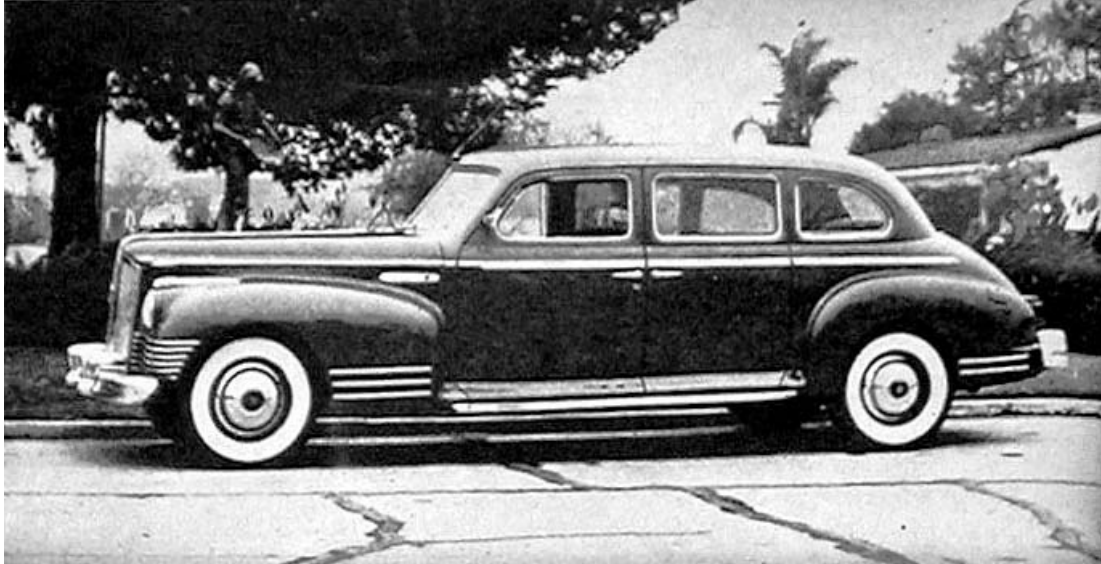


Американское влияние достигло своего апогея в машинах, сделанных в «пролетарском раю» Джо Сталина, однако трудящиеся не могут себе их позволить.



Нет, это не Паккард, это ЗИС-110, производимый на Заводе Имени Сталина в Москве для советской верхушки. Этот экземпляр, захваченный в Корее, был протестирован автором журнала "Auto Age".



Да, они снова сделали это. Русские утверждали, что это *товарищи* изобрели автомобили приблизительно в 1875 году, или около того. Так писала Правда, об этом говорится в книгах. (Недавно в газетах написали, что и Эдэмский Сад располагался где-то в южной России, что сделало Адама русским.) Возможно, поэтому было решено, что «народный автомобиль» будет назван *Москвич*, что переводится приблизительно как «сын Москвы».

В действительности, однако, Россия запустила автомобильное производство, в масштабах, невиданных доселе в стране Вождя. Более 200 миллионов человек в СССР подвергаются воздействию существующего в России нескончаемого потока пропаганды из прессы и по радио, которыми владеет правительство. Эта служба пропаганды информирует людей, что сейчас они тоже могут иметь машины, лучшие, чем жители капиталистических стран Запада. Это отчасти правда, и эта новая тенденция, без сомнения, была навязана советским руководителям, слухами, непрерывающимися с тех пор, как советские военные вернулись после Второй Мировой войны. (Продолжение на странице 71)



Трейси Ригльмен, сервис-менеджер Эрла С. Антони, дистрибьютора Паккард, Калифорния, рассматривает двигатель ЗИСа, копию Паккарда '42

Двигатель Победы имеет подозрительное сходство с двигателем Джипа Виллис, который во время войны был в России легко доступен для изучения.



За исключением меньших размеров, салон Победы может быть легко спутан с салоном американской машины





Стенли Ф. Слоткин, президент компании Эбби Рентс каким-то образом вывез Победу из Финляндии, и будет предоставлять ее для показа благотворительным организациям. Машина копирует некоторые хорошие черты американских автомобилей и весьма хорошо сделана, хотя тяжелая и недостаточно мощная.

