АО «КОММЕРСАНТЪ», Г. МОСКВА, ОГРН 1027700204751

Коммерсантъ

# Подписка на скорость

**только в сентябре успейте подписаться на 2025 год со скидкой 25%**

25%

**Оформите подписку прямо сейчас**

по промокоду **25s2025**

на сайте **kommersant.ru**

по телефону **8 800 600 0556**

(звонок бесплатный по РФ)

3 подписчика, оформившие и оплатившие подписку по акции с 1 по 30 сентября, получат сертификат **от SF Education на сумму 50 000 руб., 30 000 руб., 20 000 руб.**

Получатели сертификатов будут выбраны случайным образом 04.10.2024 г. Сертификат будет направлен на e-mail, указанный при оформлении заказа. Срок действия сертификатов до 31.12.2024 г.

16+ реклама
**kommersant.ru**

Доставка газеты осуществляется силами АО «Почта России»

АВТОПИЛОТ

www.autopilot.ru

# АВТОПИЛОТ

коммерсантъ•автопилот

#05 (339) сентябрь 2024



## В НОМЕРЕ:

**HAVAL** H9 • **ASTON MARTIN** VANQUISH • **MERCEDES-MAYBACH** SL 680 MONOGRAM SERIES • **LAMBORGHINI** TEMERARIO • **BENTLEY** FLYING SPUR • **HAVAL** F7 • **SWM** G01F • **BAIC** BJ40 • **SOLLERS** ST6 • **CHERY** TIGGO 7 PRO MAX • **JETOUR** T2 • **AUTO UNION** TYP 52 SCHNELLSPORTWAGEN • **CLASSIC LAND ROVER** DEFENDER •

## Социалистический сюрреализм Владимира Елтышева





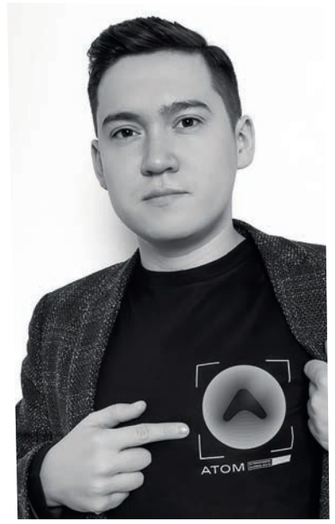
**Дмитрий Песков,**
***пресс-секретарь президента России***

Да, действительно, террористы пользуются сетью Telegram. Но террористы же пользуются тоже и автомобилями. Почему не арестовывают генерального директора Renault или Citroen?



**Константин Шестаков,**
***мэр Владивостока***

В центральной части города, которая традиционно страдает от активного трафика, мы не шли по пути сужения тротуаров, наоборот, мы сузили проезжую часть. Часть дороги мы отдали под полосу общественного транспорта. Я сторонник того, что людям надо предложить альтернативу: личный автомобиль или общественный транспорт, который в конкретной локации передвигается быстрее, он комфортный и современный.




**Игорь Повараднюк,**
***гендиректор компании «Кама»***

В настоящее время мы сфокусированы на сотрудничестве с заводом «Москвич», который обладает значительной производственной мощностью и способен выпускать порядка 180 тысяч единиц продукции в год. Поэтому мы приходим к выводу, что эта производственная мощность более чем достаточна как для создания электромобилей «Атом», так и для автомобилей «Москвич». Далее, при переходе к другому порядку цифр мы начнем рассматривать возможные сценарии относительно расширения производственных мощностей.








Коммерсантъ
ВКонтакте
ВЫЗЫВАЕТ ПРИВЫКАНИЕ К ФАКТАМ.
НЕОБХОДИМО ПОДПИСАТЬСЯ
реклама 16+







## Михаил Марфин,

***телеведущий***

Мы жили на Кутузовском проспекте в коммуналке, где было семь семей. Человек двадцать в одной коммунальной квартире! Может, даже больше. Дети там катались по большому коридору на трехколесных велосипедах. Была огромная кухня с несколькими плитами. А чтобы помыться, надо было очередь занимать! Зато в нашем доме в соседнем подъезде жил знаменитый советский футболист, вратарь Лев Яшин. Поэтому весь дом болел за футбольный клуб «Динамо», и мой папа всю жизнь за «Динамо» болел. А когда Яшин выходил из дома, выкатывал из гаража свою «Волгу», все дети нашего дома собирались и смотрели на это действо.

## Павел Прилучный,

***актер***

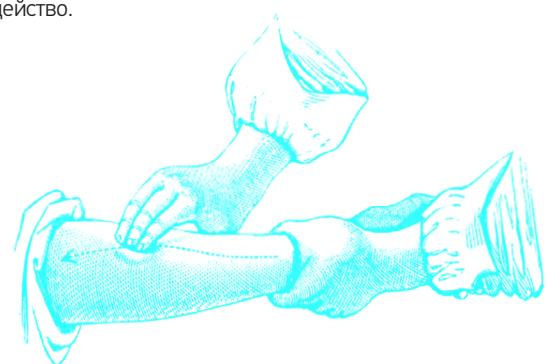
Рабочий день у актера может длиться по двенадцати часов, еще случаются переработки, ну и время в пути от дома до съемочной площадки. Поэтому актеры спят в дороге или в промежутках между сценами, но это тоже надо уметь – договориться так со своей нервной системой. Так что, наверное, высплюсь когда-нибудь попозже, уже на пенсии. Но что-то для себя я все-таки пытаюсь делать. Недавно приобрел удобный микроавтобус с массажным креслом – дает кратковременное ощущение иллюзорного отдыха. А еще в выходные дни стараюсь меньше времени проводить за рулем.

## Вячеслав Петушенко,

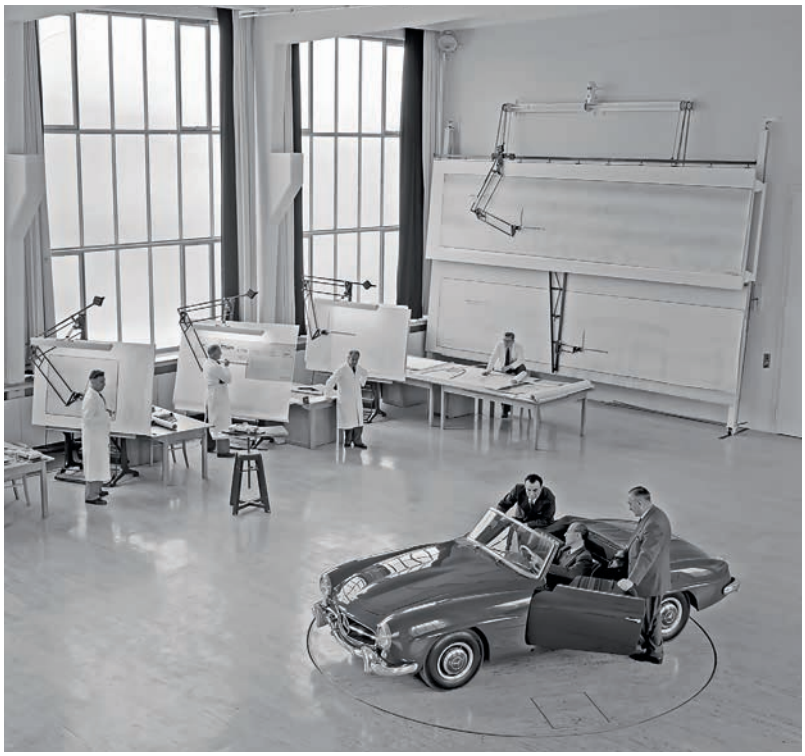
***глава «Автодора»***

АЗС слишком часто на дороге располагаться не могут – коллеги-заправщики исходят из определенной бизнес-модели. Не может заправка работать, допустим, на 90 процентов один раз в неделю, а в другие дни обслуживать всего три-четыре машины. Это нерентабельно. Мы, честно говоря, уже устали всем напоминать: «Проезжая мимо очередной АЗС, на всякий случай заправьтесь». Многим почему-то надо обязательно доехать до «лампочки», нервничать оставшиеся 80–90 километров в поисках заправки, а потом жаловаться в соцсетях.









«ВСЕ НОВОЕ – ХОРОШО ЗАБЫТОЕ СТАРОЕ». «ЕСТЬ ВСЕГО СЕМЬ НОТ, И ПОТОМУ о плагиате в музыке говорить нет смысла, все случайно». «Сочинять книги бессмысленно, все уже сказано в Ветхом Завете». Всевозможных афоризмов по этим и подобным поводам известно несметное множество. Но говорят они нам скорее о связи времен, а не о том, что можно сидеть сложа руки. Свежий номер «Автопилота» – лишнее тому подтверждение. Выпускники Строгановки решили пофантазировать на тему «Москвича», вооружившись знаниями о самом первом автомобиле марки, скопированном с Opel Kadett. Сотрудники Audi Tradition руками английских гаражных мастеров реализовали проект Auto Union Typ 52 Schnellsportwagen, разработанный в далеком 1934 году Фердинандом Порше. Подразделение Land Rover Classic Works Bespoke теперь скупает десятилетние «Дефендеры» предыдущего модельного ряда и делает из них рестомоды. А советский художник Владимир Елтышев доказал, что даже в доинтернетную эпоху за железным занавесом можно творить в контексте мировых трендов автомобилестроения. Изобретать велосипед надо. Что бы там ни говорили.

**ДМИТРИЙ ГРОНСКИЙ**
главный редактор

реклама 16+

# ДЕРЖИТЕ НОВОСТИ ПРИ СЕБЕ

Подпишитесь на @kommersant

# ДОСТОЙНОЕ СОДЕРЖАНИЕ




**ОТКРЫТИЕ**

## ВОСТОЧНЫЕ ЦЕННОСТИ

**НА ВОДАХ** 8
Хроника путешествия к минеральному источнику на новом H9

**ТЕНДЕНЦИИ**

## ТИРАЖ 14

## АУКЦИОН 18

**МАШИННОЕ ОТДЕЛЕНИЕ**

## ДОНЕСЕНИЯ

**ВТОРАЯ ЛИЧНОСТЬ** 20
Ужасно интересная премьера

**СПАГЕТТИ-МОНСТР** 26
Китайский кроссовер для Спиди-гонщика

**ПОДМЕННАЯ МАШИНА** 28
Или за что мы любим приключения

**СТРИТ-АРТ, ВНИМАНИЕ, МАРШ** 32
Однотонный в красках

## НАУЧНЫЙ ПОДХОД

**МАСЛОМ НЕ ИСПОРТИШЬ** 38
Компания «ЛУКОЙЛ» начала выпуск трансмиссионных жидкостей для электромобилей

**С ТЕЧЕНИЕМ ТОКА И ВРЕМЕНИ** 42
Как электродвижение изменит жизнь автомобилистов

## МИССИЯ

**ВЗАИМНОЕ ОБОГАЩЕНИЕ** 46
Что общего у Выборга и Tiggo 7 Pro Max

## ПЕРЕДВИЖНИКИ

**РАСУЛ ВОШЕЛ, РАСУЛ ВЫШЕЛ** 52
Jetour T2 как пример новой внедорожности

**ДОМ КУЛЬТУРЫ**

## УРОКИ МАСТЕРСТВА

**ВЕЗДЕ У НАС ДОРОГА** 58
Дипломные работы выпускников Строгановки 2024 года

**ЧЕЛОВЕЧЕСКИЙ ФАКТОР**

## ПОЛЕЗНЫЕ ИСКОПАЕМЫЕ

**НЕ ПРИ ЭТОЙ ЖИЗНИ** 68
Художник Владимир Елтышев и его автомобили

**ЛОЖЬ, ЧЕРТЕЖ И ПРОВОКАЦИЯ** 82
Auto Union Typ 52 Schnellsportwagen – автомобиль, которого не было

**РАБОТА НАД ОШИБКАМИ** 88
Теперь есть возможность купить новый старый Defender

## ФОТО НА ДОКУМЕНТЫ

**КАРАВАН, САРАЙ** 92

**РЕКИ И МОСТЫ** 93

**НЕТ БАБОК** 94

**ЗАТО НЕ ДЕЛАЕМ КОЛГОТКИ** 95

**ПРАВИЛА ПОЛЬЗОВАНИЯ**

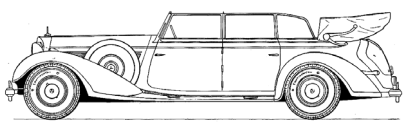
## ОБСТОЯТЕЛЬСТВА

**Я КАЛЕНДАРЬ** 96
Как снимали The Cal 2025 года

**ПТИЦА ЧАЙКА** 100
Как снимали афишу для нового фильма про СССР 1930-х годов

## ТОВАРЫ В ДОРОГУ 104

## АРТЕФАКТ 112




ГЛАВНЫЙ РЕДАКТОР **ДМИТРИЙ ГРОНСКИЙ**, АРТ-ДИРЕКТОР **ВИКТОР ПАДЕРИН**, ОБОЗРЕВАТЕЛЬ **АННА КИЛИМНИК**
НАД НОМЕРОМ РАБОТАЛИ: **НАТАША АФАНАСЬЕВА, ИВАН БАРАНЦЕВ, АСЯ ВОЛОЧНЕВА, АЛЕКСАНДР КАТАЕВ, АЛЕКСАНДР ПАПЕШИН, АНАТОЛИЙ ПУСТОВИТ, СЕРГЕЙ ШЕРСТЕННИКОВ, СЕРГЕЙ ШИРОКОВ, АЛЕКСАНДР ЯНКОВСКИЙ**

