



# Искусство лицедейства

Текст: *Дмитрий Гронский* <> Фото: *Дмитрий Попов*

Volkswagen Karmann Ghia

**Т**ак все же место красит человека или наоборот? И как там было у русского классика про то, что одежда должна быть не менее прекрасна, чем душа?

Вот молодой человек машет девушке из кабриолета. Его белая рубашка безупречна, а жилетка в диагональную клетку говорит о том, что предки его скорее всего из Новой Англии. А вот другой, не менее молодой. В не менее белоснежном морском кителе, орденские планки на котором подсказывают, что Юго-Восточную Азию он знает не только по географической карте... «Да это же один и тот же!» — воскликнете вы, приглядевшись. Во-первых, потому, что такая милая девушка не должна так быстро менять своих кавалеров. Во-вторых, потому, что никакая одежда не способна замаскировать гордую осанку, целеустремленный взгляд...





А теперь взгляните на этот автомобиль и попробуйте угадать в нем черты «Жука». Да, да, самого массового и, вероятно, самого любимого автомобиля всех времен и народов. Не сразу получается? Все потому, что глазу различимы только изгибы крыши и форма капота. А надо бы заглянуть чуть глубже. Не под капот. А лет на шестьдесят назад.

Подобно всякой культовой вещи история этого купе не знает канонов, что удивительно: ведь разработка любого проекта, в том числе автомобильного — это вроде как куча набросков, чертежей и всякой бухгалтерской макулатуры... Зато у нас есть куча автомобильных историков, каждый из которых по-своему преподносит тайну рождения машины со сложно-сочиненным названием Volkswagen Karmann Ghia. Возьмем на себя смелость слить их версии воедино.

Легенда гласит, что в первой половине 50-х годов прошлого века руководство концерна VW не только потирало руки, радуясь большому успеху маленького «Жука», успевшего за считанные годы разлететься по всему миру. Дальновидные менеджеры понимали, что бесспорная харизма автомобиля, придуманного великим Порше, а также его экономичность — конечно, хорошие козыри, но на главном автомобильном рынке планеты, коим и в ту пору являлись США, нужно предложить что-то особенное. Этим «особенным» в какой-то степени был кабриолет на базе «Жука», который по заказу VW с 1949 года производила фирма Karmann GmbH, чей завод находился в городе Оснабрюк, в паре сотен километров западнее Вольфсбурга. Но руководству «Фольксвагена» этого было мало, они хотели получить имиджевую вещь, нечто, подобное английским спортивным «двухместкам», которые в Америке продавались замечательно.

Говорят, что шеф VW Хайнц Нордхоф озвучил эту идею хозяину Karmann Вильгельму Карманну. Тот, в свою очередь, поделился возможностью получить славный заказ со своим приятелем — Луиджи Сегре, владельцем итальянского кузовного ателье Carrozzeria Ghia Coachbuilding. А у того в запасниках оказался потрясающей красоты проект, который туринцы разрабатывали для одной из фирм «большой детройтской тройки», но который был отвергнут американцами по причине излишней «европейскости» кузова.





Никакая одежда не способна замаскировать  
гордую осанку, целеустремленный взгляд...



Оставалось совсем немного — поженить итальянский кузов с «жучиной» тележкой, что было проделано в самые короткие сроки: осенью 1954 года, на Парижском автосалоне, вниманию публики было представлено купе Volkswagen Karmann Ghia. В названии автомобиля были демократично сохранены имена всех участников проекта. Volkswagen дал ему отправную точку в виде великолепной платформы, финансов и авторитета. Ghia — замечательную эстетическую составляющую. Недаром Уолтер Дорвин Тиг, наверное, самый уважаемый гуру в области промдизайна XX века, причислил этот автомобиль к самым выдающимся дизайнерским произведениям мира. Ну, а на Karmann легли все хлопоты по выпуску купе.

