

Šiųmetiniai „Lietuvos Metų automobilio“ rinkimai – unikali proga atidžiau dirstelėti į „galinio vaizdo veidrodėlį“ ir panarstyti, kokia technika pastarąjį šimtmetį buvo tapusi savo laikmečio automobilizacijos simboliu, geriausiai atspindi inžinerinės minties raidą, buvo populiariausi ir dažniausiai sutinkami keliuose bei gatvėse. T. y. įvardyti „Šimtmečio automobilį“.

Visgi mūsų šalies istorija pernelyg sudėtinga, o atskiras valstybės gyvavimo atkarpas skiria ne datos kalendoriuje ar įprasti technikos evoliucijos riboženkliai, bet prarajos. Palyginti tarpukario ratuočius su sovietmečio ar po nepriklausomybės atgavimo į Lietuvą atkeliavusiomis transporto priemonėmis itin sunkiai įmanoma. Pareiškimas, kad „Delaunay-Belleville 12 CV“ buvo *kietesnis* nei „Audi 100“ toks pat teisingas, kaip ir teiginys, esą „prie Smetonos kiauliena buvo skanesnė“.

Sovietinės eros simbolis – „kapeika“

Lietuvos žurnalistų autoklubo komanda su technikos istorijos žinovų, Alfredo Eitučio, Arvydo Šapokos ir Ričardo Žičkaus, pagalba *15min* portalui skaitytojams pateikė pradinį beveik trijų dešimčių kandidatų sąrašą, kuriame buvo bemaž visi ryškiausių pėdsakų palikę automobiliai.

Po mėnesį trukusio balsavimo susumavus internautų „už“ ir „prieš“, dėl vieno dalyko visų nuomonėse sutapo beveik idealiai: „Volkswagen Golf“ per beveik tris pastaruosius dešimtmečius keliems šimtams tūkstančių žmonių tapo sovietmečiu brandintos svajonės – turėti nuosavą automobilį – išsipildymu. Tačiau ankstesnieji laikotarpiai turėjo visiškai kitokius simbolius.

Pusę amžiaus trukusio visuotinio deficito laikotarpio procesus iliustruojantys įrašai statistikos metraščiuose liudija, kad 1 tūkst. gyventojų 1986 m. teko 109 individualieji lengvieji automobiliai, tarp kurių dažniausi „Moskvič“ ir „Žiguli“. Pastarųjų erą pradėjęs VAZ-2101 buvo ne kas kita, kaip modernizuotas „Fiat 124“ (beje, jis 1966-aisiais išrinktas Europos „Metų automobiliu“) klonas, pasiūlė aukštesnio lygio komfortą, geresnius variklius, patobulintą pakabą ir nemažai panašių dalykų, daugybei vyresnės kartos žmonių šiandien keliančių sentimentalius prisiminimus, nes būtent su „kapeikos“ pravardę gavusiu ratuočiu išmoko vairuoti. 1970-aisias pradėtas gaminti VAZ-2101 formaliai nuo konvejerio buvo nukeltas po 18-os metų, tačiau sąlyginai nedaug pakeistų šio modelio versijų štamavimas tęsėsi net iki 2012-ųjų.

Iki nepriklausomybės atgavimo mūsų šalyje buvo apie 123 tūkst. „Žiguli“ markės mašinų (anuo metu norint įsigyti automobilį neužtekdavo turėti pinigų, dar reikėdavo dažnai ne vienerius metus laukti „paskyrimo automobiliui pirkti“), bet netrukus padėtis pradėjo sparčiai keistis.

„Volkswagen Golf II“ atvėrė akis

Esminis lūžis šalies automobilizacijos istorijoje įvyko 1993-ųjų pabaigoje, kai prasivėrus „geležinei uždangai“ per keletą metų iš šalies išgabenta maždaug 92 proc. Rusijoje pagamintų mašinų. Jų vietą daugiausia užėmė vokiška technika, kurios karavane dominavo „Volkswagen“ ir „Audi“. „Regitros“ duomenimis, 2001-ųjų sausio 1-ąją mūsų šalyje jau buvo per 377 tūkst. šių markių automobilių. Vienam tūkst. gyventojų tenkančių automobilių skaičius per dešimtmetį šoktelėjo tris su puse karto iki 365, o dar po dešimtmečio (2013-aisiais) pasiekė 562 ribą.

