



Мне кажется, русский человек никогда не выбирает исходя из имеющихся денег. Если ему втемяшилось купить себе «Мерседес», он обязательно его купит

Существует два пути при выборе автомобиля – российский и западный. Западный путь выбора машины для себя складывается из многолетнего, даже многопоколенческого, опыта существования в среде автомобилей и точного понимания того, сколько денег ты лично можешь в данный момент на это потратить. Исходя из подсчета финансов, выбирается автомобиль.

В России существует другой путь выбора. На практике он реализуется примерно так.

Когда мы еще жили всей семьей в городе, в нашем доме в соседнем подъезде жил молодой человек двадцати трех лет. Он учился в институте. У него была теща, жена и годовалый ребенок. И все они дружно обитали в однокомнатной квартире. Год был примерно девяносто третий или девяносто четвертый, мутное время. И в это мутное время ему вдруг каким-то образом достались сто пятьдесят тысяч долларов одним чемоданом. Откуда? Ну, я не знаю – провернул он какую-то адскую операцию. Никто его не пристрелил, а наоборот – жив-здоров и с этими вот деньгами. Сто пятьдесят тысяч! Тогда это были совершенно сумасшедшие деньги. Средняя трехкомнатная квартира стоила тысяч тридцать.

Что сделал наш молодой человек? Он не купил квартиру, хотя мог бы купить их пять. Не отсел на фиг тещу, даже не сделал ремонт. Нет. Он пошел и на все деньги приобрел только-только тогда появившийся сто сороковой кузов шестисотого «Мерседеса-Карат». И через два месяца на зимней дороге завязал его в узел вокруг

столба. Потом ему удалось как-то продать его на запчасти, тысяч за двадцать пять. А через два года к нему пришла налоговая полиция. Насколько я знаю, он от нее как-то отмотался, все уладилось и он до сих пор живет все в той же однокомнатной квартире с тещей, женой и подростком ребенком. Вот такая история со счастливым концом.

Это – выбор по-нашему. И по сегодняшний день огромное количество людей в нашей стране выбирают машины именно таким образом. Поскольку возможности сегодня практически не ограничены и ты теоретически можешь купить буквально все из того, что только существует в автопарке планеты, то люди, попадая в магазин, напрочь теряют крышу.

Упрется и купит, даже если денег у него нет. Он займет, перезаймет, купит подержанный... Никакой практичности в подходе к покупке машин не наблюдается. То есть, может быть, оно потихоньку растет, это новое поколение практичных людей, но все равно – на общем фоне оно пока ничтожно мало. Русская гениальная инженерия продолжает работать. Соответственно, подход к выбору машины осуществляется исходя не из объективной необходимости, а из сугубо внутренних потребностей и соображений.

Что же касается этих самых внутренних соображений, то здесь, как мне кажется, можно различить выбор мужской и женский, осмысленный и пижонский, деловой и «чтобы покрасоваться». Все эти категории не являются абсолютными и могут, конечно, как-то переплетаться между собой, образуя при этом самые интересные сочетания, но базовые элементы остаются все те же.

Поговорим сначала о подходе женском. Пропустим, так сказать, дам вперед.

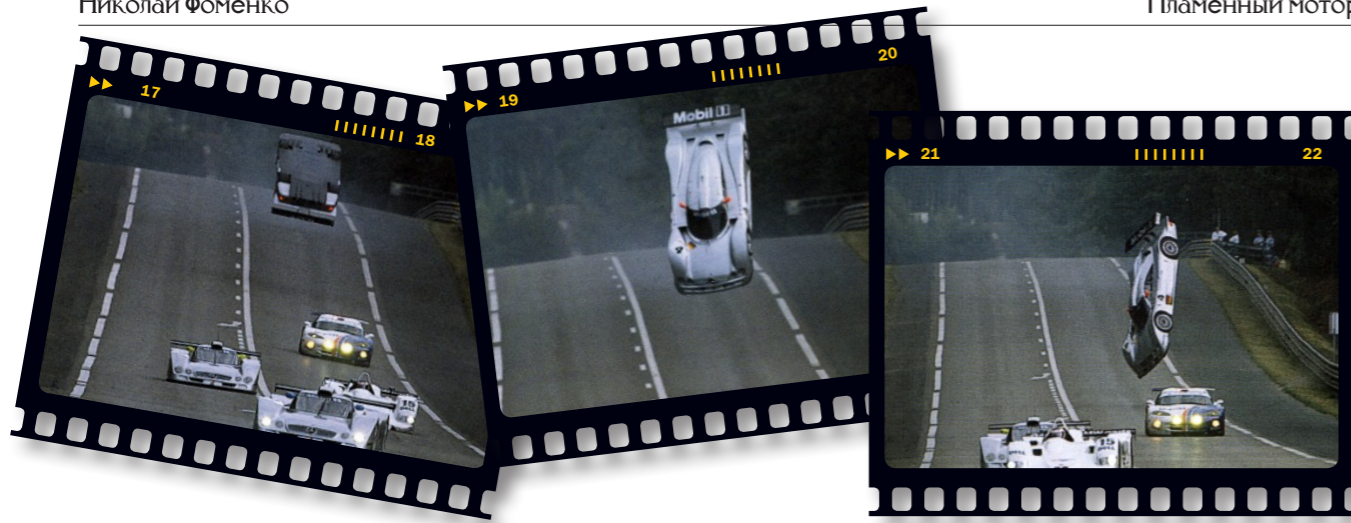
Сегодня девушки наконец получили возможность выбирать машину самостоятельно. Раньше они просто получали то, что есть. Сегодня они получают то, что хотят. Либо это папа, который говорит: «Вот тебе пятнадцать тысяч, выбирай себе машину». Либо это муж, который говорит то же самое, либо это любовник, который говорит: «Милая, купи себе что-нибудь».