ОТВЕТСТВЕННЫЙ СЕКРЕТАРЬ **МИХАИЛ ЛАРИН**, КОРРЕКТУРА **ИД КОММЕРСАНТЪ**, ДОПЕЧАТНАЯ ПОДГОТОВКА **АЛЕКСЕЙ КОМОГОРОВ**
ИЗДАТЕЛЬ: АО «КОММЕРСАНТЪ» ПРЕСНЕНСКАЯ НАБЕРЕЖНАЯ, 10, МОСКВА, РФ, 123112

УЧРЕДИТЕЛЬ, РЕДАКЦИЯ: **ЗАО «АВТОПИЛОТ»** ГЕНЕРАЛЬНЫЙ ДИРЕКТОР **ВЛАДИМИР ЛАВИЦКИЙ**
ДИРЕКТОР ПО ПЕЧАТИ **АЛЕКСАНДР ПЛОТНИКОВ.** ОБЪЕДИНЕННАЯ СЛУЖБА РЕКЛАМНЫХ ПРОДАЖ, ДИРЕКТОР **НАДЕЖДА ЕРМОЛЕНКО,** ТЕЛ.: (495) 797 69 70 ДОБ. 2504, ПРОДАЖА РЕКЛАМЫ: ТЕЛ.: (495) 797 69 70 ДОБ. 2694, **WWW.AUTOPILOT.RU.** АДРЕС РЕДАКЦИИ: ПРЕСНЕНСКАЯ НАБЕРЕЖНАЯ, 10, МОСКВА, РФ, 123112, ТЕЛ.: (495) 797 69 70 ДОБ. 2138

ЖУРНАЛ «КОММЕРСАНТЪ «АВТОПИЛОТ» ЗАРЕГИСТРИРОВАН В РОСКОМНАДЗОРЕ ПИ № ФС77У39726 ОТ 30 АПРЕЛЯ 2010 ГОДА. ТИРАЖ 30 000 ЭКЗ. РАСПРОСТРАНЯЕТСЯ БЕСПЛАТНО. РЕДАКЦИЯ НЕ НЕСЕТ ОТВЕТСТВЕННОСТИ ЗА СОДЕРЖАНИЕ РЕКЛАМНЫХ МАТЕРИАЛОВ. ПЕРЕПЕЧАТКА (В ТОМ ЧИСЛЕ И ИНТЕРНЕТ-ВЕРСИИ) ДОПУСКАЕТСЯ ТОЛЬКО С ПИСЬМЕННОГО РАЗРЕШЕНИЯ РЕДАКЦИИ. ОТПЕЧАТАНО В ТИПОГРАФИИ ООО «ПЕРВЫЙ ПОЛИГРАФИЧЕСКИЙ КОМБИНАТ»,143405, МОСКОВСКАЯ ОБЛАСТЬ, ГОРОД КРАСНОГОРСК, ИЛЬИНСКОЕ ШОССЕ – 4 КМ С.55, П/О КРАСНОГОРСК-5, ТЕЛ: +7 (495) 510-27-81

**ИНФОРМАЦИОННАЯ ПРОДУКЦИЯ ДЛЯ ЛИЦ СТАРШЕ ШЕСТНАДЦАТИ ЛЕТ**



© ЗАО «АВТОПИЛОТ», 2024

Коммерсантъ

# предложение, от которого нельзя отказаться



деньги

16+ реклама

104

**С ПЛЯЖНОЙ КОЛЛЕКЦИЕЙ VESPA BY THE SEA** вам не придется искать пустой лежак на пляже, просто стоит вспомнить слоган ее рекламной кампании: «Все места свободны». При правильном взгляде на жизнь так и есть. Пляжная коллекция Vespa должна помочь настроиться на расслабленный, элегантный и свободный от условностей отдых.



**ИЗ ЛЮБОПЫТСТВА** я окунулся в бездонную мифологию Китая и только на поверхности ее сразу обнаружил десятка три национальных чудовищ, а всего по стране их насчитывается вроде бы не меньше полутора тысяч.

20

**ЕСТЬ МНЕНИЕ,** что люди покупают не автомобиль, они покупают эмоции. Соответственно, задача автомобильного дизайнера эти эмоции понять и визуализировать.

58

**ПОДРАЗДЕЛЕНИЕ LAND ROVER** Classic Works Bespoke теперь скупает на рынке старые «Дефендеры», разбирает их до винтика и после собирает, модифицируя ряд узлов.

88



16+ реклама

КоммерсантъFM93.6
слушайте

online*

на www.kommersant.ru

* онлайн

**ОТКРЫТИЕ**

# ВОСТОЧНЫЕ ЦЕННОСТИ

**HAVAL H9**

| | |
|---|---|
| Двигатель, тип | дизельный, с турбонаддувом |
| Объем двигателя, куб. см | 2370 |
| Максимальная мощность, л.с. при об/мин | 184 при 3600 |
| Максимальный крутящий момент, Нм при об/мин | 480 при 1500–2500 |
| Трансмиссия | АКП, 9 |
| Привод | полный |
| Клиренс, мм | 224 |
| Максимальная скорость, км/ч | 170 |
| Разгон от 0 до 100 км/ч, с | 14 |
| Средний расход топлива, л на 100 км | 9,1 |
| Цена в России, руб. | от 4 799 000 |





**HAVAL H9**
отличают светодиодные фары, брутальная решетка радиатора, два ребра на капоте, 18- или 19-дюймовые колесные диски, фиксированные подножки, двойные колесные арки, рейлинги для крепления грузов, панорамная крыша.

# На водах

Анна Килимник • Фото Haval

**ХРОНИКА ПУТЕШЕСТВИЯ К МИНЕРАЛЬНОМУ ИСТОЧНИКУ НА НОВОМ H9**

УДИВИТЕЛЬНО, КАК ЭТОТ СЛОГАН НЕ ПРИШЕЛ В ГОЛОВУ ТЕМ, КТО НЕКОГДА ПРОДАВАЛ В РОССИИ «ГЕЛИКИ», «ДЕФЫ» И «КРУЗАКИ». «ПЕРВЫЙ СРЕДИ РАМНЫХ». ЗВУЧИТ ДЕРЗКО, В СТИЛЕ ЗАГОЛОВКОВ ГАЗЕТЫ «КОММЕРСАНТЪ». ЕСЛИ БЫ НЕ ЗВЕЗДОЧКА-СНОСКА В КОНЦЕ. НА САЙТЕ БРЕНДА В КОНЦЕ ЭТОЙ ФРАЗЫ СТОИТ ЗВЕЗДОЧКА. ОНА БУДТО ПОДРЕЗАЕТ КРЫЛЬЯ ПЕРЕФРАЗИРОВАННОМУ КРЫЛАТОМУ ВЫРАЖЕНИЮ. СНОСКА ГЛАСИТ: «НОВЫЙ HAVAL H9 – ПЕРВЫЙ СРЕДИ РАМНЫХ АВТОМОБИЛЕЙ МОДЕЛЬНОГО РЯДА HAVAL В РОССИИ». НУ ЧТО Ж, ЗАТО ЗВУЧИТ ЭТО КАК МИНИМУМ БОЛЕЕ ПРАВДИВО.

И выглядит автомобиль правдиво. В том плане, что новая модель всем своим видом как бы хочет донести до окружающих свою суть: это большая машина, которая способна ехать по дорогам и по их отсутствию с максимально возможным комфортом. С одной стороны, удивительно, что найти дизайнерскую преемственность с предыдущим поколением модели фактически невозможно. Легкость, с которой китайские компании кардинально меняют внешность своих моделей, вызывает восхищение и раздражение одновременно. С другой стороны, брутально же вышло, что и требовалось в соответствии с выведенной целевой аудиторией.

## Работа, дом, отдых

Предполагается, что на 80 процентов будущие владельцы нового H9 – мужчины от 40 до 50 лет, занимающие ведущую позицию в компании или являющиеся владельцами собственного бизнеса, успешные в жизни, женатые, воспитывающие одного или двух детей. Именно благодаря такой рабочей позиции и семейным обязательствам мужчинам этим удается заработать в том числе и на машину, чья цена в зависимости от комплектации варьируется от 4 299 000 до 5 299 000 рублей.

# ВОСТОЧНЫЕ ЦЕННОСТИ



**ВМЕСТО ЗАПАСКИ НА ПЯТОЙ РАСПАШНОЙ ДВЕРИ** разместили бокс, который отпирается ключом от автомобиля. Точнее, тем механическим «жалом», которое надо будет извлечь из красивого корпуса электронного ключа, и дело это не быстрое. Бокс рассчитан на нагрузку до 15 килограммов. В откинутом состоянии крышка занимает строго горизонтальное положение и может использоваться как небольшой столик.



**САЛОН HAVAL H9 ОТДЕЛАН** высококачественной экокожей. Предлагаются два цветовых варианта — традиционный черный и новый терракотовый. У передних сидений удлиненные подушки. Под центральным дисплеем — место для двух мобильных телефонов, при этом левое оборудовано быстрой беспроводной зарядкой на 50 ватт с принудительным охлаждением.

Логично предположить, что тяжелые будни надо менять на активные выходные. Смена деятельности, как известно, лучший отдых. Рыбалка, охота, туризм. Конечно же, на машине, куда можно посадить и жену с детьми, и друзей – тут уж как и с кем договоришься. Опробовать, каково это – отдыхать на новом Haval H9, мы отправились по маршрутам Северной Осетии, самой дальней точкой которых стали Хилакские источники.

Если внешность автомобиля изменилась разительно, то под капотом – известный по предыдущему поколению H9, а также по другим автомобилям концерна GWM и, как принято говорить, «хорошо себя зарекомендовавший» двухлитровый бензиновый двигатель, как и прежде потребляющий 92-й бензин и работающий в паре с восьмиступенчатой автоматической коробкой от немецкого бренда ZF, которая способна держать до 500 Нм крутящего момента.

Но появилась и заманчивая альтернатива – новый дизельный мотор собственной разработки, впервые устанавливаемый на модель концерна GWM: чугунный блок, объем 2,4 литра, мощность 184 л.с., непосредственный впрыск топ-





**ПОЯВИСЬ ПОДОБНОЕ РЕШЕНИЕ**
на европейской машине — это была бы Skoda с ее возведенными в ранг культа фишками «симпли клевер». Но о том, что на дверях H9 бутылки с водой можно расположить таким удобным образом, в пресс-релизе и на сайте бренда даже не упоминается. Будто нет в этом ничего оригинального, все это само собой разумеющееся.




лива, а также усовершенствованная система EGR, снижающая расход топлива и уменьшающая уровень выбросов оксидов азота, топливная система Common Rail, улучшающая эффект распыления топлива и делающая его сгорание более полным, усовершенствованный масляный насос. Сочетается дизельный двигатель с девятиступенчатой коробкой передач также разработки GWM – с полуторакратным запасом момента до 750 нанометров.

## Коленки и галерка

Дизельный мотор почти не слышно – в зависимости от комплектации у H9 не только лобовое, но и стекла передних дверей могут быть двойными, поэтому можно разговаривать с попутчиками на полутонах. Обсуждаем, что, несмотря на центральный дисплей диагональю 14,6 дюйма, под ним есть блок физических клавиш для управления климат-контролем, а на центральном тоннеле имеются кнопки для управления системой полного привода и выбора режимов движения. Эта старомодность добавляет H9 шарма автомобиля для взрослых, наличие физических органов управления для которых имеет принципиальное значение. И классно, что некоторые электронные кнопки не дублируют физические, а как бы расширяют их функционал. Например, обогрев или вентиляцию сидений клавишами с центрального дисплея можно только включить/выключить, а настроить степень обогрева или обдува нужно через центральный экран, и степеней этих тут будет аж по девять у каждой опции.

Спереди H9 сидеть хорошо, но сзади – еще лучше. Точнее, на втором ряду сидений: на нашем рынке Haval H9 продается исключительно в семиместном исполнении. Да, абсолютно все пассажиры здесь обеспечены подстаканниками, плафонами освещения и дефлекторами трехзонного климат-контроля. Но насколько просторно на втором ряду, настолько же тесновато на третьем. Да, для головы достаточно места – что несомненный плюс, но, кажется, выше головы тут торчат еще твои же коленки, что плюсом уже не назовешь.

**ЕСТЬ У H9 ЕЩЕ ОДНА УДИВИТЕЛЬНА ФИШКА – РЕЖИМ I-SPACE.** Нажимаешь на кнопочку – сиденье раскладывается в полулежачее положение (его можно настроить), климат-контроль включает комфортную температуру, приоткрывается люк и включается приятная музыка, сопровождающаяся видеорядом на дисплее мультимедиа. И – спи моя радость, усни.






