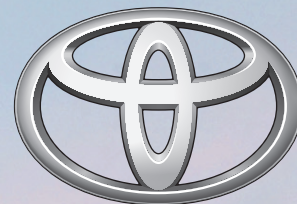


Четверг, 30 сентября 2010
Тематическое приложение к газете «Коммерсантъ» №34

Коммерсантъ

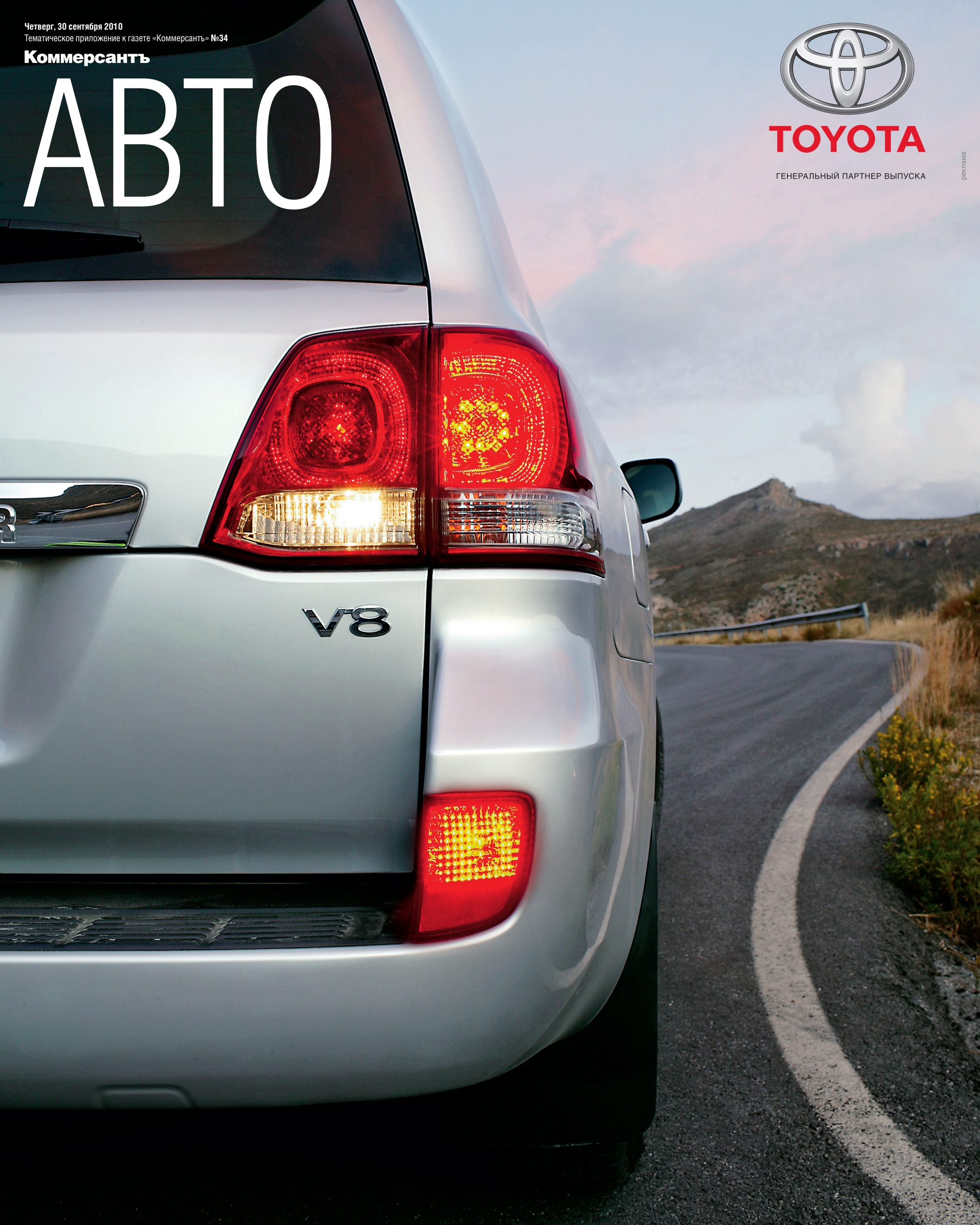
АВТО



TOYOTA

ГЕНЕРАЛЬНЫЙ ПАРТНЕР ВЫПУСКА

реклама



ДВА ПО СТО TOYOTA LAND CRUISER 200 — ОДИН ИЗ САМЫХ ПОПУЛЯРНЫХ ВНЕДОРОЖНИКОВ В РОССИИ. ОН С ОДИНАКОВЫМ УСПЕХОМ СЛУЖИТ ФАНАТАМ OFF-ROAD И ПОКЛОННИКАМ БОЛЬШИХ МУСКУЛИСТЫХ АВТОМОБИЛЕЙ В ГОРОДЕ, ДЕЯТЕЛЯМ БОЛЬШОГО И МАЛОГО БИЗНЕСА И РАБОТНИКАМ ОХРАННЫХ СТРУКТУР, ЧИНОВНИКАМ И ВОСТОРЖЕННЫМ МАСТЕРАМ ИСКУССТВ, «СИЛЬНЫМ МИРА СЕГО» И ПРЕДСТАВИТЕЛЬНИЦАМ СЛАБОГО ПОЛА.

ИВАН КРУГЛОВ



Автомобиль Toyota Land Cruiser 200 — достойный преемник флагманской модели Land Cruiser 100, которая на протяжении десяти лет царила в сегменте больших автомобилей с колесной формулой 4x4 на российском рынке.

Десять лет — довольно большой срок для автобизнеса. За этот период многие концерны успевают сменить по несколько руководителей, полностью обновить линейку выпускаемой продукции... Жизнь отдельно взятой модели обычно ограничивается пятью-шестью годами, учитывая глубокую модернизацию посередине.

На этом фоне Toyota Land Cruiser 100 выглядел ярким и оригинальным пятном. Этот внедорожник не сходил с конвейера две пятилетки и при этом ни разу принципиально не менялся. С другой стороны, а зачем? Например, в России с тех пор, как он закрепился в своем сегменте, сотый Cruiser не отдавал пальму первенства никому. Разве что иногда разделял пьедестал со своим младшим братом Land Cruiser Prado. Почему? Да потому, что, по сути, очевидных конкурентов у него не было. Кто-то погнался за современными тенденциями вроде независимых подвесок на внедорожниках, кто-то морально устарел, а кто-то просто не отвечал веяниям и потребностям покупателей. В Toyota это прекрасно понимали и поэтому не спешили. А еще в японском концерне понимали, какая на них лежит ответственность, ведь новое поколение Land Cruiser должно превзойти своего предшественника по всем параметрам.

Поклонники верили в инженеров Toyota, поэтому еще до официального старта продаж нового Land Cruiser 200 официальные дилеры приняли несколько тысяч заявок. К слову, это средний годовой объем продаж внедорожников ближайшими конкурентами.

ВЕРНОСТЬ ТРАДИЦИЯМ Верили, и не зря. В российских автосалонах двухсотая версия Toyota Land

Cruiser появилась с осени 2007 года. А уже в 2008-м Land Cruiser 200 стал обладателем профессиональной премии автомобильных журналистов России «Внедорожник года», победив в категориях «Премьера года» и SUV. Новейшие технологии Toyota позволили изменить позиционирование модели Land Cruiser с тяжелого утилитарного внедорожника на комфортный, технически совершенный автомобиль. Надежность и долговечность по-прежнему считаются основными характеристиками этого автомобиля. В основе двухсотой модели Land Cruiser старая добрая рама — спецназ на бездорожье и гарант надежности. К тому же она стала еще жестче — почти в 1,5 раза на кручение и в 1,2 раза на изгиб. Большой клиренс (255 мм) и короткие свесы кузова обеспечивают Land Cruiser 200 способность преодолевать самое суровое бездорожье. Максимальный угол въезда равен 30°, максимальный угол съезда — 20°. Плюс постоянный полный привод, который в обычном режиме распределяет крутящий момент в соотношении 40:60, а при необходимости дифференциал повышенного трения Torsen способен менять степень блокировки и перераспределять крутящий момент. При этом турбомотор отдачи 235 л. с. разгоняет 2,5-тонный внедорожник быстрее, чем более мощный (288 л. с.) бензиновый агрегат. К слову, результаты продаж автомобилей служат прямым доказательством высоких характеристик дизельных моторов: более половины Land Cruiser 200 покупаются именно с дизелями. Что же касается бензиновых двигателей, то самый мощный 4,7-литровый V8 перешел на Land Cruiser 200 с предыдущего поколения. Разумеется, он был серьезно доработан технически и получил новые возможности. В частности, только с ним на Cruiser доступна система Crawl Control — своего рода круиз-контроль, но только специальный, для бездорожья. Это устройство способствует поддержа-

В 2008-м LAND CRUISER 200 СТАЛ ОБЛАДАТЕЛЕМ ПРОФЕССИОНАЛЬНОЙ ПРЕМИИ АВТОМОБИЛЬНЫХ ЖУРНАЛИСТОВ РОССИИ «ВНЕДОРОЖНИК ГОДА»

нию стабильной скорости от 1 до 5 км/ч. При этом сидящий за рулем владелец авто может акцентировать внимание на самом управлении, выбрав оптимальную скорость поворотом переключателя.

ВСТРЕЧАЮТ ПО ОДЕЖКЕ Как бы ни был Land Cruiser хорош на бездорожье, его чаще и охотнее используют чисто городские жители — как крепость, не только защищающую своих обитателей, но и демонстрирующую статус хозяина. Так вот крепость под именем Land Cruiser под индексом 200 стала еще уютнее и богаче. Причем настолько, что иные представители премиум-сегмента могут позавидовать.

В базе автомобиля оснащается десятью подушками безопасности, кожаным салоном с деревянными вставками, четырехзонным климат-контролем, аудиосистемой с 14 динамиками, камерой заднего вида, полным — подчerkну, полным — электропакетом, начиная от зеркал и заканчивая регулировкой руля и передних кресел. Список можно продолжать и продолжать. Cruiser плывет по дороге, как океанический лайнер по озеру. Брусчатка в центре, стыки на транспортных кольцах или колея на магистрали остаются незамеченными практически на любой скорости. Зато вас замечают все вокруг. И не только потому, что «двухсотка» слегка прибавила в размерах. Угловатые формы прежнего поколения сменились на обтекаемые линии с фарами, заходящими на крылья, все это прибавило легендарному внедорожнику еще больше солидности и... сделало его более интеллигентным. ■

Тематическое приложение к газете «Коммерсантъ» (Авто)

Демьян Кудрявцев — генеральный директор
Азерб Мурсалиев — шеф-редактор
Анатолий Гусев — арт-директор
Эдди Опп — директор фотослужбы
Екатерина Кузнецова — директор по рекламе.

