

Българските автомобилни екипажи печелят Балканското рали през 1968 г. Това става с автомобили „Булгаррено 8“, с които нашите взимат не само отборната титла, но и братята Илия и Колю Чубрикови печелят първото място в генералното класиране.

Година преди това отново с „Булгаррено“ двамата за първи път стартират в организираното в три държави - Румъния, Югославия и България, маратонско състезание „Трансбалканиа“.

До този момент Илия Чубриков е повече познат като мотоциклетен пилот, но още в първото си рали печели победата.

Рекламната кампания стартира с рали победа



УДАР: Четирите български екипажа са строени в двора на пловдивския завод, за да отбележат успеха на братята Чубрикови.
СНИМКА: ЛИЧЕН АРХИВ НА ИЛИЯ ЧУБРИКОВ

За „Булгаррено“ това е невероятна реклама, след като автомобилите, с които българите участват в гонката, са слезли от поточната линия на пловдивския завод.

„Бяха серийни автомобили, но подсилването им за състезанието беше направено в Пловдив по моите изисквания и под контрола на инж. Стефан Вапцаров, който тогава беше директор на завода“, обяснява българският автомобилен ас.

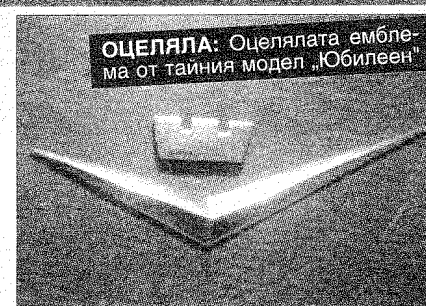
Година по-късно Чубрикови карат и в най-тежкото автомобилно състезание в света - рали „Монте Карло“, като тогава са на борда на „Булгар Алпин А110“.



СПЕЦ: Георги Димитров (вдясно) монтира двигателите на „осмицата“. СНИМКИ: ЛИЧЕН АРХИВ НА ГЕОРГИ ДИМИТРОВ

Край Пловдив изгарят маен проект и две коли

Два автомобила, направени в завода край „Асеновградско шосе“ в Пловдив, са носели работното име „Хеброс“. Те са били произведени с купета от стъклопласт и копират 100 на 100 вариантите на „Рено 8“ и „Рено 10“.



ОЦЕЛЯЛА: Оцелялата емблема от тайния модел „Юбилейн“

През 1973 г. българите вече са успели напълно да усвоят правенето на калъпите и излизането на „черупките“. Единствено почукване по каросерията на двата автомобила показва, че те са от пластмасата.

„Зная го от баща ми - и двата „Хеброс“ са запалени и изгорени до клечка недалеч от Пловдив - обяснява Елин Димитров, син на един от механиците в завода на „Булгаррено“ и състезател във фирмения тим Стефан Димитров. - А калъпите съм ги виждал лично преди много години.“

Преди време на Елин Димитров дори гостува уредникът на музея на „Рено“ в Париж Пиер-Ален Тил, който си тръгва от Пловдив с камера материали за българското производство на френския гигант.

„Предполагам, че причината да унищожат двата автомобила е, че по това време у нас надали биха могли официално да бъдат регистрирани“, допълва Димитров.

В производството на френските коли единствено „Булгар Алпин“ е с пластмасово купе. Вероятно идеята на българските инженери е била, че произвеждайки от стъклопласт и купетата на другите два модела - „8“ и „10“, стойността на всяка една сглобявана в Пловдив кола би паднала с около четвърт.

Истината обаче е, че общият брой на подпалените прототипи не е два, а пет. Втората тройка е ликвидирана малко след октомври 1969 г., когато за 25-годишнината от соцпреврата в Пловдив проектират и произвеждат три автомобила под работното заглавие „Юбилейн“.

„По колите, които трябваше да наподобяват изцяло на „Рено 6“, се работеше в завода, но само нощно време. - припомня си Георги Димитров, един от работещите на поточната линия на „осмиците“ и „десетките“. - Имаше французин, който наблюдаваше сглобяването, така че всичко се правеше нелегално. Купето също беше от стъклопласт, за което се използваше шаси на „Рено“, моторът бе произведен в Сопот. Дизайнерът бе Константин Хинков.“

Това, което е запазил Георги Димитров, е емблемата на „Юбилейн“. Тя е била монтирана върху таблото на шофьора и е от месинг.

