авто

В круге — первым

профессионал

Михаил Ухов — не просто один из самых известных и титулованных российских автогонщиков. Он еще и классный инженер, который способен сам разобраться в машине и настроить ее на победу. На протяжении ряда последних лет он соревнуется на автомобилях BMW, много раз входил в список 20 лучших незаводских пилотов BMW в мире. И, похоже, пилот-инженер Ухов лучше других знает, как претворить в жизнь главный принцип BMW EfficientDynamics — выжать максимум из машины и получить максимум удовольствия.

За рулем BMW Михаил Ухов привык ставить самые высокие цели

— Вы несколько лет выступали в качестве шеф-пилота команды АВТОДОМ Racing BMW Russia. Кого вы представляете в этом году?

— В спортивном сезоне-2009 я приму участие в немецком кузовном чемпионате BFGoodrich Langstreckenmeisterschaft, который также известен под аббревиатурой VLN. Чемпионат состоит из десяти многочасовых гонок. Все они проходят на знаменитой «северной петле» в Нюрбургринге. Вместе с Александром Гайдаем и Алексеем Басовым я представляю украинскую гоночную команду Tsunami Rally Team. Мы планируем выступать на автомобиле BMW M3 (E46). Но не исключено, что впоследствии пересядем на более мощный BMW M3 E46 GTR.

— Какую цель вы ставите перед собой в предстоящем сезоне?

— Пока задача заключается в том, чтобы изучить эту сложную трассу, которую недаром называют «зеленым адом». Ведь любая ошибка здесь может привести к непоправимым последствиям. Спортивная цель состоит в том, чтобы показать максимально высокий результат в классе, в котором мы выступаем,— классе V6. Мы провели несколько предсезонных тестов, и их результаты представляются нам весьма позитивными.

— Что вы думаете о своей нынешней гоночной машине?

— Машина BMW M3, которую для нас готовит немецкая команда Dizzy-motorsport (команда, обладающая опытом, несколько раз проходившая чемпионат VLN от начала до конца), оптимальный по своим показателям аппарат. Мы, к слову, не испытывали никаких проблем с ним во время тестовых заездов. Причины, по которым мы выбрали именно этот автомобиль, просты. Во-первых, BMW M3 лучше других подходит нам для изучения и адаптации к легендарной «петле». Во-вторых, у меня имеется немалый опыт гоночной работы с BMW. И я надеюсь, что он пригодится.

— Вы считаете себя в большей степени гонщиком или инженером?

— Я не разделяю в себе эти две профессии. Победы можно добиться только тогда, когда к делу подходишь комплексно. Я всегда работаю с нашими механиками, даже подгоняю их. Говорю им, что с машиной нужно заниматься постоянно, и даже если нет видимых неисправностей, ее все равно надо регулярно обслуживать и контролировать.

— Вам удавалось пробовать себя и побеждать в разных классах...

— Я считаю, что профессиональный гонщик обязан уметь ездить на всем. Лишь тогда он может считать себя истинным профи. Я могу иметь дело с любым автомобилем как инженер и как гонщик.

— Насколько известно, вы и в обычной жизни отдаете предпочтение BMW? Чем вам нравятся автомобили баварской марки?

— Для повседневных поездок я использую BMW 330 (E46). Этот автомобиль очень близок модели M3 по своим скоростным показателям. Он обладает характерными для BMW спортивностью и управляемостью, отличаясь при этом еще и отменной комфортностью. О качестве автомобилей BMW я и вовсе не говорю. Качество инженерных решений, уровень технологий и сборки у BMW всегда были на максимальной высоте.

— Как вы оцениваете усилия автопроизводителей по снижению вредных выбросов в атмосферу и как вы относитесь к концепции BMW EfficientDynamics, цель которой в повышении эффективности автомобиля?