**ЦВЕТОВАЯ ГАММА H9** состоит из четырех вариантов окраски: классических черного и белого, а также весьма интересного зеленого металлика – как на фото. А четвертый цвет – новый: матовый серый. Есть подозрения, он станет настоящим хитом.

## Конец всех дорог

Но вот заканчивается асфальт – и мы съезжаем на грунтовку. Самое время вспомнить, что у GWM собственная внедорожная платформа, которая носит простое название P, и на ней базируются пикапы и все рамные внедорожники, на данный момент представленные в модельном ряду всех брендов этого китайского концерна. Рама нового H9 на 99 процентов состоит из высокопрочной стали, в ее основе – два продольных лонжерона и девять поперечин. Подвеска организована по стандартной схеме рамного автомобиля: спереди – двойные поперечные рычаги, сзади – неразрезной мост на пружинах. Ходы подвески составляют до 221 миллиметра спереди и до 235,2 – сзади, что обеспечивает максимальные возможности сцепления колес с дорогой на сложном рельефе.

Рельеф, по которому ехали мы, был не особо сложным. Просто в какой-то момент закончилась не то что дорога, а земля – чтобы добраться до цели, нужно было не пересечь реку, а несколько сотен метров ехать против ее течения. Брод был невелик, дно было каменистым, и в целом это была не самая сложная задача для H9 с его клиренсом 224 миллиметра, углами въезда и съезда 31 и 25 градусов соответственно, понижающей передачей с коэффициентом 2,64, принудительной блокировкой не только заднего межколесного дифференциала, но и переднего. Более того, мы вообще могли включить круиз-контроль – он тут есть не только для трассы, но и для пересеченной местности с «ползущим» режимом.

## В прогулочном темпе

Если в целом говорить о доступных на H9 режимах движения, то экономичный подразумевает преимущество заднего привода для экономии топлива. В стандартном режиме происходит автоматическое распределение крутящего момента, при необходимости подключается передняя ось. То же самое можно сказать про спортивный режим, нюанс которого в том, что удерживаются более высокие обороты и более низкая передача. В режиме «Снег» также происходит автоматическое

**ЗАДАЧА ЗАДНЕГО БОКСА –** обеспечение доступа к нужным предметам без необходимости открытия двери багажника. Хотя дверь багажника открывать куда проще, чем отпереть бокс. И этот бокс еще и увеличивает объем вещей, которые можно взять в дорогу. Ведь в семиместной версии объем багажника – всего 88 литров. В пятиместной уже почти 800 литров, а в двухместной – практически 1600.






распределение момента, но автомобиль стартует со второй передачи. А вот в режимах «Грязь» и «Песок» полностью блокируется раздатка и распределение момента происходит 50 на 50. Данный эффект усиливается в режиме 4L, когда активируется пониженная передача. При движении по скользкой поверхности используется сцепление каждого колеса, по песку – происходит позднее переключение на повышенную и раннее на пониженную передачу.

В общем, до Хилакских источников добрались мы в легком прогулочном темпе. Всего их две «трубы», и обе воды – «Хилак-1» и «Хилак-2» – отличаются повышенным содержанием железа, бора, кремния и углекислоты. Говорят, ими можно лечить ряд хронических заболеваний пищеварительных органов, некоторые заболевания почек и нарушение обмена веществ. В целом, тем, кого включили в целевую аудиторию нового Haval H9, вполне можно добавить поездки к источникам ко всем их развлечениям: здоровье если не поправить, так укрепить – на благо офису, семье и активному отдыху.





# И снова здравствуйте

## Aston Martin Vanquish

Британская компания Aston Martin представила свой новый флагманский суперкар Vanquish. И он, конечно же, очень особенный. О чем сразу было заявлено: новый Vanquish стал самой быстрой серийной моделью за 111-летнюю историю бренда. Все потому, что автомобиль может разгоняться до максимальной скорости 344 километра в час. Дело в моторе. И он – не электрический, а 5,2-литровый V12 с двумя турбокомпрессорами, который развивает 835 л.с. и сочетается с восьмидиапазонным автоматом ZF. Тяга передается на задние колеса через электронный дифференциал повышенного трения. Разгон Vanquish до 96 км/ч (то есть до 60 миль в час) занимает 3,2 секунды.

Но, конечно, не только мотору автомобиль обязан своей потрясающей динамикой. Кузов суперкара изготовлен из алюминия, его жесткость была увеличена на три четверти по сравнению с DBS 770 Ultimate. Vanquish оборудовали адаптивными амортизаторами Bilstein DTX, переработанными усилителем руля и стабилизаторами поперечной устойчивости, а также выносливыми углеродно-керамическими тормозами с 410-миллиметровыми дисками спереди и 360-миллиметровыми сзади. Подвеска Vanquish может работать в особо комфортном или особо спортивном режиме по желанию водителя. Улучшенная система ESP избегает резких вмешательств, прогнозирует оптимальные уровни сцепления и реагирует на мгновенную нестабильность машины.

Стоимость новинки пока не раскрывается, но начало поставок уже запланировано на четвертый квартал 2025 года. Ежегодно планируется выпускать не более 1 тыс. экземпляров Vanquish.



**В САЛОНЕ VANQUISH**
можно обнаружить 10,25-дюймовую цифровую приборную панель и экран мультимедиа такого же размера, а также аудиосистему Bowers & Wilkins с 15 динамиками.






# Чуть помедленнее

## Mercedes-Maybach SL 680 Monogram Series

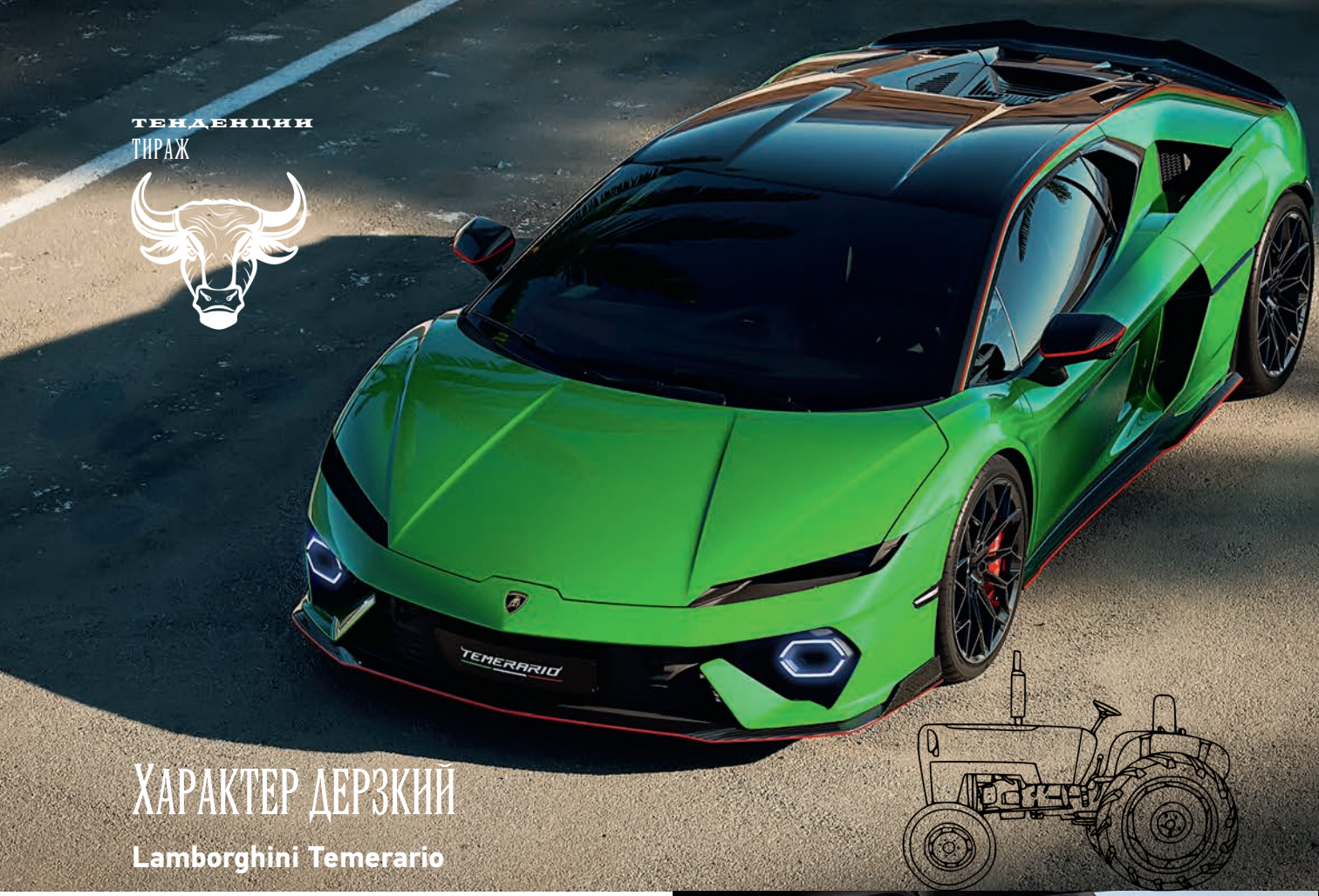





**ПРОДАЖИ MERCEDES-MAYBACH SL 680 MONOGRAM SERIES** начнутся весной 2025 года. Что и понятно: интерес к кабриолетам и мотоциклам просыпается с первой мартовской капелью.

Любая автомобильная новинка из мира товаров класса люкс должна быть особенной или не быть вовсе: компромисс тут неуместен. Что особенного в новом Maybach? Родстер Mercedes-Maybach SL 680 Monogram Series стал первым массовым автомобилем с открытым верхом в новейшей истории роскошной линейки Mercedes-Benz. Если короче, это первый за семь лет Maybach без крыши. Предыдущим открытым Mercedes-Maybach был внедорожный G 650 Landaulet, который был представлен в 2017 году, а его тираж составил всего 99 экземпляров. Ограничения в тираже новой модели пока не названы.

Mercedes-Maybach SL 680 Monogram Series построен на базе серийного кабриолета Mercedes-AMG SL 63 4Matic+, которому вместо девятиступенчатой автоматической коробки AMG Speedshift установили 9G-Tronic с обычным гидротрансформатором. Также ради плавности хода изменили калибровки битурбомотора V8 4.0, который развивает максимальную мощность в 585 л.с. и максимальный момент в 800 нанометров. Без изменений от исходной модели остались система полного привода 4Matic+ и полноуправляемое шасси. А вот время разгона до сотни выросло до 4,1 секунды вместо 3,6 секунды у версии AMG. Максимальная скорость ограничена на отметке 260 километров в час. Снаружи родстер отличается другими бамперами с решеткой радиатора и хромированной отделкой, а вместо заднего ряда у него установлен багажный отсек, накрытый жестким обтекателем. Салон обшит белой кожей, графика приборной панели и мультимедиасистемы переработана, принт с логотипами Maybach на капоте доступен в качестве опции.




# Характер дерзкий

## Lamborghini Temerario

На конкурсе элегантности, который прошел в середине августа в калифорнийском местечке Пеббл-Бич, гостям показали совершенно новый Lamborghini. Причем не какой-то эксклюзивный проект, специально подготовленный в одном экземпляре к этому знаменитому слету миллионеров, а вполне себе серийную модель. Суперкупе Temerario придет на смену Huracan – младшей модели в линейке итальянской марки.

Суперкар приводится в движение гибридной силовой установкой. Четырехлитровый бензиновый V8 развивает около 800 лошадиных сил. Ему помогают сразу три электромотора. Один из них установлен между ДВС и восьмиступенчатым преселективным роботом – Temerario среднемоторный автомобиль, что для Lamborghini редкость, потому что двигатели обычно находятся в задней части кузова. Еще два электромотора передают тягу на передние колеса, делая тем самым суперкар полноприводным. Впрочем, передние колеса водитель может отключать. Разгон до 100 км/ч занимает 2,7 секунды. Еще через 4,6 секунды Temerario разменяет вторую сотню. Максимальная же скорость суперкара превышает 340 километров в час. Интересно в этом контексте вспомнить, что самый мощный Lamborghini Huracan развивал 640 л.с., то есть мощность Temerario почти в полтора раза выше. Какая дерзость, скажет обыватель. Так и есть. По словам Стефана Винкельмана, главы компании из Сант-Агата-Болоньезе, Temerario – так звали быка, выступавшего в далеком 1875 году, имя которого переводится как «мужественный», «дерзкий». Не знаем, в каких архивах ищут название своим моделям в Lamborghini, но им все еще удается выискивать максимально оригинальные имена своим племенным суперкарам.





**LAMBORGHINI ПО ТРАДИЦИИ**
именует свою продукцию в честь боевых быков, прославившихся в те времена, когда коррида была популярна, а слово «зоозащита» еще было не в ходу.




