

Российский тюнинг стремится догнать и перегнать лучшие мировые школы доводки автомобилей. И несмотря на то, что находится он пока в зачаточном состоянии, есть и свои достижения. Созданные в России комплекты пластиковых обвесов уже не уступают западным по качеству используемых материалов, как это было еще совсем недавно.

Российский тюнинг стремится догнать и перегнать лучшие мировые школы доводки автомобилей. И несмотря на то, что находится он пока в зачаточном состоянии, есть и свои достижения. Созданные в России комплекты пластиковых обвесов уже не уступают западным по качеству используемых материалов, как это было еще совсем недавно. Больше того, российские комплекты для моделей иностранного производства нередко смотрятся интереснее "заморских". Правда, пока в большинстве случаев полет фантазии дизайнера опережает ход мысли инженера, и отечественные комплекты не всегда продуманы с точки зрения аэродинамики.



Чтобы узнать, как сами тюнингеры оценивают аэродинамические характеристики своей продукции и в каком направлении они планируют развиваться в ближайшем будущем, мы встретились с топ-менеджерами трех российских фирм, производящих комплекты автомобильной обвески, – московской Lit Company, а также петербургских Aileron и A-Design. А затем для сравнения отечественного и западного подходов к внешнему тюнингу задали практически те же вопросы представителям зарубежных тюнинг-ателье.

*Колёса: Каково ваше личное мнение об отечественном и зарубежном рынках внешнего тюнинга?*

Илья Банаян (A-Design): Европейский тюнинг мне не нравится. При всем профессионализме он очень сухой и скучный. С интересом рассматриваю японские и американские образцы. В Европе тоже появляются хорошие разработки, но это лишь исключения из правил. MS Design, Hamann, AC Schnitzer – все это слишком разумно, а русская натура просит, чтоб "от души"! Не случайно отечественный тюнинг развивается семимильными шагами. В Москве начинают строить настоящие концепт-кары из серийных машин. И наш опыт работы со столицей подтверждает мнение о том, что Москва – это омут, в который сколько ни бросишь, утонет все. Поэтому в Москве и работать проще, нежели в Петербурге. Здесь клиент хоть и "капризный", но более интересный. Он не прощает "рвачества", иногда излишне разборчив и всегда очень четко понимает, чего хочет.

Валерий Вязиков (Lit Company): Мы преклоняемся перед итальянскими дизайнерами. Пожалуй, только перед ними. Немецкий дизайн и качество нас не очень вдохновляют. Что касается стиля, мы считаем, что немецкие машины хороши, а вот их тюнинговая "одежда" стилю не соответствует. Немцы чересчур консервативны. Кстати, итальянский стиль можно обнаружить во внешности и немецких, и французских, и даже корейских машин.

Об индустрии пластикового тюнинга нам трудно судить беспристрастно. К примеру, у тольяттинцев немного иная задача. Их цель – произвести и сбыть как можно больше комплектов "пластика". Они никогда не увидятся с клиентом и не будут ему объяснять, почему накладка отвалилась или бампер лопнул. А нам приходится заботиться об имени. И стиль тольяттинский не нравится. Когда на "ВАЗ" устанавливают решетки радиатора, стилизованные под решетки от "БМВ" или "Мерседеса", это неправильно. У автомобиля должен быть собственный стиль, который могут создать немногие.

Петербургский тюнинг нам практически неизвестен. Знаем только, что он бурно развивается и следит за нами, потому что мы долгое время были на виду. Единственное, что создает определенный дискомфорт, это низкая стоимость петербургских комплектов. Мы считаем, что при высоком качестве "пластик" дешево стоит просто не может. У нас ведь очень низкая норма прибыли, мы ориентируемся на оборот. А тот, кто продает комплекты по бросовым ценам, либо не платит налоги, либо экономит на качестве.

Антон Варакута (Aileron): Мы регулярно посещаем многие отечественные и зарубежные выставки, автосалоны. Там все совершенно неоднозначно! Существует ряд серьезных компаний, которые занимаются автомобильным стайлингом во всех его ипостасях. Это монстры. А также есть масса маленьких фирм, которые, скажем так, продавцы. Они имеют небольшое производство в Польше, Югославии или Чехии – одним словом, там, где дешевая рабочая сила. И на нем "лепят" относительно плохого качества "пластик", причем "передирая" стиль у всех, до кого "дотянутся". Потом выбрасывают продукт на немецкий, к примеру, рынок. Так что нельзя сказать, что на Западе все идеально. Технологий в мире не так уж много, и мы всеми этими технологиями владеем.

А с точки зрения стиля я не вижу принципиальных различий между "пластиком", произведенным в разных странах, и существование так называемых "школ" мне кажется надуманным. Здесь все, как в живописи, – каждый художник рисует в определенном стиле, и утверждать, что немцы всегда рисуют так, а русские – вот так, было бы неправильно. В России "достаю" пираты, конкурировать с которыми просто невозможно. Смастерив в своем гараже спойлер из самых дешевых материалов, такой пират сможет назначить за свое "изделие" невероятно низкую цену.



