

Не роскошь, не средство, а что?

УРОКИ АВТОСАЛОНА

Второй ярославский автосалон, проходивший в городском концертно-выставочном центре на улице Свободы на минувшей неделе, говоря честно, новых горизонтов в жизни мирового автопрома не обозначил. Однако некоторые тенденции прослеживались и на нем. Впрочем, не будем пристрастны: автофорум такого ранга в Ярославле прошел всего второй раз. Наверное, все еще впереди...

«КАЛИНА» КРАСНАЯ, «ПРИОРА» ВЬЦВЕЛА...

Тенденция первая – российской автопромышленности, похоже, пора петь «многая лета»... Из множества моделей, представленных на выставке, единственным номинально новым механизмом была «Лада-Приора» («Калину», сегодня уже вовсю колесящую по ярославским дорогам, вряд ли можно назвать новым автомобилем).

Новизна же «Приоры», увы, вошла в анекдоты еще до того, как машина прошла последний краш-тест на Волжском автозаводе. Интриговать потенциального покупателя почти два с половиной года, а потом выкатить ему практически ту же «десятку» с минимально измененными элементами дизайна, это, знаете, кислая мина при еще более невыразительной игре. Можно, конечно, надеяться, что в дороге новая «Лада» покажет себя в принципиально ином качестве, но... Зайдите в Интернет на любой автофорум и почитайте, что говорят уже появившиеся в стране владельцы новых «Жигулей»...

Еще несколько моделей российских автомобилей представляли не серийные, а тьюнинг-овые направления деятельности. Так, неплохое впечатление произвела работа, проведенная над обычным «УАЗ-Патриотом». Машина эта до сих пор пользуется устойчивым спросом патриотов, горазды прорубать себе путь в девственной природе, поскольку пригодна для ремонта тем же инструментом, каким очищается трасса. Конечно, тюнинговую модель топором и кувалдой не отремонтируешь – ее ходовая часть (к примеру, весь передний мост) переоснащена процентов на шестьдесят. Но иметь их в машине нужно, поскольку задние рессоры, к примеру, так и остались листовыми.

«ПЕГАСЫ» НАШИ И КИТАЙСКИЕ

Анонсировать «ярославское авточудо» устроители

салона принялись за полмесяца до свершения события. Правда, люди знающие понимали, что концепт-кар, да еще и изготовленный не в серийном производстве, с вероятностью до девяноста процентов окажется забавной игрушкой. Концепт-кар (американцы еще называют автомобили такого класса «сворачи-

организовать овацию, одновременно отходя от культурологического шока. Автомобиль уж слишком напоминал своих детских собратьев: сев в кресло водителя, хотелось начать ритмично нажимать ногами педали, и только их количество (три) наводило на мысли о двигателе внутреннего сгорания.



фото: Вячеслав ЮРАСОВ

Некоторый сдержанный оптимизм внушил новый автобус Павловского завода (именно он используется на подавляющем преимуществе рейсов наших маршрутных такси). Не особенно изменившись по форме, он наполнился новым содержанием – к примеру, задним расположением двигателя. Такие модели у ПАЗа уже имеются, но в более крупноразмерном секторе рынка. Маршрутки же в Ярославле, по крайней мере – пока, были представлены в основном автобусами устаревшей конструкции.

Россияне пытались реабилитироваться за счет концепт-кара «Пегас» (собранный, кстати, ярославскими умельцами), но здесь требуется уже отдельный разговор.

вателями голов») – это такая штукавина, на которую обращаются все прохожие, когда она едет по городской улице.

Однако далеко не все находки, заложенные в конструкцию такого рода автомобилем, приживаются в широком производстве. Тот же «Форд Ка» – уж на что автомобиль запрательно «отвязный», но и он широко в нашем обществе не прижился. Концепция «Пегаса», исходя из заявления его конструктора, заключалась в том, что всякий стандартный автомобиль станет легче и динамичнее, если урезать его до двух сидений, лишит большей части багажника, укоротит по самое «не балуйся» и слегка приплюснуть. Получится самое то: динамика, скорость, удобство при парковке.