— Работа автопроизводителей по снижению вредных выбросов в атмосферу очень важна, своевременна и достойна всяческой похвалы. То, что этим всерьез занимается BMW, закономерно. Лидерские качества компании проявляются во всем. Так и положено лидеру. Самое замечательное в BMW EfficientDynamics — принципиальный и революционный подход к проблеме. Задачу сделать автомобили экологически более чистыми BMW решает, не просто сохраняя технические показатели своих автомобилей, но и постоянно их улучшая! Это здорово, и это отличает BMW от всех других компаний.

— Не боитесь ли вы как автогонщик и поклонник BMW, что повышенные экологические требования к автомобилю могут оказать негативный эффект на имидж и характер моделей BMW и марки в целом?

— Не думаю, что это произойдет. У компании BMW большой модельный ряд автомобилей. Выбор колоссальный. Заметьте, в этом ряду есть очень разные автомобили — от представительской, солидной, большой «семерки» до автомобилей, которые производит подразделение Motorsport и которые можно хоть с конвейера выпускать на «кольцо». Я уже не говорю о болидах «Формулы-1», где BMW показывает отличные результаты. Автомобили разные, а жилка в них одна. И это жилка победителя. Так что даже когда появятся суперчистые автомобили zero-BMW, они все равно будут спортивными и быстрыми.

— Не считаете ли вы, что манера езды водителя более важна, чем все энергосберегающие технологии?

— Манера езды водителя важна для собственного кошелька. Но никакого влияния на глобальную ситуацию то, как ты давишь на газ и крутишь руль, не оказывает.

— А у вас есть личные секреты, как тратить меньше топлива?

— Ничего особенного я не посоветую и никаких чудесных секретов не открою. Надо стараться меньше дергать машину. Ехать спокойнее, вовремя переключать передачи, и тогда расход топлива будет заметно сокращаться.

— Каково ваше отношение к автомобилям с альтернативными силовыми установками: гибридам, электрокарам, автомобилям на топливных элементах? Не убьют ли они спортивные машины окончательно?

— Отношение нейтральное: как инженер я понимаю, что у этих автомобилей еще много технических проблем, еще много предстоит сделать, чтобы добиться от них желаемой эффективности. Так или иначе, но, на мой взгляд, никакой угрозы для спорта они не несут. Желание соревноваться было, есть и будет. Гонки будут проводиться и между автомобилями с альтернативными двигателями.

— Есть ли у спортивных машин вообще шансы на то, чтобы выжить в большом городе?

— Спортивные автомобили, прямо скажем, мало удобны для большого города, но они все равно имеют свой круг потребителей, которые не намерены от них отказываться. Так что они будут всегда. Другое дело, что для удобства передвижения по мегаполису можно и лучше использовать разные машины. В будни, когда на дорогах много машин, одну. В выходные, когда посвободнее, другую. Впрочем, гонять по городу в любом случае дурной тон. Лично я в городе спокоен и сконцентрирован. Стараюсь не провоцировать никого на быструю езду. Если вижу, что другой водитель начинает за мной гнаться, тут же уступаю ему, показывая этим, что он выиграл.

— Автоспорт — это только удовольствие для гонщика и развлечение для зрителя или нечто большее? В чем его социальная надобность?

— Автоспорт, как и любой спорт, показывает уровень развития общества и страны в целом. Автоспорт служит полигоном для сложнейших передовых технологий, здесь появляются и проверяются инженерные идеи, обкатываются машины, совершенствуется мастерство управления автомобилем. Можно сказать, что в гонках мы ездим в рамках дозволенного, но на самой границе с недозволенным. И мы всегда стараемся «выжать» из машины все, что возможно. Так что, разумеется, автомобильный спорт — это великолепное зрелище и удовольствие для гонщика и его болельщиков.

Интервью взял Хасан Ганиев

ЛИЧНОЕ ДЕЛО

Михаил Ухов. Родился 22 июля 1958 года. Окончил МАДИ (факультет автомобильного транспорта, специализация «автоспорт»). Мастер спорта международного класса, пятикратный чемпион СССР и России по картингу, двукратный серебряный призер Кубка дружбы социалистических стран, чемпион России по автомобильным кольцевым гонкам в классе «Туринг» на автомобилях BMW 320, победитель Кубка Volkswagen Polo. обладатель Кубка Восточной Европы в личном зачете. Обладатель титула «Гонщик года» (2000). Несколько раз удостаивался звания лучшего незаводского пилота BMW в мире.

