

2012=35=2085012!

КОГО СЕГОДНЯ ЧЕМ УДИВИШЬ?!



Не думаю, что кто-то из читателей начнёт искать в сути заголовка этого эссе, в этом цифровом ряде какую-то арифметическую загадку, алгебраический изыск.

ВСЁ ПРОСТО: В 2012 ГОДУ ИСПОЛНЯЕТСЯ 35 ЛЕТ С МОМЕНТА НАЧАЛА СЕРИЙНОЙ СБОРКИ НА ВАЗЕ УНИКАЛЬНОГО ВНЕДОРОЖНИКА «НИВА», ТИРАЖ КОТОРОГО В ДЕНЬ ЮБИЛЕЯ 5 АПРЕЛЯ СОСТАВИЛ РОВНО 2 МИЛЛИОНА 85 ТЫСЯЧ 12 ШТУК. УНИКАЛЬНЫЙ АВТОМОБИЛЬ!

«Копейка», признанная автомобилем XX столетия, в её различных модификациях продержалась на конвейере 14 лет. Сбытовые сводки по «Ниве» и сегодня регулярно отмечаются стандартной строкой «спрос превышает предложение».

35 лет «Нива» покоряет отечественный рынок. Зарубежный потребитель был просто очарован ею: в 80-е годы на экспорт уходило до 50% объема годового выпуска этого советского «джипа». И неудивительно – необычная, революционная конструкция автомобиля создала на рынке особую, свою нишу, занять которую те же «ушлые» японцы смогли только спустя лет 15, ближе к началу 90-х годов. И недаром команда конструкторов знаменитой модели «Сузуки Витара» окрестила ведущего конструктора, создателя «Нивы» Петра Прусова громким, но справедливым титулом «отца внедорожников».

Машина получилась настолько удачной и так точно попала в свою нишу, что за рубежом ее называли «русской сенсацией». Всего через два года после начала серийного производства «Нива» вошла в тройку лучших автомобилей мира. Особым спросом автомобиль пользовался в Германии и Франции, принося в казну СССР мощные пласты свободно конвертируемой валюты. Наш завод продавал «Ниву» в 110 стран мира. И сегодня эти машины колесят по дорогам Америки, Европы, Азии. В канун юбилея «Нивы» был собран из наших машинокомплектов юбилейный, 20-тысячный экземпляр на сборочном конвейере «АЗИЯ АВТО» в Усть-Каменогорске (Казахстан).

«Нива» – единственный отечественный легковой автомобиль, который официально поставлялся в Японию даже с левым расположением руля. Одна из главных меток признания потребителями уникальных конструкции и свойств этого автомобиля – существование во многих зарубежных странах, в том числе и в Японии, фан-клубов любителей «Нивы».

Наш внедорожник побывал на всех шести континентах Земли, в самых труднодоступных точках планеты: от Северного полюса до Антарктиды, от Памира до Гималаев, где поставил мировой рекорд, заехав на высоту более 5 тысяч метров! Более 11 лет проработала «Нива» на полярной станции Беллинсгаузена в Антарктиде. Различные модификации этого автомобиля успешно выступали в престижных соревнованиях и много раз занимали призовые места в «Ралли Фараонов» в Египте, в «Алжирском ралли», на трансафриканском «Атласе» и, конечно, в знаменитом марафоне «Париж–Дакар».

«Нива» – автомобиль-символ. Культовый автомобиль и для Советского Союза, и для современной России. Автомобиль даже более знаковый для нашего автопрома, чем та же легендарная «копейка». Почему я так думаю?!

Согласитесь, за рубежом термины «культовый», «знаковый» по отношению к автомобилям практически не применяются. В развитых экономиках автомобиль – это просто товар. Крайне сложная, но выпускаемая массово бытовая техника. Обычный товар, одна модификация которого оперативно и без излишнего пафоса заменяется другой или принципиально новой конструкцией на потребу покупателя. Товар, сменяемый на рынке со скоростью смены потребительских предпочтений, просто не может успеть стать культовым.

Култ – это признак единичности, элемент скупой экономики, знак какого-то прорыва в развитии. Пожалуй, в зарубежном автопроме такие автомобили всё-таки были – «Форд», как памятник конвейерной сборке, да «Фольксваген Жук», как символ возрождения экономики поверженной нацистской Германии. А много ли в СССР было таких прорывов, изобретенных только нашими

