



Мэтт Мастер

**АВТОМОБИЛИ
ТОРГЕАР. ЛУЧШИЕ АВТОМОБИЛИ
ВСЕХ ВРЕМЕН**

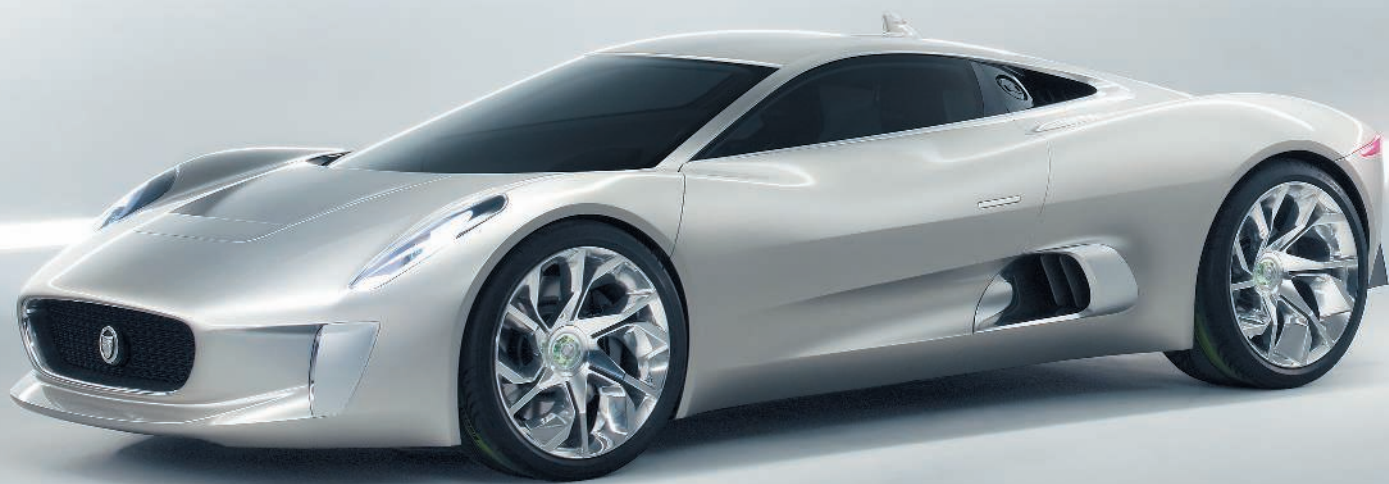


Издательство АСТ
Москва



ОГЛАВЛЕНИЕ

- 5 **Введение**
- 6 **1900–1949** *Начало*
- 32 **1950-е** *Мода времен холодной войны*
- 70 **1960-е** *Завел, настроил и выжал сцепление*
- 122 **1970-е** *На следующее утро*
- 162 **1980-е** *Лайкра и турбокомпрессоры*
- 190 **1990-е** *Крутая Британия*
- 218 **2000-е** *Телепередача «Top Gear» в противовес терроризму*
- 286 **2010-е** *Настоящее время*
- 308 **Алфавитный указатель**



ВВЕДЕНИЕ



Сложно точно установить, когда такое понятие, как «крутой», было впервые употреблено по отношению к личному транспорту. Лошадей и верблюдов в расчет не принимаем, даже самых быстрых из них. Взгляд, брошенный в анналы истории, наводит на мысль, что уже в давние времена по Древнему Риму ездили очень изящные колесницы. Они были быстрыми, ярко разукрашенными, запряженными породистыми лошадьми. Однако понятие «крутой» весьма субъективно и относительно. Человек времен неолита, возможно, испытывал особые чувства, натирая жиром мамонта первую ось, сделанную в каменном веке, как, собственно, и житель пригорода в послевоенную эпоху, находящий умиротворение в полировке задней части кузова своего Austin A40.

