Как се забърках в развойната дейност на автомобилен гигант и кои бяха най-приятните моменти в работата

Годината е 1996-а, мястото - подът на детската стая някъде из Младост, София. Допреди малко съм гледал движението на колите осемнадесет етажа под мен. Нямам десет години, но разпознавам всеки един модел, който преминава на десетки метри под мен. Такъв бях аз като дете. А какво правих на пода ли? Четях поредния брой на „Авто Свят“ и се бях вдъхновил от една статия, в която инженер на Mercedes тества някакъв прототип в Долината на смъртта. Мина ми през ума, че искам и аз да „бъда такъв като порасна“.

Около петнадесет години по-късно с „газ до дупка“ изкачвам стръмни склонове и серпентини. Колата, в която се намирам, е опасана с кабели, лаптопът седи до мен и хвърлям по някой поглед към него. Всъщност се намирам на шофьорското място на прототип на Mercedes и изкачвам Сиера Невада.

Разбира се преди да стигна дотам, минах през доста перипетии. Например на два пъти щяха да ме изгонят от Американския колеж в София поради нисък успех, но все пак вместо да гоня успех, бях зает да рисувам коли из тетрадките си в часовете, а след училище да играя Need for Speed. Приоритети.

Все пак завърших и се озовах в университета Oxford Brookes. Там беше идеалното място за мен, тъй като се оказах заобиколен от автомобилни почитатели, имах за преподавател бивш главен инженер от отбора във F1 на Lotus, а в лабораториите ни имаше различни болиди, върху които трупахме практически опит.

Следваща спирка – Аахен в Германия, където започнах първата си работа във FEV GmbH. Там щях да се занимавам с OBD и хомологация (тоест калибриране на двигателя). По това време при нас имаше най-различни проекти за редица автомобилни компании. Къде ли щяха да ме пратят? Може би в проекта за Maserati Ghibli, Mercedes SLS или пък за хибрида на Range Rover? Добре, де, и Jaguar XE ми се вижда интересен! Не… Мен ме натовариха с дизеловите двигатели на Mercedes Sprinter.

Alfa Romeo Giulia Veloce Q4

Alfa Romeo бе марка с подписана смъртна присъда – около началото на деветдесетте години всички модели на компанията преминаха на платформи на Fiat, смениха задното предаване с предно и поведоха Alfa Romeo към края ѝ с продажби, които се сринаха четирикратно между 1990г. и 2015г.

След 25 години падение небето над Alfa започна да се изяснява, благодарение на решението да се завърнат на пазара с компактен седан с премиум претенции и задвижване на задните колела. Името е Giulia и е наследник на 155, 156, 159 и най-вече на Alfa Romeo 75.

В края на 2015г. видях част от Alfa Giulia на изложението във Франкфурт. Не можах да я видях цялата, защото беше плътно обградена

от множество хора – мъже, на които им течаха лигите и жени, които бяха готови да си метнат сутиените по нея.

Да, Giulia е секси. Точка.

Най-голямото ѝ предимство спрямо конкурентите е поведението на пътя. Колата се подчинява светкавично на командите, управлението е изключително бързо и директно, но и там има един проблем и той се нарича електрическо сервоуправление – воланът е прекалено лек във всяка ситуация. Дори едно програмирано прогресивно „втвърдяване“ би помогнало доста за по-естественото усещане. Независимо от това, управлението в изпълнения със завои път е страшно удоволствие. Колата се държи неутрално – здраво стъпила на пътя, каквото и да правя.

Резултатът е кола, която можеш да обичаш още от първата си среща с нея или истинска Alfa!

BMW Z4 M40i

Двадесети век дава на света достъпната индивидуална мобилност – от коне и магарета хората се качват на автомобили. Всичко започва леко елитарно – те са скъпи, изискват нови, непознати умения и се ползват изключително за спорт и развлечение. През 1908г. Хенри Форд включва и масите в това ново приключение, но неизменно редом до масовите автомобили продължават да се появяват и очаквани и силно желани модели за истинските ентусиасти. Като казвам силно желани, нямам предвид Жигулата, която дядо ви е чакал трепетно в продължение на десетилетие. По това време в развитата част от Европа хората се радват на модели като BMW 507 и Mercedes SL.

В днешно време всеки иска „джип“ и колите, доставящи удоволствие са все по-малко. BMW Z4 е един от малкото!

Днес дори конкурентът от Porsche има по-малко цилиндри, а тук говорим за шестцилиндров редови бензинов „звяр“.

Газ! Гумите губят сцепление, задницата палаво се приплъзва наляво-надясно и, съпроводен от пристрастяващия звук на двигателя, се изстрелвам към Банско. Всъщност не давам много зор на колата и себе си, а по-скоро си играя. Така автомобилът носи най-истинското удоволствие. Управлението му е приятно тежко и достатъчно бързо, а стигна ли бавно движещи се превозни средства, ги изпреварвам без усилие и с доста вятър над шапката.

Z4 ми показа, че удоволствието може да продължи и след края на пътуването, защото завърших деня високо в планината, седящ в автомобила (както може да се досетите не сам) и гледащ Персеидите през отворения покрив. Това е автомобил за удоволствие!

Mercedes GLE Coupe

Седейки в поредното задръстване няколко глави над останалите участници в движението и около 24 часа, след като за пръв път отворих вратата на GLE Coupe, се замислих – дали пък в момента не се намирам в перфектната кола за България? Въпросът, кое е оптималното транспортно средство за държавата ни, ме е занимавал на няколко пъти, откакто преди около година се завърнах уж за постоянно, в София (след като написах това, емигрирах). Лека-полека в съзнанието ми се изгради картина, какво му трябва на човек, а GLE Coupe покрива критериите.

Трябва му „джип“ – качеството на пътищата ужким се подобрява, но процесът е бавен и все още е пълно с дупки, кратери, ями и безброй неравности, които изискват по-сериозно окачване и повишен пътен просвет.

Трябва му кола, която е голяма – размерът има значение, особено по родните пътища, където е пълно с комплексирани

нехранимайковци – колкото по-компактна ти е колата, толкова по-грубо е отношението на останалите участници в движението към теб. Логика е нула, но фактите са си факти.

Трябва му кола, която крещи „пари“ – това е най-важната точка. Колата трябва да има дизайн и емблема, които достатъчно ясно (дори за тези, които не разбират нищо от автомобили) показват, че въпросното превозно средство е скъпо – колкото по-скъпо, толкова по-добре. В общество, в което уважението между хората масово е нулево, това, което създава респект, са парите – и така, ако не искате да ви мачкат по пътищата и хората да са по-вежливи към вас (когато видят откъде слизате), вземете си кола, която крещи „пари“ (не, BMW E60 не се брои).