
100
ВЕЛИКИХ
АВТОМОБИЛЕЙ
МИРА

Вячеслав Бондаренко
Сто великих автомобилей мира

© В.В. Бондаренко, 2023
© ООО «Издательство «Вече», 2023

* * *

От автора

В книге собраны сто очерков о самых великих автомобилях, выпущенных на протяжении первого века существования автомобиля как такового – с 1885 по 1985 год. Нет сомнения, что автомобили, подпадающие под определение «великий», появятся (вернее, уже появились) и в последующее время. Однако поскольку «большое видится на расстоянье», а писать о той или иной ныне выпускающейся модели как о великой попросту некорректно, автор решил ограничиться именно этим временным промежутком. Все автомобили, о которых идет речь в книге, уже давно сняты с производства, стали достоянием истории, и даже те, которые время от времени встречаются нам на дорогах, уже признаны историками автомобилестроения поистине эпохальными, достойными занять место в музее.

В последнее время создано немало книг, посвященных наиболее выдающимся автомобилям. Однако в большинстве из них речь идет исключительно о «суперкарах» – самых дорогих, самых редких, самых эксклюзивных, гоночных или вообще концепт-карах, которым не дано стать серийными. Нет спору, историю автомобильной промышленности часто двигали вперед именно такие машины – на них впервые появлялись многие особенности конструкций, которые затем «спускались» на массовый уровень и становились обыденными. Однако не меньшее место в автомобильной истории занимают и «народные машины» – самые дешевые, самые массовые, самые простые в производстве и обслуживании. Поэтому под этой обложкой примерно равное место занимают роскошные лимузины и спорткары для богатых и знаменитых и те машины, которые могли позволить себе рабочие или фермеры: в техническом и эстетическом плане такие автомобили часто представляют интерес не меньший, а то и больший. Что же касается гоночных болидов, экспериментальных машин и изготовленных в единичных экземплярах выставочных концепт-каров, то каждая из этих категорий машин вполне могла бы претендовать на отдельную книгу. То же относится к грузовым и специализированным автомобилям и автобусам.

В категорию «100 великих…» с полным на то правом попали и те автомобили, которые были признаны в свое время провальными, не нашли понимания у современников или выпускались в малых объемах, но тем не менее по прошествии времени были оценены по достоинству. Например, «Chrysler Airflow» в 1934 году был сочтен уродливым, но сейчас мы понимаем, что машина просто опередила свое время. Точно так же в конце 1950-х публика не оценила автомобили «Edsel», само наименование которых стало синонимом полного фиаско, но теперь достоинства этих машин очевидны. А объемы выпуска советского М-72 в сравнении с западными машинами просто несерьезны. И тем не менее этот автомобиль стал первым в своем классе – безрамных комфортабельных внедорожников – и по праву занял место под этой обложкой.

В каждом очерке приводятся краткие сведения о компании-производителе, создателе или создателях машины, особенностях ее проектирования и конструкции, связанные с моделью легенды, сведения о знаменитых владельцах, перечень основных вариантов и модификаций.

Конечно, выбор автора неизбежно был субъективным – к категории «великих» можно отнести без преувеличения сотни, если не тысячи автомобилей. В этой книге собраны истории только «самых-самых» – тех машин, без которых история человечества в конце XIX, XX и начале XXI века в полном смысле была бы иной.

«Benz Patent Motorwagen» (Германия, 1885)

Сразу отметим – история автомобилестроения знает массу претендентов на звание «самого первого». Для французов это паровая телега Кюньо, для австрийцев – экипаж Маркуса, для бельгийцев – «гиппомобиль» Ленора. И хотя все эти машины действительно существовали, могли передвигаться и вписали яркий след в историю машиностроения, все же общепризнанным пионером в автомобильном деле стал немецкий инженер Карл-Фридрих-Михаэль Бенц (1844–1929).

Бенц родился в баденском городе Мюльбург в семье паровозного машиниста и осиротел в двухлетнем возрасте. Рано увлекся техникой – еще в детстве успешно ремонтировал настенные часы. Получив среднее образование, он окончил политехнический лицей и факультет механики университета Карлсруэ, после чего стал работать техником на заводе. В 1871-м начал собственное дело в Мангейме – основал небольшую мастерскую по изготовлению скобяных изделий. Именно там он сделал главное изобретение своей жизни – двухтактный двигатель внутреннего сгорания, работавший на бензине. Правда, стоит сказать, что в работе Бенц опирался на наработки другого немецкого инженера, Николауса Отто, которому принадлежит приоритет в создании четырехтактного двигателя; кроме того, параллельно с Бенцем вовсю работали другие пионеры немецкого автопрома – сотрудники фабрики Отто Готтлиб Даймлер и Вильгельм Майбах. Но Бенцу суждено было опередить их всех. Кроме того, он первым догадался использовать в качестве топлива бензин, а не спирт.

Патент на свое изобретение инженер получил в последний день 1878 года. Постепенно Бенц разработал и официально закрепил за свое право на изобретение практически всех ключевых узлов еще не существовавшего пока автомобиля. Именно ему мы обязаны существованием коробки передач, радиатора, свеч зажигания, сцепления, карбюратора, акселератора.

Чувствуя, что у его изобретения большое будущее, Бенц пошел на финансовый риск и в 1883-м основал небольшую фирму по

производству бензиновых моторов. Успех дела позволил ему продолжить опыты – Бенц был полон решимости испытать свое детище в деле, на ходу. Для этого он купил у фирмы «Adler» ряд велосипедных узлов и на их базе построил небольшую трехколесную повозку, рассчитанную на двух пассажиров. Трехколесную – потому что конструктор никак не мог разработать схему управления четырехколесной машиной. На повозке Бенц установил одноцилиндровый четырехтактный мотор, развивавший мощность 0,9 л.с. и весивший 100 кг. Огромный маховик, установленный горизонтально, служил также для запуска двигателя. Первые поездки прошли успешно, но Бенц долго осторожничал: он выезжал на своей повозке лишь по ночам, тщательно следя, чтобы никто его не увидел. Лишь убедившись, что машина вполне работоспособна, он запатентовал свое изобретение. Это произошло 29 января 1886 года.

Официальное представление трицикла публике состоялось 3 июля того же года. В этот день потрясенные жители Мангейма наблюдали за тем, как странная трехколесная повозка без лошадей, управляемая Бенцем, с шумом двигалась по улице. В тот день первый автомобиль развил неслыханную скорость – целых 16 км/ч. Сын изобретателя Ойген время от времени подбегал к диковинному транспортному средству, чтобы на ходу подлить бензина.

Тем не менее сенсации изобретение Бенца не вызвало – поначалу оно скорее раздражало людей своими «непонятностью», шумом и бензиновой вонью. Особенно возмущались владельцы конных экипажей, так как автомобиль пугал лошадей. Но Бенц не останавливался – он упорно совершенствовал свое детище, создав его вторую (1887) и третью (1889) версии. Их моторы были уже помощнее, в полторы и три лошадиные силы.

Patentirt in allen Industriestaaten!

Neu! **Praktisch!**

Patent-Motorwagen

mit Gasbetrieb durch Petroleum, Benzin, Naphta etc.

Immer sogleich betriebsfähig! — Bequem und absolut gefahrlos!

Vollständiger Ersatz für Wagen mit Pferden.
Erspart den Kutscher, die theuere Ausstattung, Wartung und Unterhaltung der Pferde.



Lenken, Halten und Bremsen leichter und sicherer,
als bei gewöhnlichen Fuhrwerken. — Keine besondere Bedienung nöthig.
Sehr geringe Betriebskosten.

Patent-Motorwagen mit abnehmbarem Halbverdeck und Spritzleder.

von

BENZ & Co.

Rheinische Gasmotoren-Fabrik

MANNHEIM.

Neue Fabrik: **Waldhofstrasse.**

Реклама первого автомобиля «Benz Patent Motorwagen»

Перелом в общественном мнении относительно автомобиля произошел в августе 1888 года, когда супруга Карла, Берта Бенц, вместе с сыновьями-подростками Ойгеном и Рихардом отправилась в дальнее автомобильное путешествие – из Мангейма в Пфорцхайм (140 км туда и около 90 – обратно). Ехала она с двумя целями – во-первых, повидать мать, а во-вторых, показать мужу, что у автомобиля есть успешное коммерческое будущее. Из всех сложностей, которые попались на пути, семейный экипаж вышел достойно. Так, когда машина не могла одолеть подъем, Берта с сыном толкали ее, а когда забилась трубка подачи топлива, автомобилистка прочистила ее шляпной булавкой. Бензин покупали в аптеках, где он в то время продавался как чистящее средство. Поездка завершилась с успехом и вошла в историю как первый автопробег на дальнее расстояние, а Берта Бенц поныне считается первой женщиной за рулем, хотя большую часть маршрута машину вел ее сын.

Успех пробега привлек к автомобилю общее внимание: в 1889-м он с демонстрировался на Всемирной выставке в Париже. Первый в мире автомобиль стал и первым, получившим международное признание: его с удовольствием покупали французские автолюбители. До 1893 года в мастерской Бенца было вручную собрано 25 экземпляров этой машины. Таким образом, первый «бенц» стал не только пионером автомобилестроения, но и первым автомобилем, выпущенным пусть малой, но серией.

В 1906 году самый первый «бенц-патент-моторваген» нашел заслуженное место в экспозиции Мюнхенского городского музея. Автомобилю тогда было всего двадцать лет, но люди уже понимали, что речь идет об изобретении, изменившем жизнь всего человечества. В 1936-м построили еще три ходовые реплики первого «бенца», а сейчас в мире существует около 160 таких реплик.

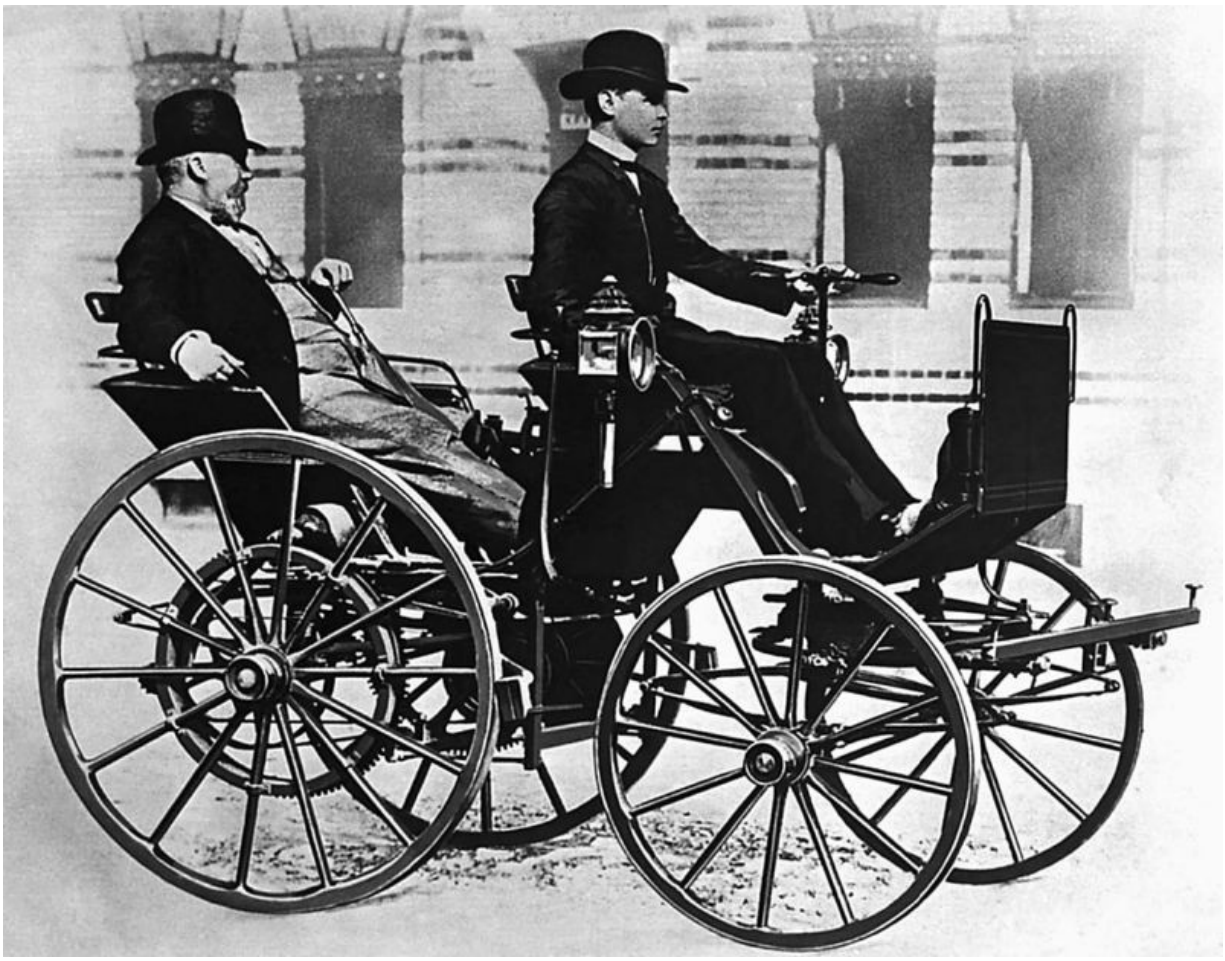
Что же касается Карла Бенца, то он с успехом продолжил свою деятельность. Еще несколько созданных им моделей вошли в историю автомобилестроения, а в начале XX века «бенцы» приобрели высочайшую репутацию во всем мире как спортивные и представительские машины. В июне 1926 года фирма «Benz» объединилась с фирмой «Daimler», создав концерн «Daimler-Benz»; его автомобили приобрели новую марку «Mercedes-Benz», в которой объединились название удачной модели «Даймлера» 1902 года и

фамилия Бенца. Сам инженер скончался тремя годами позже в возрасте восьмидесяти четырех лет.

«Daimler Motorkutsche» (Германия, 1886)

В истории науки часто бывает так, что несколько ученых независимо друг от друга приходят к одним и тем же выводам, открытиям или результатам экспериментов. То же было и в истории автомобилестроения – примерно в одно и то же время несколько человек создавали в принципе похожие узлы и детали, которые потом ложились в основу их машин. С историей Карла Бенца мы уже знакомы, а его главного конкурента и соперника звали Готтлиб-Вильгельм Даймлер.

Даймлер был на десять лет старше Бенца, он родился в семье пекаря в 1834 году, в другой германской стране, хотя тоже южной, – Вюртемберге (до 1871-го единого государства Германия не существовало). Первым местом работы юноши стала оружейная мастерская по изготовлению охотничьих ружей. Затем он поступил в политехнический институт Штутгарта, несколько лет работал за рубежом. Но в итоге все же вернулся в Вюртемберг и осел в городке Ройтлинген, где получил должность технического директора на местной фабрике. И вот там произошло знакомство, изменившее всю его жизнь, с 19-летним инженером Вильгельмом Майбахом, который сразу понравился Даймлеру своей деловой сметкой, нестандартными решениями рабочих вопросов и энергичностью. Несмотря на двенадцатилетнюю разницу в возрасте, двое мужчин стали приятелями, а затем и друзьями на всю жизнь. Когда в 1869-м Даймлер перебрался в столицу Бадена Карлсруэ на завод «Maschinenbau-Gesellschaft Karlsruhe AG», то перевел с собой и Майбаха.



Готтлиб Даймлер на своем первом автомобиле

Завод в Карлсруэ строил тяжелые грузовые паровозы, но и Даймлер, и Майбах интересовались куда более современной техникой. И поэтому, когда в 1872-м им предложили занять места на фабрике «Gasmotoren Deutz Fabrik AG» в Кёльне, оба с радостью согласились. Директором этой фабрики был инженер-самоучка Николаус Отто, занимавшийся производством двигателей с 1864 года. Приход на фабрику Даймлера и Майбаха словно придал Отто вдохновения, и в 1877 году он запатентовал четырехтактный двигатель внутреннего сгорания. Правда, параллельно с ним в Мангейме работал Карл Бенц, создавший двухтактный двигатель. Но тогда изобретатели не знали этого.

Впрочем, совместная работа Даймлера, Майбаха и Отто все же не пошла: Отто упорно считал, что двигатели должны работать на спирте, в то время как его коллеги утверждали, что будущее за другим видом

топлива. Споры привели к ссорам, а те – к увольнению в 1880 году. К этому времени Даймлер и Майбах уже всерьез загорелись идеей создания собственного двигателя, более того – намеревались оснастить им самодвижущийся экипаж. Переехав в пригород Штутгарта, городок Канншадт, они приобрели небольшой дом и оборудовали в пристройке мастерскую, где продолжили эксперименты уже независимо от Отто. Если двигатели Отто могли работать максимум на двухстах оборотах в минуту, то целью Даймлера и Майбаха стал двигатель, который мог бы развивать шестьсот оборотов в минуту и более.

Первый одноцилиндровый мотор с горизонтально расположенным цилиндром удалось построить в 1883-м. Топливом к нему выбрали бензин, свободно продававшийся тогда в аптеках. Год спустя построили двигатель с вертикально расположенным цилиндром, развивавший скорость вращения семьсот оборотов в минуту. Решив, что пора испытать его в деле, компаньоны в ноябре 1885-го установили мотор мощностью 0,5 л.с. на деревянный велосипед, который сами назвали «Petroleum Reitwagen», то есть «нефтяная одноколейная повозка». Так появился на свет первый в мире мотоцикл. Сын Даймлера Пауль 18 ноября 1885-го испытал новинку в деле, причем во время поездки сиденье под ним несколько раз загоралось. Но в целом опыт был признан успешным – худо-бедно Паулю все же удалось проехать три километра со скоростью 12 км/ч. Воодушевленные конструкторы решили установить свой мотор уже на четырехколесный экипаж.

В августе 1886 года лошади подкатили к дому Даймлера ничем не примечательную пассажирскую повозку, изготовленную в Штутгарте каретной фирмой «Wilhelm Wimpff & Sohn» в «американском стиле». Любопытствующим соседям сообщили, что это подарок фрау Эмме Даймлер ко дню рождения. Экипаж закатили в сарай, и работа закипела. Небольшой двигатель мощностью 1,1 л.с. с трудом втиснули между ногами пассажиров на заднем сиденье и спинкой переднего. Топливного бака на машине не было – им служил карбюратор. В целом можно сказать, что конструкция получилась менее инновационной, нежели построенный в конце 1885-го трицикл Бенца. Если Бенц полностью разработал не только двигатель, но и рулевую систему своей машины, то Даймлер и Майбах фактически просто установили

мотор на готовое каретное шасси, так что в литературе за ним закрепилось справедливое название «Motorkutsche» – «моторная повозка». Но ему было суждено войти в историю как первый четырехколесный автомобиль.

Пышных презентаций своего детища Даймлер и Майбах не устраивали – они ведь не собирались ставить дело на коммерческие рельсы, их интересовали возможности бензиновых двигателей, а не автомобиль как таковой. Поэтому сохранились только обрывки воспоминаний о том, как изобретатели на протяжении 1886 года потихоньку обкатывали свое творение на загородных дорогах, преимущественно по вечерам, чтобы не тревожить людей. Машина работала «вполне нормально» и развивала скорость 18 км/ч. В 1887-м конструкторы усовершенствовали двигатель, теперь он охлаждался не воздушным, а жидкостным способом – на машине появился радиатор. Точная судьба первого автомобиля осталась неизвестной – все ныне существующие в мире реплики этой машины построены много позже.

За машиной закрепилось название «даймлер», хотя фактически ее следовало бы называть «даймлер-майбах». Готтлиб Даймлер и Вильгельм Майбах до 1891 года работали вместе, создав фирму «Daimler-Motoren-Gesellschaft», а затем пути конструкторов разошлись. В 1893-м Даймлер тоже ушел из компании, а год спустя продал права на использование своей фамилии в качестве бренда английскому бизнесмену Фредерику Симмсу, который торговал «даймлерами» в Великобритании. В итоге тот начал строить свои автомобили, и возникла парадоксальная ситуация – немецкая фамилия стала британской автомобильной маркой, причем очень престижной: английские «даймлеры» были более роскошными версиями «ягуаров». Окончательно английский бренд «Daimler» был ликвидирован в 2008 году. Кроме того, существовала также австро-венгерская (позднее австрийская) марка «Austro-Daimler». Ну а ныне фамилия Даймлера сохраняется в названии германского концерна «Daimler»: такое название он приобрел в 2007 году (в 1998–2007 годах назывался «Daimler-Chrysler», в 1926–1998 годах – «Daimler-Benz»).

Скончался Готтлиб Даймлер в марте 1900 года в возрасте шестидесяти пяти лет.

«Benz Velo» (Германия, 1894–1901)

После успеха первого автомобиля-трицикла Карл Бенц долгое время бился над решением важной проблемы – системы управления четырехколесной машиной. Невольно помогли ему наработки каретника Рудольфа Аккермана, умершего еще в 1843-м. Но его конструкцию Бенц значительно усовершенствовал: он добился того, что передние колеса могли поворачиваться сами по себе, а не вместе с осью. Только в феврале 1893-го ему удалось получить патент на оригинальное рулевое управление, после которого путь к производству четырехколесных машин был открыт. Первой моделью такого типа стала «Victoria», представлявшая собой, в сущности, небольшой конный экипаж с установленным на нем двигателем (именно эта машина стала прообразом первого русского автомобиля). Машина завоевала симпатии покупателей, но сам Бенц справедливо считал ее тяжеловатой. Поэтому на свет быстро появилась облегченная и уменьшенная версия «Виктории», получившая название «Velo». Тем не менее выпуск обеих моделей шел параллельно. Первые «Вело» собрали в апреле 1894 года. В 1901 году, когда их выпуск, прекратился, эта машина выглядела уже архаично – автомобильный дизайн за семь лет успел шагнуть далеко вперед.

Кузов «Вело» был открытым, модной в 1890-х схемы «визави»: водитель и пассажир занимали обширное сиденье, а двое других пассажиров размещались лицом к ним на сиденье поменьше. Таким образом, обзор у водителя машины был ограничен. Но в эпоху небольших скоростей (а «Вело» мог выжать максимум 30 км/ч) и общего ажиотажа, который вызывало появление машин на улице, это не доставляло особых хлопот. Руль «Вело», в отличие от самых первых автомобилей, был круглым, хотя и с небольшой ручкой сверху. Кроме того, управление «бенцем» подразумевало своевременное и быстрое переключение рычага опережения зажигания, рукоятки управления дроссельной заслонкой, крана регулирования состава горючей смеси, а в случае надобности и ручного тормоза. Смазку нужно было добавлять через каждые 20 км пути, причем ее требовали практически все механизмы машины.

На первых образцах «Вело» стояли небольшие моторы, развивавшие мощность 1,5 л.с. С 1896 года «Вело» развивал уже 2,7 л.с., с 1900-го – 3, а автомобили первого года нового века – 3,5 л.с. Правда, у этих улучшений была и оборотная сторона: машина неизменно тяжелела. Если первые серии весили меньше 300 кг, то последние – 425. Именно на этой модели в 1896 году впервые появилась такая важная деталь, как стартер; тогда же водитель получил возможность при необходимости двигаться задним ходом.



«Benz Velo» стал первым серийным автомобилем мира

«Бенцу-Вело» было суждено войти в историю как первому автомобилю, выпущенному относительно крупной серией. Правда, по нынешним временам эта серия выглядела довольно скромно – за 1894–

1895 годы изготовили 134 машины, а за три года – 380. Всего же было собрано около 1300 «Вело».

Этот автомобиль считается также одним из наиболее влиятельных в истории техники – именно он вдохновил многих талантливых бизнесменов и конструкторов, которые под впечатлением от «Вело» задумались о собственных разработках или перешли от мечтаний к делу. Среди них был, к примеру, Генри Форд, специально приехавший в Нью-Йорк, чтобы посмотреть на выставленный в витрине универмага «Вело». Хотя немецкий автомобиль абсолютно не впечатлил американца, желание сделать свою машину лучше иностранной подтолкнуло его к новым свершениям. Подражатели «Вело» нашлись в Австро-Венгрии («Nesselsdorfer», ныне «Tatra»), Великобритании («English Mechanic»), Швеции («Scania-Vabis»), Франции («Delahaye»)…

Именно с «Бенца-Вело» началась история автомобилизации России – эту компактную и современную модель быстро оценили отечественные любители техники. Хотя долгое время считалось, что первым ввезенным в Россию импортным автомобилем был французский «Panhard-Levassor», якобы появившийся в 1891-м в Одессе, но приоритет все же принадлежит «бенцу» – точнее, модели «Вело» № 91, проданной в Москву в 1894 году (фамилия владельца, увы, неизвестна). Таким образом, первым и российским, и московским импортным автомобилем стал «бенц». Можно лишь представить себе реакцию москвичей 1894 года, впервые увидевших на Тверской заграничное чудо – самодвижущийся экипаж без лошадей!.. Что же касается Одессы, то в нее уехали целых три «Вело». Первый, № 217, был продан 16 сентября 1895 года Евгению Руфу, представлявшему интересы фирмы «на Юге России и Кавказе»; магазин Руфа размещался на Ришельевской, 38. Два дня спустя в Одессу был продан «Вело» № 233, а вот когда продали машину № 275, в точности неизвестно. Всего же с 1894 по 1897 год в Россию было продано 19 «бенцев». Именно модель «Вело» выпуска 1895-го является старейшим оригинальным автомобилем, сохранившимся на территории нашей страны.

Во многом успех модели «Вело» способствовал тому, что к 1901 году фирма «Бенц» была одной из крупнейших автомобильных компаний мира.

«Mercedes 35PS» (Германия, 1900–1902)

В конце XIX века торговец автомобилями Эмиль Еллинек считался одним из наиболее уважаемых коммерсантов Лазурного Берега. К своим сорока пяти годам он успел послужить в австро-венгерском Министерстве иностранных дел и попробовать себя в страховом деле, однако подлинного успеха добился в деле продажи дорогих машин аристократам, живущим на юге Франции. Кроме того, Еллинек увлекался автогонками. Его любимыми машинами были немецкие «даймлеры», а конструктором, соответственно, Вильгельм Майбах. В 1898-м Эмиль стал дистрибьютером этих германских машин в Ницце. Впрочем, восхищение «даймлерами» не мешало Еллинеку время от времени достаточно жестко проходиться по этим автомобилям, ведь он, как практикующий гонщик, понимал, какие именно недостатки мешали ему добиваться побед.

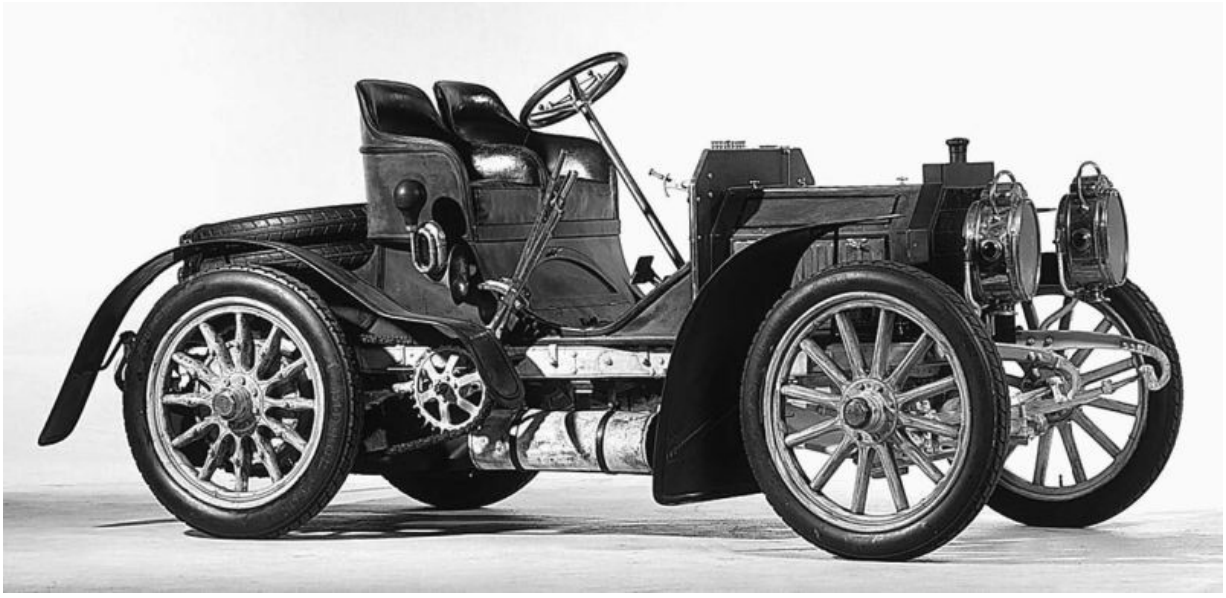
По мысли Еллинека, главным недостатком была… сама концепция автомобиля как такового. Ведь машины 1890-х годов, как правило, напоминали конные повозки – короткие, высокие, узкие, на колесах разного размера – задние большие, передние маленькие, с высоко размещенным местом водителя, с двигателем, расположенным сзади. Во время гонок они часто опрокидывались. Еллинек решительно предлагал сделать автомобиль длинным, низким, широким, с колесами одинакового размера, с двигателем, вынесенным вперед и кузовом, изготовленным из максимально легкого материала. Такая схема стала поистине революционной. Фактически именно Эмиль Еллинек предложил сделать автомобиль примерно таким, каков он и сейчас. А схема «двигатель спереди, привод на задние колеса» получила название классической.

Эти мысли Еллинек изложил Майбаху, и конструктор, признав их вполне резонными, согласился разработать для гонщика-дилера новую машину. Но Еллинек тут же выдвинул условие. Как у истинного чудака, у него был своеобразный талисман – слово «Mercedes» (произносится «МерсЕдес», с ударением на второй слог). В переводе с испанского оно означает «Милосердие». Почему-то Еллинек питал к нему необычайное пристрастие – так называлась его гоночная

команда, его вилла, наконец, домашнее прозвище Мерседес имела одна из его дочерей. По условию Еллинека, машина должна была получить имя «Mercedes», а двигатель для нее – «Daimler-Mercedes»; разработать его должны были Майбах и сын Готтлиба Даймлера Пауль. Свое задание Еллинек сформулировал просто: «Мне нужен автомобиль не сегодняшний и не завтрашний, а послезавтрашний».

Учитывая, что Еллинек заказывал сразу тридцать шесть машин, а общая сумма контракта составляла полмиллиона марок, Майбах взялся за работу с энтузиазмом. Заказчик пристально следил за разработкой, бомбардируя конструктора телеграммами – иногда ежедневными. И в октябре 1900 года первый автомобиль марки «Мерседес» был готов. Модель получила наименование 35PS (от немецкого **P**ferde**s**tärke – «лошадиные силы»). Первым покупателем первого «мерседеса» стал барон Анри де Ротшильд, который тоже занимался автогонками.

В декабре 1900-го машины прошли испытания, в ходе которых Еллинек высказал ряд замечаний; их оперативно учли, и в марте 1901-го в гонке Ницца – ля-Тюрби команда Еллинека на «мерседесах» прошла заезд со средней скоростью 50 км/ч, а максимальное достижение составило 86 км/ч. Команда взяла девять наград. Общественность была потрясена свежим видом машин – стало очевидно, что «мерседес» перевернул прежние представления об автомобилях как таковых; глава Французского автомобильного клуба Поль Мейан заявил, что «мы вступили в эру Мерседеса». Богатые и знаменитые наперебой бросились заказывать фирме «Даймлер» пассажирскую версию модели 35PS. Завод был вынужден срочно расширяться: если в 1900 году на нем работало 340 человек, то четыре года спустя – 2200.



Первый автомобиль, носивший марку «Mercedes», был назван в честь девушки Мерседес Еллинек

Успех был настолько велик, что название одной модели руководство компании решило сделать общим брендом. Так что с 26 сентября 1902 года все машины «Даймлера» несли новую марку «Мерседес». А Эмиль Еллинек в 1903-м официально принял фамилию Еллинек-Мерседес.

История первой модели, выпущенной под звучным брендом, оказалась недолгой – уже в 1902 году производство 35PS было прекращено. Она уступила место более совершенному и тоже очень популярному «Mercedes Simplex», но осталась в истории автомобилестроения как одна из самых революционных и прогрессивных машин всех времен. А Эмиль Еллинек, скончавшийся в 1918 году в возрасте шестидесяти четырех лет, по праву вписал свое имя в золотой список «отцов автомобилизма».

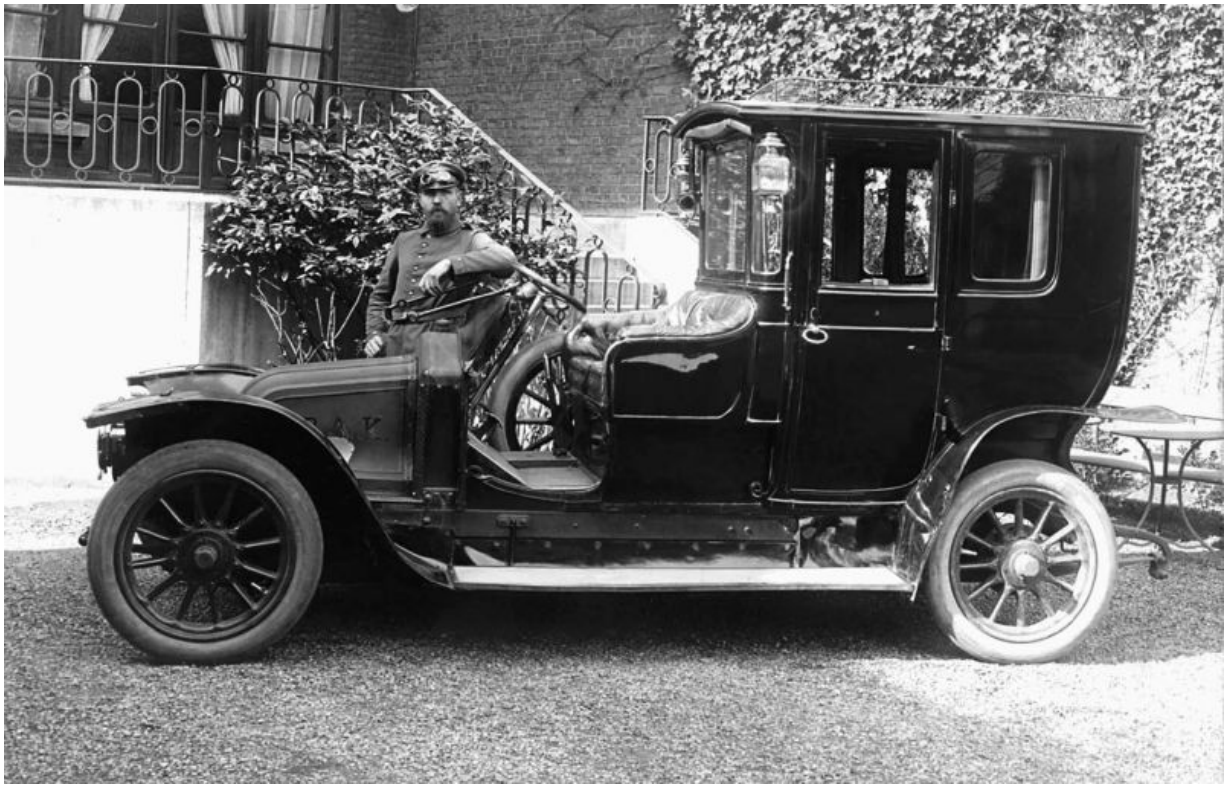
«Renault AG» (Франция, 1905–1921)

У истоков фирмы «Renault» стояли трое братьев Рено – Луи, Марсель и Фернан. В 1898 году они основали собственную компанию, которая сразу привлекла внимание специалистов и любителей техническими новинками, применяемыми на машинах. Так, уже на самом первом «рено» стояла коробка передач с прямой высшей передачей, на втором была применена классическая схема с прямым приводом на ведущие задние колеса; в 1904-м появились съемные свечи зажигания, в 1905-м – первый стартер на сжатом воздухе и т. п. В 1903 году во время автомобильных гонок погиб Марсель Рено, и фирма перешла в ведение двух братьев. К этому времени машины «рено» были уже хорошо известны во Франции и Европе, но братья мечтали о покорении крайне выгодного с коммерческой точки зрения рынка – рынка такси.

Первые такси в Париже появились в 1899 году, и они были… электромобилями. Впрочем, через четыре года в конкурентную борьбу включились бензиновые таксомоторы, которые в итоге и победили. Парк ранних парижских такси был очень пестрым: наряду с машинами известных фирм «Panhard-Levassor», «Clément-Bayard» и «Chenard-Walcker» пассажиров перевозили также «Gladiator», «Unic», «Vinot-Deguingand»… Братья Рено решили покончить с этой разноголосицей. Для этого в 1905 году они подготовили специальную версию хорошо зарекомендовавшего себя «Renault UD», назвав ее «AG». Машина была оснащена двухцилиндровым двигателем, развивавшим 8 л.с. (на версии AG-1—9). Максимальная скорость составляла 40 км/ч. У этого «рено» был типичный для своего времени «полузакрытый» кузов, то есть пассажиры располагались под крышей, будучи прикрытыми дверцами и с боков, а вот водитель был защищен только сверху, с боков его рабочее место было открытым. Внешне машины были мгновенно узнаваемы благодаря характерному для ранних «Рено» «утиному носу», сохранявшемуся на всех моделях этой фирмы до конца 1920-х.

Расчет фирмы оправдался – «Renault-AG» пользовался большим успехом у таксистов, оценивших простоту, надежность и

выносливость машины. В 1907 году из 1070 парижских такси половина была марки «Рено АГ», а накануне Первой мировой войны уже 85 % 10-тысячного парижского таксомоторного парка было прочно завоевано усовершенствованной версией АГ-1. Широкой известностью такси «рено» пользовались и в других странах Европы: их импортировали Германия и Великобритания. А вот в России ни одной такой машины-такси не было, хотя сама по себе марка «Рено» была там хорошо известна и уважаема.



Легенда Первой мировой – «Renault AG», известный как «марнское такси»

Но, возможно, «Рено АГ» так и остался бы в истории автомобилестроения как один из многочисленных популярных автомобилей-такси, если бы не Первая мировая. Когда в августе 1914 года германские войска стремительно двигались к реке Марне и возникла реальная угроза Парижу, командование французской армии решило нанести контрудар по врагу. Для этого было нужно в течение суток отправить на Марну свежую дивизию. Но по железной дороге такое количество войск перебросить было невозможно. Выход

оставался один: срочно мобилизовать все возможные автомобили, в том числе и такси. Вечером 6 сентября 1914-го первая колонна из ста шестидесяти машин отправилась в путь. Работа каждого таксиста была оплачена – в среднем они получили по 130 франков, что составляло примерно «четверть счетчика» от такого маршрута. Надо сказать, что водители не раз нарушали в дороге дисциплину – лихачили, обгоняли друг друга, многократно превышали рекомендованную скорость 16 км/ч и даже… выпивали на ходу. Впрочем, на качестве работы это не сказалось: несмотря на многочисленные мелкие аварии, серьезных происшествий не произошло, войска в срок прибыли на фронт и смогли отразить наступление врага. Всего в переброске пехоты из Парижа на Марну участвовали около 600 автомобилей, в том числе примерно 400 такси. Это была первая в истории войн крупная операция по мобильной переброске большого количества войск с помощью автомобильного транспорта.

После возвращения в Париж слава о героических «марнских такси», taxi de la Marne, спасших столицу Франции от гибели, быстро распространилась благодаря прессе. И хотя в переброске войск участвовали далеко не только такси, но и автобусы, и частные машины самых разных марок, в историографии Первой мировой закрепилось название именно «Renault AG». Их водители были награждены, самой машине установлены памятники, она выставлена в качестве экспоната в военных музеях. Именно этот созданный за столетие героический ореол позволяет включить «марнское такси» в список ста великих автомобилей мира.

Выпуск этой машины продолжался до ноября 1921 года. В 1905–1908 годах заводы «Рено» собрали более 8700 такси модели AG, а в 1909–1919 годах – около 41 тысячи модели AG-1.

«Rolls-Royce 40/50HP Silver Ghost» (Великобритания, 1907–1926)

В начале автомобильной эры в названиях новых брендов чаще всего увековечивали свои имена великие пионеры автомобилизма – конструкторы, инженеры, спортсмены и… щедрые спонсоры, благодаря которым развивался новомодный бизнес. Не стала исключением и легендарная британская марка «Rolls-Royce» – в ней навсегда соединились имена Фредрика-Генри Ройса и Чарлза-Стюарта Роллса, людей, пути которых в жизни вряд ли пересеклись бы, если бы не автомобили.

Ройс родился в 1863 году, был сыном мельника и с детских лет знал, что такое труд – торговал газетами, работал электриком. Но тяжелая жизнь не мешала этому умному, талантливому и упорному человеку успешно заниматься самообразованием. С трудом сколотив мизерный капитал в 20 фунтов стерлингов, он основал фирму по выпуску подъемных кранов, и этот бизнес оказался весьма востребованным и прибыльным. Возросший доход позволил Ройсу в 1901 году обзавестись модной новинкой – собственным автомобилем «Decauville». Но качество импортного «француза» ему настолько не понравилось, что Ройс решил поступить просто – построить собственную машину, вернее, сразу три. Один из этих автомобилей приобрел деловой партнер Ройса Генри Эдмундс, и машина настолько восхитила его, что он рассказал о ней своему знакомому – молодому наследнику богатой дворянской семьи Чарлзу Роллсу. К тому времени тот был хорошо известен в Великобритании как аэронавт, совершивший более сотни полетов на воздушных шарах, и автогонщик, обладатель абсолютного рекорда скорости страны – 93 мили в час. Машинами Роллс увлекался с юности, его первый «Peugeot» отец подарил ему в 19. Кроме того, он успешно торговал машинами, главным образом французскими, и мечтал о собственной фирме, которая прославила бы его фамилию.

К Ройсу в Манчестер Роллс ехал не очень охотно, но творение Ройса по-настоящему впечатлило молодого аристократа-спортсмена – он понял, что машина вполне может иметь большой коммерческий успех.

1 мая 1904-го за ланчем в ресторане «Мидленд» был заключен договор о партнерстве, четко распределявший полномочия: Ройс занимается технической стороной дела, Роллс – финансами, рекламой и продажами. И в ноябре 1904 года свет увидел самый первый «Rolls-Royce» – небольшой двухместный автомобиль, оснащенный 10-сильным двухцилиндровым двигателем. У него была очень эффектная внешность – строгая, стилизованная под фасад античного храма решетка радиатора, ставшая с тех пор фирменным знаком «роллсов». Эмблемой марки стали две соединенные буквы R, окрашенные в красный свет.

Несмотря на то что в конструкции «роллс-ройса» вроде бы не было ничего, поражающего воображение, автомобили сразу же произвели фурор. Их безусловными плюсами было великолепное качество сборки, надежность, высокая репутация владельцев бренда. Кроме того, Роллс обеспечил машинам великолепную рекламу – о них писали все газеты, на разные лады воспевая «лучшие в мире автомобили». И надо сказать, свою репутацию «роллсы» подтверждали с блеском.



Самый престижный автомобиль начала XX века – «Rolls-Royce Silver Ghost»

«Роллс-ройсу» удалось практически невозможное – быстро приобрести репутацию роскошного атрибута аристократии, но при этом эталона прочности и надежности. Фирма заботилась о том, чтобы марку сопровождали всевозможные легенды и слухи. Так, мощность двигателя в рекламных проспектах таинственно обозначалась как «достаточная», там же в разделе «Поломки» было коротко сказано: «Если с Вашей машиной что-то случилось, Ваш шофер знает, что делать». Из уст в уста передавались истории о том, что на большой скорости в салоне «роллса» можно расслышать даже тиканье часов.

В марте 1907 года фирма представила мировой общественности свой первый безусловный хит – модель 40/50HP. Здесь стоит сделать небольшое пояснение: чаще всего можно прочесть, что у этого автомобиля было и имя собственное – «Silver Ghost», то есть «Серебряный Призрак», и именно с тех пор «серебряные» названия устойчиво прописались в каталоге фирмы: со временем появились «Серебряное Облако», «Серебряная Тень», «Серебряный Дух», «Серебряная Шпора», «Серебряный Серафим»… На самом же деле

«Серебряным Призраком» назывался единственный выставочный «роллс» на шасси № 60544 с кузовом серебристого цвета. А уже много позже это название распространилось на все экземпляры модели 40/50HP.

Свое «серебряное» имя машина получила не только за серебристый кузов, изготовленный к автомобильной выставке кузовным ателье Баркера, но и за невероятную плавность хода и бесшумность. Шестицилиндровый двигатель объемом более 7 л развивал мощность 50 л.с. Это позволяло «роллсу» достигать скорости 135 км/ч. Кузова по желанию заказчика могли устанавливаться самые разные – от спортивных до строгих закрытых. Машина получилась не только комфортабельной, элегантной, мощной и скоростной, но и очень надежной. Так, когда один из владельцев модели отправился на ней в большой автопробег с единственной целью – доказать, что машина скоро поломается, то был посрамлен: только через 24 тысячи км пробега у «роллса» лопнул топливный краник, стоивший два фунта стерлингов.

1910 год вошел в историю фирмы как черный: в авиационной катастрофе в возрасте тридцати трех лет погиб один из ее основателей, Чарлз Роллс, к тому времени ставший выдающимся летчиком. В знак траура красные буквы RR на радиаторе машин окрасили в черный цвет, таковы они и сейчас. Генри Ройс надолго пережил своего компаньона – он ушел из жизни в 1933 году.

В 1911-м «Призраки» обзавелись еще одним «фирменным» признаком – серебряной фигуркой «Дух экстаза» на радиаторе. Ее заказал для своей машины лорд Монтегю, увековечив таким образом свою возлюбленную Элеонору Торнтон. Миниатюрную скульптуру создал скульптор Чарлз Сайкс; его работа настолько понравилась Ройсу, что он сделал ее эмблемой всей марки. Сайкс сам выполнял каждый «Дух экстаза» и ставил на нем свою подпись.

Ценили «роллсы» не только на их родине, но и во всем мире. Первым русским владельцем автомобиля этой марки стал одесский коммерсант, внук британского эмигранта Гораций Иванович Кук, владевший автосалоном и проживавший в Одессе на улице Софиевской, 29; он приобрел себе «Силвер Гоуст» в 1914-м, незадолго до Первой мировой. В гараже Николая II тоже было два лимузина этой модели. Правители Советской России также относились к аристократу

британского автопрома уважительно: в 1921-м Москва заказала сразу семьдесят (!) «роллс-ройсов», что стало наиболее массовым единовременным заказом на изготовление этих машин. Правда, уехали в РСФСР всего тринадцать автомобилей из этого заказа, причем один из них был переделан на полугусеничный ход. Два «ленинских» «Силвер Гоуста» из этой серии, в том числе и полугусеничный, сохранились по сей день.

Шли годы, автомобильная мода двигалась вперед, но на высочайшей репутации «Силвер Гоустов» это никак не сказывалось: обладать этой машиной по-прежнему мечтали все богатые и знаменитые люди мира. Впрочем, использовались «Призраки» и в утилитарных целях: в годы Первой мировой на их базе выпускали штабные машины, грузовики и бронеавтомобили. В 1921 году начал работу американский завод по сборке «Призраков» в городе Спрингфилд. Это был беспрецедентный факт: попасть европейцам на американский авторынок в те годы было практически нереально, там хватало своих машин на любой вкус.

Производство «Силвер Гоустов» продолжалось до 1926 года. Всего за 19 лет было выпущено 6173 автомобиля модели 40/50HP. И по сей день «Призрак» заслуженно считается одним из самых красивых, эффектных и высококачественных автомобилей всех времен.

«Itala 35/45HP» (Италия, 1907)

В начале XX века автомобилестроение Италии развивалось хотя и несколько медленнее и в меньших объемах, чем в Германии и Франции, но тем не менее Апеннинский полуостров дал уже немало известных марок и легендарных конструкторов. Большинство фирм были небольшими и существовали недолго – от года до пяти. Только в автомобильной столице Италии, Турине, в 1900-х годах их было более десятка. Одной из таких компаний была «Itala Fabbrica Automobili», созданная инженером Гуидо Биджио в 1904 году. Главным инженером фирмы был Маттео Чейрано – представитель большой и влиятельной в итальянском автомобильном мире семьи, ранее работавший в собственной компании «Ceirano», которая затем была продана Джованни Аньели и стала называться FIAT. Однако два года спустя Чейрано ушел из «Италы» – создавать новую фирму SPA. Его сменил Альберто Балокко, который оказался для фирмы настоящей находкой.

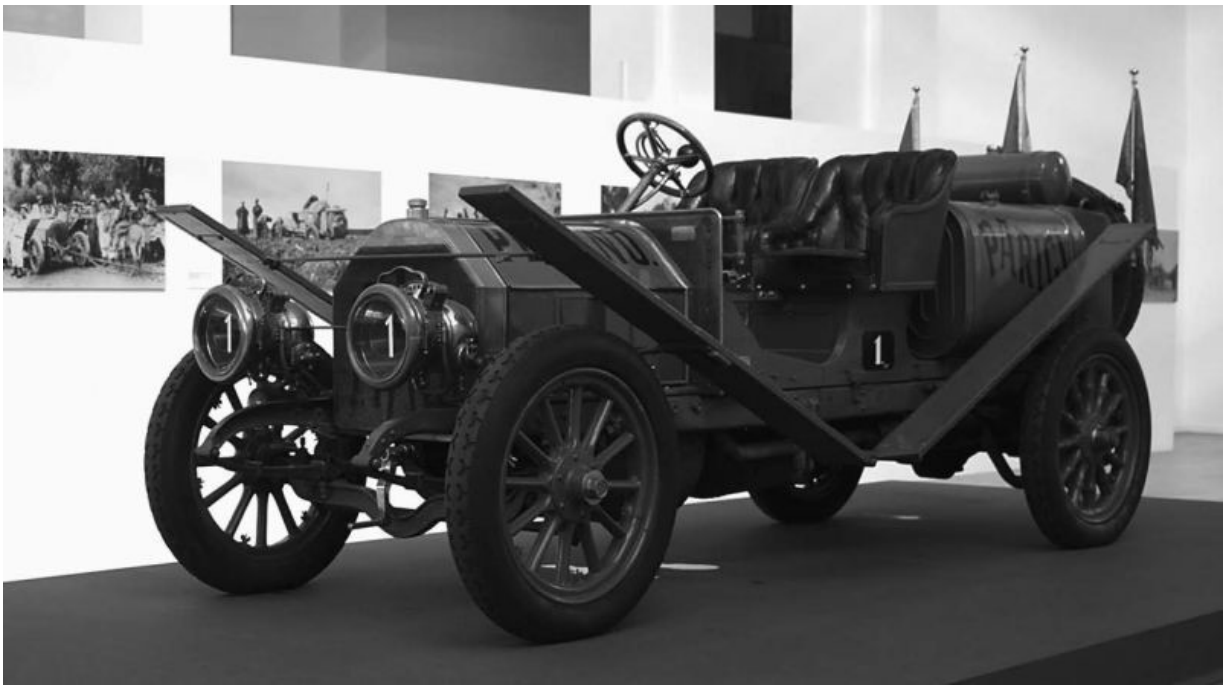
Если в начале пути «Итала» предлагала покупателям ничем не примечательные машины с французскими 3,5-сильными двигателями, то Балокко решительно сделал ставку на скоростные мощные автомобили, которые могли бы прославить фирму в автогонках. Моторы Балокко имели оригинальную конструкцию клапанов, в коробке передач применялись шарикоподшипники, а для изготовления рам – легированная сталь (впервые в мире). Новаторские идеи и высокое качество сборки быстро принесли «Итале» заслуженную известность – эти машины выиграли престижные гонки «Coppa Florio» и «Targa Florio».

Но для Балокко этого было мало. По его мысли, «Итала» должна была не просто прославиться, но вписать свое имя в историю автоспорта. С этой целью фирма заявила о своем участии в грандиозном автопробеге по маршруту Пекин – Париж. Идею этого пробега подала французская газета «Матэн». Маршрут длиной 16 тысяч км пролегал через Иркутск, Омск, Красноярск, Казань, Нижний Новгород, Вятку, Владимир, Москву, Брест, Варшаву, Берлин, Кёльн и Брюссель, а сумма главного приза равнялась 100 тысячам франков. Правда, участие в гонке стоило немалых денег – двух тысяч франков, и

эту сумму смогли осилить только несколько претендентов. В итоге на старт вышли два французских «De Dion Bouton», французский «Contal», голландский «Spyker» и «Itala», экипаж которой составили опытный автогонщик князь Сципион Боргезе, его супруга, механик Этто Гвиццарди и журналист Луиджи Барцини.

Для пробега «Итала» подготовила модель 35/45HP, цифры в индексе которой по общепринятой практике тех лет обозначали номинальную (так называемую «налоговую») и максимальную мощность в лошадиных силах. Объем двигателя составлял 7,4 л. Специальный спортивный кузов дополняли баки для бензина, масла и питьевой воды. Кроме того, экипаж был снабжен палатками, консервами, портативной плитой и оружием – на предмет возможной встречи с бандитами. Несмотря на большую массу – более 2 т, – «Итала» вполне могла «выжать» более 90 км/ч.

10 июня 1907 года грандиозный пробег стартовал в Пекине. Можно только представить себе, с какими трудностями приходилось столкнуться автомобилистам в краях, где до того никогда не видели машины. В монгольской пустыне Гоби «Итала» шла 80 км по 50-градусной жаре. А в Сибири главным испытанием было преодоление мостов, которые не были рассчитаны на двухтонный транспорт. Один из таких мостов начал разваливаться прямо под машиной, но, к счастью, она зацепилась за балку, а пассажиры отделались тем, что попадали в реку. Сломанные спицы заднего колеса «Итале» починил местный плотник, причем инструментами для ремонта послужили только топор и пила.



Победитель ралли века Пекин – Париж – легендарная «Itala»

Часть пути экипаж Боргезе преодолел оригинальным способом: «Итала» двигалась прямо по шпалам Транссибирской магистрали. Прекратили это, лишь когда пассажиры стали невменяемыми от тряски, а в машину едва не врезался встречный грузовой поезд. Для преодоления болотистых участков тундры на колеса «Италы» надевали цепи. Но в целом автомобиль продемонстрировал выдающуюся прочность и надежность. Его слабым местом оказались лишь рессоры да деревянные колеса, спицы которых трескались и выпадали. Что касается двигателя, коробки передач и специально разработанных шин «Pirelli», то они с честью справились с испытаниями.

Уже к концу июля стало очевидно, что итальянский экипаж намного опережает соперников. Князь Боргезе был настолько уверен в победе, что из Москвы… специально съездил в Петербург, хотя это и не предусматривалось маршрутом. 10 августа 1907 года «Итала» триумфально завершила гонку в Париже. Голландский экипаж добрался до финиша только через двенадцать дней, третий и четвертый гонщики – еще через десять дней.

Феерический успех пробега Пекин – Париж принес «Итале» мгновенную международную славу и обеспечил крупными заказами. Именно эта машина стала первой, появившейся в гараже папы

римского. От спорткаров «Итала» перешла к большим 6-цилиндровым автомобилям, объемы двигателей которых поражали воображение – 11 и 13 л. В 1911-м «Итала» продала 720 автомобилей. Но после Первой мировой спрос на большие автомобили в Италии упал, из-за чего фирма была вынуждена пригласить инженера Джулио-Чезаре Каппу; разработанные им модели смогли продержать компанию на плаву до 1929 года, когда «Итала» была куплена фирмой по производству грузовиков «Officine Metallurgiche di Tortona».

Что касается легендарной «Италы» 1907 года, то она не только бережно хранится в туринском музее, но и дважды повторяла свое собственное достижение: в 1989-м машина прошла по маршруту Пекин – Париж после реставрации, а в 2007-м – в честь векового юбилея знаменитого автопробега. А в ноябре 2015 года памятник автомобилю «Итала» был открыт в России, в городе Киров. Металлическая модель «Италы» в натуральную величину установлена на Спасской улице в память о том, что маршрут «ралли века» пролегал и через Вятскую губернию.

«Ford T» (США, 1908–1927)

К 1908 году автомобильная компания «Ford Motor Company» была одной из многочисленных американских автофирм. Ее основателем и владельцем был сын иммигрантов из Ирландии Генри Форд, родившийся в 1863 году. До 16-летнего возраста Генри жил на ферме родителей, а потом уехал в ближайший город – Детройт, где устроился на работу инженером-механиком в компанию Эдисона. Когда Форду было тридцать лет, он создал первый автомобиль собственной конструкции. Однако до создания своей фирмы было еще далеко. Только в 1903 году, получив от инвесторов 28 тысяч долларов, Форд смог основать свое производство. Первая модель фирмы, «Ford A», выпускалась в течение года, всего было произведено 1750 машин. Причем к началу ее выпуска практически все полученные от инвесторов средства были уже потрачены – на счетах фирмы оставалось 223 доллара. Параллельно с «A» выпускалась ее улучшенная версия «B» (800 машин). Это были достаточно скромные автомобили, далеко не самые современные по виду и конструкции для начала XX века.

В 1905 году «Форд» попробовал осовременить продукцию, запустив в производство «Ford F». Но высокая цена – 2000 долларов – отпугнула покупателей, да и внешним видом машина не блистала, и в итоге через год производство остановили, выпустив тысячу авто. Первой по-настоящему успешной фордовской машиной стала недорогая и простая модель «N». Она стоила 500 долларов, и за два года фирме удалось продать 7000 машин, что было уже серьезным успехом. Развивая успех, компания выпустила улучшенные версии этой модели – «R» и «S».

Однако Генри Форд был недоволен этими результатами. По его мысли, его фирма должна была выпустить на рынок автомобиль, который смог бы переломить ситуацию в пользу «Форда» раз и навсегда, стать олицетворением американского автомобиля как такового. С этой целью был проведен серьезный анализ плюсов и минусов всех предыдущих моделей, и 27 сентября 1908 года в

Детройте началось производство модели «Т», которой было суждено стать одной из самых грандиозных легенд автомобилестроения.

Ее конструктором стал Гарольд Уиллс, в то время главный инженер фирмы, по образованию металлург. Он родился в 1878 году, к Форду пришел в 22-летнем возрасте и внес весомый вклад в развитие фирмы, в том числе разработал ее классический логотип, сохранившийся по сей день. Но главным его достижением стал «Форд Т». В этой модели сошлись воедино все достоинства, которые мог предложить недорогой автомобиль начала XX века. Машина была очень простой по конструкции и в то же время не упрощенной, не примитивной, не миниатюрной на фоне других. В отличие от европейских машин она предназначалась для эксплуатации в стране как с хорошими, так и с плохими дорогами, была надежной и несложной в эксплуатации: ее, что называется, было трудно поломать даже при желании. Четырехцилиндровый двигатель развивал 24 л.с. – по тем временам не много, но и не мало. Небольшая масса (менее 660 кг) и большой дорожный просвет делали модель «Т» вполне пригодной не только для «штатской» жизни, но и для армейской службы.

Дизайн автомобиля тоже был вполне привлекателен – во всяком случае, гораздо привлекательнее ранних «фордов». Машина предлагалась с разными кузовами, строилась и как грузовик (версия «ТТ»). Кроме того, модель «Т» была очень недорогой – и постоянно дешевела. Ее первые версии в 1908 году стоили 825 долларов, а последние – уже 350. В то же время конкуренты держали цены на аналогичные модели на уровне тысячи долларов. Учитывая, что средняя зарплата в США равнялась 50 долларам в месяц, «Форд Т» могли позволить себе даже весьма небогатые семьи.

Революционной стала и схема производства «Форда Т»: с 15 августа 1913 года эта машина собиралась на конвейере. Если на ручную сборку одного экземпляра автомобиля уходило 12 часов 48 минут, то при конвейерной сборке – менее двух часов. Такая схема привела к невиданным ранее темпам производства: в 1923-м на «Форде» ежедневно выпускалось 10 тысяч автомобилей. О таких масштабах еще десять лет назад большинство автопроизводителей даже не мечтало.

Благодаря наличию массы плюсов машина очень быстро завоевала прочные симпатии и любовь публики. Особенно полюбили маленькие

«форды» коммивояжеры. В народе машина получила ласковое прозвище «Tin Lizzy» – «Жестяная Лиззи». Дело в том, что «Лиззи» было популярной кличкой для лошадей, и тем самым американцы подчеркивали, что «Форд Т» стал для них полноценной заменой рабочей лошадки. Именно с этой машины началась международная репутация США как великой автомобильной державы, страны, где машина – не роскошь, а необходимый атрибут повседневной жизни. Успех модели «Т» был настолько велик, что с 1909 года фирма «Форд» выпускала только ее, отказавшись от других моделей.

Производство автомобиля, который стал символом Америки, продолжалось рекордный срок – до 1927 года. За это время модель «Т» неоднократно улучшалась, но не теряла уважения и любви среди покупателей. Ее высоко ценили и в других странах. И даже в 1927-м, когда с конвейера сходили последние «жестяные Лиззи», они не выглядели старомодно. Всего было выпущено 15 007 033 автомобиля этой модели. Это далеко не самая поражающая воображение цифра (есть автомобили, количество продаж которых превысило 50 миллионов), но для первой половины XX столетия это был безусловный и весьма впечатляющий рекорд.



С простого и надежного «Ford T» началась автомобилизация Америки

Со временем авторитет «Форда Т» только укрепился. Машина неоднократно возглавляла рейтинги «Великих автомобилей», «Машин, изменивших мир». 18 декабря 1999 года в Лас-Вегасе именно «Форд Т» был торжественно объявлен «автомобилем века».

А его создатель Генри Форд руководил компанией, носящей его имя, до 1945 года. Тогда во главе фирмы встал его внук, Генри Форд II. Великий конструктор и бизнесмен, «посадивший Америку на колеса», ушел из жизни в 1947-м на восемьдесят третьем году жизни. Что же касается непосредственного творца модели «Т» Гарольда Уиллса, то он попытался основать собственную автомобильную фирму, но в 1921–1923 годах смог выпустить лишь немногим более четырех тысяч «уиллсов».

«Peugeot BP1 Bebe» (Франция, 1912–1916)

У французской автомобильной компании «Peugeot» была богатая и сложная история, восходящая к XVIII столетию. В XIX веке марка «Пежо» была отлично известна таким разным категориям потребителей, как велосипедисты, любители кофе и плотники, ведь «Пежо» с одинаковым успехом выпускал и велосипеды, и кофемолки, и столярный инструмент, причем все это было дорогим и высококачественным.

В конце века фирмой «Les Fils de Peugeot Frères» управляли двоюродные братья Пежо, Арман и Этьен. Арман родился в 1849 году и получил прекрасное инженерное образование, окончив парижскую «Ecole Centrale». Именно его талант и интерес ко всему новому заставлял компанию двигаться вперед, осваивать новые технологии и прежде неизведанные сферы бизнеса. Первый автомобиль Арман Пежо построил под впечатлением от знакомства с Готтлибом Даймлером: машина 1889 года была паровой, что никакого удивления у публики не вызвало (на ранних стадиях автомобилестроения машины с бензиновыми двигателями примерно на равных конкурировали с паровыми и электромобилями). Но уже вторая модель 1890 года была с двигателем внутреннего сгорания марки «Panhard-Levassor», построенным по лицензии Даймлера. Почувствовав, что именно автомобили смогут стать «звездным билетом» фирмы, Арман предложил кузену расширить производство, но Этьен не хотел рисковать финансами. В итоге Арман покинул «Les Fils de Peugeot Frères» и основал собственную компанию – «Société Anonyme des Automobiles Peugeot». Вновь братья объединили усилия только в 1910-м.

С середины 1890-х марка приобрела широкую известность во Франции благодаря участию в автогонках: так, в первой, по маршруту Париж – Руан, «пежо» заняли второе, третье и пятое места. В 1899 году фирма продала 300 своих машин – вдесятеро больше, чем за семь лет до того; это была четверть всех проданных во Франции автомобилей всех марок. Успех был так велик, что племянники

Армана, Жюль, Пьер и Робер, основали собственную компанию «Lion-Peugeot» и на протяжении шести лет небезуспешно пытались конкурировать с дядей, перетянув на себя часть его славы.



«Peugeot BP1» казался игрушкой, но это был вполне полноценный и весьма современный автомобиль конструкции Этторе Бугатти

Именно эта фирма в 1905 году представила на Парижском автосалоне автомобиль модели 69, получивший за маленькие размеры прозвище «Bebe» – «малыш, младенец». Машину отличали такие технические новинки, как карданный вал, реечный рулевой механизм и изобретение Армана Пежо – амортизаторы. «Бебе» пользовался большим коммерческим успехом (за год было продано 400 машин – 80 % всего объема продаж), экспортировался в Великобританию, и после объединения «Лион-Пежо» с «Пежо» было решено повторить его схему. В качестве конструктора Арман Пежо пригласил человека «со стороны» – молодого, но уже известного итальянского инженера и

гонщика Этторе Бугатти, чья собственная фирма только набирала обороты.

Несмотря на то что уже первые две машины, построенные Бугатти, обратили на себя внимание и создали ему репутацию интересного конструктора, его первым классическим произведением стал именно «Пежо Бебе» (официально модель называлась BP1). Внешне он напоминал обычный автомобиль, только сильно уменьшенный в размерах. Но, несмотря на миниатюрность, «Бебе» вовсе не был примитивом, напротив, его конструкция была прогрессивной и довольно сложной. Небольшой 4-цилиндровый двигатель, поршни которого были размером с яйцо, развивал мощность 10 л.с., что было вполне достаточно для легкого (350 кг) авто. Максимальная скорость составляла 60 км/ч. В своем классе «Бебе» побеждал и в гонках.

Маленькая симпатичная машинка, дебютировавшая осенью 1912-го, быстро завоевала симпатии публики. В 1913–1916 годах было выпущено 3095 экземпляров этого автомобиля. Один из них хранится в Политехническом музее в Москве. Согласно легенде, это тот самый «Бебе», на котором учился водить великий князь Алексей Николаевич, наследник русского трона. Но это всего лишь легенда – великокняжеский «пежо» погиб в блокадном Ленинграде в 1942-м. А единственный в России «Бебе» был отреставрирован только в 1960-х. Эта машина стала в СССР настоящей кинозвездой – она снималась во множестве фильмов.

Создатель «Бебе» Этторе Бугатти вписал свое имя в историю автомобилестроения как автор множества машин, ставших произведениями искусства, и с ним мы еще встретимся на страницах этой книги. А Арман Пежо ушел из жизни в феврале 1915 года. За два года до смерти он оставил руководство фирмой. На тот момент «Пежо» была крупнейшей автомобильной компанией Франции и выпускала 10 тысяч машин в год.

«Hispano-Suiza H6» (Испания/Франция, 1919–1922)

Прародителем этой легендарной марки была барселонская фабрика «La Cuadra», владелец которой, отставной адмирал Эмилио де ла Куадра, строил небольшие городские электробусы и легковые электромобили, но стремился наладить выпуск автомобилей с двигателями внутреннего сгорания. На его счастье, в 1898 году компаньон де ла Куадры, Карлос Велино, вспомнил о своем однокурснике – 20-летнем швейцарском инженере Марке Биркигте, недавно окончившим женевскую Механическую школу. Биркигт заразил Куадру уверенностью в том, что в короткий срок им удастся построить уникальный автомобиль, который прославит Испанию. Однако поначалу этот прогноз не оправдался – до конца 1903 года фирма построила всего шесть машин, после чего разочарованный Куадра продал свою компанию финансисту Хуану Кастро, а Биркигт временно вернулся в Швейцарию. Однако Кастро предложил ему продолжить работу, и Биркигт вернулся. Под маркой «Castro» он создал две новые легковые модели, но и они не оправдали возлагаемых на нее надежд, хотя обе были поистине уникальными – вместо цепной передачи на них был применен карданный вал. Впрочем, новые владельцы предприятия, Франсиско Сейо и Дамиано Матеу, верили в молодого швейцарца и были готовы дать ему третий шанс. Более того, основанную в июне 1904 года фирму назвали «La Hispano-Suiza Fabrica de Automoviles S.A.», то есть «Испано-швейцарская автомобильная фабрика». Биркигт стал на ней и директором, и генеральным конструктором и получил право патентовать свои изобретения, что приносило ему процент от продажи каждой машины.

В 1905-м первые «испано-сюизы», которые, в сущности, были вариациями на тему машин «кастро», дебютировали на Мадридском автосалоне. Но успех к марке пришел не в родной Испании, а во Франции. Более того, модели 20/24CV и 35/40CV, выставленные на Парижском автосалоне 1906 года, начали по лицензии выпускаться в Швейцарии – сначала под маркой SAG, а затем как «Pic-Pic».

До Первой мировой войны «испано-сюиза» успешно работала в самых разных ценовых сегментах, предлагая публике как небольшие доступные модели, так и 6-цилиндровые 40/50 и 60/75, и автобусы. На рубеже 1900-х и 1910-х фирма завоевала солидную репутацию в автогонках, благодаря чему спрос на машины во Франции, и без того стабильный, сильно возрос. Новый завод тоже было решено построить во Франции, в городке Леваллуа-Перре. Но одновременно производство продолжили и в Испании, так что «испано-швейцарская» стала уникальной маркой – испано-французской. Причем в Испании и Франции одни и те же модели носили разные обозначения, например T15 и 45CV. В дальнейшем на испанских заводах собирали более простые модели «испано-сюиз», а на французских – элитные флагманы фирмы.



Изысканные автомобили «Hispano-Suiza» производились во Франции и Испании

Наиболее удачной моделью до Первой мировой войны стала T15 – легкая спортивная машина, чей 64-сильный мотор разгонял ее до 120 км/ч. Одну из таких машин королева Испании Виктория подарила своему мужу, королю Альфонсо XIII. Молодой, увлекавшийся автогонками король начал покровительствовать фирме (в его гараже стояли тридцать «испано-сюиз»), а вскоре за рулем подаренной женой T15 выиграл гонку Сан-Себастьян – Мадрид. После этого машина получила наименование «Alfonso XIII». Это был первый в мире серийный спортивный автомобиль, выпуск которого продолжался до 1920 года. Машина была хорошо известна и популярна и в России, более того, накануне Первой мировой войны рассматривалась возможность выпуска ее по лицензии в Риге, на заводе «Руссо-Балт».

Во время Первой мировой «Испано-Сюиза» открыла еще одну золотую жилу – производство авиадвигателей. Мощные и одновременно легкие V-образные 8-цилиндровые моторы HS8, построенные Биркигтом, стояли на самолетах стран Антанты, бронекатерах, артиллерийских тягачах; по лицензии их выпускали в США, Великобритании, Италии, России и Японии. Также в годы войны на свет родилась фирменная эмблема «Испано-Сюизы» – фигурка аиста на капоте. Это был символ эскадрильи друга Биркигта, французского аса Жоржа Гимене, летавшего на оснащенном двигателем «Испано-Сюиза» истребителе SPAD. После того как Гимене пропал без вести в небе Бельгии, скульптор Франсуа Бузен вылепил в память о нем статуэтку аиста «Cicogne Volante», которая с тех пор украшала радиатор каждого автомобиля этой марки.

Своеобразным символом возвращения «Испано-Сюизы» к мирному времени стала премьера на Парижском автосалоне 1919 года модели H6 (в Испании она называлась T46), которая потрясла публику как обилием технических новинок, так и роскошью. Рядный 6-цилиндровый двигатель мощностью 135 л.с., делавший машину намного длиннее предыдущих моделей, был вариацией на тему авиамотора и производился из алюминиевого сплава; он поражал своей исключительно тихой и плавной работой, которая достигалась благодаря зеркальной полировке стенок цилиндров и поршней. Машину оснащали системой автоматического контроля свечей и регулировки карбюратора, тормозами с сервоприводом на всех колесах

(их конструкция была настолько совершенной, что лицензию на выпуск тормозов приобрел «Rolls-Royce»). Альфонсо XIII заметил, что в мире есть и другие дорогие машины, но они по сравнению с H6 просто грузовики. Этому было свое объяснение, ведь на модели H6 стояла такая ошеломляющая новинка, как усилитель руля. Несмотря на большую массу – около двух тонн – машина разгонялась до 137 километров в час.

Поначалу потенциальных покупателей «Испано-Сюизы» отталкивала высокая цена – только шасси стоило на треть дороже готового «Rolls-Royce Silver Ghost». Во Франции, к примеру, за него нужно было выложить 120 тысяч франков (за эти деньги можно было купить два лимузина «Renault 40CV» и еще осталось бы). В 1920 году удалось продать только 20 машин, но уже год спустя продажи возросли почти в 13 раз. Кузов покупатели заказывали отдельно, по своему вкусу, и они никогда не повторяли друг друга. Иногда владельцы приобретали сразу два кузова – на зиму и на лето. Настоящими шедеврами, выполненными вручную, были кузова «испано-сюиз», выполненные в кузовных ателье «Kellner», «Saoutchik», «Belvalette», «Weymann», «Hibbard & Darrin», «Chapron».

В 1920-х годах «испано-сюизы» имели репутацию «короля автомобилей и автомобиля королей». На них ездили монархи Швеции, Румынии, Монако, Египта, Афганистана, Ирана, Японии и, конечно, Испании. Такие машины стояли в гаражах разнообразных знаменитостей – от Пабло Пикассо и Альберта Эйнштейна до Коко Шанель. Один автомобиль этой марки попал даже в СССР, где им пользовался глава ОГПУ Вячеслав Менжинский.

Несмотря на люксовый статус модели H6, она успешно выступала и в автогонках. Специальная версия «Boulogne» установила восемь международных рекордов. В 1928-м «испано-сюиза» выиграла гонку в Индианаполисе у самого быстроходного американского спорткара «Stutz Black Hawk». С годами выяснилось еще одно превосходное качество модели H6 – ее потрясающая надежность. Были известны экземпляры, прошедшие миллион километров без капитального ремонта.

Вслед за моделью H6 фирма представила две ее достойных наследницы – модели H6B и H6C. Они были оснащены еще более мощными двигателями. «Испано-Сюиза-H6B» в 1926–1929 годах по

лицензии выпускалась в Чехословакии под маркой «Skoda-Hispano-Suiza» (кстати, это была первая машина с названием «шкода»). Всего было собрано 2614 машин семейства H6, в том числе 50 чехословацких.

Звездным часом «испано-сюизы» были «ревущие 1920-е», десятилетие, когда Европа приходила в себя после мировой войны. Мировой экономический кризис и катастрофическое падение спроса на суперэлитные машины вынудил компанию искать новые рынки сбыта. Последним успехом стала 12-цилиндровая модель 12 54/220CV (или, по испанской классификации, T68), двигатель которой развивал 220 л.с.; таких машин собрали всего сто две. Однако окончательный удар по «испано-сюизе» нанесла перемена политической конъюнктуры – революция, бегство из страны покровителя компании Альфонсо XIII, гражданская война, приход к власти Франко. В 1938-м закрылись заводы фирмы на территории Франции, а испанские предприятия сосредоточились на выпуске продукции, имевшей спрос, – авиамоторов и военных грузовиков. Последние испанские легковые «испано-сюизы» модели T60 сошли с конвейера в 1943-м. Попытка возродить марку во Франции была предпринята в 1947-м, но построенный прототип тогда не удовлетворил Мориса Биркигта, и в итоге французскую часть «Испано-Сюизы» поглотила корпорация SNECMA, занимающаяся аэрокосмическими технологиями. А испанские заводы, перешедшие под контроль государства, переключились на выпуск грузовиков «Pegaso».

Морис Биркигт, занимавшийся в старости производством авиационных пушек, шасси для самолетов и судовых дизелей, закончил свои дни в родной Швейцарии в 1953 году, ненадолго пережив собственное детище – фирму, которой он отдал всю жизнь. Попытки возродить бренд «Испано-Сюиза» были предприняты в 2001–2003 и 2010 годах. Но элитным спортивным концепт-карам, представленным под этой маркой, не удалось возродить былую славу легендарной испано-французской марки.

«Austin Seven» (Великобритания, 1922–1939)

Британская автомобильная промышленность возникла благодаря «вдохновению», полученному в Германии и Франции, и развивалась очень быстрыми темпами. Уже к началу Первой мировой войны английские автомобили были отлично известны во всем мире благодаря высокому качеству сборки и отчетливому спортивному духу, в котором были выдержаны даже самые престижные модели. При этом британские машины в сравнении с континентальными всегда были консервативны, основательны, ориентированы на солидных покупателей. Идея «народного автомобиля» долго не находила в английском обществе поддержки.

С этим предубеждением решил покончить инженер Герберт Остин, занимавшийся автомобилестроением еще с конца XIX столетия. Его биография была весьма нестандартной. Он родился в семье крестьянина в 1866 году и в возрасте 18 лет переехал в Австралию, где работал в фирме Фредерика Уолсли, занимавшейся производством оборудования для стрижки овец. В 1893-м Уолсли и Остин вместе вернулись на родину с целью расширения этого бизнеса. Но поскольку стрижка овец – дело сезонное, оба задумались над производством, которое не зависело бы от времени года. Так компаньоны решили собирать велосипеды. За вдохновением Остин отправился во Францию, где должен был присмотреть модную модель и приобрести лицензию на ее производство. Но получилось иначе: Герберт увидел автомобиль марки «Bollette» и загорелся идеей постройки собственной машины. В 1895–1896 годах он создал три образца самодвижущихся экипажей. Однако руководство фирмы «Уолсли» идею не поддержало. В итоге пришлось пойти кружным путем: в 1901-м инвестиционная компания «Vickers» купила у Остина патент на его автомобили, а тот основал в Бирмингеме отдельное предприятие «Wolseley Motors». Эта марка существовала на британском рынке до 1976 года.

Однако Остин стремился к тому, чтобы увековечить собственное имя, и после окончания пятилетнего контракта на одолженные 7750 фунтов стерлингов основал фирму «Austin Motors Company». Ее дела

пошли хорошо: если в год основания удалось выпустить всего 31 машину, то семь лет спустя – уже полторы тысячи. К 1914 году фирма «Остин» подошла в статусе одной из ведущих британских автомобильных фирм, производивших дорогие солидные машины, а также коммерческие и медицинские фургоны. Первая мировая многократно упрочила ее положение: «Остин» выполнял правительственные заказы на изготовление грузовиков, орудий, аэропланов, прожекторов, боеприпасов. В русской армии были отлично известны бронеавтомобили этой марки. В 1917-м за заслуги перед Великобританией Герберт Остин был возведен в рыцари-командоры ордена Британской империи.

Однако в первые же послевоенные годы фирму накрыл кризис. Армейские заказы резко сократились, аристократы были не готовы платить за дорогие машины столько же, сколько до войны, а бедняки приобретали разве что циклокары – примитивные деревянные мотоколяски с мотоциклетными двигателями. Дошло до того, что на «Остине» было введено внешнее управление: Герберт Остин хоть и остался у руля, но права решающего голоса получили также производственный директор Карл Энгельбах и финансовый директор Эрнест Пайтон. Но именно Герберт Остин принял судьбоносное решение – переориентировать компанию на выпуск максимально простых и доступных машин для народа, но не циклокаров, а полноценных автомобилей. Коллеги не поддержали его, но Остин был уверен, что идея вернет фирме успех. Его главным помощником в работе стал молодой инженер Стэнли Эдж.

По мысли Остина, на новую модель нужно было устанавливать двухцилиндровый мотор. Но Эдж настоял на том, что машине нужны четыре цилиндра. Этот двигатель, оснащенный алюминиевым картером и чугунным блоком цилиндров, развивал 7 л.с. Амортизаторов на машине не было. Тормоза действовали только на задние колеса, для передних был отдельный ручной тормоз. Рама была максимально простой – ее лонжероны были прямыми, что удешевляло штамповку. Автомобиль получил очень легким, он весил всего 360 кг. А его внешность была вполне оригинальной и узнаваемой, «остин» не копировал ни «Форд Т», ни «Пежо Бебе».



Народная машина из Великобритании – «Austin Seven»

В июле 1922 года первые прототипы были представлены публике и произвели на нее неплохое впечатление. На протяжении 1923-го фирме удалось выпустить порядка 2500 автомобилей, но в дальнейшем успех стал нарастать. К концу десятилетия «Остин Севен» уже прочно завоевал славу самого популярного автомобиля Британии. Именно эта машина стала для англичан тем же, чем «Форд Т» для американцев. Не последнюю роль в этом сыграл введенный в 1921-м налог на объем двигателя – полфунта стерлингов за кубический дюйм. Маленький «Остин», объем мотора которого был меньше литра, оказался очень выгодным в этом смысле: к примеру, владельцы «Фордов Т» в Англии вынуждены были платить за свои авто втрое больше. А стоила базовая модификация всего 140 фунтов стерлингов.

Экономическая выгодность «семерки» привела к тому, что популярность этой машины быстро распространилась на весь мир.

Более того, лицензию на его производство начали покупать другие страны. В Германии ее делали две компании: сначала «Dixi», выпустившая модель DA1, а потом и BMW, которая приобрела фирму «Dixi» (это был первый автомобиль марки BMW). Во Франции «остин» можно было купить под маркой «Rosengart LR2». Очень похож на «остин» был и японский «Datsun 11» (правда, их выпустили всего 150 штук). Австралийская фирма «Holden» ввозила в страну шасси «остинов» и устанавливала на них собственные кузова. Появилась даже фирма «American Austin», которая в 1930–1934 годах предлагала спортивные вариации «Остин Севен» для американского рынка.

С годами «Остин Севен» постоянно совершенствовался. Мощность двигателя возросла до 10 л.с., увеличилась колесная база, появились электрический стартер, четырехступенчатая коробка передач. Машина предлагалась с множеством кузовов – седан, купе, кабриолет. Эти кузова следовали автомобильной моде, так что «Остин Севен» конца 1930-х уже мало напоминал себя десятилетней давности. К тому же «остин» можно было купить в исполнении других компаний, которые добавляли хорошо знакомому автомобилю уникального шарма и фактически делали из него самостоятельную модель. Так, кузовная фирма «Gordon England» предлагала спортивные машины «Sports» и «Brookland Super Sports», а «Swallow Sidecar» – «Austin Seven Swallow Saloon» с модной округлой задней частью кузова; затем эта фирма переименовалась в SS, а в 1945 году – в «Jaguar». В первой половине 1920-х «остины» с успехом выступали и в автогонках, что придавало им дополнительную узнаваемость.

«Большой автомобиль в миниатюре», как рекламировался маленький «остин», он же «Chummy» («Общительный»), как звали его в народе, выпускался до 1939 года. Под его знаком прошли два десятилетия английской жизни. Было выпущено 290 тысяч этих симпатичных машин, которые оказали огромное влияние на автомобильную культуру не только своей, но и других стран. Именно благодаря этой модели к концу 1930-х фирма «Остин» была крупнейшим производителем автомобилей Великобритании.

Что касается Герберта Остина, то в 1918–1924 годах он был членом британского парламента, а в 1936-м за свои заслуги был пожалован

баронским титулом. Скончался классик британского автомобилестроения в 1941 году.

«Lancia Lambda» (Италия, 1922–1931)

Виченцо Лянча, сын успешного торговца консервами из Турина, родившийся в 1881 году, планировал стать юристом, но куда больше его интересовала техника. Тем более что его отец сдавал помещение братьям Чейрано, занимавшимся сборкой велосипедов. Виченцо познакомился с братьями и вскоре благодаря природной технической сметке и фантазии стал их полноправным партнером. Ему доверили бухгалтерию компании, но фактически он на равных с братьями Чейрано и их компаньоном Аристидом Фацциоли занялся созданием собственного автомобиля.

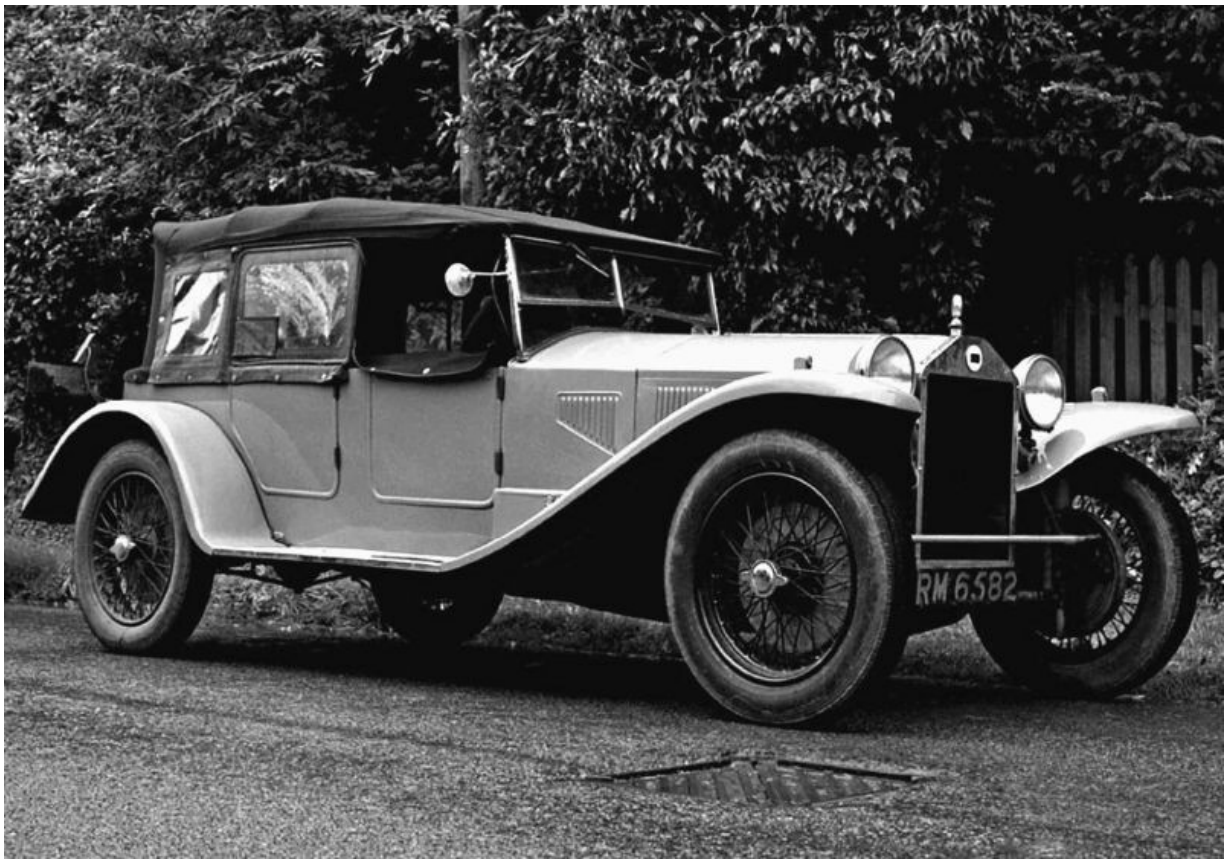
Машина марки «Welleys» получилась удачной, и в 1899 году лицензию на ее выпуск, а заодно и мастерскую, где собрали первый образец, купил Джованни Аньелли, чья фирма FIAT набирала обороты. Заодно Аньелли забрал к себе и 18-летнего Лянчу. Его должность звучала как «главный инспектор», а в обязанности входили ходовые испытания новых машин. На практике это означало, что именно Виченцо Лянча выводил новенькие «фиаты» на старты гонок. В 1900–1906 годах он добился нескольких призовых мест на крупных соревнованиях, хотя в круг великих гонщиков той эпохи так и не попал. Однако в душе молодой автомобилист мечтал о собственном производстве.

29 ноября 1906 года Лянча и его друг Клаудио Фоджольин вместе ушли с ФИАТа и на 100 тысяч лир основали собственную фирму, которой дали фамилию Виченцо. Первой машине присвоили имя «Alfa», и с тех пор названия моделей «лянчи» в честь букв греческого алфавита стали традиционными. На Туринском автосалоне 1908 года «Lancia Alfa» вызвала восторг публики. Автомобиль получился легким, скоростным и элегантным, типично «итальянским» по духу. Успех пришел сразу же, и дальнейшие модели – «Beta», «Gamma», «Theta», «Delta», «Epsilon», «Eta» – только закрепляли его. Эти машины впечатляли автомобилистов и качеством, и внешним видом, и обилием технических новинок: отлитым как одна деталь блоком цилиндров, электростартером, сухим однодисковым сцеплением.

В 1919 году Виченцо Лянча управлял машиной, в которой сидела его мать. На горной дороге из-за тряски внезапно лопнула рессора передней подвески, и автомобиль покатился к обрыву. Только мастерство опытного гонщика спасло его самого и его мать от гибели. Это происшествие заставило Лянчу задуматься над принципиально новой конструкцией подвески. По его заказу инженер Баттисто Фальчетта разработал четырнадцать ее вариантов, и в итоге Лянча остановился на подвеске свечного типа. Идею нового кузова Лянче тоже подсказала прогулка, только по водной поверхности. Катаясь на яхте по озеру Комо, он попал в шторм и обратил внимание на то, как устойчиво держится на поверхности его яхта. Объединив эти новации воедино, Лянча получил принципиально иной, не похожий на все, что выпускалось в начале 1920-х, автомобиль – с первым в мире несущим кузовом, мощными барабанными тормозами на всех колесах, V-образным двигателем, независимой подвеской передних колес.

Конечно, запускать буквально наполненный феерическими новинками автомобиль в серию, тем более в нестабильном для Италии начале 1920-х, было довольно серьезным риском. Но расчет Лянчи оправдался. Именно новая модель, получившая название «Lambda», стала для «Лянчи» настоящим прорывом, произвела сенсацию на Парижском автосалоне 1922 года и вывела фирму в элиту мирового автомобилестроения.

Внешне «Лямбда» приковывала к себе внимание необычно низкой, «хищной» посадкой, подчеркивавшей спортивный характер машины, – автомобиль буквально «стелился» по дороге. Кузов благодаря полукруглым дверцам вызывал ассоциации отчасти с аэропланом, отчасти с торпедным катером. Безусловными плюсами «Лямбды» были отличная управляемость, плавность хода, мощные надежные тормоза, хорошая динамика, низкая масса (меньше 800 кг). Двигатель машины развивал 49 л.с., скорость составляла 113 км/ч. Для тех лет это было серьезным достижением, и спортивные версии «Лямбды» в вариации кузовного ателье «Zagato» в 1927/28 годах успешно выступали в гонках.



«Lancia Lambda» стала первым в мире автомобилем с несущим кузовом

К минусам можно было отнести чрезмерную сложность двигателя и скромный выбор кузовов: сначала «Лямбду» можно было купить только в виде четырехдверного фаэтона и такого же седана. Однако фирма чутко реагировала на критику: автомобиль постоянно совершенствовался. Так, с 1926 года можно было купить удлиненную «Лямбду», в том же году мощность повысилась до 59 л.с., с 1928-го – до 69 л.с. Эти улучшения компания подавала как «серии», и всего было выпущено восемь серий модели «Лямбда».

Производство одного из самых передовых автомобилей XX века продолжалось с 1922 по 1931 год. Всего с конвейера сошло 13 тысяч «Лямбд», больше всего 7-й (3100 экземпляров) и 8-й (3903) серий. Но и последующие модели «лянчи» – «Dilambda», «Astura» и «Artena», с которыми компания вступила в 1930-х, – фактически были прямым развитием идей этой машины.

Виченцо Лянча ушел из жизни в 1937 году. Этот итальянский конструктор-самоучка навсегда вписал свое имя в историю мирового

автомобилестроения, и лучшим его творением по-прежнему считается легендарная «Лямбда».

«Tatra 11» (Чехословакия, 1923–1927)

История автомобильной компании «Tatra» восходит к 1850 году, когда в австрийском городке Нессельсдорф местный каретник Игнац Шустала основал небольшую мастерскую по выпуску пролеток и саней. Предприятие развивалось весьма успешно, имело множество филиалов не только в Австрии, но и в Германии и России и выпускало 1200 экипажей в год. С начала 1880-х фирма строила также железнодорожные вагоны для перевозки угля и мебели, а в 1897-м выпустила первый собственный автомобиль – солидный и представительный «Nesselsdorfer President», оснащенный 7-сильным немецким двигателем. Год спустя компания построила первый грузовик, и во время Первой мировой войны именно их производство являлось для фирмы приоритетом.

После того как в 1918 году Австро-Венгерская империя распалась на несколько государств, Нессельсдорф оказался на территории Чехословацкой республики и был переименован в Копршивнице. Чешское название взял себе и завод: с 1919 года его продукция несла марку «Tatra» (Татрами называются расположенные в Чехии горы). Это произошло после того, как новая легковая модель U прекрасно показала себя на сложной горной дороге в Высоких Татрах. Первым автомобилем под маркой «Tatra» стал четырехтонный грузовик модели TL4.

С 1921 года главным инженером-конструктором «Татры» был Ганс Ледвинка. Уроженец венского пригорода, он работал на фирме «Нессельсдорфер» еще в юности, в 19-летнем возрасте принимал участие в создании модели «Президент», но в 1916-м покинул фирму из-за разногласий с директором и некоторое время трудился на австрийской компании «Steyr». Но в конце концов Ледвинка решил вернуться в Чехословакию. Завод в Копршивнице был полностью реконструирован, и фирме срочно нужна была новая модель, которая завоевала бы успех у широкой публики.

Ледвинка решительно предложил сделать ставку на два фактора – дешевизну и простоту. Страна только-только восстанавливалась после войны, лишних денег у людей не было, а значит, автомобиль должен

быть максимально доступен и несложен в обслуживании. Кроме того, на его базе должны производиться и грузопассажирские варианты. Желание сделать максимально простую машину привело конструктора к поистине революционному решению. Рама новой «татры» представляла собой трубу диаметром 110 мм, к одной стороне которой крепился двигатель, а к другой – главная передача. Подвеска всех колес была независимой. Двухцилиндровый двигатель развивал 12 л.с. и разгонял машину до 70 км/ч. Тормоза действовали только на задние колеса, а масса машины составила всего 680 кг.



Конструкцию «Tatra 11» отличали простота и новаторство

Схема Ледвинки была настолько свежей и оригинальной, что сначала ее попросту никто не понял, и конструктору стоило немалых усилий убедить коллег в том, что попробовать стоит. Результат превзошел все ожидания – вышедшая на рынок в 1923 году «Татра 11» произвела фурор. Потребителям нравилось в этой машине буквально все – необычно мягкий ход, проходимость, надежность, простота,

широкая гамма предлагаемых кузовов (фаэтон, кабриолет, седан, купе) и даже своеобразная внешность, чем-то напоминавшая французские «рено» (на ранних «татрах» был такой же «утиный нос»). В первые же годы машина завоевала и высокую спортивную репутацию: побеждала в Италии на гонках «Targa Florio», в Германии, Польше, а в 1925-м выиграла грандиозный автопробег Ленинград – Тбилиси – Москва, чем вдохновила Константина Шарапова на создание первой советской малолитражки НАМИ-1.

«Татра 11» стала родоначальником большой серии автомобилей, которые в общем являлись ее модификациями. Так, «Татра 13» была однотонным грузовичком на базе легковушки, а «Татра 26» – армейской трехосной машиной. Кроме того, выпускались пожарные и санитарные автомобили, коммерческие фургоны, пикапы и многое другое.

Успех «Татры 11» был так велик, что эта серия, пройдя через многократные улучшения, задержалась на конвейере чехословацкой компании на долгие годы. В 1926-м появились «Татра 12» с тормозами на всех колесах и «Татра 30», в 1931-м – «Татра 52», «Татра 54» и «Татра 57». Они были снабжены более мощными двигателями и современными кузовами, но по внешности всех этих машин сразу же узнавалась их родоначальница – «Татра 11». А любовь чехословацких водителей и пассажиров к этим машинам не проходила. В народе их прозвали «Hadimrska», то есть «прыткая, юркая». Последние «хадимршки» сошли с конвейера уже после Второй мировой, в 1949 году.

Первая успешная модель Ганса Ледвинки, «Татра 11», была выпущена в количестве 3847 экземпляров. Ее версии с тормозами на всех колесах «Татра 12» выпустили больше – 7222. Самой редкой моделью этого семейства считается «Татра 54», их сделали всего 486. А вот семейства 57 выпустили более 27 тысяч. Множество этих симпатичных машин сохранились по сей день и украшают собой автомобильные музеи в Чехии и других странах мира.

Создатель «Татры 11» Ганс Ледвинка продолжал работать на своем родном заводе и в дальнейшем. Поскольку в годы Второй мировой войны «Татра» не прекращала производство, конструктора обвинили в сотрудничестве с нацистами и приговорили к пяти годам тюрьмы.

После освобождения Ледвинка переехал в ФРГ и умер в Мюнхене в 1967 году.

«Isotta Fraschini Tipo 8A» (Италия, 1925–1931)

Как и многие другие итальянские автомобильные компании, «Изотта-Фраскини» имела семейные корни. Ее в 1900 году основали в Милане Виченцо Фраскини, двое его кузенов с той же фамилией Антонио и Оресте и Чезаре Изотта. Сначала фирма занималась импортом в Италию французских «рено», а в 1903 году представила собственную первую модель «Tipo 1902». «Изотта-Фраскини» решила сделать ставку на достижения в мире спорта и подготовила несколько внушительных гоночных автомобилей, чья мощность достигала 120 л.с. Именно «Изотта-Фраскини» начала оснащать все свои модели тормозами на всех колесах. К 1906 году фирма занимала уже второе место по объему выпуска автомобилей в стране – 300 машин в год, уступая только ФИАТу.

Годы Первой мировой войны компания пережила успешно благодаря стабильным заказам на военные грузовики, двигатели для кораблей и самолетов. А после войны решила обратиться к рынку дорогих легковых машин премиум-класса. Наработанный опыт в производстве мощных авиамоторов был положен в основу создания «Isotta Fraschini Tipo 8» (1919) – первого в мире автомобиля с рядным 8-цилиндровым двигателем мощностью 80 л.с. Хотя 8-цилиндровые моторы уже не были новинкой (их с 1914 года ставили на «кадиллаки», а «паккарды» с 1916-го имели и 12-цилиндровые), но все они были V-образными, восемь цилиндров в ряд впервые разместили именно итальянцы – точнее, конструктор Джустино Каттанео. Тем не менее внешне, по стилистике, «Изотта-Фраскини» напоминала именно американские, а не европейские автомобили. Это не было случайностью – фирма намеревалась покорить прежде всего богатый американский рынок, что ей в итоге блестяще удалось. Успех «восьмой модели» был очень велик (удалось выпустить 1980 машин), и в 1925 году на Лондонском автосалоне «Изотта-Фраскини» предложила его улучшенную версию – 8A.

Основная разница заключалась в двигателях. Модель 8A предлагалась с тремя версиями моторов – 115, 135 (модификация

Spinto) и 160 (Super Spinto) л.с. Двигатели были не только очень мощными, но и очень передовыми по конструкции. Они имели алюминиевые головку блока, картер и поршни, коленвал с десятью коренными подшипниками, один верхний распредвал с двумя клапанами на цилиндр, систему смазки под давлением и два карбюратора. Также машина оснащалась трехступенчатой коробкой передач (причем на третьей передаче можно было двигаться в диапазоне от 8 до 180 км/ч!), многодисковым сцеплением, барабанными тормозами на всех колесах. Автомобиль поражал огромной ценой – только шасси стоило 9750 долларов, а вместе с кузовом стоимость машины достигала 20 тысяч (с учетом инфляции в пересчете на современные цены – примерно 400 тысяч). Клиентам предлагалось два варианта шасси – с колесной базой 3404 мм и 3683 мм. Кузова для автомобилей фирмы преимущественно строила фирма «Castanga», с которой успешно конкурировали «S.A.L.A.», «Farina», «Touring» и «Fleetwood». У них можно было заказать практически любой кузов – седан, кабриолет, торпедо и т. п. Фактически каждый такой кузов был уникальным произведением искусства – недаром на американском рынке они продавались под слоганом «Двух одинаковых нет». Но преобладали лимузины, то есть закрытые кузова с перегородкой между водителем и пассажирами. Рядом с шофером помещалось специальное световое табло, на которое пассажиры могли транслировать несколько распоряжений – «Быстрее», «Медленнее», «Домой», «Налево», «Направо», «Разворот», «Остановка».

«Изотта-Фраскини 8А» визуально выглядели очень длинными – это и неудивительно, ведь половина длины машины приходилась на капот. Отличительным признаком фирменного стиля модели стала очень сложная в производстве решетка радиатора, состоявшая из стилизованных геометрических фигурок и цифр 8; наискось радиатор пересекала молния. На капоте помещалась серебряная фигурка римской богини победы Виктории. Ее изваял французский скульптор Франсуа Базен, также ставший автором эмблемы для одного из главных конкурентов «Изотта-Фраскини» – фирмы «Hispano-Suiza».

В середине 1920-х гг. роскошные, великолепно исполненные и очень мощные «итальянцы» «Изотта-Фраскини» по праву входили в первую тройку наиболее изысканных и престижных автомобилей мира. Особенно их любили в США – туда уходили две трети из всех

выпущенных машин. На модели 8А ездили король Италии Виктор-Эммануил III и премьер-министр Италии Бенито Муссолини, король Румынии Фердинанд, император Эфиопии Хайле-Селассие, шах Ирана Реза Пехлеви, папа римский Пий XI. «Изотту-Фраскини» покупали знаменитости – писатель Габриэле д'Аннунцио, медиамагнат Уильям Хёрст, звезды Голливуда Чарли Чаплин, Рудольф Валентино, Грета Гарбо, Глория Свенсон. Модель 8А встречалась даже в СССР: сохранилась фотография начала 1930-х, запечатлевшая председателя ВЦИК М. И. Калинина в этом автомобиле.



Мощные и роскошные: на «Isotta Fraschini» ездили миллионеры и кинозвезды

Всего с 1924 по 1931 год было выпущено 950 шасси «Изотта-Фраскини» модели 8А. Эти машины до сих пор очень высоко ценятся коллекционерами. Так, в 2014 году «Isotta Fraschini Tipo 8A Ramseier Cabriolet» – шасси 1924 года с кузовом ателье «Worfblauen» постройки 1932 года – была продана на аукционе за 1 287 200 евро.

Увы, модель 8A так и осталась звездным часом фирмы «Изотта-Фраскини». Мировой экономический кризис рубежа 1930-х сильно подкосил компанию. Выпуск улучшенной модели 8B положения спасти не мог – спрос на роскошные авто в мире рухнул. В 1933-м фирма сменила владельца и переориентировалась на производство двигателей и армейских грузовиков (причем они тоже выглядели весьма нестандартно и даже элегантно). В 1947 году «Изотта-Фраскини» попробовала вернуться на рынок роскошных легковых машин, но дальше трех прототипов «Isotta-Fraschini Tipo 8C Monterosa» дело не пошло. Последние грузовики этой марки сошли с конвейера в 1955 году. Сейчас «Fabrica Automobili Isotta-Fraschini e Motori Breda» принадлежит государству, а ее продукция – это силовые агрегаты для судов и локомотивов.