Рекламная служба:
Тел. (499) 943-9108/10/12, (495) 101-2353
Алексей Харнас — руководитель службы «Издательский синдикат»

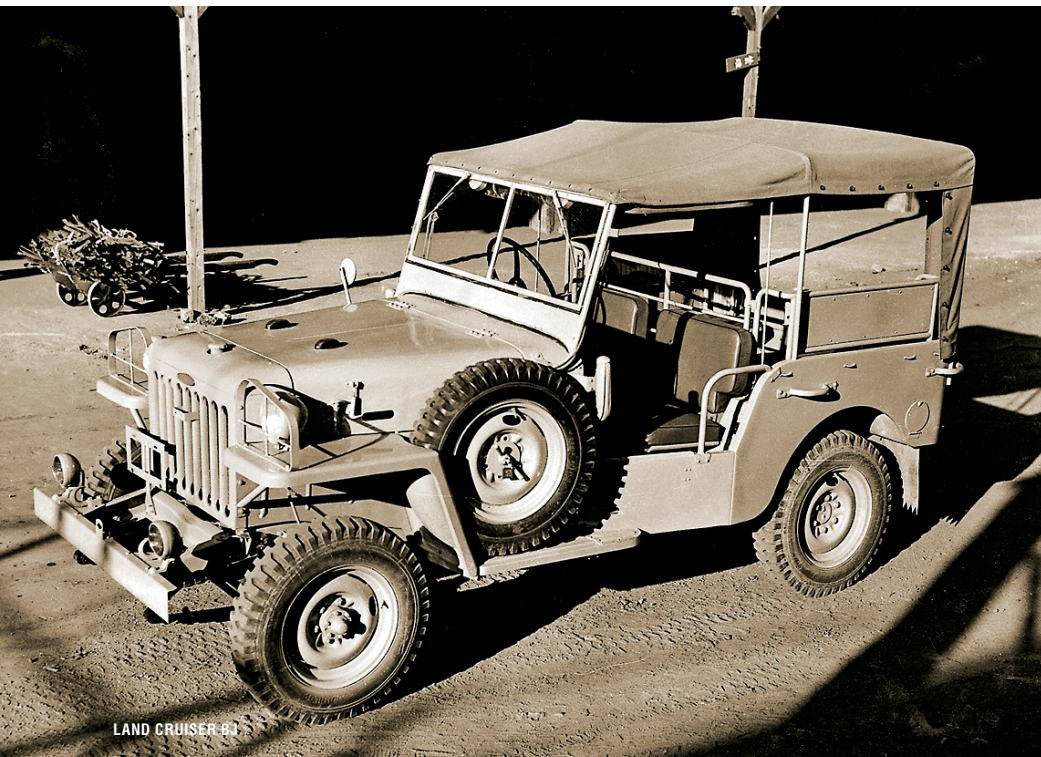
Хасан Ганиев — выпускающий редактор
Наталья Дашковская — редактор
Сергей Цомык — главный художник
Виктор Куликов — фоторедактор
Екатерина Бородулина — корректор
Адрес редакции: 125080, г. Москва, ул. Врубеля, д. 4.
Тел. (499) 943-9724/9774/9198

Учредитель: ЗАО «Коммерсантъ. Издательский дом».
Адрес: 127055, г. Москва, Тихвинский пер., д. 11, стр. 2.
Журнал зарегистрирован Федеральной службой по надзору в сфере связи, информационных технологий и массовых коммуникаций (Роскомнадзор).
Свидетельство о регистрации СМИ — ПИ № ФС77-38790 от 29.01.2010

Типография: «Сканвеб Аб».
Адрес: Корьяланкату 27, Коувала, Финляндия
Тираж: 75000. Цена свободная

ГОРДЫЙ КРЕЙСЕР

TOYOTA LAND CRUISER — В ПЕРЕВОДЕ С АНГЛИЙСКОГО «НАЗЕМНЫЙ КРЕЙСЕР» — ЗАСЛУЖИВАЕТ ЗВАНИЯ ЛЕГЕНДАРНОГО ВНЕДОРОЖНИКА. ФОРМАЛЬНО ЕГО ИСТОРИЯ НАЧИНАЕТСЯ В 50-Х ГОДАХ ПРОШЛОГО ВЕКА. ОДНАКО В ДЕЙСТВИТЕЛЬНОСТИ ВСЕ НАЧАЛОСЬ ГОРАЗДО РАНЬШЕ — С КРАСИВОЙ МЕЧТЫ. АЛЕКСЕЙ КРУГЛОВ



LAND CRUISER BJ

Все началось с мечты основателя компании Toyota Motor Corp. Киичиро Тойоды, который в 1941 году опубликовал в журнале Hanjidosha статью под названием «Эпоха отечественного автомобиля», имевшую подзаголовок «Когда же Япония сделает такой автомобиль?». В этой статье Киичиро Тойода писал о своем намерении сделать полностью отечественный автомобиль, который стал бы для Японии тем же, чем стали для Америки Ford и Chevrolet. Автомобиль мечты должен был быть доступным, экономичным и удобным в управлении. Так случилось, что именно модель Land Cruiser принесла славу марке, выведя Toyota на автомобильные рынки всего мира.

Рождение Land Cruiser, пусть и косвенно, связано и с Россией. В конце 40-х годов прошлого века отношение некогда союзников СССР и США накалялись. Идеи коммунизма находили все большую популярность. В Китае завершилась гражданская война, которая привела к образованию Китайской Народной Республики, велась борьба за создание независимого государства в Северной Корее, опять же под «красными» флагами. Чтобы не допустить дальнейшего распространения коммунизма, в США было принято решение поддержать Японию, как страну с сильной, независимой рыночной экономикой. Тогда у Страны восходящего солнца дела шли неважно. Несколько лет подряд власти пытались победить инфляцию. Жесткими мерами это удалось сделать, однако Япония по-прежнему во многом еще зависела от США. В частности, американцы поставляли в

страну военные грузовики, легковые автомобили и другое оборудование. Чтобы поднять свою экономику и дать толчок производству, японцам необходимо было создать автомобиль, который те же американские войска могли бы приобретать для использования во всем Азиатском регионе.

В качестве образца был взят американский Jeep Willys — самый популярный на тот момент внедорожник в Японии, да, собственно, и во всем мире. Разработкой и производством внедорожника занялась компания Toyota. Серийная версия, которая встала на конвейер в 1953 году, получила имя Toyota BJ. Машина была построена на базе небольшого грузовика Toyota SB. Поэтому на нее устанавливался бензиновый шестцилиндровый двигатель объемом 3,4 л и мощностью 82 л. с. Использование деталей от грузовика сделало японский внедорожник очень надежным и неприхотливым. Он быстро завоевал популярность не только в национальных силах полицейского резерва, но и в лесном и сельском хозяйстве. В общем, закрутилось.

GO WEST... В середине 1950-х годов экономика Японии не только восстановилась после войны, но и стала расти рекордными темпами. Корпорации начали выходить на международный рынок, быстро завоевывая его и отесняя местных производителей. Автомобильные компании не были исключением. Спустя год после старта массового выпуска модели BJ в Toyota задумались о выводе внедорожника на рынок США и Европы. Плавля для этого



LAND CRUISER 20

необходимо было придумать более звучное название. «В Англии у нас был конкурент — Land Rover. Мне нужно было придумать название, не менее звучное, чем у наших конкурентов. Поэтому я решил назвать машину Land Cruiser («наземный крейсер»)», — рассказывал позже технический директор компании Хенджи Умехара.

Грандиозный успех к «наземному крейсеру» пришел после того, как японский испытатель Иширо Тайра впервые в истории на транспортном средстве, а именно на Land Cruiser BJ, добрался до так называемого шестого контрольного пункта горы Фудзи. Позже неутомимый водитель-испытатель совершил еще один замечательный заезд, взобравшись на опытном образце внедорожника Land Cruiser BJ по лестнице храма Фудо в Оказаки. Как рассказывал сам водитель, его вдохновил подвиг легендарного самурая Хейкуро Магаки, который в 1634 году, передвигаясь на лошади, покорил вершину Атаго. Такой яркой рекламе мог бы позавидовать любой автомобиль в мире. И уже в первый год с конвейера сошло 298 автомобилей Toyota BJ. В 1955 году начался выпуск модели Toyota Land Cruiser 20. Автомобиль стал более индивидуальным внешне и комфортнее, чем BJ. С тех пор началась история завоевания компанией Toyota американского рынка.

НЕЗАМЕНИМЫЙ В 1960 году Toyota выпускает новую серию Land Cruiser 40. Внешне автомобиль не принципиально отличался от «двадцатки», зато технически се-

рьезно превосходил ее. В частности, появились понижающие передачи, что делало внедорожник еще более проходимым. А двигатель Land Cruiser 40 серии F выдавал уже 125 л. с., а после доработки — 130.

Но главное, «сороковка» имела несколько вариантов исполнения: линия более компактных и более утилитарных моделей, ориентированных прежде всего на функциональность и преодоление любого бездорожья; линия больших внедорожников, более ориентированных на комфорт и удобство пассажиров.

Машина была настолько востребованной и популярной, что ее не снимали с производства долгие годы. А в Бразилии «сороковка» выпускалась на заводе аж до 2001 года.

В 1967 году на свет появляется модель Land Cruiser 55, причем выпуск сороковых продолжался параллельно. Этот автомобиль вполне можно считать прообразом современных «Крузеров». Ведь Land Cruiser 55 крупнее предыдущей версии, богаче оснащен и уже не воспринимался как просто вездеход. Машина стала популярной как семейный автомобиль: просторный салон, большой багажник, прекрасные внедорожные характеристики сделали Land Cruiser идеальным путешественником. Он развивал скорость в 130 км/ч, при этом был таким же неубиваемым, как и прежние версии.

Кроме того, у автомобиля теперь появился собственный дизайн. Раньше представители компании не уделяли особого внимания линейке Land Cruiser, сконцентри-



LAND CRUISER 55



LAND CRUISER 60



LAND CRUISER 80

LAND CRUISER 90



LAND CRUISER 100

ровавшись на разработке дизайна легковых моделей. Поэтому разработкой внешнего вида Cruiser занимались технические специалисты. Машина сохранила черты прежнего поколения. Дизайн — дело, конечно, субъективное: кому-то нравится, кому-то — нет. Но любопытен тот факт, что в США Land Cruiser 55 называли moose, что в переводе с английского означает «лось»... Впрочем, в разных странах автомобиль имел самые разные имена и прозвища, что всегда считается признаком истинной популярности. А она росла с каждым годом и порой принимала самые неожиданные формы.

