

Евгений Ерофеев

Коллекционирование — это болезнь



Люди коллекционируют все, что угодно: картины, монеты, оружие, фарфор, марки, ручки, часы, даже ретроавтомобили. Об увлечении старинными авто мы решили поговорить с совладельцем компании «Старое Время DeLuxe» Евгением Ерофеевым

— В последнее время коллекционирование олдтаймеров — ими считаются все модели, выпускавшиеся до 1970 года, то есть до начала массового производства автомобилей, — стало достаточно популярным. Это дань моде или же у нас сформировался некий класс людей, готовых заняться собирательством старых машин?

— О том, что сформировался, говорить еще рано. Все только-только начинается. Первая волна прокатилась в 2002–2003 годах, когда достаточно обеспеченные люди бросились покупать ретроавтомобили, не разобравшись, в чем, собственно, заключается смысл подобного занятия. Все знали знаменитое «Крыло чайки» (модель Mercedes-Benz 300 SL Gullwing. — PW) — и ничего больше. Но эта модель была дорога, все о ней мечтали, а покупали более доступные экземпляры. Сейчас эта волна пошла на спад. Естественно, люди стали лучше разбираться в олдтаймерах и постепенно разбились на группы: кто-то продолжал коллекционировать «Мерседесы» и другие немецкие автомобили, кто-то, как я, предпочел английские. Есть еще и другое деление: на тех, кто собирает довоенные авто, и тех, кто коллекционирует более комфортные, послевоенные. В основном у послевоенных машин, даже выпущенных в 50–60-е годы, те же опции, что и у современных: гидроусилитель руля, электрические стеклоподъемники, автоматическая коробка передач, кондиционер. И это все — оригинальное оборудование, установленное еще в те времена. Наибольшим спросом у коллекционеров неизменно пользуются кабриолеты и купе, выпускавшиеся ограниченными сериями. Чем меньше серия, тем она интереснее и дороже — таково золотое правило коллекционера.

— И кто же эти коллекционеры? Отличаются ли российские от западных и что у них общего?

— У нас, как и во всем, свой собственный, русский путь. Увлекающиеся коллекционированием машин люди — разные. Далек не все они мультимиллионеры и «сидят» на нефтяной или газовой трубе. Если европейские коллекционеры обычно старше пятидесяти лет, люди в возрасте (есть лет за восемьдесят), именитые и обеспеченные, то наши

достаточно молоды. В Европе же для молодежи это скорее бизнес: у них либо магазин по продаже ретроавтомобилей, либо реставрационная мастерская.

Я состою в клубе РККА (Ралли-клуб классических автомобилей, www.classicrally.ru. — *PW*). В этом году мы стартуем 19 апреля, а в первых числах октября сезон заканчивается. В основном мы устраиваем автопробеги по Москве и Московской области, а раз в сезон — большой четырехдневный автопробег «Золотые купола» по старым городам России. В прошлом году мы были на юге России, проехали через Орел и Курск, а в этом планируем съездить в Питер. Это ралли имеет международный статус, и в нем участвуют в среднем 35–40 машин. Примечательно, что к нам присоединяются экипажи из Германии, Голландии, Франции и Южной Африки. С нами ездил даже посол Израиля.

А на самый престижный автопробег (устраивают его компания Mercedes и фирма Chopard, а мы отвечаем за техподготовку) собирается больше семидесяти участников.

— **Наверняка подобные ралли — тяжелое испытание для уже поживших авто?**

— К сожалению, да. Бывает, на гонках с трассы сходят автомобили. Я и сам один раз горел на Николиной горе. Нас немецкое телевидение снимало, а там мой роскошный Bentley пылал. Так жалко было! Но потушили, восстановили, сейчас машина лучше прежней.

— **А в зарубежных ралли принимаете участие?**

— В прошлом году меня пригласили на ралли «Тысячная миля» в качестве штурмана, но я умудрился пропустить ралли, попасть в которое невероятно сложно. Но ралли Cartier, которое будет проходить в предместьях Лондона в сентябре этого года, я точно не пропущу.

