

СТИЛЬ

Спортсмены на гражданке

мужчина спорткар

Спортивные машины скоро перестанут быть дорогой игрушкой, стоящей в гараже от выходных до выходных. Современный спорткар стал комфортабельным, функциональным, простым в управлении и претендующим на роль единственного автомобиля. Во всяком случае, для поездок по городу, считает **Алексей Харнас**.

Этим летом я впервые увидел в Москве автомобиль Pagani Zonda. Этот абсолютно сносящий голову спорткар стоял на парковке яхт-клуба «Галс», что на берегу Пироговского водохранилища. Как он доехал до этой площадки по изрытой ямами проселочной дороге, отходящей от Дмитровского шоссе, одному Богу известно. Обычно такие машины в такие места привозят на автовозах — как выставочный экземпляр. Но на Zonda висели свежие московские номера, и работники клуба клялись, что машина добралась самостоятельно.

Спустя несколько дней на парковке у ресторана «Причал» (что находится рядом с Рублево-Успенским шоссе) я обнаружил голландский Spyker — продажи этих спорткаров начались всего несколько месяцев назад, и вот один из его покупателей уже отказался приехать на нем отобедать.

Настоящие спортивные машины — а не GT-версии серийных автомобилей — уверенно завоевывают Москву. Одних Ferrari за этот год было продано 25 штук — вся российская квота. Пока спорткары покупают по большей части как дорогую игрушку. Распробовав, многие пересаживаются на них навсегда. Приехать в офис на Porsche 911 — это уже не позерство. Пиджак помещается на пассажирское сиденье, портфель может влезть в багажник. Зачем отказывать себе в удовольствии, если вы уверенно справляетесь с рулем, а тылы прикрывает Cayenne охраны. Кстати, один из московских торговцев спортивными машинами сам любит ездить на работу на мотоцикле — служебная Qattorporte с водителем прикрывает его на случай дождя.

Добавлю, что все вышеказанное не только изложение личных ощущений автора. В начале этого года европейское отделение компании Mazda исследовало портрет покупателя спортивных машин.

Выяснилось, что за последние пять лет он существенно помолодел. Если в конце 90-х годов мужчина мог позволить себе покупку спорткара в среднем в 44 года, то сейчас — уже в 37. Впрочем, то, что богатство стало приходить к людям раньше, — это уже общепризнанный факт.

Гораздо интереснее другое. Десять лет назад спорткар всегда был второй или третьей машиной у своего владельца. Сейчас он все чаще покупается как единственная машина для ежедневного использования. Соответственно, меняются и требования к машине. От современного спортивного автомобиля покупатель ожидает больше комфорта и функциональности, чем от спорткара выпуска девятидесятых годов. Из машины нужно суметь вылезти в непомытом кузове.

Добавим, что исследование это Mazda делала в рамках кампании по продвижению своего спортивного автомобиля RX8 — единственной в мире машины, оснащенной роторным двигателем Ванкеля.

Еще одно принципиальное отличие спортивных машин нового поколения от своих предшественников — они более легки в управлении. За руль спорткара можно садиться и без специальной подготовки — электронные системы, assistрующие водителя, аккуратно поправят все его ошибки. Хотя, не обладая всеми навыками спортивного вождения, сложно понять, по-



На московских улицах пока нет ни одного родстера Weissmann



Ferrari Supercamerica претендует на роль самого быстрого в мире купе-кабриолета. Производитель обещает максимальную скорость 320 км/ч



В Москве пока есть всего один автомобиль Pagani Zonda. Впрочем, по европейским меркам этого уже много

чему эта машина стоит пол-миллиона долларов — ведь не только же за рев мотора берут деньги производители.

Наконец, спорткар — это luxury-товар, а спрос на пред-

меты роскоши стабильно растет во всем мире. Так почему бы не сменить безликую BMW 5-й серии на куда более симпатичную спортивную Z4 той же марки.