Причина, по которой те или иные автомобили были включены в эту прославленную пятисотку, зависит от разных факторов, причем некоторые из них не поддаются четкому определению. Мы начнем с самого начала, с поправкой на год-другой, и изучим весь путь развития непредсказуемой и беспримечной эволюции автомобилей. Во многих участниках вы признаете прославленных кумиров нашей автомобильной эпохи, а каких-то из них, возможно, предпочтете отправить на свалку истории. Но, так или иначе, они все здесь, потому что каждый из них по-своему особенный. Не только из-за деталей, благодаря которым он движется, но главным образом из-за того, что превращает сам процесс посадки за руль, запуск двигателя в волнующий ритуал, который дорогого стоит. Именно в таком случае все это становится захватывающей историей автомобилей, лишенной скучных подробностей – в составленную *Top Gear* хронологию крутых...

1900– 1949 НАЧАЛО

П

о мере того, как мы будем изучать XX век, обратите внимание на то, что весь послевоенный период укладывается в одно десятилетие, в то время как первая половина века бесцеремонно растянута. Виной тому сравнительно медленный технический прогресс в автомобилестроении. Не так уж и много автомобилей в первой половине XX века могли чем-то удивить, а те из них, кому это удалось, выглядели немного однообразно. И, в довершение всех бед, если их фотографии и сохранились, то они выглядят так, как будто были сняты ночью с помощью камеры-обскуры.

Тем не менее, начало прошлого века стало важным периодом в развитии автомобилей, когда было создано несколько ошеломительных моделей, которые до сих пор могут составить конкуренцию самым современным суперкарам, сделанным с помощью наукоемких технологий.

Мы все очень признательны первооткрывателям, предпринимателям, сумасшедшим изобретателям и безрассудным водителям, кто включил первую передачу эволюции автомобиля и изо всех сил нажал на педаль газа. От лошади к мощности, измеряемой в лошадиных силах — таким был прыжок в неизвестность, который должен был изменить общество, как ничто иное, происшедшее прежде...





