

# РУССКИЙ ЗАКАЗ

В РОССИИ СУЩЕСТВУЕТ ГОРАЗДО БОЛЬШЕ АВТОМОБИЛЬНЫХ ПРОИЗВОДИТЕЛЕЙ, ЧЕМ ПРИНЯТО ДУМАТЬ. ЦЕЛЫЙ РЯД КОМПАНИЙ ЗАНЯТЫ СОЗДАНИЕМ АВТОМОБИЛЕЙ, ЧЕЙ ВНЕШНИЙ ВИД И ТЕХНИЧЕСКИЕ ХАРАКТЕРИСТИКИ ЗАВИСЯТ ОТ ФАНТАЗИЙ СВОЕГО БУДУЩЕГО ВЛАДЕЛЬЦА. АННА КИЛИМНИК

**РУССКИЕ ТОРГИ** Все началось с постройки родстера Cardі Body. Он был показан в 1995 году на Московском автосалоне. Его создатели, в основном студенты МАМИ, характеризуют себя как «больных — в хорошем смысле этого слова — проектированием и изготовлением автомобилей людей». Серебристый автомобиль был восторженно встречен публикой.

Окрыленные успехом, его авторы начали работу над следующими проектами, одни — в фирме Cardі, другие — в El Motors. На счету каждой немало нашумевших проектов. Двухместные внедорожники Next (1996) и Tetra (1997), двухместное Coupe на базе BMW 3-й серии (1997), двухместный родстер Cardі Cugara (1998), родстер со складным верхом Body2 на базе BMW 3-й серии (2003) — самые яркие работы Cardі. Cugara была показана на Парижском салоне в 1999 году и продана там же за \$160 тыс. Родстер Sport Coupe AVD (1999), кастомы Moskvich 401 Coupe (2000), Volga 21 Road Coupe Moscow (1997) и ZIM (1998) — известные проекты El Motors.

«Мастерская Егоров и Ко», созданная в 1994 году и вначале занимавшаяся реставрацией автомобилей и мотоциклов, со временем взялась и за кастомайзинг. Среди кастом-проектов — BMW 321 cabrio (1998), Mercedes Benz 230 (1997), «Чайка Ландоле» (2005) и еще не заверченный проект кабриолета Hudson на базе Chevy Caprice.

Созданная в 1999 году мастерская A:Level построила Volga 21 Coupe на базе BMW 850 (2002), после чего компания переименовалась, купив права на марку «Руссо-Балт» (автомобили под этим именем выпускались в России в 1909–1918 годах), и построила купе «Руссо-Балт» Impression. Показав его на самом престижном в Европе конкурсе элегантности на Villa d'Este в 2006 году и на автосалоне в Женеве в 2007 году, компания приостановила дальнейшую постройку автомобилей.

В 2003 году появилась компания «Русский Автомобильный Дизайн» (Р.А.Д.). В прошлом году совместно с Cardі она завершила работу над автомобилем с рабочим названием «Волга-Кайенн», масштабированной копии «Волги М-21» на платформе Porsche Cayenne, чьи фотографии прошлой весной буквально взорвали интернет. На форумах активно обсуждали не только сам автомобиль, но и его аэрографию в стиле сталинской эпохи, а также строили предположения о том, что владелец автомобиля — склонный к эпатажу бизнесмен Евгений Чичваркин. Осенью 2006-го на публике появился кастом ГАЗ-21 кабриолет, построенный на базе BMW 645 convertible. Автомобиль участвовал в любительских гонках «Формула Дон-Строй», за рулем машины был генеральный директор «Дон-Строя» Дмитрий Зеленов. Машина сделана коллективом, взявшим творческий псевдоним Petesriba (слово составлено из первых букв фамилий его участников). Теперь он оформился в компанию «Гранд-Гараж» и завершает постройку кастома ГАЗ-51 на базе Cadillac Escalade EXT.