В Москве давно появились салоны производителей спорткаров: Porsche, Ferrari, Lotus, Maserati, Lamborghini, Spyker и TVR. Компания «А-Левел» завозит в столицу единичные



Lamborghini Gallardo Spyder, представленный на Франкфуртском автосалоне, в Москве будет стоить €240 тыс.



Mazda RX8, пожалуй, самая бюджетная из имеющихся на рынке спортивных машин

экземпляры Koenigsegg. Небольшая компания Weissmann точкой входа в страну выбрала Санкт-Петербург, открыв там дилерский центр. В ближайшие недели станет извест-

но имя победителя тендера на право эксклюзивных поставок в Москву машин Aston Martin, и можно будет сказать, что все более или менее известные производители

спорткаров уже пришли к российскому покупателю. Не хватает разве что Bugatti, но у этой марки пока нет свежих машин, да и условия дилерства она предлагает

российским партнерам не самые привлекательные.

У нормальных автомобилестроительных компаний путь машины от чертежа до дилерской площадки занимает куда меньше времени, чем у АвтоВАЗа. На измененный спрос уже есть предложение.

Так, Ferrari еще год назад представила модель 612 Scaglietti — абсолютно «гражданскую» по уровню комфорта машину. В этом году Porsche начал выпуск относительно недорогой (а значит, массовой) модели Cayman. Cayman был представлен публике в начале сентября, на Франкфуртском автосалоне. Там же продемонстрировала новинки и Lamborghini — Gallardo Spider, купе со складывающейся крышей, и Gallardo SE с мотором увеличенной мощности (правда, увеличилась она всего с 500 до 520 л. с., но те, кто умеет использовать этих «лошадей», вероятно, смогут ощутить разницу).

В борьбу за состоятельного покупателя с производителями спорткаров вступили и производители традиционных машин, наладив выпуск спортивных модификаций представительских моделей. BMW M6 или Audi S4 на трассе без скоростных ограничений, конечно, уступят спорткару, но в городе они окажутся и маневреннее, и удобнее.

Чтобы убедить сомневающийся, автомобилестроители идут на хитрость, подогревая у покупателей интерес к марке на примере традиционных машин. Так, после появления Porsche Cayenne вырос спрос и на спортивные модели этой марки — те, кто не мыслит себя владельцем иной машины, кроме как внедорожника, решил опробовать весь модельный ряд Porsche. Также Maserati ненавязчиво предлагает любителям итальянского автодизайна поехать на представительском Qattorporte, а потом пересечь в спортивное купе.

Впрочем, у повседневного использования спорткаров есть и оборотная сторона. Если качественный представительский седан, скажем, немецкого производства будет ездить и с пробегом в 400 тыс. км, то ресурс спортивных машин гораздо меньше. Их двигатели спроектированы для работы в экстремальных режимах, и профилактики они требуют гораздо чаще, чем моторы «гражданских» машин. А значит, вырастают расходы на содержание и время простоя машины.

Кроме того, целый ряд явлений окружающей среды мешает многим всего добившимся в жизни мужчинам раскрепоститься путем покупки спортивного автомобиля. Лично я знаю двух высокопоставленных сотрудников компаний, имеющих отношение к энергетике, которые при всем желании не смогут купить себе настоящий спорткар. Потому что дорога на въезде в их коттеджный поселок пересечена аж тремя «лежачими полицейскими». А полицейские эти мало того, что самодельные и никаким ГОСТам не соответствующие (и даже «гражданская» Ferrari 612 застрянет на них брюхом), так еще формально находятся на территории другого поселка и спилить их вольным решением не получается уже несколько лет.

Вот и приходится этим уважаемым людям свою страсть к отважному вождению сублимовать, катаясь по окрестному лесу на квадроциклах.



Новинка этого года Porsche Cayman станет промежуточным звеном между моделями Boxter и Carrera



Рекламная кампания BMW M6 в СНГ началась на Украине — именно на такой машине ездит сын президента Ющенко. Для Киева это пока еще непопустительная роскошь



344-сильная Audi S4 может потягаться со спорткаром и в городе, и на трассе ФОТО ZUMA PRESS