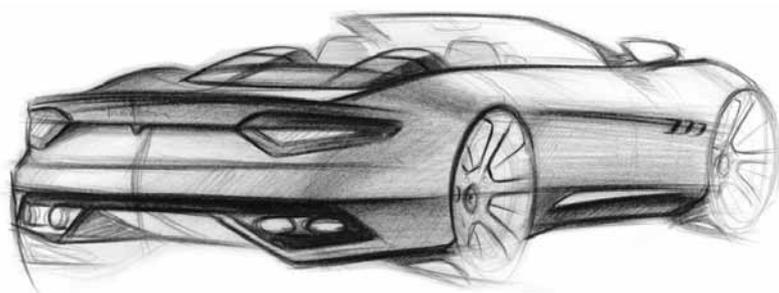




# За кулисами Maserati и Ferrari

Попав в Эмилию Романью, люди, равнодушные к автомобилям, имеют возможность за пару дней стать их горячими поклонниками. Не единым бальзамическим уксусом, пармской ветчиной и пармезаном знаменита эта земля вдоль реки По, и неслучайно называется она «долиной моторов»: отсюда катятся по миру все знаменитые итальянские машины.



## Мощь «быка»

Здесь в 1929 году Энцо Феррари основал гоночную команду, переросшую в самого известного производителя гоночных авто; здесь на заводе Maserati в 1960-х выпускали грозу кольцевых трасс «Бёрджэйдж», чья рама весом всего 36 кг была спаяна из 200 пустых трубок. Неподалёку отсюда и Ферручио Ламборгини наладил выпуск одних из самых престижных автомобилей в мире.

К этому сонму производителей быстрых машин недавно добавились суперкары Pagani ручной работы по цене от миллиона евро. Может, жители Эмилии Романьи и не изобрели автомобиль, но уж точно внесли серьёзную лепту в возведение его в культ.

Если в вашем гараже не стоит Ferrari, то на завод этих автомобилей в пригороде Модены Маранелло вас не пустят. Фотоохотники кучкуются на Виа Муссо, чтобы запечатлеть, как на неё с завода выскакивают на тест-драйв новенькие авто. Остаётся довольствоваться музеем, где, глядя на машины, призванные быть и смотреться быстрыми, понимаешь, что они красивы благодаря своей функциональности. В Маранелло всё дышит легендарной маркой,



здесь даже самая задрипанная мастерская чинит лишь Ferrari, здесь в рестораниках вывешены фото знаменитых гонщиков и именитых владельцев этих машин, которые тут бывали. «Вот Лука де Монтеземоло только что отобедал», — сказал мне официант в ресторане «Кавалино», и я ему поверил.

Что Маранелло для «Феррари», то Санта Агата для Lamborghini. Прежде всего, это отличный музей, в котором выставлены все когда-либо производившиеся под этой маркой модели. Они стоят в хронологическом порядке, и даже неискущённому посетителю становится понятна эволюция этого автовида и, например, влияние фирмы Audi, которой нынче принадлежит Lamborghini.

Посещение музея лучше совместить с экскурсией вдоль конвейера, а вот её надо бронировать заранее. За 384 евро можно осмотреть производство, а также пообедать в заводском кафетерии, продолжая засыпать вопросами любезных гидов, и покататься 15 минут по окрестным дорогам в Lamborghini Murchielago или Gallardo с водителем. Мне попался заводной водила, который



вёлся на подзуживания типа «а вот тот поворот она на какой максимальной скорости возьмёт?». Сам виноват: вылез из кабины чуть бледноватый, но с представлением о мощи этого «зверя».



На новый завод Maserati пускают опять же либо владельцев, либо желающих забрать свой новенький автомобиль прямо с конвейера. Любопытно, что если у вас уже есть Ferrari, то на Maserati вам тоже будут рады. Может, это оттого, что с 1997 года двигатели для Maserati делает Ferrari? Но если у Ferrari во главе угла стоит жёсткая скорость, то Maserati — это машина для итальянского джентльмена. Я проник на завод на правах прессы, и что меня потрясло больше всего, это время на конвейере (12 часов) и многоступенчатые проверки (их всего 15), которым подвергается готовый автомобиль. Одна лишь последняя инспекция покраски и внешнего вида занимает 14 часов! Немудрено, что за год здесь собирают 6-7 тыс. машин — столько, сколько другие производители собирают за неделю.



ЗА ГОД ЗДЕСЬ СОБИРАЮТ  
6-7 ТЫС. МАШИН —  
СТОЛЬКО, СКОЛЬКО  
ДРУГИЕ ПРОИЗВОДИТЕЛИ  
СОБИРАЮТ ЗА НЕДЕЛЮ

Но даже это число кажется огромным, когда заглядываешь в мастерскую (эти три помещения назвать фабрикой не поворачивается язык) Горацио Пагани, где выпускается лишь 13-14 машин в год. Поэтому те автомобили Pagani Zonda, что стоят в маленьком фойе, ждут отправки покупателям. Но это не значит, что нельзя открыть двери и капот и посидеть внутри. Потом меня пригласили в комнатку, где машины собирают, — там больше трёх человек просто не поместится. Всё делается вручную. Особо впечатляет, как ножницами вырезают тоненькие полоски углеродного волокна и обклеивают ими болванку перед обжигом в специальных печах. Спешивший мимо Крис Пагани, сын основателя, заверил, что углеродное волокно крепче стали и позволяет водителю выжить при столкновении на скорости 350 км/час.

