

Prieš dešimtmetį buvo galima nusipirkti naują ekonominės klasės automobilį už 10 tūkst. eurų, o racionaliai sukomplektuoti kompaktiniai hečbekai su vidutinio galingumo varikliais kainuodavo apie 20 tūkst. Šiandien jau ir už „Dacia“ galima sumokėti 30 tūkst. eurų. Kur dingo pigūs nauji automobiliai ir ką galima nusipirkti telpant į 20 tūkst. eurų biudžetą?

Pigiausių modelių kainos kilo kone dvigubai

Peržvelgus prieš 10 metų vykusio „Lietuvos metų automobilio“ konkurso archyvus galima nustebti pamačius tuometes naujų automobilių kainas. Štai „Metų automobiliu 2016“ tapusios „Opel Astra“ kaina prasidėjo nuo 14 611 eurų. Bazinis ekonominės klasės „Hyundai i20“ kainavo 11 890 eurų, o „Dacia“ reklamavo „Duster“ modelį kaip pigiausią krossoverį rinkoje, kurio kaina siekė vos 10 tūkst. eurų.

Dabar bazinė „Opel Astra“ kainuoja beveik dvigubai daugiau – nuo 24 400 eurų. Pigiausia „Hyundai i20“ versija su silpniausiu 79 AG varikliu be turbinos prasideda nuo 17 tūkst. eurų, tačiau norint 1 litro turbininio variklio, kaina kyla jau iki 22 tūkst. eurų, o pavarų dėžė vis dar mechaninė. „Dacia Duster“ kaina šiuo metu prasideda nuo 18 190 eurų, tačiau jei norite visais ratais varomo arba hibridinio modelio, pradinė kaina kyla virš 24 tūkst. eurų.

Šiuo metu rinkoje yra vienintelis visais ratais varomas automobilis, kurį galima nusipirkti už mažiau nei 20 tūkst. eurų – tai „Suzuki Swift“, kainuojantis 18 990 eurų. Japoniškas modelis turi vieną komplektaciją, kurioje yra viskas – oro kondicionierius, belaidis junglumas su telefonu per „Android Auto“ arba „Apple CarPlay“, adaptivi greičio palaikymo sistema, galinio vaizdo kamera, todėl jo kaina dėl papildomos įrangos neišaugo.

Infliacija, pandemija ir saugumo standartai

Vis dėlto, apie naujus automobilius, kainuojančius 10 tūkst. eurų, teks pamiršti, o norint kompaktiško modelio, teks susitaikyti su išlaidomis, viršijančiomis 20 tūkst. eurų. Kodėl automobiliai taip stipriai pabrango?

„Automobiliai brangsta kaip ir visos kitos prekės – tai yra natūrali infliacija, kuri pandemijos metu dar labiau išaugo dėl lustų trūkumo, tačiau dabar sugrįžo į normalią padėtį“, – aiškina „Autoplius.lt“ komunikacijos specialistas Gintenis Dauparas.

Būtent lustų trūkumas gamintojus privertė peržiūrėti savo modelių gamą ir atsisakyti pigiausių produktų. Jei kompanija galėjo pagaminti ribotą kiekį automobilių, ji rinkosi brangesnius modelius su didesne pelno marža. Mažiausios klasės ir pigiausi modeliai beveik išnyko.

„Iš tiesų, kas prieš kelerius metus kainavo 10 tūkst. eurų, dabar jau kainuoja 13 tūkst. eurų. Kainą kelia infliacija. Tačiau mažiausios klasės automobilių kainas dar labiau išaugina ir Europos Sąjungos saugumo reikalavimai. Prisimenu, viename interviu „Dacia“ atstovas minėjo, kad galėtų pagaminti labai pigų „Duster“, bet jo tiesiog nebus galima parduoti Europoje, nes čia automobilis privalo turėti automatinį avarinį stabdymą, nukrypimo nuo eismo juostos perspėjimą ir daug kitų technologijų, kurios kainą išpučia dar bent dviem ar daugiau tūkstančių eurų“, – papildė televizijos laidos „Autopilotas“ vedėjas Vytenis Kudarauskas.