В ПОГОНЕ ЗА КОНКУРЕНТАМИ Land Cruiser стал лицом марки Toyota во всем мире, однако конкуренты тоже не спали. Рынок требовал создания более комфортных внедорожников, скорее похожих на легковые универсалы, нежели на военные джипы с минимальным уровнем комфорта. В 1980 году Toyota выпускает на рынок Land Cruiser 60. Эта серия не стала заменой «сороковке», которая продолжала выпускаться, а была призвана сменить на конвейере Land Cruiser 55. Изначально внедорожник хотели сделать с независимой передней подвеской, но ради экономии времени и

средств решили оставить прежнюю схему с незначительными изменениями. И не прогадали. Рессорная подвеска в очередной раз доказала свою неприхотливость и надежность. На этом автомобиле установлен невероятный мировой рекорд: путешественники отправились на нем по всему миру в 80-х годах прошлого века. Практически не останавливаясь, они колесили 22 года, объездив 159 стран и побывав на всех континентах. Только это изнурительное путешествие заставило энтузиастов остановиться и привести в порядок изношенный кузов автомобиля. Технически он по-прежнему был в достойном состоянии. После ремонта в Таиланде путь был продолжен. Говорят, синий Toyota Land Cruiser 60 1982 года выпуска колесит по дорогам и бездорожьям нашей планеты до сих пор.

Land Cruiser 60 получился действительно оригинальным и современным. Дизайнеры озаботились не только внешним видом автомобиля, но и интерьером. Последний создавался с оглядкой на легковые модели, поэтому получился дружелюбным и стильным. В процессе модернизаций у автомобиля регулярно обновлялся интерьер, появились стеклоподъемники, улучшился профиль сидений...

Совершенствовали японцы и техническую начинку. Так, к бензиновому мотору прибавился дизельный двигатель объемом 3,4 л. Кстати, эти же двигатели с 1974 года стали устанавливать и на 40-ю серию.

29 ЛЕТ СПУСТЯ Пришло время сменить 40-ю серию, которая на протяжении 29 лет выпускалась без принципиальных изменений. В 1984 году Toyota выпускает абсолютно новый Land Cruiser 70. Несмотря на то что внедорожник сохранил прежнюю рессорную подвеску, он стал заметно комфортнее, больше и мощнее предшественника. Более того, машина уже не позиционировалась как чисто утилитарный коммерческий автомобиль.

Однако модель оставалась в тени более солидной 60-й серии. Собственно, «семидесятка» была меньше, имела трехдверное исполнение. С появлением модернизированной версии с пятью дверьми и измененным дизайном передней части машина стала набирать популярность. Она имела три ряда сидений, на которых могли разместиться восемь человек. С тех пор модели Land Cruiser стали полностью разделены на два подтипа — heavy и light.

Признание к «семидесятке» пришло чуть позже. Если «шестидесятка» и последующая «восьмидесятка» переш-

ли в более высокий класс, то Land Cruiser 70 остался настоящим борцом с бездорожьем. Недаром даже в России до сих пор можно найти много таких машин, которые называют «Охотник». Правда, больше половины из представленных на рынке обклеены всевозможными Off-road drive, «Трофи-рейд 1997», «Клуб 4x4» и т. д. При этом машины в прекрасном состоянии, что еще раз доказывает выносливость и надежность автомобилей Land Cruiser.

ДЕНЬ НЕЗАВИСИМОСТИ В конце 1980-х годов Toyota выпускает модель Land Cruiser 80, которая в будущем сыграет немаловажную роль в развитии новой российской экономики. Автомобиль более 5 м в длину получил современный неповторимый дизайн. Сами японцы говорят, что именно «восьмидесятка» стала революционным для них автомобилем с точки зрения дизайна внедорожников. Автомобиль получил пружинную подвеску, современные двигатели, благодаря чему мгновенно стал набирать популярность во всем мире сразу после выхода на рынок.

Плюс еще и успешное участие в ралли-рейдах Париж — Дакар. Команда Toyota выступала там на 80-й модели с 1995 года в классе T-1, то есть автомобилей без специальной подготовки. В первый год добиться удалось лишь четвертого места, зато уже в 1996-м две машины заняли первое и второе места в классе.

Потом был Land Cruiser 90, а точнее, просто Land Cruiser Prado, который полноценно выделился в отдельную модельную линию. С этим поколением началась новая эра для Toyota. Prado получил переднюю независимую подвеску и стал наравне конкурировать с моделями Mitsubishi Pajero. И не только конкурировать, но и вытеснять его.

В 1997 году на Токийском автосалоне был представлен Land Cruiser 100, относящийся к классу station wagon по внутренней классификации автопроизводителя. Продажи автомобиля стартовали в начале 1998 года. Land Cruiser 100 спроектировали так, чтобы он мог конкурировать с самыми роскошными автомобилями, обладал великолепными внедорожными характеристиками и укрепил репутацию лидера среди полноприводных автомобилей класса «люкс».

Для новой серии был разработан ряд новых моторов: для дальнейшего повышения комфорта и стабильности управления появились система Skyhook TEMS и система гидравлической регулировки клиренса, которые улучшают рабочие характеристики автомобиля при езде по мощным дорогам.

Современный Land Cruiser 200 обладает классическими характеристиками настоящего покорителя бездорожья. Автомобиль, оснащенный полным комплектом высокотехнологичных механизмов и электронных систем, является не только вершиной всех предыдущих разработок Land Cruiser, но в определенном смысле и образцом совершенства для всех современных внедорожников.

Сегодня Land Cruiser продается на территории более 140 стран мира и используется в 25 подразделениях ООН, выполняя самые сложные и ответственные миссии в самых горячих точках мира. Знаменитое качество, долговечность и надежность сделали автомобиль эталоном мирового рынка внедорожников. Ежегодные объемы продаж модели превышают 200 тыс. единиц. Land Cruiser пользуется большим успехом на рынках всего мира. ■

ЖИЗНЬ-КРУИЗ

26 ЛЕТ, 5 КОНТИНЕНТОВ, 167 СТРАН, 459 ГРАНИЦ, 651 000 КИЛОМЕТРОВ, 17 761 ЧАС ЗА РУЛЕМ, 159 797 ИЗРАСХОДОВАННЫХ ЛИТРОВ БЕНЗИНА, 166 ПРОКОЛОТЫХ КОЛЕСА, 72 370 ФОТОГРАФИЙ, 3 РЕКОРДА ГИННЕССА, 2 ЧЕЛОВЕКА, ОДИН TOYOTA LAND CRUISER — ВСЕ ЭТО СТАТИСТИКА ПУТЕШЕСТВИЯ СУПРУГОВ ИЗ ШВЕЙЦАРИИ ЭМИЛЯ И ЛИЛИАН ШМИД. СТАТИСТИКА, КОТОРАЯ МЕНЯЕТСЯ КАЖДЫЙ ЧАС, ВЕДЬ НЕОБЫКНОВЕННОЕ ПУТЕШЕСТВИЕ ПРОДОЛЖАЕТСЯ.

АЛЕКСАНДР СТАВРОВ



ПРЯМО ОТ ПОРОГА Усталость едва ли можно отнести к числу основных мотивов, заставляющих людей отправляться в дорогу. Скорее наоборот, усталость — враг всякого путешествия. Но в случае с четой Шмид все началось именно с усталости — усталости от обязательств по работе и повседневной рутины, деловых встреч и планерок, телефонных звонков и электронных сообщений, дедлайнов и стрессов. Разумеется, нашим героям иногда удавались попытки вырваться из замкнутого круга, очерченного вокруг практического каждого европейского обывателя. Но регулярные отпуска на колесах, которые позволяли себе программист Эмиль Шмид и помощница президента крупной фирмы Лилиан Шмид, длились так ничтожно мало, что ни о какой серьезной одиссее не могло быть и речи. Все изменилось 18 октября 1984 года. «Именно эта дата, — запишут они в своем дневнике, который станут вести с чисто швейцарской точностью и регулярностью, — разделила нашу жизнь на две части. В тот день мы наивно предполагали, что наше «свободное плавание» продлится год, максимум — два, став просто красивой «паузой» в рутине деловой жизни. Даже и подумать не могли о том, что 25 лет спустя все еще будем в дороге, а путешествие из длительного, но все-таки отпуска превратится в содержание и смысл нашей жизни».

Это путешествие, эти «содержание и смысл» были бы, конечно, невозможны без еще одного героя дорожной эпопеи — 4,2-литрового внедорожника Land Cruiser FJ60 небесно-голубого цвета. Именно этот автомобиль разделил с ними как последовавшие огромные трудности бесконечного похода, так и его безмерную славу. Его супруги Шмид купили за два года до того в Германии. Достоинства своего приобретения они начали проверять, едва только покинув территорию дилерского центра. Летом того же года они отправились на своем Cruiser в Исландию на каникулы. Вернувшись из страны вулканов, неутомимые искатели приключений стали оборудовать автомобиль к основательным испытаниям. По словам самих супругов Шмид, подготовка автомобиля к дальним и долгим дорогам не заняла у них много времени и усилий. «В сущности, наш автомобиль остался таким же, каким мы его заказали у дилера. Правда, с усиленными амортизаторами и пружинами, топливным баком с увеличенным до 230 литров объемом, а также большой платформой на крыше, где мы



храним необходимые вещи и запасные части», — объясняет Эмиль. Впрочем, помимо перечисленных конструктивных особенностей на внедорожнике усилиями его владельцев появились также такие редкие для автомобиля подобного класса опции, как душ, унитаз, печь, стол, очиститель воды и кровать. Выглядят все эти «бытовые удобства» кустарно, но зато устанавливаются и убираются, меняя друг друга, легко и быстро.

ОТКРЫТИЕ АМЕРИКИ Начать свою одиссею Шмиды решили с «опутанной сетью хайвеев, но изобилующей национальными парками Северной Америки». Автомобиль был отправлен в контейнере на пароме в Нью-Йорк, где Land Cruiser поджидали его владельцы и откуда они сразу же направились во Флориду, чтобы избежать «скучной и долгой зимы». Впрочем, уже совсем скоро путешественникам надоело лето, и они поспешили навстречу зиме, напав колес своего автомобиля на Аляску. Исследование Северной, а вслед за тем и Центральной Америки заняло у Шмидов без малого два года. В общей сложности было пройдено 98 тыс. километров. За это время путешественни-



ки успели познакомиться с латиноамериканской жизнью, и не только с красивой стороны. Например, в Гватемале они чудом избежали расправы «гориллас»: в последний момент Эмиль сильнее нажал педаль газа и скрылся от патруля в зарослях джунглей. «Экскурсию» по Никарагуа они и вовсе вынуждены были прервать из-за сложной политической ситуации в стране.

