

От дорогого к сложному
ЖЕНЕВСКИЙ АВТОМОБИЛЬНЫЙ
САЛОН

Хасан Ганиев, Алексей Харнас



Kia Quoris



LaFerrari



Rolls-Royce Wraith



Hyundai Santa Fe

83-Й ЖЕНЕВСКИЙ автомобильный салон — главное событие европейского автомобильного рынка. Это мероприятие в большей мере для покупателей, а не для специалистов индустрии. Входной билет стоит всего 16 швейцарских франков, и за 10 дней работы салона его посещают до семисот тысяч зрителей. Они идут в Palexpo не только для того, чтобы посмотреть на экстравагантные разработки тюнинговых ателье Mansory или Hamann. Поход на автосалон для значимой части зрителей имеет вполне прикладное значение. Все показанные в Женеве новинки в течение года появляются у дилеров, но вряд ли хоть одна из крупных автомобильных марок рискнет начать продажи машины в Европе, не продемонстрировав ее на весеннем автосалоне.

Значимость автосалона для профессионалов оценить непросто. Еще три-четыре года назад главными действующими лицами любого автомобильного шоу были китайские инженеры, буквально облепляющие каждый автомобиль, фотографируя все его узлы и измеряя линейкой их размеры. Сейчас этих специалистов практически нет. Очевидно, рост китайской экономики позволяет местным заводам просто покупать интересующий их автомобиль и препарировать его в спокойной обстановке. Парадные визиты глав компаний на стенды партнеров-конкурентов — пожалуй, единственная видимая часть деловой активности автосалона. Ну где еще можно увидеть, как глава Ferrari и председатель совета директоров Fiat Лука Кордеро ди Монтедземоло под объективами фотокамер примериваются к обновленному Bentley Mulsanne?

Несколько цифр для любителей статистики. В этом году на автосалоне было представлено

114 новых автомобилей и еще 35 впервые были представлены в Европе. Разумеется, в этих цифрах есть доля лукавства. Ведь мировой премьерой считается и автомобиль, которому уготовано разойтись многотысячными тиражами, вроде нового Hyundai Santa Fe, и суперкар ценой в три миллиона евро, произведенный в количестве трех экземпляров. Новый автомобиль с двумя разными двигателями также считается за две премьеры. Скажем, новый BMW Gran Turismo третьей серии был представлен сразу с двумя двигателями, чем и улучшил премьерные показатели автосалона.

Принято считать, что крупный автосалон — это индикатор основных трендов автопрома. Осмотришь стенды десяти основных марок — и становится понятно, что в этом году дизайнеры были поглощены использованием светодиодов в световых приборах, а инженеры продолжили эксперименты с гибридными двигателями. Но на самом деле по современному салону можно судить только об оценке маркетологами автомобильных марок покупательской способности своих потенциальных клиентов. Технологический разрыв между традиционными производителями автомобильной техники и молодыми марками из Японии и Кореи практически исчез. Конструкционная сложность машины, ее электронная начинка и качество отделочных материалов практически не зависят от страны происхождения. К этому привели несколько технологических революций, появление гибридных моторов, резкое снижение стоимости навигационных систем и цветных дисплеев и, разумеется, планомерное развитие промышленного шпионажа.

Именно поэтому сложно найти на салоне машину, в которой потребителю был бы пред-

ложен какой-то новый, ранее нигде не виданный сервис. Свою добавленную стоимость компании создают, доводя до совершенства уже не первый год используемые технологии или доводя до абсурда тот или иной показатель автомобиля. В качестве иллюстрации последнего тезиса можно привести купе Brabus 800 — цифра в названии равна мощности мотора в лошадиных силах.

Среди главных шоу-стопперов последнего шоу — конечно, Rolls-Royce Wraith. Один из московских автолюбителей внес предоплату за эту новинку еще до того, как автомобиль показали на Женевском автосалоне. И вряд ли он прогадал. Этот фастбек недаром имеет столь говорящее название: слово Wraith в шотландском языке служит для обозначения видения, призрака, духа. Wraith — самый быстрый автомобиль за всю историю марки. Он ускоряется до 100 км/ч всего за 4,6 секунд.

Рекордную динамику Wraith обеспечивает 6,6-литровый двигатель V12 с двумя турбинами и прямым впрыском, мощностью 624 л. с. и с 800 Нм крутящего момента. 8-ступенчатая автоматическая коробка ZF с технологией Satellite Aided Transmission, созданной для болидов «Формулы-1», использует данные GPS, что позволяет учитывать, предвидеть и подстраивать трансмиссию к манере управления, типу дорожного полотна, конфигурации трассы. Wraith, как и любой другой роллс-ройс, служит образцом «ручной работы». В его отделке особенно выделяются тщательно подобранные и уложенные панели из нелакированной древесины, где каждая «царапина» нанесена под определенным — 55 градусов — углом, а также обивка потолка с романтической подсветкой, которая создается благодаря вшитым 1340 лампочкам.