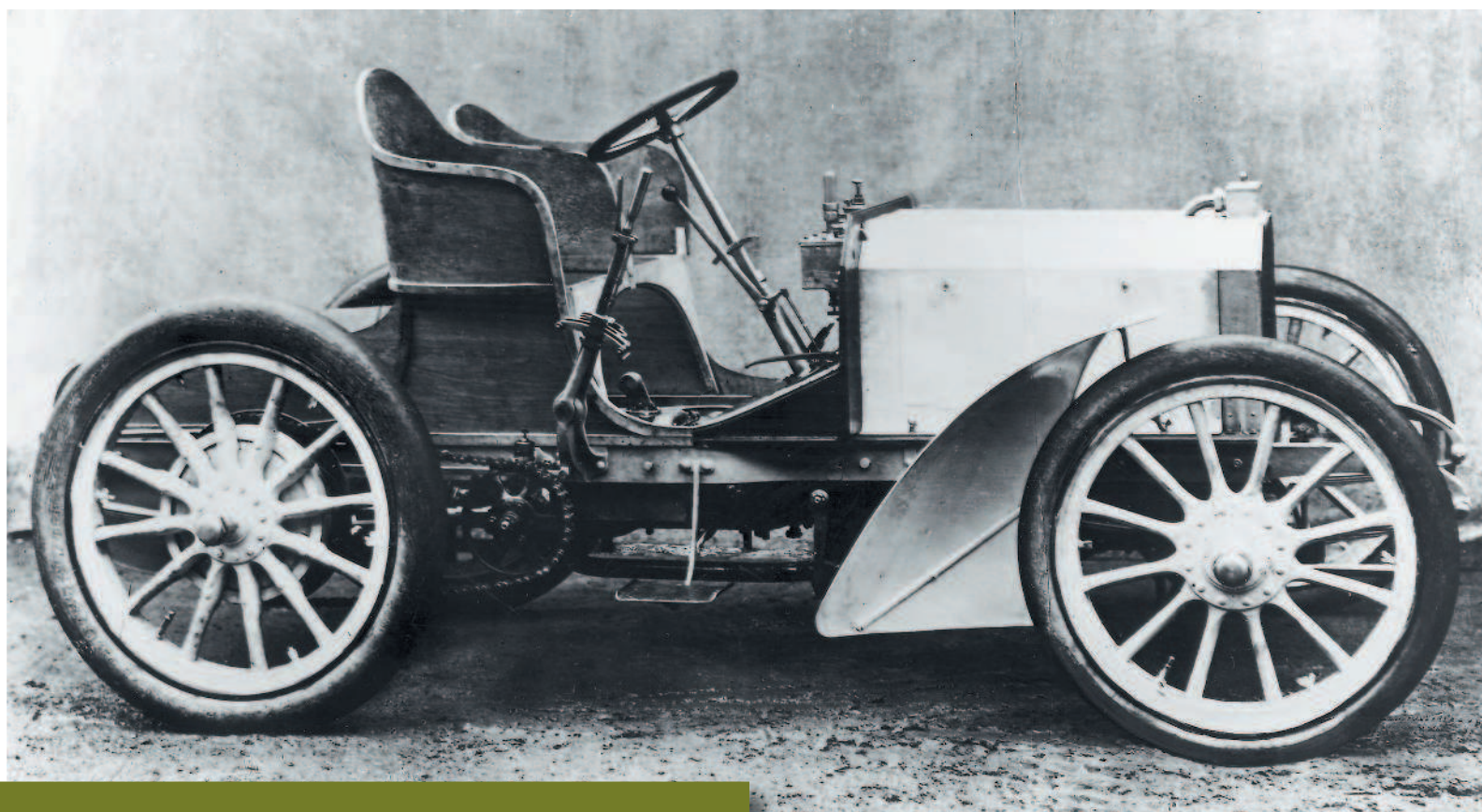
1901 Mercedes 35hp ▼

Хотя Mercedes 35hp бесспорно является первым автомобилем, к нему часто относятся, как к крестному отцу современного автомобилестроения. Все предшествовавшее раньше выглядело, как повозка с двигателем и рычагом, расположенными там, где должна была стоять лошадь. Эти средства передвижения были сконструированы не для прохождения виражей на скорости, которую был способен развить двигатель внутреннего сгорания, а лишь для неспешного перемещения в пространстве. Как правило, их постоянно находили перевернутыми вверх дном, с телами пассажиров, разбросанными по кювету.

Итак, главный инженер компании Daimler, не кто иной, как Вильгельм Майбах, сделал на чертежной доске набросок рессорной двуколки, запряг в нее пони, и практически изобрел автомобиль.

Он был длиннее, шире и ниже всех, кто ему встречался на дороге, и отличался произведенным по заказу шасси и легким стальным кузовом. Также у него был большой и по тем меркам изрядно форсированный двигатель, привинченный болтами непосредственно к раме. Благодаря этому центр тяжести смещался вниз и улучшалась устойчивость на дороге.

Mercedes 35hp был создан для гонок. Сделанный по заказу состоятельного австрийца, который назвал автомобиль в честь своей дочери Мерседес, он быстро стал господствующей силой на соревнованиях, еще до того, как был переделан в семейный легковой автомобиль посредством банальной установки еще пары сидений. Успех 35hp привел к тому, что уже на следующий год имя Мерседес было официально заимствовано компанией Daimler и стало нарицательным. Именно так создавалась история.