— **Так для вас это все-таки бизнес или хобби?**

— Для меня лично в первую очередь это увлечение, хобби. И где-то даже болезнь.

— **А с чего все началось?**

— Я автомобилист с детства, мастер спорта по картингу. Когда я был еще достаточно юн, у меня были и автомобили, и мотоциклы.





«Я приверженец Bentley. Нашел порядка семи автомобилей, которые хотел бы видеть у себя в коллекции».

— **Помните свою первую машину?**

— Конечно. В студенческие годы у меня был горбатый «Запорожец».

— **Не возникает ли у вас желания восстановить что-то подобное?**

— Нет, советский автопром лично у меня не вызывает таких теплых чувств, как, например, британский. Хотя, возможно, их машины не такие надежные, как немецкие. Но по своим формам, по дизайну и техническим параметрам британские машины мне как-то ближе.

— **А каким был ваш первый ретроавтомобиль?**

— В 2003 году я был в очередной деловой поездке в Германии и увидел в одном из магазинчиков Mercedes Pagoda, 113-й кузов, SL-кабриолет. Он мне приглянулся, и за какие-то совершенно смешные деньги я его купил. Машина была абсолютно разбитая, гнилая, но на ходу. Ехала-пыхла. А потом два года я занимался ее реставрацией, какие-то детали заказывал в Германии, какие-то находил здесь. И теперь это мой самый любимый автомобиль. Сейчас он стал еще лучше, чем в 1964 году — в год моего рождения. Таким было начало.

Иногда мне самому интересно посидеть в гараже и вместе с механиком покопаться в машине. Если же четко обозначить мой идеал — это редкие автомобили, выпущенные не более чем в тридцати экземплярах. Остальные мне неинтересны. Вот поэтому свою коллекцию я собираю по всему миру, выбирая не восстановленные автомобили, а действительно редкие, штучные. Сейчас у меня дома в России пять таких машин, но поиск продолжается.

— **С чего начинается реставрация автомобиля?**

— С покупки автомобиля. Если нужно, к нему докупается «донор». Первый шаг — диагностика, затем составляется дефект-лист, где указаны детали, которые однозначно нужно менять, и те, которые можно отреставрировать. Уже известны места, где это

можно сделать. Хотя в Москве реставраторов легко пересчитать по пальцам, наши умельцы, как ни странно, вполне конкурентоспособны в сравнении с немецкими и французскими. Например, Дима Лебедев и еще несколько высококлассных мастеров великолепно восстанавливают английские автомобили — ничем не хуже, чем зарубежные реставрационные мастерские. Особенно кузов и деревянные панели салона. Есть ребята, которые шьют оригинальные кожаные салоны для олдтаймеров.

— **Интересно, какие марки самые популярные в России?**

— Конечно, Mercedes. Хотя я — приверженец Bentley. Я собираю Bentley и нашел порядка семи автомобилей, которые хотел бы видеть у себя в коллекции. А Mercedes просто дал самую широкую линейку моделей, ведь компанией было выпущено много интересных для коллекционеров автомобилей. У Mercedes их десятки, а вот у Bentley таких машин значительно меньше, всего пять-шесть за всю историю марки.

— **А отечественные ретроавтомобили вас совсем не привлекают?**

— Меня лично — нет. Хотя буквально пару лет назад началось повальное увлечение российскими ретроавтомобилями: многие полюбили «Волги», начали лихорадочно реставрировать «Чайки» или «ЗИС-110». Кстати, «ЗИС», на мой взгляд, одна из немногих отечественных машин, заслуживающих пристального внимания коллекционеров, хотя и очень сложная в реставрации.

— **Как вы считаете, коллекционирование старых машин — это признак ностальгии по юности?**

— Коллекционеры ретроавто — мужчины, которые в детстве не наигрались в машинки. Это разновидность мужских «игрушек». Примечательно, что почти все коллекционеры автомобилей еще и оружие собирают.