«Bugatti 41 Royale» (Франция, 1926–1933)

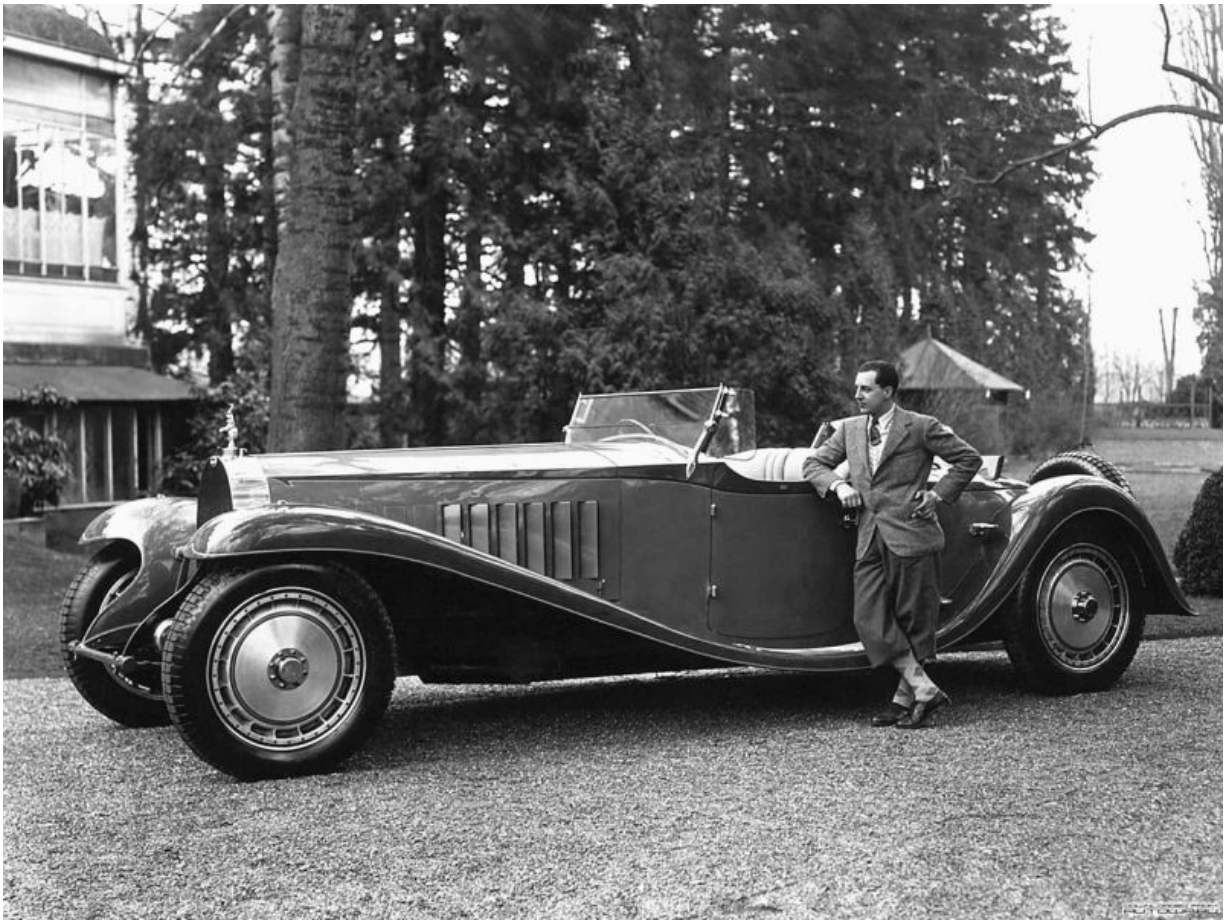
Уроженец Милана Этторе-Марко-Исидоро Бугатти родился в семье известного мастера-краснодеревщика и рано проявил талант инженера – первую машину он построил в 17-летнем возрасте, а в 1910-м основал в немецком городе Мольсхайм (ныне французский Мольсем) собственную фирму «Automobiles Ettore Bugatti». Она с самого начала ориентировалась на спортивный успех своих моделей, и «бугатти» быстро смогли завоевать славу самых прочных и скоростных автомобилей в своем классе. Своего рода эпохами стали модели «Bugatti 13» и в особенности «Bugatti 35», которая во второй половине 1920-х годов выиграла более 1800 гонок.

Однако Этторе Бугатти рассчитывал выйти и на выгодный рынок премиум-автомобилей, где тогда безраздельно царили три фаворита – «Роллс-Ройс», «Испано-Сюиза» и «Изотта-Фраскини». Превзойти их было возможно только за счет более мощного двигателя, и Бугатти это удалось. На модели 41 был установлен рядный 8-цилиндровый мотор, развивавший 300 л.с. – такие двигатели в то время стояли на самолетах и танках, и то не на всех. Это и неудивительно, поскольку мотор был вариацией на тему авиационного двигателя «Бугатти 34». Каждый цилиндр этого мотора был больше, чем весь двигатель «Бугатти 40». Длина колесной базы машины превышала 4 м, а общая длина равнялась шести с половиной метрам. Автомобиль расходовал 50 л топлива на 100 км пути и разгонялся до скорости 190 км/ч. Каждый кузов для модели 41 строился индивидуально и обладал именем собственным.

Этторе Бугатти рассчитывал построить 25 машин этой модели и продать их королевским домам Европы. Однако судьба «Бугатти 41» сложилась совсем по-другому. В королевскую семью не попал ни один из них. Да и построили не 25 машин, а только шесть.

Первый прототип был готов в 1926 году. Этторе Бугатти оставил его себе и в 1928-м заменил первый кузов на четырехдверный седан, а затем – на купе от кузовной фирмы «Weymann». В 1930-м Бугатти попал на этой машине в аварию, но после ремонта на укороченном

шасси сын конструктора, 22-летний Жан, создал изящный кузов «Coupe Napoleon». Этот автомобиль в годы Второй мировой войны был замурован в стене принадлежавшего семье Бугатти замка, в 1960-х был продан коллекционеру Фридриху Шлюмпфу, а затем занял место в Национальном автомобильном музее Мюлуза.



Каждый экземпляр – шедевр: «Bugatti 41 Royale» было построено всего шесть

Первый покупатель модели 41 появился лишь в 1932 году – это был французский бизнесмен Арман Эсдерс. Он попросил сделать ему спортивный родстер без фар, так как никогда не пользовался автомобилем вечером и ночью. Эсдерс владел машиной шесть лет, после чего уникальный кузов сняли с шасси, и во время войны он был утрачен. Только в 1990-м была построена точная копия родстера Эсдерса. Она также хранится в музее в Мюлузе.

Что касается «опустевшего» в 1938-м шасси Эсдерса, в этом году в кузовном ателье «Binder» его оснастили кузовом «купе де вилль». Сначала ее планировал купить король Румынии Кароль II, но потом сделка сорвалась, и владельцем машины стал посол Франции в Испании Раймон Патенотре. Во время нацистской оккупации Парижа бесценный автомобиль прятали… в канализации. С 1954 г. он находился в США, а в 1999-м был выкуплен фирмой «Bugatti» за 20 миллионов долларов.

Третий экземпляр «Бугатти 41» был куплен в 1932 году преуспевающим немецким хирургом и одновременно автогонщиком Йозефом Фуксом за 43 тысячи долларов. Кузов мюнхенской фирмы «Weinberger» получил название «Victoria Cabriolet». После прихода к власти нацистов Фукс бежал в Швейцарию, оттуда перебрался в Китай и, наконец, в США. Когда в 1938-м в машине лопнул радиатор, выяснилось, что мастера, способного починить ее, в Америке просто нет. В итоге уникальный «бугатти» был продан по цене автохлама – за 350 долларов. В 1946-м его случайно нашел на автосвалке один из топ-менеджеров «General Motors» и вложил в реставрацию суперкара 10 тысяч долларов. С 1958-го этот «Бугатти 41» находится в музее Генри Форда в городе Дирборне.

Четвертый автомобиль этой марки был сделан Этторе Бугатти в расчете на успех среди британской аристократии. Закрытый черный кузов купе подготовило ателье «Kellner». Но среди посетителей Лондонского автосалона 1931 года так и не нашлось желающих выложить за машину 6500 фунтов стерлингов. В итоге купе осталось в семье Бугатти, войну пережило в стене замка вместе с машиной № 1, а в 1950-м ушло американскому автогонщику Бриггсу Каннингему за 600 долларов и… два холодильника в придачу. С 1986 года эта машина сменила на аукционах четырех владельцев (на одном аукционе за право купить ее боролись четыре тысячи человек), причем имя нынешнего не афишируется.

Пятый автомобиль «Бугатти 41» с четырехдверным кузовом «Berline de Voyage», построенный в 1929-м, тоже не нашел покупателя и хранился в семье конструктора, после войны ушел к Бриггсу Каннингему, а потом сменил нескольких владельцев. С 1991 г. эта машина хранится в музее американского города Данвилла.

И, наконец, шестой и последний «Бугатти 41» в 1933 году был куплен отставным английским офицером Кетбертом Фостером. Для него фирма «Park Ward» построила семиместный лимузин, напоминавший по стилю британские машины 1920-х. В 1956–1963 годах эта машина принадлежала американскому коллекционеру Джону Шекспиру, затем ей владел Фридрих Шлюмпф, а потом лимузин оказался в Национальном автомобильном музее Мюлуза.

Полностью провалившись как бизнес-проект, «Бугатти 41» остался в истории автомобилестроения как памятник инженерной и конструкторской мысли своей эпохи. Каждый автомобиль этой модели стал уникальным произведением искусства, настоящим шедевром и своеобразным символом «золотой эпохи» европейских автомобилей. Недаром модель 41 получила дополнительное название Royale – «Королевская».

«Mercedes-Benz S/SS/SSK/SSKL» (Германия, 1927–1931)

Марка «Mercedes-Benz» появилась 28 июня 1926 года. Тогда объединились давние конкуренты – основанная Карлом Бенцем компания «Benz» и созданная Готтлибом Даймлером «Daimler». Обе компании производили высококлассные, прочные и комфортабельные машины, известные во всем мире, славившиеся обилием технических новинок и даже чем-то схожие внешне. Объединенная фирма получила название «Daimler-Benz», а ее машины – «Mercedes-Benz». Это было данью уважения легендарной машине Даймлера «мерседес», которая в 1901 году произвела настоящую революцию в автомобильном мире.

Хотя объединение произошло «на равных», но фактически в новой фирме сразу же начало преобладать именно наследие Даймлера. Ее возглавил инженер Фердинанд Порше, который еще с апреля 1923 года был главным инженером на «Даймлере». Уроженец Австро-Венгрии, Порше начинал свою карьеру на австрийской фирме «Austro-Daimler», где разработал выдающиеся в своем роде легковые модели «Prinz Heinrich», ADM и ADR и приобрел репутацию нестандартно мыслящего и не боящегося рисковать конструктора. Поэтому, когда в 1922-м сын Готтлиба Даймлера Пауль ушел из «Даймлера» к конкурентам, фирме «Horch», на его место пригласили именно Порше. Его первой разработкой для компании стала флагманская модель «Mercedes 24/100/140PS», которая после слияния фирм в 1926-м стала называться «Mercedes-Benz 630». Необычный тройной индекс – 24—100–140 – обозначал три вида мощности: налоговую, максимальную и максимальную с включенным турбонаддувом. При полном нажатии педали газа установленный перед двигателем компрессор «Roots» начинал нагнетать воздух к двум карбюраторам, что резко увеличивало возможности мотора и «подхлестывало» машину вперед. А поскольку середина 1920-х была временем массового увлечения автоспортом, новинку приняли на ура и профессионалы, и желавшие чувствовать себя спортсменами любители.

В мае 1926-го, в преддверии слияния двух фирм, Порше подготовил спортивную версию серии 24/100/140 – модель К. Она была короче базовой на 35 см. Опыт создания мощного спорткара был признан успешным, и в феврале 1927-го Порше начал разработку первого спортивного «мерседес-бенца» – модели S (Sport). Рабочий объем его двигателя составлял 6,8 л, двигатель в обычном режиме развивал 120 л.с., а с работающим компрессором – 180. 19 июня 1927-го модель S дебютировала на открытии гоночной трассы Нюрнбург и произвела незабываемое впечатление на публику как скоростью («мерседес-бенцы» взяли три первых места), так и чудовищным завыванием компрессорного двигателя. Очень импозантным был и внешний вид машин – характерный для «мерседесов» хищный силуэт сочетался с низкой гоночной посадкой. При этом машина была доступна и в «обычной» пассажирской версии, в виде четырехместного кабриолета. Всего было выпущено 146 автомобилей типа S.

1928 год ознаменовался развитием этой серии – свет увидели модели SS (Super Sport) и SSK (Super Sport Kurz, то есть «короткий»). За счет увеличения диаметра цилиндров двигатель SS был усилен до 140 л.с. (с использованием компрессора – 200), и такие машины выжимали на трассах 190 км/ч. Модели SS изготовили 111 штук. Короткая версия SSK была подготовлена специально для трасс с обилием поворотов. Ее база была короче на 45 см, и автомобиль, оснащавшийся двухместным кузовом родстер, стал гораздо маневреннее и легче. Таких машин выпустили 35.

Ну а убедительной точкой в гоночной серии «мерседес-бенцев» стала модификация SSK – SSKL (Super Sport Kurz Leicht, то есть «короткий легкий»). Она появилась в 1931 году. «Короткий легкий», в сущности, представлял собой максимально облегченную гоночную версию SSK. Массу машины удалось снизить еще на 200 кг. В итоге в мае 1932 года в Берлине гонщик Манфред фон Браухич установил на специальной обтекаемой версии этого автомобиля мировой рекорд скорости в своем классе, разогнавшись до 200 км/ч. Максимальная же скорость этой машины составляла 235 км/ч. Таких автомобилей изготовили всего несколько экземпляров.



Короли гоночных трасс конца 1920-х – компрессорные «Mercedes-Benz»

«Мерседес-бенцы», оснащенные компрессорными двигателями, были настоящими спортивными легендами рубежа 1920–1930-х годов. Из-за белого цвета и размеров их называли «Белыми Слонами». Самым знаменитым гонщиком, выступавшим на этих машинах, был немец итальянского происхождения Рудольф Караччиола. Шедеврам Фердинанда Порше покорялись Гран-при Германии, итальянская гонка «Mille Miglia», Гран-при Польши, гонки на треке АФУС… Единственной трассой, которая не стала для «мерседесов» счастливой, был французский Ле Ман: на нем в 1931 году французский экипаж Ивановский – Стоффель на SSK занял «всего лишь» второе место.

Большинство машин серий S/SS/SSK/SSKL выпускались в спортивном исполнении, но частные владельцы могли устанавливать на свои шасси кузова по своему заказу. Один из самых легендарных «Mercedes-Bens SSK», принадлежавший итальянскому графу Карло Тросси, был оснащен обтекаемым кузовом английского ателье «Willie White» и выкрашен в черный цвет. Из-за ограниченного количества выпущенных машин серия S/SS/SSK/SSKL чрезвычайно высоко

ценится коллекционерами и является воплощением спортивного автомобиля рубежа 1920–1930-х годов.

«Cord L-29» (США, 1929–1933)

Эррет Лоббан Корд родился в 1894 году и, в отличие от большинства героев этой книги – великих конструкторов, инженеров, изобретателей и спортсменов, – вовсе не был помешанным на автомобилях фанатиком. Машины ему, как и большинству американцев, были небезразличны, он даже сам участвовал в гонках, но все-таки его призванием был бизнес, торговлями автомобилями. За два года Корд сделал карьеру в этой сфере, поднявшись от продавца фирмы «Moon Cars» до регионального директора в Чикаго, приобрел репутацию расчетливого и вместе с тем рискового человека. Поэтому, когда сделавший состояние на жевательной резинке мультимиллионер Уильям Ригли в 1924 году пригласил Корда переехать в штат Индиана и возглавить терпящую крах автофирму «Auburn», он не удивился. Его условие было единственным: если дело удастся спасти, у него будет приоритетное право выкупа компании.

«Обёрн» в то время выпускал шесть машин в день, а его склады были забиты нераспроданной продукцией – хотя вполне приличной по качеству, но морально устаревшей. Однако Корд нашел простой и эффектный выход – все пятьсот машин попросту перекрасили в эффектное сочетание красного и кремового цветов, причем верхняя линия прокраски заходила и на капот. Этот ход позволил продать все автомобили и пригласить дизайнера Джеймса Кроуфорда для разработки следующего модельного ряда. На новые «обёрны» начали устанавливать мощные 8-цилиндровые двигатели, что вызвало большой интерес у публики. Так начался взлет фирмы, которая к 1929 году заняла тринадцатое место по объему выпуска машин в США и прочно закрепила за собой нишу производителя элегантных, скоростных и технически новаторских автомобилей. Более того, Корд расширил производство, в 1926-м выкупив фирму по производству люксовых лимузинов «Duesenberg», а в 1929-м основав отдельный бренд под собственной фамилией.



«Cord L-29» был машиной, опередившей свою эпоху

Первый же автомобиль марки «Cord» произвел сенсацию на американском рынке. Во многом помогла реклама – агрессивная кампания по продвижению новинки привлекла в шоурумы полтора миллиона человек. Но такой интерес был вполне оправданным. Разработавшие модель L-29 Джон Освальд, Корнелиус Ван Ранст и Алан Лими предложили публике первый в Америке легковой автомобиль с приводом на передние колеса. При этом его конструкция точно цитировала появившийся в 1925-м гоночный «Miller 91». Отсутствие карданного вала позволило сделать машину «по-гоночному» низкой и уменьшить ее габариты. У рамы не было изгиба над задним мостом, для большей жесткости ее усилили Х-образной поперечиной, что стало потом привычным для всех американских машин. Двигатель размещался под капотом маховиком вперед, а перед ним располагались коробка передач и сухое однодисковое сцепление. Все колеса были оснащены барабанными тормозами. Рычаг переключения передач у «корда» размещался на приборной панели. Заметным недостатком машины была нехватка мощности – рядная «восьмерка» фирмы «Lycoming» развивала 135 л.с., разгоняя двухтонную машину до 130 км/ч. С другой стороны, в те годы такое сочетание – лошадиная сила на километр скорости – считалось

обыденным, примерно так же ездили «изотта-фраскини» и «испано-сюизы».

Поскольку передний привод конца 1920-х был еще слишком сырым, «корд» страдал множеством «детских болезней». У него часто «летели» шарниры ведущего моста, нечетко включались передачи, трансмиссия издавала сильный гул, неважным было сцепление с дорогой при езде в гору. Но эти недостатки с лихвой перекрывались техническими достоинствами этой поистине инновационной машины.

Плюс ко всему L-29 был очень красив: элегантный автомобиль полностью соответствовал стилистике конца 1920-х. Дизайн «корда» был разработан 28-летним русским эмигрантом, уроженцем Киева Алексеем Сахновским (20 лет спустя он поучаствует в разработке революционного «Tucker 48»). Машину можно было приобрести с четырьмя версиями заводских кузовов – Sedan, Brougham, Phaeton Sedan и Convertible Coupe. Кроме того, «корд» послужил основой для эксклюзивных машин, построенных по частным заказам. Самой элегантной вариацией на его тему считается «Cord L-29 Hayes Coupe», созданный для участия в европейских конкурсах автомобильной красоты. На разработку этой машины ушло 20 тысяч долларов. Всего же на базе «корда» было создано 43 уникальных автомобиля ручной постройки.

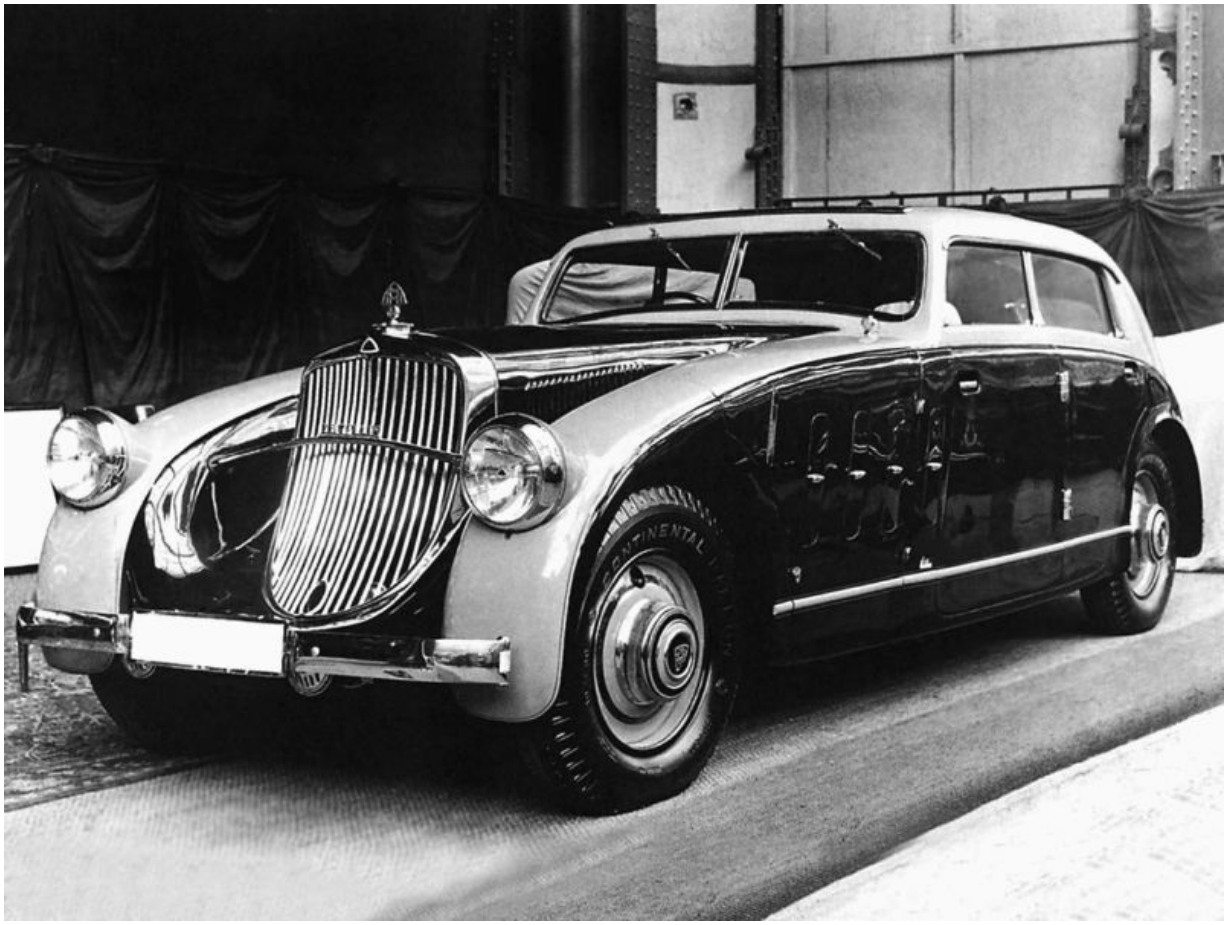
Можно гадать, как бы сложилась судьба «корда», если бы не Великая депрессия. Премьера машины состоялась в августе 1929-го, а через два месяца на Уолл-стрит грянул кризис, и заявленная на новинку цена в 3095 долларов оказалась слишком высокой даже для вполне успешных американцев. Сказывались и недостатки машины. И хотя в целом корпорация Корда с трудом, но справилась с кризисом (марки «Обёрн» и «Дьюзенберг» в начале 1930-х пережили даже небольшой подъем), сам по себе бренд «Корд» не выжил. В итоге производство модели L-29 было свернуто в сентябре 1933 года. Всего с конвейера сошло 4429 автомобилей.

Инновации, предложенные «Кордом», опередили мировые автомобильные тенденции на несколько десятилетий. А вот сам Эррет Корд после феерического успеха своей автоимперии охладел к этому виду бизнеса и в 1937 году продал компанию. В дальнейшем он переехал в штат Невада, где занимался продвижением коммерческих радиостанций, а в 1940-х попробовал свои силы в политике и даже

баллотировался на пост губернатора. Скончался Эррет Корд в возрасте 79 лет в 1974 году, надолго пережив славу автомобилей, носивших его имя.

«Maybach DS7/DS8 Zeppelin» (Германия, 1930–1939)

Имя одного из пионеров автомобилизма Вильгельма Майбаха уже не раз встречалось на страницах этой книги. Он помогал усовершенствовать первый двигатель внутреннего сгорания системы Отто, вместе с Готтлибом Даймлером создавал собственный двигатель, был соавтором первого в мире мотоцикла (1885) и четырехколесного автомобиля (1886), создавал первый в мире автомобиль современного типа – «Mercedes» (1900)… После ухода в 1907-м из фирмы «Daimler» Майбах стал главным конструктором предприятия «Luftfahrzeug-Motorenbau GmbH», строившего двигатели для дирижаблей давнего друга Майбаха, графа Фердинанда фон Цеппелина. Техническим директором этой компании был сын Вильгельма Майбаха Карл, также даровитый инженер и конструктор.



«Maybach Zeppelin» потрясал своей роскошью и заоблачной ценой

После поражения Германии в Первой мировой войне стране было запрещено производить вооружение и все, относящееся к нему. Поначалу Карл Майбах, возглавивший компанию в 1918 году, строил двигатели для судов и локомотивов, пытался оптом продавать моторы сторонним автофирмам, но потом рискнул начать-таки производство собственных автомобилей, благо что имя его отца в рекламе не нуждалось. Первая же серийная модель W3 22/70PS, показанная на Берлинском автосалоне 1921 года, впечатлила посетителей как внушительным и благородным видом, так и техническими новациями: стартер, передачи и задний ход включались напольными педалями. «Майбахи» сразу же позиционировались как исключительно дорогие машины (W3 стоил 25 тысяч рейхсмарок), но, несмотря на это, своих клиентов они находили: за семь лет было продано 305 автомобилей

первой модели, а в 1926–1929 годах – 248 экземпляров модели W5 27/120PS.

В конце 1929 года скончался 83-летний Вильгельм Майбах. Но тот год был ознаменован для фирмы, носившей его фамилию, этапным событием – началось производство первого автомобиля с 12-цилиндровым двигателем. «Maybach Type 12» оснащался верхнеклапанным алюминиевым мотором объемом 7 л, который развивал мощность 150 л.с. и разгонял автомобиль до 160 км/ч. Самая «дешевая» версия машины стоила 29 тысяч рейхсмарок, самая дорогая – почти 34 тысячи. А в июне 1930 года машине было присвоено новое эффектное наименование – «Maybach DS7 Zeppelin». Буквы DS означали сокращение от Doppel Sechs – двойная шестерка (количество цилиндров), цифра – это объем мотора, а имя собственное было присвоено в честь нашумевшего в то время путешествия немецких воздухоплавателей на дирижабле LZ-127 «Graf Zeppelin», оснащенном пятью 12-цилиндровыми майбаховскими моторами. Серия DS7 пошла в продажу по цене 40 тысяч рейхсмарок и в этом смысле аналогов среди германских автомобилей не имела (ближайший конкурент, «Mercedes-Benz 770», так называемый «Гроссер Мерседес», стоил 32 500 рейхсмарок). Для сравнения: наиболее массовые немецкие модели стоили примерно полторы – две тысячи рейхсмарок, то есть по цене одного «майбаха» можно было купить двадцать дешевых машин.

С технической точки зрения «Майбах Цеппелин» вобрал в себя практически все последние достижения рубежа десятилетий. Автомобиль снабжался гидравлическими амортизаторами, механическими тормозами всех колёс и прообразом коробки-«автомата» – четырехступенчатой коробкой передач с так называемым преселектором. Чтобы включить первую или заднюю передачу, нужно было выжать педаль сцепления, а для переключения других передач служил небольшой рычаг на рулевой колонке. Кузова для «Цеппелина» строились различными ателье вручную по желанию заказчика, поэтому найти два одинаковых автомобиля было невозможно. Чаще других кузова для «майбахов» строила фирма «Spohn», находившаяся в соседнем городе Равенсбурге, но прибегали к услугам и других кузовщиков – Йозефа Нейса, Кристиана Ауэра, Франца Цаплера. Интересно, что, поскольку вес машины достигал

2,8 т, по действовавшим в то время в Германии законам им мог управлять только водитель, имевший «грузовые» права.

В 1931 году дебютировал и «Maybach DS8 Zeppelin», чей 12-цилиндровый мотор развивал уже 200 л.с., а скорость достигала 170 км/ч. Наиболее интересным исполнением этой машины стал «DS 8 Stromlinien-Limousine» от кузовной фирмы «Spohn», показанный на Берлинском автосалоне 1932 года. Массивный автомобиль был «одет» в весьма передовой по тем временам кузов, отличительными особенностями которого стали сильно утопленная и вогнутая облицовка радиатора, обтекаемые передние крылья, в которых были скрыты запасные колеса, и встроенный внутрь кузова багажник. Улучшенная аэродинамика позволяла «Штромлиниен» расходовать не 28 л бензина на 100 км, как обычный «Цеппелин», а 21 л, а скорость автомобиля возросла на 10 км/ч. К сожалению, участь этого уникальной машины оказалась незавидной – со временем она получила «обычный» кузов, а начиная с конца 1930-х годов ее следы теряются.

Поскольку серия «Цеппелин» была порождением последних лет веймарской Германии, в нацистском государстве эти вызывающе дорогие автомобили массовыми не стали и в 1935 году даже подтвеглись публичному осуждению Гитлера, заявившего, что слишком роскошные «майбахи» противоречат духу национал-социализма. Тем не менее выпуск автомобилей по частным заказам продолжался до 1939-го. Хотя Карл Майбах прекрасно понимал, что на одних 12-цилиндровых моделях его фирма не продержится и начиная с 1935-го предлагал более доступные (хотя, разумеется, вовсе не дешевые: от 18 до 26 тысяч рейхсмарок) 6-цилиндровые автомобили моделей SW35, SW38 и SW42, которые составили конкурецию «Mercedes-Benz 540» и «Horch 851». Это и были самые распространенные «майбахи» предвоенной поры – их удалось продать 840. Что касается «Цеппелинов», то они так и остались штучным товаром: модель DS7 была продана в количестве 158 штук, а DS8 – 25.

В годы Второй мировой войны завод «Майбах» работал на нужды вермахта, выпуская двигатели для танков «тигр» и «пантера». После 1945 года Карл Майбах некоторое время отбывал тюремное заключение во Франции, а к производству легковых машин его компания уже не вернулась: на «майбахе» делали двигатели для

кораблей и грузовиков. Впрочем, некоторое количество легковых «майбахов» появилось и в 1950-х годах: на старые шасси кузовные фирмы ставили новые кузова, выдержанные в стилистике послевоенного времени. Тем не менее «майбахи» 1950-х выглядели как довольно странная попытка примирить эстетику прежних монументальных машин с требованиями новой эпохи.

В 1960 году Карл Майбах скончался. Акции его компании приобрел «Daimler-Benz»; сначала слово «майбах» в его названии сохранялось, но в 1969-м исчезло. В 2002 году марка была возрождена концерном «Daimler-Chrysler» в качестве отдельного люксового бренда, которым обозначались автомобили моделей S57 и S62, представлявшие собой, в сущности, эксклюзивные версии «Mercedes-Benz» S-класса. Однако после кризиса 2008-го продажи этих автомобилей составляли примерно 150 штук в год вместо запланированных двух тысяч, и в итоге от дорогого убыточного бренда было лишено отказаться. В 2012 году марка «Майбах» во второй раз ушла в небытие. За десять лет было построено менее 3 тысяч таких машин.

Что касается классических старых «майбахов», то в 1921–1941 годах под этой маркой было выпущено около 1750 автомобилей, большинство из которых, увы, не пережило Вторую мировую войну. На данный момент в мире известно 152 сохранившихся «майбаха», все они находятся в музеях и частных коллекциях.

DKW F1 – F8 (Германия, 1931–1942)

Несмотря на то что DKW – марка немецкая, ее создателем был датчанин Йорген Расмуссен. Он родился в 1878 году в семье моряка, получил хорошее техническое образование на родине, а в 18-летнем возрасте перебрался в Германию, где продолжил учебу в Саксонском университете. В 1904 году в Хемнице Расмуссен вместе с Карлом Эрнстом основал небольшую фирму по торговле оборудованием для паровых двигателей. Дела фирмы шли успешно, в годы Первой мировой она сумела расшириться на военных заказах. В 1916 году Расмуссен запатентовал отдельную торговую марку DKW, которая тогда расшифровывалась как Dampf Kraft Wagen – «паровой автомобиль»; именно такие машины хотел производить бизнесмен в то время (в годы войны Германия переживала острый топливный кризис). Но, хотя этот проект не осуществился, марка не пропала. Когда в 1921-м Расмуссен наладил производство популярных велосипедов с двухтактным миниатюрным моторчиком конструкции инженера Хуго Руппе, буквы DKW объяснялись уже как des Knaben Wunsch, то есть «мечта мальчишки».

От велосипедов с моторами фирма перешла к легким, компактным мотоциклам. Наиболее успешными моделями стали E206 (1925) и «Luxus 200» (1928), которые стоили дешевле, чем у конкурентов, и превосходили их качеством. Кроме того, после поездки в США Расмуссен начал производство мотороллеров. Марка DKW для мотоциклов расшифровывалась как das Kleine Wunder – «маленькое чудо».

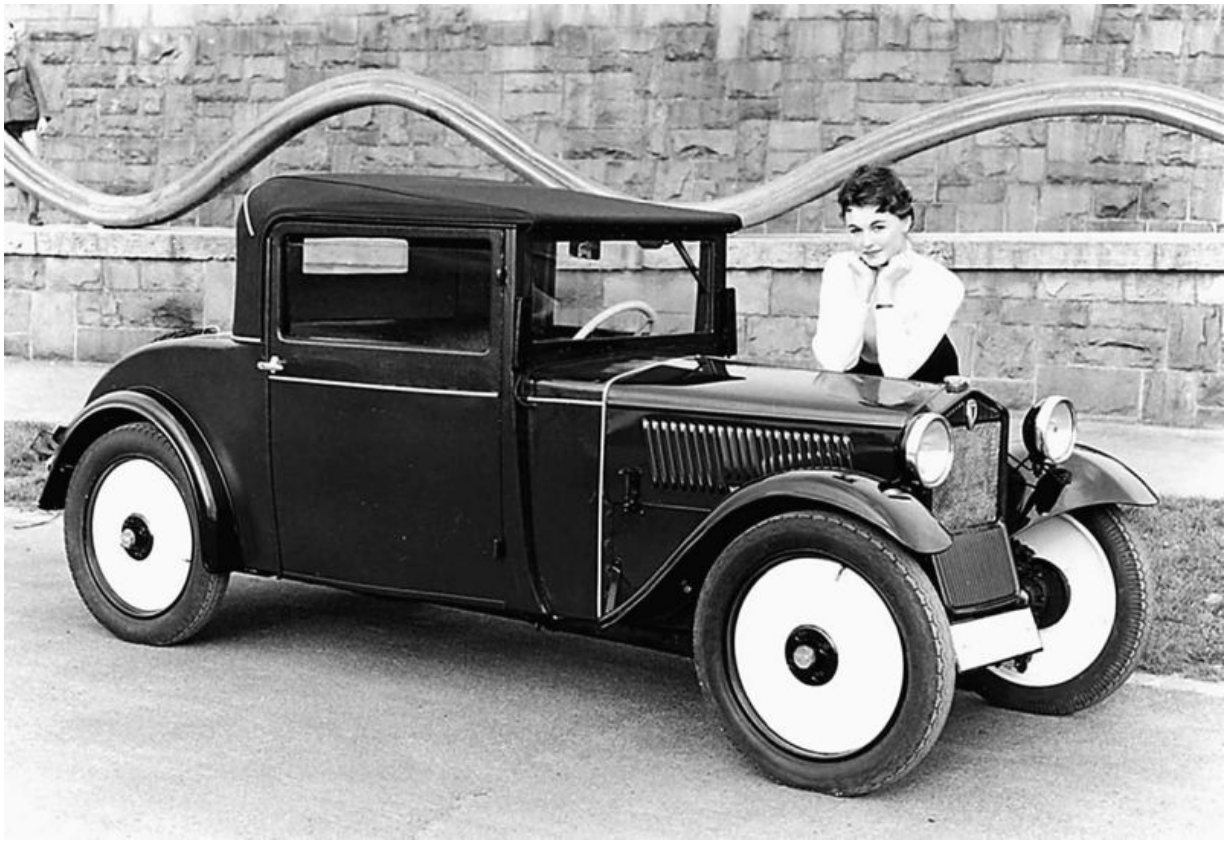
На 1928 год фирма Расмуссена была крупнейшим в Германии производителем мотоциклов. И в том же году Расмуссен, и ранее активно приобретавший интересовавшие его предприятия, сделал принципиально важную покупку – в состав DKW вошел автомобильный завод «Audi», расположенный в городе Цвиккау. Марку «Ауди» создал в 1909 году конструктор Август Хорьх после того, как партнеры отстранили его от руководства существовавшей с 1899-го фирмы «Horch». Сразу же после покупки «Ауди» Расмуссен начал готовиться к вершине своих бизнес-проектов – производству

автомобилей, тем более что первую попытку в этой области он делал и раньше. Еще в 1919-м он помог конструктору Рудольфу Слаби продвинуть на немецкий и японский рынки примитивный электрокар с деревянным кузовом. Теперь же он заказал Слаби принципиально новую машину, которая могла бы принести успех на рынке малых автомобилей. Схема, предложенная Слаби, была крайне простой: очень легкий, изготовленный из фанеры кузов, оклеенный дерматином (капот и крылья – металлические), 15-сильный двухтактный двигатель. Модель P15PS пошла в серию в 1928 году и принесла фирме солидный успех, который позволил ДКВ относительно удачно преодолеть первую волну мирового экономического кризиса.

Однако подлинно революционной стала запущенная в 1931 году серия F. Заказ на нее был дан в октябре 1930 года, и через полтора месяца завод «Ауди» представил готовую машину. Как и предыдущие ДКВ, она была очень простой – деревянный кузов, рассчитанный на двух пассажиров, маленький двухтактный двигатель. Отличие заключалось в переднем приводе. Для мирового авторынка в то время это была ошеломляющая своей свежестью новинка – до этого передний привод применялся только на ряде гоночных автомобилей, спортивных английских машинах «Alvis», французских «Tracta» и на элитных американских «Cord» и «Ruxton». ДКВ стали первыми доступными и по-настоящему массовыми переднеприводными легковушками. После удачного дебюта первенца FA600 фирма представила в феврале 1932 года ее развитие – серию «F2 Meisterklasse 601», которую уже можно было купить с четырехместным кузовом.

Несмотря на то что успех маленьких ДКВ в Германии был очень значительным, Расмуссена серьезно беспокоило финансовое положение его компании – мировой кризис продолжался, выживать в одиночку было все труднее. И 29 июня 1932 года было подписано соглашение о создании концерна «Auto Union», в который вошли фирмы DKW, «Audi», «Horch» и «Wanderer» (планировалось также участие «Brennabor» и «Hanomag», но с их руководством не удалось достичь соглашения). Руководитель концерном стал представитель Саксонского государственного банка Рихард Брун, который кредитовал всю затею. Каждая фирма сохраняла свою отдельную марку и линейку производимых моделей, но при этом могла оказывать коллегам помощь в производстве и согласовывала ценовую политику и рекламные

кампании. «Хорьх» в концерне «закрывал» нишу дорогих элитных машин, «Ауди» – просто дорогих, «Вандерер» – средних, а за ДКВ оставались малолитражки. Схема прекрасно сработала, и к 1936 году концерн «Ауто Унион» вышел на второе место по производству автомобилей в стране, уступая только «Опелю». Фирменным знаком концерна стали четыре соединенных кольца, которые символизировали четыре колеса и четыре объединившиеся фирмы. А сами буквы DKW теперь расшифровывались как Deutsche Kraft Wagen, то есть «германский автомобиль».



Первые массовые переднеприводные малолитражки – немецкие DKW

Между тем маленькие ДКВ продолжали постоянно совершенствоваться. С 1933 года они снабжались двигателями с петлевой продувкой цилиндров системы Шнюрле, что позволяло повышать мощность. В 1934-м появилась модель «F4 Meisterklasse», в 1935-м – F5, которая выпускалась в базовом варианте «Reichsklasse»

и люксовом «Meisterklasse». Кузов F5 был изготовлен уже с использованием металла. Весной 1936-го ДКВ представил целую серию обновленных машин на базе F5 (эту модель назвали «Front»), а в конце года – новую серию F7 с более низкой посадкой кузова. Год спустя был представлен кабриолет «Front» на ее базе. Наконец, в феврале 1939-го на рынке дебютировала серия F8, уже по традиции предложенная в исполнениях «Райхскляссе», «Майстерклассе» и «Фронт».

Надо сказать, что изменения, через которые проходили машины ДКВ от первой до восьмой серий, не были принципиальными. В основе лежала все та же простая, надежная и одновременно очень прогрессивная конструкция модели F1. Но фирма умела привлекать внимание покупателей постоянными небольшими обновлениями, мелкими «бонусами», которые создавали впечатление того, что новая модель существенно лучше предыдущей. Кузова ДКВ строго следовали за модой, и машины 1939 года заметно отличались от машин 1931-го.

Тем не менее к концу 1930-х руководству ДКВ было очевидно, что громадный потенциал серии практически исчерпан. К тому же на горизонте замаячил грозный конкурент – KdF Typ 82, будущий «фольксваген-жук». Весной 1940-го ДКВ подготовил свою версию нового «народного автомобиля» – изящный и вполне современный по дизайну F9, но на конвейер эта машина не попала – все заводы Германии были переориентированы на выпуск военной продукции. Дольше всего, до октября 1942-го, шел выпуск DKW F8. Всего выпустили 267 350 автомобилей серии F. Многие из них после войны попали в качестве трофеев в СССР, и на 1945 год в легковом автопарке Советского Союза на марку ДКВ приходилось почти 3 % машин. Кстати, в нашей стране этим буквам придумали еще одну расшифровку – «Дерево, клей, вода» (намек на деревянные кузова дэкавэшек).

К этому времени «отец» ДКВ Расмуссен уже давно отошел от дел. Он покинул «Ауто Унион» еще в 1934-м, на фоне разногласий с партнерами, и вел частную жизнь в Берлине. В последний год войны Расмуссен перебрался из Германии в Данию, где основал производство мотоциклов и умер в глубокой старости в 1964 году.

А созданной им фирме оказалась суждена долгая и причудливая судьба. После войны все предприятия концерна «Ауто Унион» оказались в советской зоне оккупации, были переименованы или переориентированы на другое производство, а сам концерн в 1948-м распущен. Мотоциклы ДКВ стали выпускать под маркой MZ, а легковые ДКВ – под маркой IFA. Так довоенный DKW F8 стал послевоенным IFA F8. А в Западной Германии концерн «Ауто Унион» был воссоздан в 1949-м «с нуля», на новом месте – в городе Ингольштадте. И первое, что решили сделать, – это возродить любимую довоенную марку ДКВ. Сначала делали грузовички и фургоны на базе F8, а в 1950 году в серию пошел первый послевоенный легковой ДКВ – F10. Тогда же пригодился и довоенный прототип F9 – его запустили в серию под обозначением F89 (параллельно такую же машину начала выпускать и восточногерманская IFA).

В дальнейшем западногерманская фирма ДКВ регулярно радовала поклонников новыми моделями, которые смотрелись на дорогах 1950-х вполне современно, – F91 (1953), F93 (1955), F94 (1957), «Junior» (1959), F12 (1963); были выпущены также очень успешный спортивный родстер «Monza» и джип «Munga», а в 1956–1967 годах ДКВ по лицензии выпускали в Бразилии. Только в 1963 году фирма сняла с конвейера автомобили, ведущие свою родословную от разработок Расмуссена конца 1920-х. Новая модель F102 внешне была выдержана уже в совершенно другой стилистике, из «старого» в ней оставался только двухтактный двигатель. И плохой спрос на эту машину убедил руководство компании в том, что от прежних привычек нужно отказываться окончательно. Для модели F103 разработали уже «обычный» четырехтактный двигатель, а там и было решено продвигать машину на рынке под прочно забытым к тому временем названием «Audi». Так в середине 1960-х была возрождена марка, которая теперь пользуется стабильным успехом и которая сохранила старый логотип довоенного «Ауто Униона» – четыре соединенных кольца. А последним напоминаниям о довоенных дэкавэшках остались двухтактные моторы, стоявшие на их гэдээровских наследниках – машинах «Trabant» и «Wartburg».

«Chrysler Airflow» (США, 1934–1936)

У истоков автомобильной фирмы «Chrysler» стоял Уолтер Перси Крайслер – опытный бизнесмен, вся жизнь которого была связана с торговлей автомобилями. Он родился в 1875 году в маленьком городке в Канзасе, рано начал работать – сначала уборщиком, затем механиком, а с приобретением в 1908-м первой машины перешел в автомобильный бизнес. Начинал Крайслер как менеджер в фирме «Buick», затем возглавил ее и в 1919 году получил пост вице-президента компании «General Motors», а со временем, накопив опыта, решил основать собственную фирму, куда пригласил успешных конструкторов Фреда Зедера, Оуэна Скэлтона и Карла Брира. Первая же модель «Chrysler Six» имела в 1924 году ошеломляющий успех в США и заложила основы благополучия новой фирмы. Только за год Крайслер вывел свою компанию с пятьдесят седьмого на пятое место в стране по объемам продаж. В 1928 году дела Крайслера шли настолько успешно, что он смог приобрести фирму «Dodge» и вывести на рынок два новых бренда – «Plymouth» и «DeSoto». В кризисном 1929 году «Chrysler» вошла в так называемую Большую Тройку производителей американских машин, куда входили также «Ford» и «General Motors».

В компании Крайслера традиционно вкладывали хорошие деньги в научные разработки и чутко следили за всеми новейшими тенденциями в развитии техники, а сам владелец внимательно прислушивался к рекомендациям со стороны. Поэтому, когда глава экспериментального отдела Гарольд Хикс предложил Уолтеру Крайслеру идею постройки автомобиля с аэродинамическим кузовом, проект был сочтен интересным. Хикс был уверен, что применение на машине обтекаемого кузова, напоминающего фюзеляж самолета, позволит резко снизить расход топлива и увеличить скорость со 135 до 160 км/ч. Согласно другой версии, идею создания обтекаемого кузова подал Крайслеру Карл Брир, увидевший в небе эскадрилью военных самолетов. Но, так или иначе, смелой идее дали «добро».

Для проверки теории в деле в Хайленд-Парке была построена специальная аэродинамическая труба, а тестировать опытные образцы пригласили самого пионера американской и мировой авиации Орвилла

Райта. Дизайн машины поручили Оливеру Кларку. Первый образец под названием «Trifon Special» построили в 1932-м – внешне он напоминал каплю и был забракован Крайслером, резонно считавшим, что к такой странной форме кузова публика не готова. В итоге сошлись на том, что аэродинамическими можно будет сделать «фасад» и заднюю часть кузова, а также его общие обводы. К концу следующего года облик будущего автомобиля был уже более-менее понятен. Окончательно сформировал его дизайнер Норман Белл Геддс.

Для 1933 года машина выглядела ошеломляюще свежо и новаторски. На «зализанном» капоте устанавливалась покатая решетка радиатора, изготовленная из 21 хромированной полосы и быстро получившая прозвище «водопад». Фары были объединены с подфарниками и размещались не на крыльях, а на капоте, бампер состоял из трех гнутых никелированных полос. Сам кузов был округлым, его задняя стенка – наклонной. Задние колеса закрывались «юбками». На самую дорогую версию CW Custom Imperial ставилось гнутое лобовое стекло – технология его производства тогда была настолько дорогой и несовершенной, что эта новинка еще нигде не применялась. Все вместе придавало машине стремительный «авиационный» вид, казалось, что она мчится, даже стоя на месте.



Революционный облик «Chrysler Airfl ow» показался американцам 1934 года странным и отталкивающим

Компоновка новинки тоже была вполне новаторской. Раму сделали трубчатой, максимально легкой. Двигатель разместили над передней осью, так что салон смещался вперед, а задняя ось разгружалась. Передние рессоры сделали удлиненными, что придавало плавность ходу. И на переднем, и на заднем сиденьях помещалось по три человека. На всех колесах устанавливались гидравлические барабанные тормоза. Трехступенчатая механическая коробка передач содержала функцию Overdrive, которая автоматически срабатывала при достижении скорости 70 км/ч. Рядный 8-цилиндровый двигатель развивал 115 л.с. (предлагались также версии с мощностью 122, 130 и 150 л.с.), скорость составляла 145 км/ч. Благодаря хорошей аэродинамике ощутимо снизился расход топлива – в среднем около 7 л на 100 км. В годы Великого кризиса это служило дополнительным аргументом для потребителей.

Модель получила броское название «Chrysler Airflow» – «Воздушный поток». «Эйрфлоу» можно было купить в версиях

«Airflow Eight» с колёсной базой 3140 мм, «Imperial Airflow» с колёсной базой 3300 мм и «Custom Imperial Airflow» с колёсной базой 3490 или 3720 мм. Фирма ставила на машины четыре типа кузовов – четырехдверный седан с шестью и четырьмя боковыми окнами, двухдверный седан и купе. Разбежка цен на модель в зависимости от версии составляла от 1625 до 5145 долларов. Одновременно к производству предлагалась и уменьшенная 6-цилиндровая версия машины, выпускавшаяся под брендом «DeSoto Airflow» с тремя типами кузовов, самый дешевый из которых стоил 995 долларов. Дебют «Эйрфлоу» состоялся в январе 1934 года на Нью-Йоркском автосалоне.

Реакция на выход новинки звучала по-разному. Как автомобильная пресса, так и светские журналы оценивали новый «крайслер» в целом положительно, называя машину как минимум интересной, а то и «захватывающе оригинальной». Но реакция потенциальных покупателей оказалась совершенно иной. Прежде всего люди не верили, что это серийный образец, а не выставочный «автомобиль будущего». На «Эйрфлоу» глазели с недоуменным любопытством – настолько автомобиль не вписывался в общепринятые стандарты автомобильной красоты начала 1930-х. С каждым днем росло число тех, кто считал новинку не просто странной или непривычной, а попросту уродливой. Ни экономичность, ни скорость, ни прогрессивность конструкции, увы, не принимались во внимание. Старались и конкуренты: «General Motors» распространяла слухи, что кузов «Эйрфлоу» просто опасен во время движения. Вердикт американцев был однозначным: как выставочный образец смелый эксперимент «Эйрфлоу», безусловно, интересен, но для серийного автомобиля он слишком «ненормален». Результатом стали невысокие продажи – в 1934 году из почти 37 тысяч купленных «крайслеров» на линейку «Эйрфлоу» пришлось лишь 10 839 машин. С «ДеСото» дела обстояли еще хуже, так как аэродинамичные кузова были единственным вариантом в линейке этой марки и купить «традиционные» машины поклонники этой фирмы просто не могли.

Фирма ринулась оперативно спасать новинку. Во-первых, спешно поменяли кузовную компанию, качество сборки которой вызывало множество нареканий, во-вторых, в 1935-м модельном году решили сделать «Эйрфлоу» более «нормальным», привычным для восприятия

потребителей. Для этого снова был приглашен Норман Белл Геддс, который убрал с передка машины футуристический «водопад» и заменил его слегка заостренной маской с горизонтальными полосами. Но это не помогло – продали только 7751 такую машину. Для «DeSoto» главный дизайнер «Крайслера» Раймонд Дитрих предложил еще более привычный по дизайну и недорогой вариант «Airstream», который в итоге оказался куда более успешным в коммерческом плане – 20 784 проданные машин.

Уолтер Крайслер, искренне любивший новаторский проект и веривший в то, что он перевернет автомобильный мир, боролся за свое детище еще один год. На модели 1936-го «фасад» «Эйрфлоу» вновь изменили, приблизив его к традиционной и понятной американской автопродукции середины 1930-х, установили багажник и защищенные от проколов двухкамерные шины на колесах. Но свой вывод о машине покупатели не меняли, к тому же аэродинамические элементы внедрялись в автообиход все шире, и какого-то ошеломляющего эффекта автомобиль уже не производил. Было построено лишь 6275 единиц «Эйрфлоу» 3-й серии, после чего история этой модели завершилась.

Тем не менее, несмотря на крупный коммерческий провал, первый аэродинамический «крайслер» навсегда вписал свое имя в историю автомобильного дизайна. Опередивший время «Эйрфлоу» оказал прямое и косвенное влияние на автомобильную моду всего мира. Так, первый автомобиль «Toyota», построенная в 1936 году модель AA, была прямым развитием американской модели: на японской фирме разбирали и изучали специально приобретенный в США «крайслер». А «аэродинамика» вообще стала трендом середины 1930-х: обтекаемые кузова начали ставить на свои модели чехословацкие, французские, итальянские, немецкие производители. Последние отзвуки заданного «Эйрфлоу» направления были слышны в автомобильном дизайне еще в середине 1950-х годов.

Под впечатлением провала своей смелой мечты Уолтер Крайслер в 1935 году оставил пост председателя совета директоров компании, носящей его имя, и занялся написанием мемуаров. Ушел из жизни один из главных создателей автопромышленности США в 1940 году.

«Tatra 77» (Чехословакия, 1934–1935)

В начале 1930-х годов положение чехословацкой фирмы «Tatra» было стабильным благодаря ошеломляющему успеху модели 11 и развивающего ее традиции семейства. Устойчивым спросом пользовались и более традиционные легковые «Татры 70», был разработан автомобиль премиум-класса «Татра 80». Однако создатель этих машин Ганс Ледвинка, считая, что развивать до бесконечности старые идеи нельзя, настаивал на разработке автомобиля принципиально нового – с задним расположением двигателя. Основные плюсы такой схемы – уменьшение вибраций и гула трансмиссии и улучшение управляемости. Первый прототип такого автомобиля Ледвинка создал в 1931 году, пригласив в компаньоны Эриха Юбелакера, автора «Татры 57». Прототип получил наименование V570. Второй вариант, в создании которого участвовал австро-чешский конструктор самолетов и дирижаблей Пауль Ярай, был готов в 1933-м, и в его передней части уже явственно просматривалась будущая «Татра 77». На фоне «ровесников» небольшая машина выглядела новаторской на грани странности – «зализанный» капот с двумя выступающими фарами, покатая задняя стенка кузова. Однако в ходе подготовки прототипа к производству Ледвинка решил все же делать не маленькую «народную машину», а мощную и солидную. В итоге трехлитровый 6-цилиндровый двигатель «Татры 77» развивал 60 л.с., а ее скорость достигала 145 км/ч.

Но все же первым, что бросалось в глаза при взгляде на «Татру 77», был ее необычный, ни на что другое не похожий обтекаемый кузов, вмещавший шесть человек и напоминавший одновременно самолет и торпедный катер. Низкая посадка, отсутствие подножек, скрытые под кожухами задние колеса, выступающий над задней стенкой киль – все это придавало «татре» стремительность и элегантность. Ее рекламировали как автомобиль с самым низким коэффициентом аэродинамического сопротивления. Вместе с тем машина настолько не вписывалась в стандарты эпохи, что воспринималась как пришелец из будущего (под таким слоганом ее продавали, например, в Германии). Премьера 77-й модели 3 марта 1934 года на Пражском автосалоне

вызвала фурор, граничащий с шоком. Машину обожали и ненавидели, называли ее очаровательной и уродливой, футуристической и странной, прекрасной и ужасной. Так или иначе, «Татра-77» стала мировым событием и задала тренд, в котором последовали французские «Peugeot-402/302/202» и «Panhard-Levassor Dynamic» и другие машины. Правда, американский «Chrysler Airflow» дебютировал на пару месяцев раньше, однако он был построен по другой схеме (кузов – рамный, двигатель спереди), кроме того, «Крайслеру» не удалось произвести такой же фурор на американском рынке, который выпал на долю «Татры» в Европе: если «Эйрфлоу» считали странным выставочным уродцем, то «Татру» – прекрасной «гостьей из будущего».



«Tatra 77» стала прародителем целого семейства заднемоторных автомобилей

Практика быстро выявила недостатки прогрессивной машины, главным из которых была неважная управляемость на высоких

скоростях (именно для предотвращения «рыскания» предназначался киль на задней стенке) – она возникала из-за того, что на заднюю ось приходилось 65 % нагрузки. После сборки 249 экземпляров модели 77 с 1935 года в серию пошла ее более мощная версия 77A с увеличенной базой и трехфарной системой освещения, а с 1936-го – несколько меньшая по размерам модель 87. Ее двигатель развивал 75 л.с., но главной новацией стал цельнометаллический кузов, позволивший резко снизить массу машины. Главная слава пришла к «Татре 87» уже после войны – на этой машине чехословацкие журналисты Мирослав Зикмунд и Иржи Ганзелка в 1947–1950 годах предприняли ряд грандиозных автопробегов по Африке и Южной Америке и написали об этом несколько книг, хорошо известных и в Советском Союзе.

Своеобразным дополнением к «Татре 87» стала ее мини-версия «Татра 97», выпускавшаяся в 1936–1939 годах. Она оснащалась 4-цилиндровым 40-сильным мотором и двумя фарами, лобовое стекло было цельным, а не трехсекционным, как на 87-й. Больше всего внешне «Татра 97» напоминала… «фольксваген-жук»; это дало повод обвинить Фердинанда Порше в плагиате, тем более что немецкий конструктор был близким приятелем Ганса Ледвинки и оба делились друг с другом идеями. Впрочем, со стопроцентной уверенностью говорить о факте плагиата сложно, так как прототип «жука», «Zundapp 12», и опытная «Tatra V570» создавались параллельно. Тем не менее в 1938 году «Татра» затеяла судебное дело против германских коллег. Но тут в дело неожиданно вмешался Гитлер, пообещавший вскоре «уладить этот вопрос». И действительно, сразу же после захвата Германией Чехословакии производство «Татры 97» было остановлено (успели выпустить 502 машины). Судебное дело возобновили лишь после войны, и в 1967-м «Фольксваген» выплатил «Татре» три миллиона марок компенсации.

После Второй мировой войны «Татра» была национализирована, а ее руководство осуждено за сотрудничество с нацистскими оккупантами. Тем не менее революционные наработки Ледвинки 1930-х годов еще долго служили заводу верой и правдой. В 1946–1947 годах выпускалась «Татра 107», в 1948-м в серию пошла «Татра 600 Татраплан» – дальнейшее развитие идей «Татры 87». В 1951 году фирма начала сокращать выпуск легковых машин – эту функцию в социалистической Чехословакии взяла на себя «Шкода», а «Татре»

передали производство грузовиков и спецтехники. Но тем не менее последние легковые «татры» – модели 603 (1956–1972) и 613 (1974–1996) – тоже были своеобразными наследницами традиций Ледвинки: они сохраняли заднемоторную компоновку и резко выделялись в потоке своим необычным дизайном.

«Voisin C25 Aerodyne» (Франция, 1934–1935)

Братья Габриэль и Шарль Вуазены известны как одни из пионеров французской авиации. В марте 1907 года Шарль Вуазен совершил первый в Европе полет на аэроплане собственной конструкции, а в январе 1908-го самолет «Voisin» впервые смог приземлиться в той же точке, из которой взлетал. В 1910 году начался выпуск первого в мире серийного аэроплана, а в 1912-м был построен первый гидросамолет. В том же году Шарль Вуазен погиб в автокатастрофе, и Габриэль продолжил дело в одиночку, причем весьма успешно – в год фирма выпускала примерно 75 самолетов, что делало ее крупнейшим авиапроизводителем мира. На протяжении семи лет фирма строила самолеты-разведчики и бомбардировщики (по лицензии они производились и в России). Однако после окончания Первой мировой войны Габриэль Вуазен решил переключиться на производство мирной продукции – легковых автомобилей. В 1919 году он приобрел у Андре Ситроена проект разработанной еще в 1915-м дорогой машины, которую отличало наличие тормозов на всех колесах, а также бесклапанный двигатель системы Найта, работавший абсолютно бесшумно. Одним из первых в европейской автоиндустрии Вуазен начал строить кузова своих автомобилей вместе с шасси, предлагая клиентам на выбор фаэтоны, лимузины и купе-де-вилль. Кузова изготавливались по авиационной технологии, с широким применением алюминия, благодаря чему «Вуазены» при немалых размерах были очень легкими.

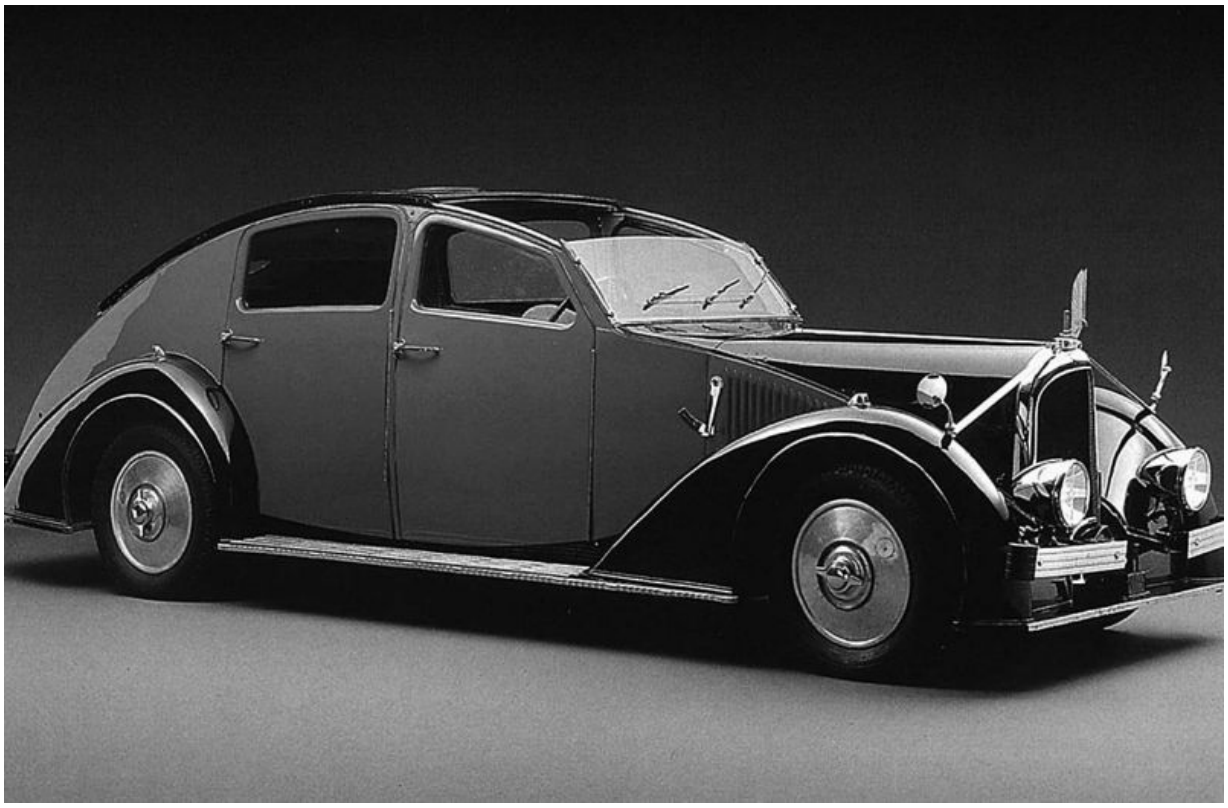
Уже первая модель фирмы, C1, представленная в мае 1919-го, сделала ее знаменитой среди европейской богатой клиентуры. Их приобрели президент Франции, король Швеции, а в гараж короля Югославии Александра ушло сразу три такие машины. Из знаменитостей «вуазены» заказали киноактер Рудольф Валентино и писатель Герберт Уэллс. Успех позволил Габриэлю Вуазену продолжить производство, пригласив в компанию опытного инженера Андре Лефевра и дизайнера Андре Тельмана, который предложил для фирмы немало интересных идей (например, на небольшой модели C4

боковины кузова отделывались шотландской твидовой материей в клетку). На протяжении 1920-х «Voisin» выпустил ряд весьма нестандартных машин, которые отлично проявили себя в спорте и имели во Франции устойчивую высокую репутацию. В год собирали около тысячи автомобилей, фирменным знаком которых стали алюминиевая фигурка вскинувшей крылья птицы на радиаторе, большие ящики для багажа на крыльях и боковые окна неправильной формы.

Великую депрессию «Вуазен» пережил с большим трудом – спрос на дорогие машины во Франции резко упал, в 1931-м фирму покинул Андре Лефевр, а потом ушел и Андре Тельман, так что Вуазену пришлось самому разрабатывать дизайн кузовов. Однако в 1934 году на Парижском автосалоне фирма смогла произвести сенсацию новой моделью «Voisin C25 Aerodyne». Фактически это была спортивная модель 1933 года C24 с 3-литровым 6-цилиндровым 90-сильным двигателем, на шасси которой Габриэль Вуазен установил кузов собственной конструкции. Это был окрашенный в сочетание белого и черного цветов большой седан, удивительным образом сочетавший достаточно традиционную переднюю часть с новейшей «аэродинамической» кормой – с покатой крышей, в которой было четыре круглых окошка-иллюминатора. Два расположенных в багажнике вакуумных насоса плавно сдвигали крышу вниз, позволяя водителю и пассажиру на переднем сиденье ехать «с ветерком». Работу амортизаторов водитель мог регулировать, не выходя из-за руля. Салон был оформлен в стиле ар-деко – двери и раздельные сиденья имели тканевую обивку с узором в виде рябивших в глазах геометрических узоров. В дверцы были встроены пепельницы. В целом же «Вуазен C25 Аэродин» имел для середины 1930-х вид изысканный на грани странности. Для тех, кому внешность машины казалась слишком вычурной, имелся более простой вариант кузова с названием «Cimier».

Успех автомобиля на Парижском автосалоне был полнейший. Однако зашкаливающая цена делала машину неприлично дорогой даже для тех клиентов, для кого деньги не были проблемой: «Аэродин» стоил 88 тысяч франков, то есть вчетверо дороже, чем его ровесник «Citroen 11CV». За два года удалось продать всего 28 таких автомобилей, причем с кузовом «Aerodyne» – семь. Модель C26 с более длинной базой была построена в единственном экземпляре,

модель C27 с более короткой – в двух: фаэтон от кузовного ателье «Figoni et Falaschi» купил для своего гаража шах Персии Реза Пехлеви, а купе приобрел дизайнер Андре Тельман.



«Voisin C25 Aerodyn» поражал современников необычным кузовом

С 1935 года в производстве осталась единственная модель фирмы – C28. В кузове «Aerosport» этот автомобиль получился одним из самых прогрессивных в мире: он получил понтонные боковины без выступающих крыльев, предвосхищающие дизайнерские находки второй половины 1940-х. Но таких машин было выпущено всего три. В 1937-м фирму приобрела бельгийская автокомпания «Imperia», которой раньше Габриэль Вуазен помогал выйти на французский рынок. Бельгийские инвесторы настояли на том, чтобы на автомобилях Вуазена перестали применяться бесклапанные двигатели Найта. Год спустя Габриэль Вуазен на судебном процессе смог вернуть себе контроль над компанией и тут же продал контрольный пакет акций своему другу Полю-Луи Вийеру, владельцу предприятия по выпуску

авиамоторов «Gnome et Rhone». Но в 1939 году, с началом Второй мировой войны, выпуск «Voisin» прекратился окончательно. Всего было построено около 27 тысяч автомобилей этой марки. В послевоенное время бывший завод фирмы в Исси-ле-Мулино был национализирован и вошел в состав концерна SNECMA. Габриэль Вуазен продолжал работать там в качестве инженера.

Последним автомобилем под маркой «Вуазен» стала модель C31, она же «Biscooter», – алюминиевая мотоколяска с одноцилиндровым мотором, которая с 1949 года выпускалась во Франции, а с 1953-го в Испании, где пользовалась большим успехом и была произведена в количестве более 20 тысяч экземпляров. По иронии судьбы это и был самый массовый «вуазен». Последний прототип «Voisin Isotherme» был построен в 1962 году – это был странный на вид «пляжный» автомобиль без дверей. Сам Габриэль Вуазен скончался в 1973 году в возрасте 93 лет.

В 2009 году голландские бизнесмены Франс Лиеваарт и Матис Мауленбелот планировали возродить марку, представив концепт-кар «Voisin A-JT Laboratoire» с полностью алюминиевым кузовом. Однако до полноценного выхода новых «вуазенов» на рынок дело так и не дошло.

До настоящего времени сохранились только четыре «Voisin C25 Aerodyne». Один из них в 2013 году был продан на аукционе в США за 1 925 000 долларов.

«Citroen Traction Avant» (1934–1957)

Фирма «Citroen» появилась последней из Большой Тройки французских автопроизводителей: если «Renault» и «Peugeot» были отлично известны и популярны еще до Первой мировой, то «ситроены» появились лишь в 1919-м. Создатель фирмы Андре-Гюстав Ситроен родился в 1878 году в Париже в большой еврейской семье продавца драгоценностей и получил хорошее инженерное образование. Бизнесменом ему помогла стать война, точнее, заказ из России на большую партию шрапнели. Специально для выполнения этого заказа Ситроен за четыре месяца построил в Париже новый военный завод. А после того как война завершилась, предприятие было быстро перепрофилировано под выпуск автомобилей. Первая же модель А, разработанная в 1919 году главным конструктором популярной фирмы «Le Zebr», принесла фирме большой успех – при невысокой цене 7950 франков и очень простой конструкции она обладала такими техническими новинками, как электрические стартер и фары. Последующие модели 1920-х тоже были весьма привлекательными. К тому же Андре Ситроен умело рекламировал свои машины – они участвовали в многочисленных автопробегах и ралли, а светящееся название фирмы в 1925–1934 годах размещалось на Эйфелевой башне.

При этом Ситроен был в первую очередь бизнесменом, а не фанатиком автомобиля. Его всегда привлекали передовые идеи, из которых можно было извлечь выгоду. Так, в 1923 году он прибрел у американской кузовной фирмы «Budd» право производства в Европе цельнометаллических кузовов. А когда в 1931-м Эдуард Бадд показал Ситроену схему переднеприводного автомобиля с несущим кузовом, сделанную двоюродным братом Ганса Ледвинки Йозефом Ледвинкой, французский бизнесмен понял, что такой вариант автомобиля мог бы иметь большой успех. Передний привод к тому времени продолжал оставаться редкой новинкой – он оставался уделом гоночных трасс, на «обычных» автомобилях в Европе его использовали только на французских машинах «Tracta», немецких DKW и английских «Alvis», в США – на «Cord» и «Ruxton». По-настоящему массовым из них мог

считаться только ДКВ, но это были маленькие дешевые машины с деревянными кузовами, Ситроен же собирался предложить покупателям «полноценный» автомобиль среднего класса. Свои требования к конструкторам он изложил четко: кузов – цельнометаллический несущий, мест – 4, масса – не более 800 кг, скорость – 100 км/ч, расход топлива не выше 7 л на 100 км, цена – не более 15 тысяч франков. Объединить все эти условия в одном проекте было крайне сложно.

Но создатели новой модели постарались. Главным конструктором выступил Андре Лефевр, в 1931–1933 годах работавший в «Renault», а до этого – в «Voisin». Кузов спроектировал итальянский скульптор Фламинио Бертони. Впоследствии тандем Лефевр – Бертони станет автором еще трех классических ситроеновских моделей – 2CV, DS и развозного фургона H (а Бертони – еще и «Citroen Ami»). За передний привод отвечал Жан-Альбер Грегуар, чьи собственные переднеприводные машины «Tracta» так и не стали успешными, зато лицензию на его шарниры приобрели DKW и «Adler». Параллельно в апреле – августе 1933 года для производства новой модели возводилась целая фабрика, а рекламная кампания началась задолго до начала продаж машины.

Первый «Citroen 7CV» был собран 3 марта 1934 года (цифра 7 в названии обозначала налоговую мощность), 18 апреля машину увидела пресса, а через пять дней начались продажи. Автомобиль сразу же привлек внимание публики своей низкой, хищной посадкой и по-итальянски элегантным кузовом без подножек. Восхищали также великолепная управляемость, четкая работа тормозов, скоростные характеристики. Салон «ситроенов» был чрезвычайно просторным и комфортным – абсолютно ровный пол, на заднем сиденье можно было спокойно сидеть, закинув ногу за ногу.

В ходе эксплуатации выявилось множество «детских болезней» автомобиля, но фирма мгновенно реагировала на критику и постоянно предлагала новые, улучшенные версии новинки. Модель 7CV выпускалась тремя сериями – 7A выпускалась в апреле – июне 1934 года, затем ее сменила 7B (июнь – сентябрь), а в октябре – 7C (оснащалась двигателем мощностью 32, позже 36 л.с.). С ноября 1934 года в серию пошла версия 11CV (двигатели мощностью 46 и 60 л.с.) с увеличенной колесной базой. Именно версии 11CV и было суждено

стать наиболее массовым «ситроеном» такого типа. Самым мощным вариантом машины была 6-цилиндровая модель 15CV, пошедшая в серию летом 1938 года. Восьмицилиндровый вариант 22CV был разработан еще в 1934-м, но на конвейер не попал. Все эти машины для простоты объединялись под общим понятием «Citroen Traction Avant», то есть «переднеприводные».

С 1936 года машина предлагалась с крышкой багажника, открывающейся снаружи (до этого доступ к багажнику был лишь изнутри) и реечным рулевым механизмом вместо червячного. Для больших семей выпускалась версия «Familiare» с тремя рядами сидений и тремя окошками по борту, вмещавшая девять человек, для развозных целей предназначались пикапы и универсал «Commerciale» с широкой распашной задней дверью.

Увы, набиравший силу успех новой машины совпал с тяжелым кризисом самой фирмы «Ситроен». Вложенные в разработку новинки средства привели компанию к банкротству в конце 1934 года, и «Ситроен» стал собственностью своего главного кредитора – шинной компании «Michelin». Андре Ситроен пережил это событие совсем ненадолго – он скончался от рака желудка 3 июля 1935 года. Популярный бренд, конечно же, сохранили, тем более что затраты на новую модель вскоре полностью оправдали себя.

Уже к концу 1930-х дизайн «Траксьон Аванов» выглядел «вчерашним» – никакому рестайлингу машины не подвергались. Но они прочно завоевали себе место практически во всех сферах жизни страны – как частные, армейские и правительственные машины, такси, автомобили полиции, коммерческие фургоны и т. п. – и имели неофициальное почетное прозвище «Reine de la Route» («Королева дорог»). По лицензии «ситроены» собирали и в других странах – Великобритании, Бельгии, Германии, Дании.



Два десятилетия на дорогах Франции царил «Citroen Traction Avant»

Годы Второй мировой и германской оккупации нанесли «Ситроену» тяжелый удар: в 1940 году производство модели 7CV рухнуло до 1133 единиц, за первые полгода 1941-го собрали 154 машины, а потом их выпуск вообще прекратился. Машин 11CV собрали 4415 в 1940-м и 2032 – до ноября 1941 года, после чего прекратили выпускать и эту модель. Множество «Тракcьон Аванов» использовались в германском вермахте, где их ценили за хорошую проходимость, а также в войсках «Сражающейся Франции».

После окончания войны «Тракcьон Аваны» снова вернулись на конвейер – это была единственная модель 11CV, шины к которой сначала предлагалась покупать отдельно. Понемногу производство машин возобновилось в полном объеме и разнообразии версий. Оно не прекратилось даже после премьеры в 1955 году ошеломляющей новинки «ситроена», модели DS (гидропневматическую подвеску которого, кстати, проверяли на модели 15CV). Конечно, в 1950-х угловатые «Тракcьон Аваны», пусть и обзаведшиеся в 1952-м выступающим багажником, выглядели уже очень архаично, ведь

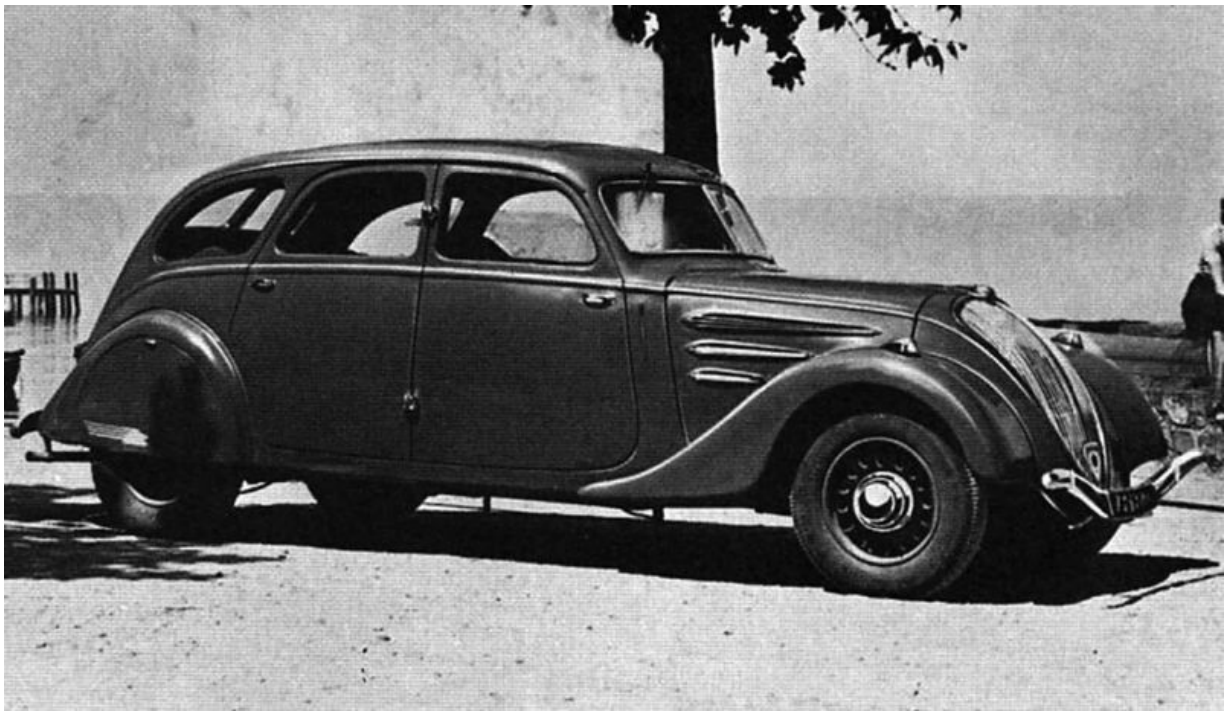
французский автопром мог предложить покупателям широкую гамму современных моделей. Но эти машины по-прежнему воспринимались как один из символов Франции, служили как бы связующим звеном между «старой», довоенной страной и новой эпохой. На них, казалось, ездила вся Франция – от таксистов до полицейских, от наводивших ужас на Париж бандитов из шайки «Безумного Пьеро» до знаменитых певцов и киноактеров…

Только в июле 1957 года заслуженный ветеран «Траксьон Аван» отправился на покой. Всего было выпущено 759 123 машины этого семейства. Из них больше всего, 620 455, приходится на модель 11CV. Множество таких машин сохранилось по сей день, находится на ходу и имеет много поклонников.

«Peugeot 402» (Франция, 1935–1941)

На протяжении 1920-х годов компания «Peugeot» выпускала на французский и международный рынки множество разнообразных автомобилей – от маленького «Quadrilette» до люксовых моделей 156 и 175, но главную ставку делала на солидные 4-цилиндровые машины среднего класса – модели 153, 159 и 163. Они не поражали воображение авангардными решениями, но пользовались стабильным успехом и любовью публики. За десять лет, с 1919 по 1929 год, с конвейера сошло 163 тысячи машин марки «Пежо».

В 1929-м «Пежо» запустила принципиально новую систему обозначения своих моделей, которая сохраняется по сей день, – из трех цифр с обязательным нулем в середине. Эта цифровая комбинация на территории Франции была законодательно закреплена за этой фирмой, в силу чего иностранные машины, импортируемые в страну, должны были получать новые индексы. Так, во Франции не могли продаваться ни польская «Warszawa 203», ни советский «Москвич-408», ни югославская «Zastava 101» – подобным образом свои модели имела право обозначать только «Пежо» Первой машиной этой фирмы, получившей такой индекс, стала модель 201, за которой последовали 301, 401 и 601. Это семейство пользовалось в начале 1930-х немалым успехом, хотя выглядело достаточно консервативно.



«Peugeot 402» был достойным ответом Европы на новаторство «Chrysler Airfl ow»

Однако в середине десятилетия на французском рынке резко обозначился успех потрясающе новаторского «Citroen Traction Avant», и руководство «Пежо» решило противопоставить конкурентам свою новинку. Ставка была сделана не на принципиально новое техническое решение, а на авангардистскую внешность, идея которой была почерпнута у американского «Chrysler Airflow». «Пежо 402» можно было смело назвать вариацией на тему «Эйрфлоу» – тот же массивный обтекаемый кузов, круглые крылья, спрятанные в нишах задние колеса, «зализанный» капот. Отличия были в частностях: фары у «пежо» были скрыты под решеткой радиатора, дверные ручки утоплены в кузове, иной была форма бампера, а в оформлении машины встречался «львиный» мотив (лев – символ фирмы «Пежо»). Кроме того, кузов «Пежо» не имел деревянного каркаса, он был цельнометаллическим, хотя и не несущим. Двигатель машины развивал 55 л.с. и разгонял 402-й до 105 км/ч.

Премьера «Пежо 402» состоялась в 1935 году на Парижском автосалоне. Помимо авангардного для Европы внешнего вида, машина поражала воображение разнообразием своих версий. Ее можно было купить в виде «Normale» (колесная база 3150 мм) и «Longue» (3330

мм), причем первый вариант выпускался в семи кузовах, а второй – в двух (с 1937 года – в четырех). И если в разнообразии вариантов «Пежо 402» не уступал «Ситроену Тракьсон Аван», то в оформлении явно превосходил его. В стандартную комплектацию 402-го входили указатели поворотов, часы, радиоприемник, двойные электрические стеклоочистители, солнцезащитные щитки, а приборная панель была элегантно оформлена в стиле ар-деко. Самая дешевая версия машины, стандартный седан «Berline», стоила 23 900 франков, самая дорогая, кабриолет с электроприводом крыши «Eclipse», – 34 900.

В отличие от консервативной американской публики, не оценившей передовых идей «Крайслер Эйрфлоу», французские автолюбители вполне приняли хорошо «упакованный», необычный внешне и привычный по конструкции автомобиль. Нельзя сказать, что он сильно потеснил на рынке «Ситроен Тракьсон Аван», но ему вполне удалось завоевать свою нишу, а спрятанные за решеткой радиатора фары 402-го и вовсе стали одним из символов французского автодизайна той эпохи. В итоге вдохновленная успехом «Пежо» решила развить идеи 402-го в других моделях. Появившийся в 1936 году «Пежо 302» очень напоминал «старшего брата» внешне, но был короче и снабжался 43-сильным двигателем. Через два года эту модель сняли с производства, заменив версией 402-го под названием «Legere» – фактически «Пежо 302» с двигателем от модели 402. В том же 1936-м был представлен прототип новой модели, чей аэродинамический кузов был оформлен дизайнером Жаном Андро. Машина предполагалась к производству с 3,7-литровым 8-цилиндровым двигателем под индексом 802, но во второй половине 1930-х, с учетом общей политической и экономической нестабильности и падения спроса на дорогие автомобили, «Пежо» так и не рискнул запустить свой флагмана в серию. Также пришлось отказаться от дизельной версии 402 и от версии с автоматической коробкой передач системы Флейшеля. Оба этих варианта были опробованы на таксомоторах, однако дизели французское законодательство тех лет разрешало использовать лишь на грузовых машинах, а коробка-автомат оказалась слишком дорогой в производстве. Вместо нее фирма предложила потребителям четырехступенчатую коробку-полуавтомат «Cotal»; за шесть лет было продано 8 тысяч машин, оснащенных ими.

С июля 1938 года машина выпускалась под маркой «Peugeot 402B». Она получила мотор мощностью 63 л.с. и багажник. И в том же году вышел самый компактный представитель семейства – «Peugeot 202», основным конкурентом которого был представленный годом ранее «Renault Juvaquatre». Модель 202 также отличалась спрятанными за решеткой радиатора фарами. Элегантная форма кузова этой машины была высоко оценена покупателями – в течение года продали почти 20 тысяч экземпляров. Как и другие машины, модель 202 предлагалась во множестве вариантов – как кабриолет, пикап, фургон и т. п.

В целом семейство 402/302/202 стало одной из главных принципиальных удач «Пежо». Эти автомобили пользовались немалым коммерческим успехом и к тому же имели весьма прогрессивный для европейского рынка дизайн.

С началом Второй мировой войны производство моделей 402 и 202 некоторое время продолжалось в наиболее простых версиях «Berline» и «Familiare», но вскоре было прекращено. Последним, в 1942-м, перестали выпускать «Пежо 202». Около 2500 экземпляров «Пежо 402» в условиях острой нехватки бензина были переоборудованы под газогенераторные двигатели.

Послевоенная история фирмы началась с возобновления производства «Пежо 202»: в 1945–1949 годах он снова стоял на конвейере. В итоге 202-й оказался самым многочисленным из своего семейства. Всего было выпущено около 75 тысяч машин модели 402, 25 083 машины модели 302 и 104 126 машин модели 202.

«Mercedes-Benz 260D» (Германия, 1935–1940)

Первый в мире двигатель, который работал по принципу самовоспламенения топлива от воздействия разогретого сжатого воздуха, был создан германским инженером Рудольфом Дизелем в 1893 году и получил его имя. Широкую известность изобретение Дизеля получило пять лет спустя на Мюнхенской специализированной выставке. Однако первые образцы дизельных двигателей были невероятно громоздкими (несколько метров в высоту) и потому применялись на промышленных предприятиях и судах. В первом десятилетии XX века появились относительно компактные дизели для подводных лодок. А к началу 1920-х дело дошло и до моторов, которые могли устанавливаться на автомобилях.

Пионером применения дизелей в автотранспорте стала германская фирма «Mercedes», представившая в 1923 году на Берлинской выставке пятитонный грузовик 5К3. Его дизель развивал мощность 45 л.с. Первый серийный грузовик с дизелем также поставил на конвейер «Mercedes-Benz» – это произошло в 1932 году. Модель «Lo 2000» оснащалась 55-сильным дизелем OM59 и зарекомендовала себя настолько хорошо, что фирма задумалась об оснащении дизельным двигателем легковой модели – тоже впервые в мире.

Ее разработкой занялся технический директор фирмы Макс Зайлер – в прошлом знаменитый гонщик, в 1914–1924 годах успешно выступавший за спортивную команду «Mercedes». Создание нового двигателя он поручил инженеру Альберту Хиссу. Осенью 1933 года на легковую модель «Mannheim 350» установили дизель OM59 с грузового «мерседеса», но выяснилось, что уровень вибрации и шума этого двигателя не подходят для легковой машины. Тогда Хисс разработал два легких дизеля, OM134 мощностью 30 л.с. и OM141 мощностью 35 л.с., но оба они были забракованы. Пришлось вернуться к OM59, конструкцию которого в итоге сильно переработали – из 6-цилиндрового мотор стал 4-цилиндровым. Чтобы избавиться от вибрации, маховик оснастили демпфером крутильных колебаний, поршни максимально облегчили. Систему впрыска разработала фирма

«Bosch». Двигатель рабочим объемом 2,6 л и мощностью 45 л.с. получил обозначение OM138.

Поскольку «Мерседес-Бенц» в середине 1930-х выпускал широкую гамму легковых моделей, для дизельного дебюта было решено выбрать небольшой автомобиль модели 200 1933-го модельного года, точнее, ее длиннобазный вариант «Lang» (эта машина известна также по внутризаводскому обозначению кузова W21). То, что на машине стоит именно дизельный двигатель, обозначили буквой D в индексе. «Mercedes-Benz 260D» предлагался с кузовами седан, ландо, кабриолет и «пульман-лимузин», то есть удлиненный 6-местный седан. Причем сначала построили именно версию «ландо», таких автомобилей собрали всего 13.

В конце 1935 года ходовые и эксплуатационные качества «Мерседес-Бенц 260D» решили проверить в берлинском таксопарке. Пятьдесят пять машин, отправленных на линии, заслужили самые лестные отзывы со стороны таксистов. Дизельные «мерседесы» расходовали 9,5 л топлива на 100 км пробега, в то время как бензиновая машина той же модели – 13 л. К тому же дизельное топливо стоило 17 пфеннигов за литр, вдвое дешевле, чем бензин. Не уступал дизельный «мерседес» бензиновому и в скорости (94 км/ч против 90). Все эти плюсы были весьма значительными и способствовали интересу к новой версии старой машины. Официально она дебютировала 21 февраля 1936 года на Берлинском автосалоне. В том же году производство серии W21 было свернуто, и 260D остался последним ее представителем. В розницу машина стоила 6800 рейхсмарок.



Первый в мире серийный легковой автомобиль с дизельным двигателем «Mercedes-Benz 260D»

Так как премьера 200-й серии состоялась в 1933 году, во второй половине десятилетия она выглядела уже достаточно архаично. Поэтому в 1937-м модель 260D подверглась улучшениям. Новый вариант можно было сразу узнать по фарам: если раньше они размещались по бокам капота, то теперь переместились на крылья. Иной стала и решетка радиатора. На модели 1938 года появились новая коробка передач, задняя подвеска, увеличенный топливный бак, а двигатель получил электрические свечи накаливания, благодаря чему двигатель легко запускался в холода.

До 1940 года было выпущено 1967 автомобилей модели 260D. Эта машина не произвела на рынке фурор, но осталась в истории автомобилестроения как первый серийно выпускавшийся легковой автомобиль с дизельным двигателем.

«FIAT 500 Topolino» (Италия, 1936–1955)

К 1930-м годам фирма FIAT прочно удерживала репутацию ведущего итальянского производителя автомобилей. Эта компания была создана в Турине в 1899 году талантливым бизнесменом, уроженцем небольшого пьемонтского городка Виллар-Пероза Джованни Аньелли. Сын мэра Виллар-Перозы, он со временем тоже занял этот пост, а в возрасте 32 лет решил принять участие в проекте графа Эммануэле Брикеразьо, искавшего инвесторов под автомобильное производство. Предприятие назвали аббревиатурой F.I.A.T. – сокращение от «Fabbrica Italiana Automobili Torino»; в 1906 году точки между буквами исчезли, и фирма стала называться FIAT. Именно она первой в Европе приступила к сборке автомобилей на конвейере, построенном по образцу американского «Ford». Со временем ФИАТ превратился в большой концерн, выпускавший не только автомобили, но и стрелковое оружие, танки, самолеты, авиационные двигатели, локомотивы, тракторы. Компания усиленно продвигала свою продукцию на иностранные рынки: по лицензии «фиаты» выпускались в Польше («Polski FIAT»), Австрии («Steyr», «Austro-FIAT»), Франции (SIMCA), Испании (SEAT), Германии (NSU-FIAT), СССР (АМО) и, таким образом, были отлично известны всей Европе. С 1909 года «фиаты» собирали даже в США.

На протяжении 1920-х ФИАТ предлагал покупателям широкую гамму легковых моделей, хотя упор делал все же на большие, солидные автомобили (модели 507, 514, 520, 522 и др.). Но на фоне глобального экономического кризиса компания обратилась к разработке массовой недорогой машины и в 1932-м представила «FIAT 508 Balilla», стоивший втрое дешевле больших моделей – 10 тысяч лир. Небольшой расход топлива и надежная конструкция обеспечили машине хороший спрос на рынке – было продано 113 тысяч таких машин. Однако фирма решила не останавливаться на достигнутом, тем более что подоспел и государственный заказ. Точнее, дуче (вождь) итальянских фашистов и одновременно премьер-министр страны Бенито Муссолини поставил перед Джованни Аньелли задачу –

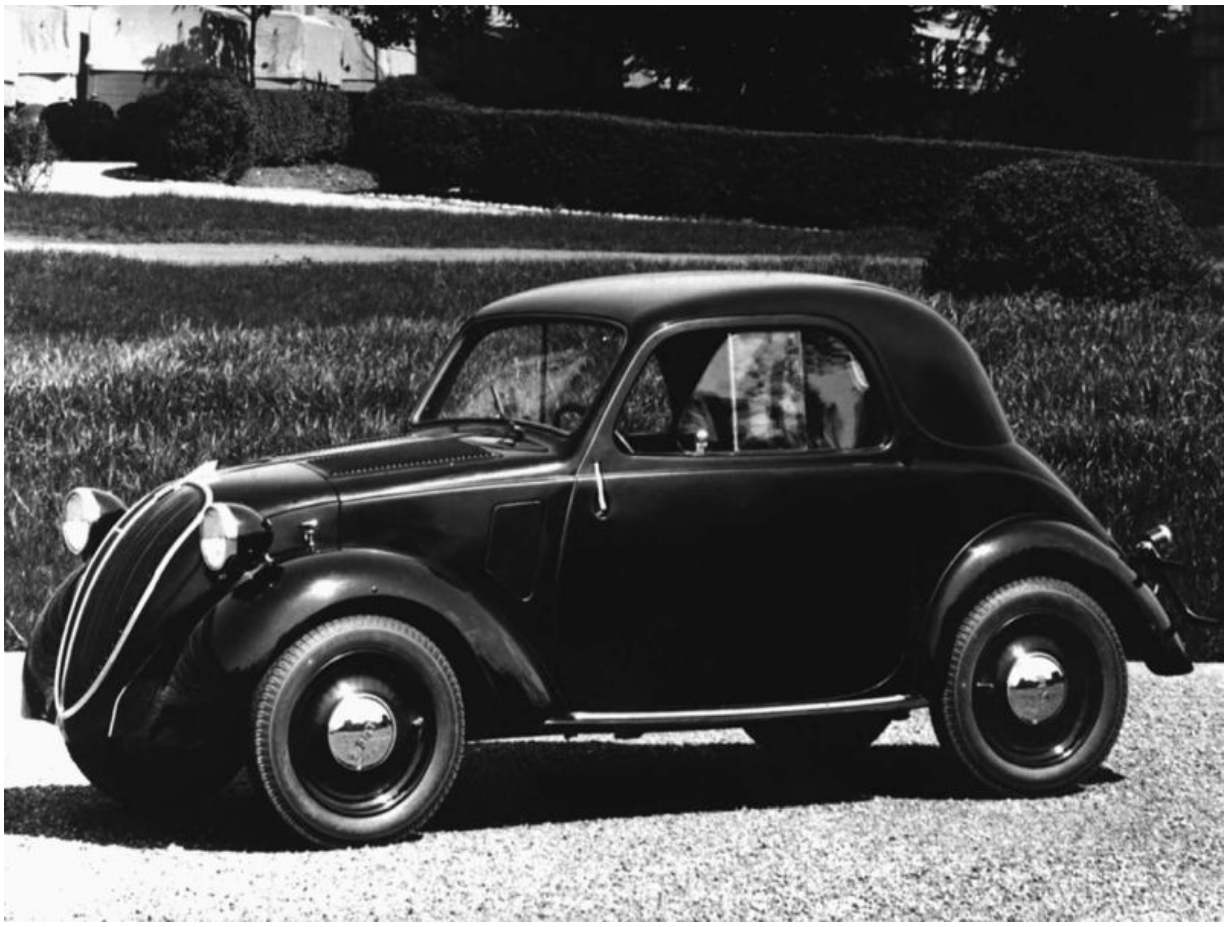
создать машину, которая стоила бы не 10, а 5 тысяч лир. Вмещать она должна была двух человек и перевозить 50 кг багажа.

Ответственную задачу Аньелли поручил инженеру Оресте Лярдоне, который предложил главе фирмы переднеприводную машину с 3-цилиндровым двигателем. Однако во время пробной поездки случился опасный конфуз – новинка… загорелась во время движения. В результате «отцом» новой модели стал 30-летний уроженец Рима и выпускник Туринского политехнического института Данте Джакоза. На ФИАТ он пришел в 1928-м и трудился сначала в подразделении, отвечавшем за военные машины, а затем перешел в отдел авиамоторов. Но когда Аньелли передал задание по созданию машины в этот отдел, его директор Антонио Фессья смело порекомендовал в качестве конструктора именно Джакозу и не прогадал. Автомобиль получился весьма передовым: независимая подвеска передних колес, гидравлические тормоза, синхронизированная коробка передач. Маленький по размеру двигатель объемом 0,5 л развивал 18 л.с. и был вынесен за переднюю ось, что позволило уменьшить колесную базу. Максимальная скорость составляла 85 км/ч, а расход топлива – 6 л на 100 км. Весила машина всего 537 кг.

Новый ФИАТ, которому присвоили индекс 500, получил маленький, но весьма симпатичный по дизайну кузов (автор – Рудольф Шаффер) с сильно «зализанной» передней частью, обеспечивавшей отличный обзор водителю. Кузов вмещал двух взрослых пассажиров и двух детей либо 50 кг багажа. Крыша всех машин была матерчатой и представляла собой единое целое с задним стеклом; для теплого климата Италии такое решение было вполне приемлемым. Но за дополнительную плату можно было поставить и металлическую крышу. На фоне предыдущих угловатых «фиатов» начала 1930-х новинка выглядела весьма свежо и вполне вписывалась в последние тенденции автомобильной моды. На базе 500-го строили небольшие фургончики, а по частным заказам – и спортивные родстеры.

Начальная цена на «ФИАТ 500» составила 9750 лир, однако затем снизилась до 8900. Недорогая, экономичная, технически прогрессивная и вполне современно выглядящая машинка, которую можно было к тому же купить в кредит, сразу снискала народную любовь и приобрела в Италии прозвище «Topolino» – «Мышонок» (так в Италии называли Микки Мауса). Юркий и шустрый, «фиат»

действительно напоминал внешне упитанного мышонка. Со временем слово «Тополино» стало официальным названием этой модели наряду с цифрой 500. Маленький «фиат» стал настоящим народным автомобилем, сыграв для Италии такую же роль, какую «Ford T» сыграл для Америки и «Austin Seven» – для Великобритании.



Шедевр Данте Джакозы – «FIAT 500», известный в Италии как «Мышонок»

Модернизировался 500-й нечасто. Модификацию 500A (1938) отличало левое расположение руля, наличие бамперов и новая задняя подвеска. А затем была Вторая мировая война, в которую Италия вступила на стороне Германии в 1940 году. После этого ФИАТ сосредоточился на выпуске грузовиков, самолетов, оружия и другой военной техники. До начала войны успели изготовить 122 тысячи «Тополино».

В 1943–1946 годах Италия прошла через множество политических пертурбаций: падение фашистского режима и монархии, введение республиканского строя. Но на судьбе «Тополино» это не сказалось – самый народный «фиат» продолжал сходить с конвейера в том же виде, что и до войны. В 1948 году вариант 500B начал оснащаться двигателем мощностью 16,5 л.с., гидравлическими тормозами, новым рулем и двумя стеклоочистителями. А версия 500C (1949) уже была легко отличима и внешне: «Тополино» пережил серьезный фейслифтинг, лишившись своей знаменитой покатой решетки радиатора и получив модную в конце 1940-х горизонтальную решетку, фары, встроенные в крылья, отопитель и обогреватель лобового стекла. Машину можно было купить с кузовами купе, кабриолет и универсал, причем двухместный назывался «Giardinetta», а четырехместный – «Belvedere».

Послевоенный «Тополино» был вовсе не таким дешевым, как довоенный, – он стоил уже 720 тысяч подвергшихся инфляции лир, что равнялось примерно трехлетней зарплате среднего рабочего. Но народная любовь оставалась устойчивой – «Мышонка» стабильно покупали вплоть до его финала, который пришелся на 1955 год. Всего за 19 лет было выпущено 520 тысяч этих симпатичных автомобилей. Еще 46 472 машины по лицензии было собрано во Франции под маркой «SIMCA-5» и 9064 – в ФРГ под маркой «NSU-FIAT 500C».

Вклад этой машины в итальянский национальный код был так велик, что само число 500 в Италии устойчиво ассоциировалось с «фиатом» и трижды возрождалось: в 1957 году – как название модели «Nuova 500», в 1991-м – как модель «Cinquecento» («Чинкуэченто» – по-итальянски «пятьсот») и в 2007-м – как модель 500. Все эти машины были очень успешными.

Что же касается создателя «Тополино» Данте Джакозы, то успех своего дебюта он упрочил многочисленными выдающимися разработками последующих лет. Джакоза создал такие шедевры FIAT, как 600, «Nuova 500», 128. Два десятилетия, 1950-е и 1960-е, можно было с полным правом назвать его эпохой. Скончался Данте Джакоза в 1996 году.

«Alfa Romeo 8C 2900» (Италия, 1936–1938)

Основанная в 1906 году фирма со звучным названием «Alfa Romeo» изначально называлась совсем иначе – S.A.I.D., или «Società Anonima Italiana Darracq». Это был итальянский филиал весьма успешной и известной в начале XX века французской автокомпании «Darracq». Однако надежды на то, что собранные в Италии «дарраки» будут пользоваться большим спросом, не оправдались. В итоге глава S.A.I.D. Уго Стелла в 1909-м решил основать «дополнительную» компанию A.L.F.A., то есть «Anonima Lombarda Fabbrica Automobili» – «Анонимная Ломбардская фабрика автомобилей». Первый же автомобиль, разработанный инженером Джузеппе Мерози, поступил в продажу в июне 1910 года и имел заметный успех. До начала Первой мировой войны машины марки «A.L.F.A.» успели приобрести в Италии и отличную спортивную репутацию.

С 1915 года контроль над компанией перешел к бизнесмену Никколо Ромео, который перепрофилировал фирму на выпуск военной техники. Автомобили снова начали выпускать в 1919-м, а год спустя они получили новую марку «Alfa Romeo». Двадцатые годы ознаменовались крупным приобретением фирмы – маститого Джузеппе Мерози в должности главного инженера сменил Витторио Яно, сын перебравшихся в Италию в конце 1880-х годов венгерских иммигрантов, начинавший деятельность в малоизвестной автомобильной фирме S.T.A.R. Его первым успехом стала разработка 140-сильного 8-цилиндрового двигателя для гоночного болида «Alfa Romeo P2», царившего на европейских гоночных трассах в 1925–1930 годах. На базе этого мотора затем разрабатывались все двигатели фирмы – однорядные, выполненные из легкого сплава, с двумя рядами клапанов на цилиндр.