28 июня 1914

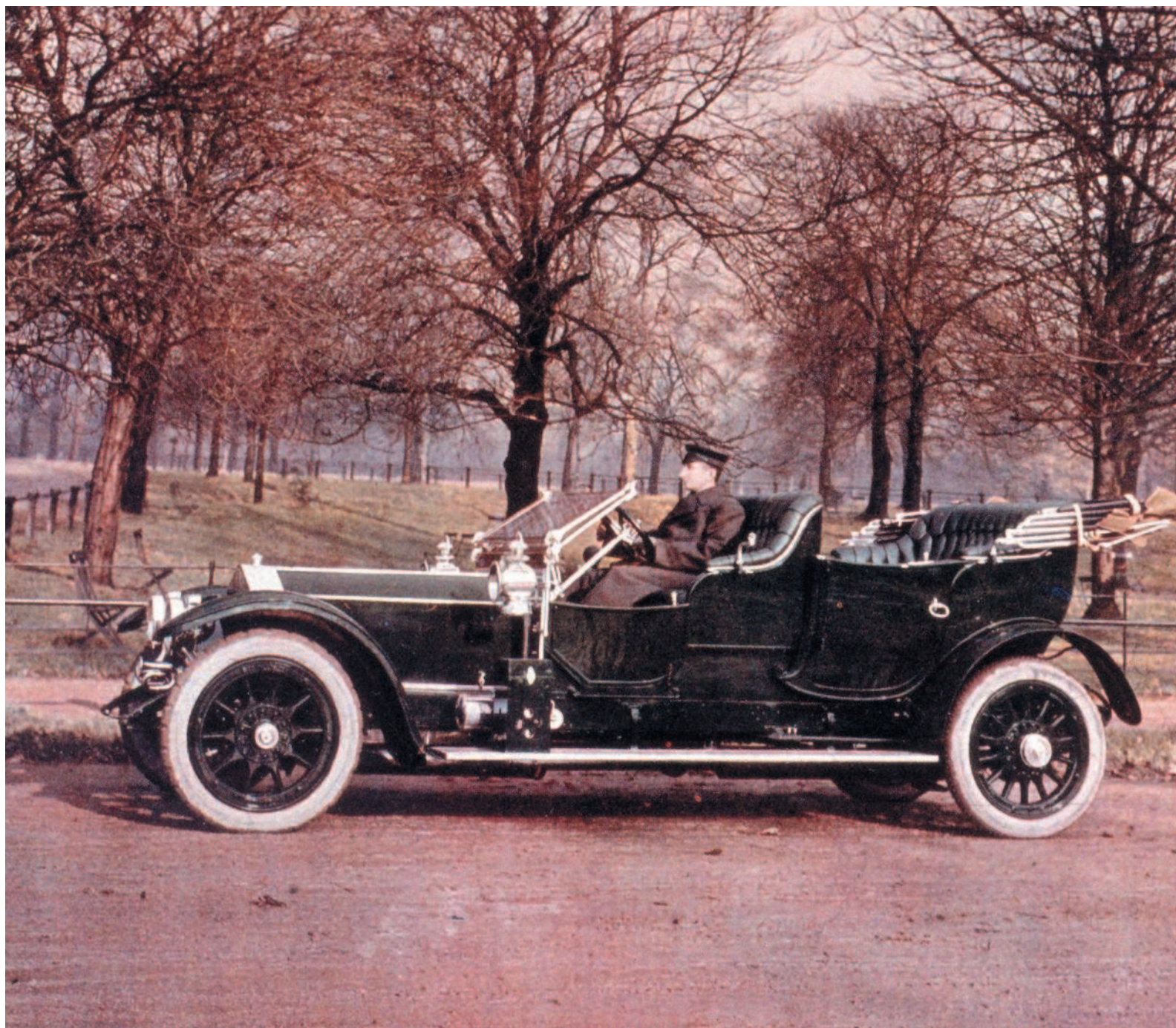
Уникальный лимузин Double Phaeton 1910 года выпуска. Построенный австрийцами Gräf & Stift, он остался практически невредимым, когда эрцгерцог Франц Фердинанд и его жена София были застрелены на заднем сиденье во время своего визита в Сараево.

1906 Rolls-Royce Silver Ghost ▼

В начале XX века надежность еще не была тем, что водитель мог считать само собой разумеющимся. На практике все было как раз наоборот. Автомобили постоянно ломались, и ничего не оставалось делать, как засучив рукава, устранять неисправность на обочине, либо читать газету в то время, пока этим занимался шофер. Однако в 1906 году Rolls-Royce торжественно представил на суд общественности автомобиль с двигателем мощностью 40/50 лошадиных сил, который быстро окрестили «Серебряным призрак», так как демонстрационная модель была покрашена серебрянкой и декорирована серебря-

ной пластиной. Silver Ghost доказал, что автомобиль может быть как надежным, так, впрочем, и быстрым, тихим и красивым. Ему можно было доверить отвезти себя куда угодно, причем сделать это очень достойно и с королевским комфортом. Неудивительно, что Silver Ghost поставлялся во дворы царствующих особ и был провозглашен прессой того времени «лучшим автомобилем в мире».

