**Была ли в автомобилестроении классическая эпоха?**

Денис Леонтьев

На рубеже XIX и XX веков оформлялся классический облик автомобиля. Он подразумевал расположенный спереди мощный мотор, достаточно большую колесную базу, наклонную рулевую колонку, минимум рычагов управления. Основоположником классики стал Мерседес. В противовес дешевым машинам, он стоил дорого, изготавливался по заказу в соответствии с требованиями клиента. В архивах Даймлер-Классик-Центра сохранился личный заказ Эмиля Эллинека, отца той самой Мерседес, имя которой стало самой известной в мире автомобильной маркой. Заказ представляет собой несколько листов, на которых каллиграфическим почерком объясняется, как должен выглядеть желаемый автомобиль, вплоть до самых мелких деталей. Ту же практику ввели Роллс-Ройс, Дэймлер, Рено, Делонэ-Бельвилль, Минерва, Итала, Паккард, Пирс-Эрроу и другие.

Автомобили этого, раннего периода имели не слишком надежную конструкцию, были подвержены быстрому износу, очень сложны и капризны в эксплуатации. Много хлопот доставляли такие детали, как деревянные колеса и приводные цепи, требовавшие частой смазки вручную. Сохранившиеся экземпляры этих автомобилей стоит рассматривать в основном как музейные экспонаты, пригодные только для коротких демонстрационных поездок. Правда, некоторые отваживаются на дальние пробеги, как, например, рейд «Италы» 1907 года выпуска из Пекина в Париж в 1989 году. Регулярно проводятся ралли Лондон - Брайтон, французское ралли «Teuf-Teuf», Чикагский Вызов для автомобилей-«антиков» и «ветеранов», соответственно выпущенных до 1905 года и в 1905-1918 годах. Но это очень дорогое удовольствие, попахивающее авантюрой, приводящее, правда, в восторг праздную публику.

Автомобиль классического периода уже имел полноценный кузов, позволяющий совершать поездки в любую погоду, отработанную конструкцию, избавляющую от постоянного страха перед поломками, управление им уже не требовало особой квалификации. Оборудование, повышающее комфорт, как правило, было примерно одинаковым на машинах всех марок. Но существовали модели, которые отличались особо мощными моторами, дорогостоящими техническими решениями. Выпускались они в малых объемах, огромное внимание уделялось качеству изготовления. Как правило, они оснащались кузовами ручного изготовления, над которыми трудились искуснейшие мастера, такие, как Жак Савчик, Джованни Батиста «Пинин» Фарина, Пьер Лябурдэ, Джузеппе Фигони и Овидио Фаласки, Говард «Датч» Даррин и Гордон Бьериг, настоящие художники, создававшие подлинные шедевры – скульптуры в металле.

Таким образом, классический автомобиль изначально был дорогим, и, как сейчас говорят, эксклюзивным. Эти машины не старались выпускать в больших количествах, поэтому в них велик объем ручного труда. Над ними трудились мастера, влюбленные в свое дело, их работу смело можно считать большим искусством. Такой автомобиль притягивает своей индивидуальностью, излучает (довольно ощутимо) жизненную силу. Чтобы отреставрировать такой автомобиль, нужно овладеть мастерством в полной мере, но полученный результат убедит Вас не только в том, что время и силы потрачены не зря, а и в том, что Вы внесли свой вклад в дело сохранения исторического наследия и по праву принадлежите к тем, кто относится к прошлому с уважением. В таком случае, я готов пожать Вам руку. Ведь Вы определенно не равнодушны к истории и к предметам, несущим в себе ее частицу. Старинная монета для Вас не просто кусочек металла, держа её в руке, вы чувствуете биение Времени где-то вдали, и в вашем воображении воскресают картины прошлого. А если к Вам в руки попадёт пухлая, с пожелтевшими, обтрепанными страницами книга, то вам уже не будут интересны новости с первых страниц таблоидов.

Облик классического автомобиля определяли, несомненно, талантливые люди, не чуждые романтики. Они были подлинными художниками. Классика мирового искусства явно оказывала на них влияние. Да и не могли они быть сугубыми технарями. Этторе Бугатти, например, был очень многогранной натурой. Он создавал свои автомобили без чертежей, руководя рабочими, как дирижер. Пробовал силы в скульптуре. Делал невероятно красивую и сложную мебель. Шил одежду. Изготавливал дорогие аксессуары из кожи и конскую сбрую. Занимался изготовлением вин, разведением охотничьих лошадей и фокстерьеров. Кроме автомобилей строил самолеты, скоростные катера и железнодорожные мотрисы, на которых стояли моторы от знаменитых «королевских Бугатти»...

Уникальные, неповторимые шедевры создавали Уолтер Оуэн Бентли, Марк Биркигт, Габриэль Вуазэн, легендарные авиаторы братья Фарман, Фердинанд Порше, Витторио Яно, братья Буччиали, братья Дьюзенберг. Их творения стали торжеством классики, хоть и не принесли своим создателям материального благосостояния. Впрочем, если талант был бы сыт, он не был бы талантом.

И не правы те, кто говорит, что автомобилестроение не имеет столь давних традиций в силу своей короткой истории. Зато оно шло в своем развитии семимильными шагами и вобрало в себя лучшее из всех ремёсел. И представления о красоте так или иначе отразились в нем. К созданию многих шедевров автоклассики приложили руку и архитекторы, такие как Фрэнк Ллойд Райт, Шарль Эдуар Жаннере (Ле Корбюзье), Вальтер Гропиус, и скульпторы, в том числе Чарльз Сайкс и Фредерик Гордон Кросби. А говоря о стиле Арт-Деко, невозможно не упомянуть тогдашние авто.

В конце концов, нетрудно представить за рулем автомобиля, естественно, классического, римского легионера, средневекового рыцаря, испанского гранда или мушкетера. Не верите? А вот энтузиаст автомобилизации и ценитель классики граф Карло Бискаретти ди Руффиа счел это естественным, что мы и видим на изящно выведенных пером рисунках. Можете убедиться сами, как естественно сочетаются очки-консервы со шлемом ландскнехта.

Но этой эпохе суждено было завершиться. На её заключительном витке мы видим неповторимые, всё ещё устремлённые в будущее Mercedes 300SL – «Крыло чайки» и Jaguar XK120 – последние отблески не желающего угасать «золотого века». На смену художникам, создающим автомобили, пришли вечно конфликтующие между собой конструкторы и стилисты. Яркий пример – вдохновленный образами хищных рыб Уильям Митчелл подчеркнул стремительную форму Корвета продольной перемычкой на заднем стекле, чем вызвал негодование инженера Жоры Дантова – перемычка попросту нарушала обзор. От такого изыска пришлось отказаться.

Вообще дизайнерам пришлось ограничить полет своей фантазии. На смену классической эпохе пришла эпоха индустриальная...