— **Теперь о материальном. Насколько сопоставима цена исходного варианта и отреставрированного?**

— Разница огромная. Ведь реставрация отнимает не только массу сил, времени и энергии, но и массу денег. В среднем купить машину можно за 30–40 тысяч евро, а после реставрации она уже будет стоить не меньше сотни или двухсот тысяч.

— **Можно ли говорить о том, что такое хобби — хорошее вложение денег?**

— Отвечу прямо и честно: без сомнения, это инвестиция. Но, как и в жизни, ничего предугадать невозможно. Есть элемент удачи и везения. Вот, например, те, кто купил «Крыло чайки» три года назад, сегодня получили двойную цену. Цена некоторых Bentley за этот срок тоже выросла в два-три раза. А Jaguar, например, подорожали не так значительно.

— **Отслеживаете ли вы родословную своих автомобилей?**

— Стараюсь по мере возможности. Я знаю всю историю трех из пяти своих машин, практически со дня их появления на свет.

— **Подскажите, что еще может повлиять на стоимость старинного авто?**

— Например, если один из владельцев был известной персоной. Или если машина была участником ралли «Тысячная миля».

— **Наверное, есть особые сложности в эксплуатации ретроавтомобилей в России?**

— Конечно, и очень большие. Знаете ли вы, что ретроавтомобиль на сегодняшний день практически невозможно ввезти в страну? Два года назад был принят закон о сертификации любого авто по стандарту «Евро-2». Ни тормозная, ни выхлопная система, ни прочие части ему не соответствуют. Я не хочу нарушать законы — и уже два года не ввезил ни одного автомобиля.

Старинный автомобиль можно ввезти в Россию не как транспортное средство, а как предмет искусства, получив особую справку из Министерства культуры. Но тогда его невозможно ни поставить на учет, ни тем более ездить на нем.

Сейчас эта ситуация постепенно разруливается, но пока...

— **Что бы вы посоветовали человеку, решившему купить первый для него ретроавтомобиль?**

— Однозначно покупайте Mercedes 190 SL. Идеальная машина для начинающих. Приемлема по цене (было выпущено около десяти тысяч экземпляров), красивая, яркая, хорошо управляемая, разгоняется до 160 километров в час.

— **Ну а ваш автомобиль мечты — какой же он?**

— Когда я выходил из дома, мне на глаза попала вот эта модель автомобиля. Ее мне товарищ подарил. Это та машина, которую мне бы очень хотелось иметь. Она предмет вождления любого коллекционера — SS KL, спортивная версия гражданского Mercedes 700K. С 1929 по 1932 год таких машин было выпущено всего три. Уникальные для того времени технические новинки, семилитровый двигатель с компрессором, 300 лошадиных сил. Даже эта уменьшенная модель сама по себе редкая. В ней все работает. Тормоза, рессоры, можно поставить на ручник, руль поворачивается, крыша раскладывается. Сняв кожаные ремешки, можно открыть капот, где двигатель и карбюратор проработаны с невероятной тщательностью.

— **Не могу не спросить: вы ручками пользуетесь?**

— Был период в середине — конце девяностых, когда я активно покупал ручки. Но сейчас к авторучке отношусь исключительно как к подарку, который собираюсь кому-нибудь преподнести. Сам же отдаю предпочтение компьютерной мышке. Также



получилось у меня и с часами: одно время я их коллекционировал, а сейчас забросил это занятие. Зато у меня есть товарищ по фамилии Ручка, так вот у него действительно огромная коллекция ручек.

Беседовал Вадим Журавлев

Pen World

ЖУРНАЛ О МИРЕ ПИСЬМА ДЛЯ ЦЕНИТЕЛЕЙ РОСКОШИ

Эти и другие материалы журнала «Мир Ручек»
Вы можете найти на сайте www.ElitePen.ru

Copyright © ООО «Мир Ручек»

Все права на материалы охраняются в соответствии с законодательством РФ.
Любое использование возможно только с письменного разрешения правообладателя.