Оставаясь в производстве около 20 лет, именно Silver Ghost выковал репутацию Роллс-Ройса и поднял планку на недостижимую для всех других производителей высоту.





1908 **Ford Model T** ▲

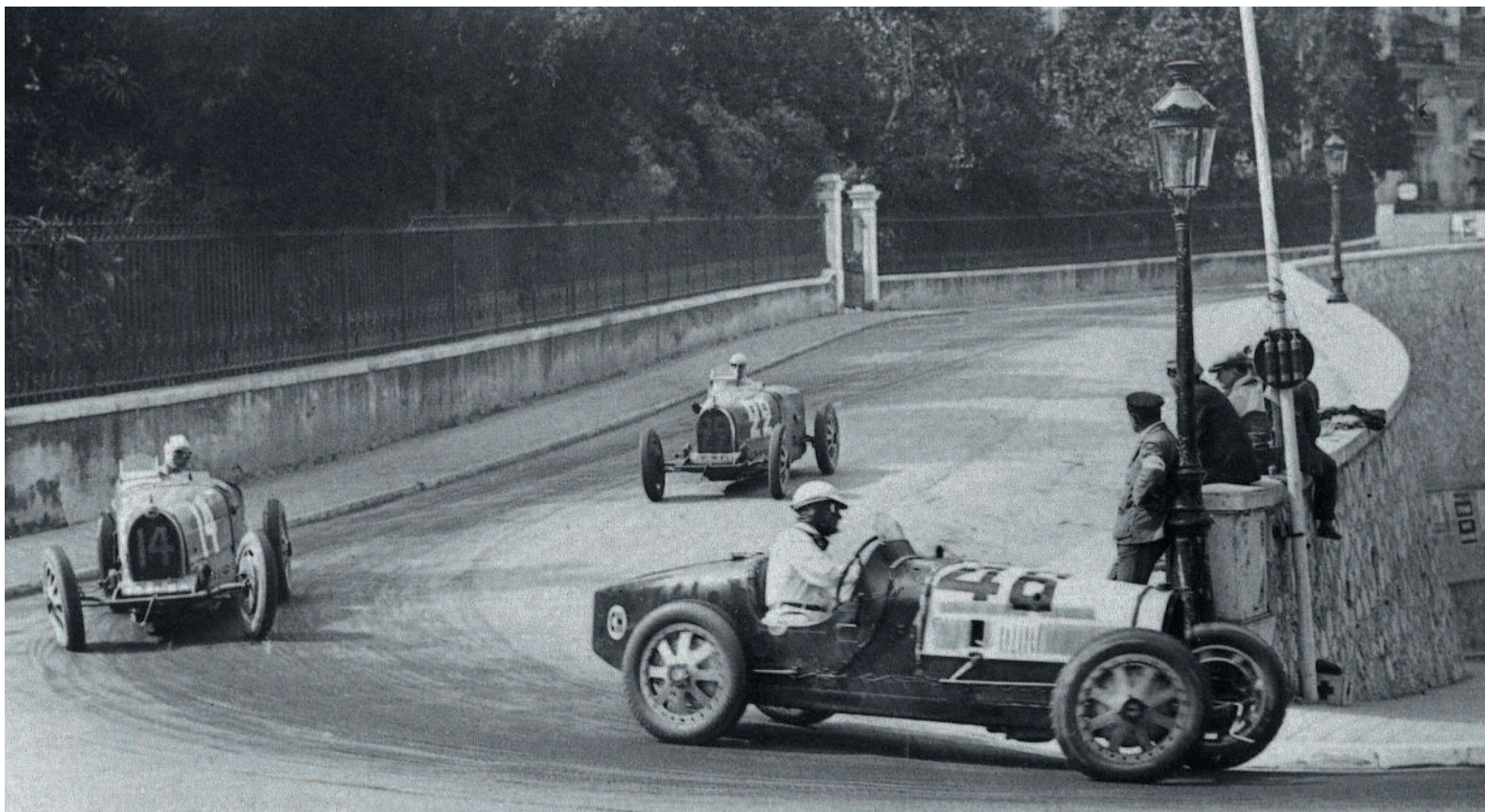
Общепризнано, что все автомобилестроение началось именно с этой машины. Автомобили были доступны лишь горстке избранных в течение всего первого десятилетия XX века. Но в 1908 г. было освоено их массовое производство. Model T задумывалась Генри Фордом как машина для всех и для каждого. Простая, многофункциональная и легкая в эксплуатации. Он стал первым автомобилем, сошедшим со сборочного конвейера, что делало его рентабельным для производителя и одновременно весь-