Настоящий ветрогон

арт-объект

Одна обычная машина, говорил мудрец, может сделать работу, которую выполняют 50 обычных людей. Но ни одна машина не может сделать работу вместо одного необычного человека. Голландский конструктор, художник и кинетический скульптор Тео Янсен опровергает все представления о том, что могут люди и какими должны быть машины.

BMW GROUP RUSSIA

Идеи Янсена оказались близки к идеям BMW EfficientDynamics

В 1980 году Тео Янсен удивил мирных жителей своего родного городка Дельфта, инсценировав полет НЛО. Четырехметровая тарелка из желтого пластика, наполненная гелием, летала над улицами, издавала звуки и излучала свет. Запуск рукотворного НЛО сопровождал густой туман. Жители Дельфта и окрестностей были шокированы необычным зрелищем. Позже тарелка, как и положено НЛО, исчезла в неизвестном направлении.

В наши дни Тео Янсен занимается созданием новых форм жизни на земле. Свои огромные конструкции из пластиковых труб, бутылок, скотча и прочих расходных материалов он любовно называет «животными» или «созданиями». Эти создания питаются энергией ветра и благодаря ветру способны передвигаться по песчаной поверхности, перебирая конечностями, словно насекомые. Первоначально конструкции рассчитываются на компьютере, затем собираются и выпускаются на песчаный пляж, где борются со стихией и друг с другом. «В качестве пищи у них есть ветер, и они могут накапливать энергию, чтобы использовать ее позже,— говорит Тео Янсен.— Но, с другой стороны, иногда они по несколько дней ждут порыва ветра, чтобы пройти всего пять минут. Они как змеи. Змеи тоже днями лежат на солнышке, поджидая пищу. На пляже мои животные должны ловить ветер и подолгу ждать, пока в их желудках наберется достаточно ветра для прогулки». «Зверинец» голландца рос и эволюционировал с каждым годом — увлечение начиналось с небольших простейших устройств, а сейчас он строит целые сложные механизмы.

Одна из конструкций с говорящим названием Animaris Rhinoceros Transport представляет собой шестиногий транспортный комплекс весом 2 тонны. Этот «носорог», несмотря на все ту же пластиковую основу, настолько прочен и совершенен, что годится даже для перевозки нескольких пассажиров. Сам создатель «носорога» считает, что «если автомобиль — это транспортное средство, адресующее нас к лошади, а самолет — транспортное средство, отсылающее к птице, то Animaris Rhinoceros Transport — это транспортное средство, произошедшее от Animaris, то есть пляжного животного».

Тео Янсен — самый известный в мире представитель кинетического искусства, одного из направлений художественного авангарда. Он именно тот человек, которого компания BMW считает «родственной душой». Ведь при создании автомобилей BMW инженеры стремятся сделать так, чтобы машины меньше загрязняли окружающую среду при максимальной отдаче. Движущиеся объемные скульптурные композиции Янсена не просто забавные артефакты, вносящие новую эстетику в окружающую действительность и помогающие преодолеть статичность традиционной скульптуры. Они представляют собой «искусственные формы жизни», которые он создает при помощи так называемых генетических алгоритмов. Генетические алгоритмы позволяют строить модели на основе заданных параметров, моделировать и оптимизировать конструкции и даже стимулировать эволюцию внутри своего вида. В конечном итоге по плану голландского изобретателя его создания должны обрести свободу и начать самостоятельное существование. «С течением времени мои животные станут лучше выживать в среде таких природных элементов, как ураганы и воды,— считает Тео Янсен.— Я соберу их в стада и выпущу на пляжи, так что они будут жить своей собственной жизнью».

В скульптурах Янсена помимо эстетики очень много изобретательства, и не определишь, чего именно тут больше. «Барьер между технологией и искусством существует только в наших умах»,— высказывается Тео Янсен в рекламном ролике, снятом для BMW. И Янсен вместе с BMW этот барьер ломают.