„Направих четири - три за експерименталния автомобил, а една запази. Тези три коли също са изгорени и също през нощта. Както казваха мои приятели, вече покойници, много добре горели...“

Ако в случая с „Хеброс“ въпросът е чисто икономически, то „Юбилейн“ влиза в тежко противоречие с клаузите на договора с французите. От друга страна, производството на автомобили от стъклопласт би означавало получаване на напълно нова хомология за „8“ и „10“. За да бъде издадена такава от производителя, би трябвало да се правят нови тестове за сигурността на пасажерите, смяна на технологичния лист, както и преработването на цялата документация на два от моделите на „Рено“.

За „Юбилейн“, дори и да беше просъществувал, би се наложил нов български стандарт, без при това да има яснота дали изобщо подобно производство би било възможно, достатъчно рентабилно. В допълнение от „Рено“ биха предявили големи претенции за използване на части и дизайн от „Рено 6“.



ПРОБЕН: „Булгарено 10“ е бил един от двата автомобила, произведени с каросерия от стъклопласт.

Веждите на Брежнев...

(От 4-а стр.)

Въпросът не е непременно да искаме да има български бранд, както е например „Шкода“ в Чехия, а постепенно да развиваме този отрасъл“, казва Лъчезар Богданов от „Индъстри Уоч“ пред „168 часа“. „Отикономическа гледна точка има три причини, които могат да наложат подобно производство. Първите две са наличие на голям вътрешен пазар или възможности да се организира производство на много ниски цени. Третата е комплексна и затова най-трудна, тъй като в случая става въпрос за дългосрочни инвестиции. Тя предполага наличието на редица подходящи условия като добра логистика и добри услуги“, обяснява икономистът.

Според специалистта именно в липсата на някои от тези условия, а не само във вината на държавното ръководство, е причината у нас да се провали генерално и

производството на „Роувър“ през 90-те години

На 3 ноември 1994 г. „Роувър България“ ЕООД и Агенцията за приватизация подписват договор на стойност \$1 392 547 за покупката на част от производствената площ на варненския завод за дизелови двигатели ВАМО.

През май следващата година оттам излизат първите опитни образци на българския „Роувър Маестро“. Серийното производство започва на 3 юли 1995 г., а на 8 септември е официалното откриване на завода. На церемонията присъстват тогавашният президент Желю Желев, вицепремиерът Румен Гечев,

президентът на „Дару Груп“ Атанас Тилев и министърът на търговията и индустрията на Великобритания лорд Фрейзър. До деня на откриването във Варна са сглобени около 200 автомобила от двата основни модела „Салон“ (петместен хечбек) и „Ван“ (лекотоварен фургон). Плановите са до края на годината те да достигнат 1600, а през следващата година тяхното производство да нарасне на 7600 броя. В продължение на около половин година нещата изглеждат обнадеждаващи, но през март 1996 г. най-изненадващо „Роувър Груп“ съобщава намеренията си за преустановяване на автомобилното производство във Варна.

Един от основните проблеми е, че обещащите поръчки от страна на българското правителство

към „Родакар“ не са направени. За сметка на това управляващите започват да облагат внесените от Великобритания двигатели с 10% акциз. Освен това вместо поетите ангажименти към „Родакар“, вземат решение за закупуването на 500 автомобила „Лада“ за нуждите на външното министерство. При посещението си във Великобритания през февруари 1996 г. тогавашният вицепремиер Гечев е предупреден от англичаните, че ако не бъдат получени поне част от обещащите облекчения, производството на автомобили във Варна ще бъде обречено на провал. Във Варна вече са сглобени около 2200 автомобила. До 31 май същата година са сглобени още около 500 коли от намиращите се в наличност комплекти, след което десетте британски специалисти напускат Бълга-

рия, а ангажираните в производството български работници са обезщетени от компанията с едногодишна заплата. Само за година, от август 2010 г. до същия месец на настоящата година

продадените нови коли у нас

са се увеличили от 11 828 на 14 086, сочи статистиката. С оглед на увеличените продажби на нови автомобили у нас подобно производство би имало силен положителен ефект върху цялата икономика, смятат специалисти. Практиката показва, че едно автомобилно предприятие дава поръчки на още 30 други завода. „Това е нещо, което би трябвало да се случи. В момента има един нелюбим опит, с който са свързани надеждите за излизане от омагьосания кръг с нашето автомобилостроене. Говоря за завода в Ловеч, в който, доколкото съм запознат, е вложен сериозен финансов ресурс“, коментира Анастас Тодоров, член на Изпълнителния съвет на Асоциацията на автомобилните производители и техните оторизирани представители в България.

