



Андрей Семенов

От легенды до жемчужины

В июне в самом центре Москвы, на Новом Арбате, состоялась своеобразная презентация баден-баденского Concours d'Elegance, пожалуй, самого главного и авторитетного в Старом Свете конкурса элегантности ретроавтомобилей. Господин Марк Кулас (один из организаторов баден-баденского конкурса) специально приехал в Москву, чтобы открыть московское Олдтаймер-Ралли Элегантности и быть председателем его жюри. Соревнование состояло из двух красочных программ – конкурс автомобильной элегантности для олдтаймеров 1900–50-х гг. выпуска и спортивное ралли послевоенной автоклассики.

КОНКУРС ЭЛЕГАНТНОСТИ

В открытых салонах роскошных автомобилей в качестве пассажиров присутствовали почетные гости: актрисы Нелли Уварова (главная героиня сериала «Не родись красивой»), Алена Мастеркова, Анна Димова, певица Наталья Штурм и другие. Ведущий конкурса Григорий Погосян, представляя публике автомобили и их владельцев, рассказывал о долгой и богатой истории жизни легенд автопрома. Дефиле машин сопровождалось музыкальными и танцевальными номерами.

Гран-при конкурса — антикварные серебряные кубки — в номинации «Легенда» (автомобили, выпущенные в период 01.01.1900 — 31.12.1919) получил Cadillac-30 1909 г. в., представленный антикваром Сергеем Мысиным, в номинации «Классика» (автомобили, выпущенные в период 01.01.1920 — 31.12.1939) — Cord-812 1937 г. в. супругов-реставраторов Людмилы и Вячеслава Лен, а в номинации

«Ностальгия» (автомобили, выпущенные в период 01.01.1940 — 31.12.1959) — Cadillac Eldorado Biaritz 1959 г. в. известного коллекционера, председателя Комитета классических автомобилей РАФ Евгения Ярославского. Были также определены победители в следующих номинациях: «Шедевр» (Itala, 1912), «Роскошь» (Rolls-Royce Silver Wraith, 1959), «Шарм» (Packard Super 8 Coupe-Roadster, 1934), «Шик» (Ford-T, 1913), «Экстравагантность» (Delahaye 175, 1949), «Стиль» (Mercedes-Benz 290, 1933). Жемчужиной конкурса был единодушно признан единственный отечественный автомобиль, принимавший участие в показе — фаэтон ГАЗ-А, 1935 г. в. Все перечисленные автомобили получили в качестве призов предметы искусства и антиквариата, а также подарки от спонсоров.

CADILLAC-30, 1909 год

Модель Cadillac-30 появилась в 1909 году. Для своего времени она была очень совершенной, но



не без недостатков. Так, для запуска мотора нужно было крутить рукоятку, что было не очень безопасно. Когда один близкий друг Генри Мартина Лиланда («отца» Cadillac) увидел женщину-автомобилистку, у которой заглох мотор, то как истинный джентльмен сразу предложил свою помощь. Мотор завелся, заводная рукоятка завертелась, сломала незадачливому джентльмену челюсть и руку, он попал в больницу, где и умер. Основатель фирмы Cadillac Лиланд был так удручен этим происшествием, что обратился за помощью к изобретателю Чарльзу Кеттерингу, который и придумал привычный сегодня электрический стартер. Электрический стартер с 1912 года стал устанавливаться на автомобили Cadillac, а потом уже и на все остальные машины.

ITALA, 1912 год

31 января 1907 года популярная парижская газета «Матэн» напечатала адресованное автолюбителям обращение: «Найдется ли кто-нибудь смелый, кто способен проехать от Парижа до Пекина этим летом? Это было бы грандиознейшим испытанием, которому когда-либо подвергался автомобиль...» Одним из таких смельчаков оказался итальянский аристократ князь Боргезе, который и выиграл на автомобиле Itala трехнедельный пробег по маршруту Париж — Пекин. О приключениях команды Боргезе писали газеты многих стран. Сам автомобиль многие называли национальной гордостью Италии.

FORD-T ROADSTER, 1913 год

Ford-T, или, как его прозвали, «Жестянка Лиззи», стал первым в мире автомобилем конвейерной сборки, основанным на принципах стандартизации и унификации всех его элементов и деталей конструкции. При помощи Ford-T Генри Форд посадил «на колеса» не только Америку, но и весь мир. Модель T производилась с 1908 по 1927 год и была растажирована в количестве 15 млн экземпляров. Но и среди этих миллионов иногда попадаются очень редкие и оригинальные модели, такие как представленный Ford-T Roadster.

MERCEDES-BENZ 290, 1933 год

Если попытаться назвать несколько самых выдающихся машин за всю историю автомобилестроения, то наверняка больше половины из них будет иметь марку Mercedes-Benz. Этот бренд ковался го-

дами, и его становление — заслуга не только моделей высшего класса, всегда бывших на пике совершенства, но и тех, кто был «рангом пониже», таких как Mercedes-Benz 290.