Во время этого первого этапа одиссеи наши герои приобрели некоторые навыки и умения, которые потом использовали всегда и всюду. Например, тратить в день на все про все не более \$36,11. При таком раскладе, рассчитали Лилиан и Эмиль, их сбережений хватит еще на несколько десятков лет. Или радоваться и извлекать пользу даже из трудностей. «Многие водители склонны проклинать плохие дороги. Для нас выезд на участки пути, покрытые ямами и колдобинами, означает, что пришло время стирки. Я заполняю контейнер с грязными вещами водой, насыпаю в него порошок, закрываю крышкой и забываю о нем, — рассказывает Лилиан. — Когда мы доезжаем до места стоянки, вещи становятся чистыми. Остается только прополоскать их». Тепло дви-

гателя своего внедорожника Шмиды научились использовать для подогрева пищи и приготовления чая.

Через 15 лет швейцарские путешественники вновь вернутся в США, чтобы выполнить поставленную перед собой задачу — посетить на машине все 50 континентальных штатов. Впоследствии их покажут в популярной телевизионной передаче Top Gear, а поклонники Land Cruiser в США назовут их культовыми фигурами «своего движения».

Осенью 1986 года Шмиды направились в Южную Америку: «Мы поняли, что вирус странствий окончательно завладел нами. Европа была далеко, а Южная Америка — под боком... Ну а раз так, то мы поместили Land Cruiser на сухогруз, отправлявшийся в чилийский порт Вальпараисо». Разбитые и коварные дороги Южной Америки стали серьезным испытанием для автопутешественников и автомобиля, перевозящего по 4–5 тонн груза. Тем не менее неутомимые водители умудрились прибавить 78 тыс. километров на одометр своего автомобиля. Обычные маршруты редко устраивали эксцентричных туристов, которые каждый день стремились раздвинуть горизонты и «заглянуть за край». В Боливии они умудрились забраться на горный хребет Чакал-



тая, несмотря на то что на высоте 5421 метр бензиновый мотор задыхался от нехватки кислорода. Рождество 1987 года Шмиды встретили в Тьерра-дель-Фуэго на Огненной Земле, самой южной оконечности материка.

АФРИКАНСКИЕ СТРАСТИ Для транспортировки автомобиля с южноамериканского континента в Европу, а затем в Африку супруги использовали проверенный способ, погрузив Land Cruiser на паром. В Африке путешественники столкнулись с реальными угрозами в виде песчаных бурь в Сахаре, где им постоянно грозила опасность заблудиться в песках (в те времена еще никто и мечтать не мог о GPS-навигаторах), тропических болезней и лихих чернокожих разбойников. За время путешествия по африканскому континенту Эмиль пережил два приступа малярии — первый в Нигере, второй в Того. В Республике Конго (бывший Заир) путешественники 21 день прожили на барже, сплавляясь по реке от Киншасы до Кисангани. На судне они были единственными европейцами среди сотен местных людей, вынужденных проводить дни и ночи на открытом пространстве. От палящего солнца на

барже было только одно укрытие — Toyota Land Cruiser: «Однажды местные пройдохи, несмотря на все наши протесты, пытались затолкать под автомобиль семь свиней — хорошо, что место уже было занято кем-то из людей». Автомобиль швейцарцев стал центром притяжения для всего скопившегося на барже люда: «Вокруг автомобиля круглые сутки кипела жизнь: люди готовили еду, резали скот, торговали, пели песни и танцевали... По воскресеньям рядом с автомобилем служили восхитительные и красочные мессы».

В Заире, по признанию путешественников, они смогли в полной мере осознать, что значит отсутствие дорог. Однажды на своем пути Эмиль и Лилиан увидели 25 тонущих в болоте грузовиков. Несколько раз им самим грозила та же участь, если бы не интуиция и сноровка водителя и отменные функции автомобиля. «Как-то, не имея возможности двигаться дальше из-за блокировавших дорогу грузовиков, мы остановились прямо посреди большой лужи. Через некоторое время на нас обрушился тропический ливень. Он шел всю ночь, которую мы провели на крыше автомобиля, укрывшись тентом». Часто экипажу Land Cruiser

приходилось выручать из беды коллег из других европейских стран, безрассудно отправившихся покорять черный континент на менее подготовленных моделях, чем Land Cruiser. Одна из недель в Заире выдалась особенно трудной: за семь дней путешественники смогли продвинуться вглубь страны лишь на 125 километров, потеряв 12 шин.

Было бы странным, если бы в течение столь долгого марафона между супругами не возникало никаких конфликтов, но, к счастью, они не приводили к разрыву. «Хотя, — признается Лилиан, — Эмиль три раза вручал мне паспорт и говорил, чтобы я отправлялась домой».

За несколько лет похода наши герои выработали определенный уклад жизни и распорядок дня, которого стараются придерживаться вне зависимости от обстоятельств. Вот этот распорядок: 5.30 — подъем. 6.00 — завтрак, за меню которого отвечает Лилиан и который включает холодные закуски, бутерброды и горячий кофе. 8.00 — старт очередного пробега, который продолжается до 14.00. После этого Лилиан готовит обед, балует себя и мужа отварным рисом с мясом или пастой, а также жареными овощами. Для приготовления пищи она использует бензин, а не газ, кото-

рый в некоторых странах совершенно отсутствует. Обед должен быть достаточно плотным, потому что ужин из своего графика путешественники исключили по соображениям безопасности. «На ночлег мы, как правило, останавливаемся в открытом поле, и чтобы не привлекать внимания, не разводим костров», — объясняет Эмиль. Как только начинает темнеть, путешественники ложатся спать: «Наш сон в редких уголках мира бывает безмятежным — приходится прислушиваться к каждому шороху и скрипу».

TOYOTA-СЕРВИС «Мы решили, что после четырех лет африканских приключений нужно передохнуть в каком-нибудь более спокойном месте... Австралия казалась нам „беззаботной страной“, но ее бесконечные просторы и грунтовые дороги заставили нас задержаться на целый год...»

После 39 тыс. «расслабленных» километров по зеленому матерiku Шмиды отправились покорять страны Азии. Может показаться странным, но только в Малайзии у бесконечных странников взяли первое интервью. В Куала-Лумпуре супругам Шмид также пришла в голову великолепная идея обратиться за спонсорской помощью к компании Toyota (других спонсоров у путешественников так и не появилось). После 614 446 километров и 16 355 часов в пути автомобиль накопил массу «болячек», с которыми не всегда успешно справлялся Эмиль. В малазийском городе Саравак в одном из дилерских центров Toyota Шмиды договорились о проведении капитального ремонта. Он длился почти три месяца, но в результате автомобиль обрел вторую молодость. С тех пор компания Toyota предоставляет странникам бесплатные сервисные услуги по всему миру. Удивительно, что за время всех странствий автомобиль ни разу серьезно не ломался. «Мы ни на что не променяем наш Cruiser, — хором утверждают супруги. — Это наш спутник, наш компаньон, наш дом и крепость».

Упомянув о «крепости», наши герои не преминут упомянуть о неприятном инциденте, происшедшем с ними в Европе. Это случилось в Македонии, когда на ночной дороге их Land Cruiser грабители на двух машинах подрезали спереди и блокировали сзади. Эмилю пришлось идти на таран. За многие годы, похоже, наши герои свыклись с риском. Более того, признают они, риск добавляет определенный вкус путешествию. Иногда даже непреодолимые на первый взгляд трудности в итоге решались самым удивительным образом. В России, например, швейцарским искателям приключений пришлось столкнуться с неразрешимой языковой проблемой: за Уралом, на востоке страны, почти никто не говорил ни на одном иностранном языке. Выручил язык жестов и способность Эмиля хорошо рисовать. Его рисунки в блокноте понимали все. После Урала проблема коммуникации уже не была такой острой. После тура по Золотому кольцу путешественники на две недели задержались в Москве: «Нам понравился этот город. Но больше всего порадовало то, что мы могли парковаться даже перед собором Василия Блаженного!»

В 1997 году путешествие супругов Шмид получило первое упоминание в Книге рекордов Гиннесса. На сегодня этих рекордов уже три — «Самое продолжительное автомобильное путешествие», «Самое большое количество пройденных на автомобиле километров», «Самое большое количество стран на одном автомобиле». Эти рекорды швейцарские автолюбители обновляют каждый час. ■

ЛЕГЕНДА ВНЕДОРОЖНИКОВ

УПРАВЛЯЮЩИЙ ДИРЕКТОР ПРОДАЖ И МАРКЕТИНГА LEXUS, МАРКЕТИНГА TOYOTA И РАЗВИТИЯ МОДЕЛЬНОГО РЯДА ООО «ТОЙОТА МОТОР» ДИРК ДЕ МАН ОБЪЯСНЯЕТ СЕКРЕТ ПОПУЛЯРНОСТИ ВНЕДОРОЖНИКА LAND CRUISER 200 В РОССИИ ТЕМ, ЧТО ЭТОТ АВТОМОБИЛЬ — «RIGHT CAR IN THE RIGHT COUNTRY», ТО ЕСТЬ ИДЕАЛЬНЫЙ АВТОМОБИЛЬ, КОТОРЫЙ ИДЕАЛЬНО ПОДХОДИТ ИМЕННО ДЛЯ НАШЕЙ СТРАНЫ.

— Россия в представлении многих экспертов наиболее благоприятный рынок для автомобилей класса SUV. Вы согласны с такой точкой зрения?

— Да, мы в компании «Тойота» искренне полагаем, что российский рынок прекрасно подходит для эксплуатации внедорожников. Автомобили класса SUV лучше всего соответствуют образу жизни россиян, которые проводят значительную часть своего времени в автомобилях, например стоя в пробках на пути из города на дачу и обратно. Долгая дорога легче переносится в просторном и комфортном внедорожнике.

Вторая причина привязанности к внедорожникам исходит из специфических условий климата: постоянные сезонные и температурные изменения ведут к непредсказуемости дорожных условий. Справиться с неожиданностями на дороге на внедорожнике значительно легче.

Наши российские клиенты любят внедорожники, хорошо умеют ими управлять и знают, как получить максимум пользы от обладания таким автомобилем. Владельцам внедорожников нравится функциональность их автомобилей, а также ощущение безопасности и стабильности, которое они получают в процессе вождения.

Наконец, российским автолюбителям по душе такие неотъемлемые качества наших моделей, как статусность и инновационность. Мы учитываем все многообразие интересов, с пониманием относимся ко всем запросам клиентов, у которых должно оставаться особое чувство не только от управления автомобилем, но и от соприкосновения с брендом Toyota.

— Toyota Land Cruiser 100 стал настоящим хитом продаж в России. Есть ли у вас уверенность, что Toyota Land Cruiser 200 повторит успех своего предшественника?

— Выход на рынок новой модели Toyota Land Cruiser является крайне важным событием. Поклонники марки Land Cruiser ценят историческое наследие и репутацию производителя, для них особую роль играет само понятие стиля Land Cruiser. Также наши клиенты ценят непревзойденные внедорожные качества Land Cruiser, чем и объясняется значимость российского рынка в мировых продажах этой модели.