Когда «Пегас» лишился укрывающей его простыни, окружающие долго пытались

венчать мнение о себе как о мелкокалиберной нации. Так, тот же L-200 от «Мицубиши» внутрь выставочного комплекса поместился, а «Пегасус Люкс» вместе с остальными «Грейт Вуллами» пришлось оставить на улице. И хотя китайская техника в детальном рассмотрении являет собою тот же УАЗ, за счет современных обводов и кожного салона она вполне способна привлечь внимание людей, еще помнящих «обаяние» «Джипов широких»... Вот это, понимаешь, концепция...

ТРУДЯГИ И МАЖОРЫ

А что же «настоящие» иномарки? Они четко делились на две группы: одни пытались пустить пыль в глаза; другие, понимая насущные нужды провинциальных автомобилистов, стремились привлечь потенциального покупателя «рабочими лошадками». Среди первых выделялся синий «Ламборджини», который долго не получалось открыть, чтобы желающие могли бы в нем сфотографироваться.

«Работяги», помимо визуального ряда, могли свою полезность изложить словами. Так, упомянутый недавно «Мерседес» провел семинар, на котором обосновал эффективность замены своими микроавтобусами маршрутных такси на базе «Газелей» (о чем СК уже писал, представляя ярославский автосалон). В принципе, логика в рассуждениях представителей немецкого концерна имела: большой гарантийный срок в купе с программой сервиса позволяет года за три эксплуатации иномарки выйти «в ноль» (так, по крайней мере, происходит в Москве).

У нас, правда, не столица: во-первых, большая часть маршруток представлена вместительными «ПАЗиками»; во-вторых, «Газели» в массе своей принадлежат частным предпринимателям. А частник в нашем непредсказуемом правовом обществе на три года вперед не заглядывает: ему б до ближайшего техосмотра дожидаться...

Кроме того, неплохо в смысле деловых качеств выглядел стенд «Мицубиши» и многочисленных корейцев. К

сожалению, на автосалоне не удалось пообщаться с представителями «Фольксвагена» – их заявления о создании серийного автомобиля, расходующего один литр бензина на сто километров пути, наделали немало шума в автомобильном мире. Вот это была бы концепция! Не то что упомянутый уже итальянский монстр, съедающий на том же расстоянии тридцать литров с лишком...

НЕ КОЛЕСОМ ЕДИНЫМ

Автомобиль в современном мире перестал быть не только средством передвижения (кто стоял в московских пробках, спорить с этим не будет), но и способом «кидания понтов». По крайней мере, в нашей стране обладание этим чудом техники уже не является признаком «высшего класса». Да и средний класс все чаще рассуждает по стереотипу героя Сергея Довлатова: «В машине я обязан быть трезвым. А в такси и пьяным доеду».

Дело, конечно, не только в дотошности службы ГИБДД, но и в том, что автомобиль – ровно настолько же обуза, насколько и предмет, раскрепощающий человека в смысле свободы перемещений. Потому больше трети стендов автосалона были арендованы не производителями автомобилей как таковыми, а службами, призванными облегчить по мере возможности жизнь автовладельца и его кошелек.

Особенно старались страховые фирмы, назойливость рекламы которых впечатляла не меньше, чем характеристики самых навороченных моделей (имеются в виду как механизмы, так и организмы). Запчасти, мойки, автомобильная литература и периодика, аксессуары, гаражное и ремонтное оборудование, автохимия... Автомобиль нынче – индустрия, требующая вложений в сопутствующие отрасли не меньших, чем в собственно производство. Магическая формула американского образа жизни: «Не быть хуже Джонсов» – давно заставляет общество потребления не столько пользоваться автомобилями, сколько служить им.

Анатолий КОНОНЕЦ.