# Назло рекордам

## Bentley Flying Spur



**В КАЧЕСТВЕ ОПЦИИ ДЛЯ BENTLEY FLYING SPUR** предлагаются кресла с персонализированным массажем и поддержкой оптимальной температуры.

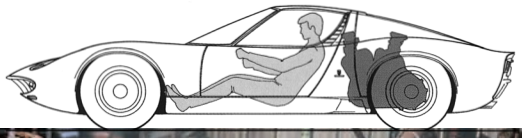


И снова перед нами самый-самый автомобиль, на этот раз от Bentley. Этот британский бренд представил Flying Spur четвертого поколения, который стал самым мощным седаном в его истории. Более того, новинку называют своим первым четырехдверным суперкаром.

Флагманский седан перешел на гибридную силовую установку, которая построена на базе четырехлитрового V8. Суммарно система выдает 782 л.с. и позволяет ускоряться с нуля до сотни за 3,5 секунды. По сравнению с предшественником, который оснащался мотором W12, полноприводная новинка оказалась на 147 л.с. мощнее, а время разгона до 100 км/ч сократилось на полсекунды.

На чистом электричестве седан может преодолеть до 76 км, а общий запас хода составляет 829 километров. Новый Flying Spur оснащается дифференциалом с электронным управлением, системой векторизации тяги, пневмоподвеской с двухклапанными электронноуправляемыми амортизаторами, модернизированной системой стабилизации, системой активного креноподавления и полноуправляемым шасси.

Очевидно, что Flying Spur пережил глубокую техническую модернизацию, но при этом общий облик и размеры кузова остались прежними. Внешние изменения в первую очередь коснулись оформления решетки радиатора, формы переднего бампера и дизайна 22-дюймовых дисков. Новшеством стала и анимированная проекция логотипа Bentley на землю при открытии дверей. Впрочем, есть и незыблемые вещи: клиентам, как обычно, предложат глубокую программу персонализации: более 100 оттенков кузова на выбор и более 700 комбинаций отделки интерьера.



# Бесценная ржавчина

## Rudi Klein Collection

**КУПЕ MERCEDES-BENZ 500K**
гонщика Караччиолы было приобретено в очень хорошем состоянии, а сейчас выглядит вот так. Что будет с ним делать новый владелец, неизвестно, может, что и оставит в подобном виде. Сейчас это модно.

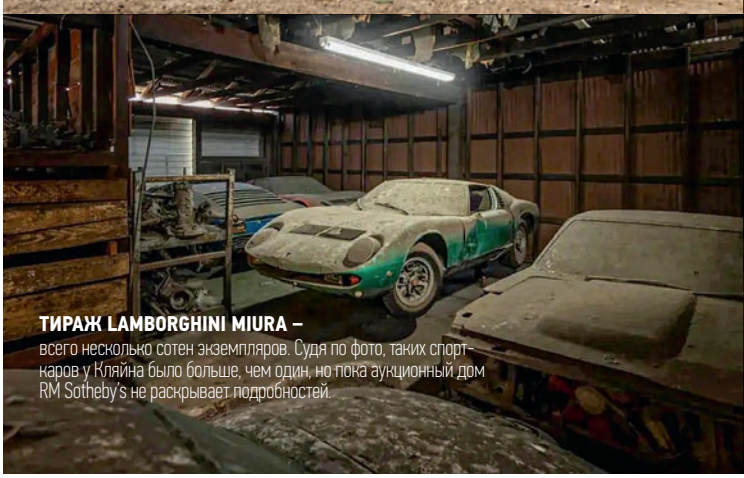
В среде коллекционеров не только покупка, но и продажа или обмен объектами коллекционирования считается в норме вещей, но есть и исключения – люди, которые только собирают и ничего никогда не продают. А еще встречаются такие персонажи, которые свои бесценные сокровища никому не показывают.

Руди Кляйн из Лос-Анджелеса как раз такой коллекционер старинных автомобилей. Про его раритеты слагались легенды, но мало кто видел их живьем, да и сам по себе он уже легенда. Конечно же, все предложения о продаже Руди Кляйн отвергал – автомобили он любил намного сильнее, чем деньги.

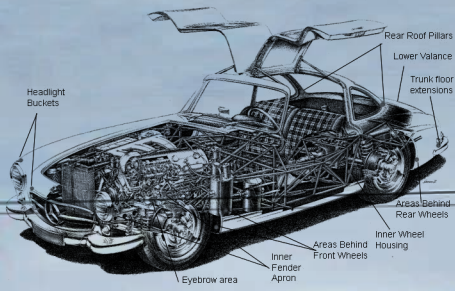
Но все когда-нибудь кончается, пришел конец и коллекции Руди Кляйна. Сам он умер в 2001 году, но коллекцию продолжал сохранять его сын. И вот новость: в октябре аукционный дом RM Sotheby's пустит все собранные им за долгие годы автомобили с молотка. Обещающие сенсацию торги так и назвали по имени коллекционера – The Junkyard: The Rudi Klein Collection.

Руди Кляйн был этническим немцем, эмигрировавшим в США в пятидесятые, наверное, поэтому наиболее ценные автомобили в его собрании – немецкие. Самый уникальный экспонат – купе Mercedes-Benz 500K, построенное в 1935 году для звезды мерседесовской гоночной команды Рудольфа Караччиолы. Автомобиль сделали в эксклюзивном исполнении: таких купе было построено несколько, но только на экземпляре для Караччиолы ветровое стекло сделано более высоким и с заходом на крышу.





**ТИРАЖ LAMBORGHINI MIURA –**
всего несколько сотен экземпляров. Судя по фото, таких спорткаров у Кляйна было больше, чем один, но пока аукционный дом RM Sotheby's не раскрывает подробностей.




**СЛЕВА НА ФОТО ВИДЕН**
полуразрушенный Mercedes-Benz 600 W100 и другие классические модели этой марки. Сколько же всего в коллекции Mercedes-Benz — неизвестно, но сам Руди Кляйн явно любил автомобили с исторической родины.




Помимо ореола таинственности и закрытости, коллекцию Руди Кляйна отличала еще одна особенность: попавшие в нее автомобили не реставрировались, а хранились в том виде, в котором были приобретены. Караччиоловское купе за долгие годы томления в гараже сильно облезло и пообветшало, но даже многочисленные предложения Mercedes-Benz Classic Center отреставировать исторический автомобиль за деньги самого концерна упрямый коллекционер каждый раз отвергал. Наверное, сейчас господа из Штутгарта вновь обрели надежду и уже прикидывают бюджет на покупку автомобиля своего знаменитого гонщика.

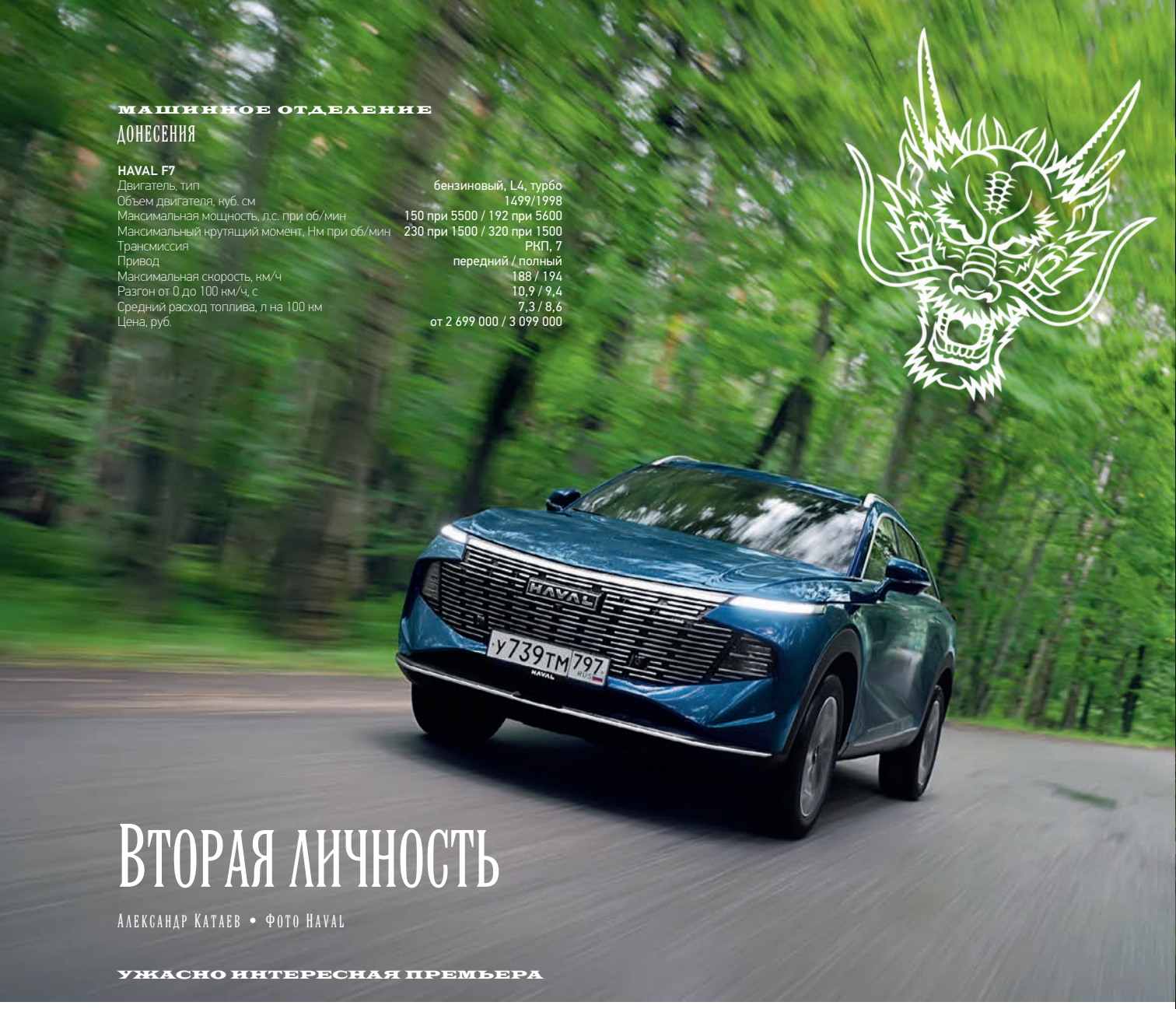
Другая легенда коллекции Кляйна – родстер Horch 855, изготовленный в 1939 году. Таких автомобилей было сделано лишь несколько, а сохранились единицы, но зато за последние годы полным-полно понастроено реплик разной степени достоверности, поэтому участники торгов будут биться за подлинный родстер, как в последний день.

А еще у Руди Кляйна были «крыло чайки» Mercedes-Benz 300SL и «сотый» Mercedes-Benz 600 – одни из самых дорогих автомобилей марки, обещающих занять место среди лидеров торгов, как и итальянская Lamborghini Miura. Цена последней вполне может составить несколько миллионов долларов.

Такой же результат имеет шансы показать и редчайший итальянский кабриолет Iso Grifo. На их фоне россыпь самых разных Porsche моделей 356 и 911 в разной степени заброшенности кажется мелочью, которую дают на сдачу.

**HAVAL F7**

| | |
|---|---|
| Двигатель, тип | бензиновый, L4, турбо |
| Объем двигателя, куб. см | 1499/1998 |
| Максимальная мощность, л.с. при об/мин | 150 при 5500 / 192 при 5600 |
| Максимальный крутящий момент, Нм при об/мин | 230 при 1500 / 320 при 1500 |
| Трансмиссия | РКП, 7 |
| Привод | передний / полный |
| Максимальная скорость, км/ч | 188 / 194 |
| Разгон от 0 до 100 км/ч, с | 10,9 / 9,4 |
| Средний расход топлива, л на 100 км | 7,3 / 8,6 |
| Цена, руб. | от 2 699 000 / 3 099 000 |




# Вторая личность

Александр Катаев • Фото Haval

**УЖАСНО ИНТЕРЕСНАЯ ПРЕМЬЕРА**

MONSTER. «МОНСТР»! ТАК ВНЕЗАПНО УГРОЖАЮЩЕ НАЗЫВАЕТСЯ КРОССОВЕР В ОРИГИНАЛЕ. А ДЛЯ НАС ОН – ДОЛГОЖДАННЫЙ HAVAL F7 ВТОРОГО ПОКОЛЕНИЯ, КОТОРЫЙ УЖЕ СМЕНИЛ ПРЕДШЕСТВЕННИКА НА КОНВЕЙЕРЕ ТУЛЬСКОГО ФИРМЕННОГО ЗАВОДА. НАПУГАЕТ ЛИ ПРЯМЫХ КОНКУРЕНТОВ?

Приятный глазу, ладный и нескучный облик. Узнаваемый автомобиль. Ведущие дизайнеры бренда Крис Олдэм и Цао Чжао Фей придумали оригинальные фишки стиля. Передняя узенькая световая линия; хитрая маскировка фар – издали они кажутся продолжениями облицовки; задние фонари-кометы, динамичные резкие линии по бортам. Спрашивается, каким боком этот Haval вдруг Monster? По образу и в честь какого монстра?