Двигатель «Карманн-Гиа», как и у всех «Фольксвагенов» того времени, располагался сзади. Четырехцилиндровый, воздушного охлаждения, он развивал всего-то 36 л.с., однако и их было достаточно для того, чтобы разогнать купе, собственный вес которого составлял меньше 700 кг, до вполне приличных 115 км/ч. Центр тяжести автомобиля был ниже, чем у жука, и потому управлялось купе легче. Два крохотных задних сиденья скорее носили декоративную функцию, нежели служили посадочным местом. Зато они могли складываться, освобождая место для груза, который не влезал в небольшой багажник, размещавшийся под передним капотом. То, что видел перед собой водитель VW Karmann Ghia, мало отличалось от картинки, которую лицезрел водитель VW Beetle. Позади рулевого колеса с тоненьким ободом — две равновеликих шкалы спидометра и часов. Вместо датчика уровня топлива — рычажок, открывающий дополнительный бензобак емкостью один галлон.



Оставалось совсем немного — поженить итальянский кузов с «жучиной» тележкой.



Разумеется, на предприятии Karmann и не предполагали, что купе станет таким массовым, поэтому ни о каких кузовных штампах речь не шла. Кузов по сути дела выколачивался вручную из листового металла. Швы заливались металлом и потом шлифовывались так, что невозможно было понять, из скольких деталей состоит кузов. После осмотра кузовов «принимал ванну» из цинко-фосфатного раствора, а затем снова проводилась шлифовка. Для безупречной покраски в камерах использовался пылеводоудерживающий водяной завес...

В ту пору такое количество ручного труда и такую тщательность могли позволить себе исключительно фирмы, занимавшиеся выпуском штучного товара — эксклюзивных супердорогих машин. «Фольксваген» же со своим демократичным, но вместе с тем стильным продуктом «умыл» буквально всех. Да, по сравнению с тем же «Жуком» он стоил очень дорого. Но феномен этого авто-

мобиля состоял еще и в том, что сравнивали его не с прародителем, а с самыми спортивными и роскошными представителями итальянских, английских и немецких, как бы сейчас сказали, «лакшери брендов».

В ту пору не запрещалось использовать образ конкурентов в своей рекламной продукции, и в буклете VW можно было видеть, например, четыре машины, снятые строго анфас: Karmann Ghia, итальянская машина с трезубцем на эмблеме и две спортивных машины разных марок из Штутгарта. «Фольксваген» смотрелся явно симпатичнее, но слоган приглашал обратить внимание не на это. «Спортивные автомобили нуждаются в специализированном сервисе. Karmann Ghia можно обслужить в любом из почти полутора тысяч авторизованных дилерских центров на территории Северной Америки».





Швы заливались металлом и потом  
зашлифовывались так, что невозможно было понять,  
из скольких деталей состоит кузов.



Только в кино Karmann Ghia снялся  
чуть не в дюжине ролей, причем самых разных.

И людям это очень нравилось. Уже в 1955 году, первом году выпуска купе, на него удалось собрать свыше 10 тысяч заказов! Спустя три года появился кабриолет. По машине сходили с ума не только в Америке, но и в старушке Европе, где тоже худо-бедно понимали толк в хороших автомобилях. Свидетельств успеха Karmann Ghia много. Один из самых показательных — за двадцать лет выпуска стайлинг автомобиля практически не менялся, год от года заказы на него не падали, а только росли, всего же было построено больше, чем треть миллиона купе и кабриолетов Karmann Ghia.

Надо ли говорить, что культовый автомобиль просто обязан был стать культурным объектом. Только в кино Karmann Ghia снялся чуть не в дюжине ролей, причем самых разных. Машину можно увидеть в хичкоковском «Головокружении» и в «Осьминожке» — тринадцатом фильме бондианы, где агента 007 играет Роджер Мур. Отлично отрисованный автомобильчик мелькал в мультяшке про Симпсонов. Наконец, из последнего — во второй части «Убить Билла» героиня Умы Турман «мчится с шашкой наголо» разбираться с очередными негодяями именно на кабриолете Karmann Ghia...

Автомобиль выпускали в Оснабрюке до 1974 года. До того самого момента, пока ему на смену в линейке вольфсбургской фирмы не пришло новое купе для «модников, жела-

ющих ездить побыстрее». В его имени уже не было упоминаний о «смежниках». Назывался автомобиль Volkswagen Scirocco. «Сирокко» — если кто забыл, итальянское словечко, обозначающее теплый средиземноморский ветер. Ну, а «Фольксваген» — это, чтобы никто не забывал, откуда этот ветер дует. Ведь одежда, если и меняет суть человека, то разве что совсем чуть-чуть. \*