### Атовинтаж на фоне коров

У меня голова шла кругом от машин, и я остановился меж зелёных полей Эмилии-Романьи погладить бурёнок на ферме, где делают биологически чистый пармезан, достойный стола римского папы. Мычание нежело слух после рёва моторов в 400 лошадиных сил. Навстречу вышел пожилой хозяин Умберто Панини, за которым вился такой же немолодой пёс, и повёл смотреть производство.

Как оно отличалось от автомобильного! С молока вечерней дойки наутро снимают сливки и смешивают с утренним, более жирным. Заквашенную массу подогревают, помешивая, зачерпывают специальной тканью и укладывают в формы. После трёхнедельного купания в рассоле «колесо» молодого пармезана под 40 кило весом укладывается на полку, но отдыхать ему не дадут: переворачивают и протирают каждые 15 дней. Через год сыр простукивают молоточком — нет ли пустот? И лишь после этого ставят на него клеймо, принимая в почётные ряды качественного пармезана по 500 евро за «колесо». «Всё, что едят наши 500 коров, выращивается тут же на ферме без всякой химии», — веско обронил он.

В молодости Умберто работал механиком на заводе Maserati, потом уехал в Венесуэлу, где возился с мотоциклами и гонял на них. Вернувшись в Италию, вме-





стью были мотоциклы и трактора, для которых и отвели на ферме один из амбаров: «Когда я вернулся в Италию из Южной Америки, все продавали мотоциклы и пересаживались на машины. Народ знал, что я собираю мотоциклы, и тащил их ко мне. Так у меня набралось штук 50». Но в 1993 году фабрика Maserati в Модене была продана фирме Fiat. На её территории дремало 18 раритетных Maserati, восстановленных тогдашним хозяином компании Алессандро де Томазо, который через несколько недель после сделки заявил, что её условия на машины не распространяются, и Fiat вынужден был их ему вернуть.

Когда выяснилось, что Де Томазо собирается продавать автомобили на аукционе в Лондоне, в Италии поднялся всенародный плач — мол, разбазаривают наше автомобильное достояние. Тут-то Умберто и вступился за машины, купив в последний момент всю коллекцию на корню. Никто не знает, сколько он заплатил, но одна Maserati A6GCS/53 Berlinetta 1953 года, творение легендарного дизайнера Баттисты Пинин Фарина, уже 20 лет назад стоила \$4 млн — было выпущено всего четыре образца. А на улице дремлют несколько старых тракторов Lamborghini — я и не знал, что такие бывают!

Многие были бы счастливы просто смотреть, как их коллекция растёт в цене, но Умберто любит ковыряться в своих машинах и горд тем, что они на ходу. Он взял да и заменил двигатель в одной из них на 12-цилиндровый, запросто скостив сотни тысяч долларов её стоимости.

Но «выгуливает» раритеты его сын Маттео. «Я ведь в душе механик. И потому слишком почтительно отношусь к этим машинам, чтобы на них ездить», — объяснил своё кредо знающий толк в коврах и моторах Умберто Панини. ■

*Алексей Дмитриев*



сте со своими братьями основал в 1961 году компанию по производству коллекционных карточек спортсменов. На смену карточкам пришли наклейки-стикеры, и тогда Умберто придумал машину для их расфасовки. (Кстати, в России коллекционеры стикеров и карточек Панини собираются по субботам в Сокольническом парке). В 1990-м Умберто отошёл от дел, купил ферму и назвал её в память о своей южноамериканской жизни El Nombre. «Все итальянцы лелеют эту мечту — вернуться к земле. На самом деле этот бизнес не из лёгких, но мы не пожалели денег и усилий и теперь делаем один из лучших сыров в Италии», — сказал он.

Двухлетний пармезан «стаджионато» действительно был отменным. Узнав, что у меня был «автопробег» по достопримечательностям «долины моторов», Умбер-

то буркнул, что по этой части у него тоже кое-что имеется. Мы вошли в ангар рядом с сырохранилищем, и он зажёл свет. Внутри, как в коробке конфетки в разноцветной фольге, выстроились 40 машин — самая большая коллекция винтажных Maserati в мире. Тут были и зелёный Mistral 1960-х, и красная Bora 1970-х, и шоколадно-стальной Khamsin, спроектированный компанией Бертоне, — все были названы по именам ветров. Есть в коллекции Панини и три уникальных концепт-кара, и машины, на которых легендарные Хуан Мануэль Фанхио и Стирлинг Мосс выигрывали соревнования «Формулы-1». На втором этаже тесно от мотоциклов и велосипедов, многие из которых существуют в единственном экземпляре.

Вообще-то Умберто не планировал коллекционировать автомобили. Его стра-