## ИСКУССТВО МАЛЫХ ФОРМ И МАЛОГО КОЛИЧЕСТВА

Перечисленные автомобили не единственные уникальные машины, построенные в России за последние 15 лет. Существуют и другие фирмы и частные лица, готовые взяться за подобную работу. Хотя денег она почти не приносит и держится на чистом энтузиаз-

ме. Именно это слово употребил в разговоре с корреспондентом ВГ Геннадий Тишкин, руководитель Р.А.Д. «Этот рынок неразвит, и главным образом потому, что компании, занимающиеся постройкой автомобилей, не имеют того объема капиталов, который позволил бы им выйти на качественно новый уровень. Все, что у нас есть, — это опыт и умение делать автомобиль своими руками. А еще нужна реклама, публикации, передачи, специализированные издания. Все это стоит немалых денег, вложив которые, можно получить отдачу лишь через пять–семь лет». С ним соглашается и Ростислав Егоров, владелец «Мастерской Егоров и Ко»: «Недостаток пропаганды — одна из главных проблем. Постройку оригинального автомобиля можно сравнить с искусством. Но большинство людей ничего бы не понимали в живописи, если бы не было искусствоведов. Многие люди не знают о существовании, скажем, кастомайзинга, потому что не нашлось специалиста, который бы им все это объяснил».

Однако трудно не согласиться с Сергеем Алышевым, директором дизайн-студии Cardі, который считает, что «единицы этим занимаются и единицы это потребляют. Может быть, оно и нужно в тех малых количествах, в которых существует сегодня». Ведь клиенты подобных студий и мастерских — такие же увлеченные люди, как и те, кто строит эти автомобили.

**НИ СЛОВА О ДЕНЬГАХ** Круг мастеров весьма узок. Так или иначе, все работали друг с другом на разных проектах. Новые кадры — большая проблема. Сергей Алышев, к примеру, предпочитает сам растить профессионалов из студентов МАМИ: «Главное, чтобы у них глаза горели, сразу видно, наш это человек или не наш». Геннадий Тишкин в таком подходе разочаровался: «Порой из 20 пришедших к тебе студентов остается работать лишь один, а сил на их обучение тратится очень много. Но найти квалифицированного человека сложно. К тому же мы ищем не просто специалистов, а единомышленников».

Изготовление эксклюзивной машины в России может занять год-два, тогда как в США постройка хот-рода длится около полугода. Упомянутую «Волгу» на базе Cayenne делали два с половиной года. Конечно, многое зависит от степени сложности проекта. Но, хотя за последние лет десять ситуация сильно изменилась, до сих пор существуют некоторые проблемы с комплектующими и расходными материалами. Например, резину неходовых размеров приходится ждать два месяца. Примерно на то же сетовал и Алексей Баклунов из компании «Гранд-Гараж»: «В Америке есть небольшие заводы, которые работают на фирмы, производящие мелкосерийные или единичные автомобили. А в Москве до

сих пор отхромировать деталь можно лишь у одного человека». Несколько месяцев уходит и на оформление автомобиля — сертификация по своду требований НАМИ и получение документов в ГИБДД.

Создатели штучных машин стараются уйти от ответа на вопрос, сколько они стоят. В том числе и потому, что каждый такой автомобиль — частный заказ. Если же говорить «вообще», то порядок цен таков: кастом на базе актуальной модели премиум-марки обойдется заказчику в \$300–400 тыс. Если брать за основу менее дорогой автомобиль и минимизировать работы по своду требований НАМИ, можно сократить стоимость машины до \$150–200 тыс.

Из чего же складывается цена? Во-первых, из стоимости автомобиля-донора, который может быть не новым, а бывшим в употреблении или даже побывавшим в легкой аварии, но сохранившим свои ездовые качества. Скажем, «несвежий» Сауепе под донора может обойтись в \$60–80 тыс. Во-вторых, из зарплаты мастеров. Формула такая: от 30 до 50 тыс. руб. (средняя зарплата мастера в авторизованном автосервисе), плюс надбавка за квалификацию, помножить все это, скажем, на пять человек и на 18 месяцев. В-третьих, траты на сторонние работы и расходные материалы, в каждом случае свои. Цена, которую заказчик платит за изготовление машины, не является ее реальной стоимостью. Вполне вероятно, что, выставив такую машину на профильном аукционе, владелец мог бы продать ее гораздо дороже.

Если компания выполняет не один, а несколько заказов или имеет дополнительные направления деятельности, ей приходится, как в «Мастерской Егоров и Ко», выработать нормативы и переходить на оплату нормо-часа. Сейчас Ростислав Егоров вырабатывает методику оценки работ по реставрации и кастомайзингу.

