигателя и комплектуващите агрегати, с които бяха подготвени два състезателни автомобила. С единия от тях изтъкнатият български пилот Илия Чубриков спечели първото място в генералното класиране на рали „Трансбалканика“. Скоро след това Ределе изпрати в България свой екип, който да окаже практическа помощ на българите при усвояване на монтажа на „Булгаралпин“. За изработването на специалните стъклопластови каросерии бе закупен лиценз на стойност осем милиона френски франка. В края на 1967 година първите бройки на фамозния френски състезателен авто-

мобил вече бяха излезли от заводския изпитателен полигон. През следващата година два български екипажа – в единия бяха братята Илия и Никола Чубрикови, а в другия – Атанас Тасков и Атанас Агура, за първи път се състезаваха със своите „Булгаралпини“ по трасето на рали „Монте Карло“. Всеки един от тях, с мощност от 95 к. с. бе в състояние да достигне максимална скорост от 220 километра в час. Да не забравяме все пак, че говорим за далечната 1967 година!

И тъкмо пловдивчани бяха заживели с надеждата, че градът им занапред ще се развива и като център на българското автомобилостроене, дойде новината, че руснаците са направили своята „сделка на века“, изграждайки край бреговете на Волга автомобилния гигант „ВАЗ“ за производство на 600 хиляди автомобила годишно. Това предреши до голяма степен съдбата на „Булгаррено“. Съгласно разработената тогава програма за кооперирано производство в някои от страните – членки на СИВ, България пое задължението да усвои производството на десет изделия в серии от по 300 хиляди броя годишно, в това число за акумулатори, динама, стартери, реле-регулатори и бобини, въздушни и маслени филтри, електрически кабели. В замяна на това щеше да получава всяка година по 30 хиляди автомобила. После бройката падна на 22 хиляди, за да стигне накрая до 18 хиляди.

Договорът с „Рено“ бе прекратен, а новоизградените мощности – преустроени за други цели.

Дванадесет години по-късно, през април 1982 година генералният директор на „Металхим“ Илия Гунчев направи искане Българската индустриално-стопанска асоциация да организира проучване за целесъобразността от производството на леки автомобили у нас. Никой не бе изненадан. Това бе времето, когато „Металхим“ най-осезателно изпитваше на гърба си сериозните трусове от резкия спад на продажбите на специалната продукция, предизвикани от международната конюнктура. На промишления гигант, който по онова време имаше изградени огромни производствени мощности, му бяха нужни балансиращи граждански производства. Произвежданите по тъй наречената конверсионна програма мелнички за кафе и други дребни изделия за бита в никакъв случай не можеха да осигурят пълно натоварване на мощностите. Кой друг по-добре от инж. Илия Гунчев би могъл да оцени какво щеше да доведе след себе си усвояването на автомобилното

производство за българската икономика? Нямаше никакво съмнение, че това би било мощен ускорител на индустрията като цяло и сериозна глътка въздух за изпадналите в стрес български оръжейници. Това би означавало стимул за развитието на металургията, машиностроенето, електротехниката, електрониката, нефтохимията, текстила, производството на пластмаси, каучук, за пътно строителство...

Отново бяха потърсени контакти с водещи световни автомобилни фирми като Фиат, Рено, Пежо, Фолксваген, общо 12 на брой. Половината от тях се направи на разсеяни, но другата половина откликнаха с готови оферти. Единствено „Рено“ обаче изрази съгласие с поставеното от българите условие сделката да бъде валутно балансирана за всяка година чрез взаимни доставки на възли и детайли. След първия си злополучно приключил опит да навлязат трайно на българския пазар, французите имаха зад гърба си вече солиден опит в този род сделки. Автомобилният завод в Бурса произвеждаше по онова време по 40 хиляди автомобила годишно с вложени над 50 % възли от Турция. На всичко отгоре французите все още пазеха добри спомени от своя първи опит за съвместна работа с българите. След протяжни и уморителни преговори през лятото на 1986 година Политбюро на ЦК на партията даде съгласие за започване на търговско-технически преговори и за подписване на договор с фирмата „Рено“ за промишлено коопериране и производство в нашата страна на леки автомобили на основата на пълна компенсация на доставките при взаимно изгодни ценови платежни условия. Екипът на Огнян Дойнов, който в продължение на тези три години бе довел нещата почти до развързка, бе готов да отвори бутилката с шампанско, но във всяка подобна история има по едно но... В случая става дума за изненадващата намеса на тогавашния заместник-председател на Министерския съвет Андрей Луканов, който безцеремонно бе наредил на заместник-председателя на БИСА инж. Иван Пехливанов незабавно да се прекратят преговорите с „Рено“. Пестелив на думи, Луканов му съобщил: „Уредил съм да посетите завод „Москвич“. Ще ви покажат новия си все още засекретен лек автомобил, който разработват с „Фиат“, а технологията – с „Рено“. Руснаците са готови за сътрудничество с нас.“

Без да крие, че е неприятно изненадан от този ход на Луканов, Дойнов все пак бе изпратил част от екипа си в Москва. В из-

питателната база на „Москвич“ на българите действително бил показан новият автомобил, появил се у нас чак след три години, но руснаците категорично отказали да разговарят за каквото и да било промишлено коопериране. Така безславно пропадна и вторият опит за промишлено коопериране с режима „Рено“ – един от най-стабилните европейски автомобилостроители.