С выпуском каждой новой модели Land Cruiser Toyota преследует одни и те же фундаментальные цели. Первая цель — сохранить традиционные качества автомобиля: надежность, долговечность, выдающиеся внедорожные характеристики. Вторая — улучшить управляемость автомобиля, повысить динамические характеристики, уровень безопасности, комфорта и удовольствия от вождения.

Все эти цели были успешно достигнуты при создании нового Land Cruiser 200 — этот автомобиль снова подтверждает репутацию флагмана модельного ряда Toyota и короля внедорожников, отвечая ожиданиям клиентов во всем мире.

НИ ОДИН ДРУГОЙ АВТОМОБИЛЬ НЕ ПОКОРИЛ СТОЛЬКО ДОРОГ И БЕЗДОРОЖЬЯ, СКОЛЬКО LAND CRUISER. В ЭТОМ И ЕСТЬ СЕКРЕТ ЕГО ЛЕГЕНДАРНОСТИ



ДМИТРИЙ ПЕЩЕВ

— Можете ли вы привести пять доводов, почему Toyota Land Cruiser 200 лучше своего предшественника?

— Первый. Мощные двигатели. 4,5-литровый дизельный двигатель V8 был специально разработан для Toyota Land Cruiser 200. Он обладает исключительными характеристиками, позволяющими получить яркие и сильные ощущения от вождения, и к тому же работает столь же тихо, как и бензиновый. Бензиновый двигатель V8 с объемом 4,7 л обладает спортивным характером, сохраняя при этом низкий уровень шума и вибрации.

Второй. Новейшие технологии Crawl Control, KDSS и постоянный полный привод с блокировкой центрального дифференциала делают автомобиль идеальным средством передвижения как в городских условиях, так и в условиях бездорожья.

Третий. Еще больше роскоши в каждой детали. Новый Land Cruiser решительно разрушает образ типичного внедорожника с нарочито грубым дизайном экстерьера и аскетичным салоном. Во внешнем виде нового автомобиля видна преемственность марки, сохранены многие детали предыдущих моделей и вместе с тем отчетливо прослеживается акцент на его премиальный статус. В интерьере выделены роскошные детали, подчеркивающие премиальный статус автомобиля.

Четвертый. Многофункциональный дизайн. Land Cruiser 200 — очень практичный автомобиль. Он продается в семиместном исполнении. Автомобиль просторный, в нем достаточно места для всех пассажиров. Возможность легкой трансформации салона и складывания сидений вровень с полом повышает его вместимость.

ДИРК ДЕ МАН УВЕРЕН В ТОМ, ЧТО РОССИЙСКИЙ РЫНОК ИГРАЕТ КЛЮЧЕВУЮ РОЛЬ В УСТОЙЧИВОМ РАЗВИТИИ БИЗНЕСА КОМПАНИИ НЕ ТОЛЬКО В ЕВРОПЕ, НО И ВО ВСЕМ МИРЕ

и бездорожья, сколько Land Cruiser. В этом и есть секрет его легендарности. Во всем мире — от австралийских пустынь и африканских лесов до российских степей — автомобиль ценится за свою проходимость, надежность, безопасность и высокий уровень комфорта.

— Считаете ли вы, что недавние негативные статьи о серии технических проблем в автомобилях Toyota могут повлиять на имидж компании в России?

— Кампании по отзыву автомобилей получили больший резонанс в США и Европе. В России реакция потребителей была сдержанной. Toyota давно выпускает автомобили, которые славятся качеством и надежностью. В России можно увидеть массу 15–20-летних машин, которые без особых проблем проехали не одну сотню тысяч километров. Наша компания постоянно следит за тем, как ведут себя автомобили на дороге. Порой некоторые элементы и системы требуют улучшения, и мы открыто сообщаем об этом нашим клиентам и проводим специальные сервисные компании. Это соответствует философии и духу Toyota.

— Как вы оцениваете текущую ситуацию на российском автомобильном рынке и положение Toyota?

— Российский рынок играет ключевую роль в устойчивом развитии бизнеса компании не только в Европе, но и во всем мире. Мы руководствуемся не только настоящим, но и смотрим в будущее, в котором Россия, несомненно, будет играть ведущую роль благодаря своему огромному потенциалу. Мы видим, что экономика начинает восстанавливаться после кризиса 2009 года. Эту тенденцию отражают результаты продаж наших автомобилей, особенно удачные в июне—августе. Мы уверены, что по итогам года сумеем продать свыше 85 тыс. автомобилей Toyota и Lexus. На текущий момент Toyota удерживает 7% доли автомобильного импорта в Россию, мы планируем увеличить эту долю до 8% в 2011 году при условии роста импорта до 1,2 млн автомобилей.

— Каковы ваши прогнозы развития экономической ситуации? Ожидаете ли вы второй волны кризиса?

— На протяжении последних лет отмечается значительное снижение роста ВВП. Реальный ВВП в России из-за финансового кризиса снизился на 7,9%. Однако сейчас экономика начинает восстанавливаться, и мы ожидаем роста ВВП в последующие годы, пусть этот рост и не будет столь существенным, как раньше.

В 2009 году рост реальных доходов населения составил 1,9%, что рекордно низко, учитывая, что в 2005–2007 годах рост доходов был на уровне 12–13%. Тем не менее мы учитываем тенденцию к восстановлению экономики и ожидаем, что в 2010 году рост доходов населения продолжится, а в 2011 году, по нашим оценкам, он может достигнуть 4%.

Российский автомобильный рынок в 2009 году упал до объема 1,45 млн автомобилей, и это после рекордно высоких показателей 2008 года, когда было продано 2,9 млн новых автомобилей. Таков эффект глобального кризиса. В ближайшие два года мы ждем восстановление рынка — до уровня 1,8 млн в 2010 году и 1,9 млн в 2011 году.

Несмотря на все экономические неурядицы, Россия остается для нас важным рынком. Мы запустили целый ряд новых моделей в прошлом году, а в настоящее время вместе с нашей штаб-квартирой в Японии разрабатываем планы по дальнейшему развитию линейки автомобилей Toyota и Lexus, которые наилучшим образом соответствуют ожиданиям российских автолюбителей.

ИНТЕРВЬЮ ВЗЯЛ ХАСАН ГАНИЕВ



АВТОРИТЕТНОЕ МНЕНИЕ

ПРЯМО РУЛЯ

ДОБРАТЬСЯ ДО ПРИЧАЛА, ПОКОРИВ СТО ДОРОГ И ТЫСЯЧИ КИЛОМЕТРОВ БЕЗДОРОЖЬЯ, ПОРОЙ ОКАЗЫВАЕТСЯ ДЕЛОМ НЕ МЕНЕЕ СЛОЖНЫМ, ЧЕМ ПРЕОДОЛЕТЬ ДЕВЯТЫЙ ВАЛ И ПЕРЕПЛЫТЬ СЕМЬ МОРЕЙ. И ПОРОЙ, ЧТОБЫ НАЧАТЬ ПУТЕШЕСТВИЕ К ДАЛЕКИМ БЕРЕГАМ, ДОСТАТОЧНО ПРОСТО ЗАДАТЬ СВОЕМУ АВТОМОБИЛЮ ВЕРНЫЙ КУРС.



ЮРИЙ МАРТЬЯНОВ



ЮРИЙ МАРТЬЯНОВ



ЮРИЙ МАРТЬЯНОВ

Благодарим яхт-клуб «Буревестник» за помощь в организации съемки



ЮРИЙ МАРТЬЯНОВ

СТИЛЬ ЖИЗНИ

«В МОЕЙ СЕМЬЕ ВСЕ ФАНАТЫ LAND CRUISER»

ЗАЩИТНИК ДАНИИЛ МАРКОВ — ОДИН ИЗ САМЫХ ЯРКИХ РОССИЙСКИХ ХОККЕИСТОВ, ОТМЕТИВШИЙСЯ СВОЕЙ ИГРОЙ И В НХЛ, И В КХЛ. В ПЕРИОД ЗАОКЕАНСКОЙ КАРЬЕРЫ ЗА МАРКОВЫМ ЗАКРЕПИЛОСЬ ПРОЗВИЩЕ СПУТНИК, ПОТОМУ ЧТО ОН ПРИВЫК ЖИТЬ НА «СВОЕЙ ОРБИТЕ», В «СВОЕМ МИРЕ». САМ ХОККЕИСТ СПУТНИКОМ НАЗЫВАЕТ СВОЙ АВТОМОБИЛЬ TOYOTA LAND CRUISER — «ТАКОЙ ЖЕ ФАНТАСТИЧЕСКИЙ, КАК КАКОЙ-НИБУДЬ КОСМИЧЕСКИЙ ОБЪЕКТ».

— Насколько велик ваш автомобильный стаж? И как вы учились водить машину?

— Автомобиль я вожу уже не один десяток лет. А началось все, как и у многих других мальчишек, с уроков во дворе или в деревне — уроков, которые мне давали отец и старший брат. Но серьезные водительские навыки я приобрел, когда пришел в московский «Спартак». В клубе была уже дряхлая «Волга», у которой не было даже техпаспорта, но которую тем не менее выделили группе приезжих молодых игроков, чтобы они добирались на ней с тренировочной базы до стадиона и обратно. Никто из этой группы — Вадим Епанчинцев, Дима Клевакин, Сергей Шаламай и Евгений Петровичин — водить машину не умели. Приходилось мне «подрабатывать» у них шофером. Зато был и бонус: поскольку никто на автомобиль не претендовал, я иногда забирал его себе домой и мог на выходные куда-нибудь выехать. Но чаще возил честную компанию. Интересы по молодости совпадали. Гоняли по всей Москве, на лысой резине, и в снег, и в дождь, и в град.

— А на каком автомобиле вас возили в детстве на тренировки?

— Меня редко возили на автомобиле. В основном я сам добирался на метро и трамвае на тренировки и игры. Благо жил неподалеку, и таскали мы тогда не огромные баулы, а скромные рюкзаки. Все было не так, как сейчас, когда сумки с амуницией и клюшками за детьми таскают их мамы и бабушки, да и возят современных мальчишек на стадион на отдельных автомобилях.

— Попав в команду мастеров, вы, вероятно, получили персональный автомобиль?