Однако к концу 1920-х положение фирмы пошатнулось: ушел Никколо Ромео, постепенно накопились долги. Спасло компанию от неизбежного краха государство. «Alfa Romeo» получила карт-бланш на разработку новых спортивных машин, а штатный гонщик фирмы Энцо Феррари со своей командой «Scuderia Ferrari» обеспечил «Альфа-

Ромео» триумф на всех ведущих гонках десятилетия: эти машины выигрывали такие соревнования, как Ле Ман, «Targa Florio», «Mille Miglia».

Одновременно было решено вывести на рынок и серию «дорожных автомобилей» – коммерческих версий гоночных. На них тоже начали устанавливать 8-цилиндровые двигатели Яно, отчего серия получила название 8C. В 1931–1936 годах ограниченными тиражами выпускались модели 8C 2300 и 8C 2600, а в 1936-м настало время для 8C 2900.

Первой модификацией этой серии стала 2900A, предназначенная для гонок и выпущенная в десяти экземплярах. Премьера машины состоялась на Лондонском автосалоне. Эти автомобили взяли первые три места в гонке «Mille Miglia» 1936 года. Уже после триумфа на этой гонке одна машина 2900A – та, которая взяла первое место, – была оснащена уникальным обтекаемым кузовом купе от ателье «Pininfarina» с раздельным лобовым стеклом и спрятанными в капот фарами.



«Alfa Romeo 8C 2900» и сейчас побеждает на конкурсах автомобильной красоты

Мощность двигателя модификации 2900B была понижена с 220 до 180 л.с. Ее двигатель фактически представлял собой два спаренных 4-цилиндровых блока со сдвоенными карбюраторами и системой двойного турбонаддува. Для этой версии предлагались две колесные базы – 2799 мм, так называемая Corto, и 3000 мм, Lungo. Кузова для машин строились вручную двумя кузовными фирмами – «Pininfarina» и «Touring», поэтому автомобили этой модели сильно отличались друг от друга внешне.

В 1938 году для участия в гонке «Mille Miglia» в четырех экземплярах был подготовлен специальный родстер с кузовом «Touring», выполненным из алюминиевых панелей по технологии «Superleggera» («суперлегкий»). Три машины оснащались двигателями 225 л.с., одна – 295. Два таких автомобиля заняли два первых места в гонке, а вот спортивная судьба двух других оказалась несчастливой: один попал в аварию, на другом заклинило двигатель. В том же 1938 году для гонки Ле Ман был создан еще один уникальный экземпляр 8C

2900 – аэродинамическое купе от «Touring». До этого момента в Ле Мане соревновались только открытые автомобили. На «8C 2900B Le Mans Berlinetta» стоял мгновенно узнаваемый округлый кузов без крыльев, с ярко выраженным «горбом» сзади и вытянутым капотом. Машина вполне могла стать победителем гонки, но ее подвели сначала поврежденная шина, а затем клапан двигателя. Тем не менее купе 1938 года заняло почетное место в истории автоспорта и автодизайна.

Помимо десяти экземпляров 2900A было построено десять 2900B в 1937 году и еще двадцать две – в 1938-м. По общему мнению, «альфа-ромео» этой модели стала вершиной итальянской технической мысли довоенного периода и одним из наиболее выдающихся спортивных автомобилей всех времен. Даже в 1947 году 8C 2900 стала победителем в гонке «Mille Miglia», а в 1948-м – в американской гонке «Watkins Glen», с блеском подтвердив свою репутацию десятилетней давности. Кроме того, очень высоко ценится изящный дизайн этих машин. И в XXI столетии они регулярно побеждают на конкурсах автомобильной красоты. А название 8C было возрождено «Альфа-Ромео» в модели 2007 года 8C Competizione/Spyder, которая была выпущена в количестве 1000 экземпляров.

Что же касается создателя серии 8C Витторио Яно, то он в 1936 году был уволен с «Альфа-Ромео». Причиной послужил провал его 12-цилиндровой модели «Alfa Romeo 12C», собранной в четырех экземплярах: автомобиль готовили к Гран-при Италии в большой спешке, и он страдал невысоким качеством сборки. В 1937–1955 годах Яно работал на «Lancia», а с 1955-го – на «Ferrari», для которой разработал серию новых успешных 6-цилиндровых двигателей. В 1965 году, будучи уже тяжело больным, Витторио Яно покончил с собой в Турине.

BMW/EMW 327 (Германия/ГДР, 1937–1941, 1948–1955)

Немецкую компанию BMW основал в 1916 году проживавший в Мюнхене швейцарский инженер Карл-Фридрих Рапп, чья биография была тесно связана с авиационной промышленностью. Именно как авиапредприятие БМВ и появилась на свет – компания занималась производством двигателей для боевых самолетов (отсюда название «Bayerische Motoren Werke», то есть «Баварские моторные заводы»). Об этом до сих пор напоминает фирменная эмблема БМВ: сочетание синего и белого секторов на ней – это стилизованное изображение вращающегося пропеллера, выдержанное в баварских национальных цветах.

Шла Первая мировая война, и мощные авиамоторы БМВ были очень востребованы в Германии и ее союзнице Австро-Венгрии. После того как Рапп покинул свое детище, бразды правления БМВ принял австриец Франц-Йозеф Попп. Он сумел уберечь фирму от краха в 1919 году, когда по условиям Версальского мира Германии было запрещено производство боевых самолетов. С выпуска авиадвигателей БМВ переключилась на железнодорожные комплектующие и сельхозтехнику.

Впрочем, уже к середине 1920-х кризис удалось преодолеть. С 1923 года фирма строила мотоциклы, затем возобновила выпуск моторов – уже для гражданских самолетов. Дела шли настолько хорошо, что руководство фирмы решило выйти на принципиально новый для нее рынок, автомобильный. И в 1928 году был приобретен небольшой автомобильный завод «Dixi» в городе Айзенахе. Эта фирма выпускала по английской лицензии копию очень успешного в Великобритании маленького автомобиля «Austin Seven». Именно ему и было суждено стать самым первым БМВ. Но уже в начале 1930-х фирма начала успешно формировать свою репутацию в качестве производителя преимущественно спортивных машин. При этом БМВ могли быть и вполне «обычными», но всем им был присущ драйвовый, энергичный характер, проявлявшийся как в технических характеристиках (все машины оснащались мощными рядными 6-цилиндровыми

двигателями), так и в дизайне. Фирма быстро нашла свой фирменный внешний стиль, которому не изменяла (редкий случай) на протяжении всей истории. Речь идет о характерных вертикальных «ноздрях», до сих пор украшающих решетку радиатора машин. Намек на такие «ноздри» появился еще в 1933 году на BMW 303, а к концу 1930-х все машины фирмы обладали эффектным покатым «носом» с двумя вертикальными прорезями. Это десятилетие было для БМВ чередой сплошных успехов – стабильным спросом пользовались и относительно небольшие машины 320 и 321, и средние 303, 309, 315, и гоночная 328.

Этим успехам фирма была обязана своему ведущему конструктору Фрицу Фидлеру. До БМВ он работал на компаниях «Stoewer» и «Horch» и покинул последнюю, когда в 1932-м «Хорьх» стал частью концерна «Auto Union». Для БМВ Фидлер создал прославившие фирму 6-цилиндровые двигатели, а в 1936-м сконструировал головную модель компании – седан 326. Автомобиль получился очень изящным и пользовался большим успехом на рынке. Однако подлинная слава производителя элегантных машин к фирме пришла год спустя. Двухдверные купе и кабриолет на базе 326-й модели было решено выделить в особую модель – БМВ 327, дизайн которой разработал инженер Питер Шимановски. Ее отличала низкая линия кузова, разделенный на две половины бампер, новая конструкция фар: они стали обтекаемыми и были встроены в передние крылья. Шасси от БМВ 320 позволило сделать автомобиль короче и стремительнее. Традиционный для БМВ рядный 6-цилиндровый двигатель развивал 55 л.с. и разгонял машину до 125 км/ч. И купе, и кабриолеты предлагались в двухцветном исполнении и строились двумя кузовными компаниями – берлинской «Ambi-Budd» и дармштадтской «Autenrieth». Каждый автомобиль оснащался электростеклоочистителями, радиоприемником и… портативной пишущей машинкой. По-видимому, этим производители намекали на то, что 327-я модель предназначена прежде всего для людей искусства – успешных писателей и журналистов. Их среди владельцев новинки и впрямь оказалось немало.

БМВ 327, особенно с кузовом кабриолет, сразу же завоевали негласный титул самых изящных автомобилей Европы. Плавными и стремительными линиями их кузовов восхищались, как

произведениями искусства. Цена автомобиля составляла 7500 рейхсмарок. Для сравнения: «Mercedes Benz 230», хорошо знакомый нам по фильму «Семнадцать мгновений весны», стоил 5875 рейхсмарок, а деревянный «народный автомобиль» DKW – 2850.

В 1938 году появилась новая версия машины – БМВ 327/28, на которую устанавливался оснащенный тремя карбюраторами 80-сильный двигатель с гоночной модели БМВ 328. Таких автомобилей выпустили 569.



Самый изящный кабриолет довоенной Европы – BMW 327

Производство изящных купе и кабриолетов продолжалось недолго, до 1941 года. С началом Второй мировой войны заводы БМВ целиком переключились на выпуск военной техники. С конвейера айзенахского предприятия сошло всего лишь 1124 кабриолета и 179 купе БМВ 327, многие из которых погибли во время боевых действий. Не успел

толком выйти на рынок и новый флагман компании БМВ 335 – их успели выпустить всего 420 штук.

После войны автомобильный завод в Айзенахе оказался в советской зоне оккупации, и в 1946 году там снова начали мелкосерийный выпуск довоенных моделей БМВ 326 и БМВ 321 (многие из них по репарациям поставлялись в Советский Союз, где за характерную форму кузова имели прозвище «Лягушка»). Однако продолжалось это недолго: в 1951-м западногерманская фирма BMW, располагавшаяся в Мюнхене, предъявила права на эту торговую марку. Выход из положения нашли остроумный: восточногерманский завод попросту переименовали в EMW (Eisenacher Motoren Werke, то есть «Айзенахские моторные заводы»), а «баварские» синие сектора на эмблеме окрасили в «тюрингский» красный цвет. Под этой маркой в 1949–1955 годах выпускали оригинальный седан ЭМВ 340, фактически представлявший собой реализацию довоенной перспективной модели БМВ 332 (эти машины по репарациям достаточно широко поставлялись в начале 1950-х в СССР), а с середины 1950-х завод перешел к выпуску автомобилей марки «Wartburg», изначально представлявших собой вариацию на тему IFA (те в свою очередь восходили к довоенным DKW).

Восстановили после войны и производство самого красивого довоенного БМВ – модели 327. С 1948 года в небольших количествах собирали купе, а с 1951-го и кабриолеты. Такими машинами пользовались, к примеру, выдающийся драматург Бертольд Брехт и министр культуры ГДР, поэт Иоганнес Бехер. Всего в 1948–1955 годах в Айзенахе выпустили 353 кабриолета и 152 купе БМВ/ЭМВ-327.

Судьба Фрица Фидлера, благодаря которому фирма БМВ всего за несколько лет смогла завоевать высочайшую репутацию в мире, сложилась благополучно. После Второй мировой войны он был приглашен в Великобританию на небольшую автомобильную фирму «Bristol», чьи машины фактически были вариациями на темы БМВ, а через три года вернулся в ФРГ – сначала на «Opel», потом на БМВ. Окончательно конструктор покинул ставшую ему родной фирму в 1966-м, но продолжал ежедневно появляться на ней в качестве консультанта. Скончался Фриц Фидлер в 1972 году.

«Lancia Aprilia» (Италия, 1937–1949)

В начале 1930-х годов многие ведущие автомобильные фирмы мира вели усиленные работы в области аэродинамики. На рынке то и дело появлялись машины с обтекаемыми кузовами. Не остался в стороне от таких исследований и знаменитый итальянский конструктор Виченцо Лянча, который в 1934-м разработал проект автомобиля с резко сужающимся к корме кузовом. В работе над постройкой прототипа Лянче помог туринец Джованни-Баттиста Фарина – знаменитый итальянский автогонщик, с 1930 года владевший собственной кузовной мастерской «Carrozzeria Pinin Farina» (слово «pinin» в названии переводится как «младший братец», позднее название начало писаться как «Pininfarina»). При испытании в аэродинамической трубе Туринского политехнического института был получен коэффициент лобового сопротивления 0,47. Стало понятно, что новая машина впишет в историю «Lancia» такую же новую страницу, как легендарная модель «Lambda». Премьера машины состоялась на Лондонском автосалоне в октябре 1936 года. К сожалению, Виченцо Лянча застал лишь самое начало триумфа своего детища: великий автоконструктор и спортсмен скончался 15 февраля 1937-го, за девять дней до начала серийного производства машины.

Новая модель получила название «Aprilia» – в честь нового города, основанного в Италии в 1936-м на осушенном болоте; в переводе с латинского «Aprilia» значит «плодоносная». Название на букву А продолжило традицию, которую «Лянча» соблюдала в 1930-х: ее предыдущие модели назывались «Artena», «Astura», «Augusta». Это была первая модель «Лянчи» с независимой подвеской всех колес, причем на задних она была весьма сложной по конструкции, торсионной. На всех колесах стояли гидравлические тормоза. Двигатель был 4-цилиндровым и притом V-образным – схема, встречавшаяся в автомобилестроении очень нечасто и главным образом в 1960–1970-х. Однако первым, что обращало на себя внимание каждого, был необычный кузов «Априлии» – «горбатый» в профиль, как бы состоящий из сочетания резких, ломаных и плавных, округлых линий, отчасти напоминавший майского жука.

Такое сочетание могло казаться взаимоисключающим, но на «лянче» оно выглядело абсолютно гармоничным. Задняя дверца открывалась назад, передняя – вперед, притом что центральной стойки у кузова не было; петли дверей дизайнеры умело скрыли, что в 1930-х случалось крайне редко. Подножки были только у более дорогой версии Lusso. Слегка наклоненная назад решетка радиатора, лаконичный облик боковин, покатая задняя стенка кузова, сдержанные цвета окраски (синий, черный, серый, зеленый, фиолетовый) – все это придавало «Априлии» одновременно суровый, спортивный и элегантный вид.

Несмотря на то что двигатель машины развивал всего 48 л.с., благодаря отличной аэродинамике «Априлия» разгонялась до 125 км/ч. Машину можно было купить как с заводским кузовом «Berlina», так и в виде трех вариантов шасси, на котором затем монтировался кузов по желанию заказчика. Так, в 1937 году на базе «Априлии» мастерской «Pininfarina» был построен спорткар «Berlinetta Aerodinamica», а в 1938 году мастерской «Zagato» – гоночный «Sport Zagato». Единственный экземпляр этой машины погиб во время Второй мировой, но в 2006-м ателье «Zagato» построило ее девять точных реплик, каждая из которых была продана за 300 тысяч долларов.



«Lancia Aprilia» стала последним творением Виченцо Лянча

«Априлиа» сразу же была чрезвычайно высоко оценена автомобильными специалистами во всем мире. Пассажиры критиковали машину за тесноту, особенно на заднем сиденье, но это было, пожалуй, единственное нарекание в адрес новинки. В 1937 году выпуск машины по лицензии развернули также во Франции под маркой «Lancia Ardennes», но до начала Второй мировой там успели собрать только 1620 автомобилей.

До августа 1939-го выпустили 10 354 «Априлии» 1-й серии, так называемого Tipo 238. Улучшенная версия практически не отличалась от предшественницы внешне, зато снабжалась новым двигателем увеличенного объема, новым аккумулятором и новой подвеской. В этом виде, получившем условное обозначение Tipo 438, «Априлия» стояла на конвейере до октября 1949 года. Было выпущено 9728 таких автомобилей. После войны на базе «Априлии» также продолжали строить уникальные авто – «Pinin Farina Cabriolet» (1946), «Touring Coupe» (1947).

Успех «Априлии» был настолько серьезным, что фирма решила развить ее традиции в более доступной модели – «Ardea». Она вышла в 1939 году и выпускалась в четырех версиях до 1953-го.

Напоминавшая внешне уменьшенную «Априлию» «Ардеа» тоже пользовалась отличным спросом и была выпущена в количестве 23 тысяч экземпляров. На ее базе строились небольшие грузовики и фургоны, также такие машины долгое время работали в Риме в качестве такси.

«Willys MB/Ford GPW» (США, 1941–1945)

Как и многие другие американские автокомпании, «Willys» носила фамилию своего создателя. Джон Уиллис решил заняться производством автомобилей в 1908 году после того, как попробовал силы в продаже машин «Overland». Успехом они не пользовались, но талантливый бизнесмен был уверен, что фирму удастся спасти и вывести на новый уровень. Его надежды оправдались: после того, как остатки «Оверленда» были выкуплены и соединены с фирмой «Marion», на рынок вышла успешная компания «Willys-Overland Motor Company», которая к 1913 году сумела продать 35 тысяч машин и вышла на второе место по выпуску автомобилей в США.

Годами расцвета фирмы были 1920-е – в неделю выпускалось более двух тысяч машин марок «Willys», «Willys-Knight», «Steams-Knight» и «Whippet», фирма сотрудничала с британской «Crosley», а делами компании управлял Уолтер Крайслер, которого наняли за ошеломительную для тех времен зарплату миллион долларов в год. Одновременно Джон Уиллис делал успешную политическую карьеру, в частности, в 1930–1932 годах был послом США в Польше. Но мировой экономический кризис рубежа десятилетий больно ударил по состоянию фирмы. В августе 1935-го Джон Уиллис скончался после второго инсульта. Носящая его имя компания хотя и избежала банкротства, но ее достижения уже не шли ни в какое сравнение с прежними успехами. Единственная легковая модель «Willys 77» пользовалась относительно стабильным спросом, но сравниться с автомобилями топовых американских компаний не могла.

Последним шансом хоть как-то выкарабкаться из перманентного кризиса был конкурс, объявленный армией США в мае 1940 года. Военным требовался максимально простой и легкий командирский автомобиль с приводом на все колеса. Сроки были настолько сжатыми, что на разосланное в 135 компаний предложение отозвались только две – «American Bantam» и «Willys-Overland». «Бантам», в отличие от имевшего долгую и славную историю «Виллиса», была совсем молодой фирмой, выросшей из американского филиала «Austin»

и пытавшегося продвинуть на рынке США улучшенную версию сверхпопулярной в Британии модели «Seven». Но в Америке ее успех был скромным, и к концу 1930-х акции «Виллиса» и «Бантама» котировались на рынке примерно одинаково – это были фирмы-неудачники из «низшего эшелона» автопрома.

Первым свой прототип в сентябре 1940-го представил «Бантам». Однако его вариант BRC, созданный конструктором Карлом Пробстом, армия забраковала, так как сочла слишком тяжелым. «Виллис» же запросил для себя дополнительное время и получил его. Правда, прототип Quad, разработанный конструктором Барни Россом и представленный 11 ноября 1940-го, тоже не получил одобрения. Дальше события развивались не совсем красиво: модель «Бантама» на «Виллисе» взяли за основу, а точнее, практически скопировали ее. Тем не менее победить в конкурсе не удалось – подключившийся на последнем этапе к конкурсу «Ford» представил модель «Pygmy», который впечатлил заказчиков больше всего. Однако результат был все же не окончательным. В принципе все варианты были сочтены достойными воплощения в металле, и «Бантаму», «Форду» и «Виллису» выдали заказ на изготовление пробной партии из полутора тысяч автомобилей. Лучшим был признан «Виллис», чья модель MA (Military A) оказалась самой дешевой в производстве – меньше 800 долларов. Кроме того, у нее оказался самый подходящий для джипа двигатель – модель 441/442, которая в обиходе получила название «Go Devil» («Иди к черту»). MA пошла в серию 7 июня 1941-го и находилась на конвейере до 8 августа. А 18 ноября 1941-го на конвейер был поставлен модернизированный «Willys MB», разработанный в августе. Он был на 82 мм длиннее, на 25 мм шире и на 131 кг тяжелее предшественника. Внешне машины легко различались: у MA капот был округлым, у MB – плоским, у MA фары крепились к крыльям, а у MB они были встроены в облицовку радиатора. Однако достаточно скромные к тому времени производственные мощности «Виллис-Оверленд» не справлялись с огромным военным заказом, и потому в США быстро устроили тендер на дополнительного производителя. Им был выбран «Ford», причем причины именно такого выбора никем никогда не разглашались. Вероятно, гигантскому концерну вовсе не улыбалось производить чужую машину фирмы-неудачника, тем более что он продолжал развивать идею своего «Pygmy» и феврале 1941-го

предложил его улучшенную версию GP. Но объемы заказа победили все иные соображения. Так или иначе, в январе 1942 года копии машин «виллис» начали сходить с конвейеров и под маркой «Ford GPW». Различить машины могли только специалисты. Так, у «виллиса» была трубчатая поперечина рамы под радиатором, а у «форда» штампованная. Также у «форда» были литые, а не штампованные педали, по-другому крепилось запасное колесо, а на приборной панели размещалась табличка с названием фирмы.



Первый в мире серийный армейский джип выпускался под марками «Wyllis» и «Ford»

Именно «Форду» машина обязана своим всемирно известным названием, которое вскоре стало новым словом, маркой автомобилей и названием целого их класса. Дело в том, что «Форд» выбрал для обозначения своей модели буквы GP – сокращение от General Purpose, то есть «общее назначение». Буквы этого сокращения, GP (Джи Пи) и

породили короткое солдатское обозначение машины – «джип». С 1950 года это слово стало отдельной маркой «Jeep», а джипами в англоязычных странах стали называть все полноприводные армейские машины. Понемногу слово распространилось на весь мир. Любопытно, что с 1990-х начался обратный процесс: поскольку марка «Jeep» стала широко известной, в обиход вошло слово «внедорожник», которым обозначали уже не только армейские джипы, но и их многочисленные гражданские разновидности и полноприводные легковые автомобили, которых появлялось все больше.

«Виллис MB» оказался исключительно удачной моделью в своем классе. Он имел крайне простой открытый металлический кузов без дверей, что позволяло водителю и пассажирам быстро покинуть машину в случае опасности. Первые 25 тысяч машин получили облицовку радиатора, сваренную из прутьев, с марта 1942-го «виллисы» имели более совершенный штампованный «фасад» с семью вертикальными прорезями, а с августа – дополнительную фару на левом крыле. Четырехцилиндровый двигатель объемом 2,2 л развивал мощность 54 л.с. и разгонял легкую машину до 105 км/ч. В ходе производства «виллис» постоянно совершенствовался, получая новые тормоза, рулевое управление, амортизаторы, аккумулятор, увеличенные топливные баки и т. п. Джип был очень надежным, экономичным, отличался низким силуэтом, облегчавшим маскировку в боевых условиях, славился прекрасными проходимостью, управляемостью и тяговитостью.

В войсках союзников «виллисы» и их клоны «форд» сразу же зарекомендовали себя с наилучшей стороны. В британскую армию было поставлено 104 430 машин, в войска «Сражающейся Франции» де Голля – 9736. Летом 1942 года начались и поставки по ленд-лизу в Красную армию. В СССР поступили все машины серии MA (1553 экземпляра) и множество машин серии MB. Сколько именно их попало в СССР, неясно: согласно советским данным – 39 800, согласно американским – 43 728 (стоит учитывать, что какое-то количество машин погибло во время транспортировки через Атлантлический океан). Причем в Красной армии марка «Виллис» присваивалась и джипам «Ford GPW». Машины прибывали чаще всего в полуразобранном виде; их сборка осуществлялась в иранском порту Бушир и на нескольких советских заводах – ЗИСе, ГАЗе, Омском и

Коломенском автосборочных. В войсках они применялись как командирские и разведывательные машины, тягачи легких артсистем, на кузовах «виллисов» устанавливали пулеметы, 37-миллиметровые пушки и даже самая маленькая «катюша» – горная реактивная установка залпового огня БМ-8—8.

Официальные испытания «виллиса» в СССР прошли в мае 1943-го, через год после того, как машина пошла в войска. Джип показал себя с наилучшей стороны. Правда, он был довольно чувствителен к качеству горючего и смазки, из-за чего в военных условиях двигатель мог «полететь» уже через 15 тысяч километров. Также машина была неустойчива при боковом крене более 17 градусов. Советские джипы ГАЗ-67/67Б благодаря широкой колее опрокидывались гораздо реже, да и к горючему относились «спокойнее». Но этих машин было выпущено несоизмеримо меньше, чем «виллисов».

На базе джипа «Форд» выпускал также его плавающую версию – автомобиль-амфибию GPA. Их тоже поставляли в СССР по ленд-лизу (3520 штук по американской статистике и 2200 по советской) и широко применяли в войсках во время операций по форсированию водных преград.

Выпуск «Willys MB» и «Ford GPW» завершился почти одновременно – 20 и 15 августа 1945-го. Несмотря на то что «виллисы» создавались для военных нужд, уже в августе 1943 года в США задумались о применении машины в мирное время. Но руководство фирмы перспектив для джипа после победы не видело. Лишь в 1944-м новый директор «Wyllis-Overland» Чарлз Соренсен, сообразив, что может упустить золотую жилу, наладил выпуск гражданской версии джипа CJ1A (Civilian Jeep) и ее версию с деревянным кузовом типа универсал. Их успех позволил фирме продержаться до 1950 года, когда «благодаря» войне в Корее «Виллис» получил новый контракт на выпуск военного джипа «Виллис МС», куда лучше известного под армейским обозначением M38 (1950–1953). В свою очередь M38 «лег в основу» своей улучшенной версии M38A1 (1952–1957) и гражданского джипа CJ5/CJ6, чьи варианты продолжали выпускаться под маркой «Jeep» до 1986 года. Армейское семейство M38 стало стандартным джипом как американской, так и многих других армий 1950–1980-х годов и породило многочисленные клоны,

главным образом сильно упрощенные и невысокого качества, которые собирались по всему миру – от Японии до Индии.

Исключительно успешная модель легкого многоцелевого автомобиля «Wyllis MB» осталась в истории мирового автопрома как первая массовая машина такого типа. Первый джип «виллис» устойчиво ассоциируется с годами Второй мировой войны и по праву может быть признан одной из самых удачных машин, когда-либо импортировавшихся в СССР.

«Volkswagen Kafer» (Германия/ФРГ/ Мексика, 1945–2003)

Сама по себе марка «Volkswagen» переводится с немецкого как «народный автомобиль». Вообще говоря, «народных автомобилей» в начале 1930-х в Германии хватало – это нишу полностью закрывал DKW со своими дешевыми переприводными моделями, кроме того, популярные малые машины выпускали «Opel», «Roehr», «Stoewer», «Ford» (причем фордовская модель «Koln» в 1931-м слово «Volkswagen» использовала как рекламный слоган). Но с приходом к власти Гитлера идея дешевой машины для широких народных масс обрела второе дыхание. Эту идею сформулировал в январе 1934 года конструктор Фердинанд Порше. Он с самого начала предложил сделать машину с задним расположением двигателя и покатой задней стенкой кузова; именно по такой схеме был построен его прототип «Zundapp 12». Впрочем, генеалогия такой концепции была довольно запутанной и, по одной версии, восходила к проекту венгерского конструктора Белы Барени, который предложил схему заднемоторной машины с цельнометаллическим обтекаемым кузовом еще в 1925-м. Тогда этот проект не осуществился, но в начале 1930-х его начал активно продвигать журналист и инженер Йозеф Ганц. В феврале 1933-го по разрекламированной Ганцем схеме был построен маленький «Standart Superior», который на Берлинском автосалоне рекламировался как «deutschen Volkswagen», то есть «германский народный автомобиль». По второй версии, Порше почерпнул свои идеи у своего приятеля Ганса Ледвинки, точнее, из его прототипа V570, из которого потом выросло футуристическое заднемоторное семейство «Tatra 77/87/97»; денежная компенсация, которую в 1963 году «Фольксваген» выплатил «Татре», вроде бы говорит в пользу этой версии. Однако Ледвинка и Порше работали над своими прототипами одновременно, и, кроме того, не нужно забывать, что параллельно еще две немецкие автофирмы представили опытные образцы машин, неуловимо напоминавших будущего «жука», – «NSU 32» и «Adler Maikafer» («майский жук»). То есть идея заднемоторного мини-

автомобиля для широких народных масс, что называется, витала в европейском воздухе.

Но в итоге победил именно Порше. Гитлер лично предложил ему разработать прототип новой машины, уточнив, что цена на нее не должна превышать тысячу рейхсмарок (в то время столько стоил мотоцикл). На реализацию были отпущены десять месяцев и 200 тысяч рейхсмарок, но на практике воплотить идею оказалось довольно сложно. Прототип V-1, разработанный Порше в течение 1934–1935 годов, был построен на «Daimler-Benz» и совершил пробную поездку 5 июля 1935-го. В дальнейшем появились еще несколько прототипов, которые были подвергнуты всесторонним испытаниям. Они уже очень напоминали внешне хорошо знакомого всем классического «жука» – покатая задняя стенка кузова, такой же капот. Однако дверцы у этих машин открывались против хода движения, на задней стенке размещались многочисленные жалюзи, иной была форма крыльев. Они носили условное наименование VW30 – к этому времени слово «Volkswagen» уже прочно закрепилось за машинами Порше в виде марки.

Все изменилось, когда идею Порше решило взять под опеку государство. В 1937 году под патронатом Германского трудового фронта было учреждено специальное «Общество по продвижению Германского народного автомобиля», а через год в новосозданном поселке Фаллерслебен началось строительство завода по его производству. В нацистской Германии проект Порше получил название «KdF-Wagen» – в честь организации «Kraft durch Freude» («Сила через радость»), членам которой машина была обещана за символическую сумму 990 рейхсмарок, причем взносы следовало делать заранее, по схеме гибкой рассрочки – каждую неделю в специальную книжку нужно было вклеивать купон стоимостью пять марок. Всего деньги за машины внесло больше 336 тысяч человек, причем многие из них продолжали делать взносы вплоть до весны 1945-го. Ни один из них так и не дождался своей машины.



«Volkswagen Kafer» стал ярким визуальным символом XX века

Презентация окончательного варианта автомобиля (он был обозначен как VW303) прошла 26 мая 1938 года. Машина выглядела очень симпатично и вполне модно – созданный дизайнером Эрвином Комендой обтекаемый кузов с покатой задней стенкой, «зализанный» капот, выпуклые «глаза» фар на крыльях. Все это в сочетании с милым тарахтением расположенного сзади двигателя придавало машине схожесть с жуком. На конвейер новинка должна была встать в 1940 году.

Однако реальность оказалась иной: после начала Второй мировой войны завод перешел на выпуск упрощенных военных машин KdF-82, известных как «Kubelwagen» – «автомобиль-лоханка». Что касается легкового «фольксвагена», то в 1941–1944 годах было выпущено 564 машины KdF-87 – полноприводной версии VW303, имевшей также условное название «Kommandeurswagen». Только 11 апреля 1945-го конвейеры военного предприятия были остановлены.

После завершения войны город Фаллерслебен переименовали в Вольфсбург, а управление предприятием перешло к британской

оккупационной администрации. Именно она, точнее, майор Айвен Хёрст, и приняла решение о перепрофилировании завода для мирных нужд. Тем более что подготовленная к производству модель 1938 года никуда не делась. 27 декабря 1945 года с конвейера сошли 55 первых «мирных» «фольксвагенов». Но до 1949-го они выпускались исключительно по заказам оккупационной военной администрации и гражданским потребителям не продавались.

Начало коммерческого успеха машины пришлось на 1950-е годы. К счастью, «нацистское» прошлое на имидже «жука» не сказалось – в конце концов, в гитлеровской Германии его не производили, а восходящий к середине 1930-х дизайн авторства Эрвина Коменды оказался на удивление «вневременным». Симпатичный, простой, дешевый, надежный и качественно сделанный «фольксваген» быстро приобрел огромную популярность сначала в ФРГ, затем во всей Западной Европе и во всем мире (отдельные экземпляры «жуков» попадали и в СССР). Почти во всех странах эту машину звали «жуком»: kafer (в Германии, Австрии, Швейцарии), beetle (в англоязычных странах), fusca (в Португалии и Бразилии), escarabajo (в испаноязычных странах). Выделялась разве что Франция, где «фольксваген» имел прозвище coccinelle – «божья коровка». Но официально название «жук» в терминологии фирмы не употреблялось до 1967 года: все «жуки» имели строгие цифровые индексы – 1100, 1200, 1300, 1302, 1303, 1500.

На взгляд несведущего человека, все «фольксвагены» этого семейства неотличимы друг от друга – примерно как жуки. Но это заблуждение: год от года «жуки» постоянно совершенствовались, приобретая все более и более современную «начинку». Внешность машины тоже менялась, хотя и не кардинально, а в деталях. Так, с 1945 по 1953 год заднее окошко «жуков» было узким, разделенным перемычкой. В Германии такие машины звали «Brezel-Kafer» (брецель – традиционный немецкий крендель). С 1953-го заднее окно стало более крупным, в виде цельного овала («Ovali-Kafer»). В 1949-м началось производство версии с кузовом кабриолет, которая стала самым популярным открытым автомобилем мира – более 331 тысячи выпущенных машин. Серьезную модернизацию модель пережила в 1954-м. «Volkswagen 1200» помимо нового индекса получил усиленный двигатель мощностью 30 л.с. (с 1961 года – 34 л.с.),

увеличенный багажник, лампочки указателей поворотов на крыльях, а с 1957 года – большое прямоугольное заднее окно.

В 1965 году появился «Volkswagen 1300» с 40-сильным двигателем, а в 1966-м – «Volkswagen 1500», чей 44-сильный мотор разгонял машину до 125 км/ч; на этой модели впервые были установлены дисковые тормоза. «Жуки» рубежа 1960–1970-х оснащались такими опциями, как обогреваемое заднее стекло, безопасный четырехспицевый руль, стеклоомыватель.

В 1970 году появился так называемый «супержук» – модель 1302 с увеличенной колесной базой, современной передней подвеской типа «Макферсон» и 44-сильным двигателем (версия 1302S – 50-сильным). Ну а модель 1303, вышедшая в 1972 году, получила панорамное ветровое стекло, задние фонари округлой формы, тут же получившие в народе прозвище «слоновья ступня», реечное рулевое управление и новую панель.

Начиная с 1968 года спрос на устаревшего «жука» в Европе неуклонно снижался, и никакие ухищрения наподобие джинсовой обивки сидений, новых расцветок кузова и галогенных фар уже не могли осовременить машину. И 1 июля 1974 года производство «жуков» было прекращено. Популярная среди молодежи версия 1303 с кузовом кабриолет продолжала выпускаться до 10 января 1980 года.

Однако в мире «жука» по-прежнему любили. И поэтому после того, как последний немецкий «жук» покинул конвейер в Вольфсбурге (к тому времени выпустили более 15 миллионов машин), его производство было продолжено во многих других странах. Больше всего – с 1964 по 2003 год, почти сорок лет, – «жук» выпускался в Мексике, откуда экспортировался по всему миру. Именно там 30 июля 2003-го и был выпущен последний серийный автомобиль этой модели. Начиная с 1990-х «жук» ценился и ценится уже не как дешевый неприхотливый автомобиль (хотя и эти свои качества он, естественно, сохранил), а как классическое «ретро», простая возможность выделиться в безликом дорожном потоке, подчеркнуть свою индивидуальность. Его покупает в равной степень как молодежь, так и постаревшие любители этой модели, детство которых прошло с «жуком». В мире существуют десятки фан-клубов этой машины, которые регулярно проводят слеты и пробеги «жуков». Ностальгия по этой модели вызвала появление в 1998 году нового автомобиля, дизайн

которого был вдохновлен классическим «жуком», – ему было присвоено название «Volkswagen New Beetle» («новый жук», 1998–2006, рестайлинговая версия 2006–2010), причем второе поколение этой модели (2011–2019) было еще больше похоже внешне на первого «жука». Новые «жуки» тоже были очень успешными и стали необходимой принадлежностью улиц мира 2000–2010-х годов.

Всего с 1945 по 2003 год в мире было собрано более 21 500 000 автомобилей семейства «фольксваген-жук». Эта уникальная машина по праву стала одним из ярких визуальных символов второй половины XX века.

ГАЗ-М-20 «Победа» (СССР, 1946–1958)

Если составить самый краткий список легендарных автомобилей мира, то советская «Победа» обязательно войдет в него. Эта машина по праву считается одной из наиболее передовых не только для отечественного, но и для мирового автомобилестроения.

Первым, очень отдаленным «подступом» к будущей «Победе» можно считать датированный 1938 годом эскиз художника Валентина Яковлевича Бродского (1905–1981), работавшего консультантом на Горьковском автомобильном заводе. Он набросал рисунок необычного автомобиля с обтекаемым, сужавшимся к корме кузовом, четырехсекционным лобовым стеклом и встроенными в передние крылья фарами. Для 1938-го такой вид был очень прогрессивным – машина вызывала в памяти одновременно итальянскую «Lancia Aprilia» и отчасти чехословацкую «Tatra 77», каждая из которых была вехой в истории автомобильной Европы. А два года спустя появился рисунок будущего дизайнера, а тогда просто 16-летнего школьника Владимира Ивановича Арямова (1924–1985) – двухдверное купе под условным индексом ГАЗ-11-80, в покатой «спине» которого уже отчетливо узнавалась будущая «Победа». Но война надолго отодвинула все эти наработки.

Впервые о новой легковой машине ГАЗ заговорили 3 февраля 1943 года, когда руководство ГАЗа представило Наркомату средней промышленности свой проект модели нового поколения. Она должна была быть 6-цилиндровой, как и последняя довоенная легковая разработка ГАЗ-11-73. Идею утвердили, и работа началась уже официально. Возглавил проект главный конструктор ГАЗа с 1933 года Андрей Александрович Липгарт, поручивший разработку шасси своему заместителю Анатолию Маврикиевичу Кригеру.

«Основным» вариантом новой машины должен был стать 6-цилиндровый М-25 мощностью 62 л.с., а дополнительным к нему – 4-цилиндровый 50-сильный М-20. (Именно так, буквой «М» и цифрой, машина и обозначалась «при жизни». Привычный ныне вариант ГАЗ-М-20 возник гораздо позже.) В создании «начинки» для автомобиля оттолкнулись от немецкого «Opel Kapitan» 1938 года, а источником

вдохновения для дизайнеров Юрия Долматовского и Вениамина Самойлова послужил довоенный эскиз Бродского. Летом 1944-го были готовы первые макеты машины, а 6 ноября – и первый М-25, задние двери у которого открывались против хода движения. Несколькими месяцами позже был построен и М-20, у которого двери открывались вперед. Такую схему в итоге приняли для всех машин.

Приемка машин состоялась в Кремле 19 июня 1945 года, за пять дней до Парада Победы. Сталин отнесся к «Победе» с нескрываемым скепсисом, и в итоге его сдержанное одобрение заслужила лишь более дешевая в производстве М-20, от 6-цилиндровой версии отказались. Одна из самых устойчивых легенд гласит о том, что автомобиль хотели назвать «Родина», но после вопроса Сталина «И почем мы «Родину» будем продавать?» название заменили. На самом же деле проект изначально носил название «Победа», так как в близкой победе над гитлеровцами сомнений ни у кого не было. Кстати, это был первый случай, когда советский легковой автомобиль получил имя собственное, а не только индекс.

На фоне своих предшественников, трофейных и ленд-лизовских машин, заполнявших советские улицы первых послевоенных лет, «Победа» выглядела ошеломляюще современно, более того – на 1945–1946 годы ее аналогов в мире просто не существовало. Несущий цельнометаллический кузов с покатой задней стенкой (в английской классификации – фастбэк) обладал отличной обтекаемостью и не имел ни крыльев, ни подножек; такая концепция получила название понтонной. Если фастбэки американские фирмы уже производили (типичный пример – «Nash Ambassador» 1942 года), то понтонные кузова – еще нет, и даже на моделях 1950 года в США встречались ярко выраженные передние крылья. В Европе полные аналоги «Победы» появились примерно к 1948 году (английский «Standard Vanguard», французский «Ford Vedette» и др.). В любом случае дизайн «Победы» на несколько лет опережал мировые тенденции.



Первый в мире серийный автомобиль с понтонным кузовом – советская М-20 «Победа»

Очень нарядно выглядело оформление решетки радиатора – из множества горизонтальных никелированных полос, расположенных «этажами» (в обиходе ее называли «тельняшкой»). Выполненная без всяких излишеств машина производила впечатление солидности, основательности и одновременно изящества, даже легкости, «воздушности». Правда, резвой «Победа» не была – нижнеклапанный двигатель ГАЗ-11 развивал мощность 50 л.с. и разгонял машину до 105 км/ч. Благодаря отлично продуманной компоновке автомобиль получился гораздо комфортнее для пассажиров, чем его предшественники. Впервые на советской легковой машине появился багажник. Если довоенные легковушки были в основном черными, то «Победу» красили в разные цвета – серый, белый, бежевый, синий, темно-зеленый.

Тем не менее в быту «Победа» еще долго оставалась редкой новинкой – это было связано с наличием огромного количества «детских болезней» новой машины. В течение 1946 года выпустили всего 23 «Победы», за 11 месяцев – 300, а тысячную собрали в феврале 1948-го. Из жалоб на эти ранние машины можно было составить толстый том: проседающие рессоры, лопающиеся стекла, слабый разгон, слишком пухлые задние сиденья, из-за чего пассажиры в головных уборах упирались головой в потолок, плохая подгонка панелей кузова, из-за чего летом в салон набивалась пыль, а осенью попадала дождевая вода, холод из-за отсутствия отопителя… Количество претензий к новинке было таким, что с сентября 1948-го производство «Победы», которых насчитывалось тогда 1700, вообще прекратили, а директора ГАЗа И. К. Лоскутова сняли с должности. Липгарта тогда спасли только два обстоятельства: во-первых, он возглавлял спешно готовившийся проект ЗИМ, а во-вторых, никто, кроме него, не смог бы выправить недостатки М-20. Время паузы, в сущности, стало для «Победы» настоящим вторым рождением, так как машину подвергли тщательным испытаниям и переосмыслению. Второе поколение – а фактически первая полноценная «Победа» – пошло в серию 1 ноября 1948-го и серьезно отличалось от первого. Резко улучшилось качество сборки, появились новые рессоры, глушитель, ручной тормоз, масляные фильтр и насос, выпускной коллектор двигателя; в салоне – более мягкие и низкие сиденья, обдув ветрового стекла и (впервые на советском легковом автомобиле) отопитель. Внешне «Победу» образца 1948-го можно было узнать по облицовке радиатора, которая «не заходила» под подфарники. В дальнейшем в конструкцию «Победы» постоянно вносились небольшие улучшения. Так, в 1950-м появилась коробка передач от ЗИМа с рычагом переключения на руле, уплотнители стекол, новые часы, в 1952-м – новая стойка боковины и передние крылья, в 1953-м – новый радиатор, в 1954-м – новая конструкция сидений. Но именно 1949 год можно считать переломным в судьбе машины: ее создатели были удостоены Сталинской премии, а «Победа» быстро стала основным легковым автомобилем на улицах СССР и приобрела устойчиво высокую репутацию, которой пользуется по сей день. В розничной продаже в 1947–1955 годах автомобиль стоил немалые 16 тысяч рублей. Для сравнения: средний чиновник получал тогда 768

рублей в месяц, учитель 739, а врач 509. И тем не менее в немногочисленных автомагазинах (они открылись лишь в Москве, Ленинграде, Новосибирске, Свердловске, Хабаровске, Киеве, Минске, Риге, Тбилиси, Баку, Ташкенте и Алма-Ате) за «Победами» тут же выстроились огромные очереди.

Именно с 1949 года начался массовый выпуск двух главных модификаций «Победы». М-20А предназначалась для службы в такси. От обычного седана она отличалась окраской (светло-серый верх, коричневый низ, пояс из «шашечек»), зеленым фонарем, таксометром ТА-49, моющейся обивкой салона из кожзаменителя, резиновыми ковриками на полу. «Победа» была основным послевоенным таксомотором СССР. Последние такие машины ушли со службы в начале 1960-х. К сожалению, в оргинальном виде сохранилась всего одна «Победа»-такси.

В том же 1949-м встала на конвейер и «Победа»-кабриолет, не имевшая отдельного обозначения (часто встречается утверждение, что кабриолет назывался М-20Б, но на самом деле внутризаводской индекс Б имела улучшенная версия седана 1948 года). От обычной «Победы» кабриолет отличался не только брезентовой крышей, но и усиленным кузовом и моющейся обивкой салона. Еще одной устойчивой легендой, связанной с «Победой», является утверждение, согласно которому причиной начала выпуска кабриолета якобы послужила нехватка штамповочной стали для изготовления крыш. Однако, когда в мае 1948-го зашел разговор о производстве открытых машин (а начинали делать также фаэтон ЗИС-110Б и кабриолет «Москвич-400—420А», планировался и ЗИМ-фаэтон), в документах ни слова об экономии металла сказано не было. Министр автомобильной и тракторной промышленности С. А. Акопов просто предлагал выпускать такие машины «для использования в летнее время и в районах с теплым климатом», а постановление Совета Министров лаконично ставило задачу с 1 января 1949 года 33 % ЗИС-110 сделать фаэтонами, а 50 % «Побед» и «Москвичей» – кабриолетами. Никакой мотивации при этом не предлагалось.

Стоила «Победа»-кабриолет на тысячу дешевле седана – 15 тысяч рублей. В сравнении с седаном такие машины были тяжелее примерно на 30 кг, обладали худшей аэродинамикой и немного большим расходом бензина. Несмотря на то что на кабриолет возлагались

большие надежды, особым спросом он не пользовался по трем причинам: во-первых, покупатели считали их менее безопасными, во-вторых, брезентовый верх служил недолго, а в-третьих, 70 % кабриолетов продавались почему-то где угодно, только не на юге и приобретать их жители северных, центральных и восточных областей не спешили. Кроме того, металла кабриолет требовал не меньше, а больше, чем седан, – лишних 3 кг уходило на усиление кузова. Новый министр автотракторной промышленности Г. С. Хламов летом 1950 года повел против кабриолета решительное наступление, и в 1951-м долю этих машин в производстве снизили до 20 % от общего объема «Побед», а в 1953-м и вовсе сняли их с конвейера.

В 1950 году появилась экспортная версия «Победы» М-20У. Она отличалась дополнительным набором запчастей, водительского оборудования, наличием радиоприемника и инструкции по обслуживанию на иностранном языке. Наибольшим спросом «Победы» пользовались в Финляндии, где их активно использовали в такси. В 1950–1956 годах за рубеж продали более 27 тысяч машин, в основном в страны социалистического лагеря. Однако единичные экземпляры попали даже в США, где после тщательного теста автомобиль был признан вполне интересным и весьма надежным, хотя маломощным и слишком простым в исполнении.

Другие версии «Победы» были мелкосерийными. В 1951–1953 годах на ГАЗе сделали небольшую партию пикапов из бракованных кузовов, а в 1952-м – 123 седана и 12 кабриолетов в медицинском исполнении (красный крест на дверцах, лобовом и заднем стеклах). В 1953-м сделали пять инкассаторских «Побед» с сейфом вместо заднего сиденья. Что касается «кустарных» машин на базе «Победы», то их выпускалось довольно много. В основном ремонтные заводы и кузовные мастерские строили из «Побед» пикапы и фургоны. Делали также открытую «парадную» машину для военных округов – без рамок дверей и с заваренной задней левой дверью.

В январе 1950 года было подписано соглашение о начале производства лицензионной копии «Победы» в Польше под маркой «Warszawa». Для этого на ГАЗе построили вариант машины с новыми задними крыльями и фонарями, но в серию в ноябре 1951-го пошли «Варшавы», представлявшие собой точную копию «Победы». Впрочем, завод FSO сумел быстро локализовать производство, и

дальнейшее развитие проекта «Варшава» протекало автономно, хотя вплоть до 1964 года польские машины моделей М-20, 200, 201 и 202 сохраняли характерный «победовский» кузов.

Новаторским, более того – революционным в мировом масштабе, кузов «Победы» оставался очень недолгое время. Уже к 1949–1950 годам дизайн автомобиля отставал от разработок ведущих мировых производителей, а к середине 1950-х «Победа» смотрелась уже просто архаично. Ее знаменитый покатый кузов на практике вызывал массу нареканий из-за малого объема багажника, недостаточной высоты крыши и плохого обзора заднего стекла. На ГАЗе это понимали, и работы по модернизации автомобиля начались еще в 1948-м, во время временной остановки конвейера. Тогда сотрудники НАМИ Ю. Долматовский и Л. Терентьев предлагали сделать из «Победы» полноценный трехобъемный седан с выступающим багажником. Новый дизайн «Победы» разработал уже знакомый нам Владимир Арямов, который к тому времени был студентом Московского автомеханического института. Именно в проекте Арямова впервые было использовано в качестве декоративного элемента изображение оленя – символа Нижнего Новгорода, впоследствии попавшее на капот первой «Волги». Но развития прототип «Победа-НАМИ» не имел. В 1951-м конструктор ГАЗа Л. Еремеев предложил проект М-21 «Победа», представлявший собой уменьшенную вариацию на тему ЗИМа, а проекты 1952 года М-21 «Звезда» и «Волга» хотя и отталкивались от идей «Победы», но представляли собой в принципе новые автомобили, реализованные через несколько лет в виде ГАЗ-21 «Волга».

Тем не менее осенью 1955 года «Победа», которая тогда уже считалась бесперспективной и готовилась к снятию с производства, подверглась модернизации. Она получила двигатель мощностью 52 л.с., улучшенные карбюратор К-22Е, термостат, водяной насос. В салоне появился новая панель приборов и улучшенная обивка сидений. Внешне машину образца 1955 года можно было сразу отличить по массивной облицовке радиатора из толстых хромированных брусьев – так называемой «улыбке». Впрочем, это новшество имело не эстетическую, а сугубо практическую цель и вообще разрабатывалось не под «Победу», а под полноприводный автомобиль М-72, так как на испытаниях выяснилось, что «тельняшка» плохо охлаждает радиатор

вездехода. А так как делать такую облицовку радиатора только для М-72 было слишком накладно, новинку внедрили и на всех «Победах». От М-72 «Победа» получила и новый бампер без перемычки между «клыками», и новый руль с кольцевой кнопкой сигнала, и радиоприемник А-8. Машина образца 1955 года обозначалась отдельным индексом М-20В. «Победы» 1956 года получили новый вентилятор, а 1957-го – снабжались бескамерными покрышками. В сравнении с предшественницей машина прилично подорожала и стоила уже не 16, а 20 тысяч рублей.

В последние годы существования «Победы» на ее базе продолжали выпускать несколько модификаций. По-прежнему делали такси 20А (которые, как правило, получали такую же окраску, как и обычные машины), к экспортной 20У добавилась «южная» экспортная 20Ю без печки и обдува лобового стекла, зато с увеличенным радиатором и новым вентилятором. Для нужд КГБ в 1957–1958 годах выпустили не более сотни машин 20Г (они же М-26), на которые ставили 90-сильные двигатели от ЗИМа и увеличенный с 55 до 80 л бензобак. Такая «Победа» легко выжимала 130 км/ч. Также для спецслужб предназначалась 20Д, чей двигатель был форсирован до 62 л.с. Наконец, вариант 20Е предназначался для обкатки двигателя новой модели ГАЗ-21. Вышеупомянутый М-72 модификацией «Победы» никогда не считался, это был отдельный автомобиль, хотя и на базе М-20В.

С осени 1956 года «Победы» выпускались параллельно с первой «Волгой» и уже воспринимались как вчерашний день советского автопрома. Окончательно производство машины прекратили 31 мая 1958 года. Было выпущено 184 285 седанов М-20 и М-20В (из них на долю М-20 пришлось около 160 тысяч), 37 492 такси М-20А и 14 222 кабриолета. Наряду с «Москвичом-400» это был один из первых советских автомобилей, которые можно было приобрести в личное пользование.

Прошло уже много лет с тех пор, как «Победа» впервые выехала из заводского цеха. Но память об этом уникальном автомобиле жива до сих пор. Надежная, прочная, мгновенно узнаваемая «Победа» по-прежнему любима водителями всех поколений. Она по праву остается символом первых послевоенных лет, одним из шедевров советского и мирового автомобилестроения.

«Renault 4CV» (Франция, 1947–1961)

До Второй мировой войны одна из трех ведущих автомобильных компаний Франции «Renault» не могла похвастаться блистательными успехами. Это не означало, что она выпускала неудачные модели, которые не пользовались спросом. Нет, машины «Рено» были выполнены вполне в духе своей эпохи, отличались высоким качеством и хорошо раскупались. Но в них не было той «изюминки», которая делала бы их шедеврами. На фоне революционного переднеприводного «Citroen Traction Avant», традиционного по конструкции, но авангардного по дизайну семейства «Peugeot 202/302/402», даже маленькой «SIMCA 5», лицензионной копии «FIAT 500 Topolino», машины «Рено», в особенности небольшие модели «Monaquatre» (1931–1936), «Celtaquatre» (1934–1938) и «Juvaquatre» (с 1938 года) выглядели «обычными», рядовыми европейскими автомобилями своей эпохи, а «Жювакатр», хотя и привлекал небольшой ценой в 16 500 франков, так и вовсе подозрительно напоминал по дизайну германский «Opel Olympia».

В годы Второй мировой войны руководство «Рено» запятнало себя сотрудничеством с оккупационной администрацией, и в 1945 году фирма была национализирована, а ее глава Луи Рено попал в тюрьму, где вскоре был убит сокамерниками. Репутация компании в глазах потенциальных покупателей была сильно подмочена. Бытовало мнение, что «Рено» вообще должен переключиться исключительно на выпуск грузовиков. Производство еще довоенной модели «Жювакатр», не прекращавшееся и при немцах, возобновили в полном объеме, но практически все эти машины шли на экспорт. «Рено» срочно был нужен новый доступный широким массам автомобиль, который переломил бы общественное мнение в пользу фирмы и к тому же опередил конкурентов «Citroen», которые еще доводили до ума свой прототип 1939 года TPV («Peugeot» на класс малых машин не претендовал – он пока продолжал делать довоенную модель 202, но был сосредоточен на подготовке новинки 203, которая отнюдь не была «дешевой машиной для всех»).

К счастью, новые наработки имелись. Техническим директором завода во время оккупации был немецкий принц Вильгельм фон Урах, который интересовался французской культурой и техникой и разрешал подконтрольным ему конструкторам разрабатывать те проекты, которые они считали нужными. В итоге Фернан Пикар и Шарль-Эдмон Серре предложили оригинальную концепцию маленького дешевого автомобиля с задним расположением двигателя. Эта работа вызвала активное противодействие Луи Рено, который с трудом разрешил подчиненным вести «проект 106Е», и то лишь под видом обкатки нового двигателя. Первый двухдверный вариант подготовили в 1942-м, затем было сделано еще два ходовых «наброска» будущей машины. В итоге к моменту освобождения Франции новая модель была в принципе готова к производству. Она была оснащена двигателем мощностью 19,5 л.с., чего для 442-килограммовой машины вполне хватало. Малая мощность была обозначена и в названии машины – «Renault 4CV», то есть число лошадиных сил, облагавшихся налогом (по-французски 4CV произносится «катр шво»).

Этому предшествовал неприятный момент, чуть было не погубивший репутацию 4CV. После заключения в тюрьму Луи Рено фирму, носившую его имя, возглавил герой Сопротивления, бывший узник Бухенвальда Пьер Лефашо. Но в декабре 1945-го руководство Франции пригласило для консультаций на завод… немецкого конструктора Фердинанда Порше, автора «фольксвагена-жук». Лефашо был в ярости от того, что вынужден советоваться о чем-то с пособником нацистов и в особенности от того, что пресса может прилепить новому легковому «рено» ярлык «детища Порше», тем более что компоновка у 4CV была заднемоторная, в точности как у «фольксвагена». В итоге Лефашо приложил все силы для того, чтобы Порше был арестован и провел во французской тюрьме около двух лет, а 4CV не вызывал никаких ассоциаций с немцем.

Дебют новинки состоялся на Парижском автосалоне 1946 года. Несмотря на устойчиво отрицательную репутацию фирмы-производителя, автомобиль публике скорее понравился. Он совершенно не напоминал внешне «фольксваген-жук», выглядел достаточно современно и вместе с тем необычно; интерес вызывала нехарактерная для французских машин заднемоторная компоновка, которую немедленно одобрили жители провинции (приходившийся на

задний мост вес мотора обеспечивал машине хорошую проходимость по проселку). Нравились и малый расход топлива – всего 6 л на 100 км, и высокая скорость – 90 км/ч, и легкая управляемость, и небольшая цена в 424 тысячи девальвированных франков. Правда, за вытянутую форму кузова «рено» быстро получил насмешливое прозвище «La motte de beurre» («кусок масла»). Этому способствовало и то, что первые партии были выкрашены в бледно-желтый цвет – запасы «песочного» камуфляжа остались на «Рено» с середины 1940-х, когда завод поставлял технику воевавшему в Африке корпусу Роммеля.



Первый французский автомобиль, проданный в количестве более миллиона, – «Renault 4CV»

С момента премьеры до запуска машины в серию прошел год – только в октябре 1947-го первые «Рено 4CV» можно было приобрести. Спрос на машину набирал обороты довольно медленно, но уверенно: к 1949-му было продано уже 37 тысяч «катр шво» и машина завоевала лавры самой покупаемой в стране. Кроме того, с 1949 года ее собирали также в Великобритании, Бельгии, Ирландии, Испании и таких

экзотических странах, как Южно-Африканский Союз и Япония (причем японский клон французской машины «Hino PA62» выглядел даже лучше оригинала). Как ни удивительно, маленький 4CV пользовался достаточно большим спросом даже в США. Ежемесячно американцы, главным образом отслужившие в Европе отставные военные, заказывали больше 3 тысяч «катр шво».

С 1949 года предлагалась версия с кузовом кабриолет «De Capotable», с 1950-го – версия «Grand Luxe» с двигателем мощностью 21 л.с. и более комфортной обивкой сидений. Существовали также фургончики и грузовички «Commerciale».

С начала 1950-х успеху «Рено 4CV» начал сильно мешать его главный конкурент – более вместительный и при этом более дешевый «Citroen 2CV». Фирма попыталась переманить его поклонников на свою сторону, предложив в 1953 году модификацию «4CV Service», которая была упрощена до предела – только серый цвет кузова, простейшие сиденья, двухспицевый руль, никакой декоративной решетки спереди. Но успех «гадкого утенка» упрощенному «Рено 4CV» так и удалось сбить. Через год «Сервис» сняли с производства ввиду слабого спроса на него.

К 1956 году машина перестала восприниматься руководством «Рено» как актуальная – на рынок готовился выйти новый «Dauphine». Тем не менее 4CV стоял на конвейере до 6 июля 1961-го, когда его сменила новая модель, имевшая похожее название «Renault 4». Это был принципиально другой автомобиль, ставший еще большей легендой, чем его предшественник, и его историю мы расскажем в отдельной статье.

Всего в 1947–1961 годах было выпущено 1 105 543 экземпляра «катр шво». Это был первый французский автомобиль, произведенный в количестве более миллиона. Симпатичные маленькие «Рено 4CV» были неотъемлемой частью французских дорог 1950-х и оставили по себе добрую память у водителей и пассажиров.

«Citroen 2CV» (Франция, 1948–1990)

С середины 1930-х годов все силы фирмы «Citroen», только что перешедшей в собственность шинного гиганта «Michelin», были брошены на производство относительно крупного семейства «Traction Avant». Однако успехи иностранных производителей, делавших ставку на маленькие и дешевые «народные машины» (итальянский FIAT, немецкий DKW), заставили руководство фирмы задуматься о возвращении в этот сегмент рынка. По легенде, директор «Ситроена» Пьер-Жюль Буланже, попавший летом 1935 года в сельскую «пробку», состоявшую из повозок и телег, задумался о возможности массовой моторизации французской деревни и вскоре отправил своих представителей по деревенским домам с соцопросом: каким бы вы хотели видеть ваш первый автомобиль?.. На основе опроса 10 тысяч человек было сформулировано очень простое техзадание – машина должна перевозить двух человек и мешок картошки со скоростью 65 км/ч, а по вспаханному полю должна идти так плавно, чтобы не треснуло ни одно яйцо, лежащее в корзине.

Команду разработчиков возглавил «отец» «Траксьон Авана» Андре Лефевр. Работа шла быстро, и в течение 1937 года было сделано уже около двадцати ходовых прототипов новой модели. Буланже лично следил за ходом работ, предъявляя, по сути, одно требование: упрощать и удешевлять все, что возможно. В итоге построенный в 1939-м «Citroen TPV» (tout petite voiture, то есть «очень маленькая машина») получился крайне аскетичным, настоящим «зонтиком на колесах», как и требовал Буланже. Вместо сидений в салоне стояло нечто похожее на дачное кресло-качалку, подвешенную к потолку, а чтобы завести машину, нужно было дергать за шнур, как у лодочного мотора. Внешне автомобиль выглядел, скажем так, странно: высокий горбатый силуэт (по легенде, машину сделали такой высокой, потому что Буланже любил ездить, не снимая шляпы), маленькие крылья, один стеклоочиститель, отсутствие подножек, единственная фара на широком покатом «лбу», выполненном из алюминиевых полос.

Тем не менее новинка была одобрена и изготовлена в количестве 250 штук. На октябрь 1939 года намечалась премьера на Парижском

автосалоне, но месяцем раньше началась Вторая мировая война. Когда в июне 1940-го немцы вошли в Париж, Буланже распорядился уничтожить большую часть машин, лишь несколько из них были спрятаны и обнаружены только в 1994-м. Так что сейчас известны пять уцелевших экземпляров модели TPV.

Годы оккупации не прошли для команды разработчиков нового «ситроена» даром – в сущности, на базе TPV был создан новый, полноценный, очень простой, но уже не примитивный автомобиль. Итальянец Фламинио Бертони, который в начале 1930-х вместе с Лефевром создал «Траксьон Аван», разработал новый кузов, очертаниями похожий на прежний, но уже не пугающий, а скорее интригующий. Машина получила две фары, два стеклоочистителя, более традиционно оформленный «фасад» и очень узкий, но вполне полноценный салон с обычными сиденьями. Алюминий, цены на который резко взлетели из-за войны, сменили на сталь. За мотор отвечал еще один итальянец – Вальтер Беккья, который в 1926-м в знак протеста против фашистского режима Муссолини переехал во Францию. Сначала он создал ряд моторов для автомобилей «Talbot-Lago», а с 1941-м работал на «Ситроене». Спроектированный им двухцилиндровый двигатель получил воздушное охлаждение; коробка передач стала четырехскоростной. Если на машине 1939 года стояла очень прогрессивная, но и очень сложная многоторсионная подвеска, то на новом «ситроене» ее сменила крайне простая конструкция из продольных рычагов и продольных пружин, которая обеспечила машине поистине «лимузинную» плавность хода и одновременно пугающий крен при прохождении поворотов («ситроен» мог сильно скособочиться даже при посадке в него полного пассажира).

Все эти доработки заняли несколько послевоенных лет. В прессе проект TPV даже получил ироническую расшифровку toujours pas vue, то есть «все еще не видно». Зато премьера машины, состоявшаяся на Парижском автосалоне 1948 года, прошла с полным успехом. Автомобиль мгновенно приковал к себе внимание и публики, и журналистов, и специалистов.

Необычный дизайн маленького «ситроена», далекий от каких-либо потуг на моду 1940-х и тем более на аэродинамику, многим не понравился. Машину считали уродливой, отталкивающей, смехотворной, давали ей иронические прозвища, самым

распространенным среди которых был «гадкий утенок». Шутили и над официальным названием «Citroen 2CV» (произносится «дё шво», то есть «две лошади» – так называемая налоговая мощность, хотя на самом деле мотор машины развивал 9 л.с.). Но простой, экономичный и дешевый (меньше 342 тысяч франков, притом что ближайший конкурент «Renault 4CV» стоил больше четырехсот), «ситроен» быстро оценили те, для кого он и разрабатывался в первую очередь, – сельские жители и небогатые горожане. А поскольку в разоренной войной стране они составляли абсолютное большинство, новинке сразу же начал сопутствовать коммерческий успех. Над автомобилем продолжали посмеиваться, но уже скорее добродушно, любовно. Он быстро стал необходимой приметой французских дорог.



«Гадкий утёнок» «Citroen 2CV» покорил Францию на долгие годы

Фирма активно подстегивала интерес к машине, предлагая все новые и новые ее варианты (в частности, грузовичок, фургончик, небольшой джип «Mehari») и постоянно улучшая «упаковку» базовой модели по мелочам. В итоге поздние 2CV напоминали ранний разве что характерным горбатым кузовом – в остальном это был вполне современный автомобиль. В 1960 году 2CV пережил рестайлинг,

получив крупные выштамповки на капоте, в 1970-м – новый двигатель, фары прямоугольной формы, дополнительные окошки по бокам. Нефтяной кризис 1973–1974 годов и резко подскочившие цены на бензин стимулировали рост интереса к 2CV. Но начиная с 1980-х годов машина сохранялась в линейке «Ситроена» уже скорее как заслуженный и всеми любимый ветеран, «ретро для чудаков». Впрочем, таких «чудаков» в мире насчитывались миллионы – у 2CV, как у рок-звезды, были свои фан-клубы. Машина активно снималась в кино, участвовала в гонках и воспринималась всеми как символ «старой доброй Франции», мостик между Европой 1940-х и 1980-х. В итоге «гадкий утенок» пережил на конвейере всех своих ровесников, с которыми соревновался в популярности. Более того, 2CV успешно «победил» даже те машины, которые готовились ему на смену и тоже были вполне популярны!.. Так, в 1967 году «Ситроен» предложил покупателям модель «Dyane», представлявшую собой, в сущности, сильно осовремененную и улучшенную версию 2CV, спроектированную маститым дизайнером Луи Бионье. «Диана» была продана в количестве 1,4 миллиона экземпляров, стояла на конвейере до 1983 года – и все-таки оригинальный «утенок» пережил ее, позаимствовав с «Дианы» лишь дисковые тормоза для передних колес. Только в 1990 году последние «дё шво» покинули конвейер.

Всего в 1948–1990 годах было выпущено 3 872 583 машины модели 2CV всех вариаций. Если учитывать 1 246 306 грузовичков и фургонов «Camionette» и количество «творческих развитий» идеи 2CV в виде моделей «Dyane» и «Mehari», то общее число автомобилей семейства «дё шво» приближается к 9 миллионам. И сейчас эту машину можно встретить на европейских улицах, и она неизменно вызывает добрую улыбку. Из «гадкого утенка» маленький народный «ситроен» превратился в одну из самых симпатичных легенд мирового автопрома.

«Tucker 48» (США, 1948)

История этого уникального автомобиля была прежде всего историей его создателя – одного из наиболее нестандартно мыслящих деятелей автобизнеса XX века Престона Такера (1903–1956). Он родился в американской глубинке, на мичиганской ферме, и еще в детстве страстно увлекся автомобилями. С 16-летнего возраста Такер работал посыльным на фирме «Cadillac», затем попробовал себя в полиции, но быстро понял, что его призвание – продажи машин. В 1920-х Престон был дилером таких брендов, как «Studebaker», «Pierce-Arrow», «Chrysler», «Dodge», и везде добивался впечатляющих результатов.

В 1935 году Такер впервые попробовал себя в собственном автопроизводстве, построив вместе с инженером Гарри Миллером партию из десяти гоночных автомобилей для команды «Ford». Машины получились не вполне удачными, но Такера это не обескуражило. В преддверии Второй мировой войны он заинтересовался также военной техникой и по заказу Нидерландов разработал уникальный скоростной бронеавтомобиль. Затея кончилась ничем после быстрой капитуляции Нидерландов, но Такер и тогда не сложил оружия – в 1940-м основал фирму «Tucker Aviation Corporation», которая успела разработать истребитель XP-57 «Peashooter». Впрочем, тендер этот проект не выиграл, и два года спустя фирма была продана.

После этой неудачи Такер решил снова попробовать себя в автомобилестроении. В ходе Второй мировой войны ведущие американские автомобильные фирмы легковых автомобилей не выпускали, сосредоточившись на военной продукции, и предприниматель пришел к логичному выводу: тот, кто сразу после окончания боевых действий оперативно выведет на рынок принципиально новую модель, получит все внимание публики. Первая идея для такого автомобиля была опубликована Такером 10 декабря 1945 года в журнале «Automotive News» – рисунок салона с рулем, расположенным посередине, и поворотными раздельными сиденьями. Через год появился уже полноценный эскиз, выполненный дизайнером Джорджем Лоусоном, – набросок футуристического автомобиля с

тремя фарами, одна из которых размещалась по центру капота, и вынесенными по отдельности передними и задними крыльями, которые поворачивались вместе с колесами. Машина больше напоминала какой-то планетоход, чем автомобиль. Но этот рисунок вызвал такой интерес, что Такер поручил известному дизайнеру Алексу Тремулису доработать проект, дав всего лишь неделю – с 24 по 31 декабря 1946-го. Оттолкнувшись от наработок Лоусона, Тремулис придал «такеру» черты реальности: теперь это был не корабль пришельцев, а именно легковая машина, хотя и предельно «космическая» по дизайну. Интересно, что в проекте Тремулиса явно просматривалась генеалогия его предыдущих шедевров – спортивных моделей «Cord 810/812», тоже имевших ярко выраженные «отдельные» крылья.

Будущую машину назвали сначала «Tucker Torpedo», но от этого названия быстро отказались из-за нежелательных ассоциаций с недавним военным прошлым. Теперь машина получила название «Tucker 48» – намек на то, что она соответствует моде еще не наступившего 1948 года. Одновременно началась агрессивная и хорошо продуманная рекламная кампания пока еще не существующей новинки. Слоганы рекламных брошюр гласили: «Автомобиль, который сегодня обсуждают больше всех в мире», «Шаг в Новую Автомобильную Эру», «Автомобиль, который Вы ждете».

Такеру удалось практически невозможное – заразить своим энтузиазмом миллионы людей и заставить их поверить в «автомобиль послезавтрашнего дня» только на основании статей в иллюстрированных журналах. Число акционеров компании превысило 40 тысяч человек, у фирмы появилось 1872 дилера и специальный экспортный филиал в Нью-Йорке, в производство будущего «такера» было вложено 25 миллионов долларов. Это позволило Такеру пригласить на должности вице-президентов Фреда Рокельмана из «Plymouth», Хансона Брауна из «General Motors» и Ли Триза из «Ford», нанять команду из 1900 человек и арендовать огромный завод, в годы войны занимавшийся производством авиадвигателей. Согласно планам фирма должна была выпускать 60 тысяч машин в год.

Первые собранные экземпляры модели 48 произвели на американском автомобильном рынке настоящий фурор. Массивный и большой автомобиль благодаря обтекаемому, устремленному вперед

кузову выглядел очень легким. Заднемоторная компоновка была нехарактерна для американского автопрома; решетка радиатора спереди играла чисто декоративную роль и была интегрирована с таким же хромированным бампером. «Настоящая» же решетка размещалась сзади, под покатой стенкой кузова. Третья центральная фара, размещенная посередине кузова, поворачивалась вместе с передними колесами. Задние крылья были использованы в качестве воздухозаборников. В профиль автомобиль чем-то неуловимо напоминал довоенные чехословацкие «Tatra» конструкции Ганса Ледвинки, однако оказал ли их опыт какое-то влияние на «такер» – неизвестно.

Особенно тщательно на «такере» была продумана система защиты пассажиров. Расположенный посередине руль, ремни безопасности, лобовое стекло, которые не разлеталось на осколки в случае аварии, усиленная крыша, отсутствие панели приборов перед пассажирами – все это в 1948 году звучало более чем революционно. На выбор предлагалось шесть вариантов окраски кузова и три – салона.

Поскольку Престон Такер сразу же столкнулся с бойкотом производителей автомобильных двигателей, на машину устанавливали 6-цилиндровый мотор от… вертолета «Bell-47», развивавший 166 л.с. и разгонявший автомобиль до 193 км/ч. Для производства этих двигателей Такер за 1 800 000 долларов приобрел фирму «Air Cooled Motors». Специально для машины была разработана уникальная трансмиссия «Tuckermatic» с одной передней и одной задней передачей.

В целом можно сказать, что «Такер 48» действительно во многом опередил свою эпоху. Дизайн этой машины предвосхитил собой идеи «аэростиля», который определял мировую автомобильную моду в 1954–1960 годах. В отличие от «Chrysler Airflow», который в 1934-м вызвал недоумение и отторжение публики, «такер» американцы воспринимали не просто благожелательно, а восторженно. Людей не отталкивала даже высокая цена новинки – 4000 долларов. Однако именно массовый интерес и погубил революционную машину: ведущие игроки на авторынке США вовсе не были заинтересованы в конкуренте-выскочке.



«Гадкий утёнок» «Citroen 2CV» покорил Францию на долгие годы

Такер сразу же попал под пристальное внимание Комиссии по ценным бумагам и биржам, которая тщательно отслеживала появление на автомобильном рынке новых игроков. Комиссию заинтересовали факты того, что Такер предварительно собрал средства со своих дилеров, обещав им вскоре поставить еще не изготовленные автомобили, а также запустил в продажу линейку дополнительных опций для «такеров». Поддавшись давлению, подал в отставку глава совета директоров «Такера» Гарри Тулмин. Волна народного доверия резко сменилась таким же разочарованием – дилерские центры засыпали офис исками, требуя вернуть вложенные деньги, акции обесценились. В ответ Такер обратился с открытым письмом к представителям автобизнеса, обвинив Большую Тройку – «General Motors», «Ford» и «Chrysler» – в заговоре с целью его уничтожить. «У них даже есть свои покровители в высших эшелонах Вашингтона, – писал Такер. – В результате их влияния дилеры Tucker по всей стране подверглись давлению со стороны правительства и конгресса. Миллионы долларов налогоплательщиков были растрачены в бесплодной попытке уничтожить Такера, чтобы преградить нам путь к

необходимому сырью, в надежде на то, что публика устанет ждать революционный автомобиль с задним расположением двигателя. Но они не смогли остановить нас».

Увы, положение оказалось серьезнее, чем рассчитывал Такер. В 1949 году Комиссия по ценным бумагам и биржам предъявила ему обвинение в мошенничестве по 25 пунктам. В день начала судебных заседаний завод фирмы был закрыт. К этому моменту там было собрано всего 37 автомобилей; чуть позже сотрудники «Tucker», преданные своему боссу, дополнительно собрали еще 13.

Представители обвинения утверждали, что проект «Такер» был грандиозным надувательством и что Престон Такер даже не собирался создавать собственную машину. Защита и множество свидетелей в пух и прах разбили это обвинение, представив неопровержимые доказательства того, что «такер» был готов к массовому производству, являлся абсолютно новой, более того – революционной моделью и на конвейер его помешало поставить главным образом осознанное противодействие конкурентов. 22 января 1950 года суд полностью оправдал Престона Такера. Но от долгов, исков, закрытого завода и подмоченной репутации это его не спасло. Фирма была признана банкротом, а остатки имущества «Tucker Corporation» были распроданы на аукционе в Чикаго.

Удивительно, но даже крах этого грандиозного предприятия не сломил Такера. Найдя инвесторов из Бразилии и пригласив русского по происхождению автодизайнера Алекса Сахновского (в 1928-м он создал «Cord L-29»), Такер задумал вывести на рынок гоночный автомобиль «Tucker Carioca». В 1955-м он рекламировался в журналах под интригующим слоганом «Новый секретный автомобиль Престона Такера». Однако то, что в 1946-м вызвало шквал интереса, теперь не сработало. Тем более что и прототип «Кариоки» очень напоминал самые первые прототипы «Торпедо».

Вскоре у Престона Такера был диагностирован рак, и в декабре 1956 года он скончался от последствий пневмонии. Бизнесмену было всего 53 года. Его могила находится в городе Флэт-Рок, штат Мичиган.

Место Престона Такера в автомобильной истории до сих пор вызывает споры. Одни считают его гениальным одиночкой, бросившим вызов могущественным корпорациям и погубленным ими, другие – авантюристом, преследовавшим прежде всего финансовые

цели. Однако, скорее всего, в судьбе Такера присутствовало и то и другое. Он действительно был одержим идеей создания «автомобиля будущего» и на самом деле категорически «не дружил» с бизнес-стратегией, делая ставку на спонтанность и свои собственные силы. В 1988 году судьбе бизнесмена был посвящен художественный фильм Фрэнсиса Форда Копполы «Такер: человек и его мечта». Кстати, сам Коппола владеет одним «такером» (шасси 1014, цвет «Waltz Blue»).

На данный момент из 51 изготовленного автомобиля «Tucker 48» сохранилось 46. Все они находятся в музеях и частных коллекциях. Это один из самых дорогих автомобилей мира, причем цены на него постоянно растут. Так, если в 2006–2007 годах «такеры» уходили на аукционах за 580–750 тысяч долларов, то в 2016–2019 годах такие же машины стоили уже в пределах 1 600 000—1 900 000 долларов. Самым же дорогим в январе 2012 года стал «такер», проданный за 2 915 000 долларов.

«Porsche 356» (Австрия/ФРГ, 1948–1965)

До Второй мировой войны фамилия Порше вызывала в автомобильном мире исключительно уважение и интерес: Фердинанд Порше считался одним из наиболее нестандартно мыслящих и передовых конструкторов мира. Правда, уже в конце 1930-х его репутация была испорчена близким сотрудничеством с руководством нацистской Германии, а после того как Порше поучаствовал в разработке тяжелого танка «тигр», а его заводы строили для вермахта штабные автомобили и амфибии, все предыдущие заслуги конструктора были окончательно дискредитированы и зачеркнуты. Даже о том, что суперпопулярный «фольксваген-жук» – именно его детище, вспоминали нечасто. В 1945–1946 годах Порше провел 20 месяцев во французской тюрьме по обвинению в военных преступлениях.

Сын конструктора, которого тоже звали Фердинанд (в обиходе – Ферри), разделил участь отца – в ноябре 1945-го вместе с ним оказался в тюрьме. Однако после освобождения в марте 1946-го он решил основать собственное автомобильное производство. К тому времени Ферри Порше было 36 лет, но за его плечами уже было множество успешных проектов – разработка рулевого управления для гоночных машин «Auto Union», помощь отцу в конструировании «жука» и руководство его испытаниями. При этом он первым рискнул вынести семейную фамилию в заглавие бренда. До этого марку «Porsche» нес только один автомобиль – гоночный прототип 64, построенный отцом и сыном Порше в 1939 году для несостоявшейся гонки Берлин – Рим.

Первым созданием Ферри Порше тоже стал гоночный автомобиль – прототип «Porsche Cisitalia 360», разработанный для туринского бизнесмена Пьеро Дузио, владельца фирмы «Cisitalia». Гонорар в миллион франков позволил Ферри внести залог за отца и освободить его. Базой для Ферри Порше стал маленький австрийский городок Гмюнд, где еще в 1944-м, спасаясь от авианалетов союзников на Штутгарт, обосновались сотрудники фирмы его отца. Именно там в 1947 году были созданы первые прототипы заднемоторного спортивного автомобиля, основанные на узлах «фольксваген-жук».

От отцовского шедевра Ферри Порше взял двигатель, коробку передач, тормоза и рулевое управление. Оригинальными были лишь трубчатая рама, изготовленная из стали, и открытый алюминиевый кузов, разработанный Эрвином Комендой – автором дизайна «жука». «Жуковский» мотор с помощью увеличенной степени сжатия и новых головок цилиндров «подтянули» до 35 л.с. В отличие от самого «жука», двигатель был размещен не в задней части машины, а перед задней осью. Салон машины выполнили в подчеркнуто простом и функциональном спортивном стиле: белый пластиковый руль, металлическая панель, раздельные жесткие сиденья.

Несмотря на смехотворную для спорткара мощность, дебют первого «Порше 356», состоявшийся 8 июня 1948-го, оказался очень удачным – машина выиграла гонку в своем классе в Инсбруке. Премьера машины для прессы, состоявшаяся в Берне, тоже прошла успешно. Хотя изначально Ферри Порше не думал о том, чтобы ставить свой спорткар на конвейер, многочисленные похвалы его машине заставили его задуматься о массовом производстве. Тем не менее в Гмюнде никаких условий для этого не было – все «порше» собирали вручную. В итоге за два года было построено только 20 автомобилей. Они уже отличались от первого прототипа расположением двигателя – он сместился из средней части кузова в заднюю, вместо механических тормозов были установлены гидравлические.



Первый «Porsche» был прямым потомком «фольксвагена жука»

Хотя самый первый прототип, построенный в феврале 1948-го, был оснащен открытым кузовом родстер, сначала все «Порше 356» имели закрытый кузов купе. Открытые автомобили Порше не делал – первые покупатели машин жили в Австрии и Германии, где более практичным был именно крытый кузов. Однако уже в 1949 году швейцарский кузовщик Ганс Вайбель представил на Женевском автосалоне первый родстер на базе «порше», а в том же году швейцарская фирма «Beutler» начала строить кабриолеты.

Слава машин «порше» росла не по дням, а по часам. Благодаря отличной аэродинамике и легкому кузову даже со слабым мотором модель 356 легко разгонялась до 135 км/ч. Ее ценили как профессиональные спортсмены, так и любители внешних эффектов – «порше» был первым шагом в мир спортивных машин для молодежи.

В 1950 году Ферри Порше перенес производство из Австрии в ФРГ, на окраину Штутгарта Цуффенхаузен. Отец относился к его сосредоточенности на спортивных машинах скептически – он считал, что в послевоенной Европе большего успеха можно добиться за счет выпуска тракторов. Тем не менее Фердинанд Порше-старший

оказывал сыну всемерную помощь – к этому времени «Volkswagen» выплачивал ему процент от стоимости каждой проданной машины его конструкции (в 1950-м на 75-летие Ферри Порше подарил отцу специально изготовленный 356-й, получивший имя собственное «Ferdinand»). В отличие от «австрийских» «порше» «немецкие» получали уже не алюминиевые, а стальные кузова. В 1951-м фирма смогла выйти на американский рынок: легендарный дилер Макс Хоффманн, умело продвигавший европейские машины в США, продал за год больше тысячи автомобилей, что принесло «Порше» три миллиона долларов. В том же году гонщики Огюст Вулье и Эдмон Моше на специальной версии «Sport Leicht» взяли первое место в своем классе на престижной гонке Ле Ман. Результат был повторен в 1952-м, а затем последовали впечатляющие спортивные победы в Монце, Альпийском ралли и гонке Льеж – Рим – Льеж.

В 1950-х машина непрерывно совершенствовалась. Версия 356—1300 (1951) получила 44-сильный двигатель, 356—1500 (1952) – 55-сильный, 1300S и 1500S (обе 1952 года) – 60- и 70-сильные соответственно. На всех машинах с 1952 года ставилось гнутое лобовое стекло, с 1953-го – полностью синхронизированная коробка передач, круглые задние фары, отдельные бамперы. В том же году фирма обрела собственную эмблему, которую использует до сих пор, – стилизованный герб в цветах Вюртемберга, с вставшим на дыбы черным жеребцом. Это было сделано для лучшей узнаваемости автомобиля на рынке США.

1954 год ознаменовался появлением одной из самых популярных версий модели 356 – Speedster. Он был разработан по предложению Макса Хоффманна специально для американских потребителей и представлял собой родстер с низким лобовым стеклом и брезентовым верхом. В 1955-м более половины всех проданных в мире «порше» приходилось на версию Speedster.

В 1956 году на конвейер был поставлен преемник прежней модели – 356A. Внешне машину можно было отличить по цельному гнутому лобовому стеклу, новым колесам, панели приборов и наличию хрома на порогах. На выбор предлагались четыре версии модели с разной мощностью двигателей – 44, 60 и 75 л.с. В 1956-м к ним была добавлена версия 356A-1500 GS Carrera, названная в честь гонки «Carrera Panamericana». Она оснащалась новым 100-сильным

двигателем, созданным инженером Эрнстом Фюрманном специально для участия в этой гонке. Двигатель «Carrera» можно было заказать к любому кузову – купе, кабриолет или родстер. В 1955–1959 годах было выпущено 21 045 машин серии 356A.

До конца 1950-х дизайн первого «порше» неуловимо напоминал о том, что его непосредственный «предок» – «фольксваген-жук». Это и неудивительно, так как автором кузовов обеих машин, как мы помним, был один человек – Эрвин Коменда. Но в 1959-м руководство фирмы сочло, что спортивная репутация 356-го требует более агрессивного внешнего облика. И вскоре на рынке дебютировала модель 356B, которая уже значительно отличалась внешне от 356 и 356A. За счет более пологого капота и расположенных под меньшим наклоном фар автомобиль стал визуально более приземистым, длинным и гораздо менее «добродушным». Улучшая свою же работу, Эрвин Коменда руководствовался главным образом требованиями американского рынка.

Новинка дебютировала на Франкфуртском автосалоне 1959 года в версиях купе, кабриолет и родстер, причем последний, в отличие от Speedster, имел лобовое стекло обычной высоты и боковые стекла в дверях. С 1962-го 356B получил увеличенное заднее стекло и обширную вентиляционную решетку в задней части, с 1963-го – дисковые тормоза. Машину можно было купить с тремя версиями двигателей – 60, 75 и 90 л.с. С 1962-го предлагалась также версия Carrera 2 мощностью 130 л.с.; было выпущено 436 таких купе и 26 кабриолетов. Всего же в 1959–1963 годах фирма выпустила 30 963 автомобиля модели 356B.

В начале 1960-х руководству «Порше» было понятно, что модель 356 уже устарела и нуждается в замене принципиально новым автомобилем. Его разработкой занялся сын Ферри, Фердинанд-Александр Порше. Но спрос на первенца в мире по-прежнему оставался очень устойчивым. И в 1963-м свет увидело последнее поколение этой модели – 356C. Оно предлагалось с двигателями 75 и 95 л.с. и в 130-сильной версии Carrera 2. Несмотря на то что поклонники марки уже могли приобрести новую модель 911, улучшенная версия 356 тоже пользовалась хорошим спросом – за два года было продано 16 678 автомобилей. Самые последние машины 356C были построены уже после завершения официального

производства – в 1966 году, заказчиком выступила полиция Нидерландов.

Всего было выпущено более 76 тысяч автомобилей семейства 356. До наших дней сохранилось их более половины. Многие из них стоят на аукционах огромных денег. Например, «Порше 356C 1600SC» с кузовом кабриолет, принадлежавший американской рок-звезде Дженис Джоплин, в 2015-м ушел с молотка за 1 700 000 долларов. Певица в свое время купила его за 3500 долларов.

Создатель и руководитель бренда «Порше», автор 356-й модели Ферри Порше руководил своей компанией до 1990 года. Ушел из жизни выдающийся конструктор в марте 1998-го. А его автомобили уже давно признаны классическими. Сейчас наиболее высоко ценятся самые первые 356-е, так называемые «Gmund Coupe» с алюминиевыми кузовами, собранные в Гмюнде в 1948–1950 годах.

«Land Rover» Series I (Великобритания, 1948–1958)

К концу Второй мировой войны британская автомобильная марка «Rover» была отлично известна в англоязычном мире. Основанная еще в 1887 году как велосипедная фабрика, фирма добилась огромных успехов в этом бизнесе (настолько, что по-польски и по-белорусски велосипед и сейчас называется ровером). С 1889-го «Rover» делал также автомобили, которые быстро завоевали репутацию прочных, высококачественных машин, которые к тому же показывали хорошие результаты на спортивных трассах. В 1930-х «роверы» оставались типично британскими автомобилями – чуть старомодными и чопорными, не претендовавшими на «авангард», но при этом высококлассными. Типичными представителями фирмы были, к примеру, «Rover 60» и «Rover 75».

В годы Второй мировой фирма занималась выпуском военной техники, в основном авиационных двигателей и крыльев. Сразу после войны наладить прежнее устойчивое положение дел оказалось сложно: страна сильно обеднела, а прокатная сталь стала дефицитом и выделялась государством исключительно на производство тех машин, которые могли идти на экспорт. Руководство фирмы откровенно не понимало, что делать дальше, и с отчаяния даже планировало запускать в производство клон итальянского «FIAT 500 Topolino».

Невольно помогла… отвратительная по погоде зима 1947 года: проливные дожди вперемешку с мокрым снегом превратили провинциальные дороги Британии в настоящую кашу. Главный инженер «Ровера» Морис Уилкс был вынужден оставлять свою машину на асфальте и добираться до загородного дома пешком. Однажды его подвез по бездорожью сосед полковник Нэш – обладатель ленд-лизовского «Willys MB». И маленький американский джип, лихо одолевавший грязь, настолько понравился Уилксу, что тот уговорил Нэша продать его. Впрочем, скоро к «американцу» понадобились запчасти, что навело Уилкса на логичную мысль о постройке британской машины такого же класса. Он полагал, что выпуск джипа позволит его фирме пережить тяжелые времена,

связанные с ограничениями на использование стали. Руководство «Ровера» встретило идею своего главного инженера без особого энтузиазма, однако и без скепсиса. Проект под кодовым названием J был запущен.

Работа началась с покупки четырех подержанных «виллисов», которые были разобраны до винтика и тщательно изучены. Для начала на шасси «виллиса» обкатали «роверовские» двигатель и коробку передач, а потом создали полноценный прототип «Center Steer», хотя внешне и чрезвычайно напоминавший «виллис», но все-таки имевший и существенные отличия. В частности, руль на машине располагался не слева и не справа, а посередине. Это было сделано, чтобы удешевить автомобиль и сделать его одинаково приемлемым для разных рынков. Но на практике такое решение оказалось неудобным, и руль перенесли на традиционную для Англии правую сторону. Изменили и раму, сделав ее из прочных профилей прямоугольного сечения.

Первый предсерийный автомобиль построили 11 марта 1948-го, а 30 апреля того же года английский джип дебютировал на Амстердамском автосалоне. Машине присвоили новую марку «Land Rover», чтобы отличать его от легковых «роверов». Первые машины выглядели весьма просто и скромно, но одновременно запоминались необычной зарешеченной облицовкой радиатора, сильно утопленной между двумя выступающими вперед передними крыльями, запасным колесом на капоте и простейшими дверцами, на которых не было даже ручек. Сначала джипы красили светло-зеленой эмалью, оставшейся от производства истребителей, но потом появился и темно-зеленый цвет. Двигатель машины развивал скромные 50 л.с. и разгонял «ленд-ровер» до 75 км/ч. Стоил джип всего 450 фунтов стерлингов – вдвое дешевле легкового «ровера».



«Land Rover» стал одним из наиболее популярных джипов мира

Успех к джипу пришел сразу: через два с половиной месяца завод был завален восемью тысячами заказов, и спрос на «ленд-роверы» превышал предложение до середины 1950-х. Джипы экспортировали в 68 стран мира, их массово приобретали армия, пожарные части, лесники, фермеры и просто любители езды по сложным рельефам. «Ленд-роверы» использовала даже королевская семья – юная Елизавета II принимала в этой машине парады, на 80-летие джип подарили Уинстону Черчиллю. К 1959 году объем выпуска джипов достиг 250 тысяч экземпляров. Задумывавшийся как вспомогательная продукция, «ленд-ровер» уже давно обогнал по популярности легковые автомобили «ровер»…

В процессе выпуска автомобиль постоянно совершенствовался. Первое поколение получило увеличенную колесную базу, пятидверную версию и пикап. В 1958–1971 годах выпускалось второе поколение «ленд-ровера», для которого был разработан новый 2,2-литровый двигатель, ставший основным для фирмы до 1980-х. Третье поколение,

стартовавшее в 1971-м, было легко отличить по фарам, располагавшимся на передней части крыльев, – так отреагировали на изменение в мировых стандартах освещения.

Начиная с 1983 года «Land Rover» начали позиционировать не только как брутальный армейский джип, но и как автомобиль для комфортной езды. Появились версии с разной окраской кузова, удобными сиденьями. В 1989 году появилась первая «именная» модель фирмы – «Discovery». А самый первый «ленд-ровер» был переименован в «Defender». В 2000-х эта машина постепенно начала сдавать свои позиции, но не потому, что считалась устаревшей – напротив, от «золотой классики» были в восторге и старшее поколение, и молодежь. Причина была в постоянно обновляющихся правилах безопасной эксплуатации автомобилей. Согласно им, в «ленд-ровере» больше нельзя было размещать продольные лавки вдоль кузова, требовались дорогостоящие подушки безопасности и т. п. В итоге в 2016 году с конвейера сошел последний «Defender» уже четвертого поколения. На тот момент было выпущено 2 016 933 машины этого семейства. Но в 2018-м в связи с 70-летним юбилеем машины фирма тиражом 150 экземпляров выпустила «Land Rover Defender Works V8 70^{th} Anniversary Edition». Эти автомобили были оснащены 5-литровым двигателем «Jaguar», развивавшим 400 л.с., и 8-ступенчатой автоматической коробкой передач.

В истории автомобиля «ленд-ровер» остался как самый успешный в коммерческом плане полноприводный автомобиль многоцелевого назначения. Менялась мода, возникали и пропадали новые тренды, но классический «ленд-ровер» по-прежнему высоко ценится любителями полноприводных машин по всему миру.

«SAAB 92» (Швеция, 1949–1956)

В истории автомобилестроения есть несколько примеров того, когда фирма, изначально создававшаяся для производства самолетов, затем переключалась на выпуск автомобилей, – например, французская «Voisin», японская «Mitsubishi» или чехословацкие «Avia» и «Aero». Шведский SAAB из их числа: аббревиатура расшифровывается как «Svenska Aeroplan Aktiebolaget», то есть «Шведское самолетное акционерное общество». Компания была создана в 1937 году для производства боевых самолетов. Основными моделями 1940-х были поршневые бомбардировщик SAAB 18 и истребитель SAAB 21, а в 1947-м фирма выпустила первый реактивный истребитель-штурмовик SAAB 21R. В 1948-м первый полет совершил еще один реактивный истребитель SAAB 29 «Tunnan».

В отличие от большинства авиафирм, которые переориентировались на автомобильное производство в силу финансовых проблем, у SAAB дела в конце 1940-х обстояли отлично: фирма фактически была монополистом на шведском рынке боевых реактивных самолетов и недостатка в военных заказах не испытывала. Тем не менее после Второй мировой войны было решено часть сил компании бросить на разработку мирной продукции. Сначала планировали выпускать мебель для кухонь и трейлеры, но потом решили заняться разработкой собственного автомобиля. На тот момент в Швеции существовал только один производитель легковых машин – «Volvo», и SAAB был намерен составить ему конкуренцию, предложив потребителям недорогой и оригинальный по конструкции автомобиль.

Руководителем автомобильного подразделения компании был назначен инженер Гуннар Лингстрём. В его команду вошло 15 человек, из которых только у двоих были водительские права – остальные имели к миру авто весьма отдаленное отношение. Но это никого не смущало. Конструкционно шведы решили оттолкнуться от популярных в Швеции германских DKW. От них позаимствовали идею переднего привода и двухтактного двигателя (а также ряд агрегатов, попросту снятых с немецкой машины). В остальном легковой SAAB был куда прогрессивнее – реечное рулевое управление, независимая

подвеска всех колес, несущий кузов, изготовленный из цельного куска металла, где были прорезаны окна и двери.



Первый автомобиль SAAB имел отчетливые «авиационные» черты в дизайне

Дизайнером новой машины стал Сикстен Сасон – тоже выходец из авиаотдела. Благодаря этому наброски первого автомобиля (ему дали условное название «Ursaab», то есть «Оригинальный СААБ») имели отчетливый авиамотив – в профиль он напоминал маленький самолет без крыльев и хвоста. Скошенное назад лобовое стекло, покатые передние и задние крылья – отчасти это было похоже на аэродинамическую серию Ганса Ледвинки «Tatra 77/87/97». В то же время капот аллигаторного типа был данью моде на все американское. Огромные «выпученные» фары придавали машине сходство с лягушкой. Такой дизайн поначалу вызывал споры, но Гуннар Лингстрём заметил: «Если автомобиль сэкономит своему владельцу сто литров бензина в год, не важно, что он похож на лягушку».

Первый ходовой образец был готов в 1946-м (его отличали утопленные в кузове квадратные фары) и прошел всесторонние испытания – машину испытывали в основном по ночам, чтобы сохранить тайну, и на отдаленных лесных дорогах. 10 июля 1947-го

первый SAAB показали журналистам. Ему дали индекс 92 – номера до этой цифры присваивались самолетам фирмы (так, SAAB 91 – это одномоторный учебный самолет, представленный в 1945-м). Необычная машина понравилась всем, а крупнейший шведский дилер внес предоплату сразу за восемь тысяч экземпляров. Это позволило поставить на автомобиль оригинальный двухтактный 25-сильный двигатель вместо немецкого мотора DKW, а оформление салона доработать в сторону… максимального упрощения. Это было связано с тем, что «Volvo» анонсировала низкую цену на свою новую модель и СААБу нужно было срочно завоевывать сердца потенциальных покупателей. Экономили на всем, что только можно, вплоть до толщины дверей. Цвет машин был исключительно зеленым – большие запасы зеленой эмали остались на СААБе еще с войны.

Однако клиентуру это не смутило. Прежде всего маленький автомобиль восхищал своим авангардным дизайном. Радовали и отличная управляемость, и просторный салон. Благодаря отличной аэродинамике и низкой массе при своих 25 л.с. машинка легко выжимала 105 км/ч. Уже в 1950 году «СААБ 92» занял второе место в своем классе на ралли Монте-Карло.

Серийное производство машины началось 12 декабря 1949 года и шло небольшими темпами: так, в 1950-м выпустили всего 1246 автомобилей. Со временем «СААБ 92» совершенствовался. С 1953 года на версии 92b начали устанавливать панорамное заднее окно и крышку багажника, а машину можно было купить не только в зеленом, но и в сером, серо-голубом и черном цветах. С 1954 года мощность двигателя повысилась до 28 л.с., с 1955-го гамма цветов расширилась до семи, тогда же изменилась форма задних фонарей. В том же году на рынок вышла новая модель «SAAB 93» – фактически подвергшийся рестайлингу и улучшению 92-й. Он получил новую решетку радиатора и цельный бампер, а также трехцилиндровый двигатель мощностью 33 л.с. Это был первый «сааб», который начал продаваться вне Швеции, и он выпускался до 1960 года в трех версиях.

Создатели первого легкового автомобиля этой марки продолжали работать на своей фирме и далее. Дизайнер Сикстен Сасон ушел из жизни в 1967-м, Гуннар Линдстрём – в 1999-м.

Всего было выпущено 20 128 экземпляров «SAAB 92». Этот уникальный автомобиль и сейчас не спутаешь по внешности ни с

каким другим. Он заложил традиции, которых шведская фирма придерживалась на протяжении всей своей истории, закончившейся в 2012 году.

«Mercedes-Benz W186/W189» (ФРГ, 1951–1962)

Еще за несколько месяцев до капитуляции нацистской Германии, в январе 1945 года, на совещании совета директоров концерна «Daimler-Benz» прозвучала безнадежная фраза: как таковой фирмы больше не существует. Во время Второй мировой войны заводы концерна вовсю трудились на благо германского рейха, производя танки, авиадвигатели и военные грузовики, и неудивительно, что авиация союзников бомбила эти предприятия особенно прицельно. Производство грузовых автомобилей в Гаггенау и завод дизелей в Мариенфельде были уничтожены полностью, заводы Штутгарта и Зинделфингена – на 75 %.

Тем не менее уже через год после завершения войны, в июне 1946-го, «Даймлер-Бенц» смог возобновить производство легковых машин – на единственном уцелевшем конвейере. Это была небольшая модель 170V, выпускавшаяся еще до войны. В 1949-м эта машина была модернизирована, получила целую линейку обновленных кузовов и индекс 170S. Это и было настоящим началом послевоенного «мерседеса».

Однако компания стремилась прежде всего восстановить позиции в секторе дорогостоящих автомобилей для богатых покупателей и государственных деятелей. С этой целью в начале 1950-х началась работа по проектированию принципиально новой модели, получившей индекс 300 (заводское обозначение кузова – W186). Ее немецкая премьера состоялась в апреле 1951 года на Франкфуртском автосалоне, а международная – в ноябре 1951 года на Парижском.

Новый автомобиль оснащался рядным 6-цилиндровым двигателем мощностью 115 л.с., 4-ступенчатой механической коробкой передач, гидравлическими барабанными тормозами, системой регулировки дорожного просвета и централизованной смазкой шасси. Максимальная скорость достигала 155 км/ч. Внешне машина производила одновременно парадоксальное впечатление архаичной и современной, выдержанной скорее в британском, чем в немецком стиле. Ярко выраженные передние и задние крылья, рубленые

очертания кузова, массивная решетка радиатора в фирменном «мерседесовском» стиле – все это придавало модели 300 строгий, чопорный и исключительно «дорогой» вид.



«Mercedes-Benz W198» получил неофициальное прозвище «Аденауэр» – в честь канцлера ФРГ, который любил пользоваться такой машиной

Каждый автомобиль собирался вручную, что позволяло оснащать салоны многочисленными дополнительными опциями специально для заказчика. В машины, которые делали по заказу федерального правительства ФРГ, устанавливалась перегородка между местом водителя и салоном, откидные столики в спинках передних сидений, шторы на окнах, люки в крышах, оповестительные сирены. Кроме того, в 300-х могли устанавливаться радиоприемники, диктофоны и телефоны. Большинство машин окрашивались в строгий глянцево-черный цвет, шедшие в США «мерседесы» были белыми, но самым красивым цветом этой серии общепринято считается темно-бордовый.

8 декабря 1951 года машина была преподнесена в подарок федеральному канцлеру ФРГ Конраду Аденауэру. Опытный и уважаемый политик, он занимал пост канцлера до 1963 года. С именем «der Alte» («Старика») немцы связывали «экономическое чудо 1950-х» – быстрое восстановление промышленности, рост экономики и, соответственно, благосостояния. А поскольку Аденауэр пользовался исключительно 300-й моделью «мерседес-бенца» (всего он сменил шесть таких автомобилей), очень ценил ее и при каждом случае тепло о ней отзывался, его фамилия закрепилась за этой машиной в качестве уважительного обозначения.

Одновременно с седаном/кабриолетом 300 в Париже дебютировала также модель 300S (кузов W188), предлагавшаяся с кузовами купе, родстер и кабриолет. Машину отличал трехлитровый двигатель мощностью 150 л.с. с тремя карбюраторами «Solex». Из-за высокой цены спрос на эти машины был очень невелик – всего было продано 203 кабриолета, 216 купе и 141 родстер.

