

В автомобильном парке столицы, как в Ноевом ковчеге, – каждой твари по паре. И не по одной. На московских улицах можно встретить все, что угодно, – от Dodge Viper до Jaguar XJ220. Кажется, нет того автомобиля, при виде которого окружающие стали бы сворачивать себе шею. Оказывается, есть. Зовут его Smart, что в вольном переводе с английского означает "умник".

В автомобильном парке столицы, как в Ноевом ковчеге, – каждой твари по паре. И не по одной. На московских улицах можно встретить все, что угодно, – от Dodge Viper до Jaguar XJ220. Кажется, нет того автомобиля, при виде которого окружающие стали бы сворачивать себе шею. Оказывается, есть. Зовут его Smart, что в вольном переводе с английского означает "умник".



Smart – дитя из пробирки, продукт точного математического расчета. Сухие цифры статистики говорят, что при среднем пробеге в 10 тысяч километров за год в 80% случаев в машине находится только водитель. При создании этого сугубо городского автомобиля, этакой авоськи на колесах, решили ориентироваться на вкусы поколения Next. И потому в компанию Micro Compact Car (MCC) по производству подобных машин на паях с Mercedes-Benz вошла швейцарская часовая фирма Swatch, известная своими довольно авангардными часами. Кому, как не им, было знать пристрастия племени молодого, незнакомого.

Тем крючком, на который должно было ловиться молодое поколение, стала возможность в любой момент поменять цвет своего автомобиля. Дело в том, что кузов машины

представляет собой пространственный стальной каркас с навешенными на него пластиковыми панелями. Если наскучил оттенок автомобиля, то на ближайшей сервисной станции можно поставить панели другого цвета менее чем за полчаса. А вот с ценой проблема оказалась сложнее. Опускать ее было невозможно, так как в расчете на большие объемы продаж маржа с каждой машины была минимальная. Лед тронулся только после того, как руководство MCC сумело договориться с правительством Германии, и Smart уравнили в правах с мотоциклом. То есть при уплате налогов и на парковках хозяин Smart теперь расплачивается, как мотоциклист. Вот тут-то расчетливые немцы и проявили интерес к машине. Smart очень быстро стал модной машиной, и теперь улицы крупных немецких городов просто кишат "умниками".

Но это все в Европе. В нашей стране первые проблемы начались с гаишниками. В Германии Smart регистрируется по цвету выступающих наружу элементов силового каркаса, который окрашивается либо в серебристый, либо в черный металлик. А у нас гаишники норовят указать в документах цвет наружных панелей, которые после этого не поменяешь! Впрочем, прежде чем зарегистрировать Smart, его надо купить. А вот с желающими это сделать напряженка. Как и в Германии, у нас все желающие купить Smart куда-то испаряются, едва ознакомившись с прайс-листом. За те \$15-17 тыс., что стоит Smart, наши люди предпочитают купить или новенькую иномарку среднего размера, или даже слегка подержанный лимузин.



Впрочем, даже среди немногих владельцев "Смартов" в Москве встречаются оригиналы. Им надо выделиться даже в среде своих, избранных. Тюнинговые фирмы не забыли про них. До работ по доводке Smart снизошла даже знаменитая немецкая фирма Brabus, чьи монстры попали на страницы Книги рекордов Гиннеса.

Специалисты Brabus в первую очередь известны своей способностью извлекать из двигателей все скрытые резервы, до последней капельки. Из жалких 600 "кубиков" рабочего объема двигателя этой малютки они ухитрились выжать 70 лошадиных сил (против 55 стандартного варианта) и 100 Нм крутящего момента (против 80 стандартных Нм), подняв давление турбонаддува с 1.8 до 2.0 бар. Да-да, не удивляйтесь – Smart, этот спичечный коробок на колесах, напичкан под завязку такими недетскими инженерными решениями. Мало того, турбонаддув не простой, а с промежуточным охлаждением. Помимо турбины, Smart может похвастаться такими взрослыми вещами, как кондиционер, электронная система курсовой стабилизации и секвентальной коробкой передач с демультимпликатором. Вот так малыш! После манипуляций с двигателем Smart стал способен носиться со скоростью аж 155 км/час против 135 км/час в стандартном варианте. Да и разгон улучшился – с 19.2 до 15.5 секунды "до сотни". Правда, все эти электронные системы стабилизации привели к тому, что водитель перестал чувствовать опасную грань. В "Смарте" не страшно на любой скорости, и это расслабляет.

Ну а тот, кто не собирается носиться на этой малютке, или тот, кому просто жалко более полутора штук долларов на эти технические изыски, может ограничиться внешней отделкой от того же "Брабуса". Благо, есть из чего выбрать, хотя и это удовольствие не из дешевых. Начнем со спойлеров – комплект обойдется в \$600 с установкой. Корму "Смарта" украсим стальной решеточкой с торчащими из нее двумя "стволами" выхлопных труб. Эта настроенная на басовитое порывивание выпускная система и решеточка обойдутся вместе с установкой еще в \$850. Дальше – литые диски. Если брать комплектом, все четыре плюс покрышки, выйдет всего \$1200. А вот если захочется покрасить центральную часть диска в цвет машины, придется еще доплатить по \$100 за колесо.



В салоне тоже есть где развернуться. Алюминиевые накладки на педали, рычаги КПП и

ручного тормоза обойдутся почти в \$330. Хозяин этого конкретного экземпляра отказался от обтяжки кожей сидений, панелей дверей и приборов, чем сэкономил почти две тысячи долларов. Правда, не устоял и поставил фирменный "брабусовский" музыкальный центр с сабвуфером под водительским сиденьем (\$830). А ведь Brabus еще предлагает такие совершенно "необходимые" вещи, как кожаный руль с вынесенным на него, как в "Формуле-1", управлением КПП (\$1200); комплект из семи карбоновых панелей для отделки интерьера (\$230) и, конечно, комплект фирменных ковриков – всего за \$150.

Итого, "полный фарш" от Brabus"а обойдется около девяти тысяч долларов. Это получается... получается... гм! "Однако!" – как сказал Ипполит Матвеевич Воробьянинов, придя в ресторан. То есть за удовольствие быть не "как все" придется выложить еще половину стоимости машины. А на вид – так, игрушка...