— Нет. Вообще, как ни странно, в России личный автомобиль у меня появился тогда, когда я уехал играть за океан. Мы купили его с тестем вскладчину. И я пользовался им во время каникул. Потом, значительно позже, я приобрел большой внедорожник Lexus 470. Причина была вполне прозаическая: в НХЛ объявили локаут, я много времени проводил на родине, и нужно было много ездить в зимних условиях. Ну а лучшего средства против нашей зимы и наших дорог, как внедорожники от Toyota, трудно найти. Тем более что я уже знал этот автомобиль очень хорошо. В Канаде ездил именно на нем. Дело в том, что в НХЛ есть такая практика, когда игроки рекламируют те или иные автомобильные бренды, используя в повседневной жизни определенные модели автомобилей. В России партнером КХЛ была сама компания Toyota. В Канаде партнерами команд выступают дилерские центры. Они дают игрокам автомобили на время сезона, а игроки, как это делали мы, например, с Брайаном Берардом, два раза в год приезжают в салоны, где их уже ждут толпы болельщиков. Хоккеисты раздают автографы, подписывают плакаты, сувениры и пр. Я несколько лет счастливо проездил на выданном мне дилерским центром внедорожнике Toyota Land Cruiser 100.

— А каковы были мотивы для приобретения Toyota Land Cruiser 200? Неужели только счастливый опыт обладания автомобилем предыдущего поколения?

— Land Cruiser 200 — это абсолютно осознанный выбор, не дань моде или подражание кому-то. Я один из первых российских владельцев — пятый или седьмой по счету, не помню точно. Мне необходим был универсальный автомобиль, который мог бы не просто выполнять представитель-



скую функцию, красиво поблескивая лаком у какого-нибудь офиса. Мне нужен был автомобиль на каждый день. Автомобиль для себя и для большой семьи. Автомобиль для города и для поездок в деревню. Автомобиль для

дела, спорта, отдыха. Land Cruiser 200 — именно такой автомобиль. Он очень красивый и роскошный, но роскошный в меру — тебе не нужно трястись над какой-нибудь панелью из редкого дерева, на которой, не дай бог, появится

ТРУС НЕ ИГРАЕТ В ХОККЕЙ

Даниил Марков — российский спортсмен, хоккеист, игрок защиты. Заслуженный мастер спорта России. Игрок сборной России. Чемпион мира 2008 года. Член олимпийской сборной команды России по хоккею на Олимпиаде в Турине, бронзовый призер Олимпийских игр. Начинать играть за хоккейный клуб «Спартак» (Москва). Выступал в клубах НХЛ: «Торонто Мейпл Лифс», «Финикс Койотс», «Каролина Харрикейнс», «Филадельфия Флайерс», «Нэшвилл Предаторс», «Детройт Ред Уингс». В настоящее время выступает за чеховский «Витязь». В 2009 году получил благодарность президента Российской Федерации за большой вклад в победу национальной сборной команды России по хоккею на чемпионатах мира в 2008 и 2009 годах.



царапина. Автомобиль очень просторный. Я помню, что однажды мы ехали, пусть и на небольшое расстояние, но вдесятером, устроившись на семи креслах. Багажник — один из самых вместительных в своем классе. Добираясь до аэропорта, чтобы улететь в отпуск, мы умудрились забить багажник десятком чемоданов отнюдь не смарт-сайза, а таких, что и в багаж неохотно берут. Водителю в этом автомобиле, как говорится, созданы все условия. Хотя у меня и не очень большой рост, но я люблю ездить, далеко отодвинув кресло назад. До моего дома в рязанской деревне около 170 км. Кажется, немного. Но при моих профессиональных травмах очень важно, чтобы в машине было просторно. Иначе и спина начинает ныть, и колени скрипеть, и руки затекать. Я много лет мечтаю о том, чтобы отправиться на своем автомобиле в путешествие. Проехать через Прибалтику в Европу, повидать друзей. Такое путешествие возможно только с Land Cruiser.

— А на игры вы тоже ездите на личном автомобиле или со всей командой на автобусе?

— До Подольска из Москвы и обратно, как правило, как большинство других игроков, добираться на своем автомобиле. Быстрее и удобнее. Опять-таки предпочитают использовать свой внедорожник, когда приходится отправляться на игры в Чехов или Ярославль. Бывает, что на игру едешь со всей командой, а с игры просишь родственников или друзей забрать тебя на автомобиле. За мной любят приезжать брат, который признается, что в Land Cruiser чувствует себя увереннее и защищеннее, чем в любом другом автомобиле. Кстати, то же самое говорит и жена, когда садится за руль Cruiser. Отец ездит на предыдущей модели Land Cruiser с дизельным мотором и со всеми атрибутами настоящего джипера. В моей семье все фанаты Cruiser. Дети его любят, потому что в нем не только просторно и все видно, но и потому, что сзади у них у каждого есть монитор, чтобы смотреть мультики.

— Вы детей сами возите в школу?

— Когда свободен от игр, с удовольствием исполняю родительско-водительские обязанности. Вожу их не только в школу. Сын, ему семь лет, увлекся футболом, хотя я его в шутку и пугаю, говоря, что у хоккеистов отпуск летом, а у футболистов — зимой. Его недавно зачислили в секцию ЦСКА. Дочка, ей шесть лет, занимается балетом.

— Способность преодолевать бездорожье тоже важное свойство универсального автомобиля, каким вы его себе представляете?

— Конечно, мы смело ездим на Cruiser в деревню, в лес, туда, где условия движения непредсказуемы. Лишь однажды мне пришлось прибегнуть к посторонней помощи, чтобы выбраться из офф-роудной ловушки, в которую я сам себя загнал, не учтя массу автомобиля. В остальных случаях Land Cruiser всегда справлялся сам. Его полный привод и блокировки работают безотказно.

— Вы быстро разобрались во всех новых системах автомобиля?

— Мне пригодился опыт управления аналогичными автомобилями моих друзей. По правде говоря, у меня просто не



— Говорят, Даниил Марков — заядлый рыбак и охотник...

— Это истинная правда. Последние два года мы с друзьями повадились ездить в Красноярск, причем два раза за лето. Больше не получается из-за предсезонной подготовки, а потом уже из-за регулярного чемпионата. Жалко, что не удастся побывать в сибирской тайге в августе, когда там самый расцвет и самая хорошая рыбалка. Но в мае и июле там тоже здорово. Удивительно красиво и спокойно, поскольку мобильные телефоны не работают, только в случае крайней нужды включаем спутниковый аппарат, так что нас никто не отвлекает. Мы рыбачим в Красноярском море, что прямо за ГЭС. Берем с собой большой катер и прицепляем к нему внушительных размеров понтон, на котором установлена баня. Есть еще и маленький катер, который используется для локальных перемещений по водоему во время рыбалки. Ловим щуку, налима... Вообще-то так сложилось, что я рыбаку только со спиннингом и ловлю только хищную рыбу. Сказывается влияние Америки, где я пристрастился к ловле окуня. К слову, в Америке у меня остался катер, который я все мечтаю привезти в Россию.

— Есть шанс увидеть вас с удочкой на берегу Москвы-реки?

— Я живу рядом со Строгинской поймой, но никак не дойду до воды. Сейчас график игр настолько напряженный, что вырваться удастся очень редко. Но уж если появилась возможность, сажусь за руль и еду в деревню — прямо через нее протекает река Осетр, а неподалеку течет Ока. Там и отвожу душу. Рыбалка — отличный способ сбросить напряжение после игр. Бывает, на льду что-то не получается, захлестывают эмоции, и очень важно избавиться от негатива.

— Охота тоже способ разрядки?

— К сожалению, я опять-таки из-за специфики хоккейного календаря не попадаю в те сроки, когда действуют разрешения на охоту. Вот недавно папа спрашивал меня, покупать ли мне путевку для охоты на уток. Я внимательно просмотрел расписание игр и расстроился: при всем желании — никак. Хотя я достаточно хорошо владею оружием, умею стрелять как из ружей, так и из пистолетов самых разных марок — Glock, Benelli, Ижевского завода. В Детройте я часто по дороге со стадиона до дома заглядывал в тир. Там даже

можно было пострелять из двух пистолетов одновременно, что называется, по-македонски.

— Остается ли время на какие-то другие хобби?

— Я люблю ездить на квадроцикле, и это увлечение невозможно было бы реализовать, не будь у меня большого внедорожника. Я специально заказывал Land Cruiser с фаркопом, чтобы можно было передвигаться с прицепом, на который и помещается квадроцикл. Катаюсь на нем за городом. Либо у себя в деревне, либо у кого-нибудь из друзей на даче. Часто использую квадроцикл, что возить рыбацкую лодку.

— Среди хоккеистов много поклонников спорта. Вы не из их числа?

— Я люблю быструю езду близко к рамкам дозволенного. Но возможность проверить автомобиль в пределах верхних значений спидометра у меня была только в Германии, где есть дороги без ограничения скорости. В России мне хватает коротких спуртов на загородной трассе, мне достаточно удовольствия, когда приходится резко прибавить и обогнать кого-то. Мой большой автомобиль справляется с такими задачами не хуже иного спорткара.

Интервью взял ХАСАН ГАНИЕВ



ДАКАРНЫХ ДЕЛ МАСТЕРА

ЕСЛИ ВЗГЛЯНУТЬ НА ИСТОРИЮ САМОЙ ВЕЛИКОЙ АВТОГОНКИ ПЛАНЕТЫ, ИЗВЕСТНОЙ КАК ПАРИЖ—ДАКАР, ИЛИ ПРОСТО «ДАКАР», ТО В ЧИСЛЕ ПОБЕДИТЕЛЕЙ БЫЛИ САМЫЕ РАЗНООБРАЗНЫЕ АВТОМОБИЛИ САМЫХ РАЗНЫХ МАРОК. АВТОМОБИЛЯМ TOYOTA LAND CRUISER ТАКЖЕ УДАЛОСЬ ВПИСАТЬ НЕМАЛО СЛАВНЫХ СТРАНИЦ В ИСТОРИЮ «ДАКАРА». АНДРЕЙ СУДЬБИН

Француз Тьерри Сабин — человек, благодаря которому «Дакар» появился на свет и занял свое уникальное место в автомобильном мире, — был не только спортсменом, но и неутомимым искателем приключений. Именно поэтому, разрабатывая регламент гонки, Тьерри изначально заложил в него возможность участия любителей. Саму же гонку месяцем Сабин сделал не только соревнованием, но и незабываемым «приключением всей жизни». В результате любительские экипажи в некоторые годы составляли до 80% стартовых листов! Перед соблазном поучаствовать в великольном приключении не устояли многие знаменитости, такие как рок-звезда Джонни Холлидей, трехкратный чемпион мира по горнолыжному спорту Люк Альфан, знаменитый яхтсмен Лоран Бурньон, двукратная чемпионка мира по скалолазанию Изабель Патисье и многие другие. В результате, в то время как профессиональные пилоты бились за абсолютное первенство, любители, выступающие в категории Production (то есть на стандартных автомобилях, претерпевших самые минимальные изменения), вели не менее упорную борьбу не только между собой, но и со сложнейшей, не прощающей ошибок трассой. Но если профи могли пользоваться услугами многочисленных команд механиков и машин поддержки, то любители могли надеяться лишь на собственные силы и навыки. Естественно, в такой ситуации вопрос о надежности техники выходил на первый план и, выбирая автомобиль для участия в «Дакаре», любители не могли обойти своим вниманием Toyota Land Cruiser, ведь именно легендарная надежность и неприхотливость этих машин принесли им всемирную популярность.