Из любопытства я окунулся в бездонную мифологию Китая и только на поверхности ее сразу обнаружил десятка три национальных чудовищ, а всего по стране их насчитывается вроде бы не меньше полутора тысяч. Кошмар какой. Имена и те страшно сказать в приличном обществе – Куй, Писю, Сису, Хули-цзин. Пожалуй, зря мы критикуем однообразные сухие индексы автоновинок из КНР. Всяко лучше, чем иной китайский исконный нейминг.

Ага, нашлась параллель. В определенном смысле премьерный автомобиль – Яогуай, оборотень. Ведь изначально Monster – абсолютно самостоятельная модель 2021 года. Роль второй генерации кроссовера Haval F7 она исполняет именно в России, где «семерка» оказалась коммерчески счастливой. Выдать преуспевшего в техническом развитии «Монстра» за наследника бестселлера – очевидно беспроигрышная идея.

## Польза раздвоения

«1+N – вот наша формула успеха, – делится со мной директор по продукту Цзяо Цзинтао. – Единица – это головной офис марки Haval в Баодине, а буква N означает число инженерных центров на разных рынках. Мы транслируем ключевую стратегию, а они в ответ – предложения по доработке моделей в зависимости от местной специфики».




**КОРОБКА-РОБОТ**
управляется по-мерседесовски, правым подрулевым рычажком. Привыкаешь к этому довольно быстро. Особенность всех полноприводных исполнений — лопатки ручной смены передач.





**РАДИ КНОПОК**
пришлось освободить место, убрав с тоннеля отсек под мелочовку. Но остается вместительный бокс-подлокотник.

Формула явно эффективная, поскольку Monster так сильно изменился в угоду российским покупателям, что впору толковать языком психологии о сформированной у кроссовера второй, китайско-русской личности.

Специально для России дополнено антикоррозийное покрытие и применяются морозостойкие резиновые части. Установлен аккумулятор повышенной емкости. Увеличен до 4,6 литра бачок омывателя, появились индикатор уровня жидкости и задний «дворник». Добавлены обогревы лобового стекла, руля и заднего сиденья. Кресло пассажира снабдили электроприводами. Предусмотрели подготовку с разъемом и силовой закладкой под монтаж сцепного устройства, а тянуть разрешено прицепы массой до 1500 килограммов.

По заявкам дотошных тульских мастеров-инженеров из «Хавейл Мотор Рус», предварительно изучивших машину в Баодине, китайцы поколдовали с настройками трансмиссии, чтобы максимально сгладить переключения, а заодно и с элементами подвески, чтобы уменьшить валкость без ущерба в плавности хода.






**КАРТУ**
яндексовского навигатора можно вывести почти во всю площадь приборного экрана, что вкупе с проекцией данных на лобовое стекло очень удобно.




Итого семиступенчатая коробка-робот действует очень деликатно, а если и случаются запинки, то едва заметные. И подвеске искренние комплименты: испробованная мной версия с 19-дюймовыми колесами комфортно едет по «крупнокалиберным» неровностям, старательно сопротивляется пробоям, а мелкие огрехи покрытия вообще игнорирует. Крены умеренные, и управляемость хороша.

## Яндекс Интерьер

В салоне тоже есть российские отличия. Подушки кресел удлинены до подходящего нам формата. На тоннеле разместили физические кнопки управления климатом, которых нет у «Монстра». А вот кнопки внешней светотехники тут виртуальные, на особой вкладке меню, реальных же слева от руля – всего пара, они активируют авторежимы. Увидите, обещаю вам: когда-нибудь на вкладке нарисуют иконку клаксона…

Большой центральный тачскрин слегка развернут к водителю и сопряжен с приборным экраном. Стратегия бренда предпо-



**В БАЗЕ И ВЫДВИЖНЫЕ РУЧКИ,**
и функция бесключевого доступа, и пусковая кнопка двигателя. А внешняя оптика сразу светодиодная.






**ЗВЕРЮ-ЗМЕЮ**
Чжунлуну достаточно открыть глаза, и в мире становится светло. А владельцу F7 для переключения внешнего света нужно открывать вкладку меню.



**ОБСТАНОВКА РАДУЕТ**
качеством и отсутствием пресловутого черного «глянца». Одна из кнопок руля программируется — включает, например, подогрев обода или водительского кресла. Обратите внимание: тоннель двухэтажный.

лагает интенсивный прогресс функций мультимедиа, и новый Haval F7 стал первым в гамме автомобилем с интегрированными сервисами «Яндекс Авто». Достаточно синхронизировать аккаунт пользователя через «Яндекс ID» и получаешь доступ к архиву музыки, а главное – яндексовский навигатор со всеми преимуществами: планирование маршрутов с учетом пробок, предупреждения о камерах, информация о ценах парковок и текущей скорости. Кстати, маршруты можно строить без интернета, по офлайн-картам.

Хотите поговорить об этом и других удобствах с машиной? Доступна система голосового управления. В меню заложен список командных фраз. Подаю голос, электроника откликается, оперирует панорамной крышей, климатом, громкостью… Наподобие дракона Луна, исполнителя желаний. Правда, система слушается только водителя, хотя ее заявленный уникальный талант – в отдельности распознавать и приказы сидящего впереди пассажира. Но даже Лун ограничен в своих магических возможностях: умеет всего три желания в одни руки. А вариантов команд как минимум тридцать.

## Через расстояния

Или он «Монстр» в смысле мощности? Китайские модификации выдают 184–224 силы. Однако российский Haval F7 оснащен другими бензиновыми турбомоторами – локализованными в Туле. У переднеприводных исполнений двигатель 1.5 (150 л.с.) из линейки агрегатов Haval Jolion, а у полноприводных – 2.0 (192 л.с.) от Haval Dargo. Упомянутая коробка-робот безальтернативна.

В руках двухлитровый 4WD. Похвально энергичный! Резкие ускорения, быстрые обгоны – пожалуйста, да еще чувствуется запас тяги. Благо – вновь обратимся к фольклору – F7 не похож на девятиглавого нечистого Сянлю, известного безмерной прожорливостью. Борткомпьютер отчитался о среднем расходе в десять литров допустимого бензина Аи-92. Значит, при благоприятных условиях кроссовер с одной заправки может проехать те же 600 километров, или тысячу китайских ли, что способно одолевать за день супербыстрое пятицветное существо Цзоу-юй. Кстати, кузовных цветов у F7 четыре.



**СРЕДИ МОДНЫХ НОВОВВЕДЕНИЙ –** телематика Haval Connection, с ней функции машины контролируешь дистанционно. В нашем пакете опций исключен автопарковщик, запоминающий путь к стоянке и воспроизводящий его при выезде. Ну и ладно.







Ездовых пресетов – шесть. «Почувствовали разницу в отзывчивости на газ?» – Цзяо Цзинтао уточняет, что в режимах «Снег», «Офф-роуд» и «Песок» помимо настроек педали акселератора меняются характер срабатывания ESP и логика передачи момента к задним колесам. «Снег» – для ровных скользких участков и самый осторожный; «Офф-роуд» – по сути, грязевой, допускающий активные пробуксовки, а «Песок» позволяет буксовать отрывками не закапываясь, равно и в песке, и в рыхлых зимних наносах.

Говорим о технике, и директор вспоминает, как упорно инженеры стремились уменьшить вес конструкции с модульной и самой потенциальной сегодня у фирмы платформой L.E.M.O.N. За образец взяли – нет, не скелет очередного монстра – телосложение спортсмена. «Посмотрите, например, до чего гармонично развит ямайский легкоатлет Усейн Болт».

Китайцам пришлось целиком пересмотреть сложение кроссовера относительно первого F7, корпеть с оптимизацией мелочей и соединений структуры. Прямо вижу за новым автомобилем огромную тень великана-колдуна Чи Ю, необычайно искусного в изготовлении предметов из железа. По легендам, все железные орудия появились у китайцев благодаря знаниям, полученным от Чи Ю. Однако в нынешнем поколении Haval F7 все же увесистый. По сравнению с предшественником он прибавил и в размерах, и в наполнении опциями.

## Обеспеченный класс

Чем конкретно богат? В базовой комплектации Elite экраны поскромнее, сиденья – с тканевой обивкой и механическими регулировками, а литые колеса 18-дюймовые. Зато в наличии датчики света и дождя, двухзонный климат-контроль, круиз-контроль, камеры кругового обзора, шесть подушек безопасности, «полный “Яндекс”» и поддержка Apple CarPlay. Освоить Android Auto планируют в следующем году.

Средний пакет Premium отличается той самой фронтальной световой линией, колесами в 19 дюймов, кожаной обивкой сидений и электрорегулировками водительского, улучшенной аудиосистемой, контурной подсветкой, беспроводной




**ТЕПЕРЬ HAVAL F7** длиннее и шире, слегка ниже, с клиренсом 183–191 миллиметр. Разумеется, случилась прибавка в ценах. Раньше начальная версия Comfort стоила на 250 тысяч меньше, однако была гораздо беднее нынешней базовой Elite.

**БАЗА ВЫРОСЛА** на 75 миллиметров, до 2800. Зона второго ряда до неожиданного свободная. Напротив, объем багажного отсека заметно сократился.



зарядкой, панорамной крышей, расширенным набором ассистентов и приводом багажной двери.

Топовый же Tech Plus предлагает максимум электронных помощников; оба кресла с приводами и вентиляцией; а также самую продвинутую аудиосистему – с сабвуфером.

Да, а купе-то! Вместе с первым F7 тульский завод прекратил выпуск и кросс-купейной версии F7x. Смены ей пока нет, хотя, со слов Цзяо Цзинтао, вариант кузова обсуждается. Вообще гамма на платформе L.E.M.O.N. в обозримом будущем задумана разнообразнее.

Резюмирую. Если поставить новоявленный Haval F7 рядом с прежним, разница категорическая. Тянет сказать – чудовищная. Наверняка следует продолжение российского успеха модели. Между прочим, далеко не все чуды-юды в китайском бестиарии злые. Углубившись в мифологические дебри, я нашел другую параллель. Haval F7 второго поколения близок к умному созданию Байцзе. Сей уважаемый китайцами монстр умел говорить, дарил позитивную энергию и стремился к бессмертию. **a**

**SWM G01F**

| | |
|---|---|
| Двигатель, тип | бензиновый, L4, с турбонаддувом |
| Рабочий объем двигателя, куб. см | 1498 |
| Максимальная мощность, л.с. при об/мин | 138 при 5600 |
| Максимальный крутящий момент, Нм при об/мин | 212 при 4000 |
| Трансмиссия | роботизированная, 7-ступенчатая |
| Привод | передний |
| Клиренс, мм | 190 |
| Максимальная скорость, км/ч | 180 |
| Средний расход топлива, л на 100 км | 8,3 |




# Спагетти-монстр

Александр Папешин • Фото автора

**КИТАЙСКИЙ КРОССОВЕР ДЛЯ СПИДИ-ГОНЩИКА**

В ГОДЫ СССР БОЛЬШОЙ ЦЕННОСТЬЮ СЧИТАЛИСЬ СОЛНЦЕЗАЩИТНЫЕ ОЧКИ, СДЕЛАННЫЕ ЯКОБЫ В ИТАЛИИ. НЕ СТОЛЬКО ИЗ-ЗА ТОГО, ЧТО ОНИ ХОРОШО ЗАЩИЩАЛИ ГЛАЗА ОТ УЛЬТРАФИОЛЕТА, СКОЛЬКО БЛАГОДАРЯ ТОМУ, ЧТО НА ОДНОМ ИЗ СТЕКОЛ БЫЛА НАКЛЕЙКА С ИТАЛЬЯНСКИМ ФЛАЖКОМ. ЕЕ НИ В КОЕМ СЛУЧАЕ НЕ ОТДИРАЛИ – ТАК И ХОДИЛИ С БЕЛЬМОМ НА ГЛАЗУ. С ТОЙ ПОРЫ ДЕФИЦИТОМ У НАС СТАЛИ СОВСЕМ ДРУГИЕ ВЕЩИ – КАК ПОНЯТИЯ, ТАК И ПРЕДМЕТЫ. НЕ ИЗМЕНИЛОСЬ ОДНО: ИТАЛИЯ – ЭТО КРУТО. НЕСМОТРЯ НА ГЕОПОЛИТИЧЕСКУЮ ТУРБУЛЕНТНОСТЬ, ИТАЛЬЯНСКИЕ ФЛАЖКИ МОЖНО ОБНАРУЖИТЬ НА УПАКОВКАХ МАКАРОН, КОФЕ ИЛИ БАНОЧКАХ С ПЕСТО, ИЗГОТОВЛЕННЫХ В РОССИИ. А С НЕДАВНЕЙ ПОРЫ ЧАСТИЧКУ ИТАЛИИ МОЖНО ПРИОБРЕСТИ ВМЕСТЕ С КИТАЙСКИМ КРОССОВЕРОМ SWM G01F.