Модель 300 сразу же после начала выпуска заняла высшую ступеньку в табели о рангах послевоенного немецкого автопрома. На ней ездили министры, послы, на ней в ФРГ встречали почетных иностранных гостей. Для частных владельцев 300-й «мерседес» был очень дорогим удовольствием. Цена на него равнялась 22 тысячам западногерманских марок за седан и 24 700 маркам за кабриолет. Модель 300S стоила еще дороже – 34 500 марок. Для сравнения: средняя зарплата в ФРГ тех лет равнялась 350 маркам, а «фольксваген-жук» можно было купить за 5 тысяч. Очень дорого эти машины стоили и в США: так, седан там продавали за 10 864 доллара (средние цены на американские машины в те годы колебались в пределах 1500–3000 долларов). Поэтому позволить «Аденауэр» могли себе разве что всемирно признанные звезды – такие как Гэри Купер, Софи Лорен или Мария Каллас.

Со временем 300-я серия совершенствовалась. В 1954–1955 годах выпускался вариант 300b (двигатель 125 л.с. и вакуумный усилитель тормозов), в 1955–1957 – 300c, который можно было легко отличить внешне по увеличенному заднему стеклу; также эта версия снабжалась автоматической коробкой передач. Самой редкой версией 300c стал эксклюзивный универсал, построенный в 1956 году по заказу американской миллионерши Каролины Райан. Этот «мерседес»

предназначался для перевозки багажа на принадлежавшую ей яхту. Еще два уникальных варианта модели 300c были построены итальянской кузовной мастерской «Ghia» по заказу короля Саудовской Аравии Ибн Сауда. Узнать «Аденауэр» в этих автомобилях можно было лишь по решетке радиатора.

В 1957 году 300-я модель была серьезно модернизирована (заводское обозначение кузова – W189). Колесная база этой машины была увеличена до 3150 мм, и пассажирам на заднем сиденье стало еще удобнее. Мощность двигателя возросла до 180 л.с., автоматическая коробка передач теперь была стандартным оборудованием, появились усилитель руля и кондиционер. Внешне машину можно было отличить по отсутствию боковых стоек у кузова и вертикальным задним фонарям. Цена на машину возросла до 27 тысяч марок, кабриолет стоил 35 500. На базе W189 было построено три эксклюзивных лимузина, в том числе один «папамобиль» для папы римского Иоанна XXIII. Выпуск этих красивых машин шел до 1962 года.

«Мерседесов» серии «Аденауэр» с кузовом седан W186 было построено 7646, с кузовом W189—3077. Кабриолетов W186 собрали 642, кабриолетов W189—65. Кроме того, было выпущено 314 купе и 446 кабриолетов и родстеров родственной серии W188. Сейчас «Mercedes-Benz 300 Adenauer» общепризнанно считается одним из наиболее красивых, изысканных и впечатляющих люксовых автомобилей 1950-х годов, мечтой любого коллекционера.

«SIMCA Aronde» (Франция, 1951–1963)

Аббревиатура SIMCA расшифровывалась как «Société Industrielle de Mécanique et Carrosserie Automobile», то есть «Общество по производству автомобильных механизмов и кузовов». Фирма была создана уроженцем Турина, итальянцем Энрико-Теодоро Пигоцци. Он с юных лет занимался импортом металлического лома из Франции на итальянские сталелитейные заводы, а в возрасте 24 лет свел знакомство с владельцем FIAT Джованни Аньелли и сумел впечатлить его своим знанием французского рынка. В 1928-м Пигоцци стал генеральным представителем FIAT во Франции, организовав там фирму SAFAF по продаже и сборке итальянских машин. За семь лет ему удалось реализовать около 30 тысяч автомобилей марки «FIAT-France». А 2 ноября 1934-го была открыта SIMCA, генеральным директором которой на протяжении двадцати лет был Энрико (во Франции он сменил имя на Анри) Пигоцци. Автомобили фирмы были лицензионными копиями «фиатов» («FIAT 518 Ardita» – «SIMCA-FIAT 11CV», «FIAT 500 Topolino» – «SIMCA 5» и т. п.) и пользовались во Франции большим успехом.

Во время Второй мировой войны заводы фирмы продолжали производство. В 1946 году SIMCA вместе с другими известными довоенными компаниями «Delahaye» и «Delage» стала частью концерна «Generale Francaise Automobile», главным инженером которого был назначен Жан-Альбер Грегуар. Однако Пигоцци был против того, чтобы запускать в производство разработанный Грегуаром автомобиль, и в итоге тот продал проект на «Panhard-Levassor» как «Panhard Dyna X». SIMCA же вернулась к выпуску лицензионных копий довоенных «фиатов» моделей 5 (ее рестайлинговая версия 1948 года получила обозначение 6) и 8.

Но долго так продолжаться не могло – Пигоцци понимал, что вечно зависеть от ФИАТа нельзя. Тем не менее дизайн первой полностью французской SIMCA имел итальянские корни: над ним работал дизайнер Марио Ревелли де Бомон – автор «FIAT 525» и «FIAT 1500». Помогал Ревелли де Бомону француз Рене Дюма. В работе интернациональный дуэт ориентировался на американские тенденции,

однако сделали понтонный кузов новой модели несущим. Машина получила название «Aronde» – на старофранцузском языке это слово означало ласточку, чье изображение присутствовало на эмблеме фирмы. Она оснащалась 4-цилиндровым 45-сильным двигателем и могла разгоняться до 133 км/ч.

Дебют «Ласточки» состоялся на Парижском автосалоне 31 мая 1951 года (тогда машина несла марку «SIMCA 9 Aronde»). Публике она понравилась – на тот момент автомобиль попросту не имел аналогов на французском рынке, все его конкуренты были либо меньше, либо больше. Ближайшим соперником «Аронда» среди зарубежных машин был «FIAT 1400», дебютировавший в Женеве в 1950 году, эти автомобили даже отчасти перекликались внешне. Но у «фиата» был все же менее интересный по стилистике кузов, и, как показало будущее, масштабы выпуска этих машин оказались несопоставимы: «Арондов» сделали в 18 раз больше, чем «FIAT 1400».



Популярная «Ласточка» французских дорог – «SIMCA Aronde»

Первую серию «Аронд» можно было легко отличить по массивному хромированному брусу со встроенной эмблемой на решетке радиатора, в таком виде она выпускалась до 1953 года. С 1953-го машина утратила цифру 9 в названии, а хромированный брус изменил очертания, теперь он был изогнут книзу, придавая машине слегка «грустный» вид. На выбор предлагались кузова седан Berline, трехдверный универсал «Chatelaine», фургоны «Messagere» и «Commerciale», грузовичок «L'Intendante» и пикап «Truckett», а с 1953 года также и купе «Grand Large» с панорамным задним стеклом от ателье «Facel». Кроме того, с 1952 года можно было купить упрощенное исполнение «Aronde Quotidienne» – такая машина стоила 630 тысяч франков, на 45 тысяч дешевле базовой модели. Однако эту версию продавали с той же гаммой окраски кузовов, что и более дорогие «Ласточки». Это отличало машину от удешевленных версий

моделей других фирм, которые предлагались только с одним вариантом цвета.

В 1952 году появилась первая спортивная вариация машины под названием «Coupe de Ville». Тогда же обычная «СИМКА Аронд» прославилась и как спортивный автомобиль. На трассе Монтлери с 1 августа по 18 сентября она преодолела 50 тысяч км со средней скорость 117 км/ч и 100 тысяч км со средней скоростью 104 км/ч. Причем это был не специально подготовленный для гонок экземпляр, а самый обычный, причем выбранный случайно. Это достижение было широко разрекламировано и еще больше подхлестнуло интерес к машине. В 1952 и 1954 годах «Аронды» выиграли 8-е и 10-е ралли Марокко.

За первый год было продано 52 тысячи автомобилей. Крупный успех «Ласточки» позволил Анри Пигоцци заняться расширением производства. Если раньше у него был только старый завод в Нантерре, то в 1954-м он смог купить завод «Ford SAF» в Пуасси, выпускавший легковые «форды» для французского рынка. Выполненный в американской стилистике автомобиль «SIMCA Vedette» (1954–1961) и его более дешевый вариант «SIMCA Ariane» (1957–1963) также пользовались большим успехом. К середине 1950-х фирма вышла на второе место по производству автомобилей во Франции, уступая только «Renault» и оставив позади «Citroen» и «Peugeot».

В 1955 году «Аронд» пережила крупный рестайлинг. «Фасад» машины приобрел яркую, запоминающуюся внешность – массивные никелированные «усы» с встроенными в них поворотниками, а наверху крупная надпись «Aronde» (на предыдущих машинах размещалось название фирмы, а не модели). Изменились также форма задних фонарей, крышка багажника, задние крылья. Мощность двигателя выросла до 48 л.с. Более дешевая версия оформления салона называлась Elysee, более дорогая – Monthlery, а автомобиль в целом получил дополнительный индекс 1300.

Одновременно начались продажи спортивного купе Plein Ciel и кабриолета Oceane. Обе машины неуловимо напоминали внешне уменьшенный в размерах «Ford Thunderbird» – похожие панорамные стекла, решетки радиатора и оформление хвостовых плавников.

Машины можно было приобрести с двадцатью двумя вариантами окраски.

За три года СИМКА выпустила 500 тысяч «Ласточек». Этот автомобиль стал примерно таким же привычным на дорогах Франции, как «Citroen 2CV», «Renault 4CV» или «Peugeot 203». В 1957-м первые «Аронды» были проданы и на американском рынке. Машину любили за симпатичный внешний вид, неприхотливость, высокое качество сборки, значительный по тем временам уровень комфорта, относительно невысокую стоимость.

Поскольку Анри Пигоцци придерживался мнения, что рестайлинг машин должен происходить, как и в США, часто, уже в 1958-м «Ласточку» ждало очередное обновление. На этот раз внешность машины изменилась кардинально, она уже ничем не напоминала предыдущее поколение – от него остались разве что задний мост да бензобак. Теперь «Аронд» была визуально близка к более крупной модели «SIMCA Vedette». Решетка радиатора стала овальной, с мелким «китовым усом»; на бортах появился молдинг, четко деливший машину при двухцветной окраске. Новая машина получила обозначение «Aronde P60» и множество версий: «Deluxe Six» с мощностью двигателя 40 л.с., «Elysee» – 48 л.с., «Monthlery» – 57 л.с., «Monthlery Special» – 70 л.с. За дополнительную плату можно было заказать кожаный салон и автоматическую трансмиссию. В 1959–1964 годах машина собиралась также в Австралии.

Победное шествие «Аронда» продолжалось вплоть до 1962 года. Новая модель «SIMCA 1000» и конкуренты других фирм резко снизили интерес покупателя к машине – с 164 тысяч до 84 тысяч в год. Выпуск «Ласточки» был прекращен 22 мая 1963 года. Всего было собрано 1 400 000 машин семейства «Аронд», в том числе 455 тысяч версии P60 и 20 196 спортивных версий.

Прекращение выпуска «Аронда» почти совпало со временем ухода из фирмы Анри Пигоцци. В 1954–1963 годах он был президентом и генеральным директором SIMCA одновременно, но, после того как американский концерн «Chrysler» купил 64 % акций компании, вынужден был оставить пост. Это произошло 31 мая 1963-го, ровно через двенадцать лет после начала производства «Ласточки» и через восемь дней после окончания ее выпуска. В ноябре 1964-го Анри Пигоцци внезапно скончался в результате сердечного приступа.

«Ferrari 340 America» (Италия, 1951–1953)

Уроженец итальянского города Модена Энцо-Ансельмо-Джузеппе-Мария Феррари впервые заинтересовался автогонками в 1908 году, в десятилетнем возрасте, но сам дебютировал на гоночной трассе только после Первой мировой, в 1919-м. Год спустя его пригласили в гоночный отдел фирмы «Alfa Romeo», где еще через восемь лет Энцо возглавил особую команду «Scuderia Ferrari» – «конюшня Феррари». В «конюшню» входило около сорока опытных пилотов, выступавших на машинах «альфа-ромео», – Тацио Нуволари, Джузеппе Кампери, Акилле Варци и др. В 1938-м «конюшня» была преобразована в полноценное отделение фирмы под названием «Alfa Corse».

Однако, когда Энцо Феррари получил информацию о том, что «Альфа-Ромео» собирается приобрести у него команду целиком, он не стал мириться с этим и покинул компанию. Суд постановил, что на протяжении четырех лет он не сможет участвовать в автогонках, однако Феррари это не смутило. Он назвал свое предприятие «Auto Avio Costruzioni Ferrari» и временно переориентировал его на выпуск станков. Параллельно конструктор Джоаккино Коломбо разрабатывал и первый автомобиль марки «Ferrari» – он получил индекс 815 (8 цилиндров двигателя, объем 1,5 л). В 1940-м эта машина успела дебютировать в гонке «Mille Miglia», но вступление Италии во Вторую мировую войну вскоре поставило гоночную карьеру «Феррари» на долгую паузу.

Полноценный дебют «Феррари» состоялся уже в послевоенной Европе, в 1947 году. На протяжении нескольких лет первые машины не могли справиться с полностью доминировавшей в гонках командой «Альфа-Ромео», однако в 1951-м «Феррари» удалось завоевать первое место на Гран-при Великобритании и выиграть «Mille Miglia». Марка зазвучала громко, и не только в Европе. Энцо Феррари стал задумываться о том, чтобы начать производство так называемых «дорожных» версий своих болидов – в сущности, тех же гоночных машин, но предназначенных для продажи в частные руки.

Сначала Феррари поручил главному конструктору Аурелио Лампреди разработать новый 12-цилиндровый двигатель. Его первую версию объемом 3,3 л испытали во время гонки «Mille Miglia» 1950 года, а затем появились версии объемом 4,1 и 4,3 л, установленные на гоночные болиды 340F1 и 375F1. Именно эти машины и было решено вывести на общедоступный рынок, прежде всего американский – в разоренной войной Европе богатых людей, готовых выкладывать большие деньги за спорткар, оставалось не так уж много. Поэтому модель с самого начала назвали «Ferrari 340 America».



Прорыв «Ferrari» на рынок США – модель «340 America»

Этот автомобиль поражал воображение своими параметрами: под капотом – 12-цилиндровый двигатель мощностью 220 л.с., максимальная скорость – 240 км/ч, разгон с нуля до 100 км/ч за шесть секунд. Под стать двигателю была агрессивная внешность с

внушительным «оскалом» решетки радиатора. Зато салон автомобиля при всей своей лаконичности был далек от аскетизма и сразу давал понять, что владелец «Америки» принадлежит к элите. Обод руля и рычаг переключения передач были отделаны полированным деревом, такие же деревянные вставки были «разбросаны» по всему салону, придавая машине элегантность. Тем не менее характеристики автомобиля были таковы, что он с успехом участвовал в гонках и в 1951-м выиграл престижную «Mille Miglia» (экипаж Луиджи Вилларези и Паскуале Кассани).

Кузова «Феррари Америка» изготовлялись только по заказу и, соответственно, были уникальны. В 1951–1953 годах было продано всего 23 таких автомобиля. Больше всего – шесть – было с открытым кузовом родстер от ателье «Barchetta», пять родстеров сделала фирма «Vignale». По четыре купе выполнили «Ghia» и «Vignale» и еще два купе – «Touring». Как и предполагалось, наибольшим успехом они пользовались у богатых покупателей из США – Америка как раз находилась на пике увлечения европейскими спорткарами.

Самыми изысканными и красивыми из этих машин по праву считаются три купе и один родстер, подготовленные мастерской «Vignale» в 1952 году для гонки «Carrera Panamericana». В 1951-м эту тяжелую гонку, проходившую в Мексике, выиграл экипаж на «Ferrari 212», и к следующему сезону итальянская компания выставили четыре автомобиля, над дизайном которых работал Джованни Микелотти. Специальная гоночная версия включала в себя защиту лобового стекла от насекомых, а также заметные глазу изменения в дизайне решетки радиатора, передних и задних крыльев и бампера. Мощность двигателя версии «340 Mexico Vignale Berlinetta» достигала 280 л.с. Судьба этой машины в гонке оказалась несчастливой: одну не допустили к соревнованиям, две сошли с трассы, а экипаж Альберто Аскари и Джузеппе Скотуцци в общем зачете занял третье место. Сейчас четыре экземпляра версии «Mexico» являются одними из самых дорогих автомобилей мира. Один из них был продан с аукциона в 2011 году за 4 290 000 долларов.

История «Феррари 340 Америка» завершилась в 1953 году, когда в количестве 11 экземпляров была построена укороченная и облегченная гоночная версия этой машины – «340 MM Touring Spyder». Буквы MM в названии означали гонку «Mille Miglia», которую эта машина

выиграла в 1953-м (экипаж Джаннино Марцотто и Марко Кросара). Версия MM была оснащена двигателем мощностью 300 л.с. и могла развивать скорость 240 км/ч.

Несмотря на то что в 1950-х спорткары «феррари» считались «дорогими игрушками» для звезд и богачей, именно в эту эпоху была заложена основа высочайшей репутации этой марки. Модель «Америка» по праву считается одной из принципиальных удач фирмы и по сей день вызывает уважение как уровнем своего комфорта, так и выдающимися техническими характеристиками.

BMW 501/502 (ФРГ, 1952–1964)

Вторая мировая война крайне тяжело отразилась на положении германской фирмы BMW. Заводы, которые выпускали военную технику – танки и авиадвигатели, – были разбомблены авиацией союзников и лежали в руинах. А основное автомобильное предприятие в Айзенахе оказалось в советской зоне оккупации. С 1945 года там под маркой и эмблемой БМВ возобновили выпуск довоенных легковых машин, которые в основном уходили по репарациям в СССР, а также эксплуатировались в Восточной Германии. «Западная» часть БМВ, остававшаяся в Мюнхене, пока даже мечтать не могла об автомобильном производстве – с большим трудом удавалось делать велосипеды и посуду. Но с откровенным пиратством там мириться все же не стали, и в 1951 году суд официально запретил айзенахскому заводу использовать марку БМВ. После этого восточногерманский завод сменил эмблему и переименовался в ЭМВ, а с середины 1950-х переключился на выпуск машин марки «Wartburg», генеалогия которых не имела с БМВ ничего общего.

Руководство «западного» БМВ тем временем размышляло, как выживать дальше. Возможных путей было три – купить лицензию на выпуск готовой машины у «Ford» или SIMCA, выпускать маленькие дешевые автомобили или строить люксовые. В итоге после длительных дискуссий победила третья точка зрения, которой придерживался коммерческий директор фирмы Ганс Грюниг. Решение было очень рискованным – ведь Германия лежала в руинах, денег на дорогие автомобили у людей попросту не было, а про экспортные рынки можно было пока забыть – покупать машины у «вчерашних нацистов» никто в Европе и мире не торопился. И тем не менее решено было рискнуть.

В основу новой модели положили успешную довоенную модель BMW 326, дизайн которой экс-директор айзенахского завода Петер Шимановски планировал сохранить примерно таким же, как и в конце 1930-х. В принципе, ничего странного в этом не было – практически все европейские (да и американские) заводы возобновляли производство в 1945–1946 годах с того, что снова ставили на

конвейеры старые машины 1939–1940 годов, внося в них разве что минимальные изменения. Но руководство БМВ сочло, что фирме нужна принципиально новая модель. В 1951-м работу заказали итальянскому кузовному ателье «Pininfarina», но итальянский вариант был сочтен немцами слишком революционным, и его отвергли (эта наработка затем легла в основу «Alfa Romeo 1900»). Пришлось вернуться к довоенному 326-му, над которым основательно поработали. Традиционный кузов 1930-х годов с ярко выраженными крыльями сильно осовременили, придав ему «раздутый» и «плавный» вид. Теперь передние крылья словно «перетекали» в основной массив кузова и завершались мягкой линией задних крыльев, связанных с покатым багажником. Такой внешний вид был переходным от тенденций 1930-х к моде 1940-х и в целом был половинчатым решением, гораздо менее прогрессивным, чем, к примеру, кузов советской «Победы» или английского «Standard Vanguard». Однако автомобиль получился ярким, запоминающимся, очень изысканным и «дорогим» на вид. Он предлагался с кузовами седан, кабриолет и купе. Причем кабриолеты штутгартской фирмы «Baur» отличались от тех, которые строили ателье «Autenrieth» и «Marburg». Свои версии кабриолетов предлагали также швейцарские кузовные компании «Beutler» и «Worblaufen».



За изящные формы BMW 501 получил в Германии прозвище «Ангел барокко»

Новаторским в машине был подход к безопасности водителя и пассажиров. Прочный кузов предохранял от ударов сбоку, а бензобак был специально «задвинут» назад, что делало минимальной угрозу взрыва после возможного столкновения.

Единственным крупным минусом модели 501, дебютировавшей в 1951 году на Франкфуртском автосалоне, был двигатель мощностью 65 л.с. – форсированный с помощью увеличения компресии и настроек карбюратора 50-сильный мотор от 326-й модели. Поскольку БМВ 501 весил почти 1,3 т, то такой мощности для него откровенно не хватало. Но, несмотря на слабый двигатель, машина все же разгонялась до 138 км/ч – этому способствовала отличная аэродинамика кузова.

В серийное производство машина пошла в ноябре 1952 года. В целом автомобиль очень понравился немцам – за изысканные формы кузова он даже получил прозвище «Barockengel», то есть «Ангел барокко». Однако невысокая мощность двигателя и большая стоимость (15 150 западногерманских марок) вызывали многочисленные нарекания. Стремясь завоевать новых покупателей, фирма в мае 1954 года предложила более дешевую и притом более мощную версию 501A. Она стоила 14 180 марок, а 6-цилиндровый двигатель благодаря

установке нового карбюратора был форсирован до 72 л.с. Модификация 501A выпускалась год, до апреля 1955-го (за это время собрали 1858 таких машин). Запущенный в марте 1954 года вариант 501B был еще более дешевым (12 680 марок), однако успехом не пользовался, и после выпуска 1370 автомобилей его выпуск был прекращен.

Неудача с 501A и 501B заставило руководство БМВ подойти к улучшению машины более основательно. Объем двигателя был увеличен до 2 л, а цена снижена до 12 500 марок. В 1957-м машина получила также панорамное заднее стекло, улучшившее обзор. В итоге эта 6-цилиндровая версия 501 оставалась в производстве до декабря 1958 года. По специальным заказам производились также версии для полиции, скорой помощи и автомобили-катафалки.

Однако 72-сильный двигатель многим по-прежнему казался недостаточно мощным для столь престижной машины. И в 1954 году БМВ презентовало новую модель 502, которая фактически представляла собой версию 501 с V-образной «восьмеркой» мощностью 100 л.с. Мотор был скопирован с американского «Oldsmobile Rocket», но рабочий объем немецкого двигателя получился меньшим. Это был первый в послевоенной Европе автомобиль, получивший 8-цилиндровый двигатель, да и самый быстрый легковой автомобиль тоже – 502-я легко выжимала 160 км/ч. В сравнении с предшественницей 502-я модель была более роскошно оформлена – дополнительный хром на кузове, указатели поворотов не откидные, а в виде лампочек, противотуманные фары, раздельные сиденья спереди (на 501-й их можно было заказать лишь за дополнительную цену).

Однако с коммерческой точки зрения боссы БМВ опять просчитались – цена 17 800 марок отпугнула потенциальных покупателей. За год 502-ю модель приобрело всего-навсего 190 человек – коммерческий провал был полнейшим. Поэтому в феврале 1955 года пришлось отчасти отыгрывать назад и ставить «восьмерку» (правда, не 100-сильную, а 95-сильную) на 501-ю модель, которая стала дешевле на две с половиной тысячи марок. Эта версия получила простое название V8 и отчасти спасла положение. В том же году БМВ попыталась реанимировать и 502-ю модель, оснастив ее новой трехлитровой «восьмеркой».

Очередной этап в судьбе запутанного семейства 501/502 наступил в июле 1958 года. Тогда уже порядком устаревшие по дизайну автомобили были переименованы – 8-цилиндровая версия 501 в BMW 2.6, а 502 – в BMW 2.6 Luxus. С 1959-го эти машины снабжались гидроусилителем руля, с 1960-го – дисковыми тормозами, а в 1961-м еще раз сменили название, на этот раз на BMW 2600 и 2600L. Такие автомобили выпускались в том числе в специальной полицейской и пожарной версиях. Ну а самыми мощными версиями стали 3200L со 140-сильным двигателем и 3200S, чей мотор развивал 160 л.с. На таком БМВ стояли два карбюратора, и массивная машина легко выжимала почти 200 км/ч!

Последние «Ангелы барокко» покинули конвейер в декабре 1963 года, когда их дизайн воспринимался уже как полный анахронизм. История первого послевоенного БМВ состояла практически из одних попыток как-то улучшить эту машину путем вывода на рынок ее новых вариантов. И хотя успех был весьма относительным (всего удалось продать 21 854 машины), по прошествии лет семейство 501/502 воспринимается совсем по-иному. Коммерческие неудачи этих машин забылись, а их оригинальный и благородный внешний вид по-прежнему радует всех ценителей автомобильной классики XX века.

«Chevrolet Corvette» (США, 1953–1962)

К началу 1950-х годов имя Харли Эрла было известно каждому человеку, имеющему хоть какое-то отношение к американской автомобильной промышленности. Уроженец Лос-Анджелеса, он еще с 1918 года трудился в области автодизайна, проектируя кузова для практически всех ведущих фирм США. Уже в 1920-х автомобили с кузовами Эрла считали за честь приобрести кинозвезды Мэри Пикфорд, Роско Арбакл, Дуглас Фербэнкс, Рудольф Валентино. В 1926-м Эрл пришел на работу в «General Motors», где возглавил «Секцию эстетики и цвета». С тех пор он создал множество кузовов, ставших настоящими шедеврами автомобильного дизайна, в том числе блистательные концепт-кары «Buick Y-Job» (1938) и «La Sabre» (1951), каждый из которых предвосхитил целую эпоху. Именно Харли Эрл стал «отцом» так называемого «аэрокосмического» стиля в автодизайне, который был вдохновлен очертаниями реактивных истребителей начала 1950-х.

Общаясь с взрослыми сыновьями и их приятелями, учившимися в престижных колледжах, Эрл приметил удивившую его особенность: американские студенты начала 1950-х любили гонять на европейских спортивных машинах, наподобие немецкого «Porsche 356» или британского «Jaguar XK120». Объяснялось такое пристрастие просто – машин подобного класса в США попросту не делали. И Эрл решил восполнить этот недостаток. Дизайнеры его отдела получили задачу сконструировать простой в обслуживании родстер, который стоил бы примерно полторы тысячи долларов – чтобы машину мог себе позволить средний студент. Именно поэтому новинку было решено разрабатывать под маркой «Chevrolet» – самого недорогого бренда концерна «General Motors».

Основной вклад в создание концепции машины внес инженер Роберт МакЛин, по мысли которого 152-сильный двигатель родстера сдвинули назад и максимально опустили, чтобы добиться оптимального распределения нагрузки. В 1952-м готовый макет машины одобрили сразу три топ-менеджера – главный инженер «Chevrolet» Эд Коул, генеральный директор «Chevrolet» Том Китинг и

президент «General Motors» Харлоу Кертис. Прототип было решено показать на открывающей в январе 1953-го нью-йоркской выставке «Motorama» с тем, чтобы увидеть реакцию публики. Кузов этой машины изготовили из фибергласа, причем это решение предполагалось именно для выставочного образца – для серийных машин планировались обычные кузова из стали.



«Chevrolet Corvette» задумывался как американский ответ европейским спорткарам

Дебют «Chevrolet Corvette EX-122» – такое обозначение дали прототипу – состоялся 17 января 1953-го в нью-йоркском отеле «Уолдорф-Астория» и прошел более чем успешно. Низко «присевший» над землей спорткар с необычным округлым кузовом из стеклопластика, гнутым лобовым стеклом, большими фарами и хищной «акульей» решеткой радиатора привлекал общее внимание. Восторг потенциальных клиентов побудил руководство концерна поспешить с началом серийного производства, и 30 июня 1953 года первые «Корветты», почти не отличавшиеся от концепт-кара, сошли с

конвейера завода во Флинте, штат Мичиган. Впрочем, быстро выяснилось, что восторг публики имеет границы: из первой партии в 300 автомобилей до конца года были с трудом проданы 180. Причина была в недостаточно мощном двигателе, разгонявшем машину «всего» до 170 км/ч. Кроме того, многие поклонники спорткаров с механическими коробками передач были недовольны тем, что «Корветт» комплектовался только «автоматом» системы «Powerglide», а также тем, что машина предлагалась только белого цвета с красным салоном. Цена в 3500 долларов тоже никак не соответствовала финансовым возможностям студенчества.

В 1954-м с этими проблемами попытались справиться. Машину можно было купить уже в четырех цветах – белом, синем, красном и черном, мощность подняли до 155 л.с. Цену сбили до 2774 долларов, но при этом автоматическая коробка передач считалась «обязательной опцией» за 178 долларов. Увы, из 3640 выпущенных за год машин треть снова не нашла покупателей.

Когда в 1955-м на рынке появился «Ford Thunderbird», руководство GM уже планировало было ставить на «Корветте» крест. Однако азарт взял свое – сектор спорткаров просто нельзя было отдавать конкуренту без боя. И тогда было решено поставить на «Корветт», во-первых, трехступенчатую «механику», а во-вторых, 8-цилиндровый 4,3-литровый двигатель мощностью 195 л.с., созданный Эдом Коулом. Эти изменения были предложены инженером и гонщиком Зорой Аркус-Дантовым.

Поначалу особенного эффекта не наблюдалось – в 1955-м было куплено всего 700 «Корветтов». Однако начиная с 1956 года продажи машин в США медленно, но уверенно росли. Этому способствовали как резко улучшившиеся качества родстера «шевроле», так и ореол спортивных побед вокруг этой машины. Кроме того, именно в 1956-м «Корветт» пережил полноценный рестайлинг. Теперь он оснащался только 8-цилиндровыми двигателями мощностью 210, 225 или 240 л.с. На дверцах кузова впервые появились ручки (раньше дверцы можно было открыть лишь изнутри), в боковинах – стекла. Машина получила новые передние и задние фары, кузов, сохранив общие узнаваемые очертания, тем не менее заметно изменился в деталях. Продажи по сравнению с 1955 годом возросли впятеро, но «Корветт» по-прежнему сильно отставал в популярности от «Тандербёрда».

В 1957-м двигатели машины пережили новые улучшения – теперь они выдавали 220, 245 и 270 л.с., а с системой впрыска топлива «Ramjet» – до 283. «Корветт» стал первым автомобилем США, который оснащался этой системой. Впрочем, сначала популярностью она не пользовалась, так как часто ломалась, а устранять такие поломки было попросту некому. В 1957-м было продано 6339 автомобилей, из них 1040 версии «Fuel Injection» с впрыском топлива.

«Корветты» 1958 года было легко узнать по модной новинке – четырехфарной системе освещения (она была разрешена в США именно в том году) и более длинному кузову с большим количеством хромированных деталей. Предлагалось восемь вариантов окраски кузова, в салоне появилась новая панель. В 1959–1960 годах изменений было минимум, в основном они касались двигателей, самый мощный из которых развивал 315 л.с. Именно в эти годы «Корветт» выжил с рынка своего главного конкурента: второе поколение «Ford Thunderbird» из спорткара стало «полноценным» семейным автомобилем, и нишу «дерзких» молодежных машин теперь занимал только «шевроле». Уровень продаж на рубеже десятилетий держался в пределах 9—10 тысяч машин ежегодно.

В 1958 году в дизайне GM произошла революция – вместо Харли Эрла за внешность автомобилей отныне отвечал Билл Митчелл. «Корветты» этого модельного ряда ему очень не нравились – он считал, что эти машины должны оставаться спортивными, а не гнаться за общеамериканской модой на четыре фары и обилие хрома. Однако запуск в производство новинки «Chevrolet Corvair» сдвинул планы по рестайлингу «Корветта» на 1963-й. Тем не менее в преддверии этого шага модель была осовременена – с задней части машины исчезли привычные кили, появился так называемый «утиный хвост» и сдвоенные задние фонари, ставшие приметой всех «Корветтов». Агрессивные «акульи зубы» спереди сменились более сдержанной решеткой.

Еще сильнее отличались автомобили 1962-го модельного года. Они получили новый 5,3-литровый 8-цилиндровый двигатель, в разных версиях развивавший 250, 300, 340 или 360 л.с. Решетка радиатора прокрашивалась в черный цвет. Это был первый «Корветт», цена которого перевалила за 4000 долларов. Но, несмотря на это, за год была продана 14 531 такая машина.

К этому времени «Шевроле-Корветт» уже прочно утвердился в сознании американцев как единственный отечественный спорткар. Концерн «General Motors» сохранил эту модель на конвейере, и впоследствии свет увидели второе (1963–1967), третье (1968–1982), четвертое (1983–1996), пятое (1997–2004), шестое (2005–2013), седьмое (2014–2019) и восьмое (с 2019 года) поколения «Корветтов». Каждое из них фактически было новым автомобилем, имевшим мало общего с предшественником. Однако классическим считается именно первый «Корветт», выпускавшийся в 1953–1962 годах, а из первого поколения (для простоты оно обозначается как C1) коллекционеры больше всего ценят машины выпуска 1956–1957 годов – они единогласно признаны наиболее стильными и красивыми.

«Panhard Dyna Z» (Франция, 1953–1960)

Название «Panhard-Levassor» в первой половине XX века звучало очень громко – эта французская фирма первой в мире выпустила легковой автомобиль так называемой классической компоновки (двигатель расположен спереди, привод на задние колеса). Начав производство в 1890-м с постройки машины по лицензии Готтлиба Даймлера, Рене Панар и Эмиль Левассор предлагали потребителям широкую гамму автомобилей разных классов, а также косвенно повлияли на появление на рынке фирмы «Peugeot». В 1920-х «панар-левассоры» заслуженно считались мощными и высококлассными машинами и пользовались широким признанием в Европе.

Однако уже к 1930-м былая слава «панар-левассоров» начала угасать. Эффектный аэродинамический «Panhard-Levassor Dynamic» 1936 года мог бы иметь такой же успех, как «Citroen Traction Avant» или «Peugeot 402», однако мощностей фирмы для эффективного продвижения машины на рынок не хватило. Пока компанию спасали только стабильные заказы на выпуск военной техники.

После Второй мировой войны «Панар» (к тому времени фирма лишилась второй половины названия) представила маленький недорогой автомобиль «Dyna X», призванный конкурировать с «Renault 4CV». Фактически это была купленная «Панаром» разработка инженера Жана-Альбера Грегуара, сначала предназначавшаяся для SIMCA. Особенность машины состояла в том, что ее кузов был изготовлен из алюминия. В то время во Франции действовал так называемый «план Понса», который жестко ограничивал применение стали в автопромышленности, в то время как использование алюминия не регламентировалось. Однако себестоимость машины оказалась завышенной, и за семь лет удалось продать всего 47 тысяч автомобилей. Если «Рено» держал своего «катр шво» на конвейере до 1961 года, то «Панар» уже в первой половине 1950-х начал работу над «сменщиком» своего послевоенного дебюта. Машина сохранила название «Dyna», но получила дополнительный индекс Z. Дебют модели состоялся в июне 1953-го, а выпуск стартовал в октябре.

По сравнению с предшественницей «Дина Зет» заметно подросла в размерах и получила округлый, мгновенно узнаваемый кузов, спроектированный 55-летним к тому времени Луи Бионье. Этот дизайнер работал с фирмой еще с 1915 года – сначала в качестве ученика слесаря, с 1921-го как художник, а в 1929-м возглавил бюро этюдов и изучения кузовных работ, став автором таких моделей, как X66 и X67, знаменитого кузова «Panoramique» с трехсекционным лобовым стеклом и, конечно, «Dynamic». Источником вдохновения для Бионье была живая природа – он мог подолгу следить за полетами ласточек и стрижей, часами сидеть перед аквариумом, наблюдая за движениями рыб. Итогом этих наблюдений стала деревянная модель автомобиля, которой Бионье дал условное название «Dynavia». На Парижском салоне 1948 года «Динавиа» была представлена уже в металле. Фактически это была алюминиевая «капля» на колесах, благодаря идеальной аэродинамике расходовавшая всего 3,5 л на 100 км пути. Было построено два экземпляра «Динавии», один из которых дошел до наших дней и хранится в Национальном автомобильном музее Мюлуза.

«Дина Зет» во многом была развитием идей «Динавии». Близко посаженные друг к другу передние фары были встроены в крылья, а в центре «фасада» размещалась еще одна небольшая фара, благодаря чему автомобиль получал симпатичную «улыбку» (она была традиционной для «панаров» начиная с 1952-го). Плавные покатые линии машины, напоминавшие рыбу, обеспечивали ей превосходную аэродинамику (коэффициент аэродинамического сопротивления 0,25 – лучше, чем у машин 1980-х), которая позволяла 42-сильной «Дине» разгоняться до 140 км/ч. Основным материалом для изготовления кузова послужил легкий сплав «Duralinox». Главные силовые элементы были скрыты в порогах, поэтому их пришлось сделать очень высокими. Интерьер салона машины был лаконичным, но не примитивным, а скорее предвосхищавшим эстетику 1960-х. При этом «Дина» получилась очень просторной и свободно вмещала шестерых пассажиров – по трое на переднем и заднем сиденьях.

Словом, «Панар Дина Z» по праву мог считаться одним из наиболее интересных и прогрессивных легковых автомобилей Европы середины 1950-х. Его дизайн, в частности, оказал явное влияние на «Renault Dauphine», появившийся в 1956-м. Годом раньше четверть акций

«Панара» приобрел «Ситроен», который на тот момент выпускал две «крайности» – дешевый 2CV или ультрасовременный дорогой DS. Авангардная «Дина» заняла положение между ними и благодаря доступу к дилерской сети «Ситроена» совершила резкий рывок в продажах.



Во Франции 1950-х «Panhard Dyna Z» был очень популярен

В конце 1950-х автомобиль ежегодно совершенствовался: модификация Z5 рекламировалась как самая экономичная (6 л бензина на 100 км), с мая 1956-го выпускалась люксовая версия Z6, а летом 1956-го на «Динах» начали устанавливать стальные кузова, что было связано с падением цен на сталь. Одновременно новые версии Z11 и Z12 получили новые амортизаторы и задние фонари. А в мае 1957-го на конвейер встал изящный кабриолет «Z15 Cabriolet Grand Standing».

С осени 1958 года начался выпуск последнего поколения «Дины» – модификаций Z16, Z17 и Z18. Их можно было отличить по новому оформлению кузова и колесам меньшего диаметра. Как дополнительная опция предлагалась автоматическая коробка передач «Jaeger», а версия с 50-сильным двигателем получала дополнительное

обозначение «Tigre». Одновременно начался выпуск фургонов и грузовичков на базе «Дины».

29 июня 1959 года серия «Дина» была завершена. Сменившая ее модель PL17 (1959–1965) фактически представляла собой прямое развитие этой модели, но с новым оформлением кузова. Производство кабриолета Z15 продолжалось до апреля 1960 года.

Что касается автора «Дины», дизайнера Луи Бионье, то впереди у него были еще две интереснейшие работы – «Panhard 24» и «Citroen Dyane». В 1967 году маститый дизайнер вышел на пенсию в возрасте 69 лет. Среди сотрудников фирмы он имел к тому времени почтительное прозвище «Dieu le père» («Бог-отец»). Ушел из жизни ветеран автомобильного дизайна, чьи машины высоко ценились на протяжении нескольких десятилетий, в 1973 году.

Всего за семь лет выпуска было произведено около 150 тысяч автомобилей семейства «Панар Дина Z». До наших дней в хорошем состоянии дошло не так много машин – стальные кузова «Дины», увы, не отличались долговечностью и быстро сгнивали. Поэтому сейчас коллекционерами больше ценятся ранние варианты с алюминиевым кузовом.

«Mercedes-Benz W198» (ФРГ, 1954–1963)

В довоенные годы гоночная команда «Mercedes-Benz» стабильно занимала высокие места на всех престижных международных соревнованиях. После войны в рамках восстановления своей репутации фирма решила снова вернуться в автоспорт, и в июне 1951 года началась работа над новой гоночной моделью. Ее возглавил Рудольф Уленхаут – 45-летний уроженец Лондона, по происхождению наполовину англичанин, наполовину немец, возглавлявший «гоночный» отдел «Daimler-Benz» с 1936 года. Он предложил внешне парадоксальную идею: взять за основу нового спорткара лимузин W186 «Аденауэр». От него позаимствовали двигатель мощностью 175 л.с., подвеску и гидравлические тормоза на всех колесах. И идея сработала. Новый гоночный «Mercedes-Benz 300SL» (Sport leicht, то есть «спортивный легкий»; заводское обозначение кузова – W194) прекрасно проявил себя на трассах 1952–1953 годов, выиграв несколько престижных соревнований – швейцарскую гонку «Bremergarten» и Ле Ман; в «Carrera Panamericana» экипажи на 300SL взяли первое и второе места, в гонке «Eifelrennen» – первые четыре места, а в «Mille Miglia» – второе и четвертое. Такой феерический успех мгновенно сделал новый «мерседес» новой иконой автоспорта, отодвинув в тень марки «Ferrari», «Alfa-Romeo» и «Jaguar».

Раму новой машины для увеличения прочности спроектировали очень высокой. Это помешало установить на нее обычные двери. И тогда Рудольф Уленхаут придумал закрепить петли дверей на крыше, чтобы двери могли открываться вверх. С двумя поднятыми дверьми машина напоминала летящую птицу, отчего получила прозвище «Gullwing» («Крыло чайки»). Правда, теперь неудобной получалась посадка в кузов, ведь приходилось переступать через высокий порог. Но на спортивной машине это особого значения не имело.

Всего было построено 10 экземпляров гоночного 300SL. О выпуске коммерческой версии этой машины сначала никто не думал. Но после грандиозного успеха в гонках работавший в США дилер по продаже европейских автомобилей Макс Хоффманн подал руководству фирмы идею подготовить «дорожную машину» для американского рынка и

обещал продать в худшем случае 500, а в лучшем – 1000 экземпляров. Идея показалась интересной, и началась работа по преобразованию гоночной машины в дорожную.

Дебют 300SL (заводское обозначение кузова – W198) состоялся на Нью-Йоркском автосалоне 1954 года. Серийный автомобиль заметно отличался от гоночного внешнего вида, однако абсолютно не уступал ему в технических характеристиках. Шестицилиндровый двигатель с системой впрыска топлива «Bosch» развивал 215 л.с., что позволяло 300SL достигать скорости 245 км/ч (на тот момент это был самый быстрый серийный легковой автомобиль мира). Кузов машины изготавливался из стали, кроме дверей, крышки багажника и капота, они были алюминиевыми. По заказу можно было получить и полностью алюминиевый кузов (таких машин построили 29). Конечно, главной «фишкой» модели 300SL оставались поднимавшиеся вверх двери, что мгновенно выделяло «Крыло чайки» из ряда других суперкаров. На серийной машине, в отличие от гоночной, рулевую колонку сделали подвижной, чтобы облегчить посадку в салон.

На родине, в ФРГ, новую машину можно было купить за 29 тысяч марок, то есть она стоила дороже, чем самый престижный представительский «Аденауэр». Но главным предназначением 300SL было проникновение на американский рынок. И с этой целью машина справилась с блеском. Несмотря на высокую цену в 7463 доллара, «мерседес» с удовольствием покупали представители бизнес-элиты и творческого бомонда. На машине ездили автогонщики Хуан-Мануэль Фанхио и Роб Уокер, кинозвезды Кларк Гэйбл, Тони Кёртис, Софи Лорен, Роми Шнайдер, коллекционер автомобилей Бриггс Каннингем, шах Ирана Мохаммед Реза Пехлеви. «Крыло чайки» по праву считался одним из наиболее элегантных и передовых автомобилей середины 1950-х.



«Крыло чайки» от «Mercedes-Benz»

При этом модель 300SL вовсе не предоставляла владельцу запредельный уровень комфорта. Из аксессуаров на машине присутствовали лишь пепельница и часы. Даже радиоприемник считался дополнительной опцией. Полноценного багажника не было – вернее, его целиком занимало запасное колесо. Боковые стекла в «Крыльях чайки» не опускались, и свежий воздух поступал в салон только через крохотные форточки.

В 1957 году выпуск 300SL прекратили. Однако полностью с рынка модель не ушла. На Женевском автосалоне 1957-го дебютировала открытая версия 300SL Roadster. Ее шасси было специально изменено для того, чтобы появилась возможность установки обычных распашных дверей. Изменились также фары – они стали овальными (на рынке США заменялись на круглые), появилось панорамное лобовое стекло. Жесткую съемную крышу владелец родстера мог заказать в качестве опции. До 1961 года на машине устанавливались барабанные тормоза, после – дисковые. Двигатель машины развивал 240 л.с., а скорость достигала 250 км/ч.

Поскольку семейство 300SL было элитным, фирма подготовила его аналог для менее состоятельных клиентов – модель 190SL (кузов W121), дизайн и многие технические решения которого были навеяны «Крылом чайки». Было выпущено около 25 тысяч таких машин, причем многие обладатели 300SL покупали и 190SL, используя его в качестве повседневной машины.

В 1954–1957 годах было выпущено 1800 экземпляров «Крыла чайки», 80 % которых нашло своих обладателей в США. Родстеров за 1957–1963 годы изготовили чуть больше – 1858. Сейчас это один из самых дорогих и раритетных автомобилей мира. Средний экземпляр «Крыла чайки» в зависимости от состояния стоит от одного до двух миллионов долларов, а машины с алюминиевым кузовом – порядка 4,5 миллиона.

В 2009 году фирма возродила стилистику легендарной машины в суперкаре «Mercedes-Benz SLS AMG», выпускавшемся на протяжении пяти лет.

«Borgward Isabella» (ФРГ, 1954–1962)

Основатель германской автомобильной фирмы «Borgward» Карл-Фридрих-Вильгельм Боргвард родился в 1890 году и начал карьеру в автомобильном бизнесе с производства шин и радиаторов. В 1921-м в Бремене Боргвард начал строить примитивные трехколесные тележки с мотором, предназначенные для перевозки мелких партий грузов. Пять лет спустя появилась марка «Goliath», и к тому времени трехколесные грузовички Боргварда уже занимали четверть рынка грузовых машин страны. Великую депрессию фирма преодолела благополучно и даже расширилась, поглотив в 1931 году известную автомобильную компанию «Hansa-Lloyd». Эта марка была сохранена, под ней в 1930-х выпускались и легковые, и грузовые машины. Во второй половине 1930-х фирма, получившая название «Carl F.W. Borgward Automobil- und Motorenwerke GmbH», начала производить грузовики для вермахта, а с 1940-го полностью переключилась на военную продукцию, среди которой были и полугусеничные тягачи, и торпеды, и гусеничные танкетки. В 1944-м после массированных налетов авиации союзников работа заводов Боргварда была остановлена, а после взятия Бремена Карл Боргвард был арестован и на три года заключен в тюрьму за сотрудничество с нацистами.

В 1948-м предприниматель вышел на свободу и вернулся на свою фирму. Возрождать дело нужно было практически с нуля: страна лежала в руинах, денег у потенциальных покупателей не было. Поэтому начинали с выпуска дешевых трехколесных грузовичков и простейших легковых машин марок «Goliath» и «Lloyd». За примитивные фанерные кузова, обтянутые пленкой, они получили в народе ироничное прозвище «Leukoplastbomber» («Бомбардировщик из лейкопластыря»), тогда же появилась поговорка: «Кто не боится смерти, ездит на «Ллойде», кому надоела жизнь – на «Голиафе». Высмеивали немцы и слабые двигатели машин: «Кто стоит под горой и ревет? – «Ллойд». Однако это не мешало дешевым автомобилям этой марки к 1958 году выйти на третье место по продажам в ФРГ после «Volkswagen» и «Opel». Большим спросом пользовались и грузовики «боргвард», сборка которых была налажена также в Испании,

Аргентине, Бразилии, Южной Африке, Индии, Индонезии, Аргентине и на Филиппинах.

Кроме того, 1950-е годы были отмечены в Западной Германии стремительным ростом экономики, настоящим «экономическим чудом». Соответственно появился спрос и на легковые автомобили среднего и большого классов. В этом сегменте фирма дебютировала в 1952 году, представив интересные модели 1800 и 2400, продававшиеся под брендом «Borgward Hansa». Однако Карл Боргвард, будучи поклонником американской автомобильной моды, надеялся выйти на богатый рынок США и 10 июня 1954 года представил общественности модель «Isabella», которой было суждено стать величайшим хитом фирмы. Изначально она должна была называться «Borgward Hansa 1500», но название «Изабелла», данное опытным образцам, всем понравилось и в итоге прижилось, а марку сократили до одного слова.

На первый взгляд в «Изабелле» не было ничего особенно выдающегося. Это был двухдверный седан стандартного для Европы скромного размера, с 60-сильным 2-цилиндровым двигателем, разгонявшим машину до 130 км/ч, и независимой подвеской всех колес. Несущий кузов «боргварда» был создан явно под влиянием американской моды – с цельным лобовым стеклом, небольшими закрылками сзади и обилием хрома. «Фасад» машины украшал большой ромб – фирменная эмблема «Боргварда».

Стоимость новинки составляла 7265 марок – больше, чем у ближайших конкурентов от «Opel», но меньше, чем у «Mercedes-Benz». К тому же «боргвард» предлагался только в одном кузове. Однако «Изабелле» сразу же начал сопутствовать большой успех: за один год было продано 11 150 машин. С 1955 года фирма добавила в линейку две версии – седан TS с форсированным до 75 л.с. двигателем и дополнительным молдингом на бортах и универсал «Kombi».

Первые же месяцы эксплуатации доставляли владельцам «Изабелл» немало хлопот. Машина страдала многими дефектами сборки – у нее барахлил двигатель, неважно действовали тормоза, трескалось лобовое стекло, плохо закрывались двери, водительское сиденье было неудобным для людей низкого роста. Четырехдверной версии «Изабеллы» так и не появилось – только двухдверные (машин с четырьмя дверьми построили… два экземпляра). Однако, что удивительно, с этими недостатками мирились, а в ФРГ стремительно

росло количество фан-клубов «Изабеллы», которые не променяли бы свою машину ни на какую другую. Чтобы купить «Изабеллу», нужно было стоять в очереди три месяца, в Германии она получила прозвище «Fraulein wunder» – «Чудо-девушка». Вполне успешно складывалась судьба автомобиля и в других странах: он хорошо продавался в Европе, Японии, Латинской Америке, но главное – завоевал США, где портрет Карла Боргварда появился даже на обложке журнала «Newsweek».

В 1957 году семейство «Изабелла» было дополнено двумя самыми красивыми своими представителями – купе и кабриолетом. Причем купе изначально не планировалось к серийному выпуску – машину построили в единственном экземпляре для жены Карла Боргварда Элизабет. Но эксперимент получился настолько впечатляющим, что его решили растиражировать. У кабриолета и купе были ярко выраженные задние крылья, пологая крыша, а в качестве опции предлагалась двухцветная окраска. Автомобиль сразу же был признан одним из самых элегантных в Европе. В ФРГ он стоил 15 600 марок.



Один из самых красивых европейских автомобилей 1950-х – «Borgward Isabella»

Однако феерический успех «Изабеллы» обострил недоброжелательный интерес ближайших конкурентов Боргварда. К тому же внезапно обанкротился один из американских дилеров фирмы, и 10 тысяч машин мгновенно стали невостребованными. Да и самому Карлу Боргварду изменило бизнес-чутье – новая модель «Lloyd Arabella» не стала столь же успешной, а огромные деньги, вложенные в производство судовых двигателей и вертолетов, оказались потрачены напрасно. Чтобы не увольнять рабочих, бизнесмен был вынужден взять кредит 50 миллионов марок под поручительство сената Бремена. И вот тут конкуренты нанесли удар: 14 декабря 1960-го журнал «Spigel» опубликовал разгромный репортаж «Der Bastler» (в переводе – «любитель, непрофессионал») о положении на заводах Боргварда, к травле подключились газета «Bild» и телевидение. В итоге через месяц банки отказали Боргварду в очередном кредите. Спасая родное предприятие, он передал его сенату Бремена – в надежде, что отцы города возродят завод и сохранят 23 тысячи рабочих мест. Однако в итоге сенаторы быстро превратили «Borgward» в акционерное общество, а антикризисным менеджером пригласили Йоханнеса Земмлера из BMW, который тут же… объявил фирму банкротом. Несмотря на то что партнеры и соратники Боргварда в короткий срок собрали более 37 миллионов марок для спасения компании, 28 июля 1961-го «Borgward, Lloyd und Goliath GmbH» была ликвидирована. Современные историки автомобилестроения едины во мнении о том, что операцию по устранению конкурента провели совместно BMW, «Deutsche Bank» и издательство «Springer». Недаром немецкие водители тех лет были уверены в том, что BMW 1500, продажи которого стартовали в 1961-м, выглядит так же, как должно было выглядеть второе поколение «Изабеллы»…

Для самого Карла Боргварда разгром его автомобильной империи стал страшным ударом. 28 июля 1963 года, ровно через два года после гибели его фирмы, он скончался от инфаркта. Автомобили под этой маркой до 1962 года выпускались в Аргентине и до 1970-го – в Бразилии.

Последняя «Изабелла» покинула конвейер бременского завода в 1962 году. К тому времени выпустили 202 862 таких автомобиля, более трети из которых были проданы в США. Партию из финальных двадцати трех машин собрали рабочие, которым уже ничего не

платили. На последней, праворульной, сделали надпись «Ты была слишком прекрасна для этого мира» (ее приобрела жительница Нюрнберга). И действительно, с годами репутация «Изабеллы» как одного из наиболее стильных и изысканных автомобилей 1950-х только упрочилась. Сейчас цены на «Изабеллу» в хорошем состоянии колеблются в пределах 60–80 тысяч евро.

Бренд «Borgward» был возрожден в 2015 году при участии китайского инвестора – компании «Foton». Кроссоверы этой марки предназначены для китайского рынка. А в 2017 году на Франкфуртском автосалоне был представлен концепт-кар «Borgward Isabella», оснащенный двумя электродвигателями суммарной мощностью 300 л.с.

«Ford Thunderbird» (США, 1954–1957)

Идея создания американского спорткара – мощного двухместного автомобиля – возникла в США в начале 1950-х на фоне повального увлечения молодежи европейскими спортивными машинами, которые привозили в основном отслужившие в Европе солдаты. На «Форде» было решено подготовить американскую альтернативу европейским «пришельцам», и в 1951–1952 годах был разработан спортивный прототип «Ford Vega», который, однако, был признан неудачным. Первым идею воплотил «Chevrolet», чей «Corvette» дебютировал в январе 1953-го. Коммерческий неуспех этой модели в 1953 году заставил специалистов «Форда» всерьез засомневаться в необходимости выпуска аналогичной машины, но по решению главы фирмы Генри Форда II работа была продолжена. В итоге на Детройтском автосалоне в феврале 1954 года посетители смогли увидеть полномасштабный макет нового автомобиля, а в октябре – купить его. Новинка по предложению дизайнера Джиба Джиберсона получила название «Thunderbird», то есть «Громовая птица» – так индейцы называли бога дождя и грозы.

Автором первого фордовского спорткара стал 46-летний Фрэнк Херши, который два десятилетия работал на «General Motors» под руководством Харви Эрла и внес заметный вклад в «аэрокосмическую» моду тех лет, предложив внедрить хвостовые плавники на «Cadillac» 1949 года. С 1953-го Херши служил на «Форде», хотя продолжал внимательно наблюдать за работой бывшего шефа и учителя. Поэтому «Тандербёрд» Херши отчасти получился антиподом «Корветта» Эрла. Проанализировав причины неудачи «Корветта» на рынке, Херши пришел к выводу, что покупатели ждут не стилизации под европейский родстер, а по-настоящему американский автомобиль – большой, роскошный, «размашистый» и вызывающий ассоциации с чем-то знакомым. Поэтому «Тандербёрд» сделали намного больше «Корветта» – с длинным капотом и багажником, агрессивно выставленными вперед фарами, визуально дополненными двумя хромированными вставками в бампер – гораздо лучше укомплектованным и максимально приближенным к другим

«фордам» 1955-го модельного года. Двигатель развивал 200 л.с., разгоняя машину до 185 км/ч. На выбор можно было купить автомобиль с механической или автоматической коробкой передач, дополнительными опциями были электрические стеклоподъемники и мягкая съемная крыша (стандартной комплектацией была твердая пластиковая крыша). Словом, все претензии потребителей, высказанные «Корветту», в «Тандербёрде» были учтены, и машина из спортивной фактически превратилась в то, что на американском рынке именуется «Personal car» – личный автомобиль. Расчет оказался верным: несмотря на самую высокую для «фордов» цену 2944 доллара, любители спорткаров в первый же год приобрели 16 155 машин («Корветтов» было продано в 23 раза меньше).



«Ford Thunderbird» одновременно был скоростным и комфортабельным

Автомобили 1956-го модельного года можно было легко отличить по запасному колесу, вынесенному наружу, на задний бампер, как это делалось в 1920-х годах. Можно было заказать две версии двигателя,

развивавшего 215 или 225 л.с. Цена на машину возросла до 3148 долларов. Новый рестайлинг последовал в 1957 году, когда «Ти-Бёрд» получил новую решетку радиатора, длинный багажник, куда перекочевала запаска, новую панель приборов и три варианта двигателей: 206, 245 и 270 л.с. Цена на «Тандербёрд» 1957 года составляла 3408 долларов. Однако, несмотря на полный успех модели, руководство «Форда» решило развивать модель в другом направлении. И в 1958 году второе поколение «Громовой птицы» появилось уже в виде принципиально другой машины – четырехместной, предназначенной не для любителей скоростных гонок, а для большой семьи, любящей прогулки с ветерком.

В целом можно сказать, что «Ford Thuderbird» оказался более чем успешным. В 1955 году было продано 16 155 «Тандербёрдов», в 1956-м – 15 631 и в 1957-м – 21 380. Руководство «Форда» некоторое время даже предполагало выпускать эту машину под отдельным брендом. Этого не произошло, но тем не менее «Ти-Бёрд» остался одной из самых красивых легенд американского автопрома. Первое поколение модели сейчас носит неофициальное название «Classic Bird» и очень высоко ценится коллекционерами. Его сменили второе (1958–1960), третье (1961–1963), четвертое (1964–1966), пятое (1967–1971), шестое (1972–1976), седьмое (1977–1979), восьмое (1980–1982), девятое (1983–1988), десятое (1989–1997) и одиннадцатое (2002–2005) поколение «Тандербёрдов», причем последнее, появившееся в начале XXI века, фактически было визуальной аллюзией на тему первого, классического, поколения. Всего за полвека с конвейера сошло 4 400 000 машин, носящих эту марку.

«FIAT 600» (Италия, 1955–1969)

В 1955 году в Италии без преувеличения завершилась целая эпоха – прекратился выпуск «FIAT 500 Topolino», легендарного «Мышонка», ставшего для тысяч итальянцев первым автомобилем. Однако работа по созданию его преемника на ФИАТе началась еще в самом начале 1950-х. Ответственным за «Проект 100» стал Данте Джакоза, с 1950-го возглавлявший инженерный отдел концерна. Он лично сформулировал требования к новой «народной» модели: масса порядка полутонны, скорость 85 км/ч, четыре места в салоне. Но в отличие от предыдущего шедевра Джакозы, довоенного 500, новую модель было решено сделать заднемоторной. В 1950-х такая схема приобрела множество сторонников в мире, и именно такое расположение двигателя имели самые популярные машины Германии («Volkswagen Kafer») и Франции («Renault 4CV»).

В итоге задачу удалось воплотить в жизнь блестяще. Маленький автомобиль весил всего 585 кг. Четырехцилиндровый двигатель мощностью 21 л.с. размещался в задней части кузова и разгонял машину до 95 км/ч. Расход топлива составлял 5,7 л на 100 км пути. Уникальной была подвеска, состоявшая из рессор, служивших стабилизаторами между передними газовыми амортизаторами и пружинными амортизаторами, соединёнными с продольными рычагами, сзади. Маленькие 12-дюймовые колеса позволили увеличить внутреннее пространство салона, который был оформлен очень просто (за доплату можно было установить радиоприемник). Две двери открывались против хода движения. Дизайн машины получился очень милым и «дружелюбным».

«FIAT 600» получился достойным наследником «Тополино». Он стоил очень недорого – 590 тысяч лир, был крайне простым в обслуживании, экономичным, надежным и вполне современным на вид. Но в отличие от «Тополино» «Сейченто» (так по-итальянски произносится цифра 600) мог вместить четырех пассажиров. Он стал достойным конкурентом немецкому «фольксвагену-жуку», а по экономичности и компактности заметно превосходил его. На

Женевском автосалоне 1955 года маленький фиатик привлек общее внимание и заслужил множество комплиментов.

В процессе производства машина постоянно улучшалась. С 1956 года можно было приобрести версию со сдвигающейся крышей, в 1960-м появилась версия 600D с двигателем мощностью 32 л.с. С 1965 года двери машины открывались вперед, по ходу движения. Такое изменение появилось в связи с тем, что в 1964-м в Европе была запрещена эксплуатация автомобилей с дверьми, открывающимися против хода.

На базе «Сейченто» было построено два интересных автомобиля, которые фактически являлись самостоятельными моделями, а не его модификациями. В 1955–1959 годах кузовное ателье «Vignale» построило 200 спортивных купе «Rendez Vous», оснащенных 46-сильным двигателем и напоминавших внешне уменьшенные спортивные модели «Lancia». А в 1956 году началось производство «FIAT 600 Multipla» – миниатюрной машины вагонной компоновки, которая может считаться одним из предшественников сегмента MPV (multipurpose vehicle, по-русски УПВ – универсал повышенной вместимости). Фактически это был крошечный шестиместный минивэн, который приобрел в Италии такую же популярность, как и сам «Сейченто». «Мультипла» часто использовались в качестве такси и продолжали выпускаться в нескольких версиях до 1969 года. Было выпущено около 243 тысяч этих необычных машин.

Очень редкой версией модели 600 стала «Jolly», построенная в 1958–1962 годах в количестве 400 экземпляров. Это были так называемые «пляжные» машины, с которых срезали крышу и дверцы, заменяя их балдахином. Малышки «600 Jolly» с удовольствием покупали знаменитости, и сейчас цена на такую машину может превышать 100 тысяч долларов.

Кроме того, любители скорости могли приобрести специальные исполнения «FIAT 600» от компании «Abarth». В 1965–1966 годах она выпускала спорткар «Abarth 850TC», оснащавшийся 52-сильным двигателем и разгонявшийся до 178 км/ч. Его дальнейшим развитием были модели 1000TC и 1000TCR. Все эти машины с успехом участвовали в гонках.



«FIAT 600», тот самый «Сейченто» из песни Тото Кутуньо

«FIAT 600» приобрели огромную популярность не только в родной Италии, но и в других странах. Первой страной, которая купила лицензию на ее выпуск, была ФРГ. Там в 1956 году стартовало производство машины «NSU-FIAT Jagst 600», которую от итальянского оригинала можно было легко отличить по «зубастой» решетке радиатора и зигзагообразному молдингу на боках. С 1 января 1960 года машина получила новую марку «Neckar Jagst 770» (с 1965-го «Jagst 2»). С 1961-го на его базе строили симпатичный фаэтон «Riviera», не имевший аналогов в других странах. Производство немецких копий «Сейченто» прекратили в 1969 году.

В Испании в мае 1957 года лицензионное производство этой модели было налажено под маркой «SEAT 600». Автомобиль стоил очень недорого, 60 тысяч песет, и быстро приобрел в Испании статус народного, получив прозвища «Pelotilla» («мячик») и «Seita» («шестисотка»). Внешних отличий от итальянского оригинала у испанских машин не было, за исключением эмблемы «SEAT». В 1963–1968 годах выпускалась также оригинальная четырехдверная версия

«SEAT 800» (в Италии четырехдверные исполнения «FIAT 600» строили по частным заказам только отдельные кузовные мастерские). До августа 1973 года было выпущено 797 319 автомобилей «SEAT 600» и около 18 тысяч «SEAT 800». Множество таких машин ушло на экспорт.

Другой страной, где местная копия «FIAT 600» приобрела статус национального символа, стала Югославия. Там выпуск машины развернулся в октябре 1955 года на заводе «Црвена Застава» (в переводе с сербского – «Красное знамя») в городе Крагуевац. Сначала модель носила название «Zastava 600», а с 1962 года – «Zastava 750». Для югославских республик именно она стала первым по-настоящему доступным личным автомобилем. С 1968 года машина получила двери, открывавшиеся по ходу движения (версия 750M). В 1975-м «Zastava 750» выпускалась в версиях S (стандарт) и L (люкс), получив ремни безопасности и руль от «FIAT 126», а в 1978-м и 30-сильные двигатели. В 1980-м машины прошли через очередное улучшение двигателей, которые теперь соответствовали европейским экологическим нормам, в том же году началось производство модели «Zastava 850» с двигателем мощностью 34 л.с. и улучшенным салоном. Производство югославских копий «фиатов» прекратилось 18 ноября 1985 года. К этому моменту в Крагуевце было выпущено 923 487 машин, которые имели в Югославии прозвище «Fica» и до сих пор часто встречаются на дорогах, особенно в провинции. В свою очередь «Заставы» по лицензии в 1977–1984 годах выпускались в Колумбии под маркой «FIAT 750Z» и активно экспортировались в страны социалистического лагеря.

На протяжении всего выпуска популярность модели 600 в Италии оставалась очень высокой. Она стала своеобразным символом страны в эпоху 1960-х и даже попала в классическую песню Тото Кутуньо «L’Italiano», где перечисляются типично итальянские предметы и ситуации. Производство «Сейченто» прекратилось в 1969 году. На тот момент было выпущено 2 695 197 экземпляров «фиата», который стал поистине народным не только у себя на родине, но и в Испании и Югославии. Общее количество вариаций на тему «FIAT 600», выпущенных в разных странах мира, превышает 5 миллионов.

М-72 (СССР, 1955–1958)

В середине 1950-х годов советская автопромышленность уже выпускала и комфортабельный легковой автомобиль «Победа», и прекрасный джип ГАЗ-69. Однако у обоих этих машин были определенные недостатки: «Победа» не могла похвастаться высокой проходимостью на плохой дороге, а ГАЗ-69 – комфортом для пассажиров. Задание разработать автомобиль, который совместил бы достоинства обеих машин, дал ГАЗу первый секретарь КПСС Н. С. Хрущёв, любивший выезжать на охоту в труднопроходимые местности. Новинке присвоили индекс М-72, под которым она впоследствии и пошла в серию.

Григорий Моисеевич Вассерман, ставший главным конструктором проекта, сразу решил создавать машину путем «скрещивания» «Победы» и своего предыдущего детища ГАЗ-69, однако сделать это оказалось не так просто. Работа над новой моделью потребовала серьезных научных исследований, в ходе которых кузов «Победы» изучали на прочность. В итоге путем внесения в конструкцию четырнадцати дополнительных усилителей жесткость на изгиб смогли увеличить на 30 %, а на кручение – на 50 %, а кузов при этом потяжелел всего на 23 кг. «Победовский» двигатель путем увеличения степени сжатия форсировали до 55 л.с. и снабдили его новой системой охлаждения. От ГАЗ-69 машине достались раздаточная коробка и измененный передний мост. Задний мост у М-72 был уникален – он был только на этом автомобиле.

Кузов «Победы», установленный на новой машине, также подвергся значительным изменениям. Арки задних колес были прикрыты небольшими щитками, оригинальными были и передние крылья, обрамленные ребрами жесткости. Появился стеклоомыватель лобового стекла (впервые в советском автопроме; он управлялся специальной ножной педалью). На эмблеме спереди вместо надписи М-20 была расположена надпись М-72, а на боковых табличках – М-72 вместо слова «Победа». Кстати, «Победой» эта машина никогда не называлась и как полноприводная модификация «Победы» не рассматривалась.

Более того, в чем-то М-72 считался даже престижнее «Победы». Ведь на «Победах» до 1955 года не устанавливался радиоприемник – такая опция полагалась только машинам ЗИМ и ЗИС-110. А на М-72 приемник А-8 сразу же был запланирован. Поскольку только для М-72 его делать было невыгодно, приемник достался и «Победам», а год спустя – и «Москвичам-402». Кроме того, испытания показали, что облицовка радиатора «Победы» из никелированного горизонтального «частокола» плохо способствует вентиляции двигателя, работающего на пределе возможностей, и для М-72 разработали новую облицовку из массивных никелированных брусьев. Выпускать ее только для новой модели было экономически нецелесообразно, поэтому ее внедрили и на «Победах». Кроме того, именно на М-72 впервые появился руль с кольцевой кнопкой сигнала, который в 1955-м тоже перекочевал на «Победу». Так что полноприводный М-72 во многом послужил «виновником» последнего «победовского» рестайлинга и появлению на этой машине радио.



Советский М-72 стал первым в мире безрамным кроссовером

В целом автомобиль получился солидным, внушительным и красивым. Элегантный кузов «Победы» благодаря огромному дорожному просвету (220 мм) был высоко приподнят над землей (высота «Победы» – 1640 мм, М-72—1790). А по проходимости М-72 практически равнялся с армейским джипом ГАЗ-69. Таким образом, удалось получить вполне комфортабельный легковой автомобиль, который справлялся с любым бездорожьем. Правда, скоростным М-72 не был (максимальная скорость – 90 км/ч), но, в конце концов, и «Победа» не могла похвастаться особой резвостью.

Первую партию М-72 собрали в июне 1955 года, а с сентября машина выпускалась серийно. В 1955-м собрали 1525 автомобилей, в 1956-м – 1151, в 1957-м – 2001. Машина зарекомендовала себя с наилучшей стороны. Особенно рекламировался грандиозный автопробег на М-72 с номером СМ 63–86 по маршруту Москва – Владивосток, который в 1956 году совершили журналист В. Урин, водитель А. Ломакин и кинооператор И. Тихомиров. Пятнадцать тысяч километров по самым разным дорогам экипаж преодолел всего с тремя поломками. В ходе путешествия был снят документальный фильм «По дорогам Родины» и написана книга очерков «179 дней в автомобиле», увидевшие свет в 1958-м.

М-72 сразу же стала предметом вожделения для тех, кому по долгу службы приходилось работать на бездорожье, – военных, председателей колхозов, директоров совхозов и т. п. Однако по-настоящему массовой она так и не стала. После выпуска 4677 экземпляров производство М-72 прекратили одновременно с выпуском «Победы». Преемника у нее не нашлось: хотя в техническом задании ГАЗ-21 «Волга» и было заложено наличие полноприводной версии, такой машины не появилось. А полноприводные «Волги» ГАЗ-22 и ГАЗ-24—95 были собраны всего в нескольких экземплярах.

У М-72 более чем почетное место в истории как советского, так и мирового автопрома. Ведь это был первый в мире серийный легковой внедорожник (по нынешней терминологии – кроссовер) с несущим кузовом. Аналогичный по назначению американский «AMC Eagle» появился только в 1978 году, а массовым спросом такие автомобили начали пользоваться лишь начиная с 2000-х годов. Сейчас М-72

является предметом мечты любого автоколлекционера – к сожалению, в первозданном виде таких машин сохранилось очень немного.

«Citroen DS/ID» (Франция, 1955–1975)

К середине 1950-х годов фирма «Citroen» могла предложить потребителям два автомобиля – экономичный «гадкий утенок» 2CV и сильно устаревший «Тракcьон Аван». Авторами обеих машин, каждая из которых в свое время стала сенсацией, был франко-итальянский дуэт Андре Лефевр – Фламинио Бертони. Однако главное достижение этого дуэта было впереди: на Парижском автосалоне 1955 года дебютировал их ошеломительный «Citroen DS».

Работа над «сменщиком» «Тракcьон Авана» началась еще до Второй мировой войны под условным названием «Voiture a Grande Diffusion», то есть «Большой массовый автомобиль». Проект Лефевра – Бертони поначалу предусматривал создание осовремененного «Тракcьон Авана» с обтекаемым кузовом и 6-цилиндровым мотором. Во время оккупации Франции нацистами работа продолжалась в глубоком подполье, причем на первый план вышло решение проблемы с подвеской – конструкторы предполагали, что после войны дороги страны будут разбиты и новый «Ситроен» должен был уметь передвигаться где угодно. В итоге один из сотрудников конструкторской группы Поль Мажес предложил для машины уникальную систему саморегулирующейся подвески, которая впечатлила шефа «Ситроена» Пьера-Жюля Буланже и с 1949 года в качестве эксперимента внедрялась на «Тракcьон Аванах».

Автором двигателя новой модели стал итальянец Вальтер Беккья, чей мотор стоял также на 2CV. Однако попытка Беккья улучшить свое же достижение закончилась неудачей: 6-цилиндровый двигатель воздушного охлаждения сильно перегревался, а в версии с водяным охлаждением делался чрезвычайно громким. В итоге Беккья обратился к проверенному двигателю «Тракcьон Аван», улучшив его, насколько это было возможно. На старый мотор «Citroen 11CV» установили новую алюминиевую головку блока цилиндров с полусферическими камерами сгорания и двухкамерным карбюратором, что позволило поднять мощность с 60 до 75 л.с. Решение было вынужденным, но никаких других вариантов на тот момент просто не было. В

дальнейшем двигатели DS усиленно совершенствовались и дорабатывались уже в процессе выпуска.

Что же касается кузова, созданного Фламинио Бертони, то он стал безусловной классикой и в буквальном смысле слова произведением искусства. Аэродинамически идеальный силуэт нового «ситроена» напоминал торпедный катер – низкий покатый капот без решетки радиатора, похожие на рыбьи глаза фары, покатая крыша с встроенными в нее задними указателями поворотов, плавно переходящая в корму. Рамок у боковых стекол не было, задние колеса были почти полностью скрыты арками, а линии дверей выглядели минималистично прямо. При весьма внушительных размерах автомобиль не производил впечатление громоздкого, он выглядел устремленным одновременно вперед и ввысь, казался невероятно легким, да и был таким – масса «ситроена» составляла всего 1,2 т. Такой вес был достигнут за счет использования многочисленных сплавов и пластмасс.



Несравненная французская «богиня» – «Citroen DS»

Рождался облик машины трудно. Возглавлявший «Ситроен» с 1950 года Пьер Берко требовал от дизайнера абсолютно нестандартных и нешаблонных решений и отвергал все попытки сделать машину более-менее «привычной» глазу потребителя. В итоге окончательный вариант внешнего вида автомобиля был готов только за несколько недель до его премьеры. Последними, в августе 1955-го, были придуманы встроенные в крышу поворотники.

Просторный салон «ситроена» был оформлен в эстетике модного во второй половине 1950-х – начале 1960-х минимализма. Панель выполнили из пластика, рулевое колесо было без традиционной для того времени кольцевой кнопки сигнала и держалось на одной спице. Благодаря реечному рулевому механизму новая модель управлялась очень легко и точно. Непривычным было отсутствие в салоне педали тормоза – ее заменяла особая кнопка. Такой же «странной» была тоненькая вертикальная педаль газа. Коробка передач «Citromatic» была полуавтоматической, без педали сцепления, но с ручной

системой переключения передач на рулевой колонке. Гидросистема «ситроена» объединяла тормоза (на передних колесах – дисковые, на задних барабанные), гидроусилитель руля, привод коробки передач и гидропневматическую подвеску, благодаря которой езда была исключительно плавной и мягкой, а кузов автомобиля мог подниматься и опускаться в процессе движения на 28 (!) см. Это позволяло менять клиренс в отличие от качества дороги: по шоссе «ситроен» «стелился», а на проселке практически становился джипом. Включенный двигатель автоматически поднимал кузов, а выключенный – опускал почти до земли. Именно уникальная система подвески спасла в 1962 году президента Франции Шарля де Голля во время покушения – его «ситроен» смог выйти из зоны обстрела террористов на трех колесах, с максимально поднятым кузовом.

Прототип новинки был построен в 1947-м, испытан в 1951-м, но долгое время сведения об этой машины оставались сверхсекретными. Только в апреле 1952-го слухи о новой модели просочились в прессу, после чего завесу секретности удвоили. Поэтому премьера нового «Citroen DS 19», состоявшаяся в четверг 6 октября 1955 года в 9 часов утра, произвела оглушительный эффект. На фоне других новинок и тем более конкурентов постарше автомобиль выглядел пришельцем из будущего, небольшим инопланетным кораблем. Он не был похож ни на одну машину, выпускавшуюся до того в мире. Уже через 45 минут в очереди на новый автомобиль стояло 749 человек, к концу дня – 12 тысяч, а через десять дней – 80 тысяч. Модель мгновенно получила прозвище «Deesse» – «Богиня» (это слово произносится по-французски так же, как буквы DS).

Когда первое ошеломление машиной спало, выяснилось, что «Богиня» не лишена недостатков. Главным был откровенно слабый для такого автомобиля двигатель, разгонявший «ситроен» всего до 140 км/ч. Кроме того, аура секретности, окутывавшая проект DS, привела к тому, что во Франции попросту никто не знал, как ремонтировать и обслуживать машины. Но компания с честью вышла из положения, бросив все силы на организацию сети СТО и печать брошюр по обслуживанию автомобилей. Многочисленные «детские болезни» новой модели оперативно устранялись, быстро повышалось качество сборки и отдельных узлов. В итоге многочисленные плюсы DS быстро и окончательно заслонили в глазах публики ее немногие минусы.

Автомобиль получил широчайшее признание во всех сферах. Их использовали как правительственные машины, автомобили полиции и такси, в частное пользование «Богиню» приобретали звезды политики, культуры и спорта. Машину рассматривали как крупное явление современного искусства, философ Ролан Барт посвятил ей отдельное эссе, в которой назвал «предметом из другой Вселенной». Автомобиль часто снимался (и снимается до сих пор) в кино – его можно видеть в сотнях фильмов, от классической нуар-комедии «Фантомас разбушевался» до современных «Васаби» и сериала «Менталист». Хищный, низко присевший силуэт «Ситроена ДС» быстро стал таким же символом Франции, каким раньше был «Тракcьон Аван». Но машина пользовалась значительным успехом и в других странах. В частности, в США в 1957–1972 годах было продано около 38 тысяч таких автомобилей.

Октябрь 1956 года ознаменовался выпуском более простой и дешевой версии ДС – модели ID 19, которая отличалась жестко зафиксированными спинками кресел, отсутствием подлокотников, резиновыми ковриками на полу вместо ковров и другими деталями салона; машина получила полностью механическую коробку передач и руль без гидроусилителя. С годами серия ID постепенно сближалась с DS, и последние модификации конца 1960-х практически не уступали машинам DS по возможностям и комфорту.

В октябре 1958-го на рынок вышел универсал «ID 19 Break», который предлагался также в версиях «Familiale», «Commerciale» и «Ambulance». В том же году дебютировал двухдверный кабриолет, построенный в кузовном ателье Анри Шапрона. С 1960-го кабриолеты строил и сам «Ситроен», причем каждая такая машина делалась по частному заказу и стоила вдвое дороже седана. Всего их выпустили 1365 экземпляров.

В ателье Шапрона производились некоторые специальные версии DS, которые были не модификациями, а, в сущности, уникальными исполнениями этого автомобиля. Так, с октября 1958-го было выпущено около 180 машин версии «Prestige», представлявших собой оснащенные множеством дополнительных опций лимузины. Других версий построили гораздо меньше – это кабриолет «Le Croisette» (52 экземпляра), купе «Le Dandy» (50), кабриолет «Le Caddy» (34), купе

«Concorde» (32), кабриолет «Palm Beach» (32), купе «Le Leman» (27), седан «Majeste» (27), седан «Lorraine» (18) и купе «Le Paris» (9).

Сентябрь 1965 года ознаменовался появлением модели DS 21 с двигателем объемом 2,1 л и мощностью 105 л.с. Два года спустя, в сентябре 1967-го, «Богиня» претерпела существенные внешние изменения. Вместо двух фар появились четыре, упрятанные под прозрачной плоскостью (на версии для рынка США ее не было), причем внутренние фары поворачивались вслед за передними колесами. Такое обновление было запланировано Фламинио Бертони незадолго до его смерти в 1964-м и воплощено в жизнь Робером Опроном, который стал дизайнером хитов «Ситроена» 1970-х. С четырьмя фарами «Богиня» стала более хищной, похожей на акулу и одновременно более современной. Параллельно машина сменила токсичную и едкую «красную» жидкость в своей гидравлической системе на безопасную «зеленую».

С 1968 года, после увеличения объема двигателя модели DS 19, она была переименована в DS 20 (мощность 91–99 л.с.) и DS 21 (мощность 100–106 л.с.); их люксовые модификации получили отдельное наименование Pallas. В 1969-м машины серии ID были переименованы в DSpecial и DSuper, в зависимости от мощности двигателя, а приборные панели в них были унифицированы с DS. А в августе 1972-го появился наиболее мощный DS 23. Его двигатель развивал 115 л.с. (с инжектором – 130), и эта «Богиня» разгонялась до 188 км/ч.

Основной «массив» машин был выпущен в Париже, и только к концу выпуска, в 1974-м, сборка «ситроенов» была перенесена на новый завод в городке Оне-су-Буа. В 1956–1969 годах DS собирали также в Бельгии (97 765 машин), в 1956–1966-м – в Великобритании (8667), в 1959–1975-м – в ЮАР (10 944), в 1961–1966-м – в Австралии (около 1500), в 1971–1975-м – в Югославии (около 1000). В конце 1960-х сборка машины велась также в Португалии.

Последняя «Богиня» – ей оказалась модель DS 23 Pallas – сошла с конвейера 24 апреля 1975 года, почти через двадцать лет после начала выпуска машины. Всего было выпущено 1 455 755 таких автомобилей. Изысканные формы модели DS стали своеобразным талисманом фирмы «Ситроен» – аллюзиями на эту модель были ее продолжения CX (1974–1991), XM (1989–2000) и C6 (2005–2012). Кроме того, в 2009 году буквосочетание DS стало отдельной маркой в рамках концерна

PSA; под этим брендом продаются дорогие городские автомобили. Но первая, классическая «Богиня» 1955 года и сейчас считается непревзойденным шедевром. Цены на такую машину в хорошем состоянии могут достигать 300 тысяч евро. До сих пор на ретро-выставках этот ни на что не похожий автомобиль, на десятки лет опередивший свою эпоху, мгновенно собирает вокруг себя восторженную толпу.

«Tatra 603» (Чехословакия, 1956–1975)

После Второй мировой войны чехословацкая автомобильная промышленность переживала реструктуризацию: многие довоенные марки перестали существовать, а самые крупные, «Татра» и «Шкода», меняли ориентацию. В частности, производство недорогих легковых автомобилей было возложено на «Шкоду», а завод «Татра» отныне должен был сосредоточиться на производстве военных и грузовых автомобилей. В соответствии с этим планом был поставлен крест на послевоенной модели «Tatra 600 Tatraplan», развивавшей традиции аэродинамической серии 77/87/97 Ганса Ледвинки, – ее производство передали на «Шкоду», где оно вскоре и завершилось. Однако ряд сотрудников завода не был согласен с тем, что отныне «татра», славившаяся на весь мир своими техническими новациями, не сможет строить легковые машины. В итоге четыре «диссидента» – Юлий Макерле, Франтишек Кардаус, Владимир Попеларж и Зденек Коварж – на свой страх и риск начали проектировать новый автомобиль, которому дали кодовое название «Valuta».

Вполне возможно, что инициатива чешских инженеров не закончилась бы ничем, но в 1953 году, после смерти Сталина, правительство Чехословацкой Народной Республики заявило, что качество советских лимузинов ЗИС-110, поставляемых для нужд Праги, его не устраивает и поэтому нужно разработать свой, отечественный автомобиль высшего класса. Тут-то и пригодилась «Valuta». На нее установили сконструированный в 1949-м Юлиусом Макерле 8-цилиндровый двигатель «Tatra 603A», которым снабжался легкий армейский грузовик повышенной проходимости «Tatra 805». И 11 сентября 1956-го на 2-й Чехословацкой промышленной выставке в Брно дебютировала новая легковая модель, получившая такой же индекс, как и ее двигатель, – «Tatra 603».

Хотя Ганс Ледвинка не имел к новой «татре» ни малейшего отношения, в конструкции и внешности машины сразу же чувствовался почерк его конструкторской школы. Владимир Попеларж тоже использовал опробованную на довоенных моделях заднемоторную схему, а дизайнер Франтишек Кардаус (он же позже

стал автором хорошо известного в СССР грузовика «Tatra 148») предложил весьма оригинальную и одновременно узнаваемую «татровскую» внешность – обтекаемый кузов с трехфарной системой освещения, испытавший, впрочем, заметное влияние американской моды (задние крылья с выступающими «плавниками»). Однако в отличие от предыдущих моделей этот кузов был несущим. Автомобиль получился очень просторным (салон вмещал шесть человек), а благодаря великолепной аэродинамике 95-сильный двигатель легко разгонял почти двухтонную «татру» до 170 км/ч.

Крупными недостатками машины были два обстоятельства. Первое – огромный расход топлива, 30 л на 100 км пути – столько же расходовали лидеры американского автопрома тех лет, но стоит учесть, что на них стояли двигатели мощностью 300 и более лошадиных сил. Впрочем, в эпоху низких цен на бензин такие нюансы волновали мало. Вторым же недостатком было неудачное расположение бензобака – в багажнике, рядом с аккумулятором. В случае столкновения это почти неизбежно приводило к опасному пожару.

В продажу «Татра 603» не поступала. Она предназначалась для высших чиновников Чехословакии и стран, входивших в организацию Варшавского договора, поставлялась в Китай и на Кубу, работала в чехословацких посольствах по всему миру. Несколько десятков таких машин попало и в СССР. Небольшими партиями автомобиль продавался в Западной Европе и США, где пользовался репутацией «самой интересной машины из-за железного занавеса». Несмотря на свой элитный статус, автомобиль успешно участвовал в автогонках, выиграв шестьдесят различных автопробегов и ралли.



Солидность в сочетании с авангардом – чехословацкая «Tatra 603»

До 1963 года на «лбу» машины устанавливались расположенные рядом три фары. Второе поколение «татры», выпуск которого начался в 1963 году под индексом 603—2, получило две сдвоенные фары, противотуманные фары на бампере, новую, плавно изогнутую панель приборов и двигатель мощностью 105 л.с. Из-за того, что фары были прикрыты целлулоидным колпаком, возросло аэродинамическое сопротивление, а скорость машины снизилась до 160 км/ч. С 1968 года четыре фары «татры» объединились в один световой блок, кроме этого, машина получила ремни безопасности в стандартной комплектации, увеличенное лобовое стекло, а с 1970-го – дисковые тормоза на всех колесах.

На базе «Татра 603» было построено несколько интересных прототипов. В 1961-м автомобиль лег в основу переднеприводного микроавтобуса 603MB, в 1963-м был построен универсал, однако наиболее выигрышно смотрелся созданный в 1967 году автомобиль «Татра 603X» со 120-сильным двигателем и очень элегантным кузовом хэтчбек. Пойди этот автомобиль в серию, и он мог стать бы такой же

культовой европейской машиной 60-х, как «NSU Ro 80» или «Renault 16». Но, увы, обновления модельного ряда «татры» не последовало, и порядком устаревшая 603-я продолжала выпускаться.

К середине 1970-х облик «татры» начал смотреться уже скорее странно, чем интересно, и в 1975-м выпуск этого необычного автомобиля был прекращен. Всего было выпущено не так уж и много этих машин – 20 422 экземпляра. Различить сейчас разные поколения «татр» очень сложно, так как ранние машины поступали на завод и проходили там реновацию. В середине 1950-х этот автомобиль был безусловно одной из самых интересным в Европе.

«Volvo Amazon» (Швеция, 1956–1970)

Название шведской фирмы «Volvo» имеет латинское происхождение и восходит к глаголу, означающему «вращаться, катиться». Фирму основали в 1915 году бизнесмены Ассар Габриэльссон и Густаф Ларсон в качестве филиала компании по выпуску подшипников SKF. Но первый автомобиль был выпущен лишь в апреле 1927 года – это был «Volvo OV 4», также известный в Швеции как «Якоб» (он был собран в день святого Якоба). На протяжении 1930-х и 1940-х компания работала только для внутреннего рынка, собирая прочные и надежные, но не особенно интересные автомобили, которые можно было назвать вариациями на тему американского автопрома. В основном они использовались как правительственные, полицейские автомобили и такси.

Перелом наступил в 1947-м, когда в производство была запущена первая по-настоящему массовая машина «вольво» – седан PV444, внешне напоминавший уменьшенный американский автомобиль с модным в начале 1940-х кузовом лифтбэк. Но хотя эта машина пользовалась большим спросом и с 1955-го даже экспортировалась в США, к середине 1950-х визуально она уже сильно устарела. Поэтому была начата разработка новой модели, в дизайне которой отразились свойственные десятилетию тенденции.

В отличие от предшественника новая «вольво» была трехобъемным седаном среднего размера. Автором машины стал 25-летний дизайнер Яан Вильсгор – по национальности норвежец, уроженец Нью-Йорка. Во время Второй мировой его семья бежала из оккупированной нацистами Норвегии в нейтральную Швецию. К середине 1950-х на счету Вильсгора было уже несколько достижений, в частности дизайн универсала на базе PV444 и концепт-кар «Volvo Philip». Новую модель Вильсгор, по его собственному признанию, делал под впечатлением от американского «Kaiser Henry J», увиденного им в порту Гётеборга; в облике машины заметно и влияние продукции «Chrysler» (модели «New Yorker» и 30 °C). Впрочем, в итоге автомобиль получился стопроцентно европейским по духу и стилю – чопорным, чуть «надутым», удивительным образом, совмещавшим старомодность и

современность. У него было очень выразительное «лицо» – решетка радиатора, разделенная мощным брусом надвое. Вдоль бортов шел широкий молдинг, колеса были украшены белыми накладками, боковые окна визуально были высоко приподняты над общим массивом устремленного вперед кузова. Облик машины мгновенно запоминался, и его было невозможно спутать с кем-то еще.



Модель «Amazon» сделала шведскую марку «Volvo» широко известной

С технической точки зрения новинка во многом была наследницей своего предшественника PV444 (который с конвейера не ушел, а продолжал выпускаться параллельно, с 1958 года – как PV544). Она переняла у старой машины колесную базу и двигатель мощностью 60 л.с. Автомобилю было присвоено имя собственное «Amason» – отсылка к древнегреческим амазонкам. Однако это слово уже было закреплено за немецкой фирмой «Kreidler», и название пришлось

изменить на «Amazon». Под этой маркой машина продавалась только у себя на родине – на экспорт она шла как «Volvo 121».

Прессе машина была представлена в феврале 1956-го, производство началось в августе, а к первым покупателям «Амазон» поступил в феврале 1957-го. Сначала в продаже были доступны красные и черные машины со светло-серой крышей, светло-серые с черной крышей, а с 1958 года темно-синие с серой крышей. С 1961-го двухцветные «Амазоны» перестали выпускаться.

В апреле 1959 года модель «Амазон» вышла на американский рынок. Для него была специально создана версия 122S с двумя карбюраторами, развивавшая мощность 87 л.с. и стоившая 2500 долларов. В том же году автомобиль получил очень важное усовершенствование – отныне он сразу снабжался трехточечными ремнями безопасности (до этого они предлагались в качестве опции). «Амазон» стал первым легковым автомобилем мира, который имел такие ремни в качестве стандартного оборудования. Ремень нового типа был разработан бывшим сотрудником SAAB Нильсом Болином и сменил собой старый ремень безопасности «самолетного» типа с пряжкой на животе. При попадании в аварию на высокой скорости такой ремень мог причинить серьезное увечье. Благодаря новинке, а также общему высокому качеству изготовления, «Амазон» стал первым по-настоящему популярным в мире «вольво». Более 60 % всех произведенных машин отправилось на экспорт. В 1960-х «Амазон» можно было встретить на улицах самых разных стран, в том числе и за «железным занавесом», и слово «вольво» ассоциировалось в те годы именно с ним.

В сентябре 1961-го в производство пошла версия «Coupe», которая, однако, по факту была двухдверной версией седана, а в феврале 1962-го – пятидверный универсал, который на внешних рынках получил индекс 221. Когда в 1966-м прекратилось производство PV544, гамма вариантов «Амазона» была дополнена его упрощенной версией «Favorit», лишенной наружного хрома, некоторых внутренних опций и оснащенной трех-, а не четырехступенчатой коробкой передач.

В 1967 году основной моделью «вольво» стали новые машины серии 140. Однако проверенный временем «Амазон» продолжали выпускать как универсал и в двухдверной версии, более того – машина продолжала совершенствоваться. Самым «прокачанным» вариантом

стала модель 123GT, которая оснащалась такими опциями, как противотуманные фары, зеркала заднего вида на крыльях, специальный спортивный руль.

3 июля 1970 года выпуск машины был прекращен окончательно. В 1961–1970 годах было выпущено 359 916 двухдверных купе, в 1956–1967 годах – 234 208 седанов и в 1962–1969 годах – 73 169 универсалов. Исключительная долговечность и прочность «Амазонов» привели к тому, что и сейчас примерно 300 тысяч этих машин остаются на ходу, из них около 24 тысяч находятся в Швеции.

Судьба Яана Вильсгора сложилась вполне успешно – «Амазон» был его первым, но далеко не последним успешным проектом. Этот дизайнер стал «отцом» практически всех знаменитых моделей шведской фирмы. Ушел из жизни Яан Вильсгор в 2016 году.

«FIAT Nuova 500» (Италия, 1957–1975)

Создание этой модели было в некотором роде парадоксальным. Необходимости в такой машины у фирмы FIAT в общем-то не было, ведь с 1955 года производился исключительно удачный и любимый в народе маленький «Сейченто» – «FIAT 600». Однако буквально два года спустя на рынке дебютировал его «младший брат», получивший название «Nuova 500», то есть «Новая 500», – прямая отсылка к легендарному довоенному «FIAT 500 Topolino», множество из которых еще продолжали бегать по дорогам Италии. Ставя перед компанией задачу по разработке этой машины, Данте Джакоза мотивировал свое решение просто – множеству потенциальных клиентов ФИАТа даже маленький 600-й будет не по карману, однако это не значит, что эти люди не нуждаются в автомобиле.

От «ФИАТ 600» его «младший брат» унаследовал заднемоторную компоновку (сначала руководство фирмы предлагало разместить мотор спереди, но Джакоза настоял на заднем расположении), независимую подвеску всех колес, четырехступенчатую механическую трансмиссию и барабанные тормоза. Крошечный двухцилиндровый двигатель развивал всего 13 л.с. и расходовал всего 4,5 л бензина на 100 км пути. В отличие от «ФИАТ 600», охлаждение двигателя у новинки было воздушным, а не жидкостным, это позволило отказаться от радиатора. Скорость машинки достигала 90 км/ч.

«ФИАТ Нуова 500» был исключительно удобен для эксплуатации в больших городах наподобие Рима или Милана – коротенький, меньше 3 м длины, автомобиль можно было припарковать где угодно. Внутрь помещалось двое взрослых и двое детей: таким образом, была повторена схема «Тополино», который тоже был рассчитан именно на таких пассажиров (600-й был полноценным четырехместным автомобилем). Практически все пространство багажника занимали запасное колесо, бензобак и аккумулятор. Панель приборов содержала всего два датчика – спидометр и датчик уровня топлива, то есть лампочку, которая загоралась, когда в бензобаке оставалось мало бензина. Центральная часть крыши была изготовлена из ткани и

скручивалась в рулон, а двери машины открывались против движения. Стоил автомобиль 457 тысяч лир.

Впервые увидев крохотную машину, члены совета директоров ФИАТа сначала решили, что Джакоза издевается над ними – настолько несерьезным, почти игрушечным выглядел автомобильчик. Но конструктор сумел убедить боссов в своей правоте. Ключевым аргументов стала его легендарная фраза: «Какой бы маленькой ни была машина, все равно она удобнее мотороллера».

Несмотря на то что с 1955-го на итальянском рынке господствовал «Сейченто», представленный на Туринском автосалоне 4 июля 1957-го «Нуова Чинкуэченто» мгновенно завоевал симпатии потребителей, заставив многих из них отказаться от мотороллеров и пересесть на автомобили. Крошечный «ФИАТ-Нуова 500» получился очень симпатичным внешне, его с удовольствием покупала молодежь, домохозяйки, приобретали богатые семьи в качестве второй или третьей машины. В народе машинку ласково звали «Bambino» – «малыш».

Уже с конца 1957 года автомобиль начал совершенствоваться. Он получил опускающиеся боковые стекла вместо сдвижных, солнцезащитный козырек для водителя, двигатель мощностью 15 л.с. Помимо основных версий «Economica» и «Normale» начала выпускаться версия «Sport» с 21-сильным двигателем, которую можно было отличить внешне по красной полосе на кузове.



В Италии 1960-х на дорогах царил крошечный «FIAT Nuova 500»

В 1958 году кузовное ателье «Ghia» начало мелкосерийный выпуск так называемой «пляжной» версии машины под названием «Jolly». У нее были срезаны крыша, двери и боковые стойки, а роль крыши выполнял легкий тент. Такие машины делали до 1965-го.

В 1960 году появился «Nuova 500D» с двигателем мощностью 17 л.с., у которой матерчатая крыша была только над передними сиденьями. В том же году стартовал выпуск двух новых версий – универсала «Giardiniera» и фургона «Furgonico», двигатель у которых был установлен горизонтально.

С 1963 года любители «острой езды» могли приобрести особую спортивную версию «Nuova 500» от компании «Abarth». Мощность их двигателей колебалась от 27 до 38 л.с., а максимальная скорость достигала 115 км/ч. Несмотря на малую мощность, крохотные фиатики

блестяще показали себя в автогонках. Так, в 1958 году в гонке Льеж – Брешиа – Льеж экипажи на «ФИАТ Нуова 500» заняли шесть мест из первой десятки.

Версия 1965 года «Nuova 500F» получила двери, открывающиеся по ходу движения. С 1968 года выпускался «Nuova 500L», оснащенный радиальными шинами, новой панелью приборов, ремнями безопасности, богатой отделкой и хромированными накладками на кузове. Последней версией машины стала «Nuova 500R» с 23-сильным двигателем (1972). Она выпускалась до 1975 года, несмотря на то что на конвейере уже три года стоял ее преемник «FIAT 126».

Лицензию на выпуск успешной модели приобрели две зарубежных фирмы – западногерманский «Neckar» и австрийский «Steyr-Puch». Австрийские машины внешне были неотличимы от итальянских, но снабжались оригинальным двухцилиндровым двигателем конструкции Ферри Порше, который, по общему мнению, работал мягче и четче итальянского.

В 1957–1975 годах было выпущено 3 893 294 автомобилей семейства «Нуова 500». А 4 июля 2007 года, ровно через пятьдесят лет после премьеры «Бамбино», появилась реинкарнация этой легендарной машины. Новый «FIAT 500», чья внешность была аллюзией на классический автомобиль, пользовался оглушительным успехом, а в 2012-м получил свою удлиненную четырехдверную версию 500L, выпускающуюся в Сербии.

«Hindustan Ambassador» (Индия, 1957–2014)

Этот автомобиль попал в число ста великих не из-за каких-то невероятных особенностей его конструкции и не из-за того, что был популярен во всем мире. Но в судьбе одной страны он стал тем не менее знаковым. Речь идет о четырехколесном символе Индии – «Hindustan Ambassador». Эту машину можно увидеть в любом индийском фильме, они до сих пор колесят по дорогам этой страны, выполняя самые разнообразные функции.

Индийская автомобильная компания «Hindustan Motors» была основана в 1942 году, когда Индия еще была британской колонией. Фирма начала выпуск лицензионной копии английской машины «Morris 10» – в Индии она получила марку «Hindustan 10». Это был типично британский довоенный автомобиль весьма консервативного вида. Первой моделью «хиндустана» после обретения Индией независимости в 1948 году стал «Hindustan 14» – версия «Morris» серии MO. В мае 1954-го, после того как на британском конвейере появилась новая модель «Morris Oxford», ее начали выпускать и в Индии – как «Hindustan Landmaster». А в октябре 1956 года было объявлено о выходе нового поколения модели «Oxford». Ей в итоге и суждено было стать уникальным «Амбассадором».

В сущности, «Моррис Оксфорд» образца 1956 года был небольшой вариацией на тему той же модели 1954-го. Ее автором был Александр-Арнольд-Константин Иссигонис, уроженец турецкого города Измир, по национальности грек, с 1923 года живший в Великобритании. Свою карьеру в автобизнесе он начал с должности инженера в фирме «Humber», а в 1936-м перешел в «Morris». Первым крупным успехом Иссигониса как конструктора стал очень популярный «Morris Minor» 1948 года. Главное достижение его жизни, легендарный «Mini», ждало его впереди. А «Morris Oxford» стал своего рода промежуточным этапом между свершениями 40-х и 60-х. Это был небольшой трехобъемный седан с типичной для середины 1950-х внешностью – с округлыми формами понтонного кузова, широко расставленными фарами, «зубастой» хромированной решеткой радиатора. Версия 1956

года отличалась от варианта 1954-го новым капотом, трехспицевым рулевым колесом и иной формой задних крыльев – на них появились зачаточные «плавники». Автомобиль был простым, надежным, симпатичным, но ничем особенным на фоне других британских машин не выделялся.

Производство «Morris Oxford» образца 1956 года началось на заводе в городе Уттарпара, что в штате Западная Бенгалия, летом 1957-го. Машина получила амбициозное название «Ambassador», то есть «Посол». Ничего особенно «дипломатического» в ней не было, а в применении к такой небольшой модели напыщенное название звучало даже смешновато. Тем не менее в Индии автомобиль быстро нашел широчайшее применение во всех сферах жизни, в том числе и в качестве правительственной машины.

Поскольку предыдущие поколения «хиндустанов» сходили со сцены так же быстро, как и их британские прообразы, можно было ожидать, что век «Амбассадора» тоже будет коротким и закончится в 1959-м, когда прекратился выпуск «Morris Oxford». Однако влияние семейства Бирла, владевшей фирмой «Хиндустан», и принятие в 1954 году программы по развитию индийской автомобильной промышленности стали двумя факторами, которые сделали «Амбассадор» одним из самых странных «долгожителей» автомобильного мира. Машин, выпускавшихся долгие годы, история автопрома знает немало, однако все они по мере производства модернизировались, подчас очень заметно. «Амбассадор» же словно законсервировался, проходя лишь через незначительные улучшения. При этом эта модель фактически вытеснила с рынка других конкурентов, обеспечив «хиндустану» большие государственные заказы и объемы продаж на долгие годы.