ЛЮБИТЕЛИ — ВПЕРЕД! Впервые Land Cruiser вышел на старт ралли Париж—Дакар в гонке 1979 года. Из 182 экипажей, стартовавших в Париже, пробиться через Сахару и финишировать около бывшей резиденции французского генерал-губернатора в столице Сенегала Дакаре сумели лишь 74, причем 15 пилотов из этой сотни счастливых выступали на внедорожниках Toyota.

1981 год ознаменовался сразу несколькими событиями. Гонка не только сменила свое официальное название с Oasis Paris-Dakar Rally на Paris-Match Rally, но и была включена в календарь соревнований FIA. Общая протяженность трассы сократилась с 10 000 до 6263 км, протяженность же спецучастков несколько возросла. В этом году экипажи Land Cruiser сумели добиться первых заметных успехов: Пьер и Жак Деллфортьери на Toyota BJ43 сумели завоевать серебро в зачете Production / Marathon. Кроме того, общее внимание привлек



СМЕНА ГЕОГРАФИИ
ЗНАМЕНИТОЙ ГОНКИ
ДЕЛАЛА ЕЕ ЕЩЕ СЛОЖНЕЕ

Land Cruiser FJ60 под управлением Киичиро Йокоты, который стал не только первым представителем Страны восходящего солнца на «Дакаре», но и первым японцем, сумевшим добраться до финиша этого изнурительного марафона.

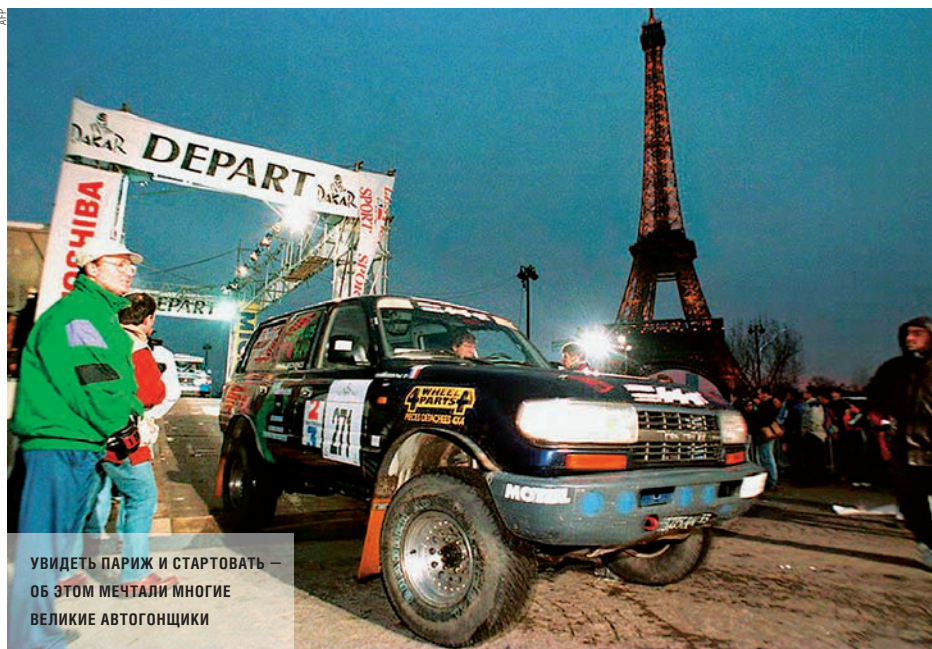
В 1982 году швейцарец Макс Шахенманн, выступавший на Toyota 4-Runner, стал первым в зачете Production среди автомобилей с дизельным двигателем и девятым в абсолютном зачете. Примечательно, что из 233 вышедших на старт экипажей автодивизиона финишировать, уложившись в контрольное время, удалось лишь 73, и более трети из них выступали на автомобилях Toyota. Следующие несколько лет закрепили ситуацию: внедорожники Toyota стали одними из любимых и наиболее массовых машин зачета Production.

Так, в 1984 году на автомобилях Toyota выступали 55 экипажей из 313, а в 1985-м — 65 из 425. Кроме того, Land Cruiser стал излюбленным автомобилем поддержки для «рыцарей пустыни» мотоциклистов. Все громче заявляла о себе и японская команда Team ACP. В 1987 году экипаж Ишихары Йокото, выступавший на Toyota Land Cruiser BJ71V, получившем собственное имя Toyota Naruhodo, завоевал первое место в зачете Marathon среди модифицированных дизельных автомобилей, а еще три Land Cruiser были первыми среди немодифицированных машин. Ну а в 1988 году два Land Cruiser категории Production сумели занять седьмое и десятое места в общем зачете (Рабэ—Вантуру и Ривьер—Хервэ соответственно).

ВРЕМЯ КОМАНДНОЙ ИГРЫ Однако трассы «Дакара» становились все сложнее. Для того чтобы в полной мере раскрыть потенциал Land Cruiser, требовалась хорошо организованная команда. И такая команда, конечно же, появилась. Впервые Team Araco (по сути являвшаяся заводской командой Toyota) заявила о себе на 17-м по счету «Дакаре» в 1995 году. В 1996 году Team Araco подготовила два дизельных Land Cruiser 80, причем за руль второй машины был приглашен французский гонщик Жерар Сарразен, неоднократно выходивший на старт «Дакара» в качестве любителя, а его штурманом стал сотрудник фирмы Araco Такаши Фуджисава. Решение оказалось правильным — машины команды Team Araco уверенно завершали один



ГОНОЧНЫЙ TOYOTA LAND CRUISER 200
ОБРАЗЦА 2008 ГОДА И ЕГО ПИЛОТЫ
НИКОЛА ЖИББОН И ЮНО МИЦУХАШИ



УВИДЕТЬ ПАРИЖ И СТАРТОВАТЬ —
ОБ ЭТОМ МЕЧАЛИ МНОГИЕ
ВЕЛИКИЕ АВТОГОНЩИКИ



СВОИ СИЛЫ В «ДАКАРЕ»
ПРОБОВАЛ И ЗНАМЕНИТЫЙ
«КОЛЬЦЕВИК» ДЖЕНИ ИКС



В 2010 ГОДУ СИМВОЛИЧЕ-
СКИЙ СТАРТ «ДАКАРУ»
БЫЛ ДАН В БУЭНОС-АЙРЕСЕ



СЛАЖЕННАЯ РАБОТА
МЕХАНИКОВ — ЗАЛОГ
УСПЕХА ЛЮБОЙ КОМАНДЫ



TOYOTA LAND CRUISER —
ПОВЕЛИТЕЛЬ
ПЕСЧАНЫХ БУРЬ

СУ за другим. В результате — «золотой дубль», первое и второе места в классе (Сарразен—Фуджисава и Асага—Ито соответственно). На 20-м, юбилейном «Дакаре» 1998 года Сарразен вновь был первым в классе, Ито — вторым, а отрыв от следующей машины составил 13 часов!

К «Дакару-1999» команда готовилась особенно тщательно. Во-первых, было решено опробовать на марафонских трассах новинку — Land Cruiser 100. Жерар Сарразен пригласил на место штурмана своего старого боевого товарища и тезку Жерара Трабле. Такаши Фуджисава пересел в машину Тошихори Асаги. Опасения команды, касающиеся надежности независимой передней подвески TLC-100, оказались напрасными — результатом гонки вновь стал «золотой дубль» в своем классе с огромным отрывом от ближайших преследователей. На рубеже нового, XXI века команду Team Agaso пополнил новый экипаж (пилот — опытный гонщик Жан-Жак Ратэ, штурман — Жан-Пьер Гарсин). По опыту предыдущих лет руководство команды решило, что экипажи в составе двух соотечественников выступают эффективнее, чем интернациональные. Следующие три года подтвердили верность этого утверждения: и в 2000, и в 2001, и в 2002 годах экипаж Ратэ—Гарсин неизменно финишировал первым в классе стандартных автомобилей с дизельным двигателем, а их товарищи по команде Асага и Фуджисава неизменно оказывались вторыми. Такая стабильность помогла привлечь дополнительное финансирование, и на «Дакаре-2003» руководство Team Agaso решило выставить три экипажа. Цели ставились самые амбициозные — дополнив два дизельных Land Cruiser 100 третьим, оснащенным бензиновым мотором, постараться занять первые места в обеих категориях класса Production!

КАПРИЗНАЯ ГОСПОЖА УДАЧА Экипажи номер 229 и 231 (пилоты — Асага и Ратэ), подтверждая, что стабильность есть признак мастерства, а мастерство — залог стабильности, без особых проблем преодолели все СУ

и финишировали в привычном порядке: Ратэ — на первом месте в классе, Асага — на втором. В 2005 году команда сменила название с Team Agaso на Team Land Cruiser Toyota Auto Body. Были произведены некоторые перестановки: Химэ Ито, ранее исполнявший сразу две функции — штурмана и директора команды, сосредоточился на обязанностях управленца, а его место в машине занял Ясуши Нумата. Сменился штурман и в экипаже Жан-Жака Ратэ: его напар-

ВЕЛИЧАЙШАЯ ГОНКА ПЛАНЕТЫ

История ралли-рейда Париж—Дакар (ныне ралли «Дакар») началась в 1977 году с эпизода, который мог бы иметь самые трагические последствия, но завершился вполне счастливо. Во время участия в ралли Абиджан—Ницца известный французский гонщик Тьерри Сабин заблудился на своем мотоцикле в ливийской пустыне. Его случайно нашли в полном истощении кочевники. Спасенный Тьерри Сабин вернулся во Францию, глубоко пораженный происшедшим и находящийся под огромным впечатлением от фантастических пейзажей, которые он видел в пустыне. И Тьерри решил, что должен непременно вернуться в эти места, причем вместе с как можно большим количеством людей. В результате Сабин разработал сложный маршрут, который начинался в Париже, проходил через Алжир и заканчивался у бывшей резиденции французского генерал-губернатора на западе черного континента в столице Сенегала Дакаре. Гоночный регламент изначально был задуман таким образом, чтобы привлечь не только профессиональных гонщиков, но и любителей. За 30 лет проведения гонки ее маршрут многократно менялся: Париж—Дакар (через Алжир, Тунис, Марокко, Мали или Ливию), Париж—Кейптаун, Париж—Дакар—Париж (через Марокко и Мавританию), Гранада—Дакар, Дакар—Дакар (через Мали, Нигер и Гвинею), Дакар—Каир, Аррас—Мадрид—Дакар, Марсель—Шарм-эш-Шейх, Барселона—Дакар, Лиссабон—Дакар. В 2008 году из-за угрозы террористических атак гонка не проводилась, а с 2009 года «Дакар» проводится в Южной Америке, на территории Чили и Аргентины.