Pigius automobilius galima suskaičiuoti ant rankų pirštu

Taigi, ką Lietuvoje galima nusipirkti iki 20 tūkst. eurų? Pigiausias modelis – „Dacia Sandero“, kurio kaina prasideda nuo 14,5 tūkst. eurų. Iš tiesų dauguma „Dacia“ modelių „tilptų“ į 20 tūkst. eurų ribą: „Jogger“ kainuoja nuo 17 tūkst. eurų, „Duster“ – nuo 18 tūkst. eurų. Vis dėlto už šią kainą reikės tenkintis baziniais, priekiniais ratais varomais modeliais su mechanine pavarų dėže.

Už 15 790 eurų galima nusipirkti „Citroën C3“, tačiau jis taip pat turės mechaninę pavarų dėžę, o jei norėsite ekrano centrinėje konsolėje, kaina išaugs beveik iki 19 tūkst. eurų. Iš didesnių modelių už 19 tūkst. eurų galima įsigyti bazinį „Kia Ceed“, tačiau jis taip pat turės tik mechaninę transmisiją. Norint automobilio su automatine pavarų dėže, rinkoje yra mažytis „Kia Picanto“ su 79 AG varikliu, kainuojantis 19 tūkst. eurų.

Didesnę pasirinkimo laisvę šiame ribotame biudžete suteikia „Suzuki“. Modelis „Swift“ su priekiniais varančiais ratais ir mechanine pavarų dėže kainuoja 18 tūkst. eurų, o su automatine CVT transmisija – 19 tūkst. Už pastarąją sumą CVT transmisiją galima iškeisti į visus varančiuosius ratus.

„Anksčiau racionaliai įkainotų automobilių klasėje „Dacia“ buvo numeris vienas, tačiau dabar ji turi konkurentų. „Suzuki“ prekių ženklas atrodo pamirštas ir nelabai atkreipiantis dėmesį, tačiau jie gamina patikimus, nepretenzingus automobilius su gera bazine įranga, kurie tiek iš išorės, tiek iš vidaus atrodo kaip šio dešimtmečio modeliai ir parduodami už racionalią kainą. Matant, kaip su tokia filosofija iškilo „Dacia“, keista, kad „Suzuki“ nesireklamuoja ir aiškiau nepozicionuoja savęs šioje klasėje, nes tai tikrai paprasti, patikimi automobiliai“, – įžvalgomis dalijasi V. Kudarauskas.

O gal naudotas?

Žinoma, Lietuvos ir apskritai Baltijos šalių gyventojai, turėdami ribotą biudžetą, istoriškai

mieliau žiūri į aukštesnės klasės naudotus automobilius, tačiau trečdaliu kylantis naujų automobilių pardavimas rodo, kad ši tendencija po truputį keičiasi.

„Kalbant apie naudotus automobilius, jų kainos taip pat pakilo. Norint apynaujo automobilio už 20 tūkst. eurų, liekame su kompaktiškais, bet ekonominiais „Kia Ceed“, „Škoda Scala“, gerokai patrintais „Golf“. Nieko stebuklingo už tokius pinigus nerasime.

Aišku, galime nusipirkti senesnę BMW ar „Audi“, tačiau kai vos įsigijus reikės keisti grandinę, remontuoti važiuoklę ar kitus komponentus ir pirmą kartą nuvykus į servisą teks palikti daugiau nei 2 tūkst. eurų, kaina jau nebepasirodys tokia patraukli. Ir vis tiek liksite su senu automobiliu. Daugelis žmonių neįvertina eksploatacijos išlaidų, o naudotiems automobiliams jos yra gerokai didesnės nei, tarkime, naujam „Suzuki“, – teigia V. Kudarauskas.