Собственно, погреться в лучах апеннинского солнца у марки SWM (Speedy Working Motors) есть веские основания. В 2012 году китайская фирма Shineray Group приобрела итальянскую марку SWM (Sironi Vergani Vimercate Milano) которая в конце прошлого века занималась выпуском мотоциклов. Теперь это китайские кроссоверы. Но рисуют их в дизайн-центре в Милане. И как рисуют!

У автомобиля такая радиаторная решетка с крупными ромбовидными ячейками и такая аэродинамическая юбка, будто перед вами ближайший брат Lamborghini Urus, а не автомобиль, которому становится неуютно на дороге уже при скорости 120 километров в час – специально для нашего рынка двигатель придушили со 156 до 138 лошадиных сил. Зато колесные диски 18-дюймовые. Из-под заднего бампера торчат такие хромированные трубы, будто ведут они как минимум к V8, а не к заурядной полуторалитровой «четверке». А рядом с трубами – самые настоящие карбоновые каналы Вентури, которые у гоночных машин создают под днищем зоны повышенного разрежения за счет ускорения воздушного потока. Вам это кажется смешным? А я вам скажу, что ребятам в Мытищах очень даже понравилось – на парковке машину внимательно разглядывали и цокали языками.

В салон я разглядывателей, конечно же, не пустил, но он бы им тоже понравился. Черный потолок, как в гоночной машине, спортивные кресла, контурная подсветка. Шумоизоляция такая, что отлично слышны и двигатель, и колеса, что, кстати, тоже можно отнести к признакам спортивного аскетизма. Руль, кстати, круглый, что для современных китайских автомобилей редкость – он лишь








**БУКВАЛЬНО КАЖДОЙ ДЕТАЛЬЮ** автомобиль пытается убедить вас, что он типа итальянский. А с недавнего времени марка SWM пытается убедить в этом и итальянцев — у дилеров в Италии появились бензиновые кроссоверы G01, G03F и G05, а также электрическая модель X30L.










чуть-чуть подрезан снизу. Слышали, что в серьезной технике многие функции на всякий случай дублируются? Так вот, здесь PRND написано не только на шайбе управления коробкой, но и рядом на кулисе. Оформление приборов и их конфигурация чем-то напоминают японские машины двадцатилетней давности – этакое торжество серого. И что еще больше усиливает ощущение этого ретро, так это самый настоящий прикуриватель! Не розетка, а именно нагревательный элемент с изображением сигареты. Fumate, per favore, signore!

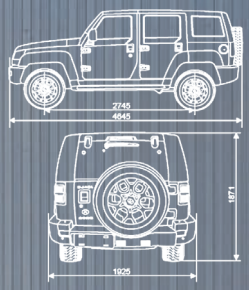
Что самое любопытное, сегодня SWM пытается продавать свои машины и в Италии. Не знаю, как с другими моделями, но у G01F точно могут быть проблемы. Не так давно в новостях сообщали про то, как в итальянском порту Ливорно арестовали 134 автомобиля Fiat Topolino. Кузова построенных на заводе в Марокко машин были украшены итальянскими флажками, в то время как законы Италии запрещают появление в стране товаров, маркированных национальными символами, но при этом произведенных за рубежом. У SWM итальянские флажки можно встретить везде: на радиаторной решетке, руле, в швах сидений и даже на внутренней стороне лючка бензобака. Но Мытищи – не Ливорно.

**МАШИННОЕ ОТДЕЛЕНИЕ**

ДОНЕСЕНИЯ

**BAIC BJ40**

| | |
|---|---|
| Двигатель, тип | L4, дизельный |
| Рабочий объем, куб. см | 1968 |
| Максимальная мощность, л.с. при об/мин | 162 при 5500 |
| Максимальный крутящий момент, Нм при об/мин | 378 при 3600 |
| Трансмиссия | 8AT |
| Привод | полный |
| Клиренс, мм | 210 |
| Средний расход топлива, л на 100 км | 8,4 |
| Объем топливного бака, л | 75 |
| Цена в России, руб. | от 4 400 000 |







# Подменная машина

Дмитрий Гронский • Фото автора и BAIC

**ИЛИ ЗА ЧТО МЫ ЛЮБИМ ПРИКЛЮЧЕНИЯ**

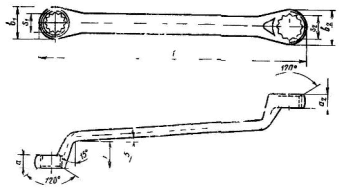
В ОДНОМ ОЧЕНЬ СТАРОМ МОНОЛОГЕ ИЗ COMEDY WOMEN ГЕРОИНЯ КАПРИЗНО ОБЪЯВЛЯЛА: «Я ТОЖЕ ХОЧУ ПОЕХАТЬ НА ДАЧУ, ЧТОБЫ ПИСАТЬ В ВЕДРО И ВСЕ ТАКОЕ». ПОДМЕЧЕНО ВЕРНО. ПОЧЕМУ-ТО ДЛЯ МНОГИХ ИЗ НАС ОТДЫХ – ЭТО СМЕНА ОБСТАНОВКИ, ОТКАЗ ОТ ПРИВЫЧНОГО, ПРИЧЕМ НЕ ВСЕГДА В ЛУЧШУЮ СТОРОНУ. ПОСЛЕ РЫБАЛКИ БОЛИТ ГОЛОВА И ВСЕ ТЕЛО ПОКУСАНО КОМАРАМИ. ПОХОД В ГОРЫ, ИЛИ ХАЙКИНГ, КАК СЕЙЧАС ПРИНЯТО ГОВОРИТЬ, – ЭТО ЧУДОВИЩНАЯ НАГРУЗКА НА ВСЕ МЫШЦЫ, ВКЛЮЧАЯ СЕРДЕЧНУЮ. ИЛИ ВОТ ВАМ ВНЕДОРОЖНИК BAIC BJ40. ВЫГЛЯДИТ, БУДТО ПРИЕХАЛ К НАМ ИЗ ПРОШЛОГО ТЫСЯЧЕЛЕТИЯ. ЧТОБЫ ПРЕВРАТИТЬ ЕГО В КАБРИОЛЕТ, НАДО ПОТЕТЬ ПОЛДНЯ. ДВЕРИ ЗАКРЫВАЮТСЯ НЕ С ПЕРВОГО РАЗА – НУЖНО ХЛОПАТЬ СО ВСЕЙ СИЛЫ. НО ВЕДЬ КРУТО ЖЕ!

А еще надо заливать в специальное отверстие мочевину. Если вы сразу подумали про то самое ведро на даче, то скажу вам, что это про другое. И, кстати, этот момент в автомобиле как раз не архаика, а очень даже современная черта. Необходимость покупать на АЗС мочевину – ну, или Ad Blue, так благозвучнее – обусловлена наличием в конструкции системы селективной каталитической нейтрализации оксидов азота, призванной обеспечить соответствие экологическим нормативам Евро 4 и Евро 5. Впрочем, исключения, как известно, только подчеркивают правило. Во всем остальном BJ40 – это такое милое ламповое прошлое.

## Имеют права

Если вы увидите китайский внедорожник в потоке, то, скорее всего, не обратите на него внимания, потому что подумаете, что это Jeep Wrangler Unlimited, которые у нас еще не перевелись. Китайцев часто обвиняют в копировании заграничной техники, но один из старейших автопроизводителей Поднебесной, каковым является BAIC, имеет гораздо больше и моральных, и юридических прав на пользование чужим опытом, чем иные китайские компании. В 1960 году здесь выпускали BAW Dongfanghong BJ760 – лицензионную копию









**ЕСЛИ ОКАЖЕТЕСЬ**
за рулем BJ40, не поленитесь открыть бардачок и полистать «мануалку»: чтение и полезное, и увлекательное.



**BAIC BJ40**
уже год производится на калининградском заводе «Автотор». На Пекинском автосалоне 2024 года была представлена модель нового поколения, чем-то похожая на Tank 300. И внешне, и своей «неразборностью».

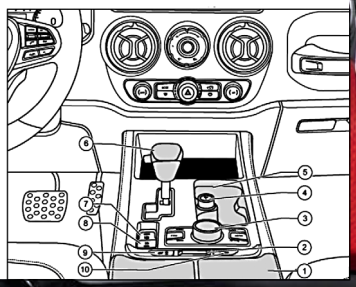





нашей 21-й «Волги». Уже в новом тысячелетии случилось сотрудничество с DaimlerChrysler, и модернизированный в контексте развития науки и техники, а также китайских представлений о прекрасном Jeep Cherokee первого поколения выпускался под именем BAW Qishi аж до 2014 года. Пытался китайский концерн воспользоваться купленным наследием таких выдающихся марок, как SAAB и Borgward. А от сотрудничества с Mercedes-Benz в актуальном модельном ряду остался немного карикатурный «Гелендваген» – BAIC BJ80. Так что не спешите с выводами. У BJ40 законных оснований быть похожим на Wrangler куда даже больше, чем у «Москвича 2141» копировать Simca 1307.

## Копия и оригинал

Я хорошо помню, как пять лет назад катался на новом Jeep Wrangler на востоке Калифорнии, в окрестностях озера Тахо. Предстояло преодолеть знаменитую тропу Рубикон, до которой нужно было доехать десяток миль по дорогам общего пользования. Персонал Jeep уже снял с тестовых машин все







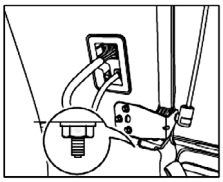
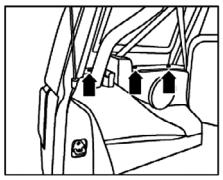
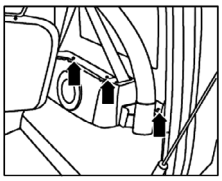
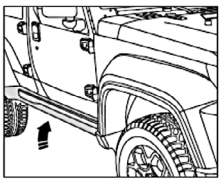
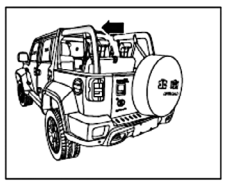
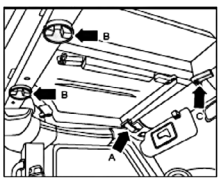

**ОБЗОРНОСТЬ**
с водительского места неважная. Зато внутрисалонное зеркало может транслировать с камер потоковое видео.

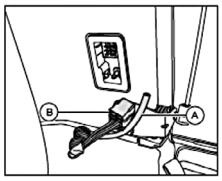
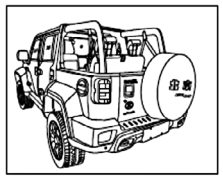


лишнее, включая двери, и сейчас вставлял прямо в верхние петли передних дверей так называемые походные зеркала – стекляшки на палочке, которые потом болтались в петле, как соломинка в стакане колы, и все время поворачивались от встречного ветра. Новое поколение внедорожника тогда представили как версию, одинаково пригодную и для приключений на природе, и для повседневного использования в городе. Появилась кнопка start/stop, на 30 сантиметров ниже опустили кронштейн запаски на пятой двери для лучшей обзорности, изменили наклон лобового стекла и радиаторной решетки, чтобы улучшить аэродинамику, а вот с зеркалом вышел такой косяк.

У BJ40 тоже видны следы эволюции. Все же проектировалась машина полтора десятка лет назад. Руль, который регулируется только по высоте, остался допотопным, зато на торпеде вырос экран мультмедийки, но не прямоугольный «айпед», как делают многие, не заморачиваясь, а трапеция, как бы отражающая по форме блок с «аварийкой» и органами управления климатической системой, расположенный ниже. На дверных





**ЗАЯВЛЕННЫЙ**
объем пространства для багажа составляет от 532 до 965 литров в зависимости от положения сидений второго ряда.

картах яркий кожзам старомодно прострочен ромбиком, а-ля Bentley, зато кнопка запуска двигателя остроумно окольцована клавишами управления полным приводом и блокировками. Кстати, справа и слева находятся дефлекторы обдува, стилизованные под логотип марки BAIC, – в Jeep до такого не додумались. Зато не отказали себе в желании собезъянничать крохотное изображение джипа на краю ветрового стекла – у Wrangler эта аппликация появилась лишь в последнем поколении, и у первых BJ40 ее, конечно же, не было.

Ну и, конечно же, BJ40, подобно Wrangler, «разбирается» – до появления родстера MG китайский внедорожник был единственным кабриолетом, официально продающимся на российском рынке. Но процедура съема крыши и особенно дверей – хлопотная. У Jeep на торцах болтов хотя бы номера торцевых головок были прописаны.