В настоящее время в гонке в качестве отдельных зачетов участвуют мотоциклы, ATV (квадроциклы), грузовики и легковые автомобили, которые, в свою очередь, делятся на две зачетные группы — Production (немодифицированные автомобили) и Super Production (все автомобили, которые нельзя отнести к немодифицированным). Группа Production делится на два класса — автомобили с дизельными и бензиновыми двигателями. Группа Super Production подразделяется на три класса — помимо автомобилей с дизельными и бензиновыми моторами выделяются автомобили с приводом на одну ось.

Общая протяженность трассы составляет, как правило, порядка 10 000 км, из которых около одной трети приходится на скоростные спецучастки. При движении гонщики ориентируются в основном по легенде. В отличие от классических дорожных ралли, они не имеют возможности заблаговременно ознакомиться с препятствиями, которые им встретятся на трассе. Именно в этом кроется главная опасность «Дакара»: за всю историю пустынного марафона погибли уже 48 человек, в том числе 22 спортсмена.

Ну а затем в истории великой гонки наступил новый, южноамериканский этап... Годичный перерыв дал возможность команде Team Land Cruiser Toyota Auto Body подготовить к гонке новую машину Land Cruiser VDJ 200. Состав команды пополнился новым талантливым пилотом Никола Жиббоном, который должен был выступать вместе с опытным штурманом Акирой Миурой. Несмотря на языковой барьер (перед гонкой Миура признавался, что по-французски практически не говорит и знает только выражения, нужные для навигации во время гонки), именно этот экипаж финишировал 14-м в общем зачете, продолжив череду побед в классе Production. Второй экипаж команды, Мицухаши—Каттарелли, закончил гонку с 31-м результатом в абсолюте и 4-м в классе. А на последнем «Дакаре» 2010 года роли этих двух экипажей поменялись. Пятую подряд победу в классе добыл интернациональный экипаж Юно Мицухаши и Бруно Каттарелли, в то время как Никола Жиббон вынужден был сойти с дистанции после аварии на десятом спецучастке в пустыне Атакама.

Такова история побед заводской команды Team Land Cruiser Toyota Auto Body. Правильно ли поступили руководители Toyota, отказавшись от постройки прототипов и борьбы за победу в абсолютном зачете и сосредоточившись на соперничестве в классе стандартных автомобилей? С одной стороны, эти победы гораздо менее известны, а имена их пилотов остаются в тени (в то время как достижения Карлоса Сайнса, Стефана Петранселя, Ютты Кляйншмидт или Люка Альфана не сходят с первых полос). С другой — пилоты команды Toyota выступают, по сути, на точно таких же автомобилях, какие можно приобрести в любом дилерском центре... В любом случае команда собирается продолжить свою победную серию и сейчас активно готовится к «Дакару-2011». Сумеют ли пилоты Toyota в очередной раз доказать, что они выступают на лучших в мире внедорожниках? Мы узнаем это всего лишь через три месяца. ■

СИЛЬНЫЕ МИРА СЕГО

У ЦИРКОВЫХ АРТИСТОВ КОЧЕВАЯ ЖИЗНЬ. ГАСТ-РОЛИ, ПЕРЕЕЗДЫ С МЕСТА НА МЕСТО. НЕДАРОМ ИХ ЗА ГЛАЗА НАЗЫВАЮТ «БЕЛЫЕ ЦЫГАНЕ». И ЧТО ДЛЯ ЦЫГАНА КОНЬ, ТО ДЛЯ ЦИРКАЧА — АВТОМОБИЛЬ. СВОЮ ЖИЗНЬ БЕЗ АВТОМОБИЛЯ НАРОДНЫЙ АРТИСТ РОССИИ МСТИСЛАВ ЗАПАШНЫЙ-МЛАДШИЙ ПРОСТО НЕ ПРЕДСТАВЛЯЕТ. ГОД НАЗАД ЗНАМЕНИТЫЙ ДРЕССИРОВЩИК СЕЛ ЗА РУЛЬ НОВОГО TOYOTA LAND CRUISER 200, ПОСЧИТАВ ЕГО САМЫМ ПОДХОДЯЩИМ АВТОМОБИЛЕМ ДЛЯ КОЧЕВОЙ ЖИЗНИ.

— Почему именно этот внедорожник?

— Почему Land Cruiser 200? Здесь дело далеко не только в престиже этого автомобиля. Внедорожник хорошо адаптирован к российским условиям, учитывая, что у нас, как говорят, дорог вообще нет, а есть одни направления. Эту модель я купил год назад в Санкт-Петербурге. И сразу отправился на новом автомобиле в первое большое путешествие с берегов Невы до Владивостока. Мы преодолели 11 тыс. км. Я вообще-то давний поклонник Toyota. Почти все мои машины, за исключением, пожалуй, немецких магистральных тягачей MAN (которые нужны для перевозки реквизита и зверей) и старенького отцовского «Форда», родом из Страны восходящего солнца. Но модель Toyota Land Cruiser выделяется даже среди самых классных японских автомобилей. Этот автомобиль, будучи национальным символом Японии, как самураи или ниндзя, превратился в легенду. Разумеется, заслуженно.

— Как вела себя машина в большом путешествии?

— Великолепно. Хотя дорога на другой край страны сложная. Мы шли колонной, везли с собой животных, оборудование. В общей сложности в нашей колонне было семь единиц техники: грузовики и автомобиль сопровождения, который, конечно, необходим, ведь в дороге всякое может случиться — запчасти достать, с людьми, не дай бог, что-то. Маневр всегда должен быть. Ехали в начале апреля. В сибирской тайге еще снег лежал, было холодно. Кое-где солнце расквасило трассу, хотя знаменитого отечественного бездорожья не было. А вот ближе к Дальнему Востоку мы в прямом смысле слова попали. Только представьте — дожди, непролазная грязь. Начались технические потери и неисправности: у одного из грузовиков пробило радиатор, у другого автомобиля камнем разбило лобовое стекло. Было видно, что некоторым автомобилям ехать тяжело, зато Land Cruiser 200 показал себя настоящим бойцом. С таким экстремальным маршрутом мы справились во многом благодаря именно моему «Крузиеру». Были ситуации, когда тягачи начинали буксовать: снег, гололед, грузовик «шлифует» поверхность и не тянет. Так было, например, в Красноярске, где, чтобы подъехать к цирку, надо через бугор переехать. Бугор на морозе моментально стекленеет. Тракторы поблизости не оказалось, и пришлось мне вытаскивать тягачи на своем Land Cruiser.

— Были у вас другие возможности убедиться в качестве автомобиля?

— Я в нем никогда не сомневался. Land Cruiser 200 — осознанный выбор. У меня было и есть много различной техники, но японские автомобили, на мой взгляд, вне конкуренции. Toyota имеет колоссальный опыт производства именно внедорожников, отсюда и качество «Крузиеров», граничащее с бессмертием. У меня до этого была сотая версия «Крузиера», поэтому от Land Cruiser 200 я ожидал, что и этот авто-



мобиль окажется надежным, крепким, как говорится, небиваемым. Так и вышло. Я езжу на этом автомобиле на рыбалку и на охоту. Ставлю на крышу шестиместную лодку прямо с мотором, привязываю — и в путь. Автомобиль спокойно и плавно идет по горам, по грязи, по воде, где хочешь. Думаю, даже в гонках на выживание двухсотый будет далеко не последней машиной. Недаром говорят, что Land Cruiser — это «сухопутный крейсер». В своей машине я уверен на все сто. Land Cruiser 200 — это настоящая мужская машина, равных которой нет.

— Сколько сейчас у вас на одометре?

— Сейчас пробег 66 тыс. км. Я последний год мало ездил. (Смеется.)

— Под капотом автомобиля слышно дизель...

— У меня все машины на дизеле. Дело не только в том, что автомобили с дизельными двигателями экономичнее. Покупая Land Cruiser 200, я, честно говоря, сомневался, что смогу легко пройти маршрут от Питера до Владивостока. До-

роги не знал, думал, что на пути расстояние между заправочными станциями может оказаться слишком большим. Так что решил перестраховаться. Автомобиль с дизелем ходит дальше, и к тому же на каждом из тягачей стоит бак, вмещающий по тонне солянки. Всегда, решил я, можно будет заправиться от них.

— За рулем устаете?

— Нет, от езды получаю удовольствие. Бывает, если долго идешь по трассе, начинает клонить в сон. Останавливаюсь, если один еду, и сплю. Прижался к обочине, 15–20 минут подремал — и дальше в путь. Если уж совсем смогло, то где встал, там и уснул. Рисковать нельзя. Иногда продлить пробег помогает хорошая музыка. Жанр не имеет значения. Классика, ритмичный рок, инструментальные баллады — все слушаю.

— Что для вас машина?

— Машина играет в моей жизни ключевую роль. Большую часть своей жизни я провожу на колесах. Бывает так, что

из того или иного города не летает самолет и не ходят поезда. Я сажусь в машину после выступления и выезжаю в другой город, иногда за тысячу километров. Мой автомобиль никогда меня не подводил. Колеса — это мобильность. Я ни от кого не завишу. Не надо ничего заказывать, у меня все свое. Загрузился, сам сел за руль, выгрузился. В свое время, лет десять назад, дорогу между Москвой и родным для меня Сочи в 1,7 тыс. км я проехал за 22 часа. Сейчас я уже так быстро не езжу.

— Что вы обычно берете с собой в дорогу?

— Обязательно два-три мобильных телефона, чтобы всегда быть на связи с коллегами в колонне и находиться в курсе событий на дороге. Беру также табельное оружие: оно мне по штату положено, да и спокойствия в дальней дороге прибавляет.

— Вам когда-нибудь доводилось возить на своем внедорожнике животных?

— В машине из животных возил только тигра, маленьких, еще котят. При желании, конечно, в Land Cruiser 200 можно и тигра запихнуть, но опасно, да и зачем? Тигрята в дороге вели себя прекрасно. Они все время играли, возились или спали. И им было хорошо, и мне не скучно. Иногда меня останавливали дорожные инспекторы, удивлялись тиграм в машине, но реагировали адекватно. (Смеется.)

— Вас часто останавливают?

— Не очень. Стараюсь не нарушать. Хотя Land Cruiser 200 — очень скоростная машина. Иногда останавливает гаишник и говорит: «Что, Мстислав, так быстро едешь?» Отвечаю по классике: «Какой русский не любит быстрой езды!» А быстро ездить на таком автомобиле по хорошей дороге очень просто — надавил педаль и даже не чувствуешь, как стрелка на спидометре вверх ползет. Land Cruiser 200 хотя и большой внедорожник, но характер у него взрывной. Машина — зверь.

ИНТЕРВЬЮ Взял НИКИТА ШЕРОНОВ