Детройт показывает

России

как делать машины

джозеф х. верри

Это фото, проникшее из-за железного занавеса, доказывает, что ЗИМ производится Автозаводом Молотова как кабриолет, а не только как седан.



Автомобильный магазин, один из двух дюжины или около того, имеющихся в России. Машины, слева направо: Москвич, две Победы седан, и Победа кабриолет



Победа показана на финальной стадии сборки на автозаводе в Горьком. Можно увидеть два типа, та, с шахматной полосой, будет такси.





Детройт показывает России Как делать машины

Продолжение, начало на стр. 24

Они побывали в Германии, Австрии и других странах, в которых машины распространены уже треть века.

В 1946 году автор наблюдал множество русских моряков, попавших в один из наших больших, капиталистических, декадентских городов (используя советскую терминологию), с разинутыми ртами и широко раскрытыми глазами, потому что они увидели, кроме прочего, «крестьян», таких, как они сами, раскатывающих на сияющих современных машинах. Они охали и ахали над удовольствиями капитализма, так что командиры коммунизма сочли нужным некоторые из капиталистических чудес сделать доступными коллективным фермерам и героям советского труда. Хотя им нужно будет пройти долгий путь для того, чтобы достигнуть соотношения один автомобиль на четырех человек - уровень, который нами здесь уже достигнут. На деньги в России все еще нельзя купить то, что можно здесь.

Их машины? Внешне они кажутся неплохими, и сейчас они выпускаются четырех типов с семью моделями кузовов. Непосредственно перед большой войной Россия производила около 30.000 пассажирских машин в год; большинство из них направлялось для нужд армии и в тысячи государственных бюро - люди же были счастливы иметь хотя бы велосипед. Сейчас сообщается, что пассажирские машины производятся на уровне 66.000 штук в год, а возможно больше. Также утверждается, что советский гражданин, если он не будет совать свой нос куда не следует и не попадет под чистку, сможет купить *Москвич* или *Победу*, если накопит свои рубли.

Средний рабочий в России, опять-таки в соответствии с русской прессой, зарабатывает приблизительный эквивалент цены *Москвича* за год. В соответствии с официальным обменным курсом правительства Соединенных Штатов, рубль стоит 20 центов (и это еще довольно либерально по отношению к рублю).

Самая дешевая советская машина - *Москвич*, по цене 8000 рублей или приблизительно \$1600. Так что если средний советский трудящийся зарабатывает \$1600 в год, он может купить *Москвич*, если не потратит ни на что другое ни гроша из своей зарплаты. Если читать между строк, то становится ясно, что среднестатистический трудящийся ни столь зажиточен, как его кремлевские хозяева хотели бы, чтоб считал окру-

жающий мир, ни может себе так просто позволить владеть *Москвичом*.

Однако если ему как-то и удастся приобрести машину в стране Утопии, это будет только началом его проблем. Есть только пара дюжин автосалонов по всему СССР (не забывайте, что *всем* владеет правительство), но магазинов запчастей, станций техобслуживания и ремонтных гаражей практически нет. Дороги неадекватные и убогие; во время первой послевоенной пятилетки было построено всего около 10.000 миль шоссе с твердым покрытием. Автомобилизация Иванов находится на более низком уровне, чем была у вашего дедашки, когда он купил свой первый Форд-Т. Но есть одно значительное отличие: Дедушка мог поехать куда пожелает, а Иван должен преодолевать множество красных барьеров, вырываясь на нечто, сравнимое с американским семейным отпуском. Во избежание неприятностей, Иван и его Соня должны брать с собой также много горючего, ибо за пределами крупных городов в европейской части страны, почти нет бензоколонок - непосредственно перед войной их насчитывалось всего около дюжины на советской территории к востоку от Урала.

