



ВОЗРОЖДЕНИЕ
ЛЕГЕНДАРНОЙ
MINI ДАЛОСЬ BMW
НЕМАЛОЙ КРОВЬЮ.
В ИТОГЕ — ИХ MINI
ПОЛУЧИЛАСЬ САМЫМ
УБЕДИТЕЛЬНЫМ
РЕМЕЙКОМ



ЗА FIAT 500, ОТДАЛЕННО
НАПОМИНАЮЩИЙ
ОРИГИНАЛЬНУЮ
МОДЕЛЬ, ВЫСТРОИЛИСЬ
ОЧЕРЕДИ СРАЗУ ПОСЛЕ
ДЕБЮТА В 2007 ГОДУ



ло бы, безусловно, креативно, но слишком рискованно — а вдруг как широкие потребительские массы ностальгического замысла не оценят и от марки отвернутся? Из нишевого предназначения новинок неизбежно следовали два вывода. Первый — для уменьшения издержек при разработке «машины не для всех» необходимо применять широкую унификацию с более массовыми моделями (например, новый «жук» был построен на платформе четвертого «гольфа»). Второй — для сохранения прибыльности нишевого проекта при его не вполне ясных рыночных перспективах цена новинки должна быть несколько выше массового продукта, относящегося к тому же классу. Тот же New Beetle в первом году продаж в Европе — стоил в Швейцарии от 25 360 франков, в то время как аналогично укомплектованный и оснащенный тем же двигателем Golf IV — от 24 040 франков.

Тяжелее всего пришлось BMW с запуском MINI. Торговая марка досталась баварцам в портфеле многострадальной компании Rover, которую им так и не удалось вывести в прибыль и оттого пришлось распродать по частям: отделение внедорожников Land Rover — американцам из Ford Motor Company, головной завод в Лонгбридже — инвестфонду Phoenix. В момент этой тотальной распродажи с конвейера еще сходило отметившее 40-летний юбилей творение сэра Алека Иссиониса — Mini Classic, запущенный в производство

в 1959 году. Требовалось кардинально оосременить крошку, однако в загашниках BMW не было ни переднеприводной платформы, ни двигателей, приспособленных под передний привод. Конструкция была разработана с нуля, под выпуск MINI полностью переоборудован завод в Оксфорде, бензиновые двигатели предоставили американцы из Chrysler, дизели — французы из Peugeot, а немецкая дизайнерская команда BMW столь филигранно воспроизвела британский стиль, что из всей троицы этот римейк получился самым убедительным и эффектным. Одновременно было решено, что MINI будет играть в премиум-лиге, то есть станет одним из самых дорогих представителей автомобильного размерного класса B+. Иначе, впрочем, и быть не могло, учитывая понесенные «Баварскими моторами» расходы на «возрождение легенды».

С момент выхода ретромашин на рынок прошло более 10 лет: и теперь очевидно, что автомобили ретростиля не произвели революции в умах покупателей, но свою нишевую роль они играют успешно. Уже пятый год выпускается MINI второго поколения, выпуск VW New Beetle пару лет назад был приостановлен, но этим летом ожидается появление нового поколения модели, и даже ретрохэтчбек PT Cruiser, ушедший с европейского рынка, продолжает продаваться в США, несмотря на периодически возникающие слухи о пре-



ШЕДЕВР
АЛЕКА ИССИОНИСА
AUSTIN MINI
С ПОПЕРЕЧНЫМ
РАСПОЛОЖЕНИЕМ
ДВИГАТЕЛЯ РОДИЛСЯ
В 1959 ГОДУ

крашении производства. Испытанным путем коллег отправился концерн Fiat, предложивший созданную на базе Panda ретро-модель 500, пропорциями напоминающую оригинальную модель 1957 года работы Данте Джакозы. Сразу после дебюта в Европе за машиной выстроились очереди, а теперь итальянцы, получившие в свое распоряжение обширную североамериканскую дилерскую сеть Chrysler, вынашивают планы начать продажи крохотули в США. Вообще, Америка дает изрядный вклад в сбыт репликаторов (скажем, New Beetle задумывался в основном для американцев и из-за этого собирался на заводе VW в Мексике), чего не скажешь о рос-