ма доступным по цене. Уже через 10 лет половину всего автопарка США составляли Ford Model T, а на момент прекращения производства в 1927 г. во всем мире их было выпущено 15 миллионов экземпляров. Что касается внешнего вида или технических характеристик, то ничем особенным Ford удивить не мог, но именно на нем большинство людей отправлялись на вечеринки. И за это мы ему бесконечно признательны.

1924 Bugatti Type 35 ▼

По полному праву первым Bugatti в нашей подборке будет отъявленный гонщик. Type 35 доминировал на этапах «Гран-при» в середине 20-х годов, в первую очередь благодаря своему 2,0-литровому, рядному, 8-цилиндровому двигателю. Да и вес в смехотворные 750 кг был отличным подспорьем на трассе. По приблизительной оценке, с 1924 по 1931 год, когда выпуск Type 35 был прекращен, на его счет можно отнести победы на более чем тысяче соревнований, к которым его приводили руки заводских пилотов и нанятых на стороне гонщиков. Это превратило Type 35 в самый

успешный гоночный автомобиль из всех, когда-либо созданных Этторе Бугатти. Всего их было выпущено чуть больше 200, причем как с компрессорными моторами, так и атмосферными, в зависимости от классов гонок в которых они участвовали. А образцы сохранившихся до наших дней продаются на аукционах по таким ценам, что слезы наворачиваются на глазах. Именно так все и началось для Bugatti, а логотип на декоративной решетке радиатора стал отличительной чертой автомобилей самой высшей пробы из всех.



◀ 1925 Rolls-Royce Phantom

Примерно в то же самое время, когда Этторе Бугатти конструировал легковесный спортивный Type 35, Rolls-Royce был занят разработкой огромного и абсурдно мощного Phantom. Он был роскошным и предназначался исключительно для чрезвычайно состоятельных людей. Каждый из выпущенных автомобилей должен был стать уникальным, поэтому, чтобы не мучиться с назойливой прихотью разборчивой аристократической клиентуры, англичане решили ограничиться созданием шасси и мощного 8-литрового двигателя, а покупателям оставалось право выбора фирмы-производителя кузова, который бы идеально соответствовал их запросам.