Būtent naudoti II kartos „VW Golf“ dėl itin gero kainos–kokybės santykio nepriklausomybę atgavusiai Lietuvai tapo vienu patraukliausių pirkinių ribotais finansiniais resursais disponuojantiems žmonėms: patikimi, patogūs, nebrangūs ir siūlantys tokius dalykus, apie kuriuos iš „žiguliukų“ net nebuvo svajojama.

Detalių kainos labai mažos tiek naujų, tiek naudotų, o pasirinkimas didelis. Daugelį dalykų remontuoti buvo galima pačiam. Šiuo modeliu važinėję vienbalsiai gyrė ekonomiškus ir dinamiškus VW variklius, tvirtą važiuoklę, gerą valdymą, džiaugėsi nekaprizinga elektronika.

Dėl šių priežasčių būtent „VW Golf II“ buvo išrinktas „Lietuvos šimtmečio automobiliu“.

Automobilis – tik labai turtingiems

Ne mažiau svarbus ir sudėtingas buvo pats pirmasis Lietuvos automobilizacijos etapas. Kaip ir kitose Europos šalyse anuomet nuosavą transporto priemonę galėjo įsigyti tik turtingi asmenys, todėl nenuostabu, jog iki 1913 metų asmeninių automobilių skaičius nebuvo pasiekęs net keleto dešimčių. Vis dėlto, po truputėlį išibėgėjanti Lietuvos automobilizacija sukūrė naujas verslo nišas – automobilių nuomos punktus, servisus, atsidarė automobilių detalių ir aksesuarų krautuvės.

Dauguma lengvųjų automobilių, tarpukario metais važinėję Lietuvoje, atgabenti iš JAV: „Ford“, „Chevrolet“, „Buick“, „Studebaker“, „Chrysler“, „Essex“, „Pontiac“. „Opel“ buvo vienintelė europietiška (tiesa, po didžiosios recesijos sprogimo 80 proc. „Opel“ akcijų įsigijo „General Motors“) markė, pagal pardavimo kiekius konkuravusi su Amerikos kompanijomis.

1936 m. „Opel“ tapo didžiausia gamintoja Europoje, kurios fabrikuose buvo surenkama per 120 tūkst. automobilių kasmet. Kitų europietišκών prekinų ženklų automobilių Lietuvos keliuose pradėjo daugėti po to, kai 1937 metais valdžia nusprendė labai stipriai sumažinti automobilių importo muitus. Tikėtina, kad tai lėmė suvokimas, kaip stipriai mūsų valstybė atsilieka nuo kitų šalių: 1937-aisiais JAV vienas automobilis teko 4,5 gyventojui, Didžiojoje Britanijoje – 21, Vokietijoje – 47, Estijoje – 250, Latvijoje – 412, o Lietuvoje – tik 1243.

Nors šis liberalizavimas atrišo rankas tiems, kas jau kurį laiką svajojo apie šią naujovišką transporto priemonę, „Mercedes-Benz“ ir toliau išliko tarpukario *benzingalvių* svajone. Po ilgokų diskusijų su technikos istorijos ekspertais, „Šimtmečio automobilio“ rinkimuose trečioji vieta Lietuvos transporto parko panteone atiteko „Mercedes Benz 290 Cabrio D“. Po neįtikėtinų istorijos vingių ratuotas II Pasaulinio karo trofėjus atsidūrė Stanislovo Bartkevičiaus garaže ir tik todėl šiandien funkcionuoja tarsi vakar būtų išriedėjęs pro fabriko vartus Štutgarte. Tiksliai, tarsi laikrodis, dirbantis šešių cilindrų, 2867 kub.cm darbinio tūrio, 68 AG pajėgumo variklis, komplektuojamas su keturių laipsnių pavarų dėžes, beveik dvi tonas sveriančiam kabrioletui ir dabar be vargo leidžia perkopti 100 km/val. greičio ribą.























