

КОНКУРС АВТОМОБИЛЬНОЙ ЭЛЕГАНТНОСТИ



Если меня попросят назвать основную примету наступления лета в Москве, я отвечу: «Ралли старинных автомобилей». С конца марта и до первой половины октября в столице нашей родины проходит множество мероприятий с участием автомобильной старины, в числе которых фестиваль «Автоэкзотика» на Тушинском аэродроме, Алтаймер-галерея Ильи Сорокина, многочисленные ралли и пробеги старинных автомобилей. Кажется бы, столичных поклонников старинных автомобилей сложно чем-либо удивить.

Примерно так я рассуждал утром 16 июня, направляясь к традиционному старту ралли классических автомобилей – казино «Метелица» на Новом Арбате.

Поначалу ничего не предвещало сенсации: большинство автомобилей-участников состязания уже успели «засветиться» на подобных мероприятиях. Впрочем, старт оказался только прологом главного события – первого в России конкурса автомобильной элегантности.

«Хороший автомобиль должен быть надёжным, скоростным, удобным, вместительным. Но главное: он должен быть красивым!» - вероятно так рассуждали организаторы первого в мире конкурса автомобильной элегантности – Concourse d'elegance, прошедшего в Париже в 1898 г., всего 4 года спустя после первого в мире автомобильного пробега Париж – Руан. Основные покупатели дорогих роскошных автомобилей (а других в то время просто не существовало) в первую очередь обращали внимание на элегантный внешний вид и удобный салон. «Меня не волнует мотор и всё остальное – пусть об этом думает водитель, - сказала одна состоятельная кокетка, выбирая себе машину, – мне важно, чем обиты сиденья и пол, и какое впечатление производит моя машина».



Производители самодвижущихся экипажей не могли остаться в стороне от запросов клиентов и организовали. Главным событием такого конкурса стало дефиле роскошных автомобилей, в которых гордо восседали красивые женщины. Главным достоинством автомобиля на этом конкурсе было не количество лошадей под капотом, время разгона до максимальной скорости и, тем более, содержание вредных веществ в выхлопе – главный приз в Concourse d'elegance присуждался наиболее элегантно одетому экипажу в наиболее элегантном автомобиле, показавшему элегантный стиль вождения.

Со временем аналогичные конкурсы стали неотъемлемой чертой автомобильной жизни в развитых странах. Это Pebble Beach Concours в США, Villa d'Este в Италии, и Oldtimer-Meeting Baden-Baden в Германии.

На последнем стоит остановиться подробнее. Первый конкурс в Баден-Бадене состоялся ровно 35 лет назад в старинном парке перед фонтаном знаменитого казино. Его инициаторами стали отец и сын Жан и Марк Куласы. Юбилейный, 35-й конкурс прошёл в Баден-Бадене 15 июля, а в Москве состоялась его своеобразная презентация. Марк Кулас специально приехал в Москву, чтобы открыть соревнование и стать председателем его жюри, в состав которого входили художники, дизайнеры, модельеры и автомобильные историки. Им предстояло оценивать конкурсантов не только по красоте и соответствию оригиналу, но также по множеству различных критериев, среди которых были мелодичность клаксона, соответствующий эпохе костюм водителя и даже запах в салоне. Участвующие в конкурсе автомобили были разделены на три группы в зависимости от года выпуска:

1. «Легенда» - автомобили, выпущенные до 1920 г.
2. «Классика» - автомобили 20-х – 30-х гг.
3. «Ностальгия» - автомобили 30-х – 50-х гг.

В течение часа члены жюри осматривали и оценивали автомобили-участники конкурса, проставляя баллы в бланки, после чего состоялось дефиле. В промежутках между показами участников и гостей конкурса развлекали танцоры группы Dance Factory.



Первым на подиум под звуки фанфар въехал Cadillac-30 1909 г., ранее принадлежавший принцу Монако Ренье. После его смерти автомобиль был приобретён на аукционе «Кристи» нашим соотечественником Сергеем Мысиным.