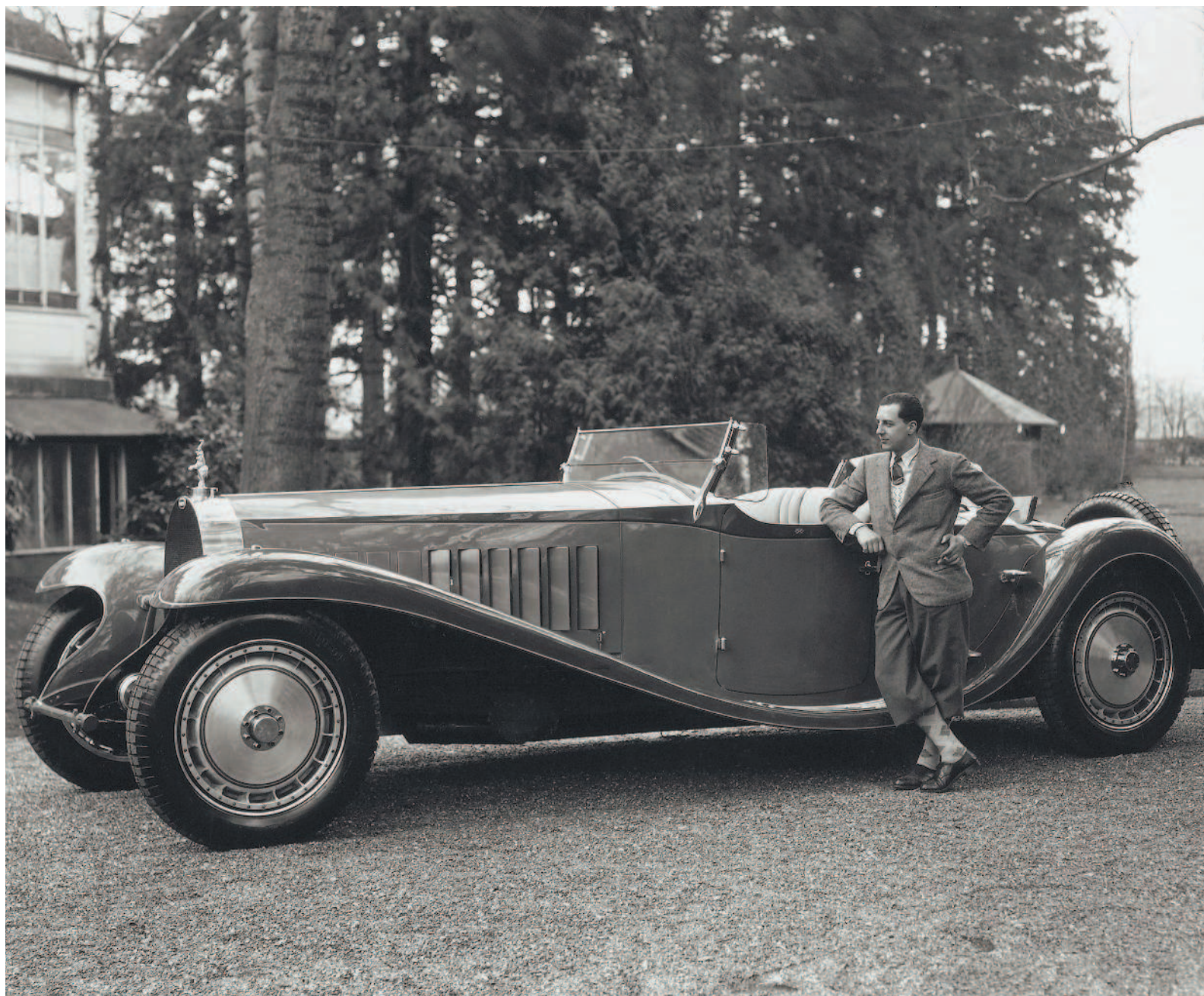
Одним из предметов особой гордости Phantom была способность разогнаться с места до максимальной скорости на одной передаче, делая остальные совершенно ненужными, а жизнь шофера — значительно легче.

1927 Bugatti Type 41 Royale ▼

Говорят, что задетый за живое растущей популярностью представительских моделей Rolls-Royce, Этторе Бугатти решил создать еще более шикарную машину. Распилив 16-цилиндровый авиационный двигатель пополам, он получил рядную «восьмерку» невероятного объема 12,7 литра. Этого было вполне достаточно для создания чего-то принципиально более мощного. Даже не принимая в расчет весь размах фантазии создателя, ставка на одну только невообразимую роскошь была,

конечно, беспроигрышной. Однако Этторе не учел Великую депрессию. Мировой экономический спад оказался настолько глубоким, что даже постоянные заказчики из его обширного листа монаршей клиентуры отказывались от своих когда-то страстно ожидаемых заказов, когда последние уже прибывали в пункты доставки.

В итоге только шесть автомобилей Type 41S было создано и три из них проданы.