*Колёса: При создании комплектов обвеса учитываете ли вы изменения в аэродинамических показателях автомобиля?*

Илья Банаян: Когда нас спрашивают, "продували" ли мы тот или иной комплект, мы отвечаем: "Нет, не продували". Это не нужно, так как создать аэрокит с учетом всех необходимых правил аэродинамики можно и без аэродинамических испытаний. Другое дело, когда речь идет о выигрыше тысячных долей секунды...

Известно, что и европейские фирмы не задаются целью "продувать" каждое антикрыло или спойлер. А если обратить внимание на западные варианты и вспомнить последние московские выставки тюнинга, вывод напрашивается один: ни о какой аэродинамике там речи вообще не идет. Все поставлено на "пафос"! Проще говоря, внешний вид автомобиля преобразуется огромным антикрылом, а по аэродинамике оно может работать даже с ухудшением ездовых характеристик.

Валерий Вязиков: Почти все наши машины "продуваются" на Дмитровском полигоне — это делают независимые журналисты, мы узнаем обо всем постфактум, поэтому повлиять на экспертизу никак не можем. Сами же мы закладываем аэродинамические показатели, исходя из собственных знаний. Специальных просчетов углов атаки, прижимных сил и отражений не делается. Когда мы получали в Ростесте сертификат на

наши работы, то ознакомились с государственными ГОСТами, существующими на этот счет. Там четко указано, какие радиусы можно закладывать, какие допускаются выступы. Автомобиль – это дело серьезное. Мы разработали технологию, показали ее государственным органам и получили сертификацию. Нормы ГОСТов очень влияют на стилистику, но все они касаются безопасности движения и безопасности самого автомобиля, поэтому мы просто обязаны их придерживаться. Кроме того, мы должны выполнять эти требования, если хотим быть солидной фирмой.

Антон Варакута: Я согласен с тем, что профессиональные пластиковые элементы несколько отличаются от тех, которые мы производим. Хотя, к примеру, журнал "За рулем" проводил независимую экспертизу антикрыльев отечественного выпуска, и наше антикрыло, с точки зрения аэродинамики, автомобилям, так скажем, не вредило.

*Колёса: Как вы планируете развиваться дальше?*

Илья Банаян: Будущее тюнинга в России, однозначно, за регионами. Но надо понимать, какого тюнинга. Эксклюзивные проекты с серьезными капиталовложениями будут по-прежнему осуществляться в больших городах. А регионы начинают проявлять интерес к серийным изделиям тюнинга: порогам, бамперам, антикрыльям. Также радует наметившаяся тенденция к уменьшению интереса к ширпотребу. Во многом благодаря автомобильным изданиям, которые показывают народу, что есть настоящий, качественный тюнинг. Сейчас наша фирма все плотнее работает с регионами. Географически мы охватываем почти всю страну: от Калининграда до Южно-Сахалинска. Поставляем свои комплекты и в ближнее, и в дальнее зарубежье. Но производство тюнинговых комплектов на автомобилях охватывает около семидесяти процентов нашей деятельности. У "Автокомполита" существует много серьезных промышленных заказов: это и рекламная продукция, и детали интерьера метро, и многое другое.

Валерий Вязиков: Мы будем расширять свою деятельность, будем предлагать больше комплектов для импортных автомобилей. Ну и совершенствоваться, разумеется. Первое время дизайн мы разрабатывали сами, теперь иногда привлекаем московских профессионалов. Они прорисовывают нам "канву", которую мы дорабатываем и воплощаем в "пластике". Над этим работают все руководители фирмы. Сегодня у нас уже есть свое имя и в области дизайна. Поэтому даже если к нам приходят с готовым эскизом (как поступил, например, руководитель спортивной команды "Лукойл-Рейсинг" Евгений Малиновский, который принес эскизы красной "Оки"), мы можем внести свои изменения, и к нам прислушаются. Кстати, что положительно, чистого копирования на

отечественном пластиковом рынке нет. Каждая фирма, даже если она заимствует общую стилистику того или иного элемента обвеса, всегда привносит что-то от себя. И эти правила приличия соблюдают практически все, поэтому претензий друг к другу у нас нет. Каждый идет своим путем, а чей путь более правильный, покажет время.

Антон Варакута: Существует масса новых, не охваченных пока, технологий. Например, RIM-технология: впрыск смолы со стекломатериалами в специальную форму. Он значительно дороже, чем контактная формовка, но технологичнее. Скажем, ручную порог формируется в течение 20 минут. Впоследствии может оказаться, что мастер пропустил пузырь, который вспучился при покраске, и в результате – брак, изделие выбрасывается. А с помощью RIM можно делать пластиковые детали потрясающего качества, причем за значительно меньшее время. Кроме технологий производства, есть огромное количество неосвоенных способов создания дизайна. Сейчас в России даже на автозаводах ведь "на коленке" рисуют, а в мире существует специальное высокотехнологичное оборудование для разработки экстерьера автомобилей. Так что пространство для маневра всегда есть.

< 1 2 >