## Составляющие фана

О том, как едет BAIC BJ40, за последний год русскими буквами написано немало. В городе и на асфальте двухтонный автомобиль на удивление резв. Особенно это касается бензиновой версии, развивающей 218 лошадиных сил. У длиннобазного Wrangler под капотом было 272 лошадиные силы, и весил он полегче, но по ощущениям ускоряется и маневрирует «китаец» если и хуже, то совсем немного. Про поведение на бездорожье – мнения разные. Лето было теплым. Свесов, клиренса – у Wrangler он, кстати, побольше на целых 60 миллиметров, а также длинных ходов подвески, из-за которых даже на изрезанном весенними ручьями проселке внедорожник практически всегда цеплялся за грунт всеми четырьмя, за глаза хватало. Те, кто нашел возможность попробовать BJ40 в болоте, говорят, что лучше на такой машине туда не соваться. С другой стороны – давайте вернемся к началу нашего разговора – поддомкрачивание колес, чтобы под них можно было подложить валежник, испачканные в глине штаны и крепкие выражения, лебедка – если у кого она есть – и, наконец, поход за трактором – это тоже составляющие фана, ради которого, собственно, и покупают такие машины, как BAIC BJ40. **a**




# СТРИТ-АРТ, ВНИМАНИЕ, МАРШ

Александр Катаев • Фото автора

**ОДНОТОННЫЙ В КРАСКАХ**

| SOLLERS ST6 | |
|---|---|
| Двигатель 2.0, тип | дизель, L4, турбо |
| Максимальная мощность, л.с. при об/мин | 136 при 3600 |
| Максимальный крутящий момент, Нм при об/мин | 320 при 1600 |
| Трансмиссия | МКП, 6 |
| Привод | полный |
| Дорожный просвет, мм | 197 |
| Грузоподъемность, кг | до 900 |
| Длина/ширина платформы, мм | 1540/1540 |
| Цена, руб. | от 2 500 000 |

ХОРОШО ПОМНЮ ИЛЛЮСТРАЦИЮ В ДАВНЕЙ БРОШЮРЕ. НЕКИЙ ПИКАП ОКРУЖАЮТ ТИПИЧНЫЕ ВЛАДЕЛЬЦЫ – ПЛОТНИК, ОХОТНИК, ДОРОЖНЫЙ РАБОЧИЙ, МОНТЕР, ЦВЕТОЧНИЦА... У КАЖДОГО УТВАРЬ НА ЗАГРУЗКУ – ДОСКИ, КОНУСЫ, КОРЗИНЫ. ЯРКО-КРАСОЧНЫЙ SOLLERS ST6 НАВЕЯЛ МЫСЛЬ, ЧТО ТАКАЯ МАШИНА ПОДХОДИТ И УЛИЧНЫМ ХУДОЖНИКАМ – ВОЗИТЬ ЛЕСТНИЦЫ, ВАЛИКИ ДА КОРОБКИ С БАЛЛОНЧИКАМИ. И СРАЗУ ПРИДУМАЛАСЬ ЛОГИЧНАЯ ЦЕЛЬ АВТОПУТЕШЕСТВИЯ.

Однажды я посетил выставку шедевров того самого культового стрит-гуру Бэнкси. И вынес интересное знание. Копии смелых и скандальных уличных работ, заключенные в рамки по чопорным залам галереи, буквально... не работают.

Для полноты восприятия специфического творчества обязательна собственно улица: естественное освещение, городские звуки, запахи, старая штукатурка, брошенный окурок. Воробьи рядом скачут пускай. Нужна атмосфера привычной обыденности. Тогда искусство на стенах выглядит по-настоящему контрастно. Причем увидеть работу надлежит ой-вдруг, где ее не ждешь – эффект получается сильнее. Короче, стрит-арт правильно смотреть по месту исполнения.

Вот и отправлюсь посмотреть. Столицы стрит-арта у нас Нижний Новгород и Екатеринбург, оспаривают первенство по количеству и качеству творений. В обоих городах не раз проходили масштабные тематические фестивали, собирались и участвовали таланты со всей страны. До уральской мекки на машине из Москвы далековато. Навещу волжскую, она и популярнее среди автотуристов.

## Новый русский

Будете в Нижнем, загляните в Музей истории ГАЗа. Экспозиция – супер: увлекательная, подробная и зрелищная. Среди прочего рассказывает, что давным-давно завод всерьез занимался пикапами. Конкретно – модель ГАЗ-М415 в 1939–1941 годах произвели немалым тиражом в пять тысяч. К сожалению, после войны формат потерял актуаль-



**ВСТРЕЧАЮТСЯ** потрясающие шедевры. Например, абстрактный «Полет», написанный калининградцем Джоном. Источником вдохновения автору послужили фотографии из советских журналов.



**НЕКОТОРЫЕ** произведения огромны. На фото внизу банальный (уже нет!) гаражный комплекс, украшенный второй частью триптиха. Это проект Анатолия Akue. Первая часть – в Екатеринбурге.





ность, и вплоть до развала Союза пикапы оставались в абсолютном меньшинстве.

Да и сегодня исконно отечественный классический пикап только один. UAZ Pickup с бензиновым мотором 2.7 (150 л.с.), пятиступенчатой МКП и жестко подключаемым полным приводом Part-time с понижающей. Лидировал бы в нише и лидировал, но случилась китайская интервенция.

Теперь российским вдобавок значится и Sollers ST6, его почти год собирают крупноузловым методом во Владивостоке. Предложены турбомоторы 2.0, бензиновый (176 л.с.) и дизель (136 л.с.), шестиступенчатая МКП, а Part-time с понижающей дополнен стандартной блокировкой заднего дифференциала. Изначально Sollers ST6 – это JAC T6 восьмилетней давности. А «совсем изначально» – двадцатилетняя Toyota Hilux седьмого поколения! Фирма JAC клонировала японский грузовичок на законных основаниях, слегка преобразила и оснастила своими силовыми агрегатами. Которые опять-таки в дальнем родстве с моторами именитых компаний: бензиновый корнями уходит

**КОМПОЗИЦИЮ**
на американскую тему создал коллектив из пятнадцати человек. Осталось подогнать любимый в США тип автомобиля. Грубо, зримо! Женский портрет от сибирячки Марины Ягоды, наоборот, само изящество.









к линейке Mitsubishi, а дизель – к ассортименту Cummins. Мне достался ST6 с более востребованным у нас дизелем и в топ-комплектации Comfort. Отличается от базы кожаным салоном, мультимедийной системой вместо обычной «музыки», камерой заднего вида, бесключевым доступом и пусковой кнопкой двигателя. Заливаю полный 76-литровый бак, до Нижнего наверняка хватит.

## Ожидаемый...

«Восемь лет – это много», – говорила Даша-Мерилин у костра Даниле Багрову. Осматриваюсь в кабине образца 2016 года, угу, не поспоришь. Абсолютный олдскул, простое орудие труда. Рулевая колонка регулируется по высоте – и то славно. Стояночный тормоз затягиваешь рычагом. А троекратно мигнуть «поворотниками» с одного касания подрулевого рычажка нельзя. Однако консерватор внутри меня доволен. Приборы стрелочные, понятные. Мультимедий-



**ПОЗНАКОМЬТЕСЬ**
с «Торговкой» художника Кирилла Ведерникова из Вязников. Картина посвящена далекому прошлому Нижегородской ярмарки, которая раньше была всемирной и чье главное здание само произведение искусства.



**АВТОМОБИЛИ ИЗОБРАЖЕНЫ ПО ВСЕМУ ГОРОДУ.**
Сюжет с легендарной газовской «полуторкой» написан группой «Свой слой» сообща с волонтерами к юбилею Победы. А пикап на заглавном фото к статье рекламирует автосервис.



**ПО СРАВНЕНИЮ С ИСХОДНИКОМ**
JAC T6 у российского ST6 подогревы кресел в стандарте, а передняя панель лишена аляповатой цветной вставки. Обратите внимание, как удачно вынесен пульт стеклоподъемников.

ная система дружелюбна к пользователю, целиком российская и откликается лучше оригинальной. Приводом и понижающей заведуют крупные кнопки. Счастье! Никаких модных ассистентов, и перед выездом нет нужды отключать какое-нибудь кривое удержание в полосе или бестолковую функцию старт/стоп, дабы не раздражали.

Из китайских особенностей – коротковатые подушки сидений и неумение кондиционера придерживаться заданной температуры. Ну и качество там-сям, знаете ли… Торчит угол крышки бардачка. На мойке под напором воды отлетают резиновые полосочки с подножек. Громко скрипит кресло. Иногда натурально по-газовски стонет усилитель руля.

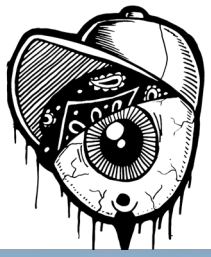
Зато бурная дизельная отдача после 1800 об/мин – аки китайский фейерверк! Обгонять можно хоть с четвертой передачей. И на офф-роуде пикап убедителен. Держишь ровный газ и пересекаешь себе местность с рыхлыми участками, пока цепляются шины.

## …и несколько внезапный

Приятные неожиданности: ремни регулируются по высоте, картинка от задней камеры показана с запасом в ширину для верности парковки, а кузов по умолчанию отделан полиуретаном, закрывающим кромки бортов.

Коли не жаль денег, советую ехать в Нижний платной трассой до Мурома, оттуда – обычными шоссе. Я с несколькими остановками управился за пять часов. Попутно раскрыв главный сюрприз – у грузовичка отменная курсовая устойчивость независимо от состояния асфальта. И на удивление приличная шумоизоляция моторного отсека.

Кстати, о деньгах. Sollers не приводит данные экономичности, а борткомпьютер показывает 7,2–9,4 литра на 100 километров. Сверяю по заправочным чекам – нет, электроник, шалишь, лукавишь. Реальный средний расход порожняком при всей аккуратности вождения в аккурат 10 литров.



**ТРАДИЦИОННЫЕ ПРИБОРЫ**
читаются прекрасно. Увы, солнечным днем стекло нещадно бликует. Меню бортокомпьютера – слабое звено: не русифицированное и управляется нажатием штырьков, словно первые электронные будильники.







## Город мастеров

Стрит-арт, известно, явление пластичное, безудержно меняется в пространствах и времени. Одну работу закрашивают, где-то возникают две новые. Нижний лоялен к настенным художествам, и многие – прежде всего легальные фестивальные, одобренные администрацией – остаются на годы. Карта местных произведений с фото и адресами – она легко находится в поисковике – большей частью сохраняет актуальность. Но все же спешите видеть.

Основное скопление работ – в центральных районах на высокой части города. Старые улочки, повсюду битый асфальт и трамвайные пути. Благо ST6 позволяет активно колесить в поисках локаций без опаски раздробить позвоночник. Хотя рамная конструкция с задними рессорами порой изрядно встряхивает.

Что затрудняет городские передвижения, так это своеобразная МКП. Если не выкручивать мотор на первой передаче, получишь провал в тяге при переходе на вторую. Уехать по зеленому сигналу наравне с потоком проблематично. Как и маневрировать в тесноте – руль тяжелый, а радиус разворота по легковым меркам слишком велик.

А величина клиренса в 200 миллиметров – однозначный плюс. Спокойно добираюсь к объекту «Большой брат» по удаленной части набережной. С некоторых пор тут развернута стройка, все исковеркано, кучи песка. Волнуюсь за «Большого брата»! Речь о старой кирпичной башенке с нарисованным лицом. Пожалуй, самый известный нижегородский стрит-арт.

Поблизости была впечатляющая работа «Volga vs Oka» – ГАЗ-24 и ВАЗ-1111 сталкивались передними крыльями. Поняли? Имеется в виду слияние рек. По Нижнему хватает изображений с автомобилями – чаще с газовскими.

В целом арт стремится к бесконечности. Картины, муралы на фасадах, инсталляции, навесные композиции, аппликации, стикеры, крошечные надписи и рисунки. Город с насыщенной параллельной реальностью. Здесь творили признанные мастера жанра. Местные знатоки проводят экскурсии, раскрывая истории создания и смыслы работ. Если




**ГРУЗОПОДЪЕМНОСТЬ**
по паспорту — до 900 килограммов. На бортах снаружи по два крюка, внутри — по две петли. У дилеров можно купить кунги и крышки. А пока вы читаете, Sollers сертифицирует фаркоп.



бы впечатления были материальными, кузов пикапа быстро наполнился бы ими до краев.