Для своего времени Cadillac-30, получивший свой индекс в честь мощности двигателя, был достаточно современным автомобилем, хотя не был лишён недостатков. Так, запуск двигателя осуществлялся при помощи рукоятки в передней части кузова. Когда близкий друг основателя Cadillac Гарри Лиланд увидел на обочине женщину, пытающуюся завести рукояткой заглохший автомобиль, он, как истинный джентельмен, предложил свою помощь. Мотор завёлся, заводная рукоятка завертелась и сломала незадачливому джентельмену челюсть и руку, и он попал в больницу, где вскоре умер. Лиланд был настолько потрясён гибелью своего товарища, что немедленно обратился к Чарльзу Кеттерингу с предложением изобрести безопасный механизм запуска двигателя. Так появился первый электрический стартер, а немного позже на Cadillac впервые в мире появились электрические фары.

Следующим на подиуме появилась знаменитая «жестянка Лиззи» Ford T Roadster с ярко красным кузовом родстер. Уникальность этого автомобиля в том, что он был выпущен 10 сентября 1909 г. до изобретения конвейера. Этот Ford попал в нашу страну в весьма запущенном состоянии, и чтобы вернуть его к жизни, понадобилось немало времени и труда реставраторов. И хотя внешне автомобиль выглядит так, будто его только что собрали, его состояние по-прежнему оставляет желать лучшего: легендарный Ford заглох прямо на подиуме и никак не желал заводиться. Чтобы сдвинуть его с места, потребовались усилия пятерых человек. Ведущий конкурса вспомнил любопытный случай. Однажды Генри Форд, ездивший исключительно на Ford T, увидел на обочине заглохший автомобиль этой же модели и остановился, чтобы помочь водителю. Быстро найдя и устранив неполадку, Форд вежливо отклонил предложенный доллар, заявив, что в деньгах не нуждается. Незадачливый автомобилист, окинув взглядом машину своего благодетеля, заметил: «Если бы Вы, сэр, не нуждались в деньгах, разве ездили бы на такой машине?».

Вслед за Ford T на подиум выехала элегантная Itala 14/18 1912 г. Мировую известность марка получила, благодаря победе князя Сципионе Боргезе в тяжелейшем ралли «Пекин – Париж» 1907 г. Большая часть ралли проходила по территории нашей Родины, дороги которой в то время были ничем не лучше, а то и хуже, чем сейчас. Чтобы не заблудиться среди российских «направлений», князь Боргезе решил ехать по путям Транссибирской магистрали. После того, как на одном из перегонов Itala Боргезе чуть не столкнулась с паровозом, руководство Великой Сибирской дороги в целях обеспечения безопасности гонщика официально внесло его в расписание движения поездов. Кроме того, в ходе гонки у автомобиля сломалось колесо, которое починил неизвестный русский умелец. Теперь это колесо хранится в одном из итальянских автомобильных музеев.

Единственным отечественным автомобилем на конкурсе стал первенец Горьковского автозавода, ГАЗ-А, выпускаемый по лицензии Ford. По мнению, экспертов, на сегодняшний день это самый аутентичный автомобиль этой модели. Даже покрышки у него родные, взятые со старых артиллерийских установок. В середине 30-х ГАЗ-А был самым распространённым легковым автомобилем в нашей стране, но уже в 1936 г., как только Горьковский автозавод освоил выпуск новой модели ГАЗ-М1, все ГАЗ-А были в приказном порядке удалены из Москвы, Ленинграда и других крупных городов СССР – негоже было в первой в мире социалистической стране ездить на устаревших автомобилях.

Полной противоположностью простенькому ГАЗ-А стал немецкий Mercedes-Benz 290 1933 г. Уже в начале 30-х Mercedes-Benz завоевал славу изготовителя роскошных и надёжных автомобилей, а после прихода к власти нацистов концерн стал флагом автомобильной промышленности Германии, автомобили которого олицетворяли все передовые достижения мирового автомобилестроения.

Если спросить любого американца или европейца конца 20-х – первой половины 30-х гг., какой автомобиль он считает эталоном машины высшего класса, большинство, несомненно, назвали бы Packard. На Packard разъезжали монархи и кинозвёзды, воротилы бизнеса и короли преступного мира. Клиентский список фирмы

включал в себя тысячи известных имён, а саму фирму называли «американским Rolls-Royce». Для тех, кто предпочитал обходиться без водителя, фирма выпускала роскошные двухместные родстеры. Один из них Packard 1104 Super Eight 1934 г., был привезён из США в Москву Яковом Инденбаумом. В автомобиле применено немало интересных решений. Так, на переднем бампере установлены две фары, поворачивающиеся вслед за колёсами. На концах бампера сделаны заметные утолщения, внутри которых размещались масляные ванночки, где располагались специальные балансиры, гасившие вибрации бампера при движении машины. А для подножек предусматривалась специальная подсветка.