PACKARD 1104 SUPER EIGHT COUPE-ROADSTER, 1934 год

Ныне не существующая американская марка Packard в 1930-е годы пребывала в самом зените славы. Клиентский список фирмы включал тысячи громких имен, а Packard называли американским



Rolls-Royce. Некоторые представители элиты любили сами сидеть за рулем — для них фирма-производитель выпускала двухместные открытые кузова типа Roadster. В переводе с английского Roadster означает «дорожный», и именно этим словом нарекли тип двухместного автомобиля спортивного характера с открытым кузовом и легким складным верхом.

ГАЗ-А, 1935 год

Старина Генри Форд посадил «на колеса» не только всю Америку и Европу, но и СССР. После прекращения производства модели Ford-A, ее стали выпускать в Советском Союзе — так появился первый советский массовый легковой автомобиль ГАЗ-А.



Первые советские «Форды» сошли с конвейера Горьковского автозавода в декабре 1932 года. Конструкция советского ГАЗ-А была полностью идентична американскому Ford-A, шоферы так и прозвали машину — «фордик». Сразу вспоминается фильм «Место встречи изменить нельзя» с репликой Шарапова: «У моего папашки до войны «фордик» был».

фото предоставлены организаторами

CORD 812 ROADSTER, 1937 год

Советские писатели Ильф и Петров посетили Нью-Йоркский автосалон в ноябре 1935 года и остались в восторге от представленного на нем Cord 810, а



вот автомобильные журналисты Америки обзывали Cord 810 то «гробом на колесах», то ласково «холодильником» — все эти прозвища возникли из-за непривычной формы капота. Такой неординарный автомобиль в основном приобретали неординарные личности — представители артистической богемы, золотая молодежь, знаменитости-однодневки, разные творческие личности и откровенные чудаки, любящие эпатировать публику. Консервативная Европа его не приняла, считая слишком вычурным и неоправданно дорогим.

DELAHAYE 175, 1949 год

Эта французская марка не существует уже полвека, но ее имя коллекционеры и сейчас произносят с придыханием — мало кто из ее современников мог



сравниться с Delahaye в шарме, изысканности и совершенстве. И во многом такой славе легендарная автомобильная марка обязана различным кузовным ателье, делавшим эксклюзивные кузова на шасси ее моделей. Имена этих кузовных ателье — Henry Chapron, Saoutchik, Figoni et Falaschi — в автомобильном мире Франции значили то же самое, что Chanel или Pierre Balmain в мире высокой моды.

CADILLAC ELDORADO BIARITZ, 1959 год

Америка без этого автомобиля — не Америка. Даже трудно сказать, что популярнее — сам автомобиль

или его плавники, которые уже живут отдельной жизнью на почтовых марках, открытках, обложках грампластинок и журналов. Самый дорогой Cadillac под названием Eldorado — кабриолет Biarritz — стоил \$7401. «Розовый кадиллак» навсегда связан с именем Элвиса Пресли, и теперь он — один из символов эпохи секса, наркотиков и рок-н-ролла.

ROLLS-ROYCE SILVER WRAITH, 1959 год

Сегодня слово «silver» в обозначении моделей Rolls Royce стало обычным, но впервые оно появилось на модели Wraith — полностью название переводится как «серебряный призрак». Настоящий, чистокров-



ный Rolls-Royce — аристократичный, солидный, совершенно бесшумный, комфортабельный и мастерски сработанный. Репутация марки во все времена оставалась настолько безупречной, что сравнения с ним, как с эталоном, не избежал ни один автомобиль роскошного класса.

ОЛДАЙМЕР-РАЛЛИ

Ровно в полдень на Новом Арбате с минимальным временным разрывом стартовали 30 экипажей (еще четыре участвовали вне зачета). Им предстояло пройти непростую, изобильную виражами и спецучастками спортивную дистанцию на подмосковном автомобильном полигоне. Итоги заездов определялись по показателям комплекса хронометражного оборудования Digitech Timing, того самого, который используется на всех крупнейших гонках классических автомобилей в мире. Для того чтобы победить в этих соревнованиях, где учитываются десятые и даже сотые доли секунды, нужно иметь крепкие нервы, безупречно чувствовать автомобиль и, безусловно, немного удачи.

Строгие судьбы долго совещались, словно взвешивали на «аптекарских весах» каждый этап гонки, и, наконец, вынесли свой вердикт. Победителем признан экипаж в составе старшейшины ралли 75-летнего Юрия Лесовского и его молодого напарника Кирилла Кириллова, выступавших на 40-летнем «Москвиче-412». На втором месте — Олег Борисов и Андрей Мятнев на «Porsche-356» и на третьем — Павел Паньковский и Ольга Сафенина на «Ланции Фламиния». Чемпиону и призерам были вручены антикварные автомобильные фонари начала XX века. Все участники конкурса получили шильдики — памятные знаки на радиаторы. ●