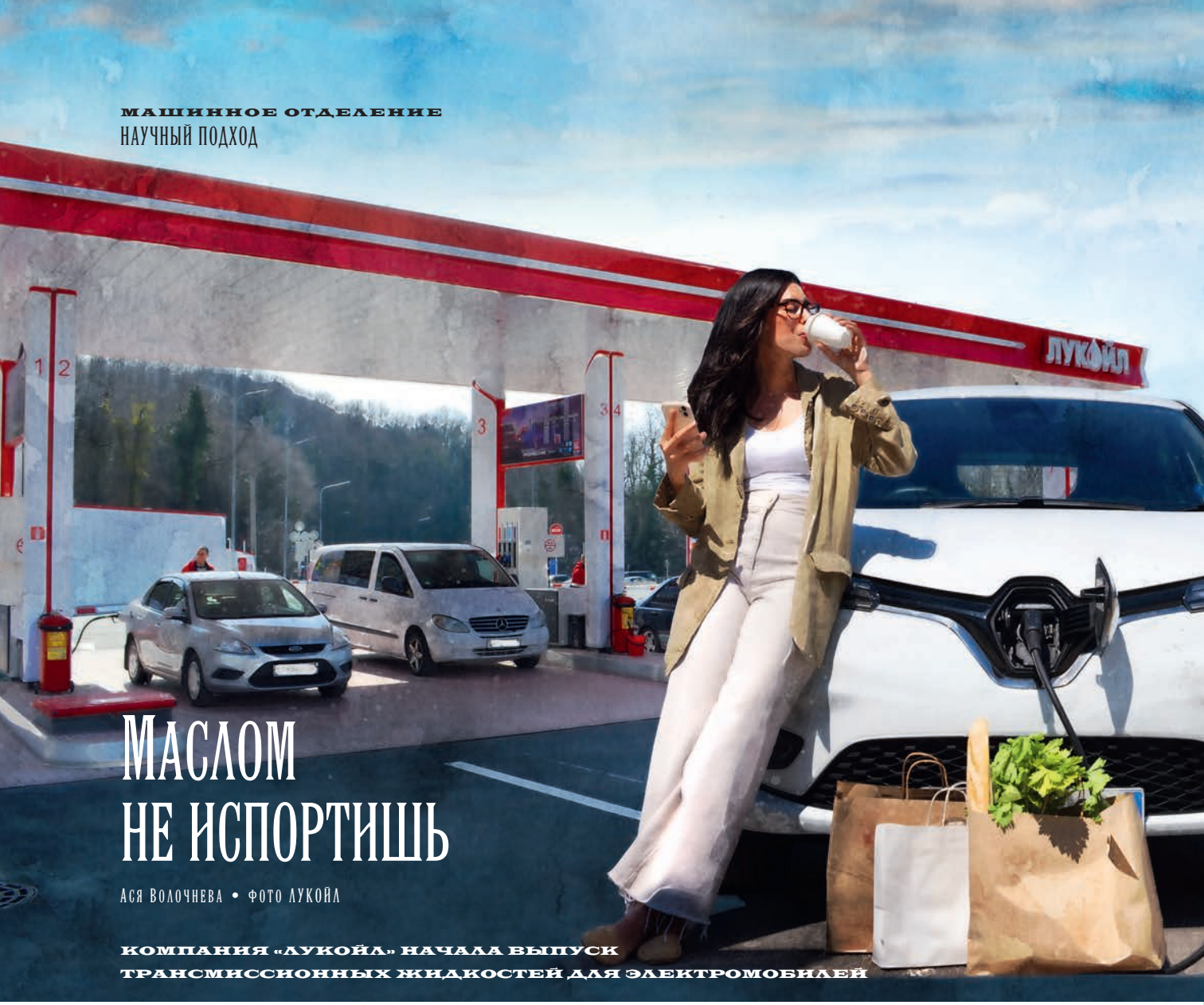
## Они, если честно, не пара

Вернемся к реальности рыночной. Максимальный UAZ Pickup Limited стоит два миллиона рублей, а бензиновый Sollers ST6 в начальном исполнении Base дороже на относительно «нестрашные» полмиллиона. Причем Base не сильно беднее оснащением. УАЗ, у вас проблема?

Скоро Sollers ST6 начнут производить полным циклом: со сваркой и окраской. Двигатели освоены на моторной фабрике в Елабуге, а МКП – на предприятии ЗМЗ. Интрига: скажется ли уровень локализации на ценах?

И финальный сюжетный твист: процесс полного цикла организуют именно на УАЗе. Надеюсь, привнесенные «Соллерсом» технологии окажут положительное влияние на ульяновские машины. Но имея опыт езды на УАЗах, голосую за Sollers ST6. Поскольку в случае с ним, как и с граффити, техника несложная, а вышло заметно.






# Маслом не испортишь

Ася Волочнева • Фото Лукойл

**Компания «Лукойл» начала выпуск трансмиссионных жидкостей для электромобилей**

О том, что электромобиль в обслуживании дешевле, чем машина с двигателем внутреннего сгорания, написано и сказано немало. Например, аналитическое агентство «Автостат» сравнило стоимость владения двух самых доступных по рекомендованной розничной цене машин: одну с ДВС, другую – с электромотором, а именно седаны Lada Granta и Evolute i-Pro. По техобслуживанию электрокар оказался на 15 процентов выгоднее. К похожему выводу пришли и в консалтинговой компании We Predict. По результатам ее исследования в первый год эксплуатация «электрички» на 162 процента дороже автомобиля с ДВС, но по итогу трех лет цифра уже другая: техобслуживание электрокара на треть дешевле машины, работающей на бензине или дизеле.

Почему же так происходит? Давайте разбираться. Полагать, что раз у автомобиля нет ДВС, а значит, некуда заливать моторное масло, плюс экономия на фильтре, – это правда, но далеко не вся. Ведь масло не единственная техническая жидкость, которая необходима для нормальной эксплуатации автомобиля независимо от типа его силовой установки. Итак, какие жидкости можно условно назвать «универсальными»?

В первую очередь тормозные. В целом они одинаковы для всех автомобилей, но требования к качеству и типу жидкости могут варьироваться в зависимости от особенностей тормозной системы. И надо помнить, что качество тормозных жидкостей важно для надежной работы гидравлических тормозов и поддержания давления в системе.

Другие технические жидкости, такие как жидкость для стеклоочистителей, жидкость для кондиционеров, а также смазка для подшипников и прочих механических узлов, в целом тоже одинаковы для всех типов автомобилей. Но несмотря на то, что эти жидкости могут быть одинаковыми или похожими по составу, необходимо всегда использовать те, что рекомендованы автопроизводителем, чтобы обеспечить оптимальную работу системы и избежать возможных повреждений.

**СМАЗОЧНЫЕ МАТЕРИАЛЫ LUKOIL E-FLUID**
разработаны в соответствии с требованиями ведущих автопроизводителей и отвечают международным стандартам.






**РЫНОК ЭЛЕКТРОКАРОВ В РОССИИ**
стабильно демонстрирует динамику роста. Согласно исследованию консалтинговой компании Strategy Partners, по итогам 2023 года в России было реализовано 14 тысяч новых электромобилей, что почти в пять раз больше, чем в 2022 году. Российский парк электрических машин достиг 37,8 тысячи единиц в 2023 году, продемонстрировав совокупный среднегодовой темп роста в 135 процентов с 2015 по 2023 год.

## Сделать похолоднее

А теперь посмотрим, какие жидкости востребованы именно в контексте машин на батарейках.

Начнем с неочевидного – с охлаждающих жидкостей. В автомобилях с ДВС используют обычные антифризы, предназначенные для охлаждения двигателя внутреннего сгорания: помимо отвода тепла, они выполняют также антикоррозионную функцию. В электромобилях основное внимание уделяется именно охлаждению батареи и электрических компонентов, таких как электромотор и редуктор. Поэтому жидкости эти специальные, диэлектрические, которые не проводят электрический ток и могут безопасно контактировать с электрооборудованием.

Интересно, что в автомобилях с гибридной силовой установкой необходима система охлаждения как для ДВС, так и для электрических компонентов, и в этих типах транспортных средств могут использоваться как традиционные антифризы, так и специальные охлаждающие жидкости для электромотора и батареи.




## В условиях высоких нагрузок

Что же касается масел и других смазочных материалов, то автомобили с двигателем внутреннего сгорания используют моторное масло, подходящее для соответствующих двигателей, а также трансмиссионные жидкости для коробки передач. У гибридов все немного сложнее: им требуется моторное масло для ДВС, а также специальные жидкости и смазочные материалы для электрических компонентов. Но чистые электромобили – это уже совсем другая история, потому что их силовые агрегаты и по конструкции, и по габаритам несравнимы с «моторчиками», которые есть у гибридов. Им требуются смазочные материалы для электрических двигателей и для редуктора, а те масла, что используются для машин с ДВС, для этого не подходят.

Более того, разнообразие строения электрокаров непосредственно влияет на требования к используемым в них жидкостям. В зависимости от конструкции автомобиля, а также от расположения электромотора в блоке с редуктором различают различные виды жидкостей с уже устоявшейся типологией: E-CVT, E-DCT, DHT fluids и т.д. При разработке технических жидкостей для электрокаров учитывают такие нюансы, как погружен ли электромотор в масло или нет, его совместимость с новыми материалами

**В БЛИЖАЙШЕЕ ВРЕМЯ**

LUKOIL E-FLUID 301 поступит в розничную продажу, а на авторизованных станциях технического обслуживания продукт уже доступен. Кроме того, жидкость будет использоваться для первой заливки на сборочных конвейерах производителей электромобилей в России.






**ВАЖНЫМ ФАКТОРОМ РАЗВИТИЯ РЫНКА** электрокаров в России является Концепция по развитию производства и использования электротранспорта в РФ на период до 2030 года, принятая правительством Российской Федерации в 2021 году. Благодаря ей в РФ создается инфраструктура ЗЗС, содействующая использованию EV.




и покрытиями, мощность электродвигателя и многое другое. Удивительно, но в России еще до недавнего времени не было собственного производства трансмиссионных жидкостей для автомобилей с электрическим двигателем. И первым производителем, который начал производство специализированной линейки такой продукции, стал ЛУКОЙЛ. Первым продуктом стало масло LUKOIL E-FLUID 301. Оно позволяет обеспечить надежную работу электромобилей, в которых предусмотрен прямой контакт трансмиссионной жидкости с электромотором. Сегодня этот тип электрокаров пользуется наибольшим спросом. LUKOIL E-FLUID 301 обеспечит исправную работу компонентов трансмиссии и электродвигателя в условиях высоких нагрузок в широком интервале температур.

## Специфика работы

Причина, по которой в ЛУКОЙЛе начали работу над новым продуктом, продиктована стратегией развития компании, в том числе направленной на сокращение «углеродного следа». ЛУКОЙЛ активно разрабатывает высокотехнологичные «зеленые» продукты, и, кроме того, в компании не могли игнорировать аналитику рынка, которая показывает тренд существенного роста продаж электрокаров. Опираясь на ключевые требования производителей электрических транспортных средств, в ЛУКОЙЛе была запущена разработка, а затем и тестирование прототипов в собственных и сторонних лабораториях. E-FLUID 301 – первый продукт линейки E-FLUID, и он успешно завершил лабораторные и стендовые тесты.

Специфика работы над трансмиссионной жидкостью для электромобилей заключалась в том, что при работе электрического двигателя выделяется большое количество тепла, поэтому смазывающий материал должен обладать высокой термической стабильностью, а также теплопроводностью для отвода тепла и охлаждения частей двигателя, чтобы снизить риски локальных перегревов частей мотора. Термическая стабильность масел для электрокаров достигается путем изменения структуры молекул базовых автомобильных масел. Зачастую масла для электродвигателей имеют вязкость ниже, чем традиционные трансмиссионные жидкости. Так как снижение вязкости масла увеличивает риск износа деталей, он минимизирован путем использования высокоэффективных присадок.

Можно предположить, что E-FLUID 301 составит достойную конкуренцию зарубежной продукции не только по качеству, но и по цене, а значит, стоимость обслуживания электрокаров в России станет еще более выгодной. **a**



# С ТЕЧЕНИЕМ ТОКА И ВРЕМЕНИ

Сергей Широков • Рисунки Анатолия Пустовита

## КАК ЭЛЕКТРОДВИЖЕНИЕ ИЗМЕНИТ ЖИЗНЬ АВТОМОБИЛИСТОВ

**«КОНЦЕПЦИЯ ПО РАЗВИТИЮ ПРОИЗВОДСТВА И ИСПОЛЬЗОВАНИЯ ЭЛЕКТРИЧЕСКОГО АВТОМОБИЛЬНОГО ТРАНСПОРТА В РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ», УТВЕРЖДЕННАЯ ПРАВИТЕЛЬСТВОМ В 2021 ГОДУ, РАССМАТРИВАЕТ НЕСКОЛЬКО СЦЕНАРИЕВ. ПО САМОМУ ОПТИМИСТИЧНОМУ, К 2030 ГОДУ ЭЛЕКТРОМОБИЛИ ЗАЙМУТ ПОЧТИ ТРЕТЬ ОТЕЧЕСТВЕННОГО РЫНКА. РОЛЬ ИНТЕГРАТОРА РАЗВИТИЯ ЭЛЕКТРОДВИЖЕНИЯ В РОССИИ ВЗЯЛА НА СЕБЯ ГОСКОРПОРАЦИЯ «РОСАТОМ».**

Сейчас, в 2024 году, «Росатом» производит почти 20 процентов электроэнергии в России. Занимается, как и следует из названия, атомной энергетикой, от «а» до «я»: разрабатывает, строит и эксплуатирует станции, добывает урановую руду, делает из нее топливо для АЭС, в конце цикла утилизирует отходы.

Атомная энергетика относится к «зеленой». Ее главные характеристики – минимальный углеродный след и высочайшая эффективность. Один килограмм используемого в реакторах АЭС энергетического урана, обогащенного до показателя всего 4 процента, заменяет 100 тонн, два железнодорожных вагона, каменного угля для тепловых станций.