Ещё один автомобиль Якова – роскошный Cadillac Eldorado 1953 г., первый в мире автомобиль с панорамным ветровым стеклом и «французскими» фарами с козырьком. Список дополнительного оборудования включал запасное колесо на крышке багажника, кожаную обивку салона, хромированные колёса со спицами и радиоприёмник с автоматической настройкой и последний писк моды того времени: спрятанный под «бардачком» проигрыватель на 45 оборотов. Разумеется, не обошлось без фирменной черты Cadillac – элегантных хвостовых «плавников». Их история восходит к далёкому 1943 г., когда вице-президент General Motors по вопросам стилистики Харли Эрл увидел на авиабазе Селфридж тяжёлый исторедитель P38 с двумя фюзеляжами.

Ещё один Cadillac Eldorado, на этот модели Biaritz 1959 г. – автомобиль, ставший олицетворением не только Америки конца 50-х, но, пожалуй, всей автомобильной промышленности Соединённых Штатов. Трудно найти человека, у которого при упоминании автомобильной промышленности США не возникнет ассоциации с длинным приземистым автомобилем с громадными обтекателями на задних крыльях и красными фонарями, символизирующими вырывающиеся из сопла самолёта языки пламени, и обильно хромированной облицовкой радиатора.

В 1959 г. Biaritz был самой дорогой и престижной моделью Cadillac. Несмотря на то, что мощность двигателя составляла 345 л.с., автомобиль двигался бесшумно, благодаря двум мощным глушителям под днищем. Стандартная комплектация включала автоматическую коробку передач, четыре фары головного освещения, гидроусилители руля и тормозов, электрические стеклоподъёмники и кондиционер. Максимальная скорость Cadillac Eldorado Biaritz превышала 200 км/ч.

Если Cadillac Eldorado Biaritz стал символом Америки конца 50-х, то в середине 30-х американцы (и особенно, молодые дамы) восхищались роскошным Cord 812 Roadster, признанный произведением искусства. Во время своего дебюта на Нью-Йоркском автосалоне автомобиль вызвал сенсацию, главным образом, благодаря своему необычному дизайну и обилию непривычных для американцев того времени опций, среди которых убирающиеся в крылья фары. За необычную форму капота автомобиль заслужил прозвище «холодильник». Скорее всего, это прозвище было порождено завистью небогатых людей, которым Cord 812 не по карману.

Устройство автомобиля также нетипично для продукции американского автопрома того времени – двигатель приводит передние колёса! Мотор мощностью 190 л.с. был оснащён турбокомпрессором, что позволяло автомобилю развивать скорость около 180 км/ч, причём каждый экземпляр тестировался знаменитыми автогонщиками того времени. Основными покупателями Cord 812 стали представители артистической богемы и просто неординарные личности, среди которых олимпийская чемпионка 1936 г. и звезда кинофильма «Серенада солнечной долины» Соня Хени и лётчица Амелия Эрхарт, прославившаяся своими межконтинентальными перелётами. В отличие от Америки, европейские знаменитости не проявили к Cord никакого интереса, считали его слишком вычурным и неоправданно дорогим. До наших дней в Европе сохранился всего один автомобиль этой марки, в то время как в России их целых два. Один из них, участвовавшей в конкурсе, принадлежит Людмиле Лен, супруге известного реставратора автомобилей Вячеслава Лена.



Ни один конкурс элегантности не может обойтись без французских автомобилей. К сожалению, на прошедшем конкурсе был всего лишь один автомобиль из Франции, но какой... Элегантный Delahaye 175 1949 г. из Музея техники Вадима Задорожного. «Фирма Delahaye, наряду с Renault 4CV, получила один из абсолютно новых,

оригинальных французских послевоенных автомобилей. Великолепное шасси, индивидуально изготавливаемые и устанавливаемые кузова, несомненно, сделали 175 модель Delahaye королевой французской автомобильной промышленности» - писала одна из парижских газет того времени.