Четырехколесный символ Индии «Hindustan Ambassador» выпускался 57 лет

Первое поколение модели («Mark I», 1957–1962) ничем не отличалось от «Моррис Оксфорд», если не считать замены в 1959 году двигателя, получившего верхнее расположение клапанов вместо бокового. В январе 1962 года стартовало второе поколение («Mark II», 1962–1975), получившее более современную решетку радиатора, напоминавшую «Mini», и новую приборную панель. Это поколение и стало самым распространенным. «Амбассадоры» покупали в частную собственность, они служили в полиции и других госучреждениях, были любимы индийскими таксистами. На то, что машина визуально старела с каждым годом, особого внимания никто не обращал: главным для потребителей было, что она практична, дешева и проста в обслуживании, что для страны с низкой технической культурой было очень важно.

Тем не менее к 1970-м годам у «Хиндустана» появился мощный конкурент – фирма «Premier», которая выпускала лицензионную копию «FIAT 1100» под названием «Padmini». Эта машина начала

оттягивать на себя молодежный и женский сегменты потребителей, и, учитывая это обстоятельство, «Амбассадор» был осовременен («Mark III», 1975–1979): новая облицовка радиатора, обновленная панель приборов, две версии оформления – «Standard» и «Deluxe» (последняя оснащалась кондиционером). Однако уже в 1979 году появилось четвертое поколение модели («Mark IV», 1979–1990), снова получившее обновленную решетку радиатора. С 1980-го машина предлагалась также с дизельным двигателем мощностью 37 л.с. Это был первый в истории Индии дизельный легковой автомобиль. Наличие экономичного дизеля резко подняло интерес к «хиндустану», несмотря на то что сначала такой вариант был доступен только в версии такси или правительственного автомобиля.

С 1990 года машина носила название «Hindustan Ambassador Nova». Изменения снова заключались в приборной панели, кроме того, автомобиль получил новые тормоза и электрооборудование. Он предлагался с бензиновым 55-сильным двигателем или 37-сильным дизелем. Дополнительно к основному исполнению с 1992 году производилась также модификация «Ambassador 1800 ISZ» с ремнями безопасности в качестве стандартного оборудования и японским двигателем «Isuzu» мощностью 75 л.с. В качестве опции он был доступен и на других версиях машины. С 1998-го вариант 1800 ISZ продавался под названием «Classic».

В 2003 году настала очередь шестого поколения легендарной машины. «Ambassador Grand» можно было отличить не только по решетке радиатора, но и по округлым бамперам, заходящим на боковины кузова. Комплектация машины включала в себя центральный замок, люк в крыше, пластиковую панель приборов, улучшенную подвеску. А уже в 2004-м появилась версия «Avigo», впервые с 1957 года подвергшаяся по-настоящему серьезному рестайлингу. Фары стали овальными и «смотрели» теперь слегка в стороны, изменилась решетка радиатора. Однако внутри машина вызывала аллюзии с самыми первыми поколениями «Амбассадоров». Двухцветные сиденья сочетались с новейшей музыкальной системой «Kenwood» и кондиционером. Впрочем, по-настоящему популярным «Avigo» не стал – он стоил дороже, чем другие версии, а для любителей ностальгии в Индии хватало и оригинальных старых «Амбассадоров».

В апреле 2011 года завершилась целая эпоха в истории этой машины: согласно новым стандартам безопасности был введен запрет на дизельные моторы, ставившиеся на такси «хиндустан», из-за чего эти машины начали выводить из эксплуатации, прежде всего в крупных городах. Запрет сказался на популярности автомобиля – его продажи резко упали: в 2011-м было продано всего 2500 машин. Последней версией стал «Ambassador Encore» 2013 года с новым 48-сильным дизелем.

На протяжении 57 лет выпуска «Амбассадора» на его базе было разработано небольшое семейство коммерческих автомобилей – «Pushpak», «Trekker» и «Porter». В 1993 году была попытка поставлять машину в Великобританию, но спрос на нее оказался невелик, и этот проект был закрыт.

Эпоха «Амбассадора» в Индии прекратилась 24 мая 2014 года – в этот день был собран последний автомобиль. Симпатичный, вызывающий ностальгию по 1950-м «король дорог», как индийские водители называют эту машину, и сейчас можно встретить в Индии на каждом шагу.

«Edsel Pacer» (США, 1957–1959)

История автомобильной марки «Edsel» обычно изучается в школах экономики в качестве одного из наиболее громких провалов в бизнесе. Вместе с тем «Эдсел» является одним из наиболее интересных американских автомобилей конца 1950-х, воплощением стиля тех лет.

К концу десятилетия концерн «Ford» предлагал на рынке широкую гамму легковых автомобилей, выпускавшихся под несколькими брендами – собственно «Ford» (эта марка считалась недорогой), «Mercury» (средний сегмент), «Lincoln» (автомобили люкс-класса) и «Continental» (особо дорогие и роскошные автомобили). В то же время у конкурентов «Форда» в среднеценовом сегменте было представлено больше марок: концерн «General Motors» предлагал автомобили «Pontiac», «Oldsmobile» и «Buick», а концерн «Chrysler» – «Dodge» и «DeSoto». Нехватку «средних» марок и был призван компенсировать новый бренд, получивший название «Edsel» – в честь покойного Эдсела Форда, сына Генри Форда I и отца Генри Форда II, возглавлявшего компанию. Это название было выбрано из шести тысяч вариантов, причем, что интересно, мнения самого Генри Форда II никто не спросил.

В 1955 году началась разработка гаммы автомобилей для нового бренда, причем сразу проектировалась не одна модель, а целая линейка. В ее низу находились модели «Ranger» и «Pacer», снабжавшиеся 8-цилиндровыми двигателями мощностью 303 л.с., потреблявшими 20 л бензина на 100 км. По американским меркам тех лет машины считались небольшими, но по современным меркам они были просто огромными. Они выпускались в кузовах хардтоп-седан, хардтоп-купе и кабриолет. Такими же моторы стояли на универсалах «Roundup», «Villager» и «Bermuda». Седаны «Corsair» и «Citation» обладали еще большей колесной базой и оснащались 345-сильными двигателями и автоматическими коробками передач с переключателями на рулевом колесе. Дополнительными опциями были радиоприемник, кондиционер, ремни безопасности. Дизайн «Эдселов» был типичным для Америки конца 1950-х – обилие массивного хрома, панорамные лобовое и заднее стекла, большие «закрылки»,

двухцветная окраска кузова, четырехфарная система освещения. Как и у каждой фирмы тех лет, у «Эдсела» была своя визуальная «фишка», мгновенно выделявшая машину из множества других, – оформление передней части автомобиля, большая вертикальная решетка радиатора, выполненная в виде хромированного овала.

К старту новой марки руководство «Форда» готовилось весьма серьезно. В подготовку бренда за три года было вложено 200 миллионов долларов. И 4 сентября 1957 года в 1200 дилерских центров «Эдсела» пришло два с половиной миллиона желающих увидеть новый автомобиль. Люди были крайне заинтригованы: даже фотографий будущей машины никто не видел, такой тайной она была окутана. Но результат оказался разочаровывающим. Во-первых, публику не привлек, а скорее оттолкнул облик автомобиля – хромированный овал спереди начали дружно сравнивать с хомутом и сиденьем унитаза. Во-вторых, цены на машину очень сильно варьировались – от 2484 до 3766 долларов в зависимости от модели; это сбивало с толку покупателей, привыкших к четким «ценовым нишам» и не понимавшим, за что именно они платят – за более дорогой «форд» или более дешевый «Меркьюри». В-третьих, заранее сочиненная в рекламных проспектах репутация «Эдсела» как автомобиля высочайшего уровня оказалась сильно подмоченной: первые покупатели засыпали фирму жалобами на плохое качество сборки, неисправности приборов и в особенности на течи в салоне (слово «Edsel» даже начали насмешливо расшифровывать как «Every day something else leaks», то есть «Каждый день течет что-то еще»).



В 1958 году дизайн «Edsel» казался как минимум спорным

Были и другие существенные причины неуспеха «Эдсела». В 1958 году в США начался кризис, продажи автомобилей среднего класса в стране упали на 30 % в сравнении с предыдущими годами, а первые «Эдселы» приходили в автосалоны, как правило, в самых дорогих версиях, призванных продемонстрировать возможности марки. К тому же премьера «Эдсела» пришлась на время, когда на складах его конкурентов еще оставалось множество нераспроданных машин предыдущего модельного года. В итоге покупатели делали выбор в пользу хорошо знакомых машин подешевле, а не дорогой незнакомой марки, к тому же со странным дизайном и сомнительным качеством сборки. За год было продано чуть больше 63 тысяч автомобилей, причем одновременно вдвое упали продажи «фордов» и «Меркьюри» – часть их покупателей «Эдсел» оттянул на себя. Конечно, полным провалом это назвать было нельзя, но создатели марки рассчитывали на вчетверо большие прибыли.

Руководство «Форда» чутко отреагировало на первый неуспех. Все модели 1959 года стали выпускаться на короткой базе, их количество было сокращено. Подвергся изменениям и дизайн: пресловутый

«хомут» был заменен вертикальным щитком, более скромной стала панель приборов, исчезла сложная система переключения передач на рулевом колесе. Наряду с 8-цилиндровыми двигателями стали доступны 6-цилиндровые, мощностью 145–200 л.с. Но марку было уже не спасти: продажи 1959-го были еще хуже, чем в 1958-м.

По злой иронии судьбы самый последний автомобиль «Edsel Comet», запланированный к производству в 1960 году, стал единственным, который пользовался успехом. Это была уже принципиально новая машина со скромным минималистичным дизайном. Но в серию она пошла без обозначения какой-либо марки – просто как «Comet», а в 1962–1964 годах продавалась под маркой «Mercury Comet».

Провал проекта «Edsel» обошелся концерну «Форд» в 350 миллионов долларов (около трех миллиардов в современных ценах). Само слово «Эдсел» в США стало нарицательным для обозначения колоссального фиаско. И тем не менее в истории автомобилестроения эти необычные автомобили остались. Сейчас дизайн «Эдсела» уже не кажется ни смешным, ни странным – он воплощает в себе вычурную «американскую мечту» 1950-х, эпоху огромных автомобилей со сверхмощными двигателями и футуристическим дизайном. Об «Эдселах» мечтают коллекционеры, а на ретро-шоу эти машины приковывают к себе восхищенные взгляды.

«Austin FX4» (Великобритания, 1958–1982)

Это один из наиболее узнаваемых автомобилей мира. Наряду с красными телефонными будками, двухэтажными автобусами-даблдеккерами и «Битлз» черные такси «Austin FX4» являются самыми популярными символами Великобритании XX века. Эти машины можно встретить во множестве художественных фильмов, а в рейтингах таксомоторов они неизменно занимают высокие места, несмотря на то что уже давно не выпускаются.

Фирма «Austin» занималась выпуском такси с 1929 года, причем работала в тесном сотрудничестве с двумя другими компаниями – «Mann & Overton», отвечавшей за проектирование и продажи, и «Carbodies», отвечавшей за производство кузовов. Если до Второй мировой войны такси «остин» моделей FX1 и FX2 были скорее вариациями на тему обычных легковых моделей этой фирмы, то с конца 1940-х в серию был запущен специальный автомобиль-такси модели FX3. Его отличительной особенностью было отсутствие двери рядом с водителем – там размещался багаж, в то время как пассажиры ехали на заднем сиденье.

Век модели FX3 был относительно недолог – ее сняли с производства в 1958-м. И в июле 1958 года на улицы Лондона вышел первый таксомотор модели FX4 (он имел номер VLW 431). От своего предшественника он отличался более современным кузовом: если FX3 был выполнен в стилистике 1930-х, то FX4 – в стилистике 1940-х, с неярко выраженными передними крыльями и выштамповками вместо задних. В целом же концепция машины осталась прежней: пассажиры едут сзади, на просторном кожаном диване, перед которым – большое место для ног и два откидных сиденья-страпонтена. Пространство пассажиров было отделено от места водителя перегородкой, через которую, кстати, в Британии не расплачиваются – деньги за поездку передают уже с улицы, через окно. Багаж размещался рядом с водителем; небольшой багажник сзади занимали в основном запасное колесо и инструменты. Кузов был традиционно высоким – так было задумано, чтобы в такси мог сесть пассажир в шляпе. Передние

дверцы открывались по ходу движения, задние – против хода. Массовый выпуск этой машины развернули в сентябре 1958-го.

Автомобиль имел независимую подвеску передних колес, гидравлические тормоза, снабжался 55-сильным дизельным двигателем объемом 2,2 л (его позаимствовали у джипа «Land Rover») и автоматической коробкой передач «Borg Warner». «Остин FX4» расходовал 10 л топлива на 100 км пути и не был особенно быстрым – 125 км/ч, но для такси скоростные показатели не главные. В 1961-м появилась механическая коробка передач, а в 1962-м – версия с бензиновым двигателем, но особенной популярностью она не пользовалась: основной массив «остинов» оснащался дизелями.

Неприхотливые, простые в обслуживании, прочные FX4 быстро завоевали любовь и водителей, и пассажиров и задержались на конвейере надолго. С ними Великобритания прошла и «свингующие 1960-е», и кризисные 1970-е. Внешне машина не обновлялась, но на определенном этапе подобная стабильность стала выглядеть особенностью модели. Консервативные «черные кебы» считались одной из главных достопримечательностей британской столицы, туристы считали своим долгом проехаться в них хотя бы из любопытства. На какое-то время на британских дорогах пытались появиться конкуренты FX4 – «Winchester Mk III» (1968–1972) или «Metrocab» (1987–2006), но никто из них не смог и близко сравниться по популярности с «остином». Модель FX4 импортировали и в другие страны, где эти такси чаще всего обслуживали крупные отели.



Символ Великобритании – такси «Austin FX4»

В 1982 году «Austin» продал права на выпуск машины своему давнему партнеру – фирме «Carbodies», которая продолжала выпускать автомобиль под маркой LTI («London Taxis International»). В 1989–1997 годах модель носила обозначение «FX4 Fairway». Она отличалась наличием японского дизеля «Nissan» и места для перевоза инвалидного кресла, в соответствии со вступившим в силу в январе 1989 года законом.

В 1997 году фирма начала выпуск новой модели такси TX1 с 80-сильным дизелем «Nissan», но и в ее облике явственно читались очертания привычного «черного кеба», пусть сильно осовремененные и «сглаженные». Дальнейшие поколения этой машины также практически не менялись внешне, причем модель 2007 года TX4 благодаря вертикальной вытянутой решетке радиатора напоминает FX4 больше всех предыдущих. С 2007-го фирма LTI принадлежит китайскому бренду «Geely», который выпускает модель TX4 под маркой «Englon» (сокращение от England и London). Так что

тенденция, заложенная в 1958-м «остином», благополучно сохраняется по сей день.

Всего в 1958–1997 годах было выпущено около 75 тысяч автомобилей такси модели FX4. В Великобритании этот автомобиль до сих пор имеет культовый статус.

«DAF 600 Variomatic» (Нидерланды, 1959–1963)

В 1928 году директор голландского пивоваренного завода «De Valk» из города Эйндховена Арнольд Хюгенс отдал свой автомобиль в ремонт 28-летнему шоферу и одновременно кузнецу по имени Хуберт ван Доорн. Тот настолько хорошо справился с заданием, что по прошествии некоторого времени Хюгенс одолжил ван Доорну средства на основание собственной мастерской. Там начали собирать лестницы, оконные рамы, металлические шкафы, а затем переключились на конные повозки и прицепы для грузовиков, после чего в 1932-м ван Доорн с братом Вимом назвали фирму «Van Doorne's Aanhangwagen Fabriek», то есть «Фабрика прицепов ван Доорн», сокращенно DAF. Первые автомобили фирма, в которой трудилось около трехсот человек, изготовила в 1936 году: тогда ДАФ выпустил военную амфибию MC139, а также несколько кустарных трехосных версий двухосных машин. Но к полноценному автомобильному производству компания приступила только после Второй мировой, в 1949-м. ДАФ довольно быстро сумел наладить производство широкой гаммы капотных и бескапотных грузовиков средней грузоподъемности, а также автобусов. Сильно помогли фирме армейские заказы на джипы и тяжелые вездеходы, а также пожарные автомобили. Название с 1958 года трактовалось как «Van Doorne's Automobiel Fabriek».

Упрочившееся финансовое положение позволило ДАФу задуматься о начале производства собственных легковых машин. Хуберт ван Доорн владел американским «Buick Super 8», оснащенным автоматической коробкой передач «Dynaflow», и мечтал о том, чтобы распространить преимущества такой трансмиссии на дешевые «народные машины». Однако все «автоматы» 1950-х были слишком массивными и дорогими для массового производства. Тогда ван Доорн обратил внимание на разработанную в 1954 году голландским инженером Йоханом ван дер Брюггеном конструкцию бесступенчатой ременной трансмиссии, основанной на приводе мопеда «Zundapp». Она была довольно простой, имела множество плюсов, и именно ее ван Доорн решил использовать на первой легковой модели ДАФ. В

марте 1956-го был готов прототип, 12 февраля 1958-го состоялся дебют на Амстердамском автосалоне, где машина пользовалась огромным успехом – на нее приняли четыре тысячи предварительных заявок. А 23 февраля 1959-го «DAF 600 Variomatic» был запущен в серийное производство.

Внешность «ДАФ 600» была вполне характерна для европейских малолитражек конца 1950-х: круглые фары, простой дизайн, зачаточные «кили» на задних крыльях, полнейший минимализм в салоне. Все новаторство крылось внутри машины. У нее было реечное рулевое управление, независимая подвеска всех колес, но главное – инновационная трансмиссия «Variomatic», состоявшая из двух регулируемых шкивов и одного приводного ремня на каждую полуось заднего моста. Передаточные числа «Вариоматика» менялись в зависимости от оборотов двигателя, так что крутящий момент можно было использовать с наибольшим эффектом. Особенности конструкции позволяли машине, чей двигатель развивал всего 22 л.с., разгоняться очень плавно, без рывков, и достигать скорости 105 км/ч, причем на задней скорости «ДАФ» мог ехать так же быстро. Со светофора маленькие «ДАФы» стартовали так шустро и энергично, что оставляли позади себя куда более мощные машины с «механикой». Равномерная нагрузка на двигатель позволяла экономить горючее. Кроме того, автомобилем было попросту очень легко и удобно управлять: всего две педали, газ и тормоз, и рукоятка, переключавшая режимы движения с заднего на передний. Поэтому «ДАФ 600» рекламировался прежде всего как «женская» машина и в таком качестве быстро завоевал популярность в Европе, где малолитражек с «автоматом» в то время вообще не встречалось. Немалой известности машины способствовал и тот факт, что ей пользовалась первая в Нидерландах женщина-мэр Гертруда Смулдерс-Белиен. Любили «ДАФы» также водители старшего возраста, он был популярен в качестве учебной машины в автошколах, да и просто среди начинающих водителей, которые иногда ставили на машину ограничитель скорости, задавая себе верхнюю планку в 25 км/ч, и получали возможность ездить… вообще без прав.



Голландский «DAF 600» был очень легок в управлении и рекламировался как «женская» машина

Впрочем, потребители довольно быстро разобрались и в минусах «Вариоматика». Машины с такой трансмиссией редко когда проходили больше 150 тысяч км, а бывало и так, что ремни приходилось менять уже после 30-тысячного пробега. Их было сложно буксировать и эксплуатировать с прицепом, они требовали дорогого трансмиссионного масла, а сервисные центры с большой неохотой брались за их ремонт. Наконец, ранние вариаторы попросту было невозможно использовать на автомобилях большой мощности.

Все это, вместе взятое, привело к тому, что спрос на инновационный автомобиль оказался не таким большим, как рассчитывал ван Доорн. Планировалось выпускать 50 тысяч «ДАФов» в год, а в итоге в 1959–1963 годах собрали всего 30 591 автомобиль. Однако компания не собиралась сдаваться и в 1961-м запустила более мощную версию машины с двигателем, развивавшим 30 л.с., и небольшой «пастью» в оформлении передка. Ей присвоили название «DAF 750 Daffodil», что тут же породило шутку – «Daffodil» (в переводе – «цветок нарцисс») начали называть в народе «крокодилом». Более

совершенные в смысле дизайна версии носили названия «DAF 30», 31 и 32, а в 1966–1968 годах начался выпуск новых поколений мини-машин с «Вариоматиком» – «DAF 33», «DAF 44» и «DAF 55». Их кузова оформлял итальянский дизайнер Джованни Микелотти, выглядели машины для 1960-х вполне интересно и прогрессивно, а их продажи приближались к 170 тысячам. Нельзя сказать, конечно, что в Европе 1960-х «ДАФы» были самыми популярными автомобилями, но эта марка звучала громко, а на дорогах разных стран машины под ней встречались достаточно часто.

Последним успехом стал выпускавшийся в 1972–1976 годах «DAF 66», разошедшийся по миру в количестве 146 297 экземпляров. В последние годы его выпуска голландская марка уже фактически была частью шведской: сначала «Volvo» приобрела 33 % акций DAF, а с 1975 года владела 75 %. В дальнейшем развитии голландского бренда шведы заинтересованы не были, и с 1976 года «DAF 66» и новая модель «DAF 77» пошли в продажу уже как «Volvo 66» (выпускалась до 1980 года) и «Volvo 343/345/360» (выпускались до 1991 года). Абсолютно непохожий по дизайну и конструкции на другую продукцию шведской компании «Вольво 343» – это и был последний отголосок легковых «ДАФов». Всего было выпущено около 800 тысяч легковых машин под этой маркой. Для грузовиков она сохранилась и отлично известна до сих пор, хотя в 1996 году и грузовое отделение фирмы утратило независимость, войдя в состав американского концерна PACCAR. Основатель марки, Хуберт ван Доорн, ушел из жизни в 1979 году.

Что касается прав на трансмиссию «Вариоматик», то они в 1995 году перешли к «Bosch». В комплектациях современных двигателей она обозначается буквами CVT – «Continuous Variable Transmission». С годами конструкцию вариатора удалось усовершенствовать (в 1986-м был изобретен вариатор с металлическим ремнем), и сейчас доля автомобилей с такими трансмиссиями составляет примерно 15 % от общего числа. В отличие от первых моделей, современные вариаторы применяются и на мощных машинах, таких как «Nissan Qashqai», «Nissan X-Trail», «Renault Fluence» и «Mitsubishi Outlander». А их прародителем по праву считается маленький голландский «ДАФ» конца 1950-х.

«Maserati 5000GT» (Италия, 1959–1964)

Большая семья Мазерати, в которой было шестеро братьев, была тесно связана с автомобилями: рано умерший Карло был автогонщиком, а Альфиери, Биндо и Эрнесто служили в фирме «Isotta Fraschini». После того как Альфиери Мазерати в 1914 году открыл собственную мастерскую по производству свечей зажигания, в ней начали работать также Биндо и Эрнесто. Но к выпуску собственных машин братья пришли только в середине 1920-х. Причем изначально это были не оригинальные конструкции, а гоночные автомобили, разработанные на базе легковых машин марки «Diatto». Первый «Maserati 26» был создан в 1926 году, оснащен 120-сильным двигателем и развивал скорость 200 км/ч. В том же году Эрнесто Мазерати одержал на нем победу в Болонской гонке. А в сентябре 1929-го на модели V4 был установлен мировой рекорд скорости – 246 км/ч.

В 1932 году в результате неудачной операции скончался 44-летний Альфиери Мазерати. Президентом компании стал Биндо, а техническим «мозгом» фирмы – Эрнесто, который лично проектировал все машины. Они были очень прогрессивными в техническом плане, в частности, именно на «Мазерати» в 1933 году был применен гидроусилитель тормоза. Однако в коммерческом плане дела фирмы шли далеко не блестяще – продавать свои машины братья попросту не умели. В итоге в 1937-м семья Мазерати продала компанию итальянскому магнату Адольфо Орси, получив в своей бывшей фирме места наемных работников. Штаб-квартира «Мазерати» была перенесена из Болоньи в Модену. Новое руководство решительно ориентировало компанию исключительно на выпуск гоночных болидов, однако вскоре грянула Вторая мировая, и под маркой «Maserati» начался выпуск свечей зажигания для армейской техники.

Первый «обыкновенный» автомобиль «Мазерати» представила в 1948 году на Туринском автосалоне – это было спортивное купе A6 с дизайном от ателье «Pininfarina». Однако его производство налажено не было. После победы гоночной модели 4CL в гонке Ниццы братья Мазерати решили уйти от Орси и вернуться в Болонью, где основали

фирму по выпуску гоночных машин OSCA (торговую марку «Мазерати» им использовать было запрещено). А сама компания «Maserati», уже не имевшая отношения к своим основателям, до 1957 года продолжала успешную спортивную карьеру – ее машины выиграли свыше пятидесяти гонок, в том числе соревнования «Формулы-1».



Один из самых редких и дорогих автомобилей мира – «Maserati 5000GT»

В марте 1957 года на Женевском автосалоне мир увидел первый серийный автомобиль марки «Maserati» – 3500GT (буквы GT расшифровывались как «Gran Turismo»), разработанный конструктором Джулио Альфиери. Двухдверное спортивное купе было изготовлено миланской фирмой «Touring». Автомобиль был великолепен внешне – сдержанный и одновременно очень элегантный дизайн, выразительная округлая решетка радиатора с трезубцем – эмблемой «Мазерати». Шестицилиндровый двигатель развивал 220 л.с. С 1960 года машина снабжалась дисковыми тормозами, с 1961-го – системой впрыска топлива (версия 3500GTI), причем мощность двигателя возросла до 235 л.с., а в спортивной версии до 270. До 1964 года было собрано 1983 автомобиля, владельцы которых

принадлежали к элите европейского общества – среди них были князь Монако Ренье III, знаменитый киноактер Альберто Сорди и будущий основатель «Lamborghini» Ферручо Ламборгини.

Однако еще в 1959-м появилась эксклюзивная версия этой модели, которая получила собственное обозначение 5000GT. Она появилась благодаря наличию у фирмы богатого поклонника – шаха Ирана Мохаммеда Реза Пехлеви, который желал приобрести модель 3500GT, но с более мощным двигателем. На счастье шаха, после отказа «Мазерати» от спортивной карьеры на складах фирмы как раз остались неиспользованные 8-цилиндровые двигатели мощностью 350 л.с. от гоночной модели 450S. Этот мотор в дефорсированной до 325 л.с. версии установили на шасси 3500GT, попутно заказав ателье «Touring» оригинальный алюминиевый кузов с моднейшей на тот момент четырехфарной системой освещения. Собранный специально для шаха автомобиль дебютировал на Туринском автосалоне 1959 года и произвел там фурор. Впоследствии построили еще два экземпляра с такими же кузовами: один в 1960-м приобрел бизнесмен из Южно-Африканского Союза Бэзил Рид, а второй в 1965-м был куплен принцем Абдель Меджидом бин Саудом из Саудовской Аравии.

В дальнейшем кузова для «Мазерати 5000GT» в основном строило ателье «Carrozeria Allemano» (22 автомобиля). Другие производители кузовов построили буквально единичные экземпляры: Пьетро Фруа – три машины, «Carrozeria Monterosa» – два, «Pininfarina», «Ghia», «Bertone» и Джованни Микелотти – по одному. Каждый такой кузов был уникальным произведением искусства и делал автомобиль не похожим на другие. Впрочем, модель 5000GT покоряла не только потрясающей внешностью, но и неординарными ходовыми качествами. Несмотря на приличную массу (более полутора тонн), на шоссе «мазерати» выжимал 257 км/ч. Версия 1960 г. с двигателем 340 л.с. и дисковыми тормозами была еще более скоростной – 280 км/ч. На тот момент это был самый быстроходный серийный легковой автомобиль в мире.

В 1961 году на машину была выставлена официальная цена – 17 тысяч долларов (для сравнения: за такие деньги в том году можно было приобрести четыре новых «Cadillac»). Неудивительно, что такую сумму могли выложить только очень состоятельные люди. Покупателями 5000GT кроме иранского шаха стали принц Карим Ага-

хан IV, президент Мексики Адольфо Лопес Матеос, глава FIAT Джованни Аньелли, легендарный британский киноактер Стюарт Грейнджер. Модель 5000GT была постоянным «персонажем» светской хроники, фигурировала на страницах модных журналов, ей восхищались, как и ее владельцами.

Всего в 1959–1964 годах было изготовлено 33 экземпляра «Maserati 5000GT». Он остался в истории как один из самых стильных и мощных спорткаров, шедевр итальянского автомобилестроения, один из наиболее красивых, редких и дорогих автомобилей мира.

«Ford Anglia 105E» (Великобритания, 1959–1967)

В этой статье речь пойдет о самой известной и популярной версии модели «Ford Anglia» – ее четвертом поколении, выпускавшемся в 1959–1967 годах. Но сама по себе история этой модели началась еще в довоенной Великобритании. Именно тогда британский филиал компании «Ford» начал выпуск дешевой двухдверной машины, предназначенной для внутреннего рынка. Фактически это был рестайлинговый вариант модели 1938 года «Ford 7Y». Первое поколение «Форд Энглиа» (именно так по-английски произносится название «Anglia») выпускалось в 1939–1940 и 1945–1948 годах, с перерывом на время военных действий. Четырехдверная версия машины имела собственное название – «Ford Prefect». Всего было выпущено 55 807 экземпляров этой простой, недорогой и в общем ничем не примечательной машины.

В 1949-м вышло второе поколение «Энглиа», которое, несмотря на фейслифтинг, продолжало оставаться крайне консервативным по виду – можно было подумать, что машина выпущена в 1939-м. Тем не менее автомобиль пользовался у небогатых англичан большим успехом и до 1953-го был собран в количестве 103 878 экземпляров. У поклонников этой модели была возможность купить такую машину и позже – с 1953 года она выпускалась в еще более простом и доступном исполнении под названием «Ford Popular». До 1959-го было продано больше 155 тысяч таких машин, в то время имевших репутацию одного из самых доступных автомобилей мира.

Между тем в том же 1953-м на конвейере появилось принципиально новое поколении «Энглиа» – так называемая серия 100E, обладавшая крайне простым, но современным понтонным кузовом. Цена на машину (511 фунтов стерлингов) была очень привлекательной, и этот автомобиль пользовался еще большим успехом, чем предыдущие поколения: за шесть лет был продан 345 841 автомобиль. Версия с кузовом универсал носила название «Ford Escort», более дорогая версия с четырьмя дверьми – «Ford Prefect» (универсал на его базе – «Ford Squire»).

Однако по-настоящему культовый статус в Британии приобрело последнее поколение модели «Anglia» – серия 105E, чье производство началось в 1959 году. К тому времени автомобильная мода шагнула далеко вперед, и «Энглиа» представляла собой попытку угнаться за последними американскими тенденциями. Вместо простых рубленых форм поколения 1953 года она получила растянутый «лягушачий рот», напоминавший внешность «Studebaker Champion» 1954 года, выпученные «глаза»-фары, встроенные в крылья, небольшие «плавники» на задних крыльях и крайне необычный дизайн задней стойки крыши – с обратным наклоном. Такая находка была заимствована у «Lincoln Continental» 1958 года. У версии «Standard» решетка радиатора была узкой, крашенной в цвет кузова, у версии «DeLuxe» – широкой и хромированной, плюс ей полагались молдинги на боковинах.

Несмотря на то что такой американоподобный дизайн стремительно устарел и уже к 1961 году машина выглядела неактуально, симпатичный и нестандартный внешний вид «Энглиа» пришелся британцам по сердцу, и автомобиль пользовался стабильным спросом вплоть до конца выпуска. Этому способствовала и «начинка» машины: она получила новый 4-цилиндровый двигатель мощностью 39 л.с., 4-ступенчатую трансмиссию и электрические «дворники». Скорость составляла 118 км/ч, расход топлива – меньше 7 л на 100 км пути. При этом стоила «Энглиа» очень недорого – 610 фунтов стерлингов.

С 1961 года в серию пошла версия с кузовом универсал «Ford Anglia Estate» и развозной фургончик, получивший собственное имя «Ford Thames». В отличие от предыдущих поколений кузов 105E не получил более дорогой четырехдверной версии «Префект». Зато с 1962 года выпускалась «Ford Super Anglia 123E», которая снабжалась 1198-кубовым двигателем и предлагалась в двухцветной окраске, а некоторые экземпляры окрашивались в голубой и золотистый металлик – такие краски были в те годы в новинку.



«Ford Anglia» широко известна по фильму о Гарри Поттере

Интересную «континентальную» версию машины предложил в 1965 году итальянский дизайнер Джованни Микелотти. Его «Ford Anglia Torino 105E» был собран в количестве 10 007 экземпляров и продавался только в Италии, Бельгии, Нидерландах и Люксембурге. Машина имела более простой и современный дизайн в духе середины 1960-х, однако это, как ни странно, лишило «форд» его уникального шарма – «Энглиа Торино» получилась достаточно безликой.

В 1967 году, когда выпуск модели «Энглиа» прекратился, эта машина выглядела уже настоящим «гостем из прошлого» – дизайн 1950-х воспринимался как позавчерашний день. Но на коммерческом успехе машины это не сказалось: консерватизм и верность традициям для англичан всегда плюс, а не минус. За восемь лет было продано 1 004 737 автомобилей плюс 79 223 экземпляров модели «Super Anglia». Многие из них встречались на дорогах страны еще в 1980-х годах.

Однако всемирную популярность «Энглиа» неожиданно приобрела в ноябре 2002 года, когда вышел на экраны фильм К. Коламбуса «Гарри Поттер и Тайная комната». Одним из «действующих лиц» этого

фильма был волшебный летающий автомобиль – синий «Ford Anglia 105E». В съемках участвовала машина версии «DeLuxe» выпуска 1962 года. В октябре 2005-го эта «Энглиа» была угнана из гаража киностудии неизвестным фанатом Гарри Поттера, но в мае 2006-го обнаружена полицией в одном из британских замков.

Поскольку фильм – экранизация романа Джоан Роулинг, то «Энглиа» действует и там. Однажды писательница объяснила, почему сделала своей «героиней» именно эту модель. Оказалось, что у одного из ее друзей детства Шона Харриса была «Ford Anglia». «Некоторые из самых счастливых воспоминаний о моих юношеских годах отражаются в темноте машины Шона, – вспоминала Роулинг. – Гарри был спасен этой машиной, как и в свое время машина спасла меня от моей скуки…» В настоящее время серия 105E имеет настоящий культовый статус – не только как один из самых популярных британских автомобилей 1960-х, но и как «летающая машина» из Поттерианы.

«Cadillac Series 6200» (США, 1959)

Этот великолепный автомобиль, который и сейчас неизменно вызывает восхищение, олицетворяет собой «классическую» эпоху американского автомобилестроения – конец 1950-х, или расцвет «детройтского барокко». Колоссальные размеры, сверхмощные двигатели, потреблявшие огромное количество горючего, футуристический дизайн, навеянный авиационными и космическими мотивами, – все это характеризовало американские автомобили тех лет. И наиболее выразительным представителем этих тенденций стал «Cadillac» 62-й серии.

История марки «Кадиллак» восходит к августу 1902 года, когда 59-летний (в то время этот возраст считался стариковским) инженер и изобретатель Генри Лиланд сконструировал свой первый автомобиль и дал ему марку «Cadillac» – в честь французского офицера Антуана де ла Мотт-Кадиллака, основавшего город Детройт, столицу американского автомобилестроения. В июле 1909 года фирма была почти за 6 миллионов долларов куплена концерном «General Motors», заняв в нем верхнюю, самую престижную позицию. Автомобили «кадиллак» с самого начала чрезвычайно высоко котировались как в США, так и в мире, пользуясь общим уважением как за уровень комфорта, так и за исключительное качество изготовление и обилие технических новинок. В частности, именно на «кадиллаках» были впервые применены стальная крыша кузова, единая электрическая система, включавшая в себя стартер, зажигание и фары, восьми- и двенадцатицилиндровые двигатели, синхронизированная механическая коробка передач, кондиционер, тройное ударопрочное стекло.

В конце 1950-х за дизайн «кадиллаков», как и остальной продукции «Дженерал Моторз», отвечал уже знакомый нам Харви Эрл – родоначальник «аэрокосмического» стиля, вдохновленного истребителями конца 1940-х. По общепризнанному мнению, впервые этот стиль был применен на «Cadillac» 1948 года, задние крылья которого обрели небольшие «плавники» – аллюзию на американский истребитель P-38 «Lightning». С начала 1950-х элементы этого стиля –

панорамные стекла, козырьки над фарами, бамперы с декоративными деталями в виде турбин – начали использовать практически все американские автопроизводители. С 1955 года все более и более четко начали выделяться хвостовые «кили» на задних крыльях, в 1958-м появилось четырехфарное освещение. Своего пика «аэрокосмический» дизайн достиг в 1959 году, а его наивысшим воплощением, по мнению многих автоисториков, стала так называемая 62-я серия «кадиллака».

Сама по себе 62-я серия существовала в линейке фирмы с 1940 года и считалась самой компактной в семействе «кадиллаков». За двадцать лет на конвейере сменилось уже пять поколений этой серии – 1940–1941, 1942–1947, 1948–1953, 1954–1956 и 1957–1958 годов, – каждое из которых в точности следовало всем тенденциям автомобильной моды, а во многим само формировало ее. Новинка 1959-го модельного года сохранила некоторые находки своего предшественника – сдвоенные фары, покатую крышу и хвостовые «плавники», однако в целом выглядела менее массивной и более стремительной. Кроме того, это был первый год, когда 62-я серия была переименована в 6200, а вариации «Cadillac De Ville» и «Cadillac Eldorado» стали обозначаться как отдельные серии 6300 и 6400, хотя колесная база у всех этих машин оставалась единой.

Автомобиль поражал всем – внешним видом, размерами, техническими характеристиками. Длина «кадиллака» достигала 5,7 м, а ширина – 2 м. Восьмицилиндровый двигатель объемом 6,3 л развивал мощность 325 л.с. с одним карбюратором или 345 – с двумя и расходовал 35 л бензина на 100 км пути. Несмотря на то что машина весила 2,2 т, она разгонялась до 193 км/ч. «Кадиллак» можно было купить с кузовами хардтоп-седан, хардтоп-купе и кабриолет, при этом самая дешевая версия стоила 4892 доллара, а самая дорогая – 5455 (недорогой новый автомобиль в США стоил около полутора тысяч).

Передняя часть машины была оформлена в сдержанно-агрессивном стиле – четыре горизонтально расположенные фары, выстроенные в единую линию с массивной хромированной решеткой радиатора и подкрепленные снизу массивным бампером с габаритными огнями, стилизованными под авиационные турбины. Покатая линия крыши придавала автомобилю легкий и стремительный облик. Однако главной «фишкой» «кадиллака» были огромные хвостовые «плавники», сильно поднятые над покатой линией багажника и

включавшие по два спаренных фонаря-«ракеты». Они создавали иллюзию того, что машина сейчас сорвется с места и, подобно самолету, взмоет в воздух.

Внутренний интерьер «кадиллака» был оформлен в стилистике элегантного минимализма, который набирал популярность в то время. В стандартное оборудование машины входили гидроусилители руля и тормозов, автоматическую коробку передач, стеклоочистители с двумя режимами скоростей, наружные зеркала заднего вида, у кабриолета были также электрические стеклоподъемники.

Дизайн серии 6200 вызвал у американских потребителей различные оценки. Многие восхищались элегантностью и современностью автомобиля, однако хватало и отрицательных отзывов – дизайн Харви Эрла называли и смешным, и безвкусным, и отталкивающим, и бессмысленным. Причин было несколько: «аэрокосмический» дизайн достиг своего пика, и двигаться дальше ему было некуда, американцы попросту «наелись» такими автомобилями до отвала. Кроме того, в 1959 году авторынок США переживал последствия кризиса 1958-го, в ходе которого покупатели впервые обратили массовое внимание на компактные и экономичные импортные автомобили. Огромные «крейсера», поглощавшие по 35 л топлива, занимали ведущее положение на американских дорогах еще 15 лет, но уже на рубеже 1950-х и 1960-х их господство было поставлено под сомнение. Так что «кадиллаки» серии 6200 продавались по американским меркам неважно. За год было куплено 70 736 таких автомобилей – это был самый низкий показатель продаж «кадиллаков» с 1950 года. В это число вошло 37 599 четырехдверных хардтоп-седанов и 11 130 кабриолетов «Convertible».



Пик и начало упадка «аэрокосмического стиля» в дизайне – потрясающий «Cadillac» 1959 года

Поскольку в то время модельный ряд американских фирм обновлялся ежегодно, серия 6200, выпущенная в 1960 году, уже отличалась от предшественника, хотя и немного. Изменения коснулись наиболее раскритикованных элементов дизайна – пулеобразные задние фары были сменены округлыми, уменьшилось количества хрома, а покатую крышу сменила модная плоская, с огромным панорамным задним стеклом. Рестайлинги начала 1960-х сделали машину еще более сдержанной, хотя и не убрали окончательно ее главные черты – острые хвостовые плавники. Тем не менее спрос на автомобили продолжал падать: в 1964-м было продано чуть больше 35 тысяч таких «кадиллаков». Это привело к тому, что в 1965-м серия 6200 была упразднена и переименована в «Cadillac Calais».

Сейчас «кадиллак» 6200-й серии 1959 года считается одним из наиболее стильных и красивых американских автомобилей в истории, великолепным созданием дизайнера Харви Эрла, воплощением «американской мечты» конца 1950-х.

«Mini» (Великобритания, 1959–2000)

С создателем одного из самых успешных автомобилей в истории XX века – британского «Mini» – Алеком Иссигонисом мы уже знакомы по главе про индийский «Hindustan Ambassador». К концу 1950-х конструктор уже был автором одного крупного «хита» – небольшого автомобиля «Morris Minor» (1948–1971), который стал первой в Великобритании машиной, произведенной тиражом более миллиона экземпляров. С 1952-го Иссигонис работал в только что образовавшейся компании «British Motors Corporation», возникшей путем слияния старых уважаемых фирм «Austin» и «Morris». Однако созданию своего величайшего автомобиля Иссигонис был обязан политике, точнее, Суэцкому кризису 1956–1957 годов, после которого резко осложнилась ситуация с продажей бензина. Именно она поставила крест на задумке Иссигониса, предлагавшего концерну большой автомобиль «Maxi», средний «Midi» и маленький «Mini». Руководитель BMC Леонард Лорд решительно ограничил фантазию своих сотрудников, призвав их сосредоточиться на создании последнего – экономичного микроавтомобиля, чья длина не превышала бы 3 м, а ширина – 1,2 м (в 1958-м в Британии была введена плата за парковки, так что вопрос компактности был особенно актуален). При этом машина должна была вмещать четырех взрослых пассажиров с багажом, а на новый двигатель конструкторы могли не рассчитывать – только то, что уже было в распоряжении BMC.

Группу из восьми конструкторов возглавил Иссигонис, а его проект получил условное обозначение ADO 15 («Amalgamated Drawing Office project number 15», то есть «Объединённое конструкторское бюро проекта № 15»). Первый набросок конструкции был сделан на бумажной салфетке. Несмотря на то что в то время в Европе была популярной заднемоторная схема малого автомобиля с задним приводом («Volkswagen Kafer», «Renault 4CV», «FIAT 600», «FIAT Nuova 500»), Иссигонис предложил принципиально иное решение – переднее расположение двигателя и привод на передние колеса. Двигатель для машины использовали самый крошечный из тех, что выпускал концерн, – «Austin A» объемом 0,9 л и мощностью 34 л.с.

Его разместили не вдоль, а поперек автомобиля, причем в двигатель была встроена коробка передач. В машине использовалась оригинальная подвеска без пружин, на резиновых конусах. Передний привод дал возможность 80 % длины автомобиля отдать пассажирскому салону, который был оформлен очень просто – на приборной панели лишь необходимый минимум, никаких радиоприемников и прочей необязательной роскоши, окна на дверях – сдвижные. Очень легкая (585 кг) машинка разгонялась до 119 км/ч.

Вскоре Алек Иссигонис уже смог пригласить шефа фирмы Леонарда Лорда на первую пробную поездку. «Мы проехали круг на пределе скорости, – вспоминал Иссигонис, – и я уверен, что сперва он был напуган, но затем просто изумлен тем, как машина ведет себя на дороге. Мы остановились у офиса и, выйдя, он сказал: «Идите и начинайте производство».

При этом, запуская «Мини», корпорация BMC сильно рисковала. Ведь она не отказывалась от производства привычного «Моррис Майнор», и более того, в октябре 1958-го запустила еще одну легковую модель компакт-класса «Austin A40». Интерес покупателя к новинке мог быть сильно поколеблен этими двумя машинами. И тем не менее «Мини» пошел в серию.

Несмотря на то что первый прототип был готов в октябре 1957 года, а описанная выше поездка состоялась в июне 1958-го, выпуск машины стартовал только в мае 1959-го, а купить его можно было начиная с 26 августа. Продажи «Mini» начались единовременно почти в ста странах. Причем изначально машина предлагалась сразу под двумя марками – как «Austin Seven» (он выпускался в Бирмингеме) и как «Morris Mini-Minor» (выпускался в Оксфорде), а на экспорт шла как «Austin/Morris 850». Название «Остин Севен» было дано в честь культового британского автомобиля 1920-х, пользовавшегося успехом во всем мире. Стандартная версия стоила 497 фунтов стерлингов, версия «DeLuxe» – 537 фунтов стерлингов.

В начале эксплуатации выявились недостатки новой машины: у нее сильно перегревался двигатель, а в дождь в салон легко попадала влага. Но, во-первых, заводы-производители быстро справились с этими проблемами, а во-вторых, даже наличие «минусов» не оттолкнуло покупателей, которые мгновенно полюбили малышку «Мини». Автомобильчик был дешев, очень прост в обслуживании,

экономичен, прекрасно приспособлен по габаритам для больших городов, отлично держался на дороге, при этом он был более современным, чем «фольксваген-жук», и более вместительным, чем «ФИАТ Нуова 500». Особенную популярность «Мини» снискал среди модной молодежи, им с удовольствием пользовались и звезды уровня «Битлз». Неудивительно, что уже в 1960 году с конвейера каждую неделю сходило по три тысячи машин. Пик продаж был достигнут в 1963-м, когда было продано больше 134 тысяч «Мини». В 1965-м выпустили миллионный автомобиль, в 1969-м – двухмиллионный.

В 1960-х «Мини» стал одним из самых популярных и доступных легковых автомобилей мира. По лицензии эту машину выпускали в Италии, Испании, Португалии, Бельгии, Чили, Уругвае, Венесуэле, Южной Африке, Мальте и Югославии. Особенно качественными были испанские «Authi Mini» и итальянские «Innocenti Mini», выпускавшиеся в 1968–1975 годах. Единственными крупными странами, которые «Мини» так и не удалось завоевать, были США и СССР. В Америку их импорт был запрещен в 1968 году из-за несоответствия американским стандартам безопасности, а за «железный занавес» машина попасть попросту не могла.



Крохотный «Mini» стал одним из наиболее влиятельных автомобилей XX века

Машина быстро получила ряд модификаций, которые тоже пользовались большим спросом. С 1960 года выпускались универсалы «Morris Mini Traveller/ Austin Mini Countryman», а также небольшие фургоны и пикапы грузоподъемностью 250 кг. С 12 октября 1961 года автомобиль выпускался под еще двумя марками – «Riley Elf» и «Wolseley Hornet». Это был тот же «Мини», только выполненный в виде маленького трехобъемного седана с выступающим багажником, задними крыльями, вертикальной решеткой радиатора и богатым оформлением салона. При этом «Хорнет» отличался от «Эльфа» только эмблемами, приборной панелью, заканчивавшейся на середине салона, отсутствием коврового покрытия, хромированного рычага переключения передач и ценой – 672 фунта стерлингов за «Хорнет» и 694 фунта за «Эльф».

В том же 1961 году появилась спортивная версия машинки, получившая обозначение «Mini Cooper». Ее автором стал владелец фирмы «Cooper Cars» Джон Купер, который с трудом уговорил Алека Иссигониса разрешить ему поэкспериментировать над автомобилем. Иссигонис отговаривался тем, что «Мини» «создавался для людей, а не для гонок», но в конце концов согласился на уговоры. В итоге на «Мини» установили двигатель мощностью 55 л.с., два карбюратора и передние дисковые тормоза. Цена на машину поднялась до 569 фунтов стерлингов, но спрос оказался очень большим, в особенности после того, как «Мини Куперы» прославились на весь мир благодаря участию в гонках. Особенно ярко они проявили себя в ралли Монте-Карло, где в 1964, 1965 и 1967 годах занимали первое место, а в 1966-м – первые три. С 1963 года выпускалась еще более мощная спортивная версия «Mini Cooper S» с двигателем 75 л.с., развивавшая скорость 159 км/ч и стоившая 695 фунтов стерлингов. «Мини Куперы» славились не только скоростью, но и идеальной управляемостью – благодаря переднему приводу они отлично держали дорогу, а благодаря маленьким размерам легко вписывались в любой поворот.

В 1964-м корпорация BMC попыталась привить англичанам моду также на открытую «пляжную» версию «Мини» – легкий автомобильчик без дверей и крыши под названием «Moke». Однако в Британии они не пользовались спросом – все-таки лето в стране слишком короткое и холодное. Зато в США, Австралии, на Карибских и Сейшельских островах машину приняли на ура. После того как выпуск «Mini Moke» в 1968-м был свернут на его родине, его еще долго выпускали по лицензии в Австралии и Португалии.

В 1967 году появилась еще одна, «шуточная», версия машины – «Mini Metro». Это был двухместный открытый «коротыш» без дверей, внешне напоминавший до предела сплющенный спереди и сзади «Мини». Тем не менее самые мощные его варианты могли разгоняться до 140 км/ч. Всего было построено около двухсот таких машинок, получивших популярность среди любителей пляжного отдыха.

В 1967 году «Мини» прошел через первый рестайлинг – машина получила обновленную решетку радиатора, после чего стала обозначаться как «Mark II». А уже через два года производители решили еще существеннее обновить облик автомобиля. К тому времени BMC уже стал концерном «British Leyland»; фирма

прекратила ненужную межвидовую конкуренцию и наконец перестала делить одну и ту же машину между четырьмя брендами. Выпуск «снобистских» «Райли Эльф» и «Уолсли Хорнет» остановили, а «Остин Севен» и «Моррис Мини-Майнор» отныне несли единую марку – «Мини». Дизайнер Рой Хейнс разработал для новинки горизонтальную решетку радиатора со встроенными в нее круглыми фарами, что придало машине более «континентальный» облик, сделав ее похожей на итальянский «Autobianchi A112». Этот автомобиль, чья длина увеличилась на 12 см, получил название «Mini Clubman». Одновременно две версии универсалов были заменены на единый «Mini Clubman Estate», а спортивный «Мини Купер С» – на «Мини 1275 GT». «Старый», классический «Мини» остался на конвейере в качестве более дешевого варианта своего преемника. Однако в итоге именно этот «устаревший» вариант с легкостью победил рестайлинговый «Клабмен». Хотя нельзя сказать, что новый вариант дизайна не был никем оценен – машина пользовалась успехом, и немалым, – но в 1980 году «Mini Clubman» был снят с производства, а вот выпуск «Мини» образца 1967-го по-прежнему продолжался.

В октябре 1980-го «British Leyland» запустил в серию еще одну малую легковую модель, призванную сменить «Мини», – «Austin Mini Metro», который впоследствии выпускался также под марками «Metro», «Rover», «MG» и «Morris». Однако и эта вполне современная и успешная машина, продержавшаяся на конвейере до 1998 года, так и не побила рекорд «Мини». Уже сильно устаревший к тому времени ветеран продолжал пользоваться стабильным спросом и воспринимался как необходимая принадлежность британских дорог. Учитывая любовь к автомобилю и его культовый статус, сопоставимый с немецким «фольксвагеном-жуком» и французским «Ситроеном 2CV», руководство фирмы продлевало его выпуск. В 1986 году свет увидел пятимиллионный «Мини». В том же году компания «British Leyland» была переименована в «Rover Group», а с 1990 года машина получила марку «Rover».

К тому времени на конвейере осталась единственная версия «Мини» – «Ровер Мини Купер» с двигателем мощностью 60 л.с. (с 1992 года он снабжался системой впрыска топлива). Внешне машина повторяла облик «Мини» 1967 года, получая чаще всего яркую, нестандартную окраску с двумя белыми полосами на капоте или

крышей в цвета флага Великобритании. Поскольку в 1990-х стандарты восприятия автомобиля изменились, теперь «Мини» казался уже не практичным компакт-каром, а излишне тесным, примитивным и несерьезным. Тем не менее желающим выделиться из толпы молодым людям такой автомобиль по-прежнему был интересен, тем более что стоили поздние «Мини» вовсе не дешево и выглядели как своего рода причуда богатого человека.

В 1992 году была выпущена тысяча «Rover Mini British Open Classic» со складывающейся частью крыши, а в 1993–1996 годах – триста кабриолетов. Время от времени выпускались эксклюзивные партии машин для фанатов марки, например серия из двухсот машин «40» к 40-летию «Мини» (1999).

С 1994-го компания «Rover Group» входила в состав немецкого концерна BMW, который активно работал над заменой старой модели. В частности, в 1997-м на ралли Монте-Карло был представлен прототип ACV30. В 2000 году было объявлено, что в новое тысячелетие марка «Rover» войдет уже без «Мини», в связи с чем появились так называемые «Final Edition» – «Последние выпуски». 4 октября 2000 года последний «Мини» под номером 5 387 862 сошел с конвейера в Бирмингеме, завершив целую эпоху в истории британского и мирового автопрома. Последний автомобиль этой марки, как и самый первый, занял место в Британском автомобильном музее в Гейдоне.

Объемы выпуска этих автомобилей были очень внушительными. Помимо основной модели было произведено 521 494 фургона «Моррис Мини Вэн», 275 583 «Мини Клабмен», 197 606 «Мини Клабмен Эстейт», 135 000 «Мини Купер/Купер С», 110 673 «Мини 1275 GT», 108 000 «Остин Мини Кантримен», 99 000 «Моррис Мини Трэвеллер» и 58 179 «Моррис Мини Пикап». Кроме того, в 1961–1969 годах было выпущено 30 912 «Райли Эльф» и 28 455 «Уолсли Хорнет». Поэтому классических «Мини» сохранилось очень много, в особенности поздних лет выпуска, 1980-х и 1990-х.

В 2001 году марка «Mini» была возрождена концерном BMW. С тех пор вышло уже три поколения новых автомобилей: 2001–2006, 2006–2013 и с 2013-го по настоящее время. Дизайн новых «Мини» является аллюзией на классический автомобиль, однако название этой машине подходит слабо – современные «Мини» вовсе не являются

миниатюрными городскими автомобильчиками, предназначенными для небогатых, вынужденных экономить бензин людей. Это довольно крупные, мощные машины спортивного типа, с агрессивным внешним видом и внушительными техническими характеристиками.

Малыш «Мини» неоднократно признавался одним из самых влиятельных автомобилей XX века (в 1999 году он занял в этом списке второе место, уступив только «Ford T»). Он стал прародителем целого класса сверхкомпактных «городских автомобилей» и до сих пор нередко встречается на дорогах. В мире существуют многочисленные фан-клубы этой модели.

«Chevrolet Corvair» (США, 1960–1964)

Еще в 1957 году такой автомобиль в США был попросту немыслим. На американском рынке почти безраздельно царили гигантские дорожные «крейсера» с двигателями поистине танковой мощности и такой же прожорливости. В силу низких цен на топливо такие нюансы никого не волновали вплоть до 1958-го, когда Америка вступила в свой первый послевоенный кризис. И хотя его удалось быстро преодолеть, именно тогда в отношении больших автомобилей наступил некий психологический перелом. Если не все, то по крайней мере значительная часть американцев задумалась об экономии – и начала отказываться от детройтских гигантов в пользу небольших европейских (а чуть позже – и японских) машин. Кроме того, к концу десятилетия накопилась усталость от казавшегося вечным «аэрокосмического» стиля – огромных «плавников» на задних крыльях, обилия хрома и прочих «излишеств». Эстетика грядущих 1960-х была совсем иной – простые геометрические формы, минималистичный декор, функциональность и рационализм во всем.

Одной из первых ласточек этой новой эпохи стал «Chevrolet Corvair», представленный публике 2 октября 1959-го. Этот автомобиль никогда не появился бы на свет, если бы не главный инженер «Шевроле» Эд Коул. Он разрабатывал проект компактной машины втайне от своих боссов – якобы для австралийской фирмы «Holden». И хотя глава «General Motors» Харлоу Кертис в экстаз от самодеятельности подчиненного не пришел, Коул смог убедить его в том, что ставка на небольшой автомобиль сыграет.

Выглядела машина ошеломляюще свежо – в ее лаконичном дизайне, разработанном Недом Никелсом, не было ни малейших примет недавнего «аэрокосмического» прошлого, хотя она и сохраняла моднейшие на тот момент четырехфарную систему освещения и панорамное заднее стекло. По дизайну «Шевроле Корвэйр» был гораздо прогрессивнее своих главных «компактных» конкурентов – «Studebaker Lark» и «AMC Rambler American». Кроме того, двигатель у автомобиля был расположен сзади. Такая схема часто встречалась в Европе на машинах малого класса, но среди больших автомобилей она,

за немногими исключениями типа «Tatra», распространена не была, тем более редко она встречалась в Америке – на память приходил разве что печально памятный «Tucker 48». Шестицилиндровый мотор объемом 2,3 л, развивавший смешные по американским меркам 80 л.с., разгонял машину до 161 км/ч. Кроме того, нехарактерным для продукции «General Motors» был несущий кузов. Для США «Шевроле Корвэйр» считался компактным – всего 4,5 м в длину, хотя для Европы он был, конечно, среднеразмерным (например, длина советской «Волги» ГАЗ-24 – 4,7 м).

Словом, машина была выполнена скорее в европейских традициях, перенесенных на американскую почву. Не случайно его дизайн был воспринят в Европе с большим интересом, и в 1960-х там появилось сразу несколько моделей, вдохновленных «Корвэйром», – западногерманский «NSU Prinz», итальянский «FIAT 1300», английский «Hillman Imp», советский ЗАЗ-966 «Запорожец». Напрямую они, конечно, не копировали «американца», но четко следовали его визуальным решениям.

Базовая версия машины называлась «Corvair 500», улучшенная – «Corvair Deluxe 700», спортивная – «Corvair Monza 900». За 1974 доллара можно было приобрести стандартную машину. Улучшенная предлагалась с более богатой отделкой, молдингом вдоль кузова и хромированными окнами, спортивная – с раздельными передними сиденьями. В качестве опций можно было заказать форсированный до 95 л.с. двигатель, автоматическую КПП «Powerglide» и радиоприемник.

С начала производства «Chevrolet Corvair» можно было купить в виде четырехдверного седана и двухдверного «Club Coupe». С 1961 года фирма предлагала также пятидверный универсал «Lakewood», производство которого было возможным благодаря небольшим размерам расположенного сзади двигателя. В том же году «Шевроле» запустил широкую гамму утилитарных машин под общим названием «Corvair 95» – фургон «Corvan», микроавтобус «Greenbrier Sportswagon», пикапы «Loadside» и «Rampside». Однако они фактически представляли собой самостоятельные модели на базе «Корвэйра» и внешне напоминали его только отдаленно.



Репутацию интересного «Chevrolet Corvair» погубила направленная против него книга

Выпуская новаторский по конструкции и дизайну «Корвэйр» на рынок, «General Motors» в каком-то смысле шла на риск: как именно воспринимут небольшую, непривычно выглядящую, да к тому же заднемоторную машину потребители, не знал никто. Но расчет оказался верным: публика действительно устала от автомобилей из прошлого и ждала автомобиля из будущего. Влиятельный журнал «Motor Trend» по результатам опроса читателей даже признал «Корвэйр» «автомобилем 1960 года». Однако затем внимание публики переключилось на «компакт» конкурента, «Ford Falcon», и продажи «Корвэйра» начали снижаться. Устойчивым оставался спрос лишь на спортивную версию «Монца 900». Поэтому в 1963 году интерес к ней решили подогреть с помощью «еще более спортивной» «Corvair Monza Spyder», которую можно было купить с кузовами купе и кабриолет. Это был первый в США серийный автомобиль с турбонаддувом 150-сильного двигателя.

Однако знаменитым и своего рода эпохальным «Шевроле Корвэйр» сделало не это обстоятельство, а вышедшая в 1965 году книга юриста и общественного деятеля Ральфа Нейдера «Опасен на любой

скорости». Первая же глава этой книги под названием «The sporty Corvair» утверждала, что «Корвэйры» обладают опасной особенностью – часто входят в занос и опрокидываются на высоких скоростях. Но главное – Нейдер обвинял руководство «General Motors» в том, что об этой проблеме оно знало с самого начала и тем не менее выпустило небезопасный автомобиль в продажу.

Насколько справедливым было это обвинение? У «Корвэйра» действительно имелся крупный недостаток: его пружинная независимая подвеска «Quadri Flex» не способствовала четкому распределению массы по осям машины, а поперечный стабилизатор на «шевроле» устанавливать не стали, решив, что это слишком дорого обойдется. Однако к опрокидыванию машина все же была склонна не более многих ее «ровесников». Многое зависело от качества покрышек и дороги, мастерства водителя, выбранного скоростного режима. Но в 1965-м эти нюансы никого не заинтересовали: удар Нейдер рассчитал точно, и люди, еще вчера с удовольствием покупавшие «Корвэйры», начали шарахаться от них, как от чумных.

Руководство «General Motors» ответило автору крайне неуклюже – оно… наняло частных сыщиков, чтобы те следили за Нейдером и скомпрометировали его. Но автор книги быстро раскрыл слежку, обнародовал этот факт и подал на GM в суд за вторжение в частную жизнь. Процесс был выигран, Нейдер получил 425 тысяч долларов компенсации, а репутация «Корвэйра» была загублена окончательно: если в 1965-м было продано 247 тысяч машин, то два года спустя – вчетверо меньше, а четыре года спустя – в 41 раз меньше.

Печальный юмор ситуации состоял в том, что в своей книге Нейдер писал о машинах выпуска 1960–1963 годов. А с 1965-го, когда книга «Опасен на любой скорости» стала бестселлером, на конвейере стояло второе поколение «Корвэйра», на которых стабилизаторы уже входили в комплект, а задняя подвеска была значительно усилена. К тому же когда в 1971 году Национальное управление безопасности на транспорте США устроило специальный тест, в котором сравнило ходовые качества «Chevrolet Corvair» выпуска 1963 и 1967 годов, а также его аналогов, то неожиданно выяснилось, что автомобиль вовсе не склонен к внезапной потере устойчивости во время скоростной езды, а управляется примерно так же хорошо, как и конкуренты.

Тем не менее книга Ральфа Нейдера имела далекоидущие и, в общем, правильные последствия в автомобильной индустрии. По следам развернувшейся в обществе дискуссии в 1967 году в США были введены федеральные стандарты безопасности на транспорте, которые сделали обязательными ремни безопасности, панели приборов, обитые мягкими тканями, запретили блестящую внутреннюю отделку и травмоопасные внешние детали. Забота о безопасности водителей, пассажиров и пешеходов стала восприниматься как естественная и необходимая часть автомобильного бизнеса. И во многом это стало возможно именно благодаря ситуации с «Корвэйром».

В производстве автомобиль оставался до 1969 года. Всего было выпущено 1 835 170 машин. Сейчас «Шевроле Корвэйр» оценивается большинством автомобильных историков как весьма нестандартный, а во многих отношениях и выдающийся автомобиль, чья репутация была погублена сложившимися обстоятельствами.

«Jaguar E-Type» (Великобритания, 1961–1974)

«Самый красивый спорткар XX века», «прекраснейший автомобиль, когда-либо сделанный руками человека», «самый сексуальный автомобиль мира» – эти эпитеты относятся к «Jaguar E-Type», удивительным образом сочетавшему в себе превосходные качестве спорткара, внешнее изящество и невысокую цену. Целиком отвечавший моде 1960-х и вместе с тем «вневременной», этот автомобиль и сейчас привлекает восхищенные взгляды.

История британской фирмы «Jaguar» началась в 1920-х годах, когда Уильям Лайонс и Уильям Уолмсли основали в небольшом портовом городе Блэкпуле компанию «Swallow Sidecars», производившую боковые коляски для мотоциклов. Со временем фирма переключилась на производство эксклюзивных кузовов на базе «Austin Seven». Они пользовались настолько хорошим спросом, что фирма перебазировалась в Ковентри, заключила соглашение с компанией «Standard» о поставках шасси и, в 1931 году переименовавшись в SS (сокращение от «Standard-Swallow»), дебютировала собственными легковыми моделями SS1 и SS2. Это были очень качественные, технически прогрессивные и красивые спортивные машины, сразу вызвавшие большой интерес. В 1935-м в фирму пришел выдающийся инженер Уильям Хейнс, который фактически и выстроил остающийся с тех пор неизменным имидж марки – высококлассные, по-британски консервативные скоростные автомобили. Название «Jaguar» впервые было использовано в качестве названия модели 1936 года «SS Jaguar 100». Это было связано с тем, что своей эмблемой фирма сделала фигурку застывшего в прыжке ягуара, которую придумал художник Фредерик Кросби. Во время представления новинки собравшихся на презентации гостей попросили угадать цену машины. По общему мнению, она должна была стоить больше 600 фунтов стерлингов, в то время как в реальности за нее просили 395.

Во время Второй мировой фирма производила коляски для армейских мотоциклов, а ее специалисты Уильям Хейнс, Уолтер Хассан, Клод Бэйли и Гарри Уислэйк усиленно работали над

созданием нового двигателя, что позволило бы компании из кузовного производства стать полноценной автофирмой. Сам проект двигателя обозначили буквой X, а опытные экземпляры получали название A, B, C и так далее по алфавиту. Удовлетворил конструкторов только одиннадцатый вариант – на букву K. Так появился легендарный двигатель XK, который выпускался до 1992 года и дал название нескольким послевоенным машинам.

Еще до конца войны, 23 марта 1945 года, фирма и ее продукция получили официальное название «Jaguar», так как буквы SS ассоциировались у всех с нацизмом. Ориентируясь прежде всего на огромный и богатый рынок США, «Ягуар» подготовил роскошную легковую модель «Mark VII», а с помощью легкого и стремительного кабриолета XK120 завоевал всемирную славу изготовителей стильных и мощных спорткаров. Одной из особенностей тогдашних «ягуаров» была их невысокая стоимость по сравнению с конкурентами – так, XK120 стоил всего 998 фунтов стерлингов. На протяжении 1950-х фирма успешно наращивала темпы производства. В ночь на 12 февраля 1957-го «Ягуар» пережил большую трагедию – пожар, вспыхнувший на заводе в Браунс-Лейн, уничтожил практически все запасы готовых машин и кузовные элементы еще не построенных. Это был самый крупный пожар за всю историю автомобилестроения. Но, несмотря на ущерб в три миллиона фунтов стерлингов, «Ягуар» уже через две недели смог вернуться к выпуску машин. В 1960 году фирма расширилась, приобретя компанию «Daimler».



«Jaguar E-Type» привлекал не только красотой и ходовыми качествами, но и относительно небольшой ценой

С начала 1950-х команда «Ягуара» более чем успешно выступала в автомобильных гонках. Разработанный на базе XK120 гоночный «Jaguar C-Type», построенный в 53 экземплярах, сенсационно победил в гонке Ле Ман 1951 года, обогнав таких признанных фаворитов, как «Talbot», «Ferrari» и «Cunningham». В 1953-м «ягуары» заняли в этой гонке уже первое, второе и четвертое места – такой успех был достигнут благодаря новым дисковым тормозам, которые позволяли британским экипажам начинать торможение много позже соперников. С этим триумфом гонщиков поздравляла лично королева Елизавета II. Развивая успех, в 1954-м фирма построила «D-Type» – специальную гоночную модель, чей сверхлегкий кузов яйцевидной формы был изготовлен из сплава алюминия и магния. В том году экипаж машины, несмотря на достигнутую скорость 278 км/ч, уступил «Ferrari» 1 минуту 45 секунд, но в гонке 1955-го стал первым, выиграв у команды «Mercedes-Benz».

Именно построенный в 71 экземпляре гоночный «Ягуар Ди-Тайп» лег в основу следующей модели, уже предназначенной для широкого производства, – «И-Тайп». Автором его кузова, как и двух предыдущих моделей, был дизайнер Малколм Сойер, в годы Второй мировой конструировавший самолеты. Сначала было построено два прототипа, получившие условные названия E1A и E2A; сохранился только второй, в 2008-м проданный на аукционе за 4 957 000 долларов. Серийный «E-Type» значительно отличался от них: он получил 6-цилиндровый двигатель мощностью 295 л.с., разгонявший машину до 242 км/ч, независимую подвеску всех колес, спицованные колеса и элегантный стальной кузов, почти половина длины которого приходилась на капот с встроенными фарами. Предлагались версия с кузовами родстер «Open Two Seater» и купе «Fixed Head». Оба автомобиля по-своему очень красивы, но, как показало будущее, большим спросом пользовались все же открытые «ягуары».

Дебют новинки состоялся на Женевском автосалоне 15 марта 1961-го, а вскоре автомобиль дебютировал в Нью-Йорке (на американском рынке он продавался как «Jaguar XKE»). В Великобритании продажи начались только в сентябре. Машина пользовалась ошеломляющим успехом – как благодаря впечатляющему внешнему виду и техническим характеристикам, так и благодаря низкой для автомобиля такого типа цене: в Великобритании купе можно было приобрести за 1568 фунтов стерлингов, а родстер в США – за 5595 долларов, притом что «Ferrari» стоили вдвое, а «Aston Martin» втрое дороже. Небольшая цена привела к тому, что за «И-Тайпом» сразу выстроилась огромная очередь, в которой стояли в том числе многочисленные звезды шоу-бизнеса и политики. Две трети «ягуаров» уходили на экспорт, главным образом в Америку.

Машина выпускалась тремя сериями. В 1964 году «И-Тайп» получил двигатель увеличенного объема, синхронизированную коробку передач, улучшенные тормоза, сиденья и панель приборов; как дополнительная опция устанавливалась автоматическая коробка передач «Borg Warner». С 1966 года была доступна третья версия машины – удлиненное купе «Fixe Head 2 + 2», в котором были установлен задний ряд сидений.

В октябре 1967-го в связи с ужесточением норм автомобильной безопасности в США автомобиль получил открытые фары, большие

задние фонари, регулируемые спинки сидений с подголовниками, увеличенную решетку радиатора, а двигатель на американских версиях был дефорсирован до 245 л.с. Но сильнее всех изменилась третья серия, запущенная в марте 1971 года: новый 12-цилиндровый двигатель, развивавший 272 л.с. (в американской версии – 314), увеличенная колея, четыре выхлопных трубы, усилитель руля как стандартное оборудование. Теперь можно было купить только родстер и купе 2 + 2, знаменитые спицованные колеса «ягуара» ставились лишь на заказ, а стандартными стали колеса со штампованными дисками. Ценители модели воспринимали эти перемены неодобрительно, считая, что внешне «каждая последующая серия хуже предыдущей».

Эксплуатация выявила множество недостатков «ягуара». В него было крайне неудобно садиться, машина была тесной, а купе – еще и с плохой вентиляцией кузова. И тем не менее до 1974 года «Jaguar E-Type» оставался настоящей «иконой» для любителей красивых и стильных спортивных автомобилей. И выпуск его прекратился не потому, что машина устарела, а из-за очередного ужесточения американских правил безопасности движения. С 14 сентября 1974 года «И-Тайп» не производился, но официально об этом объявили только в феврале следующего года, когда были распроданы последние машины.

В 1961–1968 годах было выпущено 38 419 автомобилей 1-й серии, в 1968–1971—18 809 машин 2-й серии и в 1971–1975 – 15 287 машин 3-й серии. Среди коллекционеров наибольшим спросом пользуются ранние «Ягуары И-Тайп» – цена на такие автомобили в хорошем состоянии может достигать 500 тысяч долларов.

Интересное продолжение получила история «Jaguar E-Type» в 2018 году, когда компания «Jaguar Land Rover» представила электромобиль «E-Type Zero» мощностью 300 л.с. Внешне машина неотличима от оригинала, единственным отличием являются светодиодные фары и современная «начинка» салона.

«Renault 4» (Франция, 1961–1994)

Разработка этой поистине легендарной машины, пришедшей на смену «Renault 4CV», началась в 1952 году. Заднемоторная компоновка, опробованная на «катр шво», не устраивала как многих потребителей, так и руководство «Рено», считавшее, что небогатым покупателям нужно предоставить «автомобиль, похожий на джинсы» – такой же удобный, практичный и «неубиваемый» с годами. Эту нишу отчасти уже закрывал «Citroen 2CV», но, чтобы обойти главного конкурента, на «Рено» решили разработать куда более необходимый в хозяйстве кузов, который сочетал бы достоинства седана, универсала и фургона. Чтобы полезное пространство машины стало максимально большим, использовали передний привод – впервые в истории фирмы. Но в целом «Рено 4» был построен, в сущности, по архаичной схеме 1930-х годов, когда рама и кузов автомобиля существовали сами по себе, а не представляли единое целое.

В 1956-м проект новинки получил условное обозначение 350 – цена на машину не должна была превышать 350 тысяч франков. Было построено 14 опытных экземпляров, сильно отличавшихся друг от друга и прошедших всесторонние дорожные испытания в разных странах мира. Сначала у машины должно было быть имя собственное, «Renault Domino», но потом сочли, что рифмующееся сочетание «Рено Домино» будет вызывать иронию, и остановились на цифровом обозначении «Renault R4», которое должно было отсылать к привычной уже модели «4CV».

Дебют машины состоялся на Парижском автосалоне 6 октября 1961 года. На публику новый маленький «рено» произвел, скажем так, странное впечатление. Это был не то седан с дополнительным отсеком сзади, не то сильно укороченный универсал с очень простым, чтобы не сказать – простецким дизайном, «грустной» решеткой радиатора и странно зауженными задними дверями. За округлые формы машину тут же окрестили «мыльницей», а за высокий «рост» – «чемоданом». Однако насмешки не помешали отличным продажам. Круг покупателей машины оказался очень широким – пенсионеры, студенты, фермеры, многодетные семьи, мелкие бизнесмены. С самого

начала «четверка» завоевала общую любовь за неприхотливость, отличные ходовые качества, но главное – за вместительность кузова и очень низкую цену. Причем фирма предлагала еще более дешевый вариант «Рено R4», имевший отдельное обозначение «Рено R3» (внешне его можно было легко отличить по отсутствию третьего бокового окна) – он стоил на 40 франков дешевле, чем самая недорогая версия «Ситроен 2CV». Но в 1963-м выпуск «Рено R3» прекратили из-за низкого спроса, и с тех пор на конвейере стоял только «Рено R4» (в 1965-м буква R в индексе исчезла, осталась только цифра).



На протяжении десятилетий «Renault 4» был самым популярным автомобилем Франции

Время от времени машина проходила через внешние обновления, которые позволяют четко датировать «Рено 4» разных лет выпуска визуально. С 1967 года в серию пошла версия «4L» (по-французски произносится «Катрэлль»), получившая алюминиевую решетку радиатора и хромированный бампер. С 1974-го решетка радиатора стала пластиковой, черного цвета, а с 1978-го – металлической,

решетчатой (версия GTL). Эти изменения освежали вид машины, хотя общий вид ее кузова за все время выпуска оставался неизменным.

По французской традиции на базе легковой модели строилась широкая гамма утилитарных машин. С 1961 года в серию пошел фургон «4 Fourgonnette» грузоподъемностью 300 кг, причем с 1964-го он оснащался боковыми стеклами и задним рядом сидений. С 1963 года можно было купить полноприводный «Renault 4 4x4 Sinpair». С 1968-го выпускался кабриолет «Plein Air», у которого не было не только крыши, но и дверей. Однако популярностью эта версия не пользовалась, и после выпуска 600 машин их производство было свернуто.

Зато классическая «четверка» пользовалась любовью не только во Франции, но и во всем мире. На неказистый внешний вид машины внимания никто не обращал, ее ценили за дешевизну и практичность. Во множестве стран было развернуто ее лицензионное производство. Так, в Колумбии «Рено 4» выпускали в 1970–1992 годах, в Австралии – в 1962–1966, в Ирландии – в 1962–1984, в Югославии – в 1973–1992, в Португалии – в 1964–1989. В Италии сборка «Рено 4» шла не где-нибудь, а на заводе «Alfa Romeo». В разных странах машина имела разнообразные народные прозвища: в Африке – «roho» («дух»), в Испании – «catro latas» («четыре жестянки»), в Португалии – «quatro L» («четыре Л»), в Югославии – «catrca» и «cetvorka», в Финляндии – «tipparellu» («капля топлива»).

К 1968 году руководство «Рено» начало задумываться о смене «четверки», и в октябре этого года в серию был запущен «Renault 6» – сильно осовремененный вариант «Рено 4» с новомодным кузовом хэтчбек, призванный составить конкуренцию «Citroen Ami» и «Citroen Dyane». Машина получилась интересной и вполне удачной, она выпускалась до 1980 года. Но полностью вытеснить предшественника так и не смогла: «четверка» благополучно пережила преемника и продавалась не хуже, чем пошедший в серию с 1972-го «супермини» «Renault 5». Проекты следующих сменщиков «Рено 4» даже не дожили до конвейера, так что полноценного преемника у этого уникального автомобиля так и не случилось. В 1980-х и 1990-х он воспринимался во Франции как национальное достояние, выпускались его многочисленные эксклюзивные исполнения, предназначавшиеся

прежде всего для молодежной аудитории и зарубежным поклонникам модели.

История «Рено 4» завершилась 3 декабря 1992 года. Всего было выпущено 8 126 200 автомобилей. Однако в Словении и Марокко сборка машин продолжалась еще два года, до 21 декабря 1994-го. Поэтому общее количество «Рено 4» увеличилось до 8 135 424 экземпляров. В истории он остался как самый популярный французский автомобиль вообще. На ходу сохранилось очень много таких машин, особенно в Южной Америке и странах бывшей Югославии.

«Trabant 601» (ГДР, 1963–1990)

В 1949 году на карте Европы появились два немецких государства – Федеративная Республика Германия со столицей в Бонне и Германская Демократическая Республика со столицей в Берлине. Обе эти страны активно развивали автомобилестроение. Однако если западногерманские марки «Mercedes-Benz», BMW, «Audi», «Opel», «Volkswagen», «Borgward», «Glas», NSU и многие другие имели мировую известность, то восточногерманские бренды были известны главным образом в странах социалистического лагеря.

Генеалогия марки «Trabant» восходила к популярным довоенным автомобилям DKW. Когда после Второй мировой войны автомобильные заводы «Horch» и «Audi», оказавшиеся в советской зоне оккупации, были объединены в концерн «Industieverband Fahrzeugbau» (сокращенно IFA), там началось производство легкового автомобиля IFA F8 – модернизированной версии старого DKW F8. Единственным крупным отличием от довоенной машины стал кузов, изготовленный не из фанеры, а из дуропласта. В 1955-м эту модель сменила на конвейере малолитражка AWZ P70 «Zwickau», которая фактически представляла собой шасси F8 с абсолютно новым по дизайну деревянным кузовом, обшитым пластиком (из пластика изготавливали даже бампер). Было выпущено более 36 тысяч таких машин. Однако P70 оставался достаточно сложным в производстве, а его себестоимость была слишком высока, чтобы сделать машину по-настоящему массовой. Поэтому 8 ноября 1957 года ее сменила новая модель, получившая марку «Trabant» – в переводе с немецкого «Спутник» (в честь первого искусственного спутника Земли, запущенного в октябре).

Компоновка машины во многом напоминала классические DKW начала 1930-х – расположенный поперек двухтактный двухцилиндровый двигатель объемом 0,6 л, развивавший 26 л.с. и разгонявший машину до 113 км/ч, простейшая подвеска. Однако кузовной каркас был стальным и оклеивался поверх штампованными панелями, изготовленными из дуропласта. Благодаря этому машина

весила всего 620 кг и практически не ржавела. Весьма современным было также легкое и точное реечное рулевое управление.

Первая модель «Трабанта», P50, выпускалась с 1957 по 1962 год (131 440 машин). Это был симпатичный маленький автомобильчик с округлыми формами кузова, традиционными для середины 1950-х. В 1962–1963 годах выпускался переходный «Trabant 600». Однако всемирную известность приобрело следующее поколение машины – «Trabant 601», пошедший в серию в 1963-м. Он получил куда более современный дизайн в духе 1960-х с большим лобовым стеклом, прямым капотом и симпатичной «улыбкой» решетки радиатора. Единственным наследием 50-х остались вертикальные задние фонари на остро «заточенных» задних крыльях. Но в целом внешность автомобиля была весьма запоминающейся и интересной, а мощность двигателя вовсе не выглядела по меркам тех лет смехотворной – примерно такие же моторы стояли на французском «Renault 4», итальянском «FIAT 600», британском «Mini».

Машина предлагалась в трех кузовах – двухдверный седан, двухдверный универсал (с 1965 года) и открытый вариант без дверей «Trabant Tramp», создававшийся для армии, но поступавший и в свободную продажу. В основном машина окрашивалась в палевый цвет, версия «Luxe» могла получать цветную крышу, а также противотуманные фары. В ГДР «Траби» стал самым дешевым автомобилем – в розницу он стоил 5202 марок, меньше, чем все прочие автомобили, отечественные и импортные. Из-за этого спрос на «Трабант» превышал предложение в сорок (!) раз. Завод в Цвиккау не справлялся с многочисленными заказами на машину, и желающим купить ее приходилось ждать своей очереди не менее десяти лет. Можно было, конечно, приобрести и подержанный «Траби», но за них просили уже вдвое больше, 10 тысяч марок – столько в ГДР стоили советские «жигули» или югославская «Zastava». В 1960–1980-х именно «Трабанты» составляли основной автомобильный поток на дорогах ГДР, характерное тарахтение их двухтактных моторчиков можно было слышать в Польше, Чехословакии и Венгрии. В небольших объемах машина продавалась и в странах Западной Европы, а также в ЮАР. А вот в СССР ее встретить было невозможно.

Были у «Трабанта» и существенные недостатки. Например, двигатель не только довольно громко тарахтел, но еще и сильно

дымил. Среди приборов отсутствовал индикатор уровня топлива, не было также и крышки бензобака как таковой – чтобы проверить, сколько осталось бензина, нужно было лезть под капот со щупом в руках. Опасным было и соседство бензобака с двигателем. От сильной жары пластиковые панели кузова могли коробиться и трескаться.



Символ ушедшей в историю ГДР – маленький «Trabant 601»

На протяжении 1960-х «Трабант 601» выглядел на мировом рынке вполне конкурентоспособным, однако затем начал устаревать и в 1980-х воспринимался уже как полная архаика. Попытку спасти машину предприняли уже под занавес существования ГДР, в 1988 году, – тогда на «Траби» начали устанавливать новую переднюю подвеску и 4-цилиндровые 1,1-литровые двигатели от «Volkswagen Polo», чьи нормы выброса углекислого газа были вчетверо ниже, чем у старого двухтактного мотора. «Trabant 1.1» внешне можно было отличить от предшественника по иной решетке радиатора – стильной черно-белой «строчке». Именно такие машины начали попадать в СССР – как

правило, их привозили в конце 1980-х отслужившие в Западной группе войск советские военнослужащие. Но, как и следовало ожидать, «Трабант» стал достоянием истории вместе с породившей его страной: с включением ГДР в состав ФРГ в октябре 1990 года выпуск морально и технически устаревшей машины был прекращен.

Тем не менее в начале XXI века в Германии «Трабант» сохраняет свой культовый статус – правда, уже в качестве своеобразного символа социалистического прошлого. Машине посвящен отдельный магазин в центре Берлина, на Унтер-ден-Линден, ее миниатюрные копии являются одними из самых популярных сувениров, «Трабанты» используют в рекламных и туристических целях. Отдельные оригиналы продолжают ездить на «Траби» и в качестве повседневной машины.

В 1963–1988 годах было произведено 2 818 547 «Трабантов 601», а в 1988–1990 – 39 474 «Трабанта 1.1».

«Aston Martin DB 5» (Великобритания, 1963–1965)

Это самая известная модель британской марки «Aston Martin». Наибольшую славу она приобрела как «автомобиль Джеймса Бонда» из фильма «Goldfinger». Но и сам по себе, без Бонда, DB 5 остался бы в истории автомобилестроения как один из наиболее впечатляющих спорткаров 1960-х.

Марка «Aston Martin» возникла в 1915 году, но фирма-производитель появилась раньше на два года: Лайонел Мартин и Роберт Бэмфорд изначально назвали кампанию своими фамилиями. Модель «Астон Мартин» получила название в честь холма Астон Клинтон в графстве Бэкингемшир, на котором Лайонел Мартин одержал победу в гонках. Но вплоть до 1940-х годов «Астон Мартин» оставалась типичной для Великобритании маленькой фирмой по производству высококлассных автомобилей спортивного типа – не слишком известной и не слишком успешной в коммерческом смысле. В 1946-м компания была выставлена на продажу за символическую сумму 30 тысяч фунтов стерлингов.

К счастью для «Aston Martin», ее покупатель был давним поклонником ее продукции. Бизнесмен Дэвид Браун, которому в 1946-м исполнилось сорок два, никогда не имел отношения к выпуску автомобилей – его компания производила трансмиссии для танков. Но, увидев в «Таймс» объявление о продаже «Астон Мартин», Браун не раздумывая приобрел фирму. На протяжении первой половины 1950-х он создал своеобразный небольшой концерн: купил также фирму «Lagonda» и кузовной завод «Tickford». На этом предприятии развернулось производство спортивных машин, получивших обозначение DB («David Brown»). Крупный международный успех пришел в 1950 году к модели DB 2, которая с триумфом заявила о себе на гонках в Ле Мане и Себринге. Машины DB 3 и DB 4 пользовались не меньшим успехом.



Скорость и комфорт по-английски – спортивный «Aston Martin DB 5»

Серия DB 5 стала логичным продолжением модели DB 4. Дизайн ее четырехместного кузова был разработан итальянской компанией «Touring» и выполнен по технологии «Superleggera» из магниево-алюминиевого сплава. Передние фары были вмонтированы в крылья, сверху их покрывали колпаки из пластика. Решетка радиатора была выполнена в виде фирменной «акульей улыбки» «Астон Мартина». Итальянское происхождение машины было очень заметным, ее можно было принять по облику за небольшой «Ferrari». Но в начале 1960-х, когда итальянский автодизайн в Европе занимал ведущие позиции, это воспринималось как плюс, а не как минус. В стандартный комплект оснащения входили кожаный салон, огнетушитель, оспицованные колеса, дисковые тормоза, с 1964-го – полностью синхронизированная пятиступенчатая коробка передач. В 1965-м как опция предлагалась автоматическая трансмиссия «Borg Warner».

Одним из главных достижений модели DB 5 был рядный 6-цилиндровый двигатель – он был изготовлен из алюминия, оснащен двумя карбюраторами и развивал мощность 282 л.с. Ранее этот мотор

по настоянию Дэвида Брауна был установлен на эксклюзивном седане «Lagonda Rapid» (1961–1964), собранном в количестве 55 экземпляров. Автомобиль разгонялся до скорости 240 км/ч, притом что был на 200 кг тяжелее DB 4.

Машину можно было приобрести также с открытым кузовом кабриолет «Convertible». В 1965-м она была переименована в «Volante». Тогда же появилась форсированная версия «Vantage», чей двигатель с тремя карбюраторами развивал уже 325 л.с., а максимальная скорость доходила до 260 км/ч. Это делало машину одним из самых быстрых серийных автомобилей мира.

С начала своего выпуска «Aston Martin DB 5» рекламировался исключительно как автомобиль для богатых и знаменитых: закрытую версию можно было купить за 4175 фунтов стерлингов, кабриолет – за 4490. Цена на машину на американском рынке достигала 12 тысяч долларов, в то время как новый «Cadillac» можно было приобрести за 5 тысяч. Пик известности модели пришелся на 1964 год, когда вышел в прокат фильм о Джеймсе Бонде «Goldfinger». Интересно, что в романе Яна Флеминга, написанном семью годами ранее, агент 007 ездил на «Aston Martin DB 3», но в фильме решили прорекламировать новую модель. Обычную машину специалисты по киноэффектам превратили в настоящий суперкар: бондовский DB 5 мог на ходу менять номера, за передними крыльями скрывались пулеметы, в крышке багажника имелся пуленепробиваемый щиток, перед машиной преследователей разбрасывались шипы, он мог таранить другие машины с помощью выдвигавшихся перед бамперами клыков. Пассажирское кресло могло катапультироваться. Для съемок было изготовлено два таких автомобиля, а в 1966-м – еще два, уже для рекламных туров. Всего машины снялись в пяти фильмах «Бондианы» и сейчас считаются самыми известными автомобилями агента секретной службы Ее Величества. В 2010 году один из «джеймсбондовских» «Астон Мартинов» ушел с аукциона за 2 600 000 фунтов стерлингов.

Последней по времени вариацией на тему DB 5 стал так называемый охотничий универсал «Radford Shooting Break», который Дэвид Браун заказал лично для себя у кузовной фирмы «Harold Redford» – чтобы в машине можно было перевозить собак, палатку, ружья и клюшки для гольфа. Получившийся в итоге автомобиль был настолько элегантным,

что еще одиннадцать владельцев «Астон Мартинов» в частном порядке переоборудовали свои машины таким же образом.

Поскольку все «Астон Мартины» в полном смысле слова являлись произведениями искусства ручной работы, было собрано очень немного таких автомобилей: 833 купе, 123 кабриолета, 65 купе «Vantage», 12 универсалов и 4 автомобиля серии «James Bond Edition». Каждая такая машина является мечтой коллекционера.

Что же касается Дэвида Брауна, то создатель современного имиджа фирмы «Aston Martin» продал свое любимое детище в 1972 году. Ушел из жизни талантливый предприниматель в 1993-м, в возрасте 89 лет.

«Mercedes-Benz W100» (ФРГ, 1963–1981)

К началу 1960-х годов западногерманский концерн «Mercedes-Benz» подошел, полностью «реабилитировавшись» в глазах многочисленных поклонников в разных странах. Ореол «нацистского» прошлого фирмы был полностью заслонен высочайшей репутацией, которую завоевали послевоенные «мерседесы» – от гоночного купе «Крыло чайки» до представительской серии W186. В начале десятилетия боссы фирмы начали разработку нового флагмана, который заменил бы на конвейере великолепный, но уже порядком устаревший «Аденауэр». Возглавил работы по созданию нового лимузина уже весьма немолодой (родился в 1898 году) конструктор Фриц Наллингер, работавший в «Daimler» еще с 1922-го. В ходе подготовки было построено 12 прототипов.

Кузов автомобиля было решено выполнить в оригинальной манере, мало свойственной «мерседесам» начала 1960-х. Если такие западногерманские фирмы, как BMW, «Opel», «Volkswagen», NSU, предлагали покупателям «европейские» по стилистике машины, то «Mercedes-Benz» в своей серии кузовов W111 откровенно следовал американской моде на козырьки над фарами и острые задние крылья. Причем в самой Америке эти тенденции были неактуальны с 1960 года, а серия W111 была запущена весной 1961-го. Вместе с тем «Мерседес», следуя своим традициям солидности и выдержанности, избегал в своих моделях явной вычурности и крикливости, свойственной американским производителям. Но в кузове W100 фирма решила быть более самостоятельной: дизайн был простым, строгим, сдержанным и по-европейски благородным. Естественно, машина сохранила фирменную мерседесовскую решетку радиатора – вертикальную с горизонтальными хромированными полосами.

Конструкция флагманского «мерседеса» была во многом новаторской. Кузов огромного автомобиля решили сделать несущим, подвеску – пневматической, что обеспечило машине несравнимую ни с чем плавность движения. Восьмицилиндровый двигатель развивал 250 л.с., благодаря чему «мерседес-бенц» разгонялся до 205 км/ч – такой скорости достигали тогда разве что спорткары. Автомобиль оснащался автоматической коробкой передач, гидроусилителем руля,

кондиционером. Оригинальная электросистема объединяла привод стеклоподъемников, дверей, сидений, люка в крыше, перегородки между водителем и пассажирами и крышки багажника.

Машина получила внутризаводское обозначение W100 и индекс 600, под которым и пошла в серию в августе 1963 года. Премьера лимузина состоялась в сентябре на Франкфуртском автосалоне и прошла с оглушительным успехом. Немецкий флагман был единогласно признан образцом красоты, изящества и мощи. Фирма буквально утонула в заказах, которые обрушились на нее со всех концов мира. При этом самый «дешевый» W100 в ФРГ можно было приобрести за 56 500 марок, а в США – за 22 тысячи долларов (стоимость трех «Porsche 911»).

Взыскательные покупатели могли выбрать несколько разнообразных вариантов W100. Четырехдверный седан имел колесную базу 3200 мм и мог дополнительно оснащаться перегородкой между водителем и пассажирами, что автоматически превращало его в короткобазный лимузин. Сам по себе лимузин, имевший название «Mercedes-Benz 600 Pullman», был длиннее – 3900 мм, при этом он мог быть и четырехдверным, и шестидверным. В первом случае второй ряд сидений в машине располагался лицом к третьему ряду, а во втором случае – по ходу движения.

С 1965 года предлагался полуоткрытый вариант машины с редким для второй половины XX века кузовом ландоле. В сущности, это был четырехдверный лимузин, оснащенный убирающейся крышей над задними сиденьями. Кроме того, существовали эксклюзивные вариации на тему автомобиля – купе (1965, два экземпляра, для конструктора машины Фрица Наллингера и для создателя «Крыла чайки» Рудольфа Уленхаута) и седан с прозрачной крышей от фирмы «Chapron» для эксцентричного британского мультимиллионера Нубара Гюльбенкяна (1966).



«Mercedes-Benz 600 Pullman» – воплощение роскоши и изящества

На протяжении 1960–1980-х годов статус автомобиля в мире был исключительно высоким. Им пользовались папа римский, император Японии, короли Бельгии, Швеции, Норвегии, Камбоджи, шах Ирана, президенты Филиппин, Южной Кореи, Гаити, Сенегала, Ирака. Высоко ценили W100 и лидеры стран социалистического лагеря – Леонид Брежнев, Иосип Броз Тито, Николаэ Чаушеску, Мао Цзэдун, Ким Ир Сен, Фидель Кастро, Пол Пот, Энвер Ходжа. Такие «мерседесы» стояли в гаражах Элвиса Пресли, Джона Леннона, Джорджа Харрисона, Хью Хефнера, Коко Шанель, Джека Николсона, Элизабет Тейлор. Поскольку спрос на машину намного превышал предложение, зачастую звездам приходилось годами стоять в очереди на свой W100.

Дизайн флагманского лимузина остался поистине вневременным. С 1963 по 1981 год сменилось четыре поколения мерседесовского S-класса, а 600-й выглядел по-прежнему роскошно и пользовался стабильным спросом среди богатых и знаменитых. За восемнадцать лет с конвейера сошло 2677 экземпляров этого потрясающего автомобиля, в том числе 2187 седанов, 428 лимузинов, 59 ландоле и два купе. Достойных наследников у «мерседес-бенца» серии W100 не

появилось – все последующие флагманы уже не воспринимались как эксклюзивные, предназначенные только для звезд и королей. Этот автомобиль, воплощение стиля и изящества, так и остался уникальным в линейке германского концерна.

«Porsche 911» (ФРГ, 1963–1990)

История этого спортивного автомобиля во многом уникальна. Цифра 911 – не просто обозначение определенной модели конкретной машины, это целая эпоха в мире спорткаров, а для многих ценителей марки – и стиль жизни. «Porsche 911» оставался на конвейере 26 лет, при этом меняясь лишь в мелочах, – принципы конструкции и дизайна этой машины всегда сохранялись неизменными. При этом он пользовался стабильной популярностью у всех поколений водителей. Более того, 911-я модель сохраняется в производстве и поныне, причем восьмое поколение этой модели, как и предыдущие, является прямой аллюзией на самое первое, классическое.

Западногерманская фирма «Порше» приобрела всемирную славу в 1950-х благодаря единственной модели – сконструированному Фердинандом (Ферри) Порше-младшим заднемоторному спортивному автомобилю 356, который в свою очередь опирался на идеи «фольксвагена-жука» Фердинанда Порше-старшего. По мере производства 356 из милого автомобильчика, оснащенного слабеньким двигателем, постепенно превратился во вполне серьезный спорткар и пользовался стабильным спросом во всем мире. Однако к концу 1950-х стало понятно, что пора готовить ему замену, и за ее разработку взялся сын Фердинанда Порше-младшего – 24-летний Фердинанд-Александр, которого в семье звали Бутци. В 1959-м он набросал эскиз нового кузова, получившего условное обозначение Т7. Однако главный дизайнер фирмы, легендарный Эрвин Коменда, в свое время создавший кузова «фольксвагена-жука» и «Порше 356», забраковал этот эскиз. По его мнению, время заднемоторных автомобилей уходило в прошлое, и фирме следовало сосредоточиться на подготовке спорткара «обычной» компоновки, с мотором спереди. Окончательный выбор предстояло делать Ферри Порше, и он решительно занял сторону сына – новая машина продолжит линию заднемоторного 356. В 1963-м на Франкфуртском автосалоне можно было впервые увидеть прототип новой модели, который получил обозначение «Porsche 901», а год спустя начался серийный выпуск машины. Но 901-м этому «Порше» не суждено было остаться – после протеста французской

компании «Peugeot», которая зарезервировала за собой все трехзначные цифровые обозначения с нулем посередине, модель переименовали в 911. Впрочем, ее внутризаводским индексом так и осталась цифра 901. С тех пор рыночное обозначение моделей «порше» традиционно отличается от заводского.

Дизайн нового «порше» было трудно назвать новаторским или революционным. Поклонники фирмы уже привыкли к низкому, хищному силуэту модели 356, и 911-я развивала эти традиции. «Сгорбленный», словно прижатый к земле, стремительный автомобиль имел характерный «лупоглазый» вид, скошенные стойки крыши и большую в сравнении с предшественником площадь остекления. Бамперы были прокрашены в цвет кузова, выхлопная труба располагалась под днищем, а не была встроена в бампер, как у 356. В отличие от предшественника автомобиль обладал современной системой вентиляции, а его салон был отделан деревянным шпоном, как и двухспицевый руль. Лаконичная приборная панель содержала пять круглых датчиков, оформленных так же, как и у 356, – сочетанием черного и зеленого цветов.

Если модель 356 имела множество технических «перекличек» с «фольксвагеном-жуком», то 911 в техническом плане был полностью самостоятельным. Он оснащался независимой подвеской и дисковыми тормозами всех колес, легким и точным реечным рулевым управлением, радиальными шинами, пятиступенчатой коробкой передач. Шестицилиндровый 130-сильный двигатель по мощности совпадал с тем, что ставился на модель «Porsche 356 Carrera», но был полностью новым и более простым по конструкции. Автомобиль развивал скорость 211 км/ч, разгоняясь до сотни за 8,3 секунды.

Удачное сочетание продолжения традиций и новаторства сразу же обусловило большой интерес к «Порше 911». Цена на автомобиль была по меркам середины 1960-х очень немалой (в США он продавался за 6500 долларов, что было сопоставимо с ценой «Cadillac»), и потому фирма в 1965 году запустила в производство «Порше 912» в кузове новой машины с 90-сильным 4-цилиндровым двигателем от 356-й модели. Благодаря относительно невысокой цене 912-я модель пользовалась даже большим спросом, чем 911-я, особенно в полицейском исполнении. А в 1966-м появились усиленная версия 911S, оснащавшаяся 160-сильным двигателем, задним

стабилизатором и пятиспицевыми алюминиевыми дисками, и 911 «Targa», у которой панель крыши была сделана съемной, а сам кузов оборудовался прочной стальной дугой. Такой ход был предпринят из-за ужесточения на американском рынке правил безопасности, что привело к полному запрету в США кабриолетов. Название кузова «Тарга», впервые примененное «Порше» и данное в честь итальянской гонки «Targa Florio», в начале 1970-х стало нарицательным для кузовов подобного типа.

В 1967 году купе 911 получило три основные версии – T, L и S, которые отличались уровнем отделки и двигателями (110, 130 и 160 л.с.). С 1968-го версию L переименовали в E, а ее двигатель развивал теперь 140 л.с. Автомобили начали оснащаться новыми радиальными шинами и системой механического впрыска топлива. В 1969-м возросла колесная база, а двигатели основных версий теперь развивали 125, 155 и 180 л.с. (с 1971-го – 130, 167 и 190). В 1974 году был прекращен выпуск так называемого «первого поколения» «Порше 911», хотя сама компания не делит 911-ю модель по годам выпуска. Всего в 1963–1974 годах произвели 81 031 автомобиль.

Изменения, которым подверглась машина, были связаны с очередным ужесточением норм безопасности в США. У 911-х, пошедших в серию в 1974-м модельном году, присутствовали несколько новых визуальных моментов, которые позволяли четко отличить эти машины от предшественников. Сзади начали устанавливать широкую красную панель с названием фирмы, а бамперы в соответствии с американскими правилами были подняты выше и получили накладки из черного пластика. Интерьер также изменился: травмобезопасный руль, ремни безопасности, салон больше не оформлялся металлом и деревянным шпоном, на сиденьях появились подголовники. За дополнительную плату владелец «Порше 911» мог установить кондиционер, сдвижной люк в крыше, магнитолу, обогрев зеркал и электроподъемники, а также полуавтоматическую коробку передач «Sportomatic». Основных версий осталось две – 911 и 911S, которые предлагались с кузовами купе и тарга. Кроме того, в линейке присутствовала особо мощная версия «Carrera», которая выпускалась в двух вариантах – для американского и европейского рынков, а в ограниченном количестве была выпущена 911 «Turbo», двигатель которой развивал 259 л.с. Внутризаводское обозначение этой

серии машин по традиции отличалось от рыночного – «Porsche 930».