Есть еще вариант, при котором девушка зарабатывает себе на машину самостоятельно. Но это совершенно отдельная песня, потому что девушка, способная заработать себе на машину, к выбору ее подойдет абсолютно ответственно, лучше многих мужчин, и что-то советовать ей в данном случае почти бесполезно.

Важно одно: девушка при любых обстоятельствах и раскладах купит машину, которая будет доставлять ей радость. Вдаваться же в это более подробно, пытаться анализировать, кажется мне достаточно нелепым. Я знаю массу девушек, которые говорят: «Я очень хотела бы иметь такую ма-аленькую машинку, специально для девушки», – при этом под этим «маленьким» имеется в виду, скажем, «Пежо-206», 207, 307 и прочие такого формата. А есть девушки, которые говорят: «Я хотела бы

**Женщина
за рулём,
как фашист
в танке**





ее владельца, – но в действительности эта машина все же не отдает то, что в нее вложено. В ней будут стоять те самые специальные ограничители. И кроме этого, есть масса других тонкостей. Не специально проработанный кузов, а серийная разработка с увеличенной колесной базой, и все в таком духе, с расчетом на то, чтобы остаться в серийном производстве и не затрачиваться на штучные работы. За счет этого приходится прикрывать глаза на то, что машина в принципе может взлететь в космос. Ее мотор в том виде, в каком она выпускается, не раскручивается на всю свою мощь и не отдает все шестьсот пятьдесят лошадиных сил, на нем обозначенных. Там вставлен ограничитель, и если его снять, машина улетит-таки в космос, а все друзья получат приглашение на похороны.

Для того чтобы спойлеры играли какую-то роль в динамике автомобиля, они должны быть специально аэродинамически рассчитаны не только под модель, но даже под эту конкретную машину.

С русским же тюнингом происходят порой очень забавные вещи. Машина «Жигули», опутанная спойлерами, может, безусловно, выглядеть намного краше серийного варианта, но смысла в этом все равно никакого нет.

На расчеты того, чтобы в гоночном спорте эти спойлеры работали как положено, тратится большое количество времени, иногда по нескольку лет. И они там действительно работают – настолько круто, что, например, отрыв заднего спойлера может привести к тому, что машина мгновенно улетит в космос. То есть это все на самом деле. Но исключительно потому, что очень точно математически рассчитано, и при скоростях, которых достигает автомобиль, ему просто необходим аэродинамический отвес.

А в случае с нашими «Жигулями», когда машина с трудом разгоняется до ста пятидесяти километров, потому что она на такой скорости может запросто посередине треснуть, спойлеру делать нечего. Нет для него в этом случае ни работы, ни осмыс-



ленного местоприложения. Но тем не менее наши люди с упрямством крокодила навязывают на свои машины эту историю. И точно так же удлинняют выхлопные трубы, увеличивают тормозные диски, растачивают двигатель, вводят в него системы различного впрыска. Увеличивают мощность и момент двигателя, убивая тем самым мотор на корню. Потому что любой мотор, российский или западный, рассчитан на определенное количество тысяч километров и, соответственно, часов работы в определенном режиме. Кстати говоря, тот мотор, который Фрайзингер поставил в «Порш-Бокстер», мог проехать при своих мощностях всего пятьсот километров. Плюс к тому, за таким мотором нужен очень грамотный специфический уход, потому что игрушка-то на самом деле серьезная.



ПОДОБНАЯ МАШИНА – СУРРОГАТ. По своей конструкции она не готова справляться с тем, что в нее вложено. Это и есть тюнинг. Такой изящный способ сказать человеку за его немалые деньги: вы – почти гонщик! Да еще у вас столько денег! Вы – крутой плейбой и можете себе позволить все. Очень многим этого совершенно достаточно для полного счастья.

Одним словом, я могу сказать, что тюнинг западных автомобилей – это тот же обман публики, просто сделанный на более профессиональном уровне. Ты садишься в оттюнингованную машину, тебе говорят: «Старик, мы тебе сделали такие крутые тормоза! Попробуй». А на самом деле просто выкрасили тормозные колодки в красный цвет. Лучше останавливаться машина от этого не стала. И вообще, если говорить о профессиональных тормозах, то настоящие гоночные тормоза начинают работать только при достижении определенных температур. И мотор обычной машины просто никогда в жизни не разогреет их до этой нужной температуры, потому что у него нет такого хода и таких мощностей. Так что вся эта история – в пользу бедных. (Хотя при этом весьма небедных.) И вот едешь ты себе и думаешь, как все круто и ты можешь остановиться в любой момент. А это совсем не так! Люди с тюнингованными тормозами точно так же оказываются в заду впередстоящего на светофоре, как и все остальные, – никакой разницы нет. Потому что торможение, так же, как и разгон, – это целый комплекс сложных процессов.

В 1999 году после этого полета на родстере CLR гонщик Марк Уэббер стал звездой журналов. К счастью, не по-смертно.