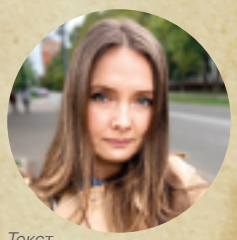
АВТОРЕТРО

Обывательские воспоминания о советском автопроме обычно такие: унылый, машины примитивные, порой некачественные, с однотипным дизайном



Текст
ЯНА ШИШКИНА,
ГЛАВНЫЙ РЕДАКТОР
«Б.О»

Сейчас мало кто знает, что иногда в конструкторских бюро советских автозаводов создавались действительно интересные модели, которые по разным причинам не пошли в серийное производство. А кто-то собирал у себя в гараже свои автомобили. Только недавно в Сеть стали попадать фото тех времен, которые отразили подлинные масштабы этого явления.

И если в странах Запада пользовался популярностью тюнинг, в том числе промышленный, уже имеющихся автомобилей (Alpina, AMG, Brabus и т.д.), то особо технически-одаренные и творческие советские граждане создавали или дорабатывали свои машины «с нуля» из подручных материалов. По технической части им было где развернуться. Установить на шасси «Жигулей» эксклюзивный кузов было слишком скучно, поэтому конструкторы создавали собственную ходовую. Иногда заказать крупный агрегат типа коробки передач из магазина было слишком долго и накладно, поэтому мастера делали собственные. Вот несколько характерных примеров из тех времен.

В 1980-е годы появилась невзрачная с виду машина «Весна» конструктора **Владимира Миронова,** которая имела невиданную на то время в СССР автоматическую трансмиссию с клиноременным вариатором собственного производства. Подобная технология уже применялась в «легковушках» DAF, но в СССР об этом мало кто знал, а попользоваться «автоматом» мечтали многие.

В 1951 году на базе кузовов и агрегатов «Победы» группа инженеров под руководством А.А. Смолина изобрела три спортивно-гоночных автомобиля «Победа-Спорт» под кодовым названием «ГАЗ-20-СГ1» для кольцевых соревнований.

Данные модели стали первыми по-настоящему удачными советскими спортивными автомобилями. На них были установлены двигатели с роторными нагнетателями на 105 л.с. Машины разгонялись до 190 км/ч. За шесть лет создали еще два экземпляра спортивной «Победы», и на них было выиграно три чемпионата СССР (в 1950, 1955 и 1956 годах).

В 1964 году увидел свет легендарный «Москвич-408». И одновременно с классической моделью была выпущена также вариация 408-го под названием «Турист». Автомобиль был выполнен в необычном для советского человека стиле купе — кабриолете. Главным недостатком «Туриста» стало то, что складываемая крыша полностью не помещалась в багажник, из-за чего ее приходилось отсоединять и хранить отдельно.

Основные производственные мощности «Москвича» были направлены на производство классической 408-й модели, а модель «Турист» вышла всего в двух экземплярах и в дальнейшем так и не поступила в серийное производство.

American Automobile Association (AAA) с 1950 года считает стоимость владения автомобилем с учетом его обесценивания, расходников, топлива и всего прочего. При средней стоимости машины 33,3 тыс. долларов стоимость владения составляет 10728 долларов за год, или 894 доллара в месяц, или 0,76 доллара за милю при пробеге 10 тыс. миль в год (статистика по 2022 году). Часто люди смотрят на приобретение автомобиля как на разовую трату, но содержание обходится в сумму около полумиллиона рублей, не считая того, что машина куплена в кредит.



фото: 5koleso.ru



фото: 5koleso.ru

В 2019 году была опубликована интересная статистика Колумбийского университета: 9 тыс. уберовских беспилотников могут полностью обеспечить потребности ньюйоркцев в такси. Расчетное время прибытия — 36 секунд при стоимости проезда 1,5 доллара на милю. На таких условиях использование подобного сервиса становится выгоднее, чем покупка собственного автомобиля. В долгосрочной перспективе логично предположить сокращение национальных автопарков. И помимо автопрома это затронет многомиллиардную индустрию автокредитов, включая сектор автострахования, рынок автосервисов и парковок, вторичный рынок.

Но всего этого пока не происходит, и сейчас по статистике в России 86% автолюбителей ни при каких обстоятельствах не откажутся от личного авто. Поэтому скачок цен на машины дал новый импульс рынку автокредитования, об этом мы пишем в нашем обзоре по автокредитованию.

По данным Банка России, в первом квартале 2023 года банки выдали автокредитов на 232 млрд рублей, что на 27,5% больше итогов аналогичного периода прошлого года. Российский рынок приспособился к дефициту новых автомобилей и научился работать с подержанными. В дальнейшем мы будем продолжать отслеживать тренды на рынке автокредитования и «держать кулачки» за новые идеи в автопроме. Б.О