Нестареющая легенда – «Porsche 911»

В 1978 году для модели 911 началась своего рода темная полоса. Хотя внешне все обстояло прекрасно, руководство «Porsche» было всерьез озабочено вопросом замены старой машины: в производство запустили модель 924, готовилась к выпуску 928, на которую делалась большая ставка. На этом фоне заднемоторная 911-я казалась уже вчерашним днем, поэтому на рубеже десятилетий эти машины обновлялись по минимуму. И все-таки 911-я выстояла: когда в 1983-м стало понятно, что продажи новых «порше» себя не оправдывают и фирма терпит убытки, было решено вернуться к старой проверенной классике. В 1984-м «Порше 911» получил новые двигатели мощностью 205 (для рынков США, Канады и Японии) и 259 (для остальных рынков) л.с., вернулась версия «Carrera», в новые бамперы встраивались противотуманные фары, а в качестве опций можно было заказать центральный замок, круиз-контроль и автоматически регулируемые сиденья. В дальнейшем на протяжении 1980-х

автомобиль еще не раз совершенствовался, получая многочисленные мелкие обновления, однако его внешний вид практически не менялся.

Выпуск классической 911-й модели прекратился в 1990 году. Всего в 1974–1990 годах было произведено 193 605 экземпляров второго поколения. Однако легенда, которая окутывала этот автомобиль, была настолько сильной и устойчивой, где в «Порше» пошли на беспрецедентный шаг – новые модели, появлявшиеся в 1990-х и 2000-х, во всем отталкивались от наследия 911-й, практически повторяя ее внешне. Более того, рыночное обозначение этих моделей по-прежнему звучало и звучит до сих пор как 911. А вот внутризаводские индексы легко позволяют отличать эти новые машины друг от друга. Это «Порше 964» (1989–1997), «Порше 993» (1994–1998), «Порше 996» (1997–2006), «Порше 997» (2004–2012), «Порше 991» (2011–2019) и «Порше 992» (с 2019 года). Таким образом, сейчас выпускается уже восьмое поколение легендарного автомобиля. Его автор, Фердинанд-Александр Порше, ушел из жизни в апреле 2012 года, в возрасте 76 лет.

«Hillman Imp» (Великобритания, 1963–1976)

Забытая ныне британская марка «Hillman» была основана в 1907 году немолодым бизнесменом Уильямом Хиллмэном, который за тридцать лет сделал состояние на производстве велосипедов. Вложив крупные средства в возведение автомобильного завода в городе Ковентри, он пригласил на должность главного инженера француза Луи Коталена, и первый автомобиль фирмы носил сдвоенную марку «Hillman-Coatalen». Однако в 1909-м между партнерами произошла размолвка (точнее, Хиллмэн не дал согласия на брак своей дочери с Коталеном), и с 1910 года автомобили несли уже марку «Hillman». Сам Уильям Хиллмэн ушел из жизни в 1921 году, передав фирму двум своим зятьям, Джону Блэку и Спенсеру Уилксу.

На протяжении 1910–1930-х годов «Hillman» выпускал довольно широкую гамму высококачественных легковых автомобилей, среди которых были как относительно недорогие (14HP), так и эксклюзивные (20HP, оснащавшийся вентилятором на потолке, сейфом и прикуривателем). С 1928 года контрольным пакетом акций «Hillman» владели два ее дилера, Уильям и Реджинальд Рутсы, которые сначала объединили фирму с компанией «Humber», а в 1931 году создали «Roots Group», позже добавив в ее состав марки «Sunbeam» и «Singer». Их продукция пользовалась в Великобритании примерно одинаковым по уровню спросом, а со временем была унифицирована, то есть машины одной марки представляли собой более дорогие версии модели, выпущенной под другим брендом.

В 1932 году появился самый популярный автомобиль марки «Hillman» – «Minx», который в нескольких поколениях производился до 1967-го, а также выпускался по лицензии в Японии под маркой «Isuzu». В послевоенное время машины «Хиллмэн» по-прежнему основывались на разработках довоенных лет и даже в консервативной Великобритании имели репутацию старомодных. Однако руководство «Roots Group», будучи серьезно обеспокоено сокрушительным успехом «Mini», а также последствиями Суэцкого кризиса 1956–1957 годов, после которого бензин в Великобритании был лимитирован, а

продажи больших машин упали, решило выйти на рынок с небольшим экономичным автомобилем, который привлек бы внимание молодежи. Так в 1963 году появился «Imp» (в переводе – «чертёнок»), который действительно выглядел на фоне предыдущей продукции фирмы ошеломляюще свежо.

Разработкой машины, которая сначала имела кодовое название «APEX», ведали инженер Тим Фрай и успешный автогонщик Майкл Паркс, выступавший в «Формуле-1» (работа над «Импом» стала последним проектом Паркса для «Roots Group» – в следующем году он перешел в «Ferrari»). Фрай и Паркс были друзьями, и проект «Имп» был их инициативой, получившей поддержку у руководства. Правда, первые прототипы, получившие прозвище «Slug» («слизень»), не удовлетворили начальство, но затем дело пошло на лад. Будущий автомобиль прошел серьезные испытания в разных климатических условиях – от Норвегии до Восточной Африки. Название «Imp» изначально принадлежало судовому двигателю, выпущенному компанией «Ailsa Craig Ltd», но в 1962-м новые владельцы этой компании уступили название в собственность «Roots Group», причем в качестве гонорара выступил новый автомобиль «Humber Super Snipe».

Своеобразный стиль «Hillman Imp» был разработан дизайнером Бобом Соуартом под влиянием внешности американского «Chevrolet Corvair» 1959 года. Машина получила симпатичное «лицо» с небольшим декоративным украшением и низкосидящий двухдверный кузов с огромной площадью остекления. Для производства машины был специально построен новый завод в шотландском городе Линвуде. 2 мая 1963 года герцог Эдинбургский торжественно открыл этот завод, и в тот же день состоялся дебют новой машины. На одном из первых серебристых «Импов» герцог отправился с завода в аэропорт Глазго.

Несмотря на то что «Хиллмэн Имп» замышлялся как конкурент «Мини», общего у этих машин не было ничего. «Имп» получился на 50 см длиннее, на 10 см шире и на полсантиметра выше «Мини» и весил на сто с лишним килограммов больше. Если «Мини» был переднеприводным, а двигатель у него размещался спереди, то у «Импа» и привод, и расположение двигателя были задними. К тому же мощность двигателя «Импа» была несколько больше – 42 л.с. против 34 у «Мини». Впервые в британской автомобильной промышленности

у автомобильного мотора блок цилиндров, головка и картер отливались из алюминия. Чтобы обеспечить низкий центр тяжести и хорошее сцепление с дорогой, двигатель установили под углом 45 градусов. Четырехступенчатая коробка передач была полностью синхронизирована. Легкий (698 кг) автомобиль разгонялся до 120 км/ч. Машину можно было купить в базовой комплектации за 508 фунтов стерлингов и в версии «DeLuxe» за 532 фунта, то есть по цене он примерно соответствовал «Мини» и был дешевле, чем «Ford Anglia».

Несмотря на то что заднемоторная компоновка в середине 1960-х уже не считалась настолько перспективной, как десятилетие назад, для «Импа» это обернулось скорее благом, так как при небольших размерах машина получилась чрезвычайно просторной. Заднее сиденье складывалось, позволяя получить обширную площадку для багажа, а заднее стекло открывалось вверх, так что водитель мог через него погрузить багаж прямо в салон. Кроме того, и передний багажник «Импа» был очень вместительным для его класса. Салон «Импа» в традиции 1960-х был минималистичным, но по сравнению с конкурентами приборная панель была очень «говорящей»: там были представлены датчики температуры охлаждающей жидкости, напряжения и давления масла.



Заднемоторный «Hillman Imp» был попыткой противостоять успеху «Mini»

Пресса и публика приняли новую симпатичную машину, рекламировавшуюся прежде всего как «женскую», с интересом. В 1963 году было продано 33 тысячи машин, в 1964-м – 50 142. Репутацию «Импа» укрепляли его спортивные успехи: гонщицы Розмари Смит и Тини Льюис заняли на нем первое и второе места в голландской гонке «Tulip Rally». Однако достаточно быстро выявились и недостатки, связанные с плохим охлаждением двигателя, и в 1965 году продажи снизились до отметки 42 663. Создатели автомобиля отреагировали оперативно, и недочеты были в целом устранены на втором поколении машины, увидевшем свет уже в 1965 году. «Mark II» отличался наличием пневматической дроссельной заслонки, улучшенной передней подвеской и новым водяным насосом. Внешне машину можно было отличить по надписи «Mark II» на дверцах.

Кроме того, «Roots Group» пыталась завоевывать новые сегменты рынка, повторяя прием «Мини», выпускавшегося под разными марками. Так, в 1964 году начался выпуск люксового варианта

машины под брендом «Singer Chamois», а в 1966-м появился «Sunbeam Imp Sport» с двумя карбюраторами. Кроме того, быстро появились модификации автомобиля – «Super Imp» с фальшрешеткой радиатора, молдингами и велюровым салоном, фургон «Commer Imp», двухдверное купе «Imp Californian» (он же «Sunbeam Stiletto/Singer Chamois Coupe») и трехдверный универсал, которому присвоили традиционную для универсалов «Хиллмэна» отдельную марку «Husky».

Тем не менее исправить уже подпорченное отношение общественности к маленькому «Хиллмэну» уже не удалось. Машина продолжала продаваться, часто встречалась на улицах, поставлялась и на экспорт (как «Sunbeam Imp»), но до запланированных 100 тысяч в год продажам не удалось подняться ни разу. О конкуренции с «Мини» можно было забыть.

Еще в 1964 году руководство «Roots Group» начало переговоры с американским концерном «Chrysler», который был заинтересован в выходе на европейский рынок. В июне этого года американцы купили треть акций «Рутс Груп», а в 1967-м приобрели и оставшиеся акции. Для английской компании, убытки которой уже превышали 10 миллионов фунтов стерлингов, вхождение в состав «Chrysler Europe» было настоящим спасением. Марку «Hillman» сохранили, и, более того, американцы по-прежнему верили в будущее «Импа», потому что как раз в 1967-м запустили в серию купе «Californian». В 1968-м салон и приборная доска «Импа» были обновлены, осовременили и остальную линейку фирмы – на смену безнадежно устаревшей модели «Minx» пришел принципиально новый автомобиль среднего класса «Hillman Hunter» (для Европы – «Sunbeam Hunter»), а в 1970-м начался выпуск первого европейского «мускул-кара» «Hilllman Avenger». Эти машины имели неплохую репутацию в Великобритании и континентальной Европе, а «Хиллмэн Хантер» так и вовсе оказался долгожителем – его лицензионная копия под маркой «Paykan» производилась в Иране с 1967 по 2005 год и до сих пор является наиболее распространенным и популярным иранским автомобилем.

В Великобритании же бренд «Hillman» прекратил свое существование в 1976 году. Вплоть до этого года «Имп», практически не менявшийся с 1968-го, стоял на конвейере, причем помимо Великобритании его сборка велась в Австралии, Коста-Рике,

Ирландии, Мальте, Малайзии, ЮАР, Португалии, Новой Зеландии, Уругвае, Венесуэле и на Филиппинах. Всего было выпущено 440 032 экземпляра. Сейчас «Hillman Imp» воспринимается как один из последних массовых европейских автомобилей с заднемоторной компоновкой, интересная и стильная альтернатива «Мини».

«Pontiac GTO» (США, 1964–1967)

В середине 1960-х годов на американском автомобильном рынке зародился новый отдельный класс машин – так называемые muscle cars («мускулистые автомобили»). Само по себе это название появилось пятнадцать лет спустя, в 1960-х их называли просто super cars. «Мускулистые» представляли собой относительно небольшие по размеру и недорогие автомобили спортивного и околоспортивного типа, на которые устанавливались двигатели поистине танковой мощи – порядка 300–400 л.с. Соответственно, они могли выжимать на автострадах огромные скорости. Этот тип машин приобрел массовую популярность среди молодежи, ценившей дерзкий и опасный стиль вождения. И самым первым автомобилем в этом типично американском классе стал «Pontiac GTO».

Компания «Pontiac» имела долгую и славную историю. Она была основана еще в 1899 году в Детройте, названа в честь индейского вождя Понтиака и выпускала конные экипажи. Первый автомобиль появился в 1907-м, а год спустя фирма влилась в автомобильную компанию «Oakland», еще через год ставшую частью концерна «General Motors». Лишь в 1928 году «Оукленд» и «Понтиак» стали отдельными самостоятельными марками. Но если век «Оукленда» завершился уже в 1931-м, то «Понтиак» успешно преодолел Великую депрессию и благодаря ряду удачных моделей 1930-х быстро набрал вес в американской автопромышленности. В 1950-х у фирмы была репутация производителя несколько старомодных, но прочных и высококачественных «семейных» машин.

Эту репутацию решили поломать несколько топ-менеджеров «Понтиака», которых возглавил 39-летний Джон ДеЛориан – уроженец Детройта, выпускник Лоуренсовского и Крайслеровского институтов, который успел поработать на фирмах «Chrysler» и «Packard», а с 1956-го трудился в «Pontiac», где в 1961-м занял пост главного инженера. Когда его подчиненный Рассел Джи предложил ДеЛориану идею «молодежного» автомобиля, чрезвычайно мощного и скоростного, тот встретил идею одобрительно. Реализовать ее решили просто – не проектировать такую машину с чистого листа, а установить двигатель,

использовавшийся на больших моделях «Pontiac Catalina» и «Pontiac Bonneville», на менее размерный «Pontiac Tempest» модели 1964 года. Этот автомобиль, в сущности, уже обладал всеми признаками классического «мускул-кара»: был рамным, имел независимую пружинную переднюю подвеску, огромное пространство под капотом, позволявшее экспериментировать с двигателями большого объема и мощности, а на спортивной модификации «Tempest LeMans» уже устанавливались раздельные ковшеобразные сиденья.

Название GTO Джон ДеЛориан позаимствовал у «Ferrari». Этот итальянский термин расшифровывался как «Gran Turismo Omologato». Первые два слова – «Большой туризм» – обозначали популярный в Европе тип комфортабельных скоростных автомобилей, а omologato можно было перевести как «утвержденный, аттестованный, сертифицированный», то есть допущенный к определенным видам спортивных соревнований. Полное название автомобиля, таким образом, звучало как «Pontiac Tempest LeMans GTO».

Покупатели могли выбрать версию с двигателем мощностью 325 или 348 л.с. (с одним или тремя карбюраторами; на обычном «Темпесте» стоял 140-сильный двигатель), с тремя вариациями коробки передач – автоматической или трех- и четырехступенчатыми механическими. Автомобиль развивал скорость 201 км/ч. Комплектация GTO включала в себя также двойные выхлопные трубы, алюминиевую приборную панель, отделанный деревом руль, декоративные воздухозаборники на капоте и некоторые другие детали. Машина предлагалась в кузовах купе, хардтоп-купе без стоек крыши и кабриолет. В отличие от основных версий «Понтиак Темпест» версия GTO имела не хромированную, а черную решетку радиатора и горизонтальные задние фонари.

Смелый эксперимент ДеЛориана и его коллег поначалу не встречал особенного энтузиазма у других сотрудников «Понтиака». Так, менеджер по продажам Фрэнк Бридж уверенно утверждал, что реализовать удастся максимум пять тысяч таких машин и потому их необходимо выпустить пробной серией. Однако генеральный директор фирмы Питер Эстес считал иначе. Итоги года показали, кто именно был прав: в 1964 году в США было куплено 32 450 «Понтиак Темпест ЛеМанс ГТО». Наибольшим спросом пользовался хардтоп (18 422 машины), затем шли купе (7834) и кабриолет (6644). Правда, среди

молодых покупателей GTO быстро получил не очень почтительное прозвище «Goat» («козёл»), но оно совершенно не мешало восприятию машины.



Родоначальник сверхмощных спортивных машин 1960-х – «Pontiac GTO»

Любопытно, что «первый блин» в классе «мускул-каров» получился во многом комом. «Темпест ГТО» обладал достаточно заурядной внешностью, он выглядел скорее как семейное купе, нежели как агрессивный молодежный автомобиль. Кроме того, он неважно держал дорогу на больших скоростях, обладал довольно вялым рулевым управлением, далеки от совершенства были и барабанные тормоза. Но сама по себе идея, предложенная «Понтиаком», оказалась блестящей. Уже в 1965 году конкуренты выбросили на рынок свои «мускул-кары» – «Oldsmobile 442», «Buick Skylark GS» и «Chevrolet Chevelle SS». Поэтому «Понтиаку» не оставалось ничего, кроме как развивать своего первенца. В 1965 году «Pontiac GTO», по-прежнему остававшийся версией «Tempest LeMans», получил еще более мощные двигатели (335/348 л.с.). И хотя от большинства недостатков автомобиля избавиться не удалось, продажи подскочили вдвое – было куплено 75 342 машины (55 722 хардтопа, 11 311 кабриолетов и 8319

купе). После этого было решено выделить GTO в отдельную модель, независимую от «Темпеста».

Машина 1966-го модельного года прошла через заметный рестайлинг – она получила суженную пластиковую решетку радиатора и более спортивный по силуэту кузов с наклонной задней стенкой. Плавные линии кузова напоминали изгиб бутылки кока-колы, из-за чего такой стиль получил название «Coke battle styling». Машина оснащалась двигателями мощностью 335 или 360 л.с., новыми сиденьями и приборной панелью. Цена составляла 2847 долларов. Благодаря агрессивной рекламе именно версия 1966 года была продана в наибольшем количестве – 96 946 машин, среди которых 73 785 хардтопов, 12 798 кабриолетов и 10 363 купе. В следующем, 1967 году модель претерпела минимальные изменения – ее можно было отличить от предшественницы по хрому на решетке радиатора и новым задним фонарям. За год было продано 81 722 такие машины, в том числе 65 176 хардтопов, 9517 кабриолетов и 7029 купе.

Производство первого поколения «Pontiac GTO» было прекращено в 1968 году, когда свет увидел преемник этого автомобиля – один из лучших «мускул-каров» в истории США. К концу десятилетия этот класс машин обрел свои классические черты, по которым они безошибочно опознаются и сегодня. Однако век классических «мускул-каров» оказался очень коротким. Их погубили сразу несколько факторов одновременно – ужесточение норм безопасности на транспорте, возросшее в обществе беспокойство по поводу числа погибших в авариях людей, резкое повышение страховых взносов за скоростные машины и нефтяной кризис 1973 года. После этого позволить себе автомобиль, оснащенный двигателем мощностью 300–450 л.с. и соответственно поглощавший 25–35 литров бензина на 100 км, могли лишь единицы. Молодежь, потеряв интерес к прожорливым и небезопасным «мускул-карам», обратилась к задавшим новый тренд компактным и экономичным машинам, в том числе импортным – европейским и японским.

Сейчас «мускул-кары» вызывают неизменное восхищение на автомобильных ретро-шоу. В сущности, это последние «настоящие» американские автомобили, в которых наиболее полно воплотился дух и эстетика США. И первым в их ряду был «Pontiac GTO».

Создатель этой машины Джон ДеЛориан в 1965–1969 годах возглавлял фирму «Pontiac», которая под его руководством была единственным прибыльным подразделением «General Motors», в 1972–1973-м работал вице-президентом концерна, а в 1974-м основал собственную фирму DMC («DeLorean Motors Company»). Производство единственной спортивной модели DMC 12 удалось наладить лишь в 1981 году и прекратилось через четыре года. Этот автомобиль стал известен на весь мир благодаря культовому фильму Роберта Земекиса «Назад в будущее», где он «исполнил роль» машины времени. Дальнейшая карьера талантливого менеджера и предпринимателя была поломана подстроенным против него обвинением в хранении наркотиков. Лишь с огромным трудом ДеЛориану удалось оправдаться. В марте 2005 года создатель первого «мускул-кара» ушел из жизни.

«Autobianchi Primula» (Италия, 1964–1970)

История этой ныне забытой, но интересной автомобильной марки состоит как бы из двух этапов. Ее основателем был итальянский предприниматель Эдоардо Бьянки, выходец из бедной миланской семьи, человек талантливый и энергичный. Он вписал свое имя в историю велосипедного дела, так как именно в его мастерской был изобретен велосипед современной типа – с колесами примерно одного размера, оснащенными резиновыми шинами (в 1895 году Бьянки изобрел также дамский велосипед с рамой, предназначенной для езды в пышной юбке, а в 1915-м – горный велосипед). В 1897-м в мастерской Бьянки был изготовлен первый мотоцикл, затем фирма начала делать трициклы, квадроциклы, а там и автомобили. В разное время на «Bianchi» работали такие знаковые в мире раннего итальянского автопрома люди, как Джузеппе Мерози и Карло Мазерати. Легковые машины «Бьянки» были разными – и малыми, и большими, высокого качества и вполне современными и внешне, и технически, но, чтобы добиться большого успеха, фирме постоянно чего-то не хватало: может быть, простого везения. К счастью, на плаву ее держало стабильно большое велосипедное производство: если в 1928 году было собрано 900 автомобилей, то велосипедов – 30 тысяч; в 1932-м соответственно 2000 и 50 тысяч.

В конце Второй мировой войны миланский завод «Бьянки», производивший армейские грузовики и велосипеды, был почти полностью разрушен, а в июле 1946-го от последствий автомобильной катастрофы скончался основатель фирмы 80-летний Эдоардо Бьянки. Его сын Джузеппе считал, что основной упор нужно делать на производство велосипедов и грузовиков, но в середине 1950-х решил возродить также и выпуск легковых машин. Для этого в январе 1955 года он заключил соглашение одновременно с концерном FIAT и заводом по производству шин «Pirelli»: первые поставляли шасси, вторые – шинную продукцию, а предприятие Бьянки осуществляло изготовление кузовов и сборку. Выгодная сделка позволила Бьянки построить полностью новый, прекрасно оснащенный завод в городе

Дезио, на котором в 1957-м дебютировал автомобиль, получивший новую марку «Autobianchi» – модель «Bianchina». В сущности, это был элитный вариант «FIAT Nuova 500» с другим дизайном и в нескольких кузовах – кабриолет, родстер, седан, универсал и фургон. Его продажи пошли вполне хорошо, и марка приобрела известность в Италии. В 1963-м дебютировал первый спортивный автомобиль «Аутобьянки» – спортивный «Stellina», впервые в Италии имевший стеклопластиковый кузов. Однако эта машина особым спросом не пользовалась, и ее производство вскоре было свернуто.

В 1964 году в «Autobianchi» пришел новый директор, выходец с FIAT Джованни Наси. Перед ним была поставлена задача создания компактной модели, послужившей бы своего рода «лабораторией» для обкатки новой для итальянского автопрома схемы – переднеприводной. К тому времени в Италию уже массово экспортировались английские «Mini», построенные по такой схеме, хорошо известны и любимы в стране были и французские переднеприводные машины, но в самой Италии с передним приводом выпускались пока только «Lancia Flavia» и ее семейство. Если покупатели встретили бы такую машину с интересом, новый опыт планировалось распространить и на модели «FIAT».

Создание новой машины поручили легендарному Данте Джакозе, все предыдущие модели которого не имели к переднему приводу никакого отношения. Тем не менее маститый конструктор справился с задачей блестяще. Джакоза не стал копировать конструкцию Алека Иссигониса, от которой в середине 1960-х был в восторге весь мир. На его машине трансмиссия была размещена сбоку от мотора, над дифференциалом – так, как это принято на всех современных переднеприводных моделях. Кроме того, автомобиль получил реечный рулевой механизм, дисковые тормоза всех колес, гидравлический привод сцепления, переднюю подвеску типа «Макферсон». Единственным старым элементом «Примулы» был заимствованный у «FIAT 1100» 55-сильный двигатель, конструкция которого восходила еще к 1937 году. Но в 1968-м он был заменен на двигатель «FIAT 124» мощностью 60 л.с. Уже этого было бы достаточно, чтобы считать «Autobianchi Primula» новаторским автомобилем. Но он еще и выглядел новаторски. Туринское кузовное ателье «Officine Boano» разработало новый кузов для «FIAT 1100D», но Джакоза настоял на

том, чтобы разработку отдали на «Autobianchi». Компактный, красивый кузов был выполнен в идеальном «международном» стиле середины 1960-х, хотя и не был полноценным хэтчбеком – крышка багажника «Примулы» не была объединена с задним стеклом. Автомобиль очень гармонично выглядел и в трех-, и особенно в пятидверной версии. Кроме того, для столь небольшой машины «Примула» имела отделку салона очень высокого уровня. В частности, в салоне не было «голых» металлических частей, как это было принято в 1960-х, – все они были закрыты тканевой обивкой.



«Autobianchi Primula» для середины 1960-х был очень передовым автомобилем

Еще более изящно и интересно выглядело купе, производство которого началось в 1965 году под названием «Autobianchi Primula Coupe». Двигатель мощностью 65 л.с. (с 1968 года – 70) разгонял легкую машину до 145 км/ч. Конструкция «Примулы» была настолько хороша, что в 1969-м она легла в основу легкого развозного фургона

«FIAT 238», который пользовался большим успехом и выпускался до 1983 года.

Интересный по дизайну и технически прогрессивный автомобиль имел хороший спрос в Италии. Большой интерес он вызвал и за рубежом, особенно во Франции. Фактически именно французский рынок стал вторым по значимости для «Примулы», а в последние годы выпуска машина продавалась там через дилерские сети «Citroen». В 1965 году «Примула» заняла второе место в конкурсе «Автомобиль года», уступив только английской машине «Austin 1800».

В марте 1968 года фирма «Autobianchi» официально вошла в состав концерна FIAT, хотя фактически она с самого начала задумывалась как его суббренд. Модель «Примула» прошла через небольшой рестайлинг – задняя часть была осовременена, приобретя более плавные очертания. Одновременно седан получил название «Primula 65C», а купе – «Primula S». После того как в 1969-м в собственность FIAT перешла и «Lancia», контроль над развитием марки был передан в ведение этого подразделения. Но к этому времени «Примуле» оставался всего лишь год жизни.

Правда, в 1969 году этот автомобиль был возрожден уже в новом обличье. Положительная реакция итальянских потребителей на «Примулу» убедила руководство FIAT в том, что переднеприводные автомобили будут иметь успех на рынке, и в 1969 году эта схема была применена сразу на двух моделях более крупного «калибра» – «FIAT 128» и «Autobianchi A111». Последняя модель представляла собой шасси купе «Primula S», получившее новый четырехдверный кузов седан, очень близкий по стилистике к заднеприводным «FIAT 124» и «FIAT 125». Однако эта модель, самая крупная в истории «Аутобьянки», элегантная, отлично оснащенная и высококачественная, не выдержала конкуренции с «фиатами» и в 1972 году была снята с производства после выпуска примерно 50 тысяч машин. На этом история модели «Примула» была завершена окончательно.

Сейчас большинство автомобильных историков высоко оценивают эту машину, считая ее одним из наиболее передовых автомобилей 1960-х и одной из принципиальных удач Данте Джакозы. В сущности, «Примула» была одним из провозвестников будущего гольф-класса, и в 1970-х эту машину ждал бы куда больший успех. В некотором роде она просто опередила свою эпоху. Всего за шесть лет было выпущено

около 75 тысяч «Autobianchi Primula», из которых около 15 тысяч было продано на экспорт. Идеи этой машины впоследствии были развиты на таких суперхитах 1970-х, как «FIAT 128» и «FIAT 127».

Сама марка «Аутобьянки» существовала еще немало лет, но эти автомобили продавались только во Франции (до 1989 года) и Италии. В 1969–1986 годах под ней производился исключительно удачный мини-автомобиль A112, разошедшийся тиражом 1 250 000 экземпляров, а в 1986–1995 годах – модель Y10, проданная в количестве 1 200 000 экземпляров. В декабре 1995 года славная марка ушла в историю, хотя в Италии до сих пор хватает ее поклонников, бережно хранящих редкие ныне автомобили.

«Opel Kapitan/Admiral/Diplomat» (ФРГ, 1964–1977)

Сразу скажем, что объединение историй трех этих машин в одной статье абсолютно логично – самой фирмой «Opel» они рассматривались как единое семейство, носившее общее название KAD.

Компания «Adam Opel» возникла в городе Рюссельхайме еще в 1862 году как фирма по производству швейных машинок, а с 1886-го начала строить велосипеды. Первые автомобили на «Опеле» собрали в 1899-м: сначала это были вариации на темы машин «Lutzmann» и «Darraq». Еще до Первой мировой войны «опели» были широко известны и популярны в Германии как доступные, недорогие и при этом качественные автомобили. В 1924-м «Опель» запустил первый в стране конвейер по сборке автомобилей, а пять лет спустя контрольный пакет акций компании за 26 миллионов долларов был приобретен американским концерном «General Motors», в собственности которого «Опель» находился почти 90 лет, до 2017-го. Наиболее удачными легковыми моделями 1930-х годов были P4, «Super 6», «Olympia», «Kadett», «Kapitan» и «Admiral». В нацистской Германии фирма формально считалась частью «General Motors», но фактически была национализирована и, как и другие предприятия, работала преимущественно на нужды армии.

Трудное возрождение компании началось в 1947 году. Послевоенные легковые «опели» уже откровенно следовали американской моде, с небольшим отставанием прилежно воспроизводя особенности заокеанского стиля. С начала 1960-х вновь начался выпуск небольших автомобилей серии «Kadett», составивших серьезную конкуренцию «Volkswagen». У «опелей» в ФРГ была репутация не особенно дорогих и не претендующих на роскошь, но достойных и симпатичных машин, к тому же оперативно, «по-американски» быстро меняющих внешность в зависимости от моды.

К 1964 году компания подошла, имея относительно небольшую линейку легковых моделей. Внизу находился «Opel Kadett A» 1962 года, пользовавшийся в стране и за ее пределами большим успехом,

далее следовал «Opel Record A» 1963 года. Дизайн обеих этих машин был основан на идеях американского «Chevrolet Chevi II» 1962 года, что неудивительно, если помнить, что «Опель» был немецким филиалом американского GM, в состав которого входила фирма «Chevrolet». Для начала 1960-х и «Кадетт», и «Рекорд» выглядели весьма современно.

А вот среднеразмерный «Opel Kapitan P2» явно выбивался из этого ряда. Машина находилась в производстве с августа 1959 года и создавалась в большой спешке, как замена вызвавшему большое неудовольствие потребителей «Капитана P1». Панорамное ветровое стекло, «зубастая» облицовка радиатора, резкие молдинги по бокам и заостренные «кили» сзади – все это уже перестало быть модным и, хотя машина оставалась в Европе очень популярной, а «мерседес-бенц» с похожим кузовом W110 благополучно стоял на конвейере аж до 1967 года, на «Опеле» решили срочно «подтягивать» свой флагман до уровня последних мировых тенденций. Более того, «Опель» впервые после войны рискнул выйти на рынок, где уже полновластно царили «мерседесы» и БМВ – рынок автомобилей премиум-класса. Для этого предприняли остроумный ход: запустили в производство сразу три новые модели, которые фактически являлись одной.

Для Европы такой подход выглядел нестандартным, но в США это была весьма обычная практика. Люксовая и спортивная версии базовой модели там вполне могли считаться отдельными машинами со своими названиями. Забегая вперед, скажем, что подобный подход на европейском авторынке так и не прижился. В качестве примеров можно привести разве что французские «Renault 20/30» и немецкие «Audi 100/200».



«Большая тройка» «Opel» 1960-х – «Diplomat», «Admiral», «Kapitan»

Но в феврале 1964 года с поистине американским размахом «Опель» презентовал новое семейство с общим названием KAD. Эти буквы означали названия новых машин – «Kapitan», «Admiral», «Diplomat». Причем если с «Капитанами» немецкая публика была хорошо знакома (такая модель выпускалась в 1938–1940 годах и затем с 1948-го), то «Адмирал» был хорошо забытым старым – такую модель собирали лишь до войны, в 1937–1939 годах, а «Дипломата» в «опелевских» реестрах и вовсе никогда не было. Сами названия машин как бы говорили об их высоком статусе и престижности.

Общими для этих трех моделей были четырехдверные кузова, колесная база 2845 мм, дисковые тормоза на всех колесах, схема подвески – независимая пружинная спереди и зависимая рессорная сзади. Различия заключались в комплектации и интерьере. «Капитан»

и «Адмирал» получили 6-цилиндровый 2,6-литровый двигатель мощностью 99 л.с. (с 1965 года – 123), но при желании в качестве опции за 3300 марок можно было заказать и 8-цилиндровый американский двигатель мощностью 187 л.с. На «Дипломат» 187-сильный двигатель устанавливался как стандартный, вместе с двухступенчатой коробкой-автоматом «Powerglide». С октября 1966 года «Дипломаты» получили еще более мощную «восьмерку» объемом 5,4 л, развивавшую 227 л.с. Машина разгонялась до 200 км/ч, что делало ее самым быстрым серийным европейским седаном тех лет.

Внешне серию KAD мог отличить друг от друга лишь наметанный глаз. Автомобили имели сдержанный дизайн кузова, довольно заурядный по меркам начала 1960-х, но с весьма прогрессивным оформлением передка, предвосхищавшим тенденции 1970-х. Особенно выигрышно смотрелись прямоугольные фары, которые в 1964-м встречались еще очень редко. Они же выдавали европейское происхождение машин: в США такие фары были еще под запретом. Внутри различия были более заметными: так, на «Дипломате» стояли раздельные передние сиденья, а в отделке присутствовали деревянные панели. В отличие от «Капитана» и «Адмирала» «Опель Дипломат» можно было приобрести с черной виниловой крышей, а также с кузовом купе. Такие машины выпускались в 1965–1967 годах и стоили 25 тысяч марок (за эту сумму можно было купить пять «фольксвагенов-жуков»). Всего было собрано 347 экземпляров купе. В сентябре 1967 года «Капитан» и «Адмирал» подверглись некоторым обновлениям: они получили травмобезопасные рулевые колонки, новые панели приборов, а также двигатель объемом 2,8 л, оснащенный двухкамерным карбюратором и развивавшим мощность 138 л.с. На «Дипломате» помимо новой рулевой колонки установили также обогрев заднего стекла.

В сущности, в 1964 году на европейский рынок впервые вышла впечатляющая линейка отлично укомплектованных люксовых автомобилей в американском стиле, вполне соответствующих своей эпохе, а в деталях и опережающих ее. Но расчет на то, что богатые европейцы тут же начнут покупать немецкие аналоги «американцев», не оправдались. Состоятельные любители американских машин попросту заказывали их напрямую из США, а для остальной клиентуры автомобили были слишком роскошными, к тому же

европейские потребители не понимали, почему более дорогие версии одной и той же машины носят другие названия и зачем за них переплачивать. Для самого же американского рынка «опели» были слишком заурядными по дизайну и слабыми по «начинке». В итоге провал «Дипломата» был самым заметным – продали всего 9152 машины, «Капитанов» – 24 249, втрое меньше, чем предыдущего поколения этой модели. Продажи «Адмирала» были несколько лучше – 55 876 экземпляров, но все равно это были совершенно не те цифры, на которые рассчитывало руководство «Опеля» и его американские хозяева.

Тем не менее «Опель» не сдавался и в марте 1969 года на Женевском автосалоне представил новые версии серии KAD. Чтобы отличать их от моделей пятилетней давности, второе поколение обозначили буквой B. Автомобили получили полностью новый, чуть более короткий кузов, который был полностью выдержан в американских традициях второй половины 1960-х. На «Капитане» и «Адмирале» прямоугольные фары размещались горизонтально, а на «Дипломате» – вертикально. Появилась новая панель приборов с круглыми датчиками вместо прежних ленточных. «Капитан» и «Адмирал» предлагались с тремя вариантами двигателей – 132, 145 или 165 л.с., а «Дипломат» еще и с 230-сильным.

Но, вопреки ожиданиям, и эта серия особенного успеха на европейском рынке не снискала. В мае 1970 года после выпуска 4976 машин было прекращено производство «Opel Kapitan B» (больше машин под такой маркой никогда не выпускали). А вот «Opel Admiral B» и «Opel Diplomat B» задержались на конвейере до 1978 года. С годами машины непрерывно улучшались. Так, с 1971 года на «Дипломат» устанавливались галогенные фары, электропривод зеркал, с 1972-го он оснащался трехступенчатой автоматической трансмиссией, с 1973-го машину можно было приобрести и с удлиненной базой. Но на продажах автомобилей эти улучшения не сказывались: после нефтяного кризиса 1973 года спрос на большие неэкономичные автомобили в Европе неуклонно падал. Всего в 1969–1977 годах было выпущено 21 021 экземпляр модели «Diplomat B» и 36 522 экземпляра модели «Admiral B».

В дальнейшем премиум-класс в линейке «Опеля» представляли два поколения модели «Senator», выпускавшейся в 1978–1993 годах. Они

тоже были вполне неплохими, но пользовались еще меньшим успехом, чем серия KAD (около 70 тысяч проданных автомобилей за пятнадцать лет), поэтому с начала 1990-х фирма прекратила попытка закрепиться в люксовом сегменте рынка.

Тем не менее время все расставило по своим местам. Сейчас машины серии KAD заслуженно считаются одними из наиболее ярких, красивых и точно отразивших свою эпоху автомобилей 1960-х. Наиболее редкие версии этих моделей, например купе «Opel Diplomat A» или «Opel Kapitan B», очень высоко ценятся коллекционерами.

«Škoda 1000 MB» (Чехословакия, 1964–1969)

Широко известная ныне чешская марка «Škoda» возникла в 1869 году на территории Австро-Венгерской империи, в городе Пильзене (ныне Пльзень), когда известный инженер Эмиль Шкода приобрел основанные десять лет назад литейную и машиностроительную фабрики. Уже после распада Австро-Венгрии и создания Чехословакии, в 1924 году, началось также производство автомобилей – по лицензии «Hispano-Suiza» строились элитные лимузины H6. В июне 1925 года «Шкода» приобрела некогда весьма успешную, а теперь находившуюся на грани катастрофы после разрушительного пожара автомобильную фирму «Laurin & Clement», существовавшую с 1895 года в городе Млада-Болеслав. На моделях 1925–1928 годов обе марки использовались одновременно, но потом в качестве бренда оставили только название «Шкода». Интересно, что сейчас наиболее дорогие и престижные исполнения люковых моделей «шкоды» позиционируются именно как «Laurin & Clement».

В течение 1930-х годов «Škoda» уверенно входила в большую тройку автопроизводителей Чехословакии наряду с «Tatra» и «Praga», причем с годами ее успех нарастал: к 1938 году именно «Шкоды» стояли на первом месте по популярности в стране, а модели «Popular» и «Rapid» были одними из самых распространенных. После оккупации Чехословакии нацистской Германией заводы фирмы производили военную технику, грузовики и оружие для вермахта и в 1944–1945 годах сильно пострадали от бомбардировок союзников. После Второй мировой войны, в социалистической Чехословакии, «Шкода» была национализирована и переориентирована исключительно на выпуск легковых автомобилей. Высокий уровень конструкторской и инженерной школы, большой опыт создания автомобилей позволили «Шкоде» регулярно выпускать на рынок новые модели – 1200 (1952), 440 (1955), 1201 (1955), «Felicia» (1959), «Octavia» (1959), 1202 (1961). Все эти машины были выполнены по классической схеме (переднее положение двигателя, задний привод) и, несмотря на интересные,

вполне современные кузова, были достаточно архаичными по конструкции, во многом опиравшимися еще на довоенные наработки.

В 1955 году на «Шкоде» началось проектирование принципиально новой, современной модели, которая могла бы удовлетворить потребности жителей Чехословакии в легковом автомобиле нового типа и одновременно быть пригодной для экспорта. Выбор колебался между тремя схемами – переднеприводной, заднемоторной и классической. В 1956 году по каждой из этих схем были построены прототипы – соответственно «Škoda 976», «Škoda 977» и «Škoda 978». В итоге остановились на заднемоторной, в силу трех причин: она была проще в освоении, популярна в Европе («Volkswagen Kafer», «FIAT 600», «Renault 8», «Hillman Imp») и была хорошо знакома в Чехословакии по довоенным моделям «Tatra». В итоге к 1964 году был готов четырехдверный седан «Škoda 1000 MB» (цифра обозначала объем двигателя, буквы MB – город Млада-Болеслав, из-за чего в народе машина получил прозвище «эмбэчка»).

Новинка имела достаточно современный вид, хотя к началу производства ее облик все-таки успел слегка устареть (панорамное заднее стекло, выраженные «кили» задних крыльев). Тем не менее внешность машины была позитивной и привлекательной, выдержанной целиком в европейской, точнее, во французской традиции. Ее не портили даже размещенные на задних крыльях небольшие «уши» охлаждения двигателя. К плюсам модели 1000 MB относились очень просторный, хорошо укомплектованный салон и огромный багажник. Расположенный сзади 4-цилиндровый двигатель мощностью 42 л.с. имел водяное охлаждение и разгонял машину до 126 км/ч. Единственным крупным недостатком выбранной схемы была невозможность подготовки на базе седана универсала и фургона. Именно этим объясняется тот факт, что «Шкода» сохраняла производство универсалов на базе предыдущих моделей до конца 1960-х.



Элегантная «Škoda 1000 MB» была популярна не только в Чехословакии

Цена на седан 1000 MB в стандартном исполнении составляла 44 тысячи крон при средней зарплате по стране 1500 крон. Правда, купить машину «просто так» было нельзя: сначала нужно было оформить заявку, а затем положить в банк на специальный счет сумму 30 тысяч крон. Но жители ЧССР мужественно преодолевали эти сложности, поскольку новая «шкода» всем нравилась – это был комфортабельный, современный и надежный в эксплуатации автомобиль.

«Шкода» также пользовалась без преувеличения огромным спросом в других странах: на экспорт ушло более половины всех выпущенных автомобилей. Главным образом их покупали в государствах соцлагеря – Польше, Венгрии, Болгарии, ГДР, – но поставлялись они также во Францию, Бельгию, Нидерланды, Великобританию. Одним из главных преимуществ импортной «шкоды» была невысокая цена в сочетании с богатой комплектацией. К концу 1960-х, когда в Европе заднемоторная схема начала восприниматься как архаичная, а облик машины устарел, продажи снизились. В СССР легковые «шкоды» не экспортировались и, соответственно, известны там практически не были.

В 1966 году к основному седану добавились модификации седана «MB de Luxe» (с двигателем 48 л.с.), «MBG de Luxe» (с двигателем 52 л.с.) и элегантное хардтоп-купе «MBX de Luxe», чей выпуск был быстро свернут из-за многочисленных нареканий на качество кузова. С 1968-го выпускались седан 1100 MB и купе 1100 MBX. Тогда же автомобиль был подвергнут небольшому фейслифтингу (в частности, «уши» на задних крыльях были заменены аккуратной щелевой «лесенкой»), но было очевидно, что выглядит он уже устаревшим. Тем не менее на конвейере «Шкоды» автомобили, построенные по заднемоторной схеме, сохранялись еще два десятилетия. Сначала это была серия «Škoda 100/110» (1969–1976), представлявшая собой, в сущности, глубокую модернизацию предыдущей, но обладавшая менее выразительным дизайном, а затем – привлекательная внешне и современная «Škoda 105/120/130» (1976–1987). Эти машины также ценились и в Чехословакии, и в других странах за высокие эксплуатационные качества и представляли собой одни из немногих европейских среднеразмерных седанов 1970-х с задним расположением двигателя.

Всего в 1964–1969 годах свет увидели 443 903 машины семейства 1000 MB, из которых абсолютное большинство (349 348) пришлось на седан. Самыми редкими модификациями остались купе «1000 MBX de Luxe» (1403) и «1100 MBX de Luxe» (1114). На дорогах Чехии и Словакии такие машины встретить уже практически нереально, но многие экземпляры бережно отреставрированы, а их владельцы объединены в клубы.

«Ford Mustang» (США, 1964–1974)

Если произнести словосочетание «спортивный автомобиль», то название «Ford Mustang» приходит на ум одним из первых. Это не просто обозначение марки и модели – это отдельный бренд, и не случайно эти машины несут не фирменный логотип «Форда», а свою собственную эмблему – изображение скачущего мустанга. С момента своего появления и по настоящий момент «Мустанг» является синонимом красивого скоростного автомобиля, чья история окутана уже множеством легенд.

Создание «Мустанга» напрямую связано с именем одного из величайших топ-менеджеров в истории автомобильного бизнеса – Ли Якокки. Он родился в 1924 году в семье итальянских иммигрантов и после окончания в 1946-м Принстонского университета пришел в «Форд» в качестве инженера-стажера. Однако Якокку интересовали продажи, и он по собственной инициативе перешел в дилерский центр фирмы в Филадельфии, где придумал эффектную схему: каждый покупатель машины делал первый взнос в размере 20 % стоимости, а оставшуюся сумму выплачивал на протяжении трех лет. После этого Якокку ожидал стремительный взлет по карьерной лестнице: в 1960-м он стал вице-президентом «Форда».

Сам будучи молодым, Ли Якокка ориентировался на таких же молодых, инициативных подчиненных, хорошо знавших интересы клиентуры. По четвергам он встречался с ними за обедом и обсуждал концепцию будущего автомобиля, который мог бы произвести переворот на американском рынке. «Новый автомобиль, несомненно, должен быть спортивного стиля с характерным внешним видом, вызывающим легкий налет тоски по молодости, – вспоминал Якокка. – Его нужно распознавать в потоке других машин. Вообще его следовало сделать не похожим ни на какую другую модель. Он должен быть прост в управлении и маневрировании, но в то же время вмещать четырех человек, а также иметь достаточно объемный багажник. Он должен быть спортивным автомобилем и вместе с тем более чем спортивным. Мы хотели сконструировать автомобиль, на котором можно в пятницу вечером съездить в загородный клуб, в субботу

совершить длительную прогулку на природу, а в воскресенье отправиться в церковь».

Если вдуматься, такой автомобиль в линейке «Форда» уже существовал – это был проверенный временем «Thunderbird», да и другие модели фирмы тоже вполне подпадали под несколько абстрактное описание Якокки. Однако менеджер имел в виду принципиально новую машину, которая отвечала бы духу 1960-х и была вполне доступна по цене, так как многие поклонники марки жаловались на дороговизну «Тандербёрдов». В итоге за основу при создании новой машины был взят компактный по американским меркам «Ford Falcon» 1960 года, вернее, его спортивная версия «Spirit» с 8-цилиндровым двигателем и ковшеобразными сиденьями.

Первые наметки для будущего «Мустанга» были сделаны еще в 1962-м, когда на дизайн-студии «Форда» в одном экземпляре изготовили заднемоторный спорткар, оснащенный 40-сильным двигателем и получивший имя по ассоциации с американским истребителем времен Второй мировой войны P-51 «Mustang». Эта машина с клиновидным кузовом и убирающимися фарами напоминала европейские спорткары, и ее облик не оказал практически никакого влияния на будущий «Мустанг». Вариант 1963 года уже куда больше напоминал будущий серийный автомобиль; авторами этого прототипа выступила целая команда в составе Джо Ороса, Дэвида Эша, Джейла Халдермана и Джона Фостера.

Для середины 1960-х дизайн «Мустанга» выглядел весьма свежо: он полностью соответствовал своей эпохе и отчасти даже предвосхищал тенденции последующих лет. Длинный капот, короткий багажник, чуть изогнутая линия кузова, агрессивное оформление передка с изображением скачущей лошади – все это выглядело в духе итальянских спорткаров, напоминая, в частности, купе «Maserati» и «Lancia». Кузовов предлагалось два – купе 2 + 2 (два основных места и два детских сзади) и кабриолет «Convertible». В техническом плане «Мустанг» отнюдь не блистал передовыми техническими решениями: рулевое управление без гидроусилителя было червячным, задняя подвеска – зависимой, тормоза – барабанными. Машина оснащалась 6-цилиндровым 101-сильным двигателем, но в качестве опции можно было установить 8-цилиндровые 164- и 210-сильные, причем

последнюю версию двигателя за 443 доллара можно было получить и в настройке «High Performance», развивавшей мощность 271 л.с.

Вообще обилие опций было отличительным признаком «Мустанга». По мысли Ли Якокки, эта машина должна была представлять собой лишь базу, основу, к которой каждый покупатель мог добавить что-то свое на выбор. Поэтому владелец «Мустанга» мог выбрать три варианта КПП (трех- и четырехступенчатую механическую и трехступенчатую автоматическую), добавить к своей машине гидроусилитель руля, 13- или 14-дюймовые колеса, литые или спицованные диски, кондиционер, тонировку стекол, ремни безопасности на задние сиденья, козырьки против солнца и многое другое.

Окончательное название для модели было выбрано из длинного ряда вариантов, среди которых были «Cougar», «Torino», «Bronco», «Puma» (все эти названия были позже присвоены другим моделям «форда») и даже «T-Bird II». Благодаря максимальной унификации с хорошо известным и популярным «Форд Фэлкон» цену на базовый «Мустанг» удалось сделать относительно невысокой – 2368 долларов (кабриолет – 2649), в то время как семейный «Фэлкон» стоил чуть больше двух тысяч.

Утром 9 марта 1964 года из ворот завода в городе Дирборн вышел первый «Мустанг». Ровно через месяц в США началась масштабная рекламная кампания автомобиля, а 17 апреля он дебютировал на Всемирной выставке в Нью-Йорке. По расчетам «Форда», в год нужно было продать 100 тысяч автомобилей, однако расчет оказался неверным – все они были раскуплены за три месяца. За год же удалось продать 263 434 автомобиля. Уже через 18 месяцев был выпущен миллионный «Мустанг». Годовая прибыль «Форда» только от этой модели составила 1 100 000 000 долларов.

Бешеный успех «Мустанга» вызвал к жизни появление целого нового класса американских автомобилей – так называемых «pony cars». В отличие от «мускул-каров», «пони-кары» не обладали моторами чудовищной мощности и, в сущности, были просто околоспортивными вариантами базовых семейных машин. В середине 1960-х другие американские фирмы оперативно выбросили на рынок конкурентов «Мустанга» – «Chevrolet Camaro», «Pontiac Firebird», «AMC Javelin», «Plymouth Barracuda», «Dodge Challenger», однако ни

одна из этих моделей, как показало будущее, не стала такой же культовой и «долгоиграющей», как «Мустанг».

В сентябре 1964 года к купе и кабриолету добавился кузов фастбэк с покатой задней стенкой, призванный сбить интерес публики к только что появившемуся «Плимут Барракуда». В 1965-м модельном году машина предлагалась с двигателями мощностью 120, 200, 225 и 271 л.с., кроме того, был внедрен опциональный пакет GT («Gran Turismo»), предлагавший дисковые тормоза на передних колесах, особенную окраску кузова и улучшенную подвеску. Кроме того, знаменитый гонщик Кэрролл Шелби начал выпускать «мускул-кар» на базе «Мустанга» – автомобиль «Shelby GT350» с кузовом фастбэк и 306-сильным двигателем.

Машины 1966 года можно было отличить по иной решетке радиатора и другим декоративным воздухозаборникам. Стандартным оборудованием стали радиоприемник AM/FM, козырьки против солнца и круглые датчики на панели. За год было продано 607 568 машин, и, как показало будущее, это был наилучший результат для «Мустангов» первого поколения. Тогда же начался импорт «Мустангов» в Европу, причем в ФРГ автомобиль продавался под маркой «Ford T-5» (слово «Мустанг» в Германии уже было зарегистрировано как товарный знак).



Эталон американского спортивного автомобиля – «Ford Mustang»

В 1967 году по настоянию Ли Якокки, чутко отслеживавшим последние тенденции, «Мустанг» сильно «повзрослел» и фактически стал из «пони-кара» «мускул-каром». Кузов увеличился в размерах, фары «разъехались» по сторонам решетки радиатора, задние крылья стали отчетливо выраженными, салон был оформлен в «гоночном» стиле. Но главной новацией стало появление под капотом 6,4-литрового 8-цилиндрового двигателя от «Форд Тандербёрд», развивавшего мощность 320 л.с. Цена машины возросла до 2698 долларов, что сказалось на продажах – 472 121 экземпляр за год. Однако это все равно было вдвое больше, чем у «Chevrolet Camaro». Любители еще более мощных машин могли приобрести также «Shelby GT500» с 355-сильным двигателем (затем эти машины были переименованы в «Shelby Cobra»).

В 1968-м модельном году тенденция «мускул-кара» была продолжена, но «Мустанг» вынужден был подстраиваться под недавно введенные федеральные правила безопасности движения – отсюда появление ремней безопасности, двухспицевого руля, габаритных огней сбоку и антибликовых зеркал заднего вида. Впервые мощность двигателя была не повышена, а снижена: у базового мотора «Мустанга» до 115 л.с., у 4,7-литрового 8-цилиндрового – до 195 л.с. Это было связано с введением норм вредных выбросов в атмосферу. Однако в связи с наличием на рынке сразу пяти конкурирующих моделей-одноклассников и возросшей до 2920 долларов ценой, продажи «Мустанга» в 1968-м снизились еще больше – до 317 404 единиц.

Последний год десятилетия принес машине и значительные изменения во внешности (снова увеличились габариты кузова, изменился салон), и появление новых версий: двухдверного хардтопа «Grande» с улучшенной отделкой салона, еще более роскошный «Much 1», гоночные варианты «Boss 302» и «Boss 429» и экономичная версия E. Но все эти ухищрения не смогли подогреть покупательский интерес, продажи продолжали снижаться – 299 824 машины в 1969 году и 190 727 в 1970-м.

Это привело к тому, что назначенный в 1968 году президентом «Форда» Симон Кнудсен настоял на том, чтобы «Мустанг» окончательно превратился в нечто среднее между «мускул-каром» и автомобилем класса «Personal Luxury», то есть потерял свое первоначальное предназначение, о котором мечтал несколько лет назад Ли Якокка. Кроме того, будучи выходцем из «General Motors», Кнудсен принес с собой и ряд явных идейных заимствований из практики этого концерна – теперь они активно внедрялись на фордовской продукции. Якокка, благодаря которому «Мустанг» с 1967-го начал увеличиваться, на этот раз резко протестовал против такого решения, но переубедить Кнудсена не сумел. В итоге «Мустанг» 1971-го модельного года фактически позаимствовал агрессивно-гоночную внешность у «Shelby Cobra», а под увеличенным подкапотным пространством размещались теперь настоящие 7-литровые «монстры» мощностью 340–345 л.с. Можно было купить и версии с более «слабыми» моторами – 210, 240, 285 л.с., базовая развивала 145. Но все было тщетно: количество проданных машин продолжало падать и в 1971 году достигло 149 678

экземпляров. К этому времени Кнудсен уже не был президентом «Форда» – он был со скандалом уволен еще в сентябре 1969-го. Однако именно его неверное решение привело к тому, что первое поколение легендарного автомобиля, стартовавшее поистине феерически, к концу производства оказалось в глубоком упадке и фактически потеряло собственное лицо.

Точку на выпуске «классического» «Мустанга» поставили обстоятельства начала 1970-х, а именно непрерывное ужесточение американских стандартов безопасности и экологичности и нефтяной кризис 1973 года. В резко поменявшихся условиях гигантские «танки» – пожиратели бензина мгновенно стали неактуальными, что привело к возрождению мечты Ли Якокки о небольшом, доступном околоспортивном автомобиле, «пони-каре». Именно таким и был «Форд Мустанг II», чье производство началось в 1974-м, – фактически это был уже другой автомобиль под тем же названием, идейно весьма близкий к самым первым «Мустангам» 1964-го.

Несмотря на меняющуюся моду, с тех пор «Форд» никогда не прекращал выпуск машин этой модели. За вторым поколением (1974–1978) последовали третье (1979–1993), четвертое (1994–1998, рестайлинг 1999–2004), пятое (2004–2015) и шестое (с 2015 года, рейсталинг – 2018 год) поколения. Однако более всего поклонниками модели ценятся самые первые, «классические» «Мустанги» 1964–1966 годов, заложившие основы непреходящей славы этой модели.

«Renault 16» (Франция, 1965–1979)

К середине 1960-х годах принадлежавшая государству автомобильная компания «Renault» практически полностью смогла восстановить в глазах потребителей свою сильно подмоченную во время Второй мировой войны репутацию. Ее малые модели «Renault 4CV» и «Renault 4», чуть более крупный заднемоторный «Renault Dauphine» (1956–1967) и его «сменщик», тоже заднемоторный «Renault 8» (1962–1973), пользовались на рынке значительным успехом. Однако с флагманом фирме не везло еще с 1950-х. Если конкуренты предлагали покупателям более чем успешные большие модели – феерический «Citroen DS» и более традиционный, но тоже вполне современный «Peugeot 404» с дизайном от «Pininfarina», то «Рено» со своей топовой моделью «Fregate» (1951–1960) потерпел коммерческую неудачу: машина не блистала дизайнерскими и техническими находками, была для послевоенного рынка чересчур дорогой и пользовалась очень скромным спросом. С ноября 1961-го ее место занял «Renault Rambler» – европейская версия американского «AMC Rambler Classic Six». От заокеанского аналога «Рено Рэмблер» отличался только облицовкой радиатора и молдингами. По меркам США это был небольшой и маломощный автомобиль, но в Европе он расценивался как огромный (к тому же за три года он еще и стал длиннее на 20 см и шире на 10). В соответствии с американскими нормами «Рено Рэмблер» в течение 1960-х ежегодно получал небольшие обновления во внешности. Несмотря на то что «Рэмблер» стоил на 5 тысяч франков дороже самой дорогой версии «Citroen DS», он вплоть до 1967 года пользовался стабильным спросом. Однако руководство «Рено» подобное положение дел удовлетворять не могло: иметь во главе линейки французской фирмы машину иностранного происхождения было попросту унизительно.

Поэтому параллельно с выпуском «Рэмблера» конструкторы «Рено» активно работали над машиной, которая могла стать бы заменой «американцу». Задача создания визуального облика проекта под условным индексом 115 была возложена на 34-летнего Гастона Жюше и 39-летнего Филиппа Шарбонно. Творческие биографии у двух этих

дизайнеров были разными: Жюше прежде занимался лишь рестайлингом «Рено Фрегат», а вот Шарбонно успел поработать в фирме «Delahaye», некоторое время пожить в США, где приложил руку к созданию «Chevrolet Corvette», подготовить эксклюзивную версию «Citroen Traction Avant» для президента Франции Рене Коти и попробовать силы в дизайне телевизоров, часов, пылесосов и вентиляторов. Для «Рено» он в 1962 году подготовил модель 8, чей «вялый» и статичный облик вызывал споры, тем не менее был выполнен, что называется, вполне в духе времени.

После серьезного анализа спроса на рынке оба соавтора, и Шарбонно, и Жюше, пришли к выводу, что соотечественники в последние годы отдают предпочтение сугубо практичным, многоцелевым машинам наподобие «сарайчика» «Рено 4». Это натолкнуло их на мысль сделать флагман не седаном бизнес-класса, но и не откровенным универсалом, а неким компромиссом между двумя этими кузовами. В итоге автомобиль получил внушительный, очень красивый и одновременно практичный кузов с наклонной задней стенкой, в которой размещалась поднимающаяся вверх пятая дверь. Внешний вид новой модели не имел никаких перекличек с другими машинами «Рено» тех лет – модели 4 и 8 выглядели на его фоне откровенно простоватыми, а «Дофин» старомодным. Новинка же получила яркое, стильное оформление передка с бывшими тогда большой редкостью прямоугольными фарами и характерным «носом» на клетчатой решетке радиатора, строгую лаконичную боковину, разделенную на две части выпуклостью, полускрытые в арках задние колеса и утопленное в кузове заднее окно. Этот облик был очень европейским по духу, но в то же время абсолютно самостоятельным, не подражающим никаким модным тенденциям, а создающим их.

Правда, нельзя сказать, что до «Рено 16» хэтчбеков (так в соответствии с английской терминологией называются кузова с покатой задней стенкой и коротким свесом) не существовало вовсе. Еще в 1958 году в Великобритании был запущен в производство трехдверный «Austin A40» с кузовом от «Pininfarina», который в версии «Countryman» имел поднимающуюся вверх заднюю дверь. Однако это был так называемый «городской», компактный автомобиль. На большой машине такой кузов применялся впервые.

За техническую сторону проекта отвечал автор суперхита 1961 года «Renault 4» Ив Жорж. Он повторил собственную находку четырехлетней давности: сделал автомобиль переднеприводным, при этом продольно размещенный двигатель был сдвинут в глубину машины, что дало точное распределение веса по осям машины и, как следствие, легкую и точную управляемость. Подвеска была полностью независимой, а передние тормоза – дисковыми. Рядный 4-цилиндровый алюминиевый двигатель объемом 1,4 л развивал 55 л.с. и разгонял легкую (980 кг) машину до 140 км/ч. Салон автомобиля был оформлен по-французски стильно и элегантно, с обилием модного черного пластика и вставок из деревянного шпона, в том числе на рулевом колесе.



«Renault 16» доказал миру, что хэтчбек может быть красивым и практичным одновременно

Премьера «Renault 16» состоялась на Женевском автосалоне 1965 года. Новинка произвела мировую сенсацию – ни у одного другого крупного автомобиля в то время подобного кузова просто не было.

«Рено 16» был функциональным, вместительным и в то же время не утилитарным, как универсал или фургон, а полноценным, комфортабельным легковым автомобилем, стильным и предугадывающим моду будущих лет. Неудивительно, что он сразу же начал пользоваться огромным успехом, причем не только во Франции, но и в других странах, в том числе Великобритании, где спрос на французские машины всегда был невелик. Свидетельством успеха стало признание «Рено 16» «автомобилем 1966 года». Правда, в США, куда машина поставлялась в 1968–1972 годах под маркой «Renault 16 Sedan-Wagon», интерес к ней оказался не очень значительным.

«Рено 16» на долгие годы стал своеобразным эталоном для всех производителей хэтчбеков. В Европе в конце 1960-х – начале 1970-х началась настоящая мода на такие кузова, отчасти докатилась она и до США, и до Японии, в 1973 году первый автомобиль с таким кузовом был выпущен в СССР (Иж-2125). Интересно, что других вариантов «Рено 16» с годами так и не появилось. Вернее, кабриолет, купе и седан были построены, но в серию не пошли. Смелый дизайн седана со своеобразной покатой линией багажника был реализован уже в отдельной модели «Рено 12», вышедшей в 1969 году и перенявшей у «Рено 16» некоторые стилистические черты. Кроме того, дизайн «Рено 16» был фактически воспроизведен Гастоном Жюше в 1968-м на компактном хэтчбеке «Рено 6», выпускавшемся до 1980-го, а заданные этой революционной моделью черты просматриваются практически на всей продукции «Рено» и поныне.

Первые два года машина занимала в табели о рангах «Рено» вторую позицию, но в июле 1967-го был свернут выпуск «Рено Рэмблер», спрос на который после ударившей по Франции инфляции резко снизился, и «Рено 16» стал наконец флагманом фирмы. В 1968-м свет увидела мощная модификация 16TS, двигатель которой развивал 83 л.с., а скорость возросла до 165 км/ч. С 1969-го можно было приобрести версию 16TA с автоматической коробкой передач. Завершило десятилетие серьезное улучшение – на передних сиденьях всех «Рено 16» стали устанавливаться ремни безопасности.

В 1971-м автомобиль прошел через небольшой рестайлинг, получив новые, смещенные ниже горизонтальные задние фонари, и тогда же появился 1,6-литровый двигатель мощностью 67 л.с. для версий 16L и 16TL. Октябрь 1973-го ознаменовался появлением наиболее

комфортабельной и современной модификации – 16TX. Внешне ее можно было отличить по четырем небольшим квадратным фарам, а другими новинками были 93-сильный двигатель, тонированное лобовое стекло, стеклоочиститель на заднем стекле и центральный замок. В качестве дополнительной опции предлагался кондиционер. Версия TX часто использовалась в качестве правительственного автомобиля, особенно после снятия с производства устаревших «Citroen DS».

В 1975 году «Рено» запустило в серию новую флагманскую модель 20. По традиции фирмы предшественника не убирали из производства сразу – некоторое время старая и новая машины дублировали друг друга. Но легендарный 16, ставший родоначальником целого класса легковых автомобилей, начали все же плавно отодвигать «на периферию». С 1974-го машина получила более простую и одновременно современную решетку радиатора из черного пластика, в 1977-м прекратился выпуск 16TS, 16L и 16TL, а 16TX начала выпускаться не только с мощным двигателем, но и с самым простым, 65-сильным. Последним новшеством в истории «Рено 16» была установка ремней безопасности на задних сиденьях.

Благодаря сдержанному и элегантному дизайну «Рено 16» и в 1965, и в 1979 годах выглядел вполне современно. Спрос на этот автомобиль оставался неизменно высоким на протяжении всего его выпуска. И сейчас «Рено 16» считается одной из наиболее ярких и значительных машин XX века. Это первый современный хэтчбек, доказавший, что автомобиль может быть одновременно стильным и функциональным, комфортабельным и практичным. За 14 лет производства было выпущено 1 845 959 машин.

Главные авторы «Рено 16» Гастон Жюше и Филипп Шарбонно еще долгие годы успешно работали на ниве автомобильного дизайна. Жюше в 1965–1975 и 1984–1987 годах был главным дизайнером «Рено», разработав визуальный облик успешных моделей фирмы 6, 12, 15, 17, 20, 25 (совместно с Робером Опроном) и 30, и ушел из жизни в 2007-м. Шарбонно в 1986 году стал автором «Рено 21», а в 1992-м, уже в весьма пожилом возрасте, снова прогремел на весь мир своим необычным концепт-каром «Ellipsis» – автомобилем ромбовидной формы. Также он был знаменит как коллекционер старинных

автомобилей – его собрание легло в основу автомобильного музея Реймса. Скончался он в 1998 году.

«Alfa Romeo Spider» (Италия, 1966–1993)

В истории автомобиля относительно немного моделей, которые получаются «вневременными» – смотрятся современно и в год выпуска, и 10, и 20 лет спустя. Одной из таких машин была «Альфа-Ромео Спайдер» – она очаровывала и в 1966-м, и в 1993-м. Да и сейчас этот автомобиль единогласно считается образцом изящества и стиля и вовсе не воспринимается как пришелец из прошлого. Его дизайн признан для машин подобного типа идеальным.

Для итальянской компании «Альфа-Ромео» 1950-е и 1960-е годы стали временем подъема. От штучного производства дорогих высококлассных автомобилей, предназначенных для выступлений в гонках, фирма постепенно перешла к массовому производству легковых машин, по-прежнему сохранявших высокий статус и бывших отнюдь не дешевыми, но теперь «альфа-ромео» уже мог позволить себе не только очень богатый человек, но и «просто» состоятельный. Выпущенные после прихода на фирму австрийского инженера Рудольфа Хрушки легковые модели 1900 (1950–1959), «Giulietta» (1954–1965) и «Giulia» (1961–1978) принесли фирме международную славу. Благодаря высокому качеству, отличным спортивным характеристикам, а отчасти и моде на все итальянское, «Альфа-Ромео» в 1960-х чувствовала себя на рынке весьма уверенно.

Каждая легковая модель фирмы с 1950-х по традиции выходила не только в виде седана и купе, но и как двухместный спортивный родстер, в терминологии «Альфа-Ромео» – спайдер. В 1954-м версию «Spider» получила модель 1900, в 1955-м – «Джульетта» (этот автомобиль был создан по предложению американского дилера Макса Хоффманна), в 1962-м – «Джулиа». Все эти машины были весьма успешными в коммерческом плане и отличались выразительным дизайном. В 1964-м производство последней такой версии, «Alfa Romeo Giulia Spider», было прекращено. Однако поскольку такие машины пользовались в южной стране стабильным спросом, было решено вынести кузов «Спайдер» в отдельную позицию и сделать это слово названием модели.

Первый прототип будущей «Альфа-Ромео Спайдер» был представлен еще на Туринском автосалоне 1961 года, однако до промышленного производства дело дошло лишь в конце 1965-го. Дизайн кузова разработал лично легендарный Баттисто Фарина (автомобиль стал его последним творением – в 1966-м 73-летний Фарина ушел из жизни). Он предложил очень простой и в то же время совершенный открытый кузов с широко расставленными фарами и покатым «хвостом», благодаря которому машина получила в Италии прозвище «osso di seppia» («каракатица»). Фирменный «щит» «Альфа-Ромео», на предыдущих «Спайдерах» размещавшийся прямо на фасаде машины, сместился вниз. Относительно небольшая длина придавала автомобилю воздушный, даже немного «игрушечный» вид. Однако механическая начинка машины была вполне серьезной – 4-цилиндровый алюминиевый двигатель мощностью 109 л.с. разгонял очень легкий (985 кг) автомобиль до 185 км/ч. Коробка передач была пятиступенчатой, а все колеса оснащались дисковыми тормозами.

Справедливости ради стоит сказать, что чрезвычайно похожий по дизайну автомобиль был представлен на Туринском автосалоне еще в 1963 году – это была «Autobianchi Stellina», автором кузова которой был Луиджи Рапи. Однако при всей внешней схожести с «Альфа-Ромео» «Аутобьянки Стеллина» была построена по совершенно другой схеме – это был маломощный заднемоторный автомобиль на базе «FIAT 600», а его кузов был выполнен не из стали, а из стеклопластика. За два года было выпущено всего 502 экземпляра этой машины.

В Италии был объявлен конкурс на лучшее название для нового автомобиля, и в итоге победило слово «Duetto». Официальный дебют модели состоялся в марте 1966 года на Женевском автосалоне. Цена машины в Италии составляла 2 195 000 лир, а в США – 3950 долларов. Однако век «Дуэтто» оказался недолгим – уже в 1967-м ее сменила версия «Spider Veloce 1750» со 118-сильным двигателем, к которой в 1968-м присоединился «Spider Junior 1300», чей кузов был немного уменьшен в размерах, а двигатель развивал 89 л.с. Несмотря на высокую цену, автомобиль быстро стал очень популярным в США, особенно после съемок в фильме «Graduate», где им пользовался герой Дастина Хоффмана. Особенно обожали «Спайдеры» состоятельные

женщины – любительницы высоких скоростей. Своеобразную славу «женской машины» модель сохраняла и впоследствии.

В 1970 году «Спайдер» прошел через серьезный рестайлинг – его вытянутая округлая корма сменилась резко обрезанной, что положительно сказалось на аэродинамических качествах машины и на объеме ее багажника. В Италии такой вариант получил название «coda tronca» («усеченный хвост»). Кроме того, изменилась форма декоративного «щита» спереди, лобового стекла, педали стали подвесными, бамперы – пластиковыми, а дверные ручки – травмобезопасными, утопленными в кузов. С 1971-го автомобиль получил 132-сильный двигатель и новый индекс «Spider Veloce 2000», а «Джуниор» отныне оснащался 89- и 110-сильными. С 1974-го по примеру «Porsche 911» «Альфа-Ромео» выпустила версию с кузовом тарга, то есть снабженную жесткой поперечиной над кузовом, однако успехом такие машины не пользовались – их выпустили меньше двух тысяч. В том же году кузов «Спайдера» был переделан под схему 2 + 2: если раньше автомобиль вмещал только водителя и пассажира, то теперь на задних сиденьях могли поместиться еще двое детей или пассажиров небольшой комплекции.



«Alfa Romeo Spider» восхищал и в 1960-х, и в 1990-х

Между тем с конца 1970-х положение фирмы «Альфа-Ромео» в автомобильном мире пошатнулось. Продолжение выпуска «Спайдера» было связано не только со стабильной популярностью машины, но в том числе и с тем, что на разработку принципиально новых моделей попросту не было средств. В октябре 1980-го компания заключила соглашение с японской фирмой «Nissan» о создании новой совместной фирмы ARNA, которая выпустила на рынок «Alfa Romeo Arna» – компактный хэтчбек, призванный составить конкуренцию «Volkswagen Golf». Однако этот невыразительный итало-японский гибрид ждало оглушительное фиаско, после чего в 1986 году «Альфа-Ромео» была выставлена на продажу и приобретена концерном FIAT. С этого времени начался новый подъем в истории марки.

Между тем выпуск «Спайдера» продолжался на протяжении всех этих неурядиц. Третья серия машины стартовала в 1983 году, среди поклонников она известна как «Aerodinamica». На протяжении 1980-х «Спайдер» выпускался в нескольких эксклюзивных версиях для американского рынка. В 1983-м машина получила передний и задний бамперы из черной резины и резиновый спойлер на багажник, в 1986-

м на версии «Quadrifoglio Verde» («Четырехлистный клевер»), которую можно было купить только в черном, красном и серебристом цветах, были внедрены также дополнительные резиновые накладки на бортах кузова и съемная крыша. В 1985–1990 годах выпускалась версия «Graduate», посвященная одноименному фильму. Двигатели предлагались в трех версиях – 104, 128 или 132 л.с.

Следующее поколение «Спайдера» стартовало в 1990-м, когда «Alfa Romeo» уже была частью FIAT. Двигатель начал оснащаться электронным впрыском топлива «Bosch», появилась автоматическая трансмиссия, а внешне такую машину можно было отличить по пластиковому бамперу, прокрашенному в цвет кузова, широким задним фонарям и отсутствию спойлеров. Для рынка США автомобили оснащались гидроусилителем руля. Предлагались версии с двигателем мощностью 109 или 126 л.с. Эта серия получила среди поклонников название «Ultima» или «Bella». Ее производство было завершено в марте 1993-го.

Производство «Альфа-Ромео Спайдер» никогда не было массовым, но на протяжении всего своего выпуска автомобиль, получавший минимальные усовершенствования, пользовался стабильным успехом. Более того, к концу выпуска продавалось даже больше автомобилей, чем в его начале. Так, в 1973 году было продано 4848 машин, в 1983-м – 5365, в 1991-м – 9073. Всего было выпущено 124 104 «Спайдера». И сейчас многие такие автомобили находятся на ходу и бережно поддерживаются хозяевами в рабочем состоянии. А дизайн «Спайдера» единогласно признан одним из шедевров Баттисто Фарины.

«Toyota Corolla» (Япония, 1966–1969)

История крупнейшей в мире по объемам производства и продаж автомобильной корпорации «Toyota» восходит к 1924 году, когда бизнесмен Сакичи Тойода запатентовал ткацкий станок, автоматически прекращавший работу в случае неполадок. Шесть лет спустя сын Сакичи Киичиро отправился в Великобританию, чтобы оформить продажу лицензии на производство таких станков. По пути Киичиро побывал в США, где был невероятно впечатлен размахом автомобильного производства в этой стране. Вернувшись домой, он рассказал об увиденном отцу и получил его благословение на создание в рамках фирмы «Toyoda» автомобильного отделения. Начинание поддержало правительство Японии, нуждавшееся в автотранспорте для армии, и в 1935 году было готово уже два прототипа – легковой и грузовой. В 1937-м автомобильный отдел выделили в отдельное предприятие, причем название «Toyoda», буквально означавшее «рисовые поля», решили сменить на близкое по звучанию «Toyota», в иероглифическом написании означавшее удачу.

Серийное производство началось в 1936-м. Первая легковая модель фирмы «Toyota AA» внешне была вариацией на тему революционного «Chrysler Airflow», а технически – копией наполовину «Ford», наполовину «Chevrolet». Но время для развития автомобильного бизнеса наступило не лучшее: Япония развязала многолетнюю войну против Китая, затем вступила во Вторую мировую, так что основной продукции фирмы надолго стали упрощенные армейские грузовики, а после поражения страны в войне в ней до 1949 года вообще действовал запрет на массовый выпуск автомобилей.

Тем не менее в 1947-м фирма представила компактную двухдверную модель SA, очень напоминавшую внешне «фольксваген-жук», но имевшую двигатель спереди. Затем последовали грузовичок SB, четырехдверные седаны SD и SF. Все они выпускались под новой маркой «Toyopet», то есть «щенок, малыш Toyota». Но массовой сборка этих машин так и не становилась, модели SF продали чуть больше трех с половиной тысяч, а модели SA за пять лет – всего 215 штук.

В итоге фирма, оказавшись на грани банкротства, вынуждена была пойти на сокращение сотрудников и взять крупный кредит на дальнейшее развитие. В 1950-м Киичиро Тойода ушел с поста генерального директора, его сменил Тайдзо Ишида. Сильно помог неожиданный заказ от армии США, как раз вступившей в Корейскую войну: американцам требовались джипы, и «Toyota» оперативно разработала модель BJ, которую стала заказывать и полиция Японии. В 1953-м началось производство седана «Toyopet Super», который пользовался успехом у таксистов, а в 1955-м появилось сразу две удачные модели – первое поколение джипа «Toyota Land Cruiser», представлявшее собой адаптированный для мирных целей военный BJ, и седан «Toyopet Crown». Последний в 1957-м попытались вывести на американский рынок, причем под маркой «Toyota». Однако первый блин оказался комом. Американцы отнеслись к японской экзотике с некоторым интересом, но машины все же проигрывали местным по всем статьям – имели устаревший вторичный дизайн, слабый двигатель, жесткую подвеску, к тому же дорого стоили и вообще были для американцев «слишком маленькими». За семь лет удалось продать всего 2240 «Краунов», так что первая экспансия «Тойоты» в США провалилась.

Тем не менее в Японии акции компании росли с каждым годом, а ее модельный ряд неуклонно расширялся. В начале 1960-х «Тойота» (от марки «Тойопет» окончательно отказались) могла предложить покупателям микролитражную модель «Publica», солидные седаны «Corona» и «Crown», джип «Land Cruiser». К этому времени на фирме были тщательно проанализированы все причины неудач и введены строгие принципы работы, которые неукоснительно соблюдались на всех стадиях производства. В частности, согласно принципу «Just in time» («точно в срок») детали подавались к конвейеру именно тогда, когда это было нужно, и в нужном количестве. С 1959 года на заводе фирмы действовали особая система «канбан», включавшая строгое соблюдение суточного, месячного и годового планов, и система «кайдзен», подразумевавшая постоянное улучшение качества продукции. Эти системы были разработаны и внедрены кузеном Киичиро Тойоды, Эйдзи Тойодой, и менеджером Тайичи Оно.

«Toyota Publica» стала первым большим хитом фирмы – за восемь лет она была продана в количестве 270 тысяч экземпляров. В 1963 году

состоялся выход на европейский рынок (первыми «тойоты» стали покупать Скандинавские страны и Нидерланды), тогда же началась сборка машин в Австралии. А в 1964-м наконец-то пали и США – третье поколение «Toyota Corona», чей кузов был спроектирован в итальянском ателье «Pininfarina», к концу года стала самым популярным японским автомобилем Америки. В 1965-м фирма впервые вышла на рынок спортивных авто, предложив модель «Sports 800» для внутреннего рынка (в Японии традиционно есть автомобили, которые продаются только там и неизвестны за пределами страны) и суперкар 2000GT авторства американского дизайнера Альбрехта фон Гёрца. А в 1966-м пришло время небольшой массовой машины, которая заняла бы в линейке фирмы промежуточное положение.



Начало легенды – «Toyota Corolla» первого поколения

Создателем новой модели стал главный инженер Тацуо Хасегава, начинавший карьеру в годы Второй мировой как авиаконструктор. Для

«Тойоты» он уже сделал модели «Publica» и «Sports 800». По его позднейшему признанию, вдохновением для работы послужил западногерманский «Opel Kadett B» 1965 года, и действительно, даже во внешнем облике машин можно заметить нечто общее – типичные для середины 1960-х скромные, неброские формы, круглые фары, ребристая решетка радиатора. Проектируя новую модель, Хасегава установил для себя «принцип восьмидесяти баллов»: в ходе работы каждый узел или деталь оценивались по 100-балльной шкале, причем не имели права получить оценку ниже 80. Это позволило обеспечить исключительно высокое качество всех узлов на всех стадиях работы.

По конструкции «Toyota Corolla» (такое название присвоили машине) была, с одной стороны, традиционной (двигатель спереди, привод – задний), с другой – весьма прогрессивной: передняя подвеска типа «Макферсон», четырехступенчатая коробка передач (с 1967 года – еще и автоматическая коробка «Toyoglide», что для такого небольшого автомобиля в то время было редкостью), расположенная по центру. Автомобиль предлагался в широкой гамме кузовов – двух- и четырехдверные седаны, трехдверный универсал, с 1968-го начались продажи спортивного купе «Toyota Sprinter», которая формально считалась отдельной моделью, но фактически была модификацией «Короллы».

Поскольку в середине 1960-х в Японии быстрыми темпами шло строительство скоростных автомагистралей, «Тойота Королла» рекламировалась как идеальная машина для семейных путешествий по автострадам. Отдельно подчеркивалось, что автомобиль мощнее ближайшего конкурента, «Datsun 1000», и, несмотря на объем двигателя 1067 куб. см, подпадает под льготную налоговую категорию. В итоге «Королла» уже в год своего появления, 1966-й, сумела стать самым продаваемым автомобилем страны. К 1968 году объемы ее производств достигли 100 тысяч в месяц, после чего было принято решение выводить «Короллу» с домашнего рынка на экспортные. В США автомобиль продавался по цене всего лишь 1800 долларов, и за год своих владельцев в Америке нашла 71 тысяча «Королл». В 1969-м было продано уже 130 тысяч, в 1970-м – 230 тысяч…

Всего за четыре года производства было изготовлено и продано около миллиона экземпляров «Toyota Corolla» первого поколения. Это был настоящий триумф японского качества. В 1969 году первую

«Короллу» сняли с конвейера, но эстафету подхватила «Королла» второго поколения. С тех пор выпуск машин под таким названием не прекращался.

С 1997 года «Toyota Corolla» официально возглавляет список самых продаваемых автомобилей мира. В конце августа 2021-го была продана 50-миллионная машина этой модели. Сейчас «Короллу» выпускают двенадцать заводов, официально она представлена в более чем 150 странах. Согласно статистике, каждые 28 секунд в мире продается «Тойота Королла». А начиналось все в 1966 году со скромного внешне семейного автомобильчика, первым получившего легендарное имя.

«NSU Ro 80» (ФРГ, 1967–1977)

Забытая ныне автомобильная марка NSU была основана в 1897 году как производитель велосипедов, а с 1904-го – и мотоциклов. Буквы в названии (до 1913 года марка писалась как N.S.U.) означали немецкий город Неккарзульм, стоящий на слиянии одноименных рек. В 1905-м фирма подписана соглашение с бельгийской автокомпанией «Pipe» о выпуске по лицензии ее машин, а уже на следующий год представила собственную легковую модель. Перед Первой мировой войной фирма выпускала в год примерно полтысячи машин, большинство из которых находило своих покупателей в России. В 1920-х NSU пережила ряд неприятных потрясений, в том числе продажу завода в Хайльбронне итальянцам и запуск «вспомогательной» марки «NSU-FIAT». Параллельно продолжало развиваться производство мотоциклов и велосипедов, которое фактически спасло фирму после Второй мировой – в 1951-м именно NSU начала по лицензии выпуск легендарного итальянского мотороллера «Innocenti Lambretta», а к середине 1950-х компания вышла на первое место в мире по производству мотоциклов.

Тем не менее окончательно от идеи автопроизводства не отказались, и в 1958-м NSU представил городской мини-автомобиль «Prinz», продававшийся под слоганом «Fahre Prinz und du bist Konig» («Управляй Принцем, и ты будешь королем»). Он пользовался заметным спросом, и до второй половины 1960-х компания развивала успех «Принца», предлагая новые, весьма оригинальные по дизайну и совершенные с технической точки зрения его версии. Финансовая стабильность позволила фирме развивать и экспериментальное направление: одновременно с «NSU Prinz 1000» на Франкфуртской автомобильной выставке 1963 года дебютировал изящный открытый «NSU Spider», оснащенный двигателем конструкции Ванкеля. Строго говоря, вариант, стоявший на NSU, был разработкой не профессора Феликса Ванкеля, а его ученика и последователя, сотрудника NSU Вальтера Фройде, которому помогал Ханс-Дитер Пашке. Над роторно-поршневыми двигателями в NSU работали с начала 1950-х, видя прежде всего достоинства таких моторов в сравнении с обычными

двигателями внутреннего сгорания – крайнюю простоту конструкции, легкость, компактность и большую удельную мощность. Впрочем, покупатели «NSU Spider» отметили не только плюсы, но и минусы: тот же самый двигатель сильно перегревался и требовал частой замены масла. И хотя компания обязывалась по первому же требованию сменить двигатель целиком (!), за четыре года удалось продать всего 2375 таких машин.

Коммерческая неудача со «Спайдером» не остановила шефов NSU: они были полны решимости доказать, что роторно-поршневому двигателю принадлежит будущее. Мотор был по возможности улучшен, получив по две свечи зажигания на каждую из двух секций. Этот агрегат объемом 0,9 л, выдававший вполне приличные 115 л.с., было решено установить на большой легковой автомобиль, который привлек бы внимание публики и революционным внешним видом («NSU Spider» выглядел для начала 1960-х в общем традиционно).

Кузов для новой машины разрабатывал Клаус Люте. Он родился в 1932 году и начинал свой путь в автомобильном дизайне с работой над созданием автобусов. В 1954-м некоторое время работал в немецком филиале FIAT «Neckar», а два года спустя перешел в дизайнерский отдел NSU, создав облик и популярного «Принца», и новаторского, но малоуспешного «Спайдера». Для новинки Люте предложил клиновидный силуэт с большой площадью остекления, низко посаженным капотом (компактный двигатель позволял это сделать) и весьма необычной грубоватой «кормой». Несмотря на отсутствие испытаний в аэродинамической трубе, машина получилась идеальной с точки зрения аэродинамики: коэффициент лобового сопротивления составлял всего 0,35, благодаря чему удавалось достичь почти гоночной скорости 180 км/ч. Весьма передовой была и техническая начинка. «NSU Ro 80» (такой индекс получила новинка; цифра 80 – мощность двигателя в киловаттах) оснащался передним приводом, трехступенчатой полуавтоматической коробкой передач «Saxomatic» (педали сцепления на машине не было), дисковыми тормозами всех колес, полностью независимой подвеской, реечным рулевым управлением с гидроусилителем, модными блок-фарами. Внутренняя отделка NSU была выполнена очень качественно и напоминала по стилю английские спортивные машины.

Великолепно укомплектованный, необычный по дизайну и технически инновационный «NSU Ro 80» был принят автомобильной общественностью Европы с большим интересом и теплотой. В 1968 году машине присудили почетный титул «Автомобиль года». Однако репутация новинки быстро оказалась безнадежно испорченной. И виной всему был все тот же двигатель Ванкеля, который пятью годами раньше загубил судьбу «NSU Spider».



Инновационный «NSU Ro 80», оснащенный двигателем Ванкеля

Вскоре владельцы Ro 80, любившие выжимать из своих машин высокую скорость на низких передачах (роторно-поршневой двигатель вполне позволял это делать), стали с тревогой замечать, что масло их автомобили расходуют в поистине катастрофических количествах. Расход топлива, к слову, тоже был высоким: от 13 до 16 л на 100 км, в зависимости от дороги. До 1973 года в Европе на это не особенно обращали внимание, но после мирового нефтяного кризиса вопрос экономичности вышел на первый план. Кроме того, двигатели Ванкеля были невероятно «грязными», давали большой выхлоп. Фирма NSU пыталась выйти из положения старым способом, предлагая клиентам

полную замену протекающего двигателя, но, во-первых, на многих машинах это нужно было делать уже после 25 тысяч км пробега, во-вторых, некоторые Ro 80 проходили через такую процедуру по нескольку раз, а в-третьих, подобная техподдержка катастрофически сказывалась на финансах компании. Уже к 1969 году стало понятно, что с Ro 80 срочно «надо что-то делать». Сошлись на том, что подготовили к Франкфуртскому автосалону «нормальную», то есть бензиновую, версию машины с упрощенным, несколько коробчатообразным дизайном – «NSU K70» («Kolben 70», то есть поршневой двигатель мощностью 70 л.с.). Но состояться этой премьере не было суждено: 21 августа 1969 года NSU была приобретена концерном «Volkswagen», в составе которого объединилась с «Auto Union» в подразделение «Audi NSU Auto Union AG». Новинка спешно получила новое название и эмблемы и стала известной общественности уже как «Volkswagen K70»…

От Ro 80 тем не менее новые хозяева избавляться не спешили: двигатели Ванкеля продолжали оставаться в мире модной новинкой, особенно после появления на рынке оснащенных ими японских автомобилей «Mazda». Заинтересовались ими и в США: в частности, корпорация «General Motors» ежегодно выплачивала NSU 10 миллионов долларов за возможность экспериментировать с роторно-поршневыми моторами. Поэтому Ro 80 пытались изо всех сил улучшить, и небезуспешно: вместо чугуна и легированной стали в производстве двигателей использовали карбид титана, что сказалось на прочности самым лучшим образом. Однако это же резко повысило и стоимость производства «Ванкелей». Тем не менее руководство «Volkswagen» держало необычный автомобиль на конвейере до 1977 года. К этому времени Ro 80 уже четыре года как оставался последней в мире машиной, носящей некогда знаменитую марку NSU.

Что касается главного автора Ro 80 Клауса Люте, то впереди у него было еще много достижений – компактный «Audi 50», более известный как «Volkswagen Polo» первого поколения, вторые поколения «Audi 80» и «Audi 100», в которых были развиты тенденции, заложенные в 1967-м на Ro 80 (влияние этой машины просматривается на продукции «Audi» даже в наши дни), и вся линейка BMW 1980-х, от 3-й до 8-й серии.

Всего в 1967–1977 годах было произведено 37 398 автомобилей «NSU Ro 80». В истории автомобильной Европы он оставил яркий и своеобразный след, и сейчас такие машины высоко ценятся коллекционерами – прежде всего за нестандартный внешний облик. Правда, на многих оставшихся в строю Ro 80 ненадежные роторно-поршневые двигатели давным-давно заменены на обычные.

«Mazda Cosmo» (Япония, 1967–1972)

История «Мазда Космо» – в некотором роде продолжение истории «NSU Ro 80», точнее, экспериментов фирмы NSU с роторно-поршневыми двигателями. В 1960-х многими они воспринимались как заметный шаг вперед по сравнению с обычными поршневыми моторами, что привлекло к «Мазда Космо» внимание всего мира. Это вообще был один из первых японских автомобилей, на долю которого выпала мировая слава.

Основатель «Мазды» Дзюдзиро Мацуда начинал свою деятельность в 1920 году с выпуска изделий из пробки, а чуть позже попробовал силы в производстве мотоциклов, которые пользовались в Японии заметным успехом. С 1931 года компания называлась «Mazda» – в честь зороастрийского божества Ахура Мазды (это слово было созвучно с фамилией основателя). Однако вплоть до 1960-го «Мазда» производила лишь трехколесные грузовички на базе мотоциклов. Первым автомобилем стал крохотный городской «Mazda R360», относившийся к популярной в Японии категории «K-car», то есть миниатюрных транспортных средств длиной не более 3 м, шириной не более 1,3 м и объемом двигателя не более 360 куб. см (именно поэтому цифра 360 так часто встречается в индексах ранних японских машин).

В начале 1960-х в Японии была актуальна идея слияния всех автомобильных фирм в несколько концернов, и «Мазде», если она хотела остаться самостоятельной, требовалось срочно выделиться на общем фоне и привлечь внимание к своей продукции в мировом масштабе. Сделать это можно было, лишь запустив в серию то, чего не было ни у «Toyota», ни у «Datsun». Изучая инновации европейских компаний, руководитель «Мазды» Тэнудзи Мацуда обратил внимание на двигатель Ванкеля, изобретенный западногерманской компанией NSU, в 1960 году отправился к Неккарзульм и по итогам личного общения с руководством немецкой фирмы распорядился приобрести лицензию на выпуск «Ванкеля». Сделка обошлась в 280 миллионов иен – примерно 800 тысяч долларов. Над первым японским мотором такого типа работала команда из сорока семи инженеров. Двигатель, получивший индекс 40A, базировался на немецком «NSU KKM 400»

и был выполнен по одноротoрной схеме. Однако его быстро признали неудачным из-за сильнейшей вибрации и огромного расхода масла. Опытные экземпляры ломались через двести часов эксплуатации. Но следующий двигатель, L8A, был построен уже по двухроторной схеме, и проблемы первого образца на нем удалось успешно решить.

Помимо очевидных выгод роторно-поршневого двигателя, для Японии в этой технологии имелся еще один крупный плюс. В стране действовал очень высокий налог на двигатели объемом больше одного литра. Мощные, но при этом малообъемные РПД позволяли решить эту проблему. Так что в перспективе руководство «Мазды» собиралось полностью перевести свою автопродукцию на двигатели такого типа.

Но сначала нужно было испытать новую технологию. В декабре 1962 года началась работа над проектом, которому присвоили название «Mazda Cosmo» – намек на инновационность автомобиля. Прототип машины был построен к августу 1964-го, а в октябре он был выставлен на Токийском автосалоне. Это был второй в мире автомобиль с двигателем Ванкеля после немецкого «NSU Spider». Однако если немцы немедленно запустили свою машину в серию, то на «Мазде» продолжили испытания «Космо». В 1965–1966 годах появилось восемьдесят машин, из которых двадцать предназначались для тестов на самой фирме, а шестьдесят были переданы дилерам. Только в мае 1967 года началось официальное производство автомобиля.

Дизайн «Мазды Космо» был характерен для спортивных купе середины 1960-х – покатый капот, круглые фары, покрытые пластиковыми колпаками, резкие выштамповки-молдинги на боковинах. Также присутствовали характерные для японских машин 1960–1970-х зеркала заднего вида на передних крыльях. Под капотом «Космо» стоял двухроторный двигатель L10A объемом 0,9 л и мощностью 110 л.с. (отсюда название экспортной версии машины – «Mazda 110S»). Благодаря отличной аэродинамике и малой массе (980 кг) максимальная скорость составляла 185 км/ч, причем до 100 км/ч «мазда» разгонялась менее чем за 9 секунд. На передних колесах устанавливались дисковые тормоза, стандартным оборудованием была четырехступенчатая механическая коробка передач.



Продолжатель дела NSU из Японии – красивая и быстрая «Mazda Cosmo»

В Японии машина стоила 1 480 000 иен, в США она поставлялась по цене 4100 долларов. Производство «Мазды Космо» велось вручную, в день собирали по одному автомобилю. Машина сразу же получила массу положительных отзывов, которые в равной степени относились как к элегантному дизайну, так и к сбалансированной четкой работе двигателя. После того как в 1968-м две «Мазды Космо» приняли участие в гонках на немецкой трассе Нюрбургринг, машина приобрела репутацию отличного спорткара. Тогда одна «мазда» покинула гонку лишь через 82 часа после повреждения моста, а вторая финишировала четвертой, уступив двум «Porsche 911» и «Lancia Fulvia».

Через год после первого поколения «Космо», в июле 1968-го, появилось второе. Автомобиль получил 128-сильный двигатель 0813, чей вес вырос на 20 кг, новую коробку передач, 15-дюймовые колеса и увеличенную колесную базу. Скорость возросла до 193 км/ч. Внешне

машину можно было распознать по новой решетке под бампером спереди. Цена на «Космо» второго поколения в США возросла до 4390 долларов.

Именно высокая цена и помешала большому успеху «Мазды Космо». Однако руководство фирмы, окрыленное достижениями своего роторного первенца, решило продолжать эксперименты с РПД. Такие двигатели начали устанавливать на седаны «Mazda Familia», ежегодные продажи которых к 1970 году составляли 30 тысяч машин. К тому же ситуации сильно помогли введенные в США нормы выбросов в атмосферу углеводорода и оксидов азота: последняя позиция у РПД была изначально на порядок ниже, а с углеводородом инженеры «Мазды» справились с помощью применения термического дожигателя отработавших газов. В итоге именно роторно-поршневые «мазды» оказались лучше всех готовы к грядущей реформе, и к 1972 году на рынке США уже с успехом продавались роторные модели «Luce», «Capella» и «Savanna», а «Ford» предпринимал отчаянные попытки выкупить пакет акций «Mazda», чтобы напрямую контролировать технологии производства РПД. Впрочем, нефтяной кризис 1973 года резко обвалил интерес ко всем «прожорливым» двигателям, а роторные были именно из их числа. Но «Мазда» не сдавалась: помимо роторных пикапов и автобусов в 1978-м она запустила в производство спортивное купе RX-7, которое стало самым массовым роторным автомобилем в истории (три поколения до 2002 года и 811 тысяч выпущенных машин). Поистине выдающимся стало и купе «Mazda Eunos Cosmo» (1990–1995) – первый в мире серийный автомобиль с системой GPS-навигации на борту. Производство последнего серийного роторного автомобиля «Mazda RX-8» было прекращено из-за невозможности сертифицировать ее двигатель в Европе под экологический стандарт «Евро-5». В марте 2012-го в Японии сошел с конвейера последний автомобиль с таким двигателем.

Ну а родоначальником семейства «мазд» с РПД стала именно «Космо» 1967 года. Всего за пять лет в Хиросиме было собрано 1519 экземпляров «Мазды Космо» (первого поколения – 343, второго – 1176). Сейчас этот автомобиль ценится коллекционерами чрезвычайно высоко не только за редкость, но и за инновационную конструкцию и выдающийся дизайн.

«SAAB 99» (Швеция, 1967–1984)

Разработка новой легковой модели на шведской фирме SAAB стартовала 2 апреля 1965 года, в день Гудмунда, поэтому проект получил именно такое кодовое название. Неизменному разработчику всех легковых «саабов» Сикстену Сасону была поставлена задача спроектировать машину, не похожую на предыдущие модели, и в то же время сохраняющую фирменный стиль. Сасон начал с прототипа, получившего условное название «Жаба», – с увеличенным кузовом от «SAAB 96» и 4-цилиндровым двигателем. Однако в течение 1965–1966 годов изначальный вид машины претерпел сильные изменения. В итоге «SAAB 99», чей дебют состоялся в Стокгольме в ноябре 1967 года, нисколько не напоминал внешне своего предшественника. К сожалению, 99-я модель оказалась последним творением Сикстена Сасона – он скончался за несколько недель до премьеры.

Внутри со своим предшественником машину роднила только компоновка – переднеприводная, с поперечным расположением двигателя. Трехобъемный кузов «СААБ 99» был довольно большим и очень просторным. Несмотря на то что дизайн мог показаться несколько непривычным, он отлично вписывался в модные тенденции середины 1960-х и в то же время был мгновенно узнаваемым. Как и во всей продукции компании, в новой машине было что-то неощутимо «авиационное» – в конце концов, фирма СААБ продолжала производить реактивные истребители для шведских ВВС. И, как и предыдущие модели, 99-я могла похвастаться великолепной аэродинамикой: коэффициент сопротивления воздуха составлял всего 0,37. Это относилось и к седанам, и к купе, и к хэтчбекам, конструкция кузова у которых была одинаковой. Покатый «хвост» седана «СААБ 99» делал его немного похожим в профиль на французский «Renault 12», а спереди благодаря массивной хромированной «нашлепке» на облицовке он напоминал «Renault 16»; в 1974-м ее упразднили, что сделало облик машины более современным.

Автомобиль оснащался английским двигателем «Triumph» мощностью 87 л.с. – 4-цилиндровой «половиной» от 8-цилиндрового мотора. Благодаря этому он развивал скорость 156 км/ч. Потребители с

восторгом отзывались о плавности хода, удобной панели приборов, великолепном обзоре с водительского места, четкой работе дисковых тормозов на всех колесах.

Как и все шведские машины, «СААБ 99» был великолепно оснащен по части безопасности. На нем стояли ударопоглощающие пластиковые бамперы, травмобезопасная рулевая колонка, подголовники сидений, «мягкая» панель приборов, ремни безопасности. Двери и боковины кузова были снабжены специальным «брусом безопасности», принимавшим на себя удар при аварии. Также «СААБ 99» стал первым в мире легковым автомобилем со стеклоочистителями фар и подогревом передних сидений. Очень высоким был уровень комфорта в салоне. Люксовая версия GLE оснащалась гидроусилителем руля, люком в крыше и автоматической коробкой передач. Интересно, что с 1973 года существовала и упрощенная версия машины, 99X7, в которой не было, к примеру, подогрева сидений, обогрева заднего стекла, прикуривателя и часов.

Серийное производство автомобиля стартовало в начале 1968 года в Швеции и в 1969-м – на новом, специально построенном заводе в Финляндии. По мере производства постепенно совершенствовались двигатели машины: с 1970 года модификация 99E оснащалась системой электронного впрыска топлива, что увеличило мощность до 95 л.с., а расход топлива снизило до 7,8 л на 100 км. Наиболее совершенной была версия 1972 года – 99EMS, на которой стоял уже не импортный, а собственно саабовский 110-сильный двигатель. Такие автомобили получали улучшенную комплектацию, могли по желанию заказчика окрашиваться в цвет «металлик» и развивали 170 км/ч. Кроме того, модель практически ежегодно видоизменялась «по мелочам», получая новую оптику, элементы отделки, зеркала, тормоза и т. п.

Поскольку машина обладала отличными ходовыми характеристиками, она с самого начала пользовалась устойчивым спросом на американском рынке. Версия SSE для США была легко отличима от европейской по четырем круглым фарам вместо двух прямоугольных и виниловой крыше, также она оснащалась автоматической коробкой передач. В Америке машина стоила относительно немного – 3390 долларов.



«SAAB 99» завоевал уважение как нестандартной внешностью, так и скоростными характеристиками

Новый виток популярности уже относительно старого «САААБ 99» в Европе начался в 1978 году, когда на рынке появилась версия этой машины с турбодизелем. Ранее на семейных автомобилях такие двигатели практически не использовались, только на гоночных. К тому же шведские инженеры сумели решить одну из главных проблем старых турбинных двигателей – их «проседание» в самом начале набора скорости. Проще говоря, машины с турбиной очень медленно набирали скорость, а затем резко ускорялись. «SAAB 99 Turbo» стал первым в мире автомобилем, который мог использовать возможности турбины по полной – он быстро набирал скорость до 3000 оборотов в минуту, а потом в дело включалась турбина. Двигатель развивал 145 л.с., разгоняя машину до 197 км/ч; сотню «99 Turbo» набирала за 9,2 секунды, при этом внешне она оставалась практически той же (турбоверсию отличало только наличие литых дисков и спойлеров, да еще красили их исключительно в красный цвет или «металлик»).

Неудивительно, что спрос на машину оказался огромным, и в 1978–1979 годах разошлось 10 607 турбированных «саабов», которые придали марке статус «молодежной». Большинство таких машин было выполнено в трехдверном кузове, пятидверных собрали всего сто штук, все в ярко-красной окраске. Такой перекос в сторону трехдверного кузова был вызван исключительно тем, что СААБ собирался выставлять машину на участие в гонках, а для этого нужно было пройти процесс омологации. Ну а самой редкой турбированной версией стал лимузин «SAAB 99 Finlandia», изготовленный в нескольких экземплярах для президента Финляндии Урхо Кекконена.