1928 Bentley 4.5-litre Supercharged ▶

Вопреки воле владельца Уолтера Оуэна Бентли и профинансированной в стиле Дживза и Вустера distinguished Дороти Пэйджет, человек по имени Генри Биркин приступил к созданию серии 4,5-литровых компрессорных двигателей для участия Bentley в гонках. Часто приводится в качестве примера известное селение Этторе Бугатти о «самой быстрой машине в мире», и они были потрясающе быстрыми и мощными, особенно при их размерах и по меркам того времени. Но одним брюзжанием все просто так не закончилось. Несмотря на то, что Bentley 4.5 Supercharged многих оставлял за своей спиной на соревнованиях, он так ни разу и не победил в самой сложной гонке того времени — 24 часах Ле-Мана, а вскоре был превзойден более выносливым и мощным Bentley Speed Six.



1928 Invicta 4.5 Low Chassis S-Type ▶

Будучи более редким раритетом по сравнению с Bentley или Bugatti предвоенной эпохи, Invicta считается многими экспертами их достойным соперником, благодаря очевидной элегантности и техническим инновациям.

Invicta была изысканно стильной и практичной четырехместной машиной, чей 4,5-литровый двигатель Meadows скрывал в себе огромные резервы крутящего момента.

S-Туре был способен разогнаться до скорости 160 км/ч, что было значительным достижением для дорожного автомобиля в 1928 г., и он добился неизбежного в таком случае успеха на соревнованиях в Бруклендсе, и даже на сложнейшем ралли Монте-Карло.



1928 Mercedes-Benz SSK ▶

Несмотря на свой внешний вид, наводящий на мысли о шелковых платьях и меховых шубах, SSK был и остается до сих пор лучшим спортивным автомобилем всех времен. Максимальная скорость в 190 км/ч сделала мерседесовский двухместный родстер с 7,1-литровым компрессорным двигателем самой быстрой машиной на свете. Укороченная колесная база и легковесные материалы сделали ее самой проворной, благодаря чему на ее счет были записаны бесчисленные победы на международных гонках Гран-при, а в 1931 г. — на Милле Милья (1000-мильная гонка по дорогам Северной Италии). Сконструированная самим Фердинандом Порше, незадолго до того, как он основал свою небольшую фирму, она превратилась в один из общечеловеческих триумфов формы и содержания.





1929 Bentley Speed Six

Одним из бессмертных образов довоенного британского автомобильного спорта стали Bentley Boys — команда одаренных молодых ребят, в мотоциклетных очках и кожаных шлемах, вцепившиеся в огромный руль, как в свою жизнь, за рулем зеленого гоночного Bentley. Конечно, в данном случае речь может идти только о Speed Six, гоночной версии 6.5-литрового Bentley, появившегося двумя годами ранее.

Он дважды победил на Ле-Мане, причем победы следовали одна за другой в 1929 и 1930 годах, заодно забрав с собой большинство кубков за победы в престижных соревнованиях Франции и Италии к себе на родину в Англию.

Вулф Барнато, кроме пары побед в Ле-Мане, записал на свой счет одну из величайших историй автомобильного спорта той эпохи. Как-то на вечеринке в Каннах он заявил, что его Speed

Six настолько быстрее поезда «Голубой экспресс», курсирующего между Каннами и Кале, что если они одновременно стартуют с Лазурного Берега, он будет сидеть за столом своего лондонского клуба раньше, чем «Голубой экспресс» прибудет во французский порт Кале.

Пари было заключено на большую сумму денег, и Барнато отправился в путь с водителем-сменщиком на следующий же вечер, одновременно с отправлением поезда. В плохую погоду, на дистанции в 1400 км, по бездорожью, пара водителей неслась сломя голову, примчавшись в свой клуб в Лондоне на улице Святого Джеймса на четыре минуты раньше, чем поезд пришел в Кале.

Это была самая удачная гоночная машина за всю историю Bentley, и для многих она и сейчас остается романтическим воплощением могущества британского автопрома.