В каждой фирме когда-нибудь задумывались о запуске мелкосерийного производства. Однако такие попытки терпели неудачу. Самый серьезная попытка — имевшее широкий резонанс возрождение «Руссо-Балта». После автосалона в Женеве фирме поступило два заказа на купе Impression, при условии что заявленная цена на автомобиль составит 50 млн рублей (или \$2 млн), а сроки сборки — 12–18 месяцев. Но сегодня телефон компании молчит. А ее бывший генеральный директор Иван Шишкин описывает возникшие тогда затруднения как нехватку средств, умения и времени. К тому же фирма рассчитывала на появление клиентов из России, но таковых не оказалось. Об отсутствии спроса на внутреннем рынке говорил и Геннадий Тишкин: «Когда у людей появляются деньги, они в первую очередь обращают внимание на зарубежные бренды с мировым именем. Им и в голову не может прийти искать же-

ланый суперкар в России. Ведь если здесь не могут произвести приличную серийную бюджетную машину, то откуда взяться достойной эксклюзивной?»

**МЫСЛИ О МЕЛКОМ** Однако попытки организовать мелкосерийное производство все же делаются. В Р.А.Д. в стадии разработки находится проект «Небо», рассчитанный не на «олигархов», а на человека со средним достатком, но увлеченного автолюбителя, в силу ограниченных возможностей покупателя вазовскую продукцию, а потом тратящего сопоставимую с ценой автомобиля сумму денег на тюнинг. То есть цена мелкосерийного автомобиля от Р.А.Д. не должна превышать двойную стоимость «десятки», при этом клиент получит двухместное купе оригинального дизайна. Уже спроектирован силовой каркас, идет работа над конструкцией передней подвески. Однако очевидно, что производство столкнется с проблемой финансирования. А взять кредит под проект, прибыльность которого максимум 20%, а срок окупаемости — минимум пять лет, весьма непросто. Да и риск велик: воспримет ли потенциальный покупатель новый продукт? Тем более в кризисной обстановке.

В отличие от автогигантов компании по производству эксклюзивных машин пока не очень ощущают кризис. Но в «Гранд-Гараже» урезаны зарплаты сотрудников, правда, не секрет, что команда собрана для постройки автомобилей в коллекцию одного из постоянных заказчиков, ценителя редких автомобилей, который и формирует зарплатный фонд. Р.А.Д. один клиент вовсе свернул намеченные работы, другие взяли тайм-аут. В «Мастерской Егоров и Ко» остановилось сразу шесть проектов реставрации мотоциклов, заказанных одним клиентом, однако работа по построению для него же кастом-мотоцикла идет полным ходом. «Я не могу сказать, что количество обращений уменьшилось, — говорит Ростислав Егоров. — Они стали более взвешенными. А мы пока немного перепрофилируемся».

Заниматься чем-то еще помимо постройки автомобилей компании начали задолго до кризиса. «Мастерская Егоров и Ко» развивает производство копий узлов и агрегатов для мотокастомайзинга, а также деревообработку для реставрации старинной мебели и производство моделей паровозов.

Р.А.Д. обладает производственным оборудованием, одним из основных элементов которого является трехкоординатный фрезерный станок с ЧПУ, на котором сегодня изготавливается сложная оснастка для вакуум-формования термoplastов, матрицы для выклейки стеклопластиковых деталей, элементы эксклюзивной мебели.

Cardі работает по нескольким направлениям. Сегодня мастерская по заказу фирмы «Аэрокон» работает над прототипом аэроджипа. «Это шестиместная лодка, — рассказывает Сергей Алышев, — которая может плыть по воде, идти по снегу, по ягелю, по заводям, где суша еще не началась, а вода уже закончилась. Проект рассчитан под серию порядка 20–30 штук в год. Но эксклюзивный автомобиль не может быть главным составляющим, потому что необходимого объема такой работы для существования полноценного предприятия нет, это объективная реальность». А в Р.А.Д. в отсутствие заказов ведут свои «инициативные» проекты. Потому что без энтузиазма на эксклюзивном автомобиле далеко не уедешь. ■

**ЛЮДИ МЫСЛЯТ ПРОСТО: ЕСЛИ В РОССИИ НЕ МОГУТ ПРОИЗВЕСТИ ПРИЛИЧНУЮ СЕРИЙНУЮ БЮДЖЕТНУЮ МАШИНУ, ТО ОТКУДА ЗДЕСЬ ВЗЯТЬСЯ ДОСТОЙНОЙ ЭКСКЛЮЗИВНОЙ МОДЕЛИ?**



РОССИЙСКИЕ МАСТЕРА СПОСОБНЫ СДЕЛАТЬ АВТОМОБИЛЬ НА ЗАГЛЯДЕНИЕ ПОНИМАЮЩЕГО КЛИЕНТА