Поскольку в целом «СААБ 99» оказался более чем успешным, шведская фирма решила продолжать его выпуск в усовершенствованном виде. В итоге в 1979 году на конвейер встал «SAAB 900» – фактически несколько увеличенная в размерах и переработанная версия своего предшественника. Однако 99-я модель продолжала выпускаться параллельно с ней еще три года, причем в 1981-м получила от новой машины отделку салона и двери, а на конвейере осталась только версия GL. Поздние «СААБы 99» были легко отличимы от ранних по практически полному отсутствию на машине хромированных деталей – модная в конце 1960-х металлическая отделка уступила место пластиковой.

За 16 лет было произведено 588 643 автомобиля «SAAB 99» всех версий. Его логичным продолжением стали «SAAB 900» первого (1979–1993) и второго (1994–1997) поколений и «SAAB 9–3» первого (1998–2003) и второго (2003–2012) поколений, на котором история этой шведской марки завершилась. Однако все эти автомобили развивали идеи, заложенные в «SAAB 99». Даже характерный дизайн «саабов» всех поколений восходил именно к последнему творению Сикстена Сасона. Благодаря высокому качеству сборки и культовому статусу множество этих машин и сейчас находятся на ходу и имеют преданных поклонников, особенно в Скандинавских странах.

«Rolls-Royce Phantom VI» (Великобритания, 1968–1991)

К 1960-м годам британская фирма «Rolls-Royce» по-прежнему сохраняла статус наиболее престижной автомобильной компании мира. За почти шесть десятилетий ее существования мир покоряли самые разные эксклюзивные автомобили, но славу «роллс-ройса» так и не удалось затмить никому. Репутация этой марки оставалась стабильно высокой даже невзирая на то, что в истории фирмы были модели, не пользовавшиеся особенным спросом.

Таким, в частности, был преемник легендарного «Silver Ghost», носивший то же формальное название 40/50, но для отличия от предшественника получивший имя собственное «Phantom» – «Призрак». Ее производство шло всего несколько лет – в 1925–1929 годах в Великобритании и в 1925–1931 годах в США. Однако принципиальных различий от старой модели у «Фантома» не оказалось. Его преемник, «Phantom II» (1929–1935), имел уже совершенно новую базу, получил новую мягкую подвеску и – впервые на «роллс-ройсах» – 6-цилиндровый двигатель, что позволило развивать высокую для тех лет скорость 170 км/ч. В предвоенные годы (1936–1939) выпускалось третье поколение «Фантома», первый автомобиль фирмы, оснащенный 12-цилиндровым двигателем мощностью примерно 165 л.с. «Примерно», потому что компания по традиции не сообщала точную мощность двигателей своих машин, обозначая ее как «достаточную».

В дальнейшем для автомобилей, предназначенных для продажи «просто очень богатым клиентам», фирма начала использовать названия со словом «Серебряный» – «Silver Wraith», «Silver Dawn», «Silver Cloud», в то время как «Фантомы» стали фактически эксклюзивными машинами: так, серия «Phantom IV» (1950–1955) была выпущена в количестве 18 экземпляров и предназначалась исключительно для королевского гаража Великобритании и правящих особ других стран – Испании, Ирана, Ирака, Саудовской Аравии. «Phantom V» (1959–1968) было выпущено больше, 516 штук, но эти автомобили также использовались в основном в представительских

целях, в том числе королевой Великобритании до 2002 года. Больше прочих известен лимузин, принадлежавший Джону Леннону и по его заказу разрисованный в 1967 году в яркие психоделические узоры.



Автомобиль королей и король автомобилей – «Rolls-Royce Phantom VI»

Шестое поколение «Фантома» было во многом продолжением пятого. В частности, кузов на модели 1968 года внешне практически не изменился. Рама на «Фантоме» была отдельной, так как кузова для «роллс-ройсов» строила компания «Mulliner Park Ward». Семиместный четырехдверный лимузин с ярко выраженными передними и задними крыльями выглядел для 1968 года архаично и тяжеловесно, но зато он олицетворял главные качества британской классики – респектабельность и приверженность традициям. К тому же «начинка» автомобиля была весьма современной. Он был оснащен 6,2-литровым 8-цилиндровым двигателем, мощность которого фирма не разглашала

– в рекламных буклетах она по-прежнему именовалась «достаточной». По оценкам экспертов, мотор развивал примерно 220–250 л.с. Двигатель позволял машине, вес которой равнялся 2,7 т, развивать скорость 180 км/ч. Расход топлива составлял 30 л на 100 км. Коробка передач была механической. Нет нужды говорить о том, что салон «Фантома» был отделан дорогими породами дерева, кожей, на полу лежали ковры, к услугам пассажиров были климат-контроль, современная аудиосистема и телевизор. Приборная панель по сравнению с пятым «Фантомом» также стала выглядеть намного современнее.

Помимо лимузина «Роллс-Ройс Фантом VI» существовал и в куда более редкой версии с кузовом ландоле. Ее крыша над задними сиденьями была откидной. Восемь экземпляров «Polls-Royce Phantom VI Landaulette» были построены в 1970 году специально к визиту Елизаветы II в Австралию. Заднее сиденье на этой версии могло подниматься на 10 см, чтобы люди могли лучше видеть сидящую в машине королеву. Кроме того, у машины можно было снять передний и задний бамперы, что облегчало ее погрузку на борт яхты.

В 1977 году отмечалось 25-летие правления Елизаветы II. К «серебряному юбилею» был изготовлен специальный экземпляр «Фантома», получивший название «Silver Jubilee Car». Он отличался чрезвычайно высоким кузовом с большой площадью остекления, а также тем, что фигурку «Дух экстаза» на капоте во время поездки королевы заменяла фигурка святого Георгия, поражающего дракона. Вплоть до 2002 года именно этот «роллс-ройс» считался королевским автомобилем № 1 в Великобритании. В декабре 2010-го машина подверглась на улице Лондона атаке студентов, которые облили ее краской и разбили одно из стекол. А в апреле 2011-го этот «роллс-ройс» доставил к месту бракосочетания невесту принца Уильяма Кэйт Миддлтон. Кроме «Серебряного юбилея» в королевском гараже находится еще один «Фантом VI», 1986 года выпуска.

Кроме того, «Фантом» послужил основой для двух эксклюзивных автомобилей, построенных в единичных экземплярах. Двухдверный кабриолет «Phantom VI Frua Drophead Coupe» был создан в 1973 году итальянским кузовным ателье Пьетро Фруа для швейцарского дипломата Симона ван Кемпена. Автомобиль получил прямоугольные

фары и такой же кузов, выдержанный в стилистике 70-х. Такой же четырехдверный кабриолет был построен фирмой Фруа в 1992 году.

В 1979 году машина была подвергнута небольшому обновлению – она получила новый двигатель мощностью 190 л.с. Кроме того, появилась трехступенчатая автоматическая коробка передач и отдельные кондиционеры для передних и задних сидений. В 1980 году был выпущен пятнадцатый по счету ландоле, и на этом история этой модификации, казалось, завершилась. Однако восемь лет спустя по заказу султана Брунея был изготовлен еще один. В 1982-м автомобиль пережил еще одну и последнюю модернизацию – он получил двигатель от модели «Silver Spirit». Более в конструкцию «Фантома» никаких изменений не вносилось – идеальный автомобиль для царствующих особ этого и не требовал.

Многие поклонники марки убеждены в том, что именно «Фантом» шестого поколения и был последним «настоящим роллс-ройсом». Ведь он выпускался на еще полностью британской фирме, с британскими комплектующими, и был выполнен в типично английском консервативном стиле, не менявшемся на протяжении двух десятилетий. Всего в 1968–1991 годах было собрано вручную 374 автомобиля, в том числе 16 с кузовом ландоле. Большинство «Фантомов VI» сохранились и поддерживаются их владельцами в прекрасном состоянии.

«Dacia 1300» (Румыния, 1969–2004)

История румынской марки «Dacia» (по-румынски произносится «Дачия», названа в честь исторической области Дакия, входившей в состав Римской империи и населенной предками современных румын – даками) началась в середине 1960-х. В 1965 году в Румынии было объявлено о построении развитого социализма, страна получила статус социалистической республики, и в качестве подарка народу было решено запустить в серию массовый, доступный легковой автомобиль, который выпускался бы по лицензии одной из ведущих европейских фирм. Рассматривались несколько вариантов: в Бухаресте вели переговоры с представителями французского «Peugeot», итальянских FIAT и «Alfa Romeo», западногерманского DKW, английского «Austin». Но в итоге победила французская фирма «Renault», и в сентябре 1966-го был подписан контракт на производство легкового автомобиля. Причем французы передавали румынам право на выпуск новейшей легковой модели, в то время еще не стоявшей на конвейере в самой Франции, – «Renault 12». Фактически это была реализация прототипа легендарного «Renault 16» с кузовом седан: у двух автомобилей был один конструктор и весьма похожее «лицо». Завод по его производству строили французские и румынские специалисты, и в течение полутора лет предприятие под названием UAP («Uzina de Autoturisme Pitesti» – «Общество автомобильного туризма города Питешть») было завершено.

Выпуск новой модели должен был начаться одновременно во Франции и Румынии в 1968-м. Однако тот год получился весьма нестабильным и в Западной Европе, и в Восточной: серьезные волнения охватили Францию и Чехословакию. Чтобы не простаивал новый завод, 20 августа 1968-го на UAP начали выпуск заднемоторной модели 1962 года «Renault 8» под маркой «Dacia 1100». И только год спустя, 23 августа 1969-го, была собрана первая «Dacia 1300», ради которой все, собственно, и затевалось.

Премьера машины, как и было оговорено, состоялась одновременно во Франции, под маркой «Рено 12» (на Парижском автосалоне 1969 года), и в Румынии – как «Дачия 1300» (на Бухарестской

международной выставке). Отзывы о новой машине были вполне благоприятными. В первую очередь обращал на себя внимание необычный, по-французски элегантный дизайн «Дачии» – клиновидный капот, высокая линия крыши салона и резко ниспадающий вниз багажник. Такой дизайн предполагался еще для несостоявшегося седана «Рено 16». Модные прямоугольные фары, оформленная в характерном для 1960-х минималистичном стиле приборная панель, удобные сиденья с откидными подлокотниками, просторный салон – «Дачия» смотрелась вполне современно и интересно. Внешне румынскую машину от французской отличали эмблемы: традиционный ромб «Рено» заменил серебряный орел завода UAP, кроме того, на крышке багажника была размещена чрезвычайно крупная хромированная надпись «Dacia 1300». Автомобиль снабжался 54-сильным двигателем, который разгонял его до 140 км/ч. Расход бензина составлял 8 л на 100 км пути.

Вполне возможно, что, если бы «Рено 12» был заявлен как одна из модификаций феерически успешного «Рено 16», его судьба сложилась бы по-другому и, соответственно, румынская «Дачия» также погрелась бы в лучах славы своей «сестры». Но, увы, триумф «Рено 16» повторить на этот раз не удалось. Хотя «Рено 12» и получил третье место на конкурсе «Автомобиль 1970 года», спросом он пользовался не вполне таким, на какой рассчитывала фирма-производитель. Во-первых, его стильный дизайн вызывал противоречивые отзывы и отталкивал часть покупателей, недоумевавших по поводу «опущенного хвоста» машины. Во-вторых, этот самый «хвост» стал проблемой для водителей, паркующихся задним ходом: с места водителя низкая линия багажника попросту не была видна. В-третьих, на больших скоростях «Рено 12», как выяснилось, неважно держал дорогу. Словом, на самый совершенный автомобиль Европы по ряду причин он попросту «не тянул», поэтому связанные с ним восторги довольно быстро утихли.

Однако в Румынии все обстояло по-другому. Для страны это был первый (если не считать выпускавшуюся в 1968–1971 годах «Дачию 1100») доступный и современный легковой автомобиль, продажи которого стартовали одновременно со всем миром, к тому же прогрессивный по конструкции, надежный, несложный в обслуживании и недорогой в содержании. В силу того, что других моделей румынская автопромышленность не выпускала, «Дачия 1300»

на долгое время стала основой для массовой автомобилизации страны, сделалась ярким визуальным символом Румынии; в этом статусе автомобиль пребывает и сейчас.

Кроме Румынии, интерес к «Рено 12» проявили и другие страны. В Австралии машину выпускали в 1971–1980 годах (как «Renault 12», «Renault 1.4 Litre» и «Renault Virage»), в Турции – в 1971–2000 годах (как «Renault Toros»), в Аргентине – в 1971–1994 годах.

С 1970 года «Дачия» производилась в трех версиях. Помимо основной 1300 можно было приобрести и люксовую 1300L – с радиоприемником, литыми дисками, двумя зеркалами заднего вида, обогревом заднего стекла и противотуманными фарами. Версия 1300LS предназначалась только для правительственной и партийной номенклатуры Румынии и отличалась салоном с повышенным качеством отделки. Помимо этого, к середине 1970-х на базе седана завод UAP оперативно разработал семейство утилитарных автомобилей – универсал «Dacia 1300 Break», фургон 1300F, автомобиль скорой помощи 1300S (выпускались с 1973 года) и полутонный пикап 130 °C (выпускался с 1975-го, затем получил отдельный индекс 1302). Таким образом, в 1970-х Румыния получила целую гамму легковых автомобилей на базе «Дачии 1300», что позволило значительно сократить закупки импортных машин в других странах соцлагеря – СССР, ГДР, Чехословакии и Польше. В год выпускалось около 50 тысяч «Дачий», а к началу 1980-х удалось достичь уровня 90 тысяч машин в год.



Символ румынской автопромышленности с французскими корнями – «Dacia 1300»

Символ румынской автопромышленности с французскими корнями – «Dacia 1300»

До 1976 года все «Дачии» производились с использованием французских комплектующих. Однако затем румынская промышленность смогла освоить все необходимые детали, и производство автомобилей удалось локализовать. Поскольку идея полной самодостаточности считалась в Румынии периода Чаушеску исключительно важной, соглашение с «Рено» после этого продлено не было, и выпуск «Дачии 1300» продолжился уже без лицензии. Было решено модернизировать автомобиль, и в 1979 году на рынке дебютировала «Dacia 1310». Фактически это была та же «Дачия 1300», но с многочисленными обновлениями – новой решеткой радиатора из черного пластика с четырьмя круглыми фарами, бамперами, новой приборной панелью, сиденьями, ручками дверей. Этот фейслифтинг автомобиль не украсил – внешне он превратился в довольно странную вариацию на тему «Рено 12». До 1981 года «Дачия 1300» и «Дачия 1310» выпускались параллельно, после чего выпуск модели 1300 был

прекращен. История же французской машины «Рено 12» завершилась годом ранее, в 1980-м. В разных странах было выпущено около двух с половиной миллионов автомобилей этой модели.

Экспортная история «Дачия 1300» была достаточно успешной. Румынские машины активно продавались в других странах соцлагеря – Польше, Венгрии, ГДР, Болгарии, Китае. Поставляли их также в Сирию, Алжир, Иран, ЮАР, Грецию, Данию, Нидерланды, Великобританию, Канаду. А вот в Советском Союзе «Дачию» можно было встретить разве что изредка. Только в конце 1980-х годов такие автомобили начали привозить из-за рубежа служившие в ГДР, Польше или Венгрии советские военнослужащие. Знакомство же массового российского автолюбителя с маркой «Дачия» произошло уже в 2000-х, с появлением дешевой модели «Logan».

Выпуск румынских автомобилей, развивавших традиции модели 1300, продолжался еще долгие годы. Седан «Дачия 1310» среди них оказался самым «долгоиграющим» – он выпускался до 2004 года. Кроме того, выпускались его более мощный (1410) и более экономичный (1210) варианты, купе 1410 Sport и 1440 (она же «Dacia Carpathia»), хэтчбеки 1320, 1325 (он же «Dacia Liberta») и 1420, многочисленные пикапы и грузопассажирские машины. Даже после того, как в сентябре 1999 года завод UAP был приобретен фирмой «Рено», выпуск безнадежно устаревших «Дачий» продолжался, так как в Румынии эти машины по-прежнему пользовались стабильным спросом. Они были недороги (4100 евро за седан и 4250 евро за универсал), очень неприхотливы, легко ремонтировались, да и просто были привычны и любимы в народе. Кроме того, завод UAP продолжал по мере сил освежать проверенную временем модель. Благодаря этому последние «Дачии» начала XXI столетия имели внешность, уже весьма отдаленно напоминавшие модель 1300, – решетку радиатора, слегка изогнутую по краям и получившую в Румынии прозвище «улыбка Илиеску», утопленные в кузов ручки из черного пластика и другие детали.

До 21 июля 2004 года в Румынии было выпущено 1 979 730 экземпляров автомобилей «Dacia», основанных на базе «Renault 12». Характерный силуэт этой машины до сих пор можно регулярно увидеть на дорогах страны, особенно в провинции. Надежная и

доступная «Дачия 1300» и ее прямые наследники стали настоящим символом Румынии конца XX века.

«Datsun 240Z/Nissan Fairlady Z» (Япония, 1969–1974)

Этот автомобиль по праву считается одним из самых легендарных спорткаров мира. И уж точно – самым легендарным японским спорткаром. Именно с него началось триумфальное шествие японских спортивных автомобилей по всему миру. Дебют в классе, где до того безраздельно господствовали итальянцы, англичане, немцы и американцы, для японцев оказался более чем успешным.

Автомобильная компания «Datsun» (по-японски ее название более правильно звучит как «Даттосан», по-английски – «Датсан»; в русском языке закрепилось традиционное написание «Датсун») была основана в 1911 году, а ее первенец появился в 1914-м под маркой «DAT-GO». Аббревиатура «DAT» образовалась от имен основателей фирмы – Дэна Кэндзиро, Аоямы Рокуро и Такэути Мэйтаро. До 1931 года компания выпускала грузовики DAT, но затем решила предложить потребителям и легкие развозные автомобили, которым было решено присвоить отдельную марку «DAT Son», то есть «Сын ДАТ». Но английское слово «son» звучало почти так же, как «крах» по-японски, поэтому с 1933 года марка была преобразована в «Datsun». В 1934 году название фирмы изменили на «Nissan», но марка «Datsun» сохранилась. Довоенные автомобили имели много общего с британскими «Austin Seven», эта тенденция сохранялась и некоторое время после Второй мировой. Лишь в конце 1950-х «Nissan» начал отходить от откровенного копирования европейских технологий. С 1958 года начался экспорт «датсунов» в США, с 1962-го – в Европу. Сначала продажи были очень скромными: представители фирмы лично обходили дома потенциальных покупателей, в основном японского происхождения, и расписывали достоинства своих маленьких, дешевых и экономичных машин. Однако благодаря быстрому расширению модельного ряда и удачной рекламе продажи «датсунов» в США за четыре года выросли в восемь раз и достигли в 1966 году почти 30 тысяч штук.

Спортивное купе появилось на свет благодаря Ютаки Катаяме, долгое время возглавлявшему американский офис «Датсуна». Он

хорошо знал автомобильные симпатии и антипатии публики США, своими глазами наблюдал успех «пони-каров» и был уверен, что для окончательного покорения Америки и мира необходим красивый, скоростной и, что немаловажно, недорогой спортивный автомобиль. Дизайн такого купе сначала заказали американскому дизайнеру Альбрехту фон Гёрцу, по происхождению немцу, сначала работавшему в США на «Studebaker», а с 1952 года пустившемуся в свободное плавание. Самым известным его произведением был спортивный BMW 507, что, видимо, и привлекло к фон Гёрцу внимание японцев. Однако результат его работы, воплощенный в металле в 1964 году, руководство фирмы не удовлетворил. Купе «Nissan Silvia» построили, но шедевром оно явно не было: коротковатый и излишне «надутый», этот автомобиль напоминал собой скорее пародию на итальянские спорткары. В итоге пришлось обратиться к японскому дизайнеру Кумео Тамуре, который и создал проект, положенный в основу новой модели. Тем не менее споры о обладании правами на ее дизайн продолжались до 1980-х годов.

«Датсун» получил очень элегантный кузов, который представлял собой своего рода квинтэссенцию спортивного стиля 1960-х. Очень длинный капот, низкий силуэт, покатая крыша, резко обрубленный «хвост», выпуклые фары-«глаза» – все эти элементы, вместе или по отдельности, уже встречались раньше и на «Porsche 911», и на «Jaguar E-Type», и на «Ferrari GTO». Но удивительное дело – новый «датсун» было совершенно невозможно спутать внешне с какой-либо другой машиной. Одновременно «похожий на всех», этот «спорткар как таковой» одновременно в точности отразил свою эпоху и сумел остаться уникальным, мгновенно узнаваемым.



Первый японский спорткар, прогремевший на весь мир – «Datsun 240Z»

За техническую «начинку» новой машины отвечали конструктор Йосихико Матсуо, инженеры Цунео Бенитани и Хидеми Камахара. Для европейского рынка предлагалась версия с 6-цилиндровым 115-сильным двигателем, для японского – со 130-сильным, для американского – со 150-сильным. Максимальная скорость машины составляла 204 км/ч, расход топлива в зависимости от дорожного покрытия не превышал 11–15 л бензина на 100 км. На передних колесах стояли дисковые тормоза, на задних – барабанные. Особенно удачной получилась механическая коробка передач, она работала исключительно четко и мягко, позволяя получать от управления автомобилем удовольствие. Строгий спортивный салон был удобным и «вневременным», он не кажется архаичным и сегодня. На приборной панели перед водителем резко выделялись три крупных круглых прибора: датчики топлива, температуры масла и часы.

Автомобиль получил сразу два названия. В самой Японии он был известен как «Nissan Fairlady Z». Название «Прекрасная леди» было

прямой отсылкой к знаменитому американскому мюзиклу и уже использовалось фирмой на ранних спортивных кабриолетах. А на экспорт автомобиль шел под названием «Datsun 240Z», где цифра 240 обозначала объем двигателя. Что касается буквы Z, то Ютаки Катаяма считал, что эта буква одинаково хорошо звучит на всех языках и каждый сможет вложить в нее тот смысл, который сочтет нужным.

Дебют «Прекрасной леди» состоялся в октябре 1969 года. Сначала его представили на Нью-Йоркском автосалоне и лишь потом – в Японии. Несмотря на обилие предложений со стороны конкурентов, очень скоро стало понятно, что спортивный «датсун» стал настоящей сенсацией. Одним из самых главных козырей автомобиля стала его цена – всего 3526 долларов. Это было вдвое меньше, чем стоили в США европейские спорткары, и лишь немногим больше, чем цена на «Ford Mustang». И несмотря на то что уязвленные конкуренты быстро присвоили машине обидную кличку «Ferrari для бедных», число желающих прибрести за небольшие деньги высококлассный спортивный автомобиль стремительно росло. Фирма даже увеличила цену до 4400 долларов, так как попросту не справлялась с количеством заказов. Но желающих купить 240Z меньше от этого не стало. Всего за три года было продано 150 076 автомобилей. Это был ошеломляющий прорыв «Датсуна» на рынок США.

Век этой суперуспешной модели оказался недолгим, но не из-за ее недостатков – их у практически идеальной «Прекрасной леди» не было. В 1973-м рухнул мировой нефтяной рынок, что привело к падению спроса на спортивные автомобили как таковые. Параллельно ужесточались и экологические нормы, и правила безопасности. Это привело к появлению в 1974-м следующего поколения спортивных «датсунов» – модели 260Z (1974–1978), оснащенной менее мощным 140-сильным двигателем и массивными травмобезопасными бамперами. Последним поколением классической «Прекрасной леди» стала модель 280ZX (1978–1983), построенная уже на принципиально новой платформе. Эти же машины стали последними, продававшимися под маркой «Датсун»: в 1981–1983 годах компания осуществила мировой переход на новый бренд «Ниссан». В 2012–2020 годах марка «Датсун» была возрождена для рынка развивающихся стран, а затем снова ликвидирована.

Классический «Датсун 240Z» выпуска начала 1970-х и сейчас единогласно признается одним из лучших спортивных автомобилей мира. Цена на такую машину в хорошем состоянии колеблется в пределах от 30 до 100 тысяч долларов.

ВАЗ-2101 «Жигули» (СССР, 1970–1988)

Поводом для появления на свет легендарной «копейки» – первых «жигулей» модели ВАЗ-2101 – послужил целый ряд обстоятельств. Во-первых, выпускавшихся в 1960-х годах советскими заводами легковых автомобилей попросту не хватало на всех: чтобы купить «Волгу», «москвич» или «запорожец», людям нужно было годами стоять в очереди. Во-вторых, эти автомобили уже не соответствовали европейским стандартам, а те, что соответствовали («москвичи»), уходили на экспорт такими массами (во второй половине 1960-х за рубеж продавалось больше половины годового объема выпуска), что их опять-таки не хватало для внутреннего рынка. И наконец, требовалось ввести в оборот большие личные скопления денежных средств, оседавших без движения на счетах граждан СССР. Предполагалось, что постройка нового автозавода, который сможет выпускать примерно 600 тысяч машин в год – всемеро больше, чем «москвич», – одновременно решит все эти задачи: обеспечит всех желающих и в СССР, и на экспортных рынках недорогими, современными и конкурентоспособными автомобилями и заставит раскошелиться потенциальных автовладельцев, которые держат деньги без движения в силу отсутствия достойного предмета для крупной покупки.

Для скорейшего решения этих задач руководство СССР дало добро на сотрудничество с хорошо известной в фирме «капиталистической» автофирмой, чья продукция была бы узнаваемой и востребованной. Такой шаг не был чем-то из ряда вон выдающимся: по западным лицензиям в 1960–1970-х строили свои легковые автомобили Болгария, Югославия, Польша, Румыния. Как правило, они сотрудничали либо с французским «Renault», либо с итальянским FIAT. В СССР подошли к вопросу о выборе западной «невесты» очень тщательно: многочисленные новинки европейского автопрома середины 1960-х дотошно испытывались в советских условиях. В итоге было решено остановиться на производстве «FIAT 124», который выпускался с января 1966 году с кузовом седан, а с лета того же года – с кузовом универсал. Эта машина была высоко оценена европейскими

потребителями и удостоилась звания «Автомобиль года». Заметим также, что Советский Союз был далеко не единственной страной, купившей право выпуска FIAT 124: его выпускали также в Испании («SEAT 124»), Турции («Tofas Dogan»), Южной Корее («Kia-FIAT 124»), Болгарии («Пирин-ФИАТ 124»), Индии («Premier 118»).

Бытует мнение, что советский ВАЗ-2101 – это копия итальянского «фиата», однако в реальности это была скорее предназначенная для эксплуатации в советских условиях модификация этого автомобиля. Испытания, который 124-й прошел на дорогах СССР, показали, что «итальянец» плохо приспособлен к суровым климатическим и дорожным условиям. Проще говоря, он начал безнадежно «сыпаться» уже после 5 тысяч км пробега. В итоге была разработана специальная версия 124R, которая заметно отличалась от оригинала. На задних колесах установили более устойчивые к загрязнению барабанные тормоза вместо дисковых, машина обрела новые задний мост, усиленную переднюю подвеску, доработанные синхронизаторы коробки передач. Увеличился на 30 мм дорожный просвет, под бампером появились проушины для буксировки. Двигатель ВАЗ-2101 развивал 64 л.с., в то время как «FIAT 124» – 60. Но разница была не только в мощности: первые «жигули» получили куда более прогрессивный двигатель с верхним расположением распредвала, который обладал большим потенциалом для дальнейшей модернизации. Легко можно было отличить автомобили и внешне: у «FIAT 124» дверные ручки кнопочные, выступающие из дверей, а у ВАЗ-2101 – травмобезопасные, утопленные в кузов; у FIAT на бамперах небольшие «клычки», а у ВАЗа – полноценные «клыки». Наконец, у ВАЗа спинки передних сидений раскладывались в спальные места. Всего в конструкцию 124-й модели внесли более восьмисот изменений.

Внешне автомобиль выглядел по меркам середины 1960-х довольно скромно и не имел в облике ничего «дерзкого», бросающегося в глаза. Простые чистые линии кузова, круглые фары спереди и горизонтальные сзади, привычный для 1960-х руль с кольцевой кнопкой сигнала, скромный салон без особенных излишеств. Однако стоит заметить, что по меркам десятилетия такие качества, как простота, минимализм, эргономичность, расценивались как огромные плюсы, и ВАЗ-2101 в точности соответствовал этим требованиям. К

началу своего выпуска в СССР он, конечно, уже немного устарел, но, во-первых, его итальянский прообраз продолжал выпускаться до 1974 года, то есть считался в Европе конкурентоспособным, а во-вторых, на фоне предыдущих советских автомобилей ВАЗ был качественным шагом вперед практически во всем.



Автомобиль XX века в России – ВАЗ-2101 «Жигули»

Возведение завода в городе Тольятти (такое название в честь итальянского коммуниста Пальмиро Тольятти получил город Ставрополь) началось в 1967 году. В конце 1960-х скорого появления на рынке нового автомобиля ждали с нетерпением, было устроено даже общественное обсуждение вариантов названия. Предлагали и «Гвоздику», и «Аргамак», и «Руситал», и даже ВИЛ-100 – в честь 100-летия В.И. Ленина. Но, к счастью, победило выбранное из восьми вариантов название «жигули» – в честь Жигулёвских гор. Это слово и раньше было хорошо известно и любимо в народе: «жигулями» ласково называли пиво «Жигулёвское». Но теперь оно сразу ассоциируется не с пивом и не с горами, а именно с автомобилем.

Первые шесть машин собрали к столетию со дня рождения Ленина, 19 апреля 1970 года. Но массовый выпуск развернулся только в

августе, а более-менее обыденными на улицах «жигули» стали примерно в 1971–1972 годах. Уже в 1973-м тольяттинский завод выпустил рекордное количество ВАЗ-2101—379 007 штук.

На первых порах «жигули» серьезно проигрывали в популярности «Москвичам-412». Еще в первой половине 1970-х в среде автолюбителей дискуссии на тему, что лучше – «москвич» или «жигули», – не выглядели странными. Поклонники «москвичей» указывали на то, что их любимая машина гораздо лучше приспособлена к советским условиям – ездит на бензине А-76, не требует дорогого масла, обладает прочной подвеской и распредвалом, наконец, за рулем «москвича» попросту гораздо удобнее сидеть. Поклонники ВАЗа напирали на свои достоинства: «жигули» были менее шумными, более скоростными и простыми в управлении, просторными (на заднем сиденье пассажирам не мешали, как в «москвиче», выпирающие арки задних колес), теплыми. Наконец, они фактически были иномаркой, выпущенной в СССР по лицензии!.. Со временем эти аргументы победили, и с середины 1970-х «жигули» прочно завоевали симпатии советских граждан, превратившись в самый массовый народный автомобиль. Сначала, когда других «жигулей» не было, их называли просто по марке, потом, когда появились «двойка» и «тройка», стали звать «единичкой». Название «копейка» возникло гораздо позже, когда машина перестала быть престижной и стала восприниматься утилитарно.

Правда, с ее помощью так и не удалось решить главную задачу, которую ставило правительство страны, – обеспечить население недорогой доступной машиной. По цене – 5100 рублей – «жигули» вовсе не были доступны всем подряд, а главное, просто взять и купить их было невозможно. На машины мгновенно возникла очередь, в которой нужно было стоять годами. Только через несколько лет ожидания потенциальный владелец получал из автомагазина открытку, где ему сообщали, что машина наконец пришла с завода и ее можно приобрести. Так что решить задачу массовой автомобилизации СССР «жигулям» так и не удалось.

Поскольку «FIAT 124» был куплен советскими представителями «в пакете» с его версиями «Familiare» и «Speciale», ВАЗу удалось очень быстро запустить в производство новые модели ВАЗ-2102 и ВАЗ-2103, которые фактически представляли собой вариации ВАЗ-2101.

«Двойка» была грузопассажирской версией первой модели с кузовом универсал (выпускалась в 1971–1986 годах), а «тройка» – люксовой моделью, которая не имела прямого аналога в итальянской линейке «фиата». В декабре 1974 года в серию пошла также улучшенная версия ВАЗ-2101, получившая обозначение ВАЗ-21011. Она получила 69-сильный двигатель объемом 1,3 л, а прочие изменения коснулись кузова. «Одиннадцатую» было легко узнать внешне благодаря отсутствию «клыков» на бампере – вместо этого по всей длине шла резиновая накладка. Сам «частокол» вертикальных прутьев на решетке радиатора стал более мелким, задние стойки кузова украсились вытяжками вентиляции салона. Изменилась конструкция задних фар, в салоне появились современные ковшовые сиденья, руль лишился кольцевой кнопки сигнала, а пепельницы «переехали» из подлокотников на двери. Если на ВАЗ-2101 задняя надпись гласила просто «Жигули», то на ВАЗ-21011 – «Жигули 1300». Последней массовой модификацией «единички» стал появившийся в 1977 году ВАЗ-21013. Фактически это был ВАЗ-21011 с 64-сильным мотором от первой модели. Его можно было отличить по надписи «Жигули 1200s».

Прочие вариации на тему первой модели «жигулей» в широкую продажу не поступали и предназначались для государственных надобностей. Милицейскую службу несли ВАЗ-2101—94, которые имели стандартную расцветку милиции – желтую с синей полосой и государственным гербом СССР на первых дверцах. Двигатели милицейских «единичек», заимствованные у ВАЗ-2103, развивали 71 л.с., скорость – 156 км/ч. Еще более «навороченной» была версия ВАЗ-21015, получившая имя собственное «Карат». Это был ВАЗ-2101 с 74-сильным мотором от ВАЗ-2106, усиленной задней подвеской, дополнительным бензобаком, средствами спецсвязи и стойкой для хранения оружия. Еще одна спецверсия «жигулей» не имела никаких внешних отличий от ВАЗ-2101, но оснащались 69-сильным мотором от ВАЗ-21011 (ВАЗ-21016).

Существовали и такие экзотические варианты «жигулей», как роторные. На ВАЗ-21018 в 1982 году устанавливали 80-сильный роторный двигатель объемом 1,3 л, спроектированный по образцу японского двигателя «Mazda». Однако продолжения этот эксперимент не имел – в СССР роторные двигатели быстро сочли бесперспективными.

До 1974 года советские «жигули» при всем желании не могли получить выход на мировые рынки – это запрещало соглашение с FIAT, ведь в таком случае ВАЗ-2101 вступил бы в прямую конкуренцию со своим итальянским «братом» «FIAT 124». Поэтому продажи шли только в социалистических странах – Болгарии, Польше, ГДР, Венгрии, Югославии. Продавать «жигули» в Западной Европе стало возможно после прекращения выпуска «FIAT 124». Но быстро выяснилось, что иностранным потребителям марка автомобиля категорически не нравится. Во-первых, она была сложно произносима и сложно передавалась латиницей на письме, а во-вторых, вызывала ассоциации со словом «жиголо», то есть наёмным любовником. Чтобы избежать этих проблем, на ВАЗе решили придумать отдельную экспортную марку для своих машин. Так вспомнили о еще одном варианте, который предлагался для названия изначально, – «Lada», старинное русское обращение к любимой девушке. В СССР это слово было хорошо знакомо благодаря популярной песне «Хмуриться не надо, лада…». Кроме того, слово «Лада» хорошо звучит и пишется на всех языках. Так экспортный ВАЗ-2101 стал «Lada 1200», а ВАЗ-21011 – «Lada 1300». Поскольку идущие на экспорт машины отличались более высоким качеством сборки, в СССР автолюбители мечтали заполучить не «жигули», а именно «Ладу». Такими машинами гордились и считали их «практически иномарками».

На протяжении 1970-х годов ВАЗ-2101 (точнее, «Lada 1200») пользовался за рубежом большим спросом. В соцстранах он успешно конкурировал с местными «Wartburg», «Skoda», «Dacia», «Zastava» и «Polski FIAT», хорошо покупали его и в странах Западной Европы: внешность «FIAT 124» там была известна, по качеству советские машины не уступали итальянским, а стоили дешевле. Самой экзотической экспортной версией «жигулей» была праворульная «Lada 1300 ES» для Великобритании – с крышей, окрашенной в другой цвет и с декоративными накладками на кузове.

Несмотря на то что «единичка» быстро перестала быть самой престижной моделью «жигулей» (в 1972-м появился ВАЗ-2103, в 1976-м – ВАЗ-2106), она пользовалась стабильным спросом в СССР. О смене ее в качестве основной модели завода задумались к Олимпиаде-80. Тогда дизайнер Владислав Пашко разработал проект машины под условным названием ВАЗ-2101—80 с кузовами седан и

купе. Однако в итоге «сменщиком» первой модели оказался ВАЗ-2105 – в сущности, его глубокая модернизация, выпускавшаяся, как выяснилось со временем, дольше всех прочих «жигулей» (тридцать лет, с 1980 по 2010 год). Производство же семейства «единичек» стали сворачивать: в 1981-м прекратили выпуск ВАЗ-21011, в 1983-м – сам ВАЗ-2101, в 1986-м – ВАЗ-2102. Последней, до 1988 года, оставалась в производстве модификация ВАЗ-21013.

Всего в 1970–1988 годах с конвейера Волжского автозавода сошло 4 850 000 экземпляров всех версий ВАЗ-2101 с кузовом седан (плюс почти 667 тысяч универсалов ВАЗ-2102). В 2000 году по результатам опроса читателей российского журнала «За рулем» именно ВАЗ-2101 был признан «автомобилем XX века в России».

«Citroen GS/GSA» (Франция, 1970–1986)

В конце 1960-х французская фирма «Citroen» оставалась одной из последних крупных европейских автокомпаний, которая не могла предложить своим поклонникам автомобиль среднего класса. Линейку фирмы возглавляла легендарная «Богиня», выпускавшаяся с 1955-го модель DS, внизу скромно располагались «гадкий утёнок» 2CV, его модернизированный вариант «Dyane» и сделанный на его базе «Ami», дизайн которого выглядел весьма спорным (машина даже попала в список 50 самых уродливых автомобилей века). А вот в середине не было ничего, и этот пробел успешно заполняли другие фирмы. Руководство компании прекрасно понимало необходимость разработки среднеразмерной модели. Но по разным причинам путь к ней у «Ситроена» оказался очень долгим.

Первые шаги в этом направлении сделали сразу после появления «Богини», в 1956 году. Тогда публике был представлен необычный концепт-кар C10, он же «Coccinelle» («божья коровка»), выполненный в виде большой каплевидной мотоколяски. В качестве выставочного образца он был прекрасен, но вообразить себе такую машину на улицах Парижа конца 1950-х не смогли даже самые смелые умы. Следующий концепт, C60 (1960), напоминал механическое соединение сильно уменьшенной «Богини» с сильно увеличенным «Ami», что смотрелось, откровенно говоря, просто уродливо. Очередной прототип получил название F, или AP (1963). Он выглядел уже гораздо интереснее и самобытнее – красивый и необычный четырехдверный хэтчбек с клиновидным кузовом и смелыми рублеными формами дверей. Но тут, как на грех, появился эпохальный «Renault 16» с кузовом примерно такой же формы, и вся слава «изобретателя хэтчбеков» досталась «Рено». И только проект под условным названием G заслужил одобрение главы фирмы Пьера Берко и лег в основу серийной машины.

В середине десятилетия «Ситроен» как раз переживал смену поколений своих дизайнеров – ушедшего из жизни Фламинио Бертони, подарившего миру «Траксьон Аван», 2CV и DS, заменил молодой Робер Опрон. Он родился в 1932 году и начал карьеру автомобильного

дизайнера на SIMCA в возрасте двадцати восьми лет. Первая же его работа была очень престижной – это был кабриолет «SIMCA Chambord Présidence V8» для президента Франции Шарля де Голля. В 1962 году состоялся переход Опрона на «Citroen». Когда Опрон впервые приехал на встречу с Бертони, маститый дизайнер попросил показать ему портфолио с рисунками. По воспоминаниям Опрона, Бертони «бросил их на пол, ткнул в них тростью и заявил, что он невысокого мнения о них». Возмущенный Опрон собрал рисунки и заявил, что считает поведение Бертони неприемлемым, на что Бертони добавил: «Хотя вас я нахожу интересным». Опрон ушел, поклявшись никогда не работать вместе с таким человеком. Однако три недели спустя он получил письмо о назначении от «Citroen», а в 1964-м сменил покойного Бертони в должности главного дизайнера, успев завершить его последнюю работу – проект F.

Все работы Опрона конца 1960-х получались весьма удачными. Это и рестайлинг «Богини», задуманный еще Бертони (1967), и новый «Ami 8», получивший более привычный для покупателя дизайн задней части кузова (1969), и роторно-поршевое купе M35 на базе «Ami» (1970). На последней машине Опрон впервые применил резко ниспадающий книзу «хвост», который станет затем фирменным знаком нескольких его автомобилей. Но купе M35 все же было выпущено малым тиражом (всего 267 машин). А вот на «Citroen SM» фирма сделала большую ставку. Это было прямое следствие покупки «Ситроеном» итальянской фирмы «Maserati» (сделка произошла в 1968-м) и попытка выйти на американский рынок с элитным спортивным купе, совмещавшим достоинства обеих компаний – ситроеновская гидропневматическая подвеска и смелый дизайн, мощный двигатель и динамика от «Мазерати». И хотя спрос на эту машину оказался невелик, особенно после топливного кризиса 1973-го, SM расценивался всеми как большое событие в мире машин: в 1971-м он занял третье место в конкурсе «Автомобиль года», а в 1972-м удостоился титула «Автомобиль года США», чего с европейскими машинами никогда не бывало. Машина получила уникальный, полностью «застекленный» передок с поворачивающимися фарами, панорамное заднее стекло, а коэффициент аэродинамического сопротивления кузова составлял

всего 0,33; это творение Опрона по праву считается одним из самых красивых автомобилей рубежа десятилетий.

Но все это было только подступами к главному заданию Опрона – созданию среднеразмерного автомобиля для «Ситроена». После ошеломляющего успеха «Рено 16» было решено продолжать работу в том же направлении – делать модный в Европе хэтчбек. Но Опрон предложил для машины оригинальное решение: хэтчбеком модель казалась только внешне. На самом деле у нее не было главного признака этого типа кузова – пятой, багажной двери, совмещенной с задним стеклом. Покатая крыша машины заканчивалась резко обрезанным «хвостом», который в аэродинамике получил название «хвост Камма» – в честь швейцарского инженера Вунибальда Камма, который построил прототип автомобиля с таким кузовом еще в 1938 году. Широкого распространения идеи Камма не получили, с такими кузовами (иногда они называются каммбэками) строились только американский «Nash Airflite» (1949–1951) и западногерманский «Borgward Hansa 2400S» (1952–1959). Обратившись к старой идее, Робер Опрон добился великолепного аэродинамического результата: коэффициент обтекаемости у новой модели составлял всего лишь 0,318.

Правда, широко распространено убеждение, что Опрон «подсмотрел» идею своего кузова у итальянского концепт-кара «Pininfarina BLMC 1100» 1968 года. Сходство между двумя машинами действительно поразительное. Но, во-первых, наброски Опрона 1964 года выглядели еще более дерзко, чем вариант «пининфарины», а во-вторых, в автомобильном дизайне масса примеров того, когда мысль художников из разных стран движется в одном направлении.

Интерьер машины был разработан Мишелем Арманом под явным впечатлением от более ранней спортивной модели SM. Автомобиль получил односпицевый руль, напоминавший руль DS, и оригинальную комбинацию приборов с барабанным спидометром. Четырехцилиндровый оппозитный двигатель, изготовленный из легких сплавов, развивал всего 55 л.с. и был явно слабоват для машины такого класса. Но это решение было намеренным, так как во Франции автомобили с мощными двигателями облагались высоким налогом. К тому же отличная аэродинамика позволяла «ситроену» даже со слабым мотором разгоняться до 150 км/ч. Впоследствии появились версии,

оснащенные более мощными двигателями. У модели DS новинка заимствовала общую гидравлическую систему, к которой были подключены гидропневматическая подвеска (на поперечных рычагах спереди и продольных сзади), дисковые тормоза всех колес и усилитель руля. Коробки передач были или четырехступенчатая механическая, или трехступенчатый полуавтомат «C-matic».

Дебют нового «Citroen GS» состоялся в октябре 1970 года на Женевском международном автосалоне. Успех у прессы и публики был полным – через месяц в очереди на машину стояли 45 тысяч человек. В 1971 году GS победил в конкурсе «Автомобиль года», набрав вдвое больше голосов, чем «Volkswagen K70» (интересно, что на третьем месте оказался «Citroen SM»). И журналистов, и покупателей восхищали смелый, «острый» дизайн автомобиля, возможности его отлично сбалансированного двигателя, позволявшего на высоких оборотах выжимать из машины максимум возможного. К минусам относили шумность, большой расход топлива и «неторопливую» динамику.

Но с этим мирились. Только в 1971–1972 годах было продано 160 930 экземпляров модели GS. На пике популярности, который пришелся на 1977-й, она была самым продаваемым автомобилем Франции. В сентябре 1971 года появилась версия с кузовом универсал (GS Break), на выбор предлагались версии «Special», «Club» и «Pallas». Идеи, заложенные в GS, Робер Опрон развил и довел до совершенства во флагмане фирмы, крупной модели «Citroen CX», которая пошла в серию в 1974-м.



«Citroen GS» предвосхитил многие особенности стиля 1980-х годов

Сборка автомобилей модели GS осуществлялась не только во Франции, но и в других странах – Испании, Португалии, Чили, Родезии (ныне Зимбабве), ЮАР, Югославии. Правда, машине так никогда и не удалось выйти на американский рынок: в отличие от многих других моделей «ситроена», GS никогда не поставлялись в США.

К сожалению, поистине катастрофической оказалась история самой интересной версии модели GS – «Birotor». Она оснащалась 106-сильным роторным двигателем, разработанным совместно с немецкой фирмой NSU. Малые размеры и объем роторного двигателя позволял резко снизить объемы налога, но стоил такой «ситроен» почти вдвое больше обычного, что сводило выгоду для покупателя на нет. Кроме того, «Биротор» появился крайне невовремя – в октябре 1973 года. Как раз грянул нефтяной кризис, бензин подскочил в цене, и прожорливые роторные моторы, бывшие к тому же очень «грязными», мгновенно перестали быть актуальными. Удалось продать всего 847 «Citroen GS Birotor», причем все они были утилизированы, чтобы не тратить ресурсы на их дорогостоящее обслуживание в сервисных центрах.

Огромные средства, потраченные на совместный с NSU проект «Comotor», разрушительно сказались на будущем фирмы. В 1975 году почти 40 % акций «Citroen» приобрел «Peugeot», а в 1976-м фирмы образовали концерн PSA. Конечно, сам по себе бренд «Ситроен» упразднять никто не стал. Но многие ценители марки уверены в том, что именно в то время закончилась эпоха легендарных, классических «ситроенов», чьи корни восходили к эпохальному довоенному «Траксьон Авану»…

Модель GS выпускалась до 1979 года, когда уступила место своей версии GSA. С виду машина выглядела примерно так же, но теперь это был уже настоящий хэтчбек с открывающейся вверх пятой дверью. Изменился и интерьер – новые бамперы, задняя оптика, ручки дверей, панель приборов. В таком виде выпуск автомобиля продолжался до 1986-го, причем с 1982-го его постепенно вытеснял «сменщик», новый «Citroen BX». Всего в 1970–1979 годах было выпущено 1 896 742 экземпляра модели GS, а в 1979–1986-м – 576 757 экземпляров GSA. Идеи, внедренные в жизнь этой машиной, до сих пор вдохновляют современных автомобилестроителей. Например, в 2000-х кузов каммбэк получили такие сверхпопулярные модели, как «Toyota Prius» и «Honda Insight».

После слияния «Ситроена» с «Пежо» Робер Опрон не стал продолжать карьеру в концерне PSA и в 1975-м перешел в «Рено». Десятилетний период работы в этой компании ознаменовался созданием облика спортивного купе «Renault Fuego» (1980) и очень удачных легковых машин «Renault 9» (1981) и «Renault 11» (1983); совместно с Гастоном Жюше был создан флагманский «Renault 25» (1985). В 1985-м Опрон перешел на FIAT, где разработал дизайн-проект ES 30 для экспериментального спортивного автомобиля с двигателем объемом 3 л. В 1989-м эта машина была представлена на Женевском автосалоне, а позже пошла в небольшую серию как «Alfa Romeo SZ/RZ», причем за очень спорный дизайн она получила прозвище «Il Mostro» («монстр»). В 1992 году Робер Опрон ушел на пенсию и с тех пор занимался частным консультированием. 29 марта 2021 года великий дизайнер ушел из жизни от последствий COVID-19.

«De Tomaso Pantera» (Италия, 1970–1993)

Аргентинец Алехандро де Томазо родился в 1928 году в Буэнос-Айресе. Его отцом был преуспевающий политик, и все шло к тому, что Алехандро пойдет по его стопам. Но судьба рассудила иначе: в 1955-м, после участия в неудачном заговоре против аргентинского диктатора Хуана Перона, де Томазо вынужден был покинуть родину и обосновался в Италии. Поселившись в Болонье, он устроился на должность механика в команду гоночных автомобилей OSCA, а с 1956-го и сам участвовал в гонках, причем очень высокого уровня. В 1959-м де Томазо перебрался в Модену и основал там собственную компанию «De Tomaso Automobili», которая первоначально была ориентирована на постройку болидов для «Формулы-1». Но ни один из них не принес фирме спортивного успеха.

В 1964 году де Томазо предпринял смелый шаг – дебютировал на рынке дорожных автомобилей, то есть, в сущности, тех же гоночных, но предназначенных для богатых покупателей. Об аргентинском происхождении основателя фирмы говорила эмблема – стилизованная под клеймо лошадей буква Т на фоне флага Аргентины. Первой моделью стало изящное купе «De Tomaso Vallelunga» со стеклопластиковым кузовом от ателье «Ghia» авторства дизайнера Джорджетто Джуджаро, двигателем «Ford» и коробкой передач «Volkswagen». За пять лет было построено 68 таких машин. В 1965-м аргентинец свел знакомство со знаменитым американским гонщиком Кэрроллом Шелби, который разрешил использовать на дальнейших моделях де Томазо 4,7-литровый двигатель мощностью 475 л.с. Но сотрудничество оказалось недолгим – Шелби полностью переключился на подготовку команды Форда к гонкам Ле Ман, и де Томазо перестал быть для него приоритетом. После того как Шелби выпустил свою модель «AC Cobra», де Томазо остроумно ответил машиной «De Tomaso Mangusta» (мангусты, как известно, способны победить кобру), получившей великолепный, мгновенно запоминающийся стальной кузов авторства Джуджаро – с хищным наклоном передка и остро выпирающими «ребрами». На машине стоял

такой же двигатель, что и на «AC Cobra», кондиционер и электрические стеклоподъемники, что для тех времен считалось верхом роскоши. Было выпущено 400 таких автомобилей – немалый успех для начинающей компании. Де Томазо даже позволил себе приобрести два кузовных ателье – «Ghia» и «Vignale».

Однако главным последствием успеха «Мангусты» был интерес, который продукция де Томазо вызвала за океаном. Корпорация «Ford» как раз искала автомобиль, который мог бы оттянуть внимание потребителя от «Chevrolet Corvette», но при этом не хотела тратить слишком большие деньги на проектирование и выпуск такой машины. Потому и было решено сделать ставку на итальянскую фирму. Обязанности распределились просто: «De Tomaso» разрабатывают новый спорткар, а «Ford» обеспечивает для него двигатели и продает машину через свои дилерские сети. Соглашение в итоге оказалось очень выгодным для обеих сторон.

Дизайнер «Ghia» Том Тьярда разработал для машины очень впечатляющий кузов клиновидной формы, визуально смещенный вперед, а сзади напоминавшей торпедный катер. Компоновка автомобиля – мотор, размещенный посередине, – была такой же, как у «Мангусты», но «Пантера» избавилась от главного недостатка предшественницы: слабой, часто ломавшейся рамы. Вместо этого был введен стальной кузов-монокок. Фордовский 8-цилиндровый двигатель мощностью 330 л.с. размещался сразу за задними сиденьями. Он позволял автомобилю достигать скорости 260 км/ч, а до сотни разгоняться за пять с половиной секунд. Трансмиссия «Пантеры» славилась тем, что стоила дороже двигателя. Дополняли картину 17-дюймовые магниевые колеса с шинами «Michelin», дисковые тормоза на всех колесах, кондиционер и электрические стеклоподъемники – последние опции можно было встретить далеко не на всех обычных автомобилях.

Дебют «Пантеры» состоялся в 1970 году в Модене, а чуть позже – в Нью-Йорке. Благодаря усиленной рекламе со стороны «Ford» и хорошей сети продаж (в США «Пантеры» продавались через магазины марок «Mercury» и «Lincoln») интерес к новинке был немалым, и это позволило уже через год выйти на солидный для машин такого класса уровень производства – три автомобиля в день. И хотя стоила «Пантера» для американского потребителя дорого (9995

долларов), о том, каким был успех машины за океаном, гласит простой факт: в 1973 году «Пантеру» признали лучшим импортным автомобилем Америки, при этом она опередила «Ferrari», «Lamborghini» и «Porsche».



У «De Tomaso Pantera» было множество недостатков, но эта машина стала легендой

Однако за эти деньги покупатель получал не только настоящий итальянский спорткар, но и целую массу минусов, о которых, понятно, никто на рекламном стенде не говорил. Из-за близко расположенного к сиденьям двигателя салон машины сильно нагревался, трансмиссия была очень шумной, кузова быстро начинали ржаветь. Водитель, чей рост превышал 180 см, за рулем «Пантеры» просто не помещался, а низкорослые водители хором жаловались на плохую эргономику. Наконец, «Пантеры» часто попросту не заводились. В легенду вошел случай, когда Элвис Пресли, разъяренный тем, что его новенькая машина не трогалась с места, трижды выстрелил в нее из пистолета.

В 1972 году, когда в США повысили нормы, ограничивающие выброс выхлопных газов в атмосферу, американская версия «Пантеры» подверглась изменениям: ее двигатель развивал не более 266 л.с., в то время как европейская версия по-прежнему выдавала 330, плюс ко всему в Штатах за 11 149 долларов продавалась теперь только люксовая «Pantera L» с массивным пластиковым бампером. В 1975 году «золотой век» фирмы в США завершился – «Ford» расторг контракт с «De Tomaso». Это произошло не потому, что американцев что-то не устраивало, просто мировой топливный кризис сказался на рынке дорогих быстрых автомобилей не лучшим образом. На тот момент компания из Модены успела реализовать в Штатах около 5500 своих машин – для маленькой фирмы это был очень серьезный показатель. В довершение беды прекратилось производство двигателя, которым оснащались «Пантеры», и «De Tomaso» вынуждены были заказывать доставку этих моторов из Австралии, причем с предварительной отладкой в Швейцарии. Естественно, цена на машину поднялась, что сказалось на спросе.

И тем не менее «De Tomaso Pantera» – далеко не самый удачный по конструкции спорткар 70-х – оказалась редкой долгожительницей. Ее даже удавалось продавать в США – правда, уже не официально, а через «серых» дилеров. С 1980 года выпускалась ее версия GTS с антикрылом и широкими колесными арками (выпущено 184 автомобиля), а с 1990-го – версия SI, получившая обновленный кузов от дизайнера Марчелло Гандини (выпущен 41 автомобиль). Всего в 1970–1993 годах было построено примерно 7200 машин семейства «Пантера», причем 6128 из них произведены в 1971–1973 годах.

Сама фирма «De Tomaso» за свою историю прошла несколько стадий. В середине 1970-х она находилась на пике успеха – тогда Алехандро де Томазо приобрел в собственность такие знаменитые итальянские автокомпании, как «Maserati» и «Innocenti». Была предпринята попытка завоевать также рынок элитных седанов («De Tomaso Deauville», выпущено 244 машины) и кабриолетов («De Tomaso Longchamp», выпущено 409 машин; она хорошо известна всем, кто смотрел фильм «Укрощение строптивого» – именно этот автомобиль водит главная героиня). Эти машины проектировал автор «Пантеры» Том Тьярда. Интересно, что в измененном виде обе эти модели производились и под маркой «Maserati» – седан как

«Quattroporte», а кабриолет как «Kyalami». Однако в 1993 году Алехандро де Томазо заболел, и компанией начал управлять его сын. Чтобы спасти положение, «Maserati» и «Innocenti» пришлось продать в собственность FIAT, и некоторое время руководство фирмы видело спасение в совместном проекте с американским бизнесменом Кьелом Куале, который предложил повторить схему «Пантеры», то есть строить в Италии спорткары специально для рынка США. Модель «De Tomaso Bigua» была спроектирована, но в дело вмешался личный фактор: Куале рассорился с де Томазо, переименовал машину в «Qvale Mangusta» и до 2003 года успел продать 284 таких автомобиля. После этого предприятие в Модене было продано британской компании «MG Rover».

Алехандро де Томазо еще пытался как-то спасти родное детище, в том числе строил планы производства комфортабельных джипов совместно с российским УАЗом. Однако 21 июня 2003 года бизнесмен скончался. После этого компания обанкротилась. Марку «De Tomaso» пытались возродить в 2009 году, но из грандиозных планов ничего не вышло, так как новый владелец бренда, Джан-Марио Россионьоло, был арестован по подозрению в финансовой афере.

Что же касается «Пантеры», то у этой машины оказалась поистине странная судьба. Обладающая целым букетом «болезней» и выпущенная большим тиражом, что для элитного спорткара скорее недостаток, чем достоинство, сейчас она считается одним из наиболее интересных и красивых автомобилей своего времени. Многие экземпляры находятся на ходу. Особенно ценятся коллекционерами ранние «Пантеры», выпущенные в начале 1970-х.

«Subaru Leone» (Япония, 1971–1981)

История японской автомобильной компании «Subaru» восходит к 1917 году, когда была основана авиастроительная фирма «Nakajima». После поражения Японии во Второй мировой войне она была национализирована, переименована в «Fuji Sangyo Company» и перепрофилирована на производство мотороллеров. В июле 1953-го был создан большой концерн «Fuji Heavy Industries», в который вошли шесть фирм, занимавшихся выпуском мотороллеров, автобусных кузовов, двигателей и железнодорожных вагонов. Основатель этого конгломерата Кэндзи Кита был большим любителем автомобилей и считал, что для полноты картины «Fuji» не хватает лишь собственного автопроизводства. В 1954-м при его участии был разработан прототип P-1, оснащенный двигателем «Peugeot» и даже внешне напоминавший французские автомобили. Был объявлен конкурс на типично японское название для новой машины, но ни один предложенный вариант Кито не устроил. Тогда он сам выбрал новую марку – «Subaru», что означает древнее японское название созвездия Плеяд (намек на шесть фирм, которые слились в один концерн).

Марка была зарегистрирована в марте 1958-го, а в июле того же года фирма дебютировала моделью 360. Это был крохотный автомобильчик, напоминавший увеличенную в размерах детскую игрушку. Однако для японского рынка, зажатого жесткими ограничениями в объемах двигателя и размерах машин, такие «К-кары» были тем, что надо. В короткий срок «Субару» смогла выйти в лидеры на рынке таких автомобилей, что позволило представить в октябре 1965-го уже настоящий, «полноценный» седан «Subaru 1000». Он был выполнен по переднеприводной схеме и внешне выдержан в традициях французского автопрома, напоминая «Peugeot». Однако никто не мог и предполагать, что следующая модель принесет малоизвестной вне Японии фирме настоящий прорыв на мировые рынки. Речь шла о модели, которой присвоили амбициозное имя «Leone», что в переводе с итальянского значит «Лев». Она была разработана в сотрудничестве с «Nissan», который с августа 1968 года являлся владельцем 20 % акций «Fuji Heavy Industries».

Правда, первый «Лев» производил довольно скромное впечатление: это было компактное двухдверное купе «околоспортивного» толка, с передним приводом и симпатичным современным дизайном, напоминавшим уменьшенные в несколько раз американские «пони-кары». Но настоящей сенсацией стал вариант с кузовом универсал, появившийся в сентябре 1972 года. Этот автомобиль в качестве опции можно было приобрести с трансмиссией 4WD, то есть по желанию водитель мог делать из своей обычной легковушки внедорожник. Для этого требовалось просто повернуть рычажок на приборной панели. После этого подключался привод заднего моста, и «Subaru Leone» мог смело съезжать с автострады на бездорожье, где застрял бы любой другой автомобиль. Отличную проходимость обеспечивал и большой дорожный просвет новинки – 170 мм.



Японский «лев» начала 1970-х – «Subaru Leone»

При этом «Леоне» вовсе не был примитивным джипом – по уровню комфорта это был полноценный легковой автомобиль. Такую же схему имел выпускавшийся в Советском Союзе в конце 1950-х полноприводный универсал «Москвич-411». Но та машина была собрана в количестве 1515 экземпляров и на экспорт не поступала. А «Субару» сразу сделали ставку именно на завоевание мирового автомобильного рынка.

Техническая «начинка» «Субару Леоне» также была очень интересной и прогрессивной. Небольшой по размерам двигатель был выполнен целиком из алюминия и очень напоминал по конструкции моторы «Volkswagen», правда, он имел жидкостное охлаждение. При максимуме оборотов мотор выжимал 80 л.с. Коробка передач до 1975 года была четырехступенчатой, после – пятиступенчатой, автоматическая КПП предлагалась как опция. Сначала на всех колесах ставились барабанные тормоза, после на передних появились дисковые. Машина не блистала высокой скоростью, но и тихоходной ее назвать было сложно – максимальная скорость была заявлена как 146 км/ч.

С середины 1970-х «Леоне» предлагался в большом разнообразии вариантов. Помимо купе и универсала можно было приобрести двух- и четырехдверный седан, хардтоп-купе. Вся линейка «Леоне» была мгновенно узнаваема благодаря свежему, интересному дизайну – легкий «наклон вперед», чуть приподнятый сзади кузов, четырехфарная система освещения, типичные для японских машин 1970-х зеркала заднего вида на передних крыльях, боковые окна без рамок.

В 1977-м специально для рынка США фирма предложила еще одну вариацию – симпатичный пикап, носивший сокращенное обозначение BRAT («Bi-drive Recreational All-terrain Transporter»). В Америке такие машины коротко называются «Ют» – сокращение от Utility, «утилитарный». В этом классе традиционно «царили» американские «Ford Ranchero» и «Chevrolet El Camino», но гораздо более компактный и экономичный «субару» сумел составить им серьезную конкуренцию. При этом японцам удалось хитро обойти так называемый «Куриный налог», введенный в США для защиты внутреннего рынка еще в декабре 1963 года (его название связано с тем, что налогом облагались европейские курятина, крахмал, бренди

и… легкие грузовики). В кузове BRAT размещались два пассажирских кресла, что позволяло классифицировать эту машину не как пикап, а как легковую. Соответственно, «Субару», ввозя такую машину в США, платили не 25-процентный «куриный», а обычный 2,5-процентный налог.

Поскольку схема, предложенная «Субару Леоне», практически не встречалась в мировом автопроме, новые автомобили были встречены с огромным интересом. Если в 1971 году в США было продано 12 500 машин марки «Субару», то десять лет спустя – уже 152 тысячи. Особенным успехом автомобиль пользовался в горных штатах, таких как Колорадо. В Европе полноприводные «Леоне» также в первую очередь оценили в странах, где есть горы, – Швейцарии, Австрии, ФРГ, Испании. В дальнейшем схема, найденная в Японии, была успешно освоена и внедрена на десятках моделей разных фирм. Сейчас это один из самых востребованных форматов легкового автомобиля.

Именно «Subaru Leone» сделала марку «Субару» известной во всем мире. Выпуск первого поколения японского «Льва» шел до 1981 года, а сама по себе модель «Леоне» выпускалась до 1994-го, когда ее сменила «Subaru Impreza». Ранние «Леоне» в хорошем состоянии высоко ценятся коллекционерами как одни из наиболее прогрессивных и интересных машин своей эпохи.

«Zastava 101» (Югославия/Сербия, 1971–2008)

Совсем немногим автомобилям удается стать не просто популярными и любимыми, а настоящими символами своей страны и эпохи. «Zastava 101» – из этого ряда. И сейчас в странах бывшей Югославии, особенно в глубинке, можно нередко встретить этот автомобиль, мгновенно узнаваемый по его неповторимому силуэту. Встречаются «Заставы» и в других странах – в свое время эта машина пользовалась немалым успехом на экспортных рынках.

Но сначала несколько слов о самой марке «Застава» (ударение на первый слог; официально название писалось на латинице, в хорватской версии сербскохорватского языка, но внутри страны использовалось и на кириллице, в сербской версии). Будущий завод «Црвена Застава» (по-русски «Красное Знамя») был основан в городе Крагуевац еще в 1851 году как литейный, а широко известное название получил после Второй мировой, в январе 1946-го. Однако сборка автомобилей на нем началась позже, в 1953-м. Первенцем стала версия американского джипа «Jeep CJ3B», но таких машин успели выпустить всего 162. После этого был заключен контракт на сборку автомобилей по лицензии FIAT – связи Италии и Югославии еще с довоенных времен были весьма тесными. Причем изначально речь шла именно о джипах, но директор завода Воислав Радич сумел договориться о продаже лицензии и на выпуск легковых машин. В итоге «Црвена Застава» начала собирать из итальянских машинокомплектов седаны «Zastava 1400» и «Zastava 1100» (с 1966 года – 1100R), которые ничем, кроме фирменных эмблем, не отличались от FIAT соответствующих моделей.

В 1955 году завод наладил сборку маленькой «Zastava 600» (с 1962 года – «Zastava 750»), которая в полном смысле слова «посадила Югославию на колеса». Эти мини-машинки получили в народе любовное прозвище «Фича». Продолжали выпускать и более крупные автомобили. «Zastava 1300», копия «FIAT 1300», собиралась в 1961–1979 годах и имела в стране репутацию солидного и дорогого автомобиля. Югославы прозвали его «Тристач». В 1962 году был сдан в эксплуатацию новый большой завод «Црвена Застава», рассчитанный

на производство 80 тысяч автомобилей в год. А в 1968-м там начали сборку новейшей польской машины «Polski FIAT 125p» – версии итальянского «FIAT 125», которая в Югославии получила название «Zastava 125PZ».

1969 год ознаменовался выходом в Италии новой модели «FIAT 128». В сравнении с предыдущими поколениями машин это был принципиально новый автомобиль – с приводом на передние колеса и поперечным расположением двигателя. Он пользовался большим успехом в Европе и завоевал титул «Автомобиль 1969 года». Директор югославского завода Првослав Ракович был заинтересован в том, чтобы получить на свой конвейер новейшую модель, и, как ни старались итальянцы отдать югославам «FIAT 124», упорно отказывался от этой машины – под предлогом того, что ее уже будут выпускать в Советском Союзе как «жигули». На самом же деле «FIAT 128» по конструкции был намного современнее 124-го. И в конце концов итальянцы сдались.

Основная версия модели 128 имела кузов седан с невыразительным и не очень красивым багажником сзади. Этот кузов в Югославии сочли непрактичным и попросили у итальянских коллег «уступить» им пятидверную версию с кузовом лифтбек – тот же седан, но с плавной покатой задней стенкой, в которую встраивалась крышка багажника, напоминающий французскую «SIMCA 1100». Фактически это был седан, сочетавший в себе достоинства хэтчбека и универсала. В Италии такую версию под условным названием 128B1 разработали, но считали избыточной и в итоге ее производство передали в Крагуевац. Так и родилась югославская «Zastava 101» – первая «Застава», не являвшаяся точной копией «фиата». На десятом Белградском международном автосалоне 16 апреля 1971-го состоялась премьера новинки, а ее производство началось 16 ноября того же года.

Для начала 1970-х годов «Застава 101» выглядела весьма современно – ее кузов воспринимался даже более модно и свежо, чем кузов «FIAT 128». Машина сохраняла все прогрессивные технические решения своего прообраза, так что называть ее «югославскими «жигулями» совершенно неправомерно, ведь все советские автомобили в то время еще имели задний привод и не могли похвастаться ни реечным рулевым управлением, ни подвеской типа «Макферсон», да и хэтчбеков в СССР не выпускали до 1973 года.

Двигатель объемом 1,1 л развивал 55 л.с., что позволяло «Заставе» разгоняться до 140 км/ч. Применялся и 1,3-литровый двигатель мощностью 65 л.с. Два этих мотора так и остались основными для «Застав» на протяжении всего их выпуска. Уровень комфорта в салоне также вполне соответствовал стандартам времени. До 1976 года машина предлагалась в комплектациях «Стандард» и «Делукс», с 1976-го – соответственно 101Б и 101Л. Они достаточно серьезно различались между собой в уровне оснащения: так, «Делуксы» получали красные коврики на пол, отделку под дерево и хромированную отделку порогов и крыши. С 1976-го 101Л можно было отличить по двум горизонтальным хромированным полоскам на облицовке радиатора, новым «клыкам» на бампере, а в салоне были установлены новые сиденья.

В Югославии «Застава 101» сразу же начала пользоваться огромной популярностью. Машина обладала множеством достоинств – была современной, удобной, комфортабельной, надежной, качественно собранной, хорошо приспособленной для любых задач: от ежедневных поездок на работу до эксплуатации в сельской и горной местности. К ней быстро приклеилось каламбурное прозвище «Стоядин» (Стојадин – это мужское имя на Балканах, а «сто один» по-сербски – сто један). Называли машину и «Кец», то есть единичка, а в Словении – «Стоенка».



Многолетний символ единой Югославии – «Zastava 101», легендарный «Стоядин»

В 1973 году «Заставу» по югославской лицензии начали выпускать в Польше под маркой «Zastava 1100p». Смена индекса объяснялась нежеланием ссориться с «Peugeot»: как мы помним, французская компания еще в начале 1930-х застолбила за собой все трехзначные цифровые обозначения с нулем в середине. По этой причине шедшие на экспорт «Заставы» также получали индекс 1100. В мире машины имели широкую известность благодаря успешному участию в грандиозных ралли «Tour d'Europe» протяженностью 14 тысяч километров. В 1973 году югославы пришли в гонке первыми в своем классе и четвертыми в общем зачете, а в 1974-м – первыми в своем классе, опередив множество машин именитых фирм. Также широко рекламировался пробег «Застав» по Африке в 1975 году, в ходе которого югославские машины покорили Килиманджаро. Вскоре после этого началась сборка «Застав» на египетском предприятии «El Nasr».

В 1979 году стартовало производство обновленной «Заставы», которая теперь основывалась на итальянском «FIAT 128 Speciale» 1974 года. Базовая версия получила название «101 Конфорт», а улучшенные – «101 Специал» и «101 Супер». Внешне машины было легко отличить от прежних: они получили прямоугольные фары вместо круглых, пластиковую решетку радиатора и бамперы без клыков, зато с черными резиновыми накладками по углам. Обновление затронуло и салон: обогрев заднего стекла, улучшенные сиденья с подголовниками, новый руль. «Специал» оснащался двигателем мощностью 73 л.с., а «Супер» – 64 л.с. Кроме того, в сентябре 1979-го начался выпуск трехдверной версии машины под обозначением «101 Медитеран», на которой сохранились круглые фары. В апреле 1980-го на Белградском автосалоне дебютировала также «Застава 128» – точная копия «FIAT 128» с выступающим сзади багажником. Это стало возможно, так как в Италии полным ходом шел выпуск новой основной модели «FIAT Ritmo», а 128-я считалась уже вчерашним днем. В Югославии «Застава 128» получила свое прозвище «Осмица» («восьмерка»), но таким же массовым спросом, как «Застава 101», эта машина не пользовалась.

С начала 1980-х «Застава» начала достаточно широко экспортироваться на западные рынки. В Грецию и Польшу она поставлялась еще с 1971-го, в 1981-м начались продажи в Великобритании, в 1982-м – в ФРГ, в 1983-м – в Бельгии, Нидерландах и Финляндии. Для европейских рынков автомобиль, как правило, получал другие названия: в Финляндии он продавался как «FIAT 128Z», а в Британии с 1984 года нес марку «Yugo 511/513». В среднем экспортировалось примерно 10 тысяч машин в год, рекорд был поставлен в 1981-м, когда удалось продать 24 026 автомобилей. Кстати, в СССР такие машины не экспортировались, и встретить «Стоядин» на дорогах Советского Союза было практически невозможно. Лишь в конце 1980-х там появилось некоторое количество «Застав» польского производства.

Очередное обновление «Заставы» пережили в 1983 году, когда базовая модель получила индекс 101GT, а улучшенная – 101GTL. Новые машины можно было сразу отличить по поворотникам, которые переместились с боковин кузова в бампер, новым крыльям и решетке радиатора от «FIAT 128». В том же году на заводе в городе Сомборе начался выпуск пикапа 101T.

Начало 1980-х было ознаменовано для завода «Црвена Застава» освоением еще одной легковой модели, занявшей промежуточное положение между маленькой «Фичей» и большим «Стоядином», – «Zastava Yugo 45» (в дальнейшем была переименована в «Yugo Coral»). Этот небольшой трехдверный хэтчбек планировался к производству в Италии как FIAT 144, однако был забракован в Турине и «подхвачен» югославами. В «Юго» не было ничего примечательного за одним исключением: благодаря пробивным качествам и авантюризму американца чешского происхождения Мирослава Кефурта удалось наладить поставки этих машин в США, где «Юго» продавались по крайне низкой цене 3990 долларов и рекламировались как прямое продолжение идей «Ford T» и «Volkswagen Kafer». Американцы над «Юго» смеялись, сочиняли о них анекдоты, но… покупали! На волне этого успеха в 1987 году было принято решение весь модельный ряд «Заставы» переименовать в «Юго» (единственным исключением оказалась «Застава 128», так как этого требовали условия контракта с FIAT). Так «Стоядин» преобразился сначала в «Yugo 1.1/1.3», а в октябре 1988 года – в «Yugo Scala 55/65». Внешне эти машины отличались новой решеткой радиатора с характерным белым прямоугольником в центре, стеклами передних дверей без форточек, черными дверными ручками, капотом с воздухозаборником. Было внедрено электронное зажигание «Bosch» и пятиступенчатая коробка передач для модели «Scala 65».

К рубежу 1980-х и 1990-х завод «Црвена Застава» подошел на подъеме – в год выпускалось почти 184 тысячи машин, на конвейере стояли небольшие «Юго Корал», «Застава 128», «Юго Скала» и новейший «Юго Флорида» с красивым клиновидным кузовом, который Джорджетто Джуджаро изначально разрабатывал для «FIAT Tipo». Однако это были последние годы благополучия югославского автопрома. Развал единой страны в 1991 году и кровавая гражданская война поставили его на грань краха в считаные месяцы. Поскольку в производстве машин участвовали все союзные республики Югославии, рухнула логистика, прекратились поставки за рубеж, из-за санкций пришлось уйти с американского рынка… Тем не менее даже в середине 1990-х старые «Стоядины» еще пытались как-то улучшать: с 1994-го «Скала» получила центральный замок, новую панель приборов и бамперы. Машины собирались теперь буквально

поштучно, из тех запасов, которые оставались на заводе, и каждая «Застава» была причудливым «конструктором» из деталей, предназначавшихся для разных моделей. За весь 1993 год таким кустарным способом удалось собрать всего 772 машины, за весь 1997-й – 1700…

В апреле 1999 года город Крагуевац подвергся разрушительной бомбардировке самолетов НАТО. Главной мишенью был оружейный цех завода «Застава», но досталось и автомобильным. Чудом никто из сотрудников не погиб, но ущерб был оценен в 850 миллионов долларов, и, согласно оценке западных экспертов, «Застава» никогда не смогла бы восстановить производство. Тем не менее рабочие самоотверженно трудились на возрождении родного предприятия, и осенью 1999-го завод снова начал выпускать машины, сумев изготовить 1628 экземпляров модели «Скала». С 2002 года было решено вернуться и к старой марке «Застава», так как слово «Юго» ассоциировалось с Югославией, а этой страны уже не существовало (ее последним осколком могла считаться конфедерация Сербии и Черногории, но, после того как Черногория в 2006-м провозгласила независимость, от Югославии не осталось вообще ничего). Соответственно, «Юго Скала» превратилась в «Застава Скала». В те годы машина стоила в Сербии 420 тысяч динаров, то есть чуть больше пяти тысяч евро. Конечно, она была уже безнадежно устаревшей, но в разрушенной, разоренной гражданской бойней стране «Стоядины» по-прежнему пользовались спросом – они были привычны, очень неприхотливы, не требовали тщательного к себе отношения и дорогого ремонта.

В декабре 2003 года был прекращен выпуск «Заставы 128». Окончательную же точку в истории старого автомобиля поставила сделка, заключенная в мае 2008 года. Тогда FIAT целиком приобрел все автомобильные предприятия бывшей Югославии, переименовав их в «FIAT Automobili Srbija». В ноябре 2008 года одновременно было прекращено производство сразу трех моделей – «Скала», «Корал» и «Флорида». Последний «Стоядин» сошел с конвейера 21 ноября 2008-го, через 37 лет после начала производства. Всего было выпущено 1 045 458 экземпляров моделей «101/Скала» (из них 224 851 продано на экспорт) и 228 274 экземпляра «Заставы 128».

Марка «Застава» сохранилась только на заводе «Zastava Specijalna Vozila Sombor» для микроавтобусов и пикапов. А на бывшем главном заводе собирают обычные «фиаты». В частности, с 2012 года там выпускали «FIAT 500L», который был «эксклюзивом» – эта машина производилась только в Сербии.

А старый добрый «Стоядин» по-прежнему любим и уважаем во всех странах бывшей единой Югославии. На ходу таких машин сохранилось довольно много, особенно в поздних исполнениях, выпуска начала 2000-х. В Белграде даже существует специальная услуга для туристов – катание на легендарной «Заставе 101».

«Honda Civic» (Япония, 1972–1979)

В отличие от многих японских компаний, чьи корни уходят в начало XX века, «Honda» – предприятие относительно молодое. Оно было создано в 1948 году двумя предпринимателями Соитиро Хондой и Такэо Фудзисавой, причем «первую скрипку» в этом дуэте играл Хонда. Он с детства увлекался автомобилями, в юности работал автомехаником, а в 1937-м создал небольшую фирму по выпуску запчастей для «Toyota». В конце Второй мировой войны это предприятие погибло во время американской бомбардировки, и Хонде пришлось начинать все сначала – в единственном убогом цеху, с двенадцатью рабочими, которые делали примитивные велосипеды с моторчиком. Однако в разоренной войной Японии эта продукция пользовалась хорошим спросом, что позволило Хонде перейти к выпуску мотоциклов и нанять финансиста Фудзисаву, разработавшего дальнейшую стратегию развития фирмы. В итоге в течение 1950-х годов мотоциклы марки «Honda» вышли на первое место по популярности в Японии, а с 1959-го начался их экспорт в США, где фирме удалось добиться успеха благодаря очень низким ценам на свою продукцию (250 долларов за мотоцикл, вчетверо дешевле американских). К 1967 году «Хонда» вышла на первое место по производству мотоциклов в мире.

Успех позволил компании обратить внимание на автомобильный рынок. Первые машины «хонда» появились в августе 1963-го и относились к традиционному для Японии классу «К-каров». Однако феерического успеха, как на мотоциклетном рынке, фирме добиться не удалось. Хотя в 1967 году она выпустила исключительно удачный «К-кар» модели N360 (в экспортной версии – N600), очень близкий по внешнему виду и качествам к британскому «Mini», эта машина все еще не выделялась из общего ряда японских автомобилей, пытавшихся прорваться на богатые внешние рынки. Ситуация резко изменилась с появлением в июле 1972 года первого поколения «Honda Civic».

По сравнению с предшественников «Сивик» был несколько больше в размерах, однако по-прежнему оставался очень компактным. Дизайн двухдверного седана получился очень симпатичным – «добродушное»

оформление передка с круглыми фарами и черной пластиковой облицовкой радиатора, плавно скругленные формы кузова. Машина оснащалась 1,2-литровым 4-цилиндровым двигателем мощностью 50 л.с., что при массе 650 кг обеспечивало ей великолепную динамику и скорость 148 км/ч. Можно было купить две версии – с механической или автоматической коробкой передач. Обычные машины имели передние дисковые тормоза, независимую подвеску всех колес, ковшеобразные сиденья, при отделке которых использовался винил, и выкрашенную под дерево приборную панель. За дополнительную плату предлагались кондиционер, стеклоочиститель заднего стекла и радиальные шины. Словом, для маленькой городской машинки «Хонда Сивик» была превосходно «упакована» и на фоне других автомобилей выглядела просто роскошно.

Но основным достижением была высокая экономичность модели: расход топлива «Сивика» составлял всего 5,9 л бензина на 100 км. В начале 1970-х эти цифры звучали особенно актуально: только что разразился нефтяной кризис, цены на топливо резко взлетели, а с дорог начали массово пропадать огромные автомобили, поглощавшие 20–30 л бензина на 100 км. Возник новый тренд: компактный экономичный автомобиль, владелец которого не тратит много денег на бензин, легко паркуется где угодно и к тому же ответственно относится к окружающей среде, то есть следит за тем, чтобы его машина была по возможности экологичной. И пока неповоротливые американские фирмы проектировали и запускали в производство что-то подобное (а практики производства таких машин в США просто не было), японцы выбросили в продажу свой экономичный «Сивик». И не просто экономичный, а еще и очень дешевый – всего 2200 долларов. Американским «компактам» наподобие «Ford Pinto» или «AMC Gremlin» до таких показателей было очень далеко – они были и дороже, и «прожорливее». Неудивительно, что американская молодежь начала массами пересаживаться на этот симпатичный маленький автомобиль…

«Сивик» продавался в нескольких вариантах. Наряду с двухдверным седаном можно было купить трехдверный хэтчбек (1972), пятидверный универсал (1974) и пятидверный хэтчбек (1978). С годами машина немного видоизменялась. Так, в 1974-м мощность двигателя возросла до 52 л.с., появились новые бамперы,

соответствующие американским стандартам, и пятиступенчатая коробка передач в виде опции. С 1978 года мощность двигателя достигла 60 л.с.

У «Хонды» было и еще одно важное преимущество. Еще в 1966 году, задолго до запуска «Сивика» в серию, инженеры фирмы разработали инновационную систему, получившую название CVCC – сокращение от Controlled Vortex Combustion Chamber. В сущности, это был форкамерно-факельный двигатель с тремя клапанами на цилиндр, преимущество которого заключалось в том, что автомобиль мог ездить на любом виде бензина, вне зависимости от октанового числа, – на работе мотора это не сказывалось. А в США в начале 1970-х экологическое законодательство ужесточалось почти каждый год, и в 1975-м появились новые требования к токсичности выхлопных газов. Большинство производителей, чтобы не потерять рынок, были вынуждены оснащать свои модели каталитическим нейтрализатором и, соответственно, использовать только неэтилированный бензин, а его в связи с кризисом на заправках не всегда хватало. Зато «Хонде Сивик» никакого катализатора не требовалось. Эта машина могла спокойно ездить на любом топливе, при этом она вполне подпадала под жесткие нормы выбросов.

Пожалуй, единственным крупным недостатком «Сивика» было неважное качество кузова – он начинал гнить, как правило, в течение трех лет. Но компания обещала каждому, кто столкнется с этой проблемой, отремонтировать кузов бесплатно либо выплатить нужную для ремонта сумму – на выбор. Это обещание неукоснительно соблюдалось.



Экономичная «Honda Civic» стала для многих настоящим спасением в годы топливного кризиса

Перечисленных выше плюсов вполне хватило для того, что в 1972, 1973 и 1974 годах «Honda Civic» получала титул «Автомобиль года Японии», а на протяжении 1976–1978 годов была самым продаваемым автомобилем мира. Это был первый по-настоящему популярный и любимый в разных странах японский автомобиль. Всего было продано более миллиона экземпляров этой машины, которая сделала марку «Хонда» известной во всем мире не только среди мотоциклистов.

«Honda Civic» первого поколения по праву считается одним из наиболее удачных автомобилей мира, сочетавшим такие качества, как компактность, дешевизну, экологичность, экономичность и высокий уровень комфорта. В дальнейшем японская компания продолжила выпускать машины под таким названием. Сейчас на конвейере стоит уже десятое поколение «Honda Civic». Всего в мире продано около 19 миллионов автомобилей, носящих это название.

«Polski FIAT 126p» (Польша, 1973–2000)

Премьера этой машины состоялась на Туринском автосалоне в октябре 1972 года. «FIAT 126» задумывался как сменщик классического «FIAT Nuova 500», выпускавшегося с 1957 года, и фактически воспроизводил собой схему (надо сказать, уже весьма архаичную) этого суперуспешного мини-автомобиля: двигатель воздушного охлаждения, расположенный сзади, максимально компактная схема пассажирского салона и та же колесная база 1840 мм. Понятно, что кузов на машине был полностью новый, соответствующий моде начала 1970-х. Новый «фиат» получил плоскую «сутулую спину» со множеством щелей для воздушного охлаждения и прямоугольную оптику спереди. Надо заметить, что внешний вид 126-й модели получился исключительно удачным и машина не выглядела старомодной ни в 1980-х, ни в 1990-х годах. В 1974-м своеобразную увеличенную версию 126-го начали выпускать в Испании под маркой «SEAT 133».

Дизайн машины во многом перекликался с более крупной моделью «FIAT 127», стартовавшей годом ранее. Однако, возможно, именно это обстоятельство и сыграло со 126-м недобрую шутку. Если в конце 1950-х в Италии было множество людей, готовых ездить на крохотной дешевой машине, то в начале 1970-х благосостояние итальянцев выросло и мини-кары считались уже попросту не очень престижными. Поэтому большинство потенциальных покупателей новой модели выбирали его «старшего брата», тем более что он был создан по намного более прогрессивной схеме – с расположенным впереди двигателем и приводом на передние колеса, да к тому же получил престижный титул «Автомобиль 1972 года».

Это не означало, что в Италии «FIAT 126» не пользовался спросом – до 1980 года было продано 1 352 912 таких машин. Но это все же не шло в сравнение с популярностью предыдущих мини-моделей, 600 и «Nuova 500» (тем более что последняя продолжала выпускаться до 1975-го). Машина выпускалась по лицензии в Югославии («Zastava 126») и Австрии («Steyr-Puch 126»), но массовой там тоже не стала.

Зато в другой европейской стране 126-е стали подлинными народными автомобилями и задержались на долгие годы. Речь идет о Польше.

Сама по себе марка «Polski FIAT» имеет довоенное происхождение. Еще в сентябре 1932 года Польша заключила соглашение с Италией о лицензионном производстве легковых и грузовых автомобилей, большинство из которых поставлялись в Войско Польское. Возрождена марка была уже в социалистической Польше, когда в декабре 1965-го заключили новое соглашение с FIAT о постройке в пригороде Варшавы завода «Fabryka samochodow osobowych» (FSO). Там осенью 1967 года начали сборку машины «Polski FIAT 125p», представлявшей собой упрощенный вариант итальянского FIAT 125. А в 1973-м дело дошло и до малой модели, под которую в Бельско-Бяле построили отдельный завод FSM («Fabryka samochodow malolytrazowych»). Так в жизни поляков появились «duzy Fiat» (125-й) и «maly Fiat» (126-й). Первая машина сошла с польского конвейера 6 июня 1973 года. С сентября 1975-го ее собирали на заводе в городе Тыхи, в Бельско-Бяле делали двигатели; в 1979-м производство снова вернули в Бельско-Бялу.

В техническом отношении «Polski FIAT 126p» ничем не отличался от итальянского прототипа, то есть снабжался двухцилиндровым двигателем мощностью 23 л.с. и развивал максимум 105 км/ч. Такими же скромными характеристики мотора оставались и в последующие годы. Правда, в 1977-м был немного увеличен рабочий объем (с 594 до 652 куб. см), благодаря чему вырос и крутящий момент, а в 1987-м на версии 126bis мотор стал развивать уже 26 л.с. Крохотный салон позволял вместить четырех человек, хотя более комфортно в машине помещались два человека с багажом на заднем сиденье или молодая семья с двумя детьми. Но главное – это был первый доступный «обычному» поляку и к тому же весьма современный с виду легковой автомобиль. Польские машины 1960-х, «Syrena 105» и «Warszawa 223», выглядели уже очень архаично, «Polski FIAT 125p» стоил намного дороже. А 69 тысяч злотых за 126-й были не такой уж и заоблачной суммой. Поэтому маленький автомобиль быстро завоевал массовые симпатии в стране. В 1981-м свет увидел миллионный 126-й.

Правда, размеры автомобильчика, его «игрушечная» внешность, плохая приемистость, тихоходность и жужжащий мотор породили массу шуток и анекдотов. Например, таких: «Водитель едет в 126-м по

Варшаве и удивляется – что за улица такая, одна сплошная стена? А это не стена, это обочина тротуара». И тем не менее машинку любили. Ее ласково называли «Maluch», то есть малыш.

«Польски ФИАТ 126п» достаточно широко экспортировался в другие страны, где тоже приобрел свои прозвища: «Peglica» (в Югославии, в переводе – «железяка»), «Kispolak» (в Венгрии, «маленький поляк»), «Kikirez» (в Албании, «петушок»). Наибольший успех ему сопутствовал в Венгрии, а также на Кубе, где примерно 10 тысяч таких машин эксплуатируются и сейчас. Маленький фиатик стал одной из первых иностранных машин, импорт которых был организован в Китайскую Народную Республику: 10 тысяч автомобилей было закуплено в качестве… такси. В 1989–1992 годах удалось поставить партию машин даже в Австралию, где они несли марку «FSM Niki». А вот в СССР «малюхи» были практически неизвестны.

С годами «малюх» немного «подтягивали» внешне. Так, в 1984 году на машины начали устанавливать новую приборную панель, бамперы, зеркала и колесные диски (версия 126FL). В 1994-м начали применяться детали от современного итальянского «FIAT Cinquecento», эта версия получила название 126EL. Наконец, с 1997-го выпускался 126ELX, оснащенный катализатором. К маю 1993 года выпустили уже 3 миллиона таких машин.

Особенное значение «малюхи» приобрели в Польше на рубеже 1980-х и 1990-х, когда страна проходила через острый экономический кризис. Тогда множеству таких машин пришлось поработать в «челночном» бизнесе: поляки грузили их товаром под завязку и ехали на рынки западных областей СССР. Немаловажным преимуществом тогда стала и экономичность 126-й модели.



Поляк итальянского происхождения – «Polski FIAT 126p» по прозвищу «Малюх»

Выпуск «малюха» прекратился 22 сентября 2000 года. Последняя партия машин получила название «Happy End», 500 машин из нее было выкрашено в красный и 500 – в желтый цвет. Всего в 1973–2000 годах было собрано 3 318 674 «Polski FIAT 126p». Сейчас эта машина еще иногда встречается в Польше в качестве рабочей, хотя чаще всего вызывает уже ностальгическую улыбку. В Варшаве экскурсии на 126-м – популярное развлечение для туристов, модели этой машины можно купить в любом сувенирном магазине. «Малюх» стал таким же символом социалистической Польши, как «Trabant» в ГДР.

«Volkswagen Golf» (ФРГ, 1974–1983)

К концу 1960-х годов западногерманская марка «Volkswagen» была одним из самых узнаваемых автомобильных брендов в мире. На всех континентах, за исключением Антарктиды, стрекотали моторами симпатичные нестареющие «жуки», которые сделали сочетание букв VW широко известным и любимым. Однако именно грандиозный успех этой «вневременной» модели сделал «Фольксваген» заложником удачно найденной формулы. Возглавлявший фирму с 1948 года Генрих Нордхофф полагал, что на заднемоторную схему стоит ставить и дальше, и новые модели, выходившие в Вольфсбурге, строились именно по ней (например, «Volkswagen 411» 1968 года); кроме того, на протяжении 1960-х неоднократно предпринимались попытки сделать более современного внешне преемника «жука» (проекты EA97, EA158, EA235, EA235a). В то же время аналитики с тревогой указывали на то, что в Европе продажи машин, выполненных по такой схеме, начинают снижаться. Все больше и больше фирм выбирало переднеприводную схему с передним расположением двигателя, массово опробованную еще в 1930-х на французском «Citroen Traction Avant» и немецких DKW. Кроме того, доходы европейцев росли, и «жук», а также его заднемоторные последователи, которых VW пытался внедрить в 1960-х, воспринимались уже в лучшем случае как что-то не вполне серьезное, а в худшем – как непрестижное. А еще машина просто перестала вписываться в ужесточавшиеся с каждым годом нормы безопасности и экологичности. В итоге если в 1960 году «Фольксваген» занимал почти половину автомобильного рынка ФРГ, то к 1972 году – всего четверть. Особенно катастрофично выглядел для компании конец десятилетия: если в 1969-м ее годовой доход составлял 330 миллионов марок, то в 1971-м – всего 12 миллионов. А год спустя на первое место по продажам в стране вышел «Opel», чего не случалось уже много лет. Было очевидно, что, если не найти срочную замену «жуку», фирму попросту ожидает неизбежный крах.

Неизвестно, как сложилась бы судьба «Volkswagen» дальше, если бы не два обстоятельства. Во-первых, в апреле 1968-го скончался Генрих Нордхофф и его сменил более молодой и придерживавшийся менее

консервативных взглядов Курт Лотц, который дал добро на разработку принципиально новой модели. Причем сначала думали применить среднемоторную компоновку (проект EA266) и даже одобрили прототип, но в последний момент дали отбой. На проекте EA276 решение было уже совершенно другим: двигатель спереди, привод – передний. А во-вторых, в 1969 году «Volkswagen» приобрел славившуюся своими инновациями фирму NSU, чья футуристическая модель Ro 80 недавно удостоилась титула «Автомобиль года». Вместе с NSU собственностью «Фольксвагена» стали и ее наработки, в частности уже готовый к запуску переднеприводный седан K70. Его быстро запустили в серию под маркой «Фольксваген», что позволило обкатать на нем идеи, в дальнейшем реализованные на моделях «Golf» и «Passat».

Непосредственной разработкой новой машины, прототип которой получил обозначение EA337, тоже занялась «свежая кровь» – бывшие сотрудники NSU Ханс-Гердт Вендерот и Вернер Хольште. Дизайн кузова в январе 1970 года заказали знаменитому итальянцу Джорджетто Джуджаро, который работал в кузовных ателье «Bertone» (1960–1965) и «Ghia» (1965–1969), а в 1969-м создал собственную компанию «ItalDesign». К началу 1970-х Джуджаро успел спроектировать облик таких успешных спорткаров, как «Iso Grifo» и «De Tomaso Mangusta», и новая модель тоже получила в облике некоторые спортивные черты: силуэт машины был невысоким, устремленным вперед, с подчеркнутыми колесными арками. Можно сказать, что именно с этой работы Джуджаро началась долгая мода на клиновидные кузова для массовых автомобилей и вообще на некую «спортивность» в облике обычных городских машин. Правда, прямоугольные фары в Вольфсбурге заменили на круглые, что вызвало у дизайнера настоящую ярость. По поводу имени для новой машины были споры. Предлагались варианты «Caribe» или «Blizzard», но в итоге победило слово «Golf» – отнюдь не в честь спортивной игры, как может показаться, а в честь теплого течения Гольфстрим. К тому времени «Фольксваген» уже выпустил одну модель, названную в честь ветра, – «Passat», а в дальнейшем появились еще «Scirocco» и «Bora».

По конструкции «Volkswagen Golf» был плотно увязан сразу с двумя «Audi» – у маленькой модели 50 (с 1975 года выпускалась также как «Volkswagen Polo») он позаимствовал поперечно расположенный

двигатель объемом 1,1 л и мощностью 50 л.с., у модели 80 – 1,5-литровый 70-сильный двигатель. В первой версии машина разгонялась до 145, во второй – до 160 км/ч. Передняя подвеска была независимой, типа «Макферсон», также на передних колесах стояли дисковые тормоза. Несущий кузов предлагался в двух версиях – трех- и пятидверный хэтчбек.

Вообще говоря, запуская в серию «Гольф», фольксвагеновцы сильно рисковали. Никто не знал, как именно будет принят автомобиль, абсолютно непохожий на хорошо известного всем «жука». Ничего подобного «Фольксваген» раньше просто не делал. Кроме того, никакой Америки, по большому счету, «Гольф» не открывал: компактные переднеприводные хэтчбеки с поперечным расположением мотора в Европе появлялись и раньше, и любителям таких машин было из чего выбирать. Так, на 1974 год с успехом продавались итальянские «FIAT 127» и «Alfa Romeo Alfasud», французский «Renaut 6», которые вполне «закрывали» собой нишу. «Гольф» мог попросту не поместиться в нее. Но все оказалось иначе: с самого дня премьеры, прошедшей в марте 1974 года (купить машину можно было с мая), новинке сопутствовал огромный успех.

Небольшой, шустрый, экономичный (в дни топливного кризиса это было особенно важно), современно выглядевший «Гольф» сразу же полюбился, что называется, и старым, и малым. Он обладал множеством достоинств и практически не имел недостатков: качество сборки автомобиля, несмотря на массовость, было очень высоким, а спортивный стиль «Гольфа» уживался с комфортом и плавностью езды. В 1975 году машина вышла в финал конкурса «Автомобиль года» и лишь немногим уступила победителю, французскому «Citroen CX». А по популярности она скоро намного обогнала даже самого успешного конкурента – «FIAT 127». Главных причин было две: в сравнении с «одноклассниками» «Гольф» обладал очень современной, прогрессивной внешностью и был представлен в широкой гамме вариантов, позволявшей любителям марки выбрать автомобиль по вкусу.

Чтобы закрыть как можно больше ниш на рынке, руководство «Фольксвагена» оперативно разработало и поставило на поток множество разнообразных версий машины. 1976 год ознаменовался появлением дизельного «Гольфа» с двигателями мощность 50, 54 и 70

л.с. Это был один из первых случаев применения дизельного двигателя на популярном хэтчбеке, и неудивительно, что только дизельных машин продали почти миллион. В июне того же года дебютировал «Golf GTI» – спортивная версия мощностью 110 (с 1982 года – 112) л.с., которая легко разгонялась до 182 км/ч, причем «сотню» автомобиль выжимал менее чем за 9 секунд. Внешне машину можно было отличить по переднему спойлеру, красному обрамлению облицовки радиатора и спортивным колесам «Pirelli». Эта модификация стала особенно популярной у молодежи; сначала она была доступна только в трехдверном варианте, а с 1982-го – также и в пятидверном. В октябре 1979 года на рынок вышла версия «Golf» с кузовом седан и прямоугольными фарами, которая получила отдельное наименование «Jetta», и пикап «Caddy». И наконец, с января 1980 года выпускался «Golf Cabriolet», который оказался настолько удачным, что продержался на конвейере до 1993 года, пережив не только первое, но и второе поколение хэтчбека.



«Volkswagen Golf» и создатель его дизайна Джорджетто Джуджаро

«Гольфы» разных лет выпуска немного различались между собой. С 1976 года машину можно было купить в базовом исполнении, версиях L и GL, все автомобили имели ремни безопасности и подголовники сидений. В 1978-м появились бамперы с пластмассовыми накладками, в 1980-м – новая приборная панель и задняя светотехника. В 1981 году названия версий сменились на C, CL и GL.

«Гольф» выпускался не только в ФРГ, но и в других странах. В США и Канаде машина собиралась под маркой «Volkswagen Rabbit» (1975–1984), в Мексике – как «Volkswagen Caribe» (1977–1987). Дольше всего первый «Гольф» продержался на конвейере в ЮАР, где его собирали в 1984–2009 годах как «Volkswagen City Golf». Американские и южноафриканские «Гольфы», в отличие от немецких, снабжались прямоугольными фарами.

Поскольку «Гольф» снискал огромную популярность в мире (за девять лет выпущено 6 800 000 экземпляров этой машины, в том числе 400 тысяч версии GTI и 389 тысяч кабриолетов), было понятно, что выпуск этой модели продолжится и далее. Так и произошло. В сентябре 1983 года на большинстве рынков мира первое поколение «Гольфа» уступило место второму (в Великобритании смена состоялась в марте 1984-го). За вторым поколением (1983–1991) последовали третье (1991–1997), четвертое (1997–2003), пятое (2003–2008), шестое (2008–2012), седьмое (2012–2019) и восьмое (с 2019 года) поколения «Гольфа». Эти машины по-прежнему пользуются огромным спросом во всем мире, сохранив фирменные черты первого «Гольфа», – спортивный характер, помноженный на комфорт и высокое качество. Всего продано более 30 миллионов автомобилей под этим названием.

В истории мирового автопрома у «Гольфа» особенная роль. В его честь назван целый класс автомобилей – так называемый «гольф-класс», он же С-сегмент, то есть класс компактных городских хэтчбеков с передним приводом. Первое поколение «Гольфа» оказало на мировой авторынок влияние не меньшее, чем в свое время «Ford T» или «Mini». В разных странах существуют многочисленные фан-клубы этой модели, а ее редкие исполнения высоко ценятся коллекционерами.

«Volvo 240/260» (Швеция, 1974–1993)

Появление одной из самых легендарных моделей шведской фирмы «Volvo» имело одновременно и вполне обыденную, и почти научную причину. Первая заключалась в том, что пришла пора менять стоявшую на конвейере с 1967 года серию 140/160, которая была вполне успешной, но начинала заметно отставать от конкурентов. Вторая – в том, что в недрах «Вольво» продолжались работы по дальнейшему совершенствованию безопасности автомобиля. В конце 1960-х, после сенсационной книги Ральфа Нейдера, погубившей репутацию «Chevrolet Corvair», погоня за безопасностью стала одним из главных фетишей автомобильной индустрии. Модной сделалась тема ESV – «Experimental Safety Vehicles», то есть экспериментальных безопасных машин, своего рода стендов на колесах, где обкатывались идеи, в дальнейшем находившие применение на серийных моделях. На «Вольво» это вылилось в целую программу под названием VESC («Volvo Experimental Safety Car»), в ходе которой было построено десять опытных машин.

Серия прототипов VESC, представленная в 1972 году, основывалась на машинах 140-й серии, но внешне выглядела куда более громоздкой и тяжелой за счет огромных передних и задних бамперов и сильно склоненной вперед решетки радиатора. Испытания показали, что водитель и пассажиры таких машин не страдают во время лобового столкновения на скорости 80 км/ч и падения автомобиля на крышу с двухметровой высоты. Машины были снабжены ремнями и подушками безопасности, камерой заднего вида, системой ABS, сиденьями с выдвигающимися подголовниками, имели расширенные передние и задние зоны деформации кузова. Многие идеи, обкатанные на прототипах VESC, нашли затем свое воплощение в автомобилях 200-й серии.

Ее создателем стал неизменный конструктор всех послевоенных «вольво», американец норвежского происхождения Яан Вильсгор. В основу новых автомобилей была положена модель 140, но с сильно измененным дизайном, навеянным находками прототипов VESC. Так, автомобили получили характерный наклон решетки радиатора и очень

массивные бамперы с пластиковыми прокладками. Были также обновлены салон и панель приборов. В итоге удалось добиться впечатляющего результата: автомобиль получился выдержанным в фирменном узнаваемом стиле «Вольво», был солидным и отчасти даже старомодным, однако вполне соответствовал требованиям начала 1970-х, а в части безопасности и опережал свою эпоху.