Александр Ставров

Калифорнийские мечты

награда

Дизайн практически всех автомобилей BMW последних лет так или иначе связывают с именем Кристофера Бэнгла. Что не совсем верно. Ведь, как заметил однажды сам главный дизайнер BMW Group, «успешный дизайн никогда не создается кем-то одним». Сотрудники подразделения DesignworksUSA именно соавторы Бэнгла, чьи работы определяют настоящий и будущий вид техники большого мира BMW.

BMW GROUP RUSSIA

Ателье DesignworksUSA появилось в 1972 году стараниями Чарльза Пелли, чей девиз был одновременно хулиганским и амбициозным — «Большие проекты. Большие люди. Большое удовольствие».

В 1991 году ателье было куплено компанией BMW, которая сделала дизайнерам ателье самый серьезный заказ за всю историю — создать экстерьер нового автомобиля BMW третьей серии. Заказ был с блеском выполнен. С тех пор DesignworksUSA и BMW вместе. Сплав калифорнийской свободы и смелой фантазии с баварской точностью и аккуратностью оказался потрясающе плодотворным.

Во всем, за что бы ни брались дизайнеры ателье, чувствуется дух и традиции BMW — традиции компании, старающейся всегда и на любом направлении преуспеть. Благодаря в том числе и калифорнийскому ателье продукция BMW только за последний год была отмечена целым рядом самых престижных призов. В частности, дизайнеры BMW получили награду Good Design за модель сканнера HP scanjet 9120 и награду IF за чрезвычайно эргономичные и удобные дверные ручки Pado. На Детройтском автошоу, которое состоялось в январе, в списке лучших серийных автомобилей оказалось купе со складной крышей BMW Z4. А совсем недавно «за высокое качество и выдающийся дизайн своей продукции» концерн BMW Group получил сразу семь призов Red dot awards 2009. Престижными наградами, которые будут вручены 29 июня на торжественной церемонии Award-Gala в театре Аальто (Эссенс), отмечены новый BMW седьмой серии, новый BMW Z4, мотоциклы K 1300 S и K 1300 R, велосипед BMW Cruise Bike, а также экипировка для мотоциклистов — кожаные костюмы Sport и Atlantis подразделения BMW Motorrad.

BMW EfficientDynamics: годы и факты

2003. Быстрее. Сильнее. Легче. BMW представляет автомобили с кузовными деталями, сделанными из пластика и армированного углеволокна.
2004. Еще легче. BMW добивается новых успехов в снижении веса своих моделей, а также запускает в производство новое поколение шестицилиндровых бензиновых моторов с блоками цилиндров из магния, материала еще более легкого по сравнению с алюминием.

2007. Удовольствие за рулем. Совершенствуя работу системы активного круиз-контроля, BMW представляет технологию Stop & Go. Эта новинка позволяет загодя распознать другой автомобиль на дороге и в зависимости от расстояния до него соответствующим образом снизить скорость и избежать столкновения. Система Stop & Go позволяет водителю чувствовать себя более безопасно и комфортно за рулем автомобиля.

Зеленый герой. В своем ежегодном выпуске британский специализированный журнал Car присудил BMW особую награду Green Award «за простые, доступные и имеющие огромную пользу» технологии на пользу окружающей среде.

2008. EfficientDynamics. Результатом испытаний, инноваций и упорных экспериментов становится концепция BMW EfficientDynamics.

2008. Зеленый автомобиль года. Автомобиль BMW 118d получает наивысшее признание публики и удостаивается звания «самого зеленого автомобиля года». Многочисленные международные награды, в частности «Зеленый руль» от еженедельника Bild am Sonntag, полученные за программу BMW EfficientDynamics, подтверждают ее успех и помогают BMW продолжать искать новые решения.

Все это возможно благодаря
BMW EfficientDynamics
Меньше топлива. Больше динамики.
узнайте больше на www.efficientdynamics.bmw.ru
BMW EfficientDynamics
www.efficientdynamics.bmw.ru
С удовольствием за рулем
Реклама