На что похожи их автомобили? Как говорилось в начале, у них неплохие машины. Начиная с маленького четырехместного *Москвича* с колесной базой в 92 дюйма, который, как оказалось, москвиты не долго думая скопировали с предвоенного немецкого Опеля Кадета почти один в один. Выпускаемый в виде четырехдверного седана или миниатюрного фургончика, он является довольно хорошей покупкой. Он оснащен четырехцилиндровым двигателем, который развивает 23 лошадиные силы, и которому удается разогнать маленькую четырехместную машинку до ее максимальной скорости почти в 56 миль в час. С модернизированным рычагом управления скоростями (теперь устанавливается на рулевой колонке) и новой синхронизированной коробке передач, этот автомобиль продается в комплектации люкс - с кожаным салоном и такими аксессуарами, как указатели поворота, радио и т.п.

Британские источники сообщают, что модель, недавно протестированная в Британии, показала удивительно хорошие качества, и, принимая во внимание размер, хорошую управляемость.

Внешне *Москвич* выглядит как Опель Кадет, продукт германского отде-

ления нашей Джeneral Моторс Корпорейшн, что объясняет полуамериканские черты. По всей видимости, Россия сейчас ищет возможность для продвижения *Москвичей*, как и других машин, построенных в СССР, на экспортные рынки. Но также как и в нашем обществе, где есть разделение на слои, есть оно и в как-бы бесклассовом Советском Союзе. Социалистическое государство, которому принадлежит всё, и которое стало монопольным работодателем - некий тип холдинговой компании для сотен государственных производств. Поэтому, чин каждого зависит от его официальной позиции. А заработок зависит от верности диктату *парии*. Если литейщик может скопить денег и приобрести *Москвич*, то начальник цеха захочет приобрести машину получше, побольше, такую как *Победа*.

Прекрасно выглядящая машина современного дизайна, с акцентом на ниспадающий к бамперу силуэт задней части, на первый взгляд она похожа на четырехдверный Шевроле, Поитиак и другие ранние послевоенные модели Джeneral Моторс. Линии крыши могут быть легко спутаны с линиями Плимута. Эта машина приближается к обычному американскому автомобилю легкого класса, такому как Форд, Шевроле, Плимут или Нэш Стэйтсман; она тяжелее (3600 фунтов), но намного меньше, так что вполне понятно, что советское правительство проталкивало "Victory", как она теперь известна, как наиболее подходящую для семьи машину.

Колесная база Победы 97 дюймов, двигатель четырехцилиндровый, мощностью 50 лошадиных сил, по свидетельствам, вполне грамотно спроектирован и собран. Скорость Победы недотягивает до 80 миль в час, вместительность - 5 человек, включая водителя, существуют модификации закрытого седана и кабриолета. Так что, как оказалось, у русских автомобильных дизайнеров есть нечто, чем не могут похвастаться даже в Детройте - настоящий кабриолет семейного класса. Нет свидетельств того, что в России строятся клубные или одноместные купе, и это может означать, что все русские машины строятся с расчетом на нужды военных и правительственных комиссариатов. Там сложно найти применение автомобилю меньшей вместимости, чем традиционный седан. Полученный при испытаниях *Победы* расход топлива в 20 миль на галлон не чрезмерен.

Русская литература называет цену Победы в 12.000 рублей или около \$2.400, что заметно больше, чем необходимо вложить за одну из большой тройки «малых машин» здесь. \$2.400 - слишком большая плата за авто, способное передвигаться со скоростью всего около 45 миль в час. На представленной фотографии, проникшей из-за железного занавеса, показано несколько *Побед* на финальной стадии производства; обра-

тите внимание, что примерно половина из них имеют полосу с шашечками, что свидетельствует об их принадлежности к такси. Много машин, как сообщается, используется на коллективных фермах, и, наряду с другими машинами, используются в таких организациях, как научные группы и коллективы, работающие на правительство. Очень немногие автомобили приобретаются обыкновенными гражданами – они просто не могут себе позволить приобрести автомобиль, пусть даже бы он был намного дешевле, чем 2.400 баксов. Средний русский не зарабатывает 12.000 рублей.