В техническом плане новые машины отличались от старых наличием подвески типа «Макферсон», дисковых тормозов на всех колесах, а также современных двигателей с верхним расположением распредвала. Целая гамма таких двигателей была разработана в Швеции в сотрудничестве с «Renault» и «Peugeot».



Эталон безопасности из Швеции – «Volvo» 200-й серии

Особенностью «Вольво» было то, что осенью 1974 года одновременно была представлена не одна новая модель, а большое семейство машин, основанных на едином кузове и одной базе. Так называемая 240-я серия была 4-цилиндровой и включала модели 242,

244 и 245, для которых предлагались версии L, DL, GT и GL; в 6-цилиндровой серии 260 были модели 262, 264 и 265 в версиях DL и GL. Для 240-х предлагались кузова двух- и четырехдверный седан и универсал, для 260-х – купе, четырехдверный седан и универсал. Европейская и американская версии различались светотехникой: на европейские машины сразу ставились прямоугольные фары, сблокированные с поворотниками, а на американские до 1975 года устанавливались круглые фары, которые затем сменились сдвоенными прямоугольными.

Благодаря высокой репутации, которую «Вольво» успела завоевать во всем мире в течение 1960-х, новые модели были приняты очень доброжелательно и пользовались большим успехом. Их покупали в первую очередь консервативные, солидные автомобилисты старшего возраста, ценившие в машине высокое качество, комфорт и безопасность. Во многом именно со словом «безопасность» и ассоциировалась в 1970–1980-х годах сама марка «Вольво». Считалось, что эти машины наиболее безопасны и для водителей, и для пассажиров, и для пешеходов. Многие новации, впервые внедренные на «Вольво», затем были подхвачены другими автокомпаниями мира и со временем стали обыденными.

В то же время 200-я серия «вольво» вовсе не была тихоходной и вялой, ее ценили и любители «острой» езды. Для таких предназначалась версия 244GTX, оснащавшаяся 228-сильным 16-клапанным двигателем с двумя карбюраторами. Очень резвыми были и универсалы 245 в турбоверсии.

Наиболее распространенным и популярным вариантом автомобиля был четырехдверный седан «Volvo 244» (с 1983 года все машины 200-й серии получили единый индекс 240). Далее по популярности следовал универсал «Volvo 245», который приобрел культовый статус в США в качестве семейной машины – это произошло благодаря поистине огромному объему его багажника – 1,2 кв. м. В багажном отделении также можно было устанавливать оснащенные трехточечными ремнями безопасности складные сиденья, что делало машину семиместной. Правда, большие размеры грузовой части придавали универсалу утилитарный внешний вид, из-за чего он получил прозвище «сарай», но американских домохозяек это не смущало. Существовали и довольно редкие исполнения «вольво». Так, в 1977

году на Женевском автосалоне было представлено купе 262C, спроектированное итальянским кузовным ателье «Bertone». Машина снабжалась электрическими стеклоподъемниками, центральным замком, имела подогрев сидений, кондиционер, круиз-контроль и кожаный салон. До 1981 года удалось продать всего 6622 таких автомобиля, цена на которые в США превышала 30 тысяч долларов. А на Парижском автосалоне 1976 года был представлен стретч-лимузин «Volvo 264TE» с удлиненной базой. Всего было выпущено 335 таких машин, которые почему-то пользовались особенной благосклонностью среди руководства ГДР.

В 1977 году в честь 50-летия фирмы было выпущено 500 юбилейных седанов модели 244, окрашенный в цвет «серебристый металлик» с черными и золотыми вставками по бортам. Автомобили были отправлены в десять стран партиями по 50 машин. Также очень редкой была модификация 244DLS, совмещавшая кузов модели 244 с элементами оформления от 260. Тысяча таких машин в 1977 году была изготовлена для заказчиков из ГДР. Ну и, наконец, совершенной экзотикой была модель 243, которая имела одну широкую водительскую дверь по правому борту и две обычных – по левому. Получался уникальный трехдверный седан, наполовину 242 наполовину 244. Почему собрали 30 таких машин, в точности неизвестно. По одной версии, речь шла просто о технологическом сбое, по другой – небольшую партию специально заказала шведская полиция.

К началу 1990-х годов серия 200, конечно, уже устарела, особенно внешне. Однако массивные прямоугольные формы этих классических «вольво», напоминавших устойчивую, безопасную лодку, успели полюбиться во всем мире. Многие люди именно в этой машине видели идеал семейного автомобиля, призванного защищать своего хозяина. И спрос на старую машину, несмотря на дебют в 1982-м новой 700-й серии, не становился меньше. Напротив, многие ценители марки сочли дизайн нового поколения «вольво» топорным и некрасивым и остались верны 200-й серии.

Всего в 1974–1993 годах было выпущено 2 862 053 автомобиля семейства 200. Из них большинство (1 483 399) пришлось на четырехдверный седан 244, затем идут универсал 245 (959 151), двухдверный седан 242 (242 621), четырехдверный седан 264 (132

390), универсал 265 (35 061), купе 262C (6622) и купе 262 (3329). Эти автомобили по праву считаются одним из символов Швеции и крупнейшей удачей их создателя Яана Вильсгора. Благодаря исключительной прочности и высокому качеству сборки множество таких машин до сих пор находятся в эксплуатации.

«Lamborghini Countach» (Италия, 1974–1990)

Основателем итальянской фирмы по производству спорткаров Ферручо Ламборгини родился в 1916 году в крестьянской семье, занимавшейся виноградарством. Мальчик с детства интересовался техникой, и родители поощряли это увлечение, выделив сыну под его технические эксперименты целый сарай. После окончания технического института Ламборгини призвали в армию, где он исполнял обязанности механика. Затем последовали плен, завершение Второй мировой и основание небольшой фирмы «Lamborghini Trattori S.p.A.», которая занималась постройкой колесных тракторов. В 1960-м к ней добавилась «Lamborghini Bruciatori», производившая промышленные холодильники. Дела быстро пошли в гору, и в начале 1960-х слово «Ламборгини» было отлично знакомо итальянским фермерам и тем, кто работал с холодильными установками.

Большое состояние позволило Ферручо Ламборгини приобрести для своего личного гаража ряд дорогих автомобилей – «Mercedes-Benz 300SL», «Jaguar E-Type», «Maserati 3500GT» и «Ferrari 250GT». Однажды на его «Ferrari» сломалось сцепление, и ремонт обошелся владельцу в крупную сумму. Одновременно бизнесмен заметил, что конструкция сцепления на «феррари» примерно такая же, как на тракторах «ламборгини», но менее совершенная. Обращение Ламборгини с претензией к самому Энцо Феррари успеха не имело: Феррари резко заявил, что какой-то «тракторист» не имеет никакого права судить о качестве гоночных машин. Задетый этим за живое, Ламборгини дал себе слово сделать автомобиль лучше, чем у Феррари, и в 1963-м объявил о создании компании «Automobili Ferrucio Lamborghini S.p.A.». Штаб-квартира фирмы разместилась в городке Санта-Агата-Болоньезе. Первым шагом Ламборгини стало приглашение на работу создателя «Ferrari 250GTO» Джотто Биццаррини и дизайнера Франко Скальоне, которые оперативно разработали к Туринскому автосалону 1963 года концепт-кар «Lamborghini 350GTV», впечатлявший великолепным обтекаемым кузовом с всплывающими фарами.

Впрочем, между сотрудниками быстро возникло непонимание. Биццаррини спроектировал для этой машины 3,5-литровый 12-цилиндровый двигатель мощностью 350 л.с., но, по мысли Ламборгини, такой мотор был чересчур мощным, ведь планировался не гоночный болид, а «нормальный» автомобиль. Биццаррини заупрямился было, но Ламборгини поступил жестко – попросту не заплатил инженеру за работу и отстранил от проекта (на следующий год Биццаррини основал собственную фирму по выпуску спортивных машин). Вместо этого были наняты высококлассные автомеханики, долгое время работавшие на «Формуле 1», – итальянец Джан-Паоло Даллара и новозеландец Боб Уоллес; они дефорсировали двигатель до 280 л.с., и в таком виде модель 350GT дебютировала на Женевском автосалоне 1964 года. Эмблемой фирмы стал угрожающе нагнувший голову бык – намек на то, что Ламборгини Телец по гороскопу и поклонник корриды.

Поскольку владелец фирмы категорически настаивал на том, что его машины не предназначены для участия в гонках, сотрудники «Lamborghini», придерживавшиеся иных взглядов, вынуждены были скрывать свои убеждения от босса. Именно так, втайне, Даллара, Уоллес и примкнувший к ним инженер Паоло Станцани начали проектировать двухместный автомобиль с центральным расположением 12-цилиндрового двигателя, с шестью карбюраторами и пятиступенчатой коробкой передач. На Туринском автосалоне 1965 года это шасси вызвало массовый ажиотаж, и Ферручо Ламборгини, проявив мудрость, дал добро на доработку машины. Так родилась «Lamborghini Miura» – первая модель фирмы, названная в честь любимого увлечения Ламборгини, корриды (миура – это элитная порода быков для корриды). 350-сильный двигатель разгонял «Миуру» до 270 км/ч, а ее низко посаженный элегантный кузов стал одним из красивейших в своем классе. Его автором выступил дизайнер из «Bertone» Марчелло Гандини, который впоследствии осуществил с фирмой еще несколько проектов. «Миура» выпускалась тремя сериями – P400 (1966–1969), P400S (1969–1971) и P400SV (1971–1973); всего было собрано 764 таких машин.

На рубеже десятилетий фирма оперативно представила еще несколько спортивных моделей, которые тем не менее нисколько не повторяли друг друга и даже построены были по различным схемам.

Так, «Espada» (1968) и родственная ей «Jarama» (1970) имели двигатель, размещенный спереди, а «Urraco» (1970) – двигатель сзади, причем «Эспада» и «Уррако» были четырехместными. Успех автомобилям сопутствовал далеко не всегда: так, «Уррако» вызвала большое недовольство плохим качеством сборки, неважно продавалась также модель 1968 года «Islero». Тем не менее завод в Санта-Агате был расширен, а средства, полученные от продаж «Миуры», вложены в разработку новой модели, которой присвоили условный индекс 112.



«Lamborghini Countach» – любимый автомобиль богатых и знаменитых

Работу над проектом начинал коллектив из Джан-Паоло Даллара, Боба Уолесса и Валентино Бальбони; в конце 1968-го Даллара, недовольный диктатом Ламборгини, покинул фирму, и его место занял Паоло Станцани. На новой модели решили вернуться к центральной схеме размещения 12-цилиндрового двигателя, но если на «Миуре» он располагался поперечно, то на новой машине был размещен продольно, перед задней осью. С большим трудом решили задачу,

поставленную Ламборгини: сделать машину примерно в метр высоты. Для этого карданный вал пришлось провести прямо через тоннель в картере двигателя. Изменение компоновки благоприятно сказалось на управляемости машины.

Кузов новинки снова проектировал Марчелло Гандини. Круто ниспадающий вниз «клюв» капота, угловатые бока и крыша, необычная ломаная линия арок задних колес – машина получилась резкой, словно составленной из деталей детского конструктора. Одной из ярких находок Гандини стали поднимающиеся вертикально двери, напоминавшие по форме острые ножи гильотины. Такая схема была впервые применена им на концепт-каре «Alfa Romeo Carabo» 1968 года, но в серию тогда не пошла. Поскольку заднее окно в машине было очень небольшим, вместо зеркала заднего вида Гандини предложил использовать… специальный перископ.

Впечатление от машины было потрясающим. Она напоминала одновременно гигантскую детскую игрушку, космический корабль, торпедный катер… Неудивительно, что, когда прототип прибыл из фирмы «Bertone» на завод, один из рабочих восторженно воскликнул: «Countach!» (произносится «Кунташ»). Это слово на пьемонтском диалекте итальянского языка означает одновременно возглас и сильного восхищения, и полного неодобрения, что-то вроде «Я в шоке». Именно так, «Кунташ», и решили назвать новую модель, прервав ряд названий, связанных с корридой.

Дебют машины на Женевском автосалоне 1971 года был, можно сказать, неполноценным – «Countach» был еще толком не готов, поэтому ярко-желтый выставочный образец демонстрировался… без двигателя и под маркой «Bertone». Полностью доработанную машину предъявили только через три года, уже как «Lamborghini». В отличие от 440-сильного прототипа ее двигатель, позаимствованный от «Миуры», развивал 375 л.с., разгоняя машину до 300 км/ч (сотню «Кунташ» набирал с места за 5 секунд).

Первые владельцы сразу же обнаружили, что в качестве разъездного автомобиля «Countach» имеет множество недостатков. Марчелло Гандини, создавая эту машину, думал прежде всего об эстетике, о внешнем впечатлении, но никак не об удобстве водителя и пассажира. Посадка в спорткар высотой 1 метр 2 сантиметра была сущим мучением, чтобы парковаться задним ходом, нужно было поднимать

дверь и выглядывать из автомобиля. Периодически возникали проблемы с перегревом двигателя. Но поскольку «Countach» создавался «не для этого», владельцы, как правило, закрывали на недостатки глаза. Где бы ни появлялся этот автомобиль, он вызывал яркие эмоции, что и было заложено в его названии.

К сожалению, громкий дебют модели «Кунташ» совпал с началом финансовых затруднений компании «Lamborghini». У руководства фирмы начались длительные неурядицы с профсоюзами, к тому же сорвался крайне выгодный контракт на поставку тракторов в Боливию и ЮАР. В итоге в 1972-м Ферручо Ламборгини вынужден был продать свое производство тракторов и контрольный пакет акций автомобильной фирмы, а в 1974-м – и остаток акций. Нефтяной кризис 1973 года нанес «Ламборгини» еще один тяжелый удар – в мире становилось все меньше желающих платить огромные деньги за дорогие «пожиратели топлива». Если в том году удалось собрать 23 машины, то в 1978-м – всего 16.

Тем не менее новый владелец фирмы, швейцарский бизнесмен Жорж-Анри Россетти, который близко приятельствовал с Ламборгини и очень уважал его труд, принял решение не останавливать выпуск «Кунташей». В 1974—78 годах выпускалась версия LP400 (157 машин), которую сменила LP400S – ее можно было отличить по заднему спойлеру и широким шинам «Pirelli» (235 машин). С 1982 года автомобиль, получивший приподнятый на 3 см потолок, назывался LP500S, а с 1985-го – LP5000 SQV; эта версия снабжалась двигателем мощностью 455 л.с. и была легко отличима благодаря своеобразному возвышению над двигателем. Таких машин собрали 610 плюс еще 658 специальной юбилейной версии к 25-летию модели (1988–1990). Выпуск машины был завершен в 1990 году. Всего свет увидели 1997 автомобилей «Lamborghini Countach», многие из которых до сих пор находятся на ходу и являются предметов вожделения коллекционеров и автомузеев.

К сожалению, долгоиграющий успех модели «Кунташа» не спас фирму «Lamborghini» от череды переходов из рук в руки. Не имевший опыта в автомобильном бизнесе Россетти решил вложиться в проектирование… джипа для американской армии, однако прототип сломался на первом же испытании, а «Ламборгини» это привело к полному краху и банкротству в 1978-м. В 1981-м марку возродили

богатые швейцарские бизнесмены братья Мимран, которые в 1985-м продали компанию американскому «Chrysler». При Ли Якокке, который был фанатом марки и предпринял энергичные усилия по ее реанимации, удалось запустить в производство, пожалуй, самый известный автомобиль, выпущенный под брендом «Ламборгини», – «Diablo». В 1994-м «Chrysler» продал фирму группе индонезийских компаний «MegaTech», от которых она в 1998-м перешла в собственность «Volkswagen» (точнее, стала подразделением «Audi»). Так в жизни «Lamborghini» начался наконец долгий и плодотворный период стабильности, а эта марка по-прежнему возглавляет списки самых желанных суперкаров для богатых и знаменитых. Если в начале 1970-х покупатели платили за «Countach» 52 тысячи долларов, то за современные «Ламборгини» нужно выложить не менее миллиона. В 2013 году фирма выпустила самый дорогой автомобиль в мире – построенный в четырех экземплярах гиперкар «Lamborghini Veneno» с интерьером из углепластика. Каждая машина стоила более трех миллионов долларов, причем одна отправилась в музей фирмы, а три других были куплены заранее, еще до премьеры. В 2006-м продажи фирмы впервые перевалили за 2 тысячи в год, в 2015-м – за3 тысячи, в 2018-м было продано 5750 автомобилей, а в 2019-м – рекордные 8205.

Что же касается самого Ферручо Ламборгини, то, выполнив поставленную перед собой цель «утереть нос Феррари», он владел двумя фирмами по выпуску кондиционеров и гидравлических клапанов и вел жизнь богатого пенсионера в имении «La Fiorita» в городе Кастильоне-дель-Лаго. Его увлечениями были путешествия, виноделие и игра в гольф. Скончался основатель марки 20 февраля 1993 года.

«Mercedes-Benz W123» (ФРГ, 1975–1986)

Если произнести словосочетание «мерседес-бенц», то перед глазами в первую очередь встает именно этот автомобиль – самый популярный за всю историю марки. Несмотря на то что он давно не выпускается, его по-прежнему можно встретить на дорогах по всему миру, причем, как правило, в хорошем состоянии. Невероятно прочные и долговечные, красивые и одновременно практичные, эти машины стали своеобразной квинтэссенцией «мерседеса», его идеальным воплощением.

Впрочем, примерно такую же репутацию имели в свое время прямые предшественники W123 – серии W120/121 (1953–1962), W110 (1961–1968) и W114/115 (1968–1976). На протяжении трех десятилетий компания «Daimler-Benz» упорно завоевывала рынок классических среднеразмерных седанов, не стремившихся к некоему «авангарду» и не поражавших воображение техническими новациями, но при этом высококачественных, солидных, надежных и отлично оснащенных. Все эти автомобили ждал большой коммерческий успех: первые «Понтоны», как называли «мерседесы» 50-х, были выпущены тиражом 442 963 экземпляра, сменившие их «Хэкфлоссе» – 628 262 экземпляра, а серия W114—1 919 056. Казалось, что превзойти эти успехи просто нереально.

Но, хотя серия W114 пользовалась стабильной популярностью на протяжении всего выпуска, работы над ее сменщиком начались уже в 1968 году. В ее основу был положен исключительно удачный кузов W114, созданный французским дизайнером Полем Браком. На «Даймлер-Бенц» 24-летний Брак пришел после армейской службы, которую проходил на территории ФРГ, и все классические «мерседесы» 1957–1967 годов – именно его заслуга. В 1967-м Брак вернулся во Францию, а затем сотрудничал с BMW и «Peugeot», для которых создал соответственно первые поколения 5-й и 7-й серий и модели 604 и 505.

Поскольку созданный Браком кузов седана с плавными, гармоничными обводами всех устраивал, было решено не отказываться от него на будущей модели, а сделать его максимально

безопасным. С этой целью после тщательных краш-тестов были сильно увеличены зоны деформации, бензобак сместили над заднюю ось, предотвратив тем самым возможность его возгорания в случае удара сзади, с помощью коробчатых сечений укрепили элементы салона – крышу, стойки дверей и каркас. Еще на стадии проектирования стандартным элементом были сделаны ремни безопасности (в ФРГ их использование стало обязательным с 1976 года). Кроме того, был полностью переработан дизайн передней части автомобиля: вместо традиционной с 1950-х «высокой» маски радиатора появилась округлая, «растянутая» по горизонтали, а вместо вертикальных фар серии W114 – сдвоенные круглые, причем обычная и противотуманная фары были разных размеров (исключением были топовые модификации 280 и 280E, сразу получившие прямоугольные фары). Такое решение было стилистически увязано с появлением в 1972 году более крупной модели W116. Окончательное формирование облика серии W123 в том виде, в каком она известна сегодня, – заслуга итальянского дизайнера Бруно Сакко. Он работал на «Daimler-Benz» с 1958 года, а дизайнерский отдел возглавил в 1975-м.

Техническая «начинка» новой серии W123 была крайне разнообразной и богатой. На рубеже 1960-х и 1970-х предполагалось, что одним из основных вариантов станет версия с двигателем Ванкеля – модной в то время новинкой. Но по мере снижения успеха «ванкельного» «NSU Ro 80» и наступления топливного кризиса 1973-го, который фактически поставил на двигателях такого типа крест, эта задумка была отвергнута. В итоге всю линейку двигателей попросту заимствовали у W114, сконструировав заново лишь самый большой мотор – 6-цилиндровый 2,5-литровый. Оттуда же была заимствована задняя подвеска, а вот передняя была взята у более крупной серии W116.

Первая партия из шестнадцати машин была изготовлена еще летом 1975 года. В ноябре началось серийное производство моделей 280 и 280E. Но официальная премьера нового «мерседеса» состоялась лишь 29 января 1976-го. На протяжении этого года новая модель выпускалась параллельно со своей предшественницей, а в декабре 1976-го полностью вытеснила его на конвейере.

Сначала отзывы о новинке были неоднозначными. Многие были разочарованы тем, что кузов W123 откровенно похож «на W114 сзади

и на W116 спереди» и даже считали новую машину просто рестайлингом старой. К тому же ранние экземпляры машин страдали небольшими, однако заметными дефектами сборки: например, на них можно было встретить часы без разметки шкалы или замок багажника без специальной накладки из пластика. Однако все эти недостатки оперативно выправлялись, и голоса скептиков достаточно быстро умолкли. Новый «мерседес» все-таки смотрелся гораздо современнее, вполне в духе 1970-х, и кроме того, он обладал целым букетом достоинств, которые скоро заставили забыть о том, что это «не вполне новая» машина.



Красивые и надежные «Mercedes-Benz W123» до сих пор можно встретить по всему миру

Изначально новый «мерседес-бенц» был доступен в одной версии кузова – четырехдверный седан. В зависимости от мощности и объема 4- или 6-цилиндрового карбюраторного двигателя седаны носили

обозначения 200, 230, 250 (с апреля 1976 года), 280 и 280E. Машины с дизельными двигателями обозначались как 200D, 220D, 240D и 300D. В апреле 1976-го было также представлено купе с более короткой колесной базой и гораздо более заметным наклоном лобового стекла – модели 230C, 230CE, 280C и 280CE. Купе оснащались прямоугольными фарами, как и самые большие седаны. С августа 1977-го можно было купить и удлиненную модификацию седана, внешне напоминавшую лимузин, но не имевшую застекленной перегородки между водителем и пассажирами. В таком оформлении были доступны модели 240D, 300D и 250. Они в основном использовались как такси либо трансферные машины в отелях. И наконец, в сентябре 1977-го на Франкфуртском автосалоне дебютировал универсал, который обозначался буквой T, причем с этим кузовом были доступны все двигатели – не существовало лишь версии 200TD. Так модельный ряд серии W123 был оформлен полностью (кабриолетов в этой серии не производилось).

Кроме широкой гаммы двигателей, предлагался богатый пакет оснащения автомобиля. Даже в своем базовом варианте «мерседес» был достаточно «насыщенной» машиной, имевшей, к примеру, противотуманные фары, раздельные отопители для водителя и пассажиров, двойное уплотнение дверей, автоматически выключающийся обогрев заднего стекла и даже индикатор износа тормозов на панели приборов. Ну а за дополнительные деньги покупатель мог получить поистине царский набор. Например, автоматическую коробку передач, гидроусилитель руля, центральный замок, электрические стеклоподъемники, круиз- и климат-контроль, подогрев сидений, подушку безопасности для водителя, антиблокировочную систему тормозов ABS (с 1972-го она устанавливалась на серии W116), люк в крыше, правое зеркало заднего вида, омыватель фар. Можно было выбрать три варианта оформления салона – велюр, кожа с деревянными вставками или винил. Все это сейчас звучит достаточно обыденно, а вот во второй половине 1970-х этим набором могли похвастаться лишь дорогие лимузины. Таким образом, W123 получался очень «разнообразным» автомобилем. Это мог быть и относительно простой седан 200D с маломощным, зато экономичным 55-сильным дизелем, и «навороченный» 280E, чей двигатель развивал 185 л.с., а салон по уровню оснащения соперничал

с элитными марками. «Свой» «мерседес» могли найти и степенные отцы семейств, и молодые любители быстрой езды, и те, кто думал прежде всего об экономичности, и те, кто любил пустить пыль в глаза.

В 1979 году с производства была снята модификация 220D, а прочие дизельные модели получили усиленные двигатели – мощность 200D возросла до 60 л.с., 240D – до 72 и 300D – до 88. С сентября 1979-го на автомобили W123 были распространены некоторые новации, опробованные на новейших машинах более крупной серии W126. На автомобили начал устанавливаться новый руль, ремни безопасности для задних сидений, новые подголовники кресел, регулируемая задняя подвеска. В 1980-м было прекращено производство версии 280 и начат выпуск первого турбодизельного «мерседеса» – 125-сильного универсала 300TD Turbodiesel. С кузовами седан и купе такую машину можно было приобрести только в США.

В начале десятилетия, «подтягивая» свои модели к непрерывно ужесточающимся международным требованиям безопасности, компания «Даймлер-Бенц» начала оснащать 123-ю серию антиблокировочной системой тормозов ABS, подушками безопасности и выдвигающейся рулевой колонкой. Все это раньше относилось к дополнительным опциям, а теперь стало стандартным оборудованием. А с сентября 1982 года автомобили получили и внешний рестайлинг – правда, небольшой, тем не менее заметный. Прежде всего круглые фары на всех модификациях были сменены на прямоугольные, все машины стали оснащаться гидроусилителем руля, новыми сиденьями, появилось электрическое правое зеркало заднего вида и ряд других улучшений. Последние изменения в интерьере пришлись на 1984-й, когда 123-и «мерседесы» получили новые замки в ремнях безопасности и багажные сетки.

На протяжении всего выпуска 123-я серия пользовалась ошеломляющим успехом. Чтобы купить некоторые модели такого «мерседеса» (например, купе), люди терпеливо ждали своей очереди два года. Машина восхищала всем – красотой, высочайшим качеством сборки, надежностью, долговечностью, экономичностью, уровнем безопасности и комфорта. Пик спроса пришелся на 1979–1981 годы, когда в ФРГ ежегодно продавалось по 202 тысячи таких «мерседесов». Падение спроса обозначилось лишь в 1983-м – более 134 тысяч проданных машин, затем снизилось до 84,5 тысячи и в 1985-м,

последнем году выпуска, составило всего 15 132 автомобиля. Но такое снижение покупательского интереса к машине объяснялось не его недостатками, а появлением на рынке новых моделей «мерседеса» – серий W201 (1982) и W124 (1985). Заметим, что двум этим сериям так и не удалось добиться коммерческих показателей предшественника: даже на пике успеха, в 1985 году, в Германии было продано 122 тысячи машин 201-й серии, а в 1991-м – почти 145 тысяч машин 124-й серии.

Многие «мерседесы» подвергались серьезному тюнингу, после которого представляли собой фактически эксклюзивные автомобили. Таким был, к примеру, универсал 500TE от тюнинг-ателье AMG, собранный в 1979 году в двух экземплярах. На нем был установлен 5-литровый двигатель мощностью 240 л.с., кожаный салон, а весь интерьер был выполнен в черном цвете. Продавался такой универсал за 65 тысяч марок, в то время как самый дорогой представитель серии, седан 280E, стоил чуть больше 37 тысяч. В 2019 году на аукционе универсал «Mercedes-Benz 500TE AMG» ушел с молотка за 143 750 евро.

Последние «мерседесы»-седаны 123-й серии были собраны в ноябре 1985 года, а окончательно производство прекратилось в январе 1986-го с выпуском последних универсалов. Всего было выпущено 2 696 915 машин этой модели, в том числе 2 397 514 седанов, 199 517 универсалов, 99 884 купе и 13 700 длиннобазных седанов. Самой популярной версией 123-й серии были дизельные седаны 240D, их сделали 448 896. А на экспорт ушло 1 080 000 автомобилей.

«Lotus Esprit» (Великобритания, 1976–2004)

Британская фирма «Lotus» была детищем незаурядного автомобильного энтузиаста, конструктора и любителя автогонок Колина Чепмэна. Он родился в 1928 году в семье владельца небольшого отеля, после окончания колледжа служил в армии летчиком, затем работал в фирме «British Aluminium». Но его подлинной страстью были спортивные автомобили. На одолженные у жены 25 фунтов стерлингов Чепмэн основал собственную мастерскую, назвав ее «цветочным» именем «Lotus», и в 1948-м построил на базе маленького «Austin Seven» первый, весьма примитивный гоночный «болид». На протяжении десяти лет продукция мастерской «Lotus Engineering» пользовалась спросом среди участников триалов, гонок «Формулы-2», а в 1958-м «Lotus» вышел и на «Формулу-1». Сам конструктор после единственного безуспешного заезда в 1956-м не участвовал в соревнованиях, но подготовил команду своей фирмы, которая в 1960–1970-х семь раз выигрывала чемпионат мира среди конструкторов.

Главные принципы Чепмэна-конструктора не менялись на протяжении всей жизни: он делал ставку не на мощность, а на максимальную легкость своих машин. «Чем больше мощность, тем вы быстрее на прямой. Чем меньше вес, тем вы быстрее всюду», – утверждал он. Этим принципам вполне отвечал первый дорожный автомобиль, представленный фирмой на Лондонском автосалоне 1957 года, – «Lotus Elite» с аэродинамическим кузовом из стеклопластика. За шесть лет было построено 1030 таких машин, которые обладали как яркими достоинствами (легкость, скорость и маневренность), так и недостатками – они были очень тесными и шумными, а 75-сильный двигатель «Coventry Climax» отличался неровностью работы.

В 1962-м появился «Lotus Elan», кузов которого уже был рамным, а двигатель «Ford Kent» развивал 105 л.с. (этот силовой агрегат оставался основным для всех «лотусов» до середины 1970-х). Стеклопластиковый кузов авторства Рона Хикмэна выглядел опережающим свое время. В 1966-м расширившаяся фирма

перебазировалась в графство Норфолк, где недалеко от города Хетела был куплен участок земли с заброшенным военным аэродромом, преобразившимся в гоночную трассу. На ней проходили первые испытания новые модели «лотусов» – четырехместная «Elan Plus 2» и «Europa». Однако в начале нового десятилетия в карьере «Лотуса» наметилось некоторое «провисание» – новые модели «Elite» и «Eclate» отпугивали покупателей завышенными ценами, а к своеобразной внешности «Europa» так толком никто и не привык. Требовался новый автомобиль, который смог бы подстегнуть угасавший интерес публики к «лотусам».

Спасением для Колина Чепмэна стала его встреча с итальянским дизайнером Джорджетто Джуджаро, который только начинал развивать свое ателье «ItalDesign» и нуждался в клиентуре. Взгляды заказчика и дизайнера на будущий автомобиль были разными практически во всем, начиная с того, что Джуджаро настаивал на названии «Kiwi» для новой модели, в то время как все «лотусы» традиционно назывались на букву Е. После того как макет машины показал неважные результаты на аэродинамических испытаниях, Чепмэн решил отказаться от сотрудничества. Но Джуджаро продолжил работу на свой страх и риск, выстраивая кузов вокруг увеличенного шасси «Europa». В итоге на Туринском автосалоне 1972 года можно было увидеть концепт-кар «Silver Car», вызвавший всеобщий восторг. Реакция людей заставила Чепмэна задуматься, и в итоге он разрешил итальянцу доработать облик авто. В 1973-м был готов «Red Car», а в 1975-м в Париже дебютировал уже полноценный «Lotus Esprit».

В соответствии с традицией фирмы кузов «Эспри» был очень легким, выполненным из стеклопластика. Перед задней осью был продольно установлен первый самостоятельно изготовленный «Лотусом» двигатель – 4-цилиндровый, с двумя карбюраторами, объемом 1,9 л, мощностью 160 л.с. (для рынка США – 140); он разгонял автомобиль до 222 км/ч. Картину дополняли кожаный салон, электрические стеклоподъемники, центральный замок. Дополнительными опциями могли быть магнитофон и кондиционер. Интересно, что задние фонари на «Эспри» стояли с итальянского «FIAT X1/9», а задние тормоза и коробка передач – с французского «Citroen SM».

Но все-таки главным козырем «Эспри» всегда был его необычный внешний вид. Клиновидный кузов казался очень простым, резким и даже грубоватым, но в этой простоте был непередаваемый шарм, который не позволял автомобилю стареть с годами. «Lotus Esprit» и сейчас мгновенно выделяется на любом фоне и приковывает взгляды.

Первая серия машин, так называемая S1, выпускалась в 1975–1978 годах и пользовалась очень большим успехом, даже несмотря на немалую цену (в Великобритании – 7883 фунта стерлингов, в США – 16 тысяч долларов). Лучшей рекламой для машины послужили съемки в фильме про Джеймса Бонда «The spy who loved me», вышедшей на экраны в 1977-м. В нем агент 007 управлял белым «Lotus Esprit», который мог превращаться в подводную лодку и был вооружен торпедами, минами и ракетами. Серию S1 сменила S2, получившая задние фонари от «Rover», 14-дюймовые диски, интегрированный передний спойлер и более удобные сиденья. Самыми редкими сериями стали S2.2 (таких машин в 1980–1981 годах собрали всего 88) и «Essex Turbo Esprit» мощностью 210 л.с. (выпущено 45 экземпляров, которые были окрашены в синий цвет с красными и золотыми полосами по кузову).

В 1981–1986 годах выпускалась серия S3, для которой турбо-версия была сделана уже постоянной, причем она стала куда более популярной: если «обычных» машин продали 732, то турбированных – 2909. Автомобили 3-й серии получили бамперы большего размера в цвет кузова и 15-дюймовые колеса.



Один из автомобилей Джеймса Бонда – «Lotus Esprit»

Начало 1980-х ознаменовалось тяжелым кризисом для фирмы. «Благодаря» очередному топливному кризису в США продажи машин снизились, в 1982 году в возрасте 54 лет неожиданно скончался основатель компании Колин Чепмэн, а вслед за этим начался скандал вокруг ареста Джона ДеЛореана, в который оказался вовлечен и «Lotus» (фирма готовила шасси для суперкара «DeLorean DMC-12»). В 1986-м контрольный пакет акций приобрел «General Motors», и фирму возглавил ее давний фанат Боб Итон, который приложил большие усилия для спасения положения.

В 1987-м появился рестайлинговый «Lotus Esprit», на котором дизайн Джуджаро впервые был осовременен. Со сложной задачей «улучшить творение гения» дизайнер Питер Стивенс справился великолепно. Кузов «Эспри» остался мгновенно узнаваемым, но при этом стал немного «мягче», получил новые задние фонари от «Toyota Corolla» и усиленные с применением кевлара крышу и стенки. В 1989-м эта модель получила самые мощные турбированные модификации с

впрыском топлива – 228-сильную «Turbo S» и 264-сильную «Turbo SE». Последняя разгонялась до 262 км/ч, а до сотни разгонялась за 4,7 секунды. Тем не менее два новых проекта фирмы – новое поколение «Lotus Elan» и седан, носивший марки «Vauxhall-Lotus Carlton» (для английского рынка) и «Opel-Lotus Omega» (для европейского) – оказались убыточными и привели GM к решению избавиться от «Лотуса». В 1993-м он был продан голландскому холдингу A.C.B.N., во главе которого стоял итальянец Романо Артиоли. Он смог снова вывести «Лотус» в лидеры на рынке спортивных машин благодаря исключительно удачному родстеру «Elise». Тем не менее в линейке по-прежнему сохранялся и классический «Esprit».

Очередной рестайлинг модели пришелся на 1993 год, его автором выступил Джулиан Томсон, сделавший бамперы, задний спойлер и арки колес более сглаженными. Серия S4 получила 17-дюймовые колеса, инжекторный турбодвигатель мощностью 264 л.с. стал стандартным, появился усилитель руля. В 1996-м дебютировал еще более мощный «Esprit V8», чей двигатель, целиком изготовленный из алюминия, развивал 300 л.с. Его можно было приобрести в версиях SE и GT. Выпуск автомобиля продолжался до 2004 года. В это время собственником фирмы уже как год была малазийская фирма «Perusahaan Otomobil Nasional Bhd», с 1985 года выпускающая автомобили «Proton». С 2017-го владельцем «Lotus» является китайская компания «Geely».

Всего в 1976–2004 годах было выпущено 10 675 экземпляров «Lotus Esprit» всех вариантов. В 2010 году на Парижском автосалоне был представлен концепт-кар нового «Esprit» с пятилитровым двигателем мощностью 620 л.с., который предполагалось запустить в серию год спустя, однако инициатор этого проекта, генеральный директор Дани Бахар, в 2012-м был уволен из-за нецелевого расхода средств, и возвращение «Эспри» так и не состоялось.

ВАЗ-2121 «Нива» (СССР/Россия, 1977–1993)

«Нива» – без сомнения, один из самых успешных автомобилей за всю историю советского и российского автопрома. Мгновенно узнаваемый силуэт этой машины привычен и в городском потоке, и на сельском бездорожье, «Ниву» можно увидеть и в болгарской глубинке, и в Южной Америке, и на полярной станции, и где угодно еще. Но интересно, что комфортабельный советский джип мог бы стать далеко не таким комфортабельным, а кроме того, вполне мог носить марку «Иж», а не ВАЗ.

«Исток» «Нивы» был заложен в «Типаже легковых автомобилей на 1971–1980 гг.», разработанном в институте НАМИ в конце 1960-х: там значился полноприводный грузопассажирский автомобиль с цельнометаллическим кузовом, который предполагался к выпуску на Ижевском автозаводе с опорой на узлы еще не созданного тогда перспективного «москвича» серии 3–5. Разработка этой модели началась на ВАЗе в апреле 1970 года. Изначально планировалась относительно простая машина – нечто вроде советского варианта «Volkswagen 181» 1968 года, гражданский джип с примитивным кузовом и мягким верхом. Примерно так и выглядели первые образцы будущей «Нивы», собранные в апреле 1972-го и получившие марку ВАЗ-Э2121 (на заводе их звали «крокодил» – из-за зеленого цвета). На них стояли опытные 1,6-литровые двигатели, предназначавшиеся для еще не появившегося ВАЗ-2106. На испытаниях машины показали себя вполне неплохо, но было ясно, что их внешность требует корректировки. Поэтому в сентябре 1971-го работу по созданию нового облика автомобиля поручили 31-летнему дизайнеру Валерию Павловичу Сёмушкину. Он только что пришел на ВАЗ и так вспоминал о начале работы:

«Когда работали над «Нивой», ни слова «кроссовер» не знали, ни единой концепции у всех участников процесса не было. Была задача – разработать автомобиль для сельской местности. Можно было сделать очередную «Волынь» с брезентовым верхом. Так, кстати, многие и представляли себе будущий автомобиль. Пришлось конфликтовать со

своим начальником, хотя я его очень уважал. Когда я уже почти доделал аэрографом рисунок и он увидел первые эскизы, то очень разозлился и приказал: «Срежь (с планшета) и прекрати!» Срезал, но не прекратил. Сам сделал макет в масштабе 1: 5. О макете узнал главный конструктор Соловьев и пришел посмотреть. Это было 5 мая 1972 года. Он убедился, что все сделано в масштабе и проработано предварительно в компоновочных схемах, сказал: «Делай макет в натуральную величину. В августе встретимся».

Таким образом, именно смелости и творческой инициативе В.П. Сёмушкина мы обязаны тем, что «Нива» получилась такой, какой мы ее знаем, – комфортабельным полноприводным легковым автомобилем, а не упрощенным «крокодилом» с тентом. На техническом совете 20 августа 1972-го Сёмушкин при поддержке генерального конструктора В.С. Соловьева успешно отстоял свое видение будущей машины. И на протяжении весны – лета 1973-го появились уже совсем другие по внешнему виду машины второй опытной серии – ВАЗ-2Э2121. Они уже напоминали будущую серийную – компактный, «крепко сбитый» и при этом вполне «полноценный» трехдверный хэтчбек повышенной проходимости. Кроме того, на самом первом образце, выкрашенном в ярко-желтый цвет, появилась надпись «Нива». Причем уже на этом этапе всем на ВАЗе было понятно, что новую машину «отдавать» на Ижевский завод никто не будет – в нее вложили слишком много «своего», она была плотно унифицирована с другими вазовскими моделями.

Испытания, которым подверглась машина, удовлетворили приемочную комиссию, и после небольшой доработки были построены образцы третьей опытной партии – ВАЗ-3Э2121 (январь 1974-го). Они внешне уже практически не отличались от серийной «Нивы», разве что задние фонари были от ВАЗ-2103, бамперы – от ВАЗ-21011, зеркало заднего вида стояло только слева, а задние сиденья были раздельными. Изначально на машинах третьей партии стояли 15-дюймовые «вездеходные» шины с рисунком «косая ёлка», но затем специально для «Нивы» Волжский шинный завод изготовил партию шин ВлИ-3. В ходе испытаний выяснилось, что у них излишне высокие боковины, и в дальнейшем «Нивы» оснащались шинами ВлИ-5 с 16-дюймовым ободом. ВАЗ-3Э2121 испытывались в сравнении с УАЗ-469Б, ЛуАЗ-969Б, английскими джипами «Land

Rover» и «Range Rover» и прошли через два больших автопробега – по зимнему Уралу (общая длина 4 тысячи километров) и по летней Средней Азии (13 тысяч километров). По итогам этих испытаний в 1975–1976 годах были построены образцы четвертой и пятой опытных серий.



Комфортабельная «Нива» из России отлично известна во всем мире

Интересно, что параллельно в ноябре 1975 года проводились эксперименты по использованию на «Ниве» двигателя от «Москвича-412». Две такие машины получили условный индекс ВАЗ-2121М и внешне отличались несколько большей (на 65 мм) длиной капота, обусловленной габаритами двигателя. Но итоги испытаний оказались неутешительными: «Нива» стала почти на 18 кг тяжелее, ухудшилась развесовка по осям и проходимость, снизилась удельная мощность двигателя. В итоге этот вариант был быстро забракован.

Окончательный внешний вид «Нива» приобрела в 1976 году, когда на нее установили задние фонари от ВАЗ-2106, новый бампер и правое зеркало заднего вида. В феврале этого года, к XXV съезду КПСС, по обходной технологии были собраны первые пятьдесят машин. Однако ранее принятое решение о начале серийного выпуска в 1976-м отменили и сдвинули дату на год. Причиной была неготовность цеха по выпуску «Нив». Конвейер заработал 5 апреля 1977 года, и всего в течение этого года сделали 5534 «Нивы». В дальнейшем их выпуск нарастал стремительными темпами: август 1978-го – 25 тысяч «Нив», апрель 1979-го – 50 тысяч, май 1980-го – 100 тысяч, декабрь 1981-го – 200 тысяч, июнь 1983-го – 300 тысяч…

По «начинке» «Нива» была плотно унифицирована с ВАЗ-2106: такой же 80-сильный двигатель объемом 1,5 л, дисковые тормоза и независимая передняя подвеска, четырехступенчатая механическая коробка передач. Благодаря большому дорожному просвету (220 мм, сопоставимо с УАЗ-469Б) и небольшой колесной базе «Нива» уверенно преодолевала метровую снежную целину, брод глубиной 60 см и наклон в 58 градусов.

На автомобильном рынке СССР «Нива» заняла особое место. Фактически это был первый полноценный полноприводный легковой автомобиль, к тому же производившийся большим тиражом. «Москвич-410/411» и М-72, выпускавшиеся в конце 1950-х, так и не смогли стать массовыми и двадцать лет спустя были забыты, а «Нива», что называется, «ушла в народ». Ее любили и за отличную проходимость, и за высокий уровень комфорта. «Нива» стала первым вазовским хэтчбеком – и первым советским хэтчбеком с полным приводом. При этом цена на автомобиль была высокой – 11 000 рублей. Несколько снизилась цена на «Ниву» в 1980 году, во время Олимпиады, – 10 300 (в том году подешевели практически все советские машины).

На протяжении выпуска «Нива» практически не изменялась внешне. Разве что сначала табличка с надписью «Нива 1600» размещалась в центре задней двери, а потом была перемещена вправо, так как мешала установке стеклоочистителя.

Дебют машины за рубежом состоялся в ноябре 1977-го, когда «Ниву» показали в Бельгии и Финляндии. Она сразу же вызвала большой интерес – зарубежные фирмы в то время практически не

выпускали автомобилей подобного класса. В сущности, «Нива» стала родоначальником нового вида легковых машин, ныне известного как SUV («Sport Utility Vehicle»). С 1978 года «Нива» продавалась во Франции и ФРГ, с 1980-го – в Канаде, с 1986-го – в Японии, куда советские машины раньше вообще не поставлялись. Успех был феерический: к примеру, в ФРГ желающие приобрести советский джип выстраивались в очереди, во Франции и Великобритании любители «Нив» объединялись в клубы и выпускали посвященные ей журналы. В 1986-м «Нивы» начали собирать из советских машинокомплектов в Греции, а в 1987-м – в Австрии. Кроме того, ВАЗ-2121 собирался в Кении, Египте, Эквадоре, Бразилии, Панаме и даже Новой Зеландии. В лучшие годы на экспорт уходило 80 % всех выпущенных «Нив». Всего за рубежом было продано около полумиллиона таких машин. Экспортные достижения «Нивы» так и не удалось превзойти ни одному отечественному автомобилю.

Экспортные версии «Нивы», как правило, сильно отличались от стандартной своей комплектации – за рубежом фирмы-дилеры предлагали потребителям огромное количество дополнительных опций. На модификацию ВАЗ-21211 устанавливался 69-сильный двигатель от ВАЗ-21011, а модификация ВАЗ-21212 была праворульной. За рубежом машина была известна как «Lada Niva».

В декабре 1993 года выпуск «классической» «Нивы» был прекращен: ВАЗ-2121 сменила на конвейере модель ВАЗ-21213 с 1,7-литровым двигателем мощностью 82 л.с. и пятиступенчатой коробкой передач. Ее изначально предполагалось назвать «Тайга», но это название не прижилось. Внешне эта машина отличалась иным оформлением задней части: задние фонари стали вертикальными, что позволило снизить погрузочную высоту задней двери. Приборная панель и детали салона были заимствованы у ВАЗ-2108. В дальнейшем эта машина обросла целым «кустом» версий и модификаций – длиннобазный ВАЗ-212180 «Фора», пятидверный ВАЗ-2131, пикап, инкассаторские автомобили и т. п. В 2021 году все это семейство получило на рынке новое наименование, общее и для внутреннего, и для внешнего рынка, – «Lada Niva Legend». Конечно, это уже сильно улучшенная и «подтянутая» к требованиям современности машина, но в основе – все та же прежняя «Нива».

Всего в 1977–1993 годах был выпущен миллион внедорожников ВАЗ-2121. Миллионная «Нива» белого цвета сошла с конвейера 7 июля 1993-го. И сейчас множество «Нив» разных лет выпуска бороздят дороги всего мира и пользуются уважением водителей и пассажиров за свои исключительные качества.

BMW 5-й серии (E28) (ФРГ, 1981–1987)

Сразу поясним, почему эта глава называется именно так. Дело в том, что с 1970-х годов автомобили марки BMW получили четкое разделение по так называемым сериям: малой (3-я), средней (5-я), спортивной (6-я и 8-я) и большой (7-я), при этом, чтобы отличать разные поколения машин каждой серии, употребляется условное наименование того или иного кузова. Здесь речь пойдет о втором поколении 5-й серии, получившем кузов E28.

Но сначала вспомним историю BMW 1960-х. В 1956–1959 годах компания, несмотря на отчаянные попытки добиться успеха с «Ангелом барокко», моделью 501/502, несла колоссальные убытки, и ее глава Генрих-Рихтер Бромм втайне готовил ее слияние с «Daimler-Benz», что неминуемо привело бы к ликвидации легендарного бренда. Однако другие акционеры, узнав об этом, собрали на Бромма компромат и произвели «дворцовый переворот», передав BMW под контроль группы компаний «Quandt». Пожар удалось залить сначала деньгами братьев Куандт, а затем и успешными продажами маленькой городской модели BMW 700, что позволило компании не только успешно преодолеть кризис, но и расшириться, приобретя в 1966 году фирму «Glas». А в самом начале десятилетия баварская фирма завоевала симпатии потребителей, выпустив целую гамму прогрессивных легковых машин под общим названием «Neue Klass». Общей особенностью «Нойе Клясс» был современный двигатель модели M10, целиком изготовленный из алюминия, с верхним расположением распредвала и клапанов, имеющий огромный потенциал для форсирования. В зависимости от объема двигателя и кузова автомобили носили наименования 1500, 1502, 1600, 1602, 1800, 1802, 2000, 2002. Флагманом фирмы в 1960-х был четырехдверный седан BMW 2000, выпуск которого начался в 1966 году; два года спустя к нему добавились модели 2500 и 2800. Автором их облика был глава дизайнерского отдела БМВ Вильгельм Хофмайстер, пришедший в фирму в 1939 году в возрасте двадцати пяти лет. «Свой» отдел он возглавил в 1955-м и с тех пор отвечал за внешность каждой новой модели. Именно он предложил ввести на машинах легкий изгиб

стойки заднего стекла, который в современном дизайне получил название «изгиб Хофмайстера», хотя похожее решение применялось еще на американских машинах «Kaiser» начала 1950-х.

Именно на больших моделях конца 1960-х был найден фирменный облик автомобилей БМВ на десятилетия вперед – хищно устремленный вперед передок с двумя характерными «ноздрями», сильный наклон решетки радиатора, сдвоенные круглые фары. Правда, модели 2000-й серии выглядели слишком статично и «чересчур солидно», скорее в духе ранних «Audi». За шесть лет были выпущены 143 464 такие машины.

В 1972 году система классификации БМВ была в корне изменена. Теперь автомобили этой фирмы четко делились на серии, что было очень удобно для потребителя. Также очень удобным было новое обозначение моделей, например 318 – 3-я серия, объем двигателя 1,8 л; 524 – 5-я серия, объем двигателя 2,4 л и т. п. Впервые седан 5-й серии был представлен в сентябре 1972 года. Внешний облик этой машины разработал 39-летний француз Поль Брак, за плечами у которого был опыт работы в «Daimler-Benz» и создание ряда классических «мерседесов» 1960-х, в том числе серии W114/115. С его приходом в БМВ Вильгельм Хофмайстер начал заниматься в дизайнерском отделе административной работой, а творческие вопросы перешли в ведение Брака. Затем, когда Брак перешел в «Peugeot», именно Хофмайстер привлек в БМВ Клауса Люте.

В своей работе Брак оттолкнулся от внешности предшественника 5-й серии, старого БМВ 2000, однако заметно придал ему динамики. Автомобиль сохранил огромную площадь остекления, но лишился свойственной 1960-м угловатости, стал более приземистым, округлым и не таким «надутым», как модели 1968 года. В то же время сохранился узнаваемый наклон решетки радиатора с двумя «ноздрями». Этот кузов получил условное наименование E12.

Поскольку автомобили BMW всегда позиционировались как «острые», созданные для любителей быстрой езды, «слабаков» среди них не было. Даже самые «слабосильные» модели 5-й серии оснащались двигателями мощностью 90 л.с. Изначально 5-я серия состояла из моделей 520 и 520i, затем добавились модели 525 (1973), 518 (1974), 530i для американского рынка (1974), 528 (1975), 520 с совершенно другим двигателем (1977), 528i (1977) и спортивная M535i

(1980). Цены на них колебались достаточно серьезно: если модель 518 стоила около 15 тысяч марок, то модель 528i – почти 23 тысячи. В целом опыт выпуска широкой гаммы автомобилей в одном кузове с разными двигателями оказался успешным: только моделей 520 второго поколения за четыре года продали больше 140 тысяч, затем следовали 520 первого поколения (137 тысяч), 518 (132 тысячи) и 525 (128 тысяч). Всего 5-я серия разошлась в количестве более 700 тысяч машин, из которых половина ушла на экспорт.



Скорость, надежность, красота – главные качества «пятерки» BMW с кузовом E28

Второе поколение 5-й серии появилось в июне 1981 года. Новый кузов получил обозначение E28, и над ним уже работал Клаус Люте – автор всех классических NSU 1960-х, включая легендарный Ro 80, небольшого хэтчбека «Audi 50» и вторых поколений «Audi 80» и «Audi 100». Однако никаких радикальных изменений в E28 не появилось –

фактически это была та же работа Поля Брока начала 1970-х. Такое решение руководства БМВ было очень смелым, ведь новинку могли принять в штыки и критики, и публика. Но ставка была сделана на неслыханную популярность E12, на то, что первое поколение 5-й серии нашло своих потребителей по всему миру. И расчет на то, что верные марки поклонники примут и полюбят «тот же самый БМВ, только новый», блестяще оправдался.

Хотя некоторые изменения у кузова E28 все-таки имелись. Если у E12 багажник и задние крылья были занижены, то у E28 – приподняты и выровнены с общим силуэтом кузова. Тем самым Клаус Люте очень бережно и умело придал машине чуть более строгий и официальный вид, вызывающий в памяти БМВ 2000 конца 1960-х. Слегка изменили и оформление передка: на E12 капот накрывал передние крылья, а на E28 – нет. Стали больше задние фонари, фары заднего света, появились новые бамперы, с кузова убрали хром, мода на который в начале 1980-х ушла, и добавили актуального черного пластика. Так минимальными усилиями Клаус Люте создал облик новой машины, полностью сохранившей преемственность с прежней, и все-таки другой.

А вот внутренних изменений было намного больше. Панель приборов получила полностью новый дизайн и была обращена в сторону водителя. Полностью обновились все электронные системы на борту машины, была введена система контроля за уровнем рабочих жидкостей, опционно введена антиблокировочная система тормозов ABS. Кузов E28 многократно испытывался на краш-тестах, благодаря чему у него появились обширные деформационные зоны, новые элементы усиления и пассивной безопасности. Кроме того, автомобиль получил новые тормоза с большим диаметром дисков, гидроусилитель с переменным усилением и великолепную подвеску от 7-й серии, сделавшую качество езды на E28 намного более высоким.

Производство второго поколения началось с моделей 518, 518i, 520i, 525i и 528i. Легко заметить, что в отличие от модели 1972 года линейка 1981-го практически вся была снабжена двигателями с впрыском топлива, на что указывала буква i в индексе. Четырехцилиндровый двигатель был только на 518, дальше все модели получали рядные 6-цилиндровые моторы, а 525i и 528i оснащались и дисковыми тормозами на всех колесах. Версия 518i до осени 1984 года

поставлялась только на японский рынок, после чего вытеснила собой карбюраторную 518 и начала продаваться по всему миру.

Машины сразу же были очень тепло приняты покупателями, которые действительно оценили бережное отношение руководства БМВ к дизайну 5-й серии. Несмотря на относительно небольшие размеры, эти модели отлично продавались в США. Американская стандартная комплектация была по традиции гораздо шире европейской и включала центральный замок, круиз-контроль, кондиционер, электролюк в крыше, диски из легких сплавов и противотуманные фары; «старшие» модели, помимо этого, получали кожаный салон и бортовой компьютер. Внешне американский БМВ можно было отличить по более крупному бамперу и фарам одинакового размера. Существовали и специфические американские модификации. Первой в 1981 году была представлена 528e, оснащенная бензиновым двигателем, разработанным по так называемой программе ETA; их максимальные обороты были искусственно ограничены пятью тысячами, что позволяло экономить бензин. Затем появилась более мощные 533i и 535iS, которые также не имели аналогов в Европе. Стоит заметить, что двигатели американских БМВ были несколько слабее европейских, например, спортивная M5 развивала не 286, а 256 л.с. Это было связано с жесткими ограничениями на выбросы в атмосферу, из-за чего двигатели приходилось снабжать катализаторами отработанных газов, а это снижало мощность.

В сентябре 1983-го в ряду 5-й серии появилось еще одно интересное прибавление – модель 524td. Для БМВ это был вдвойне новаторский автомобиль: во-первых, первый дизельный БМВ как таковой, во-вторых, первый турбодизельный седан за всю историю марки. Двигатель M21 мощностью 115 л.с. позволял машине выжимать 184 км/ч, что сделало BMW 524td самым быстрым дизельным седаном в мире. Машина была еще и очень экономичной, расходуя всего 9 л дизельного топлива на 100 км. Турбодизели БМВ были признаны настолько удачными, что эти моторы приобретались концерном «Ford» и устанавливались даже на американских «Lincoln Mark VII» и «Lincoln Continental».

Еще одна интересная премьера состоялась в марте 1984-го, когда свет увидела модель 525e – аналог американской 528e с двигателем

ETA. А в сентябре 1984-го появился флагман 5-й серии – самая мощная и скоростная модификация 535i. Двигатель мощностью 218 л.с. разгонял этот автомобиль до 230 км/ч. С марта 1985-го выпускалась еще и спортивная версия этой модели M535i, которая снабжалась солидным пластиковым «обвесом» и благодаря улучшенной аэродинамике достигала скорости 237 км/ч.

Еще одна сверхскоростная вариация на тему 5-й серии вышла месяц спустя, в октябре 1984-го. Она получила отдельное название BMW M5, оснащалась 286-сильным мотором и развивала скорость 245 км/ч, достигая сотню за 6,2 секунды. Сопоставимая с гоночными спорткарами динамика делала БМВ M5 самым скоростным четырехдверным седаном в мире. Внешне автомобиль практически не отличался от обычной «пятерки», за что получил прозвище «волк в овечьей шкуре». Однако выпущено таких машин было совсем немного – всего 775 экземпляров, из них 187 праворульных.

Нашлось в линейке 5-й серии место и единственной крупной неудаче. Ею стала дизельная модификация 524d, представленная в 1986 году. Но ее мощность – «всего» 86 л.с. – была сочтена поклонниками марки совершенно недостаточной для БМВ. В итоге за год собрали всего-навсего 4239 таких автомобилей, и впредь фирма никогда не выпускала дизельных машин без турбонаддува. А дизельный БМВ 524d сейчас считается огромным раритетом.

В 1985 году выпуск особых тюнинг-версий машины наладила компания «Alpina», которая специализируется на сборке элитных версий BMW. Модель «Alpina B10 3.5» представляла собой доработанный BMW 535i с 260-сильным двигателем, другим интерьером и пластиковым спортивным «обвесом». Было выпущено всего 77 таких автомобилей, которые ныне являются раритетами.

Помимо ФРГ праворульные машины 5-й серии в 1985–1989 годах собирались также на территории ЮАР. Правда, там их построили очень немного – 9487. А всего до декабря 1987 года было выпущено 709 319 «пятерок» в кузове E28. Самые мощные варианты 5-й серии до сих пор на равных могут тягаться с современными машинами по скорости и комфорту.

Что касается главного автора кузова E28 Клауса Люте, то во время работы в BMW он создал также элегантные, узнаваемые и популярные кузова 3-й (E30), 7-й (E32) и 8-й (E31) серий, фактически сформировав

классический облик всей линейки BMW 1980-х. Эти автомобили и сейчас выглядят очень респектабельно и вызывают почтение.

К сожалению, дальнейшая карьера маститого дизайнера была прервана семейной трагедией. В апреле 1990 года во время ссоры с сыном-наркоманом Люте ударил его и случайно убил. Его приговорили к трем годам тюрьмы, после чего Клаус Люте лишь эпизодически возвращался к работе. В марте 2008 года он скончался.

«Audi 100/200» (ФРГ, 1982–1990)

История марки «Audi» состоит как бы из двух частей – «старинной» и «современной». Первые «ауди» появились еще в 1910 году благодаря выдающемуся немецкому конструктору Августу Хорьху, вынужденному в результате разногласий с акционерами покинуть собственное предприятие «Horch», существовавшее с 1899-го. Поскольку слово «Horch» с немецкого переводится как «слушай», в качестве названия новой фирмы Хорьх выбрал его латинский аналог – глагол «Audi». До Первой мировой войны фирма, размещавшаяся в городе Цвиккау, успела выпустить несколько отличных машин, которые завоевали уважение высоким качеством и скоростными характеристиками. Наиболее известным стал «Audi C» 1912 года, который за успешное участие в альпийской гонке получил название «Alpensieger» – «Победитель Альп».

На протяжении 1920-х «ауди» тоже имели в Германии репутацию высококлассных качественных машин, а самой известной моделью фирмы был «Imperator». Но финансовые проблемы вынудили Хорьха пойти в 1928 году на продажу фирмы – она вошла в состав DKW, а в 1932-м стала одной из четырех составляющих концерна «Auto Union», выпускавшего машины под брендами «Horch», «Audi», «Wanderer» и DKW. Именно тогда появилась знаменитая ныне эмблема из четырех объединенных колец, но при этом «Audi» сохранила и свою индивидуальную эмблему, введенную в 1923 году, – цифру 1 на небольшом постаменте. Август Хорьх стал членом совета директоров «Auto Union». До Второй мировой войны «Ауди» специализировался на выпуске солидных и недешевых автомобилей, из которых самыми удачными стали модели «Front» и 920.

После 1945 года заводы «Ауди», в годы войны выпускавшие технику для вермахта, лежали в руинах. То, что уцелело, было демонтировано и вывезено в СССР в качестве репараций. А на пепелище «Audi» в советской оккупационной зоне была создана фирма AWZ, занявшаяся выпуском малолитражек IFA F8 – аналогов довоенных DKW F8. На этом история «старой» марки «Ауди» завершилась, и ее традиции в автопромышленности ГДР не развивались.

В западной оккупационной зоне (с 1949 года – ФРГ) концерн «Auto Union» возродили в баварском городе Ингольштадте. Но марки «Audi» в нем не существовало, от прошлого остался лишь самый востребованный довоенный бренд DKW. В 1958–1964 годах «Auto Union» принадлежал концерну «Daimler-Benz», а с 1964 года – концерну «Volkswagen». Поскольку автомобили DKW с двухтактными двигателями в это время уже перестали пользоваться популярностью, новые владельцы приняли решение перевести модельный ряд фирмы на более мощные четырехтактные двигатели и одновременно возродить марку «Audi», которая могла бы противостоять основным конкурентам – «Opel», «Ford», «Mercedes-Benz» и BMW. Эмблемой нового-старого бренда стали «ауто-унионовские» четыре сплетенных кольца. Таким образом, новая «ауди» фактически стала прямым продолжением послевоенного DKW, сохранив главную особенность этих машин – передний привод. Однако при этом консервативный глава «Volkswagen» Генрих Нордхофф относился к перспективам «ауди» очень скептически и даже запретил вкладывать средства в разработку новых моделей.

Первым в ряду возрожденных «ауди» в 1965 году стала модель 72 (индексы машины получали по числу лошадиных сил), затем появились «Audi 80» и «Audi Super 90» (1966), «Audi 60» (1968) и «Audi 75» (1969), сменившая модели 72 и 80. Как и требовал Нордхофф, они не являлись принципиально новыми машинами, а были, в сущности, развитием последней модели DKW – F102 и потому носили общее наименование F103. Зато флагман марки «Audi 100», разработанный инженером Людвигом Краусом втайне от Нордхоффа, уже имел совершенно новый кузов (хотя стилистически очень близкий к серии F103), а также некоторые технические заимствования от «Volkswagen K70». К общему удивлению, Нордхофф одобрил идею и разрешил запускать машину в серию. Так появилось первое поколение «Ауди 100» (условное обозначение – C1), премьера которого состоялась 26 ноября 1968-го.

Внешне автомобиль был вдохновлен американскими «компакт-карами» начала 1960-х наподобие «Ford Falcon», однако и в конце десятилетия смотрелся вполне актуально. Корма первых «Ауди 100», правда, была не особенно выразительной, она напоминала одновременно и «мерседес», и БМВ, но передок машины обладал

яркой, запоминающейся внешностью и для европейского рынка оснащался моднейшими на тот момент прямоугольными фарами. На выбор можно было приобрести машину с 80-, 85-, 90-, 100- или 115-сильным продольно расположенным двигателем, в комплектациях S, L, GL, LS и с кузовами двух- и четырехдверный седан и купе. Машина с успехом экспортировалась в другие страны, том числе в США. В 1968–1976 годах было произведено 827 474 автомобиля, в том числе 30 687 купе. Это значительно превзошло успех других моделей «ауди» (так, модели 60 было продано почти 217 тысяч, моделей 72, 75 и 80, вместе взятых, – более 122 тысяч, модели «Супер 90» – около 50 тысяч). Благодаря большому успеху «Ауди 100» фирма смогла приобрести устойчивых поклонников и к середине 1970-х расширить модельный ряд за счет компактного хэтчбека «Audi 50» и среднеразмерного седана «Audi 80» (другие модели к тому времени уже «отпали»; производство «Audi 50» тоже скоро прекратилось).

В июне 1976-го в производство было запущено второе поколение «Ауди 100» (C2), дизайн которого разрабатывал Клаус Люте, автор всех моделей NSU 1960-х. Именно от эпохального «NSU Ro 80» (1967) новому «Ауди 100» достался характерный «профиль» кузова с небольшим третьим окошком, надолго ставшим фирменным знаком этой марки. Второе поколение «Ауди 100» сильно напоминало увеличенный в размерах «Ауди 80» 1972 года, автором которого тоже был Люте, – небольшой багажник, продолговатый капот, больший наклон лобового и заднего стекол и резкие, четкие линии кузова с неким «намеком» на клиновидность. Машина имела большой успех и в 1977-м заняла второе место на конкурсе «Автомобиль года». Наряду с двух- и четырехдверным седаном с сентября 1977-го можно было приобрести хэтчбек «Audi 100 Avant», а с 1979 года выпускалась модель «Audi 200» – фактически топ-модификация «Audi 100» в люксовой комплектации и с пятицилиндровым двигателем объемом 2,2 л. На рынке США машина с 1978 года продавалась как «Audi 5000». Всего было собрано около 850 тысяч автомобилей, из них 133 тысячи проданы в США.



В 1982 году «Audi 100» потрясала новизной своего обтекаемого кузова

Однако на рубеже десятилетий в «Ауди» активно занялись разработкой так называемого «автомобиля 2000 года» – концепт-кара, в котором были заложены дизайнерские и технологические идеи ближайшего будущего. В ФРГ была запущена государственная программа, в основе которой лежало главное требование к автопроизводителям – повышение экономичности. «Ауди» активно участвовала в ней благодаря пришедшему в фирму в 1974 году инженеру Фердинанду-Карлу Пиеху (1937–2019) – внуку Фердинанда Порше, со временем ставшему генеральным директором. При Пиехе «Audi» фактически стала топовым подразделением концерна «Volkswagen», а главными конкурентами бренда были «Mercedes-Benz» и BMW.

Концепт-кар «Audi Auto 2000» был впервые представлен на Франкфуртском автосалоне 1981 года и дал понять, в каком направлении развивается творческая мысль конструкторского отдела фирмы. От предыдущего поколения «Ауди 100» была заимствована только общая схема – продольное расположение двигателя и привод на передние колеса. Поэтому нового поколения «сотки» все ждали с нетерпением. Дебют машины в сентябре 1982-го прошел с

оглушительным успехом: на фоне своих угловатых современников новая «Ауди 100» (С3) смотрелась настоящей «гостьей из будущего». В итоге она победила в конкурсе «Автомобиль 1983 года».

Прежде всего привлекал внимание обтекаемый, «плавный» кузов новой машины, уже в 1990-х получивший на российском рынке меткие прозвища «сигара» и «селёдка». Он был длиннее предшественника на 205 мм и благодаря тщательно проработанной аэродинамике обладал великолепными показателями: коэффициент сопротивления воздуха равнялся 0,31. Поверхности плавно переходили одна в другую, все выступающие элементы были сильно сглажены, а окна «утоплены», то есть вклеены прямо в кузов. Ничего подобного у конкурентов в то время не существовало: «аэродинамический» кузов у «мерседеса» соответствующего класса появился лишь в 1985-м, у «опеля» – в 1986-м, у BMW – в 1987-м. Примерно треть кузова у «Ауди 100» была оцинкована; с 1985-го цинковался весь кузов, что делало машину одной из наиболее долговечных в своем классе (экземпляры без малейших следов коррозии встречаются и сейчас). Благодаря большой колесной базе автомобиль был очень просторным и удобным и для водителя, и для пассажиров, впечатляли и объем багажника – 570 л, и грузоподъемность – 175 кг.

Автомобиль предлагался в трех комплектациях – стандартной CC, люксовой CD и спортивной CS. Они отличались деталями отделки: так, в CD был велюровый салон с хромированными деталями, а в CS – сиденья спортивного типа и спортивная же подвеска. Изначально машина оснащалась четырьмя вариантами двигателей: карбюраторными мощностью 75, 100 и 136 л.с. и 70-сильным дизельным. Затем добавились двигатели мощностью 90 (1983), 115 и 138 (1984), 165 (1986) л.с., турбодизели мощностью 87 и 100 л.с. (1983 и 1987), дизель мощностью 82 л.с. (1986). Кузов седана был только четырехдверным (продажи двухдверных седанов предыдущих поколений оказались небольшими, и от них в итоге отказались), а модель «100 Avant» (июль 1983 года) теперь представляла собой не хэтчбек, а массивный универсал с покатой задней стенкой. С ноября 1983 года выпускалась также «Audi 200», которая по традиции представляла собой более дорого укомплектованную и мощную «сотку». «Двухсотка» снабжалась восемью вариантами двигателей с разбежкой мощности от 136 до 220 л.с., кондиционером,

электропакетом, в качестве опций получала фронтальные подушки безопасности. В отличие от первого поколения второе поколение «Ауди 200» выпускалась также с кузовом универсал. Кроме того, в январе 1985 года на рынок вышла полноприводная версия машины под названием «Audi 100 Quattro» – в сущности, первый легковой автомобиль, в котором полный привод был применен не для передвижения по бездорожью (хотя и для этого тоже), а для лучшей управляемости в сложных дорожных условиях, например, на снегу.

Пожалуй, единственным крупным недостатком серии С3 была большая разбежка в ценах между самыми простыми и самыми «упакованными» версиями – она могла достигать 10–15 тысяч марок. Кроме того, не было версии, которая имела бы хорошую базовую комплектацию и дешевый в обслуживании двигатель небольшой мощности.

Как и предшественники, это поколение машины успешно поставлялось на экспорт, причем для ряда стран были разработаны особые версии. Так, во Франции продавалась «Audi 100 Ascott», которая комплектовалась некоторыми деталями от «Audi 200», а в ЮАР – «Audi 500». Под названием «Audi 5000» автомобиль с октября 1983 года поставлялся в США; американскую версию отличали сдвоенная четырехфарная система головного освещения, электропривод стеклоподъемников и регулировка зеркал, вмонтированный в крышу люк, автоматическая трансмиссия, подстаканники (только по заказу), кондиционер и каталитический нейтрализатор отработавших газов. Продажи машины были стабильно велики до того момента, как по телевидению был показан сюжет об «Audi 5000» с автоматической коробкой передач, которые якобы иногда непреднамеренно включались сами по себе. Расследование показало, что подобные инциденты были вызваны неумелостью конкретных водителей, но принесенные телекомпанией CBS извинения дела уже не исправили: восприятие «Audi 5000» в стране было безнадежно испорчено. В связи с этим с 1989 года на рынке США автомобиль продавался, как и во всем мире, как «Audi 100». Однако на прежний уровень продажи «ауди» в Америке смогли выйти только к середине 2000-х годов.

Здесь же стоит упомянуть и о китайской версии «Ауди 100» серии С3. Выпуск машины был налажен на китайском автопредприятии FAW

в 1988 году и продолжался до 1999-го. Китайские «ауди» имели в КНР репутацию прежде всего официальных правительственных автомобилей и были легко отличимы от оригинала благодаря другой облицовке радиатора.

С января 1988 года машина пошла в серию в рестайлинговой версии. Внешне ее легко отличить по дверным ручкам: у модели 1983 года они были «язычковыми», что приводило к частым поломкам, а у версии 1988-го – утопленными в кузов. Молдинги и окантовка фар больше не хромировались, перестали использоваться обозначения комплектаций CC, CS и CD. Изменилась и внутренность салона: угловатую приборную панель в духе начала 1980-х сменила округлая, «мягкая», другими стали подлокотники и обивка дверей, стали устанавливаться подушки безопасности. Наиболее интересной модификацией этой машины была TDi, оснащенная турбодизелем с системой прямого впрыска мощностью 120 л.с. (1990). В таком виде серия C3 выпускалась до 1991 года, когда ее сменило последнее поколение «Ауди 100» – C4 (выпускалось в 1991–1995 годах, после чего было переименовано в «Audi A6»).

В дополнение к более дорогой версии «Ауди 200» с 1988 году начала производиться первая для фирмы модель премиум-класса – «Audi V8» с полным приводом в стандартной комплектации и 8-цилиндровыми двигателями мощностью 250 и 280 л.с. Машину отличали новые передние и задние крылья, передний бампер с встроенными противотуманными фарами, многосекционные задние фонари. По заказам с 1989 года собирали также ее удлиненную версию V8 Lang. «Фау Ахт» составила конкуренцию топовым моделям «Мерседеса-Бенц» и БМВ, однако дебют для фирмы в этом сегменте получился не вполне удачным – из-за богатого оснащения V8 получилась примерно на треть дороже конкурентов, кроме того, она была все же «слишком похожа» на менее престижную модель 100, поэтому в 1994 году после выпуска примерно 20 тысяч автомобилей ее производство завершилось.

Саму же «сотку» собирали до декабря 1990-го. Всего в 1983–1990 годах свет увидели 1 078 443 автомобиля семейства C3. Из них 852 243 пришлись на седан «Ауди 100», 122 852 – на универсал «100 Авант», 97 195 – на седан 200 и 6153 – на универсал «200 Авант». И сейчас эти красивые, прочные и долговечные машины, предвосхитившие своим

обликом целую эпоху, вызывают уважение своим качеством и нередко встречаются на дорогах.

«Dodge Caravan/Plymouth Voyager» (США, 1983–1991)

История этих автомобилей неотделима от биографии одного из самых талантливых менеджеров в истории автобизнеса – Ли Якокки. Мы уже познакомились с ним в главе о «Ford Mustang»: именно Якокка стал крестным отцом этого суперпопулярного спорткара, принесшего «Форду» в середине 1960-х многомиллионные прибыли. Однако при этом Ли Якокка оставался крайне «неудобным» для руководства «Форда» сотрудником: своенравным, слишком амбициозным и чересчур эксцентричным. Но повода избавиться от Якокки у Генри Форда II не было до 1978 года, когда вспыхнул скандал вокруг автомобиля «Ford Pinto», который был сочтен потребителями небезопасным из-за расположения бензобака сзади. После того как два миллиона экземпляров машины пришлось отозвать с рынка, Якокка был со скандалом уволен из «Форда». Его новым местом работы стала компания «Chrysler», находившаяся в конце 1970-х в глубоком кризисе: автомобили ее брендов («Chrysler», «Dodge» и «Plymouth») имели дурную славу морально устаревших и некачественно собранных, а сотрудники полностью утратили веру в себя и свои возможности. Однако Якокка был полон оптимизма и желания придать «Крайслеру» новое дыхание. Не последним стимулом к работе было и желание отомстить «Форду» за унизительное увольнение.

Сразу же после прихода на новое место работы к Якокке пришел Харольд Сперлих, некогда тоже работавший в «Ford» и помогавший Якокке создавать «Мустанг». Сперлих предложил старому знакомому воплотить в жизнь идею, которую еще в 1974-м пытались продвинуть на «Форде», – некий гибрид между большим универсалом и маленьким микроавтобусом, который предназначался бы для живущих в пригороде семей, регулярно совершающих поездки в супермаркеты. Тогда Генри Форд II воспринял идею скептически, и она была похоронена. Однако Сперлих не оставлял надежды реализовать ее.

С одной стороны, предложение Сперлиха звучало чрезвычайно дерзко. Только в 1979 году «Крайслер» понес убытков на 250 миллионов долларов, и средств на создание принципиально новой

модели попросту не было. Кредитов компании никто не давал. Но Якокка, поразмыслив, дал добро на проект под кодовым названием «Magic camper». Необходимый кредит в полтора миллиарда долларов он получил не у какого-то конкретного банка, а напрямую у федерального правительства США. Причем деньги дали достаточно легко: Якокка убедительно объяснил правительственным финансистам, что банкротство «Крайслера» обернется катастрофой для целого сектора экономики и потому фирму дешевле спасти, чем ликвидировать.

Полученные средства были вложены в строительство нового завода в Онтарио и разработку «Магического фургона». В его основу была положена так называемая К-платформа – новое переднеприводное шасси, которое уже использовалось на легковых моделях 1981 года «Dodge Aries» и «Plymouth Relient». От этих машин будущая новинка получила ряд компонентов, например приборную доску заимствовали у «Рилайента».

Дебют новой модели состоялся 2 ноября 1983 года под маркой «Dodge Caravan». Автомобиль был интересен тем, что одновременно напоминал уже что-то виденное ранее и в то же время открывал собой новую страницу в истории автопрома. Для полукапотного микроавтобуса «Караван» был «чересчур легковым», а для универсала – слишком компактным. Специалисты придумали для машины новый термин minivan, что буквально переводится как «мини-фургон». По-русски такие автомобили сначала сокращенно называли УПВ – «универсал повышенной вместимости», но потом от этого термина отказались, так как минивэн – это все же не универсал, а другой тип кузова.



Первый в мире минивэн выпускался под марками «Dodge» и «Plymouth»

Сейчас историки автомобилестроения нередко оспаривают лавры первенства «Dodge Caravan» в этом классе. В США, к примеру, в 1932–1935 годах было построено девять экземпляров «Stout Scarab» с оригинальным обтекаемым кузовом, а в Италии в 1956–1969 годах выпускался очень популярный «FIAT 600 Multipla». Однако у обеих этих машин не было главного признака минивэна: расчета на активное использование большой семьей, которая перевозит в машине множество покупок.

Поскольку на американском рынке машины такого класса полностью отсутствовали, «Dodge Caravan» был принят с восторгом. В скором времени начался также выпуск клона этой машины под маркой «Plymouth Voyager» (в 1974–1983 годах под этим названием производился полноценный грузовой фургон). На европейском рынке автомобиль продавался как «Chrysler Voyager». В 1985 году «Караван/

Вояджер» попал в список десяти самых удобных для водителей и пассажиров машин США. Популярности машин способствовали и оригинальные, с выдумкой снятые рекламные ролики с участием знаменитого фокусника Дуга Хеннинга и певиц Тины Тёрнер и Селин Дион.

Обе модели можно было приобрести в трех исполнениях: базовой, SE и LE. Базовая комплектация включала в себя виниловую обивку, пять пассажирских сидений, прикуриватель, электронные часы, центральный замок, электрические стеклоподъемники, тонированные стекла, галогенные фары, стереоприемник с четырьмя динамиками, виниловое рулевое колесо. Версия SE дополнительно оснащалась тканевой обивкой салона, откидывающимися передними сиденьями, дополнительными ремнями безопасности, дверью с электроприводом. Версия LE имела смешанную обивку салона из винила и ткани, дополнительные ящики для багажа, зеркала с электроприводом, а боковины таких машин отделывались в модном для США стиле вуди – панелями «под дерево». «Додж Караван/Плимут Вояджер» стал первым американским серийным автомобилем, в котором имелись встроенные подстаканники.

Первые минивэны были рассчитаны на пять человек на двух рядах сидений, версия LE вмещала семь пассажиров на трех рядах. Передние сиденья оснащались трехточечными ремнями безопасности, задние – поясными. Подголовники были предусмотрены только для версии LE (официально минивэну присвоили статус «легкого грузовика», что делало установку подголовников необязательным и сильно удешевляло производство машины). В 1984 году начался выпуск также грузовой версии машины, получившей название «Mini Ram Van». Она была приспособлена для перевозки 770 кг груза. С 1989 года эта версия называлась «Dodge Caravan C/V», а после 1995-го ее выпуск был прекращен.

В мае 1987 года появилась увеличенная версия минивэна «Grand Caravan/Grand Voyager», имевшая больший по размеру грузовой отсек и доступная только в версиях SE или LE. С 1990 года производство машины шло также под брендом «Chrysler», причем ей передали название очень популярного в прошлом универсала «Town & Country». В 1991 году выпуск первого поколения машины был прекращен. Его

сменили второе (1991–1995), третье (1996–2000), четвертое (2001–2007) и пятое (2007–2020).

Грандиозный успех «Додж Караван/Плимут Вояджер» стал вторым триумфом в карьере Ли Якокки после «Мустанга». Модель спасла корпорацию «Chrysler» от неизбежного краха и создала на мировом авторынке моду на минивэны. Причем «Крайслер» еще несколько лет фактически был монополистом в классе минивэнов, поскольку «Ford» и «General Motors» отреагировали на брошенный им вызов далеко не сразу («Chevrolet Astro/GMC Safari» (1985) и «Ford Aerostar», (1986), а появившийся в 1984-м французский «Renault Espace» был известен только в Европе. Успех минивэнов фактически убил популярный в США на протяжении долгих лет класс больших универсалов, рассчитанных на семь человек. Но еще интереснее, что крайслеровские минивэны оказались самыми «непотопляемыми» в своем классе. Дело в том, что начиная с 2000-х годов популярность минивэнов в США начала неуклонно падать – их вытесняли из обихода внедорожники (SUV, sport utility vehicle) и кроссоверы (CUV, crossover utility vehicle), то есть, попросту говоря, «паркетные» джипы. В итоге к 2008 году продажи минивэнов в Америке снизились до уровня начала 1980-х. Единственной моделью, которая продолжала выпускаться в этом классе, оставался «Караван/Вояджер/Таун энд Кантри». Производство автомобиля окончательно завершили только в 2020 году, так как новые федеральные правила безопасности делали его обновление экономически невыгодным и не давали возможности сделать новую модель конкурентоспособной на рынке.

«Mercedes-Benz W124» (ФРГ, 1984–1996)

В начале 1980-х концерн «Daimler-Benz» начал понемногу обновлять свой модельный ряд, подтягивая его внешне и внутренне под новые технические и эстетические стандарты. Главный дизайнер фирмы, итальянец Бруно Сакко, в 1980 году приступил к работе над клиновидным кузовом W201, что позволило достичь на компактной модели 190, запущенной в серию в 1982-м, коэффициента аэродинамического сопротивления 0,33. Успешный эксперимент было решено продолжить и на сменщике «средней» серии W123, чей кузов, восходивший по большому счету еще к 1968 году, в новом десятилетии выглядел уже чересчур «спокойным». После многочисленных опытов на пластилиновых моделях и полномасштабных макетах Бруно Сакко создал практически идеальный силуэт стремительного, легкого и одновременно солидного автомобиля, коэффициент лобового сопротивления у которого равнялся всего лишь 0,28. Для сравнения: у BMW 5-й серии с кузовом E28 он составлял 0,39, у «Opel Record» – 0,36, и даже у революционной «сигары» «Audi 100», прогремевшей на весь мир осенью 1982-го, этот показатель равнялся 0,31.

Такое достижение стало возможно благодаря применению множества новаторских приемов. Так, на новом «мерседесе» был только один большой стеклоочиститель лобового стекла, отсутствовали желобки для стока воды, передние и задние окна вклеены прямо в кузов, колесные арки были выполнены «плоскими», а не выступающими. При этом удалось сохранить фирменные признаки марки – массивную маску радиатора с горизонтальными полосками и круглую эмблему с трехлучевой звездой.

Из других новаций можно было отметить многорычажную заднюю подвеску с пневматической системой демпфирования, благодаря которой значительно возросла плавность движения. Уровень безопасности соответствовал требованиям начала 1980-х: машина оснащалась ремнями с преднатяжителями для передних и задних пассажиров, травмобезопасной панелью приборов, а пройденный «мерседесом» краш-тест лобового удара на скорости 56 км/ч стал стандартным испытанием для любого автомобиля в тесте Euro-NCAP.

Оформление салона было выдержано в «рубленых» традициях начала 1980-х, но при этом не производило впечатления ни излишне аскетичного, ни кричащего. Словом, как и в 1978-м, фирме удалось предложить потребителю практически идеальный «мерседес-бенц», который подходил и бизнесмену, и семейной паре с детьми, и молодому любителю быстрой езды, и пожилому водителю, предпочитающему спокойный и солидный стиль.

Несмотря на то что большинство компаний выставляло свои новинки на осеннем автосалоне во Франкфурте, «мерседесы» нового поколения дебютировали отдельно – в испанской Севилье 5 ноября 1984 года. Там они не потерялись в толпе других дебютантов и были замечены всеми. По традиции «мерседесы» сначала предлагались с четырехдверным кузовом седан в широкой гамме моделей – 200, 230E, 260E, 300E и дизельные 200D, 250D и 300D. С первых месяцев 1985 года новый автомобиль можно было приобрести в Европе и США. В сентябре того же 1985-го появился универсал, традиционно обозначавшийся буквой T (модели 200T, 230TE, 300TE, 200TD и 250TD), а в марте 1987-го – и купе (модели 200CE, 230CE и 300CE). Забегая вперед, можно заметить, что разбежка в мощностях двигателей W124 получалась очень серьезной – от 72-сильного дизеля модели 200D до 326-сильного 500E.

Уже базовая версия серии W124 была достаточно хорошо оснащена, причем со временем стандартный комплект модели пополнялся: так, с 1988 года на любую машину ставили антиблокировочную систему тормозов ABS и обогреваемые правые зеркала заднего вида, а с 1992-го – центральный замок, подушки безопасности и электрические зеркала. Что касается дополнительных опций, то их список был практически бесконечным и включал в себя все мыслимые блага комфорта, начиная с кожаного салона и заканчивая легкосплавными дисками. Но на рынке ФРГ такие машины встречались нечасто: экономные немцы не считали нужным переплачивать за излишние удобства.

На том же Франкфуртском автосалоне 1985 года, на котором был представлен универсал, серия 124 пополнилась еще несколькими новинками – седаном 200E и полноприводными версиями, которые получили обозначение «4MATIC». На Франкфуртском автосалоне 1987-го дебютировали первые «турбодизели» W124, модели 300D

Turbo и 300D Turbo 4MATIC, которые были легко отличимы внешне благодаря нескольким небольшим горизонтальным щелям на переднем правом крыле.

В сентябре 1989 года серия W124 прошла через небольшой рестайлинг. Все автомобили получили широкий молдинг на боку, зеркала теперь красились в цвет кузова, а на ручках дверей и лобовом и заднем стеклах появились хромированные накладки. Салоны были оснащены новыми сиденьями, а в отделке больше использовалось дерево. Кроме того, с мая 1990-го начался выпуск длиннобазного седана с тремя дверьми по бокам (модели 260E Lang и 250D Lang); эти машины обычно использовались для трансфера в отелях и аэропортах.

Также в 1990 году появилась топовая модель серии W124—500E, оснащенная 8-цилиндровым 5-литровым двигателем мощностью 326 л.с. До 100 км/ч машина разгонялась за 5,9 секунды, а максимальная скорость составляла 250 км/ч. Внешне автомобиль отличали низкая посадка, широкие колесные арки, низкопрофильные шины с легкосплавными дисками и противотуманные фары в бампере. Базовым оборудованием были усиленные дисковые тормоза, подвеска от «Porsche», четырехступенчатая автоматическая коробка передач, кожаные сиденья «Recaro» и встроенный мобильный телефон. Эта модель стала плодом сотрудничества «Daimler-Benz» и «Porsche» – их делали на заводе Порше, а мерседесовские специалисты готовили к продаже. Из-за сложности сборочного процесса и многочисленных перевозок с завода на завод производство одной машины занимало восемнадцать дней. Модель 500E стоила 135 тысяч марок, в то время как «обычный» дизельный 200D можно было купить в Германии меньше чем за 47 тысяч.

Как мы помним, у предшественницы W124, 123-й серии, кабриолета в модельной линейке не было. А вот у 124-й серии он появился, правда, далеко не сразу, а только в сентябре 1991 года (модель 300CE-24). Еще год спустя на всех машинах были заменены двигатели: они получили по четыре клапана на цилиндр, инжекторные системы были заменены на электронный впрыск топлива. Новые моторы стали намного экономичнее и экологичнее. Тогда же появилась еще одна мощная и дорогая (85 тысяч марок) модель – 400E, получившая 8-цилиндровый 280-сильный двигатель от модели 400SE серии W140; сначала эту машину опробовали на рынках США и Японии, а затем

выпустили в общемировую продажу.



Семейство «Mercedes-Benz W124»: седан, купе, универсал

В 1993 году произошла значительная реформа в обозначениях моделей «Mercedes-Benz». Поскольку карбюраторные двигатели теперь вообще не выпускались и все двигатели стали «впрысковыми», смысл в букве E, обозначавшей ранее впрыск топлива, отпал. Теперь она переместилась с конца индекса (например, 300E) в начало (E300) и обозначала уже не комплектацию, а класс автомобиля. Также исчезли обозначение универсала T, купе – C и дизельного двигателя – D. Теперь дизельные модели обозначались словами «DIESEL» и «TURBODIESEL» на крышке багажника. Так что W124 стала родоначальником так называемого E-класса «мерседесов».

Одновременно серия W124 прошла через очередное стилистическое обновление, призванное привести внешний вид «мерседесов» разных классов к некоему общему знаменателю. Как и на компактном классе C и представительском S, решетка радиатора теперь была интегрирована в капот, указатели поворотов стали бесцветными,

изменились форма передних фар и крышки багажника: она стала более «плоской», избавившись от специальной выемки для номерного знака.

Пиком успеха для серии W124 стал 1991 год: 144 950 проданных в Германии (уже объединенной) автомобилей. Затем продажи начали постепенно снижаться, и к 1994 году опустились ниже 80 тысяч в год – худший показатель начиная с 1985-го. В июне 1995 года серия W124 стала постепенно вытесняться серией W210. Причем две модели, E220 и E250 Diesel, стали… индийскими по происхождению: их сборка велась в индийском городе Пуна на мощностях предприятия TATA. Последним, до 1996 года, продолжал выпускать универсал.

По численности выпущенных машин серия W124 лишь совсем немногим уступила своей предшественнице. В 1984–1996 годах было собрано 2 583 470 этих великолепных «мерседесов», многие из которых до сих пор находятся в строю. Простой, строгий и изысканный вид этих машин нисколько не устарел с годами, благодаря чему 124-е «мерседесы» и сегодня смотрятся отлично.

Материалы сайтов

Автомобильное наследие // automotive-heritage.ru
Грузовик-Пресс // www.gruzovikpress.ru
Драйв2.ру // drive2.ru
За рулём // zr.ru
Колёса. ру // kolesa.ru
Коммерсант // kommersant.ru

Библиография

100 самых знаменитых автомобилей мира. М., 2013.

1000 культовых автомобилей. М., 2021.

Автомобили. Наглядная энциклопедия. М., 2013.

Автомобили. Популярный иллюстрированный гид. М., 2021.

Архипов А.Ю. Автомобили – уникальные и парадоксальные. Минск, 2011.

Бакли М., Риз К. Автомобили: мировая энциклопедия. М., 2003.

Все об автомобилях. М., 2012.

Гасанов Р. Баловень века. М., 1990.

Дейнес К.М. Спортивные и гоночные автомобили. М., 2012.

Деррик М. Cars. Автомобили. М., 2010.

Долматовский Ю.А. Автомобиль за 100 лет. М., 1986.

Дридж Р. Суперавтомобили мира. М., 2012.

Канунников С.В. Отечественные легковые автомобили 1896–2000. М., 2013.

Кестник Й. Автомобили. Made in Germany. М., 2012.

Ковалев С.А., Ковалева М.В., Шаповалов Д.С. История автомобиля. М., 2012.

Кочнев Е. Знаменитые автомобили 1946–1970. М., 2010.

Кочнев Е. Легендарные автомобили 1870–1918. М., 2010.

Кочнев Е. Прославленные автомобили 1919–1945. М., 2010.

Легендарные автомобили мира. М., 2011.

Лучшие автомобили мира. М., 2011.

Медведев М. 10 автомобилей, которые перевернули мир. М., 2012.

Мерников А.Г., Хацкевич Д.Ю. Автомобили мира. Минск, 2010.

Назаров Р.А. 100 лучших автомобилей мира. М., 2013.

Назаров Р.А. Лучшие автомобили мира. М., 2012.

Назаров Р.А. Русские автомобили. Энциклопедия. М., 2014.

Назаров Р.А. Самые дорогие и престижные автомобили мира. М., 2011.

Падерин И., Орлов Д. Победа и другие события. М., 2015.

Сапожников Л. Рождение автомобиля. Киев, 1989.

Стоун М. 365 автомобилей, на которых стоит прокатиться. М., 2009.

Томпсон Э. Легковые автомобили Восточной Европы: полная история. М., 2021.

Томпсон Э. Легковые автомобили СССР: полная история. М., 2019.

Усольцев Д., Филатов Д. Самые быстрые автомобили. Энциклопедия. М., 2010.

Фиала И. Внедорожные автомобили. Иллюстрированная энциклопедия. М., 2006.

Фивег К. BMW. Автомобиль мечты. М., 2013.

Фивег К. Mercedes-Benz. Автомобиль мечты. М., 2013.

Цеханский С.П. 100 самых знаменитых и легендарных автомобилей мира, на которых каждый мечтает прокатиться. Минск, 2011.

Читэн К. 150 самых неудачных автомобилей. М., 2011.

Читэн К. Американские автомобили. Автомобили, прославившие Америку. М., 2004.

Шаповалов Д.С. Автомобили. Энциклопедия. М., 2013.

Юнгблут Р. BMW. История семьи Квандт, возродившей компанию. М., 2011.

Энциклопедия легковых автомобилей. М., 2003.

Adler D. Ferrari: The Road from Maranello. New York, 2006.

Berk G.-P. Andre Lefevre and the Cars He Created at Voisin and Citroen. Poundbury, 2009.

Bernardes G. Porsche: Cars With Soul. Ramsbury, 2017.

Bobbit M. Citroen DS: Design Icon. Poundbury, 2007.

Bonsall T. Disaster in Dearborn: The Story of the Edsel. Stanford, 2002.

Bonsall T. The Cadillac Story: The Postwar Years. Stanford, 2004.

Broustail J., Greggio R. Citroën: Essai sur 80 ans d'antistratégie. Paris, 2000.

Chapman G. The Illustrated Encyclopedia of Extraordinary Automobiles. London, 2009.

Clarke R.M. Mercedes-Benz E-Class W124 1985–1995. Cobham, 2014.

Cole L. Porsche Model by Model. Ramsbury, 2021.

Cole L. SAAB Cars. Ramsbury, 2012.

Collins P. Lamborghini Model by Model. Ramsbury, 2015.

Covello M. Standard Catalog of Imported Cars, 1946–2002. Iola, 2001.

Crombac G. Colin Chapman: The Man and His Cars. Wellingborough, 1986.

Cuq B. Le livre noir de Renault. Paris, 2013.

Curcio V. Chrysler: The Life and Times of an Automotive Genius. Oxford, 2001.

Daniels J. Datsun: Powerful Challenger from the East. London, 1974.

Dredge R. Volvo Amazon: The Complete Story. Ramsbury, 2016.

Edsall T. Ferrari. Beverly, 2011.

Erdmann T. Vom Dampfkraftwagen zur Meisterklasse – Die Geschichte der DKW Automobile 1907–1945. Hamburg, 2003.

Flammang J., Kowalke R. The Standard Catalog of American Cars 1976–1999. Iola, 1999.

Flory J.Jr. American Cars 1946–1959. Jefferson, 2008.

Georgano G.N. Cars: Early and Vintage, 1886–1930. London, 1985.

Georgano G.N., Andersen T. The New encyclopedia of motorcars, 1885 to the present. Dutton, 1982.

Gunnell J. Standard Catalog of American Cars 1946–1975. Iola, 1987.

Holmstrom D. American Muscle-Cars: A Full-Throttle History. Beverly, 2016.

Holmstrom D. Pontiac GTO 50 years: The original muscle-car. Beverly, 2014.

Jetschgo J. Škoda. A Car That Made History. Prague, 2019.

Kimes B. Standard Catalog of American Cars 1805–1942. Iola, 1996.

Kurze P. Borgward Typenkunde. Bielefeld, 2009.

Margolius I., Henry J.G. Tatra – the Legacy of Hans Ledwinka. Dorchester, 2015.

Morgan P. Porsche 911. Beverly, 2009.

Mowat-Brown G. Hillman Imp: The Complete Story. Ramsbury, 2003.

Mueller M. The Complete Book of Corvette: Every Model Since 1953. Beverly, 2014.

Mueller M. The Complete Book of Ford Mustang: Every Model Since 1964 ½. Beverly, 2015.

Nelson W.H. Small Wonder: The Amazing Story of the Volkswagen. Boston, 1967.

Nicholson T. Isotta-Fraschini: The Noble Pride of Italy. New York, 1971.

Noakes A. Aston Martin Model by Mode. Ramsbury, 2012.

Owen D. Alfa Romeo: Always with Passion. London, 1999.

Parish J. Mercedes-Benz W123: All models 1976 to 1986. Dorchester, 2018.

Reed C. Complete Classic Mini 1959–2000. Orpington, 2003.

Renou M. Aronde: Le Grand livre. Paris, 1993.

Rieger B. The People's Car: A Global History of the Volkswagen Beetle. Harvard, 2013.

Robson G. A – Z of British Cars 1945–1980. Beaworthy, 2005.

Röcke M. Die Trabi-Story. Der Dauerbrenner aus Zwickau. Bath, 2011.

Schmarbeck W. Hans Ledwinka: Seine Autos – Sein Leben. Graz, 1997.

Schneider P. NSU-Automobile 1905–1977. Stuttgart, 2008.

Schrader H. Deutsche Autos 1885–1920. Stuttgart, 2002.

Tabucchi M. Maserati: The Grand Prix: Sports and GT Cars Model by Model, 1926–2003. Vimodrone, 2003.

Taylor J. British Leyland: The Cars 1968—86. Ramsbury, 2018.

Taylor J. Land Rover: 65 Years of the 4 × 4 Workhorse. Ramsbury, 2013.

Taylor J. Mercedes-Benz W123: The Complete Story. Ramsbury, 2019.

Taylor J. Mercedes-Benz W124: The Complete Story. Ramsbury, 2015.

Wächtler E., Kirchberg P. Carl Benz Gottlieb Daimler Wilhelm Maybach. Berlin, 2013.

Walton J. Lotus Esprit: The Complete Story. Ramsbury, 1997.

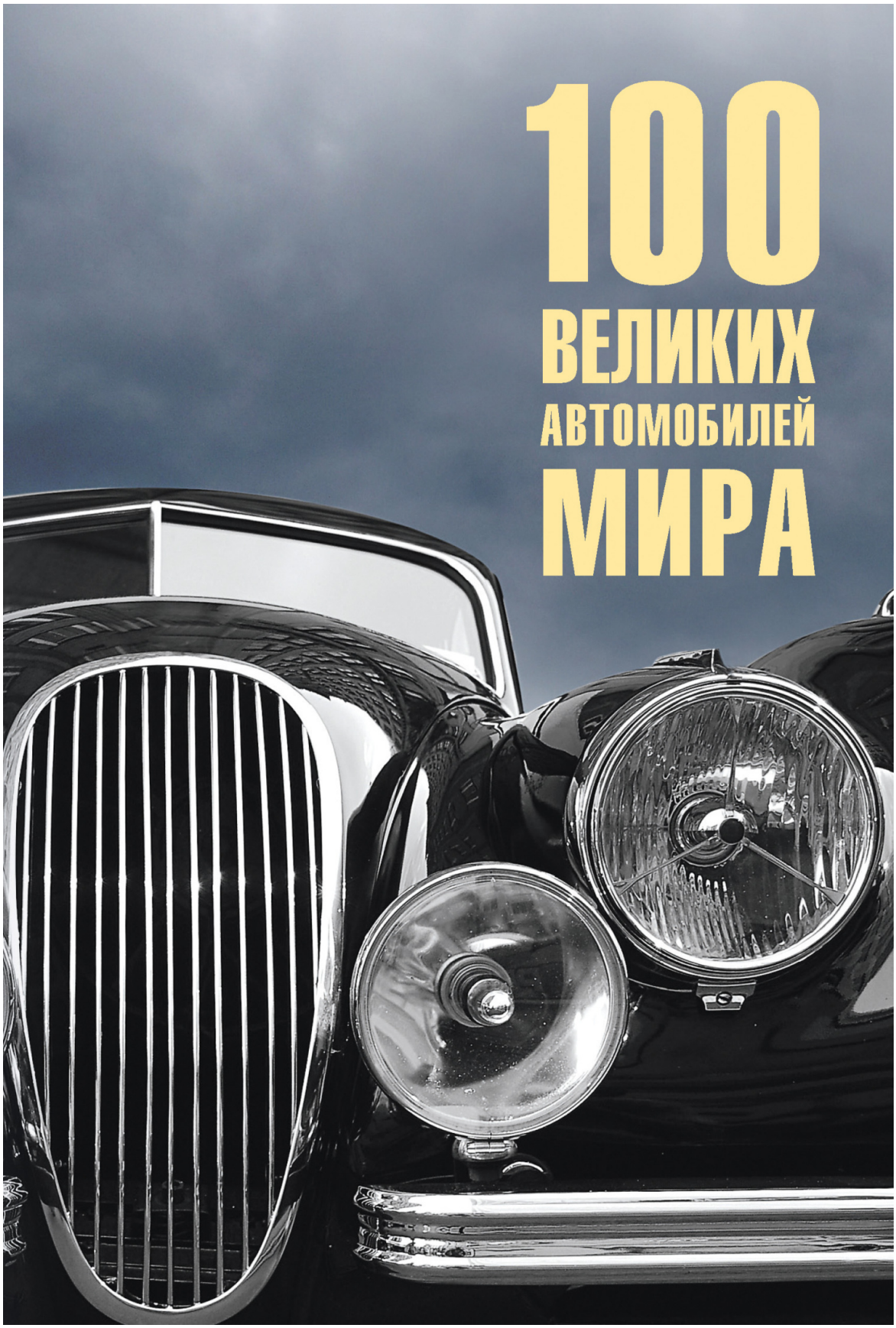
Werner O. Deutsche Autos 1920–1945. Stuttgart, 2001.

Werner O. Mercedes-Benz Personenwagen 1886–1986. Stuttgart, 1987.

Wise D.B. Cord: The Apex of a Triangle. London, 1974.

Wood J. Bugatti, The Man and the Marque. London, 1992.

Wood J. Jaguar E-Type: The Complete Story. Ramsbury, 1998.


100
ВЕЛИКИХ
АВТОМОБИЛЕЙ
МИРА