Почти по същото време, заедно с неколцина мои колеги, курсисти в московската Академия за обществени науки, бяхме на посещение в автомобилния завод, носещ името на Ленинския комсомол. Разполагахме с пет часа за разговори в заводския партиен комитет, за посещение в монтажния цех и на изпитателния полигон. Ролята на наши гидове беше възложена на заместник-секретаря на заводския партиен комитет Михаил Трофимов и на заместник-главния конструктор на завода Станислав Логов.

Заводът е основан през 1930 година като филиал на Горкиевския автомобилен завод. Отначало в него се произвеждали товарни автомобили „Форд“, а по-късно и „ГАЗ“. След Втората световна война съветската армия пренесла цялата производствена линия на „Опел“ от Бранденбург в Москва. През 1947 година било усвоено производството на първия „Москвич-400“, наричан от московските зевзеци „Опел Фиатович“.

През 1968 година била завършена втората голяма реконструкция на завода. Тогава всъщност били построени и корпусите на новия ковашко-пресов и монтажнен цех-гигант, който се бе разпрострял на площ от 238 хиляди кв. м., отвоювани от заблатените допреди години московски покрайнини. След реконструкцията годишното производство бе достигнало 175 хил. автомобиля.

Използвах случая, за да попитам заместник-главния конструктор как ще изглежда новият модел на „Москвич“.

– Не мога да ви кажа – отвърна ми с усмивка той. – Все пак това е наша производствена тайна, нали разбирате? Но при всички случаи ще е по-комфортен. Задачата, която получихме от ръководството на страната, бе да създадем автомобил, който да съчетава най-добрите качества на „Москвич“ и „Волга“, и в същото време да отчита най-новите технически и технологични постижения на световното автомобилостроене. Имайте още малко търпение. Мисля, че няма да ви разочароваме.

Като чу, че водим разговор за бъдещия модел на „Москвич“, колежката ми Миланка Грозданова, секретар на окръжния коми-



Музеят на „Москвич“ в Москва

тет на партията в Кюстендил, реши да се намеси:

– „Москвич-412“ се ползва с много добро име в България – констатира тя. – Говорят за него, че е изключително икономичен, издръжлив и подходящ за пътищата на България. Но съм чувала да казват за него, че двигателят му бил прекалено мощен за доста нестабилното му купе. Днес ви чух да казвате, че новият модел ще бъде далеч по-хубав и по-качествен от всички досегашни. И сигурно ще бъде. Искам да ви попитам нещо, но се боя да не ви обидя, все пак съм пълен лаик в тази област. Затова ще ви по-моля за снизхождение. Защо, след като сте се ориентирали към сътрудничество със световноизвестни фирми в отрасъла, все още не можете да намерите решение за някои традиционни слабости на „Москвич“-а. Имам близък, който от доста години притежава „Москвич-412“. Не може да се нахвали с мощността на двигателя, но всеки път, когато отваря и затваря вратата на автомобила, реакцията му е все една и съща. И все по адрес на нечия чужда майка...

Последва лека конфузия, но после заместник-главният конструктор реши, че все пак трябва да отговори на дамата.

– Кажете на вашия познат най-напред да си смени автомонтажора, който го обслужва. Ако и това не му помогне – тогава да търси друг автомобил. Аз за моя гарантирам. По пътищата на Европа сега се движат няколко милиона „Москвич“-а в петдесет

различни модела и модификации. Преди да излезе на пазара всеки един от тези модели е бил подложен в продължение на година на безжалостни изпитания в опитните полигони на завода. И не само там. Те издържаха проверката на двете свръхгигантски ралита Лондон – Сидней и Лондон – Мексико, състезанията „Тур Европа“ и Нигерия. На последното състезание в Нигерия се явиха 58 автомобили, а го завършиха само осем, между които три „Москвич“-а. Така, че вашият познат не е прав да търси вината в чуждите майки...

Накрая ни показаха и изпитателния полигон на завода – един сложен комплекс, включващ всевъзможни пътни настилки – калдъръм, макадан, бетон, асфалт, блата, неравности, наклони, водни препятствия, хлъзгавини, остри завои и всичко, което има и няма по пътя по време на нормално и ненормално използване на автомобил. След всеки един етап от изпитанието, моделът се подлагаше на всестранен анализ, докато конструкторите и технолозите не кажеха своето „да“.

След почти десетгодишно „бабуване“ през 1986 година от конвейера слезе дългоочакваният „Москвич-2141“, познат на автомобилите с името „Алеко“.

След драматичните събития в Източна Европа в края на осемдесетте и отварянето на техните пазари през деветдесетте години на миналия век московският завод за леки автомобили изведнъж се оказа в изключително тежко икономическо състояние. Дълговете му достигнаха внушителната сума от един милиард долара. Част от производствените площи бяха предоставени на смесено руско-френско предприятие, което организира в тях монтажа на „Рено Логан“. По искане на кредиторите властите предприеха драстични ограничителни мерки. Най-напред спряха електроснабдяването, а после и водата. В продължение на пет месеца три хиляди и петстотинте работници не бяха получавали никакви пари. Това ги принуди да се обърнат с молба до Путин държавата да опрости натрупаните по време на социализма огромни дългове. Гласът им остана нечул.

През февруари 2006 година съдът обяви фалита на „Москвич“.

За жалост тази приказка завършва без обичайния хепиенд. Но остава поуката – не позволявай друг да решава съдбините ти.

А иначе българинът продължава да бъде мечтател.