„Причината досега все още да няма коли made in Bulgaria е, че от съответните институции въпреки многото говорене няма и намек за каквито и да било преференции за производство на автомобили“, смята Тодоров.

От началото на февруари стартира производството на автомобили в Ловеч

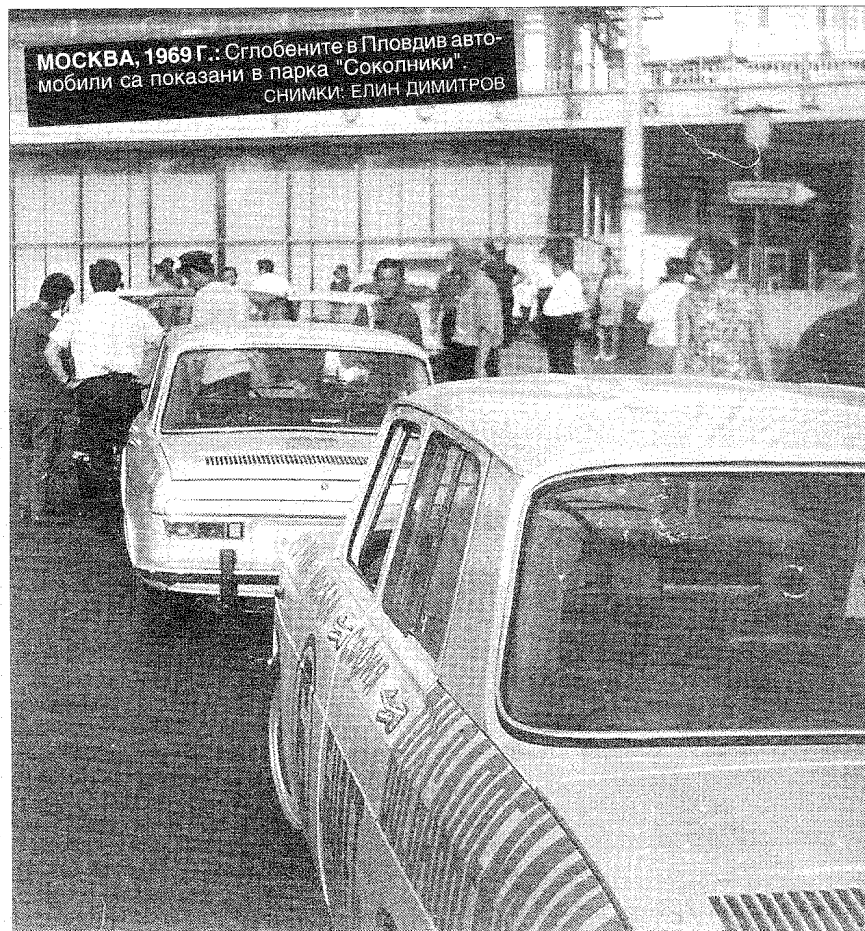
„От февруари сме планирали официално откриването на производството на автомобили. Поради големия интерес пуснахме на пазара първите китайски сглобки. На практика от средата на ноември заводът работи експериментално и вече са готови първите пробни 200 броя“, обясни Кирил Георгиев, мениджър в „Литекс мотърс“.

„В първата фаза се предвижда само да асамблираме, но водим преговори с различни подизпълнители, така че до 2-3 години да организираме производството на всички детайли у нас“, съобщи още от „Литекс мотърс“.

Стартът на производството в Ловеч е уникален и с това, че за първи път чрез него китайски производител на автомобили стъпва на европейския пазар. Това е възможно, тъй като „Грейт Уол“ е единствената китайска компания, чиито автомобили съответстват на стандартите в ЕС по отношение на безопасност и качество.

Трите модела автомобили, които ще се монтират у нас, са на приемливи цени. Както може да се види в сайта на фирмата, масовият „Волиак С10“ е за 15 990 лв., 24 499 лв. с ДДС е обявената цена за „Стиид 5“, а джипът „Хоувър“ започва от 28 699 лв. в зависимост от екстрите.

Но като цяло цените не могат да бъдат наречени ниски или конкурентни. На пазара има поне няколко други, доста по-реномирани марки, които могат да бъдат купени на тези цени.



МОСКВА, 1969 Г.: Сглобените в Пловдив автомобили са показани в парка „Соколники“. СНИМКИ: ЕЛИН ДИМИТРОВ