Любопытный факт о *Победе*, и это, вероятно, можно распространить и остальные русские машины, обнаруживается в инструкции по эксплуатации, прилагаемой к автомобилю. Она утверждает, что «организации», которым принадлежат Победы, могут получить запасные части для ремонта, вылав полуманнские детали на завод. Еще одно доказательство того, что автомобилем в России более сомнителен, чем в США, где вы можете достать запчасти для Аубурна 1936 года, написал в Аубурн, Индиана.

РАЗВИВАЯ достижения в экономике, Автомобильный Завод в Горьком занял освоением еще одной модели, *ЗИМ*. Буквы *ЗИМ* означают “Zolta Imeni Molotov” или «Завод, названный в честь Молотова», чье имя широко известно в западном мире.

ЗИМ – это большой автомобиль, с колесной базой 126 дюймов, с обилием хрома, с радиаторной решеткой, которая выглядит утащенной у Кадиллака, с крышей как у Бьюика, с формой боковин и кормы, которую отличает крайслеровский вид. Сцепление с гидромуфтой, которую несомненно украли у Крайслера, а вот двигатель – нет, во всяком случае что касается мощности. Учтите, что у русских сложилась привычка строить машины тяжелого класса, *ЗИМ* выглядит недостаточно мощным, со своим шестицилиндровым двигателем, выжимающем 90 лошадиных сил при 3600 оборотах в минуту.

Свежая информация, опровергая предыдущие сообщения, доказывает, что *ЗИМ* строится как минимум в двух модификациях. Машина выпускается в виде четырехдверного кабриолета и закрытого седана. Парады занимают важное место в СССР, так что появление открытой модификации очевидно современному дизайну предоставляет открытый трон для появлений партийцев на публичных мероприятиях. Гипоидная главная передача, независимая подвеска, отопитель, радио и приятный интерьер делают *ЗИМ* удобной машиной, при этом удивительно, что его мощность составляет всего 90 лошадиных сил. Русские издания расхваливают *ЗИМ* как машину для любого климата (а в СССР много климатических районов), имеющую качественно сделанную теплоизоляцию и устойчивую на дороге. Если некто повстречает *ЗИМ* на углу Бродвея и 42-й улицы, я сомневаюсь, что он бросит на него взгляд более пристальный, чем на любую другую машину: *ЗИМ* выглядит вполне по-западному. Цена, однако, привлечет внимание, даже в этой стране. 16.000 рублей, или 3.200

долларов Дядюшки Сэма, и эта потрясающая машина ваша.

Ну и напоследок остается вспомнить о призовом щенке помета – *ЗИСе*, (или *ZES*, как говорит мой друг, недавно приехавший из России). Автозаводе имени Сталина, так переводится “Zlota Imeni Stalin”, где строится флагман автомобильного копирования.

ПОМНИТЕ Паккард лимузин 1942 года, модель 2005? Судя по всему, машина настолько приглянулась русским, что они решили «спроектировать» ее точную копию для производства у себя в качестве топ-модели.

У автора была возможность осмотреть *ЗИС* и поуправлять им. Машина была захвачена нашими войсками в Корею в начале 1951 года. Президент Южной Кореи Рхи подарил этот *ЗИС* генералу Уолтону Х. Уокеру, незадолго до смерти последнего. Отправленный домой вместе с вещами генерала к вдове, этот *ЗИС* демонстрировался в салоне дилера Кайзер-Фразер в Сан-Фердинандо Вэлли в южной Калифорнии; затем он числился главной достопримечательностью Моторамы 1951 года в Лос-Анджелесе. После этого автор статьи, совместно с Трейси Ригльменом, сервис-менеджером Эрла С. Антони, дистрибьютора Паккард (Калифорния), осмотрели и протестировали его.

ЗИС производился в ограниченных количествах на заводе Сталина в течение нескольких лет в качестве колесницы для высокопоставленных коммунистов. Здесь, кстати, возникает вопрос, кому же принадлежал этот *ЗИМ*, захваченный в Корею? Может быть русскому генералу? Цена более чем 20.000 рублей (\$4.000 по последним данным) делает *ЗИМ* привлекательным. Технические характеристики идентичны уже упомянутому Паккарду 1942 года, однако при обследовании машины было обнаружено, что почти наверняка она весит много больше, чем те 4.500 фунтов, что весит Паккард. Рама из очень толстой стали, качество отделки отливков грубое, а кузовные панели демонстрируют очень большое количество ручного труда. Несмотря на его вес, бамперы очень тонкие, такие как на самых маленьких западных машинах – мой семилетний сын легко смог их погнуть.

За исключением карбюратора «Стромберг», промаркированного «сделано в США» и фар с клеймом (тоже местного производства), *ЗИС* полностью советского изготовления. Эти две детали возможно имеются с СССР в больших количествах в виде остатков запчастей с грузовиков, поставленных во время последней войны по Ленд-лизу. Двигатель, абсолютная копия паккардовского, как сообщается, способен развивать 140 лошадиных сил. Машина прекрасно управляется, хотя и медлительно из-за своего большого веса; комфортабельна и имеет два откидных места перед задним сиденьем. Стеклопанель перегородка разделяет салон на переднюю и заднюю части. Два отопителя, хорошее радио (со шкалой от 1 до 100, как старый Атватер Кент вашего дедушки), обивка из дешевой шерстяной ткани и украшения из розового пластика завершают интерьер этой самой секретной машины, послед-

него достижения бесклассового общества.

Нужно несколько страниц, чтоб полностью описать *ЗИС*, но из-за ограничений места автор завершит описание этой машины, сказав, что она не дотягивает до Паккарда по всем стандартам.

Имеются указатели поворота, а к раме спереди между колесами приварена буксирная проушина. Последнее является хорошим намеком на дорожные условия в Советской Азии.

По всем имеющимся сведениям следует признать, что советы начали перенимать технологию автомобильного производства. Не смотря на то, что они в основном копируют, их машины весьма хороши. Их джипы, копии наших, конечно претерпели некоторые изменения в очертаниях облицовки радиатора, однако применение приборного щитка, взятого напрямую или скопированного со старой модели Форда А, говорит о доверии к изобретениям из ненавистных западных стран. Некоторые русские трактора, захваченные в Корею, затем были тщательно осмотрены специалистами фирмы Катапиллер, которые обнаружили, что трактора – не просто точные копии, но что русские делают детали с такими допусками, что они почти взаимозаменяемы с деталями американского производства.

Русских, как мы знаем из других областей, таких как авиация, нельзя недооценивать. Цифры производства грузовиков представляются в районе 500.000 в год для моделей грузоподъемностью от 2½ до 7 тонн, они производятся в количествах, достаточных как для нужд Советского Союза, так и для стран-сателлитов. Большинство этих грузовиков производится на Автозаводе имени Молотова в Горьком и называются *ГАЗ* модели 51 и 63. Автозавод Сталина также выпускает грузовики, называемые *ЗИС-150* грузоподъемность 3½ тонны. Только один завод в Кутаиси, на родине Сталина в Грузии, что на Кавказе, скоро будет производить порядка 300.000 грузовиков в год. Другие автомобильные и тракторные заводы, как известно, разбросаны по просторам СССР.

Автору напомнили о недавней шутке в одном бесподобном мультике студии аниматоров Личти; сценка показывает местного Красного, задающего вопрос на вечеринке: «когда мы скинем тяжкие капиталистические оковы, мы сохраним либеральные пенсионные планы, товарищ председатель?» – говорит персонаж. Даже несмотря на то, что красная иерархия продолжает удерживать пролетариат идей, что когда-нибудь они смогут иметь машину, и что забавно, их производственные линии были построены в начале тридцатых импортными американскими инженерами и машинами. Общий вид автомобилей в Советском Союзе имеет странный западный облик, но принципиальное различие состоит в том, автомобили для удовольствия далеко за пределами достижимого для среднего русского.

Что до меня лично – я бы все-таки взял «железку» из Детройта, Кеноса, Сауф Бенд или Толедо, которые доступны и которые может себе позволить средний американец.