

Az autó mint a fogyasztói társadalom ikonja: státuszsimbólum és hiány a pangás korszakában

Az autóhasználat kulturálisan meghatározott kódjai és társadalmi szabályai konkrét kulturális-történelmi kontextusokba vannak beágyazva, amelyek egyúttal a nemzeti ideológia és a fogyasztói kultúra prioritásait is tükrözik. Willis szavait idézve, „a szovjet autó sok mindent jelöl: státuszsimbólumot, megoldásra váró problémát, nemzetközi piacra szánt exportcikket, a párt kezében az ellenőrzés eszközét, a feketepiacra való kapcsolatot és a személyes függetlenség szimbólumát”.¹ A hiány fogalmát – a szovjet korszak kulturális imperatívuszát – a legteljesebb mértékben kiterjeszhetjük az autóra is, amely ritka árucikk volt, és csak kevesek számára hozzáférhető. 1966-ban a Szovjetunióban mindössze 150 ezer személygépkocsit gyártottak évente.² Az életszínvonal, a gazdasági fejlődés és a gyártás növekedési üteme nem tette lehetővé, hogy az autó széles körben elterjedjen, a népszerű „az autó nem luxus...” szovjet szlogen ellenére sem.

Még akkor is gyér volt az autóforgalom, amikor Brezsnyev alatt elkezdődött a „népi autók” tömeges gyártása, és a 70-es évektől kezdve az értékesítés is növekedett. Elindult a gyártás a VAZ és az Izsevszkij gyárakban, újjáépítették a moszkvai és a zaporozsjei üzemeket. A termeléssel együtt azonban az életszínvonal is nőtt, sőt, gyorsabban nőtt, mint a kibővült kapacitás. Az eredmény az lett, hogy nagy tömegek várakoztak autóra, és a listákra az emberek nemritkán tíz évre előre is feliratkoztak. Ebben a helyzetben az autók nagy részét termelői és egyéb vállalatokon keresztül értékesítették, amelyek saját alkalmazottaik körében osztották szét a gépkocsikat. Az elosztás tehát fölöttébb egyenlőtlenül zajlott. Míg egy kiemelt gyár több tíz autót is kapott évente, addig egy másodvonalbeli tudományos kutató intézet akár több évet is várhatott egyetlen autóra. Sok dolgozó ember és nyugdíjas egyáltalán nem juthatott legálisan autóhoz.³

A Nyugat pozitív imázsa – annak fejlettebb technológiai és szolgáltatói szintjével (beleértve a mindennapos használati tárgyak jobb minőségét is) – még a VAZ és a Fiat közös projektjében is megjelent, amelyik az „utolérni és túlszárnyalni” szlogen jegyében zajlott, és arra volt hivatott, hogy megmutassa a kommunista rezsim felsőbbrendűségét.⁴

A 70-es évek végén a jármű szerelmeseinek kiadott útmutatóban úgy beszélnek az autóról, mint egy régi, végre-valahára beteljesült álomról. A könyv bevezetőjében a szerző megjegyzi, hogy „autószerető csak optimista, elszánt ember lehet”.⁵ A szovjet autók a technológiai utópia álmát testesítették meg. Legfőbb jellemzőjük nem a káprázatos *design* volt, vagy a technológiai újítások, hanem maga a gyártás és az elosztás folyamata. Ahogy Siegelbaum írja, annak ellenére, hogy minden autó bizonyos mértékig nyugati import volt, valamiképp mégis mindegyik „szovjet módon” nézett ki. Azért volt ez így, mert a racionalitás, a funkcionális való megfelelés és az előreláthatóság szovjet eszményét testesítették meg? Vagy épp ellenkezőleg, a moszkvai vagy más szovjet városbeli környezet segítette meghatározni a *szovjetség* jelentését? Nehéz megmondani.⁶

A Gorkij autógyár új modellje, a GAZ-24, amelyet 1970-ben kezdtek el gyártani – Siegelbaumot idézve – akár a brezsnyevi kor metaforájaként is szolgálhatna. A népnyelv Barzsának keresztelte el az új autót: a GAZ-t használó pártvezetők ugyanis éppúgy „egy kaptafára készültek”, mint ahogyan a GAZ is hosszú éveken át ugyanazt az egyfajta autót gyártotta. Nyugati és belső konkurencia híján a GAZ vezetősége, a mérnököktől eltérően, nem törekedett arra, hogy az autók megfeleljenek a megváltozott kor kívánalmainak.

A szovjet autós mindennapok sokban különböztek a maitól. Ha valaki abban a szerencsében részesült, hogy autóhoz jutott, rendszerint élete végéig ennek az egy autónak lett a tulajdonosa. A *Za ruljom* (A volánál) című lap régi számaiban sok tanácsot olvashatunk arról, hogyan tökéletesítsük, vagy éppen hogyan javítsuk meg mi magunk a kocsinkat. A volt szovjet tagköztársaságokban mind a mai napig igen elterjedt a Szovjetunióban népi autónak számító VAZ-2101 Zsiguli, jóllehet az évek múltával számuk egyre csökken. Ezek az autók új minőségben folytatják pályafutásukat, hiszen bizonyos fokig divatjelenséggé váltak. Kulturálisan preformált életrajzukban folytatódik a szovjet autó szociális története a mai Oroszországban, ahol a szovjet *oldtimerek*nek egész sereg gyűjtő- és rajongótábora van. A VAZ-2101 autót egy sorba lehet állítani olyan más népautóval, mint például a Trabant, amely köré szintén rengeteg valódi és virtuális rajongótábor szerveződik. Az egész világon léteznek ilyen klubok, még Kanadában és Hollandiában is találunk Trabant-imádkokat. Németországban Zaporozsec-klubra akadhatunk, Lada-klub pedig megszámlálhatatlanul sok van szerte a világon. A Trabant-tulajdonosok – nosztalgiaérzésből és a szüleik iránti tisztelet és szeretet által vezérelve – mind a mai napig Trabanttal közlekednek. Ez a motiváció összecseng a VAZ-2101 klub tagjainak motivációjával, akiknek himnuszában az ősök előtti főhajtás is benne foglaltatik. Míg azonban ma Németországban a Trabant igazi kuriózum, addig Oroszországban elég sok 2101-es Zsigulival, illetve annak későbbi változataival találkozhatunk. Éppen ezért a VAZ-2101-nek egyelőre nem sikerült kivívnia a ritkaság, a különlegesség

státuszát, ennek következtében a régi autók szerelmesei körében sem képvisel igazi értéket.

Léteznek másfajta egyesülések, például a retroautó-gyűjtőké vagy a *hotroadok* tulajdonosaié – az ilyen fogyasztók szintén egyedülállóak a piacon, hiszen hol egy olyan eredeti alkatrész kell, amit ma már nem gyártanak, hol pedig valamilyen igen speciális, külön rendelésre készített alkatrésze van szükség. Az új, széles körben elterjedt autók tulajdonosainak szüksége kevesbé egyénre szabott, mint a ritka és régi autók tulajdonosaiénak, akik a szükséges alkatrészeket nem a boltokban veszik meg, hanem kénytelenek azokat ismerősökön, kapcsolati hálón keresztül beszerezni. A „klasszikus autók” köré Nyugaton egész infrastruktúra szerveződik, például speciális biztosító társaságok alakulnak, hiszen az ilyen autók jobban ki vannak téve a károsodás kockázatának, megjavításuk pedig igen költséges. Oroszországban néhány biztosító társaságnál szintén lehet CASCO-típusú biztosítást kötni a régi autókra.

Jegyzetek

¹ Siegelbaum, L.: *Cars for comrades. The life of the Soviet automobile*. Cornell University Press, 2008. 212.

² 30 éves a céges autószerelv: az AvtoVAZ tyehobszluzsivanyija dolgairól és embereiről. *Volzsszkij avtrostroityel*, 1990. 23 szent. № 177. 1–4.

³ Isztorija prodazs abto v CCCP (Az autóeladás története a Szovjetunióban). Százezer út mögöttünk. http://road-crimea.narod.ru/2005/old_sale.htm

⁴ Nettleton, N.: Driving towards communist consumerism. Avto-VAZ. *Cahiers du monde russe*, 47/1-2. – Respenser le Dégel, 2006.

⁵ Vajszman, Ja. M. – Bekkerov, G. I. – Jagunov, Ju. N.: *Moj avtomobil „Zsiguli” (Az én autóm Zsiguli)*. Moszkva, Transzport kiadó, 1978. 3.

⁶ Siegelbaum, L.: *Cars for comrades. The life of the Soviet automobile*. Cornell University Press 2008.

(Erdetei megjelenés: Bibliotyeka Zsurnala Alternatyiva 13, Moszkva, 2009)

(Fordította: Vértes Judit)