По конструкции Delahaye 175 напоминал своего предшественника - знаменитый Delahaye 135. Благодаря расширенной колее колёс автомобиль стал более устойчив. Кроме того, был применён новый 6-цилиндровый двигатель со стержневой системой газораспределения и нижним расположением распределительного вала. Новая модель получила считавшуюся наиболее перспективной в послевоенной Франции независимую подвеску Дюбонне: пружинные рессоры и телескопические амортизаторы спереди, и поперечная неразрезная балка с 2 полуосями привода сзади. Считалось, что эти технические решения вполне отвечают желанию придать автомобилю характеристики, соответствующие высоким амбициям руководства Delahaye. Как и прежние шасси Delahaye, новая модель была предназначена для установки индивидуально изготавливаемых кузовов. Но все выпускаемые после 1946 года шасси в обязательном порядке оснащались «официальной» решеткой радиатора, что, впрочем, не мешало некоторым кузовщикам нарушать это правило.



Слабым местом Delahaye 175 стала недоведенная конструкция и обилие новых технических решений, что приводило к частым поломкам. Положение усугубилось высокой ценой, постоянной нехваткой и дороговизной высококачественных материалов. В 1951 году выпуск Delahaye 175 прекратили, успев выпустить всего 51 шасси.

Последним на подиум выехал Rolls-Royce Silver Wraith 1959 г. Несмотря на то, что даже к моменту своего дебюта в 1946 г. он не отличался передовыми техническими решениями, «Серебряный призрак» благополучно выпускался 13 лет и пользовался стабильным спросом вплоть до снятия с производства. Более того, благодаря этой модели компания Rolls-Royce стала поставщиком автомобилей для британского королевского дома и многих аристократических династий мира. Более

того, Rolls-Royce Silver Wraith стал лицом автомобильной промышленности Соединённого Королевства – именно на нём ездили послы Великобритании во всём мире.

Никто не покупал Rolls-Royce из-за его показателей, поскольку максимальная скорость не превышала 145 км/ч, а разгон с места до 100 км/ч занимал 25 с. Этот автомобиль покупали те, кто хотел продемонстрировать своё богатство или подчеркнуть социальное положение. 26 автомобилей этой модели, предназначенных для экспорта, получили левостороннее рулевое управление. Представленный на конкурсе автомобиль имел номер 27, поскольку в производственной программе британской фирмы никогда не было автомобиля с номером 13. Представленный на конкурс автомобиль принадлежит Евгению Ярославскому, купившему его на аукционе в США.

Члены жюри, немного посоветовавшись, огласили результаты. Победителем в номинации «Легенда» был признан Cadillac-30, главный приз в номинации «Классика» достался роскошному Cord 812, а лучшим в номинации «Ностальгия» стал Cadillac Eldorado Biaritz. ГАЗ-А был признан «жемчужиной конкурса», а Mercedes-Benz 290 достался приз в номинации «Стиль». Подводя итоги конкурса, председатель жюри Марк Кулас выразил восхищение уровнем представленных автомобилей и объявил, что следующее аналогичное мероприятие состоится в апреле 2008 г. Будем надеяться, что Конкурс автомобильной элегантности станет проводиться ежегодно, а его участники и впредь будут поражать членов жюри и зрителей великолепно отреставрированными автомобилями.



Казалось, после завершения конкурса напрасно ждать сенсаций, но здесь произошло непредвиденное – откуда ни возьмись, на подиум потрёпанный Austin 7 1930 г. под управлением одного из участников пробега старинных автомобилей, посвящённого 100-летию легендарного марафона «Пекин – Париж». Движимый любопытством, он приехал в Москву на день раньше остальных участников и, конечно же, не мог проехать мимо такого события, как первый в России Конкурс автомобильной элегантности. Было ли это задумано специально или произошло

спонтанно, так и осталось неизвестным – в ответ на мой вопрос пресс-секретарь мероприятия Ирина Мешакшина сказала, что ничего не знала об этом вплоть до въезда Austin 7 на подиум.



Мероприятие закончилось подведением итогов ралли и награждением участников.

Первое место досталось ветерану отечественного ралли Юрию Лесовскому и Кириллу Кириллову, выступавших на «Москвиче-412», второе место заняли Олег Борисов и Андрей Мятнев на Porsche-356, а «бронза» досталась Павлу Паньковскому и Ольге Сафениной, выступавших на Lancia Flaminia.

Владимир Вараксин, Фото автора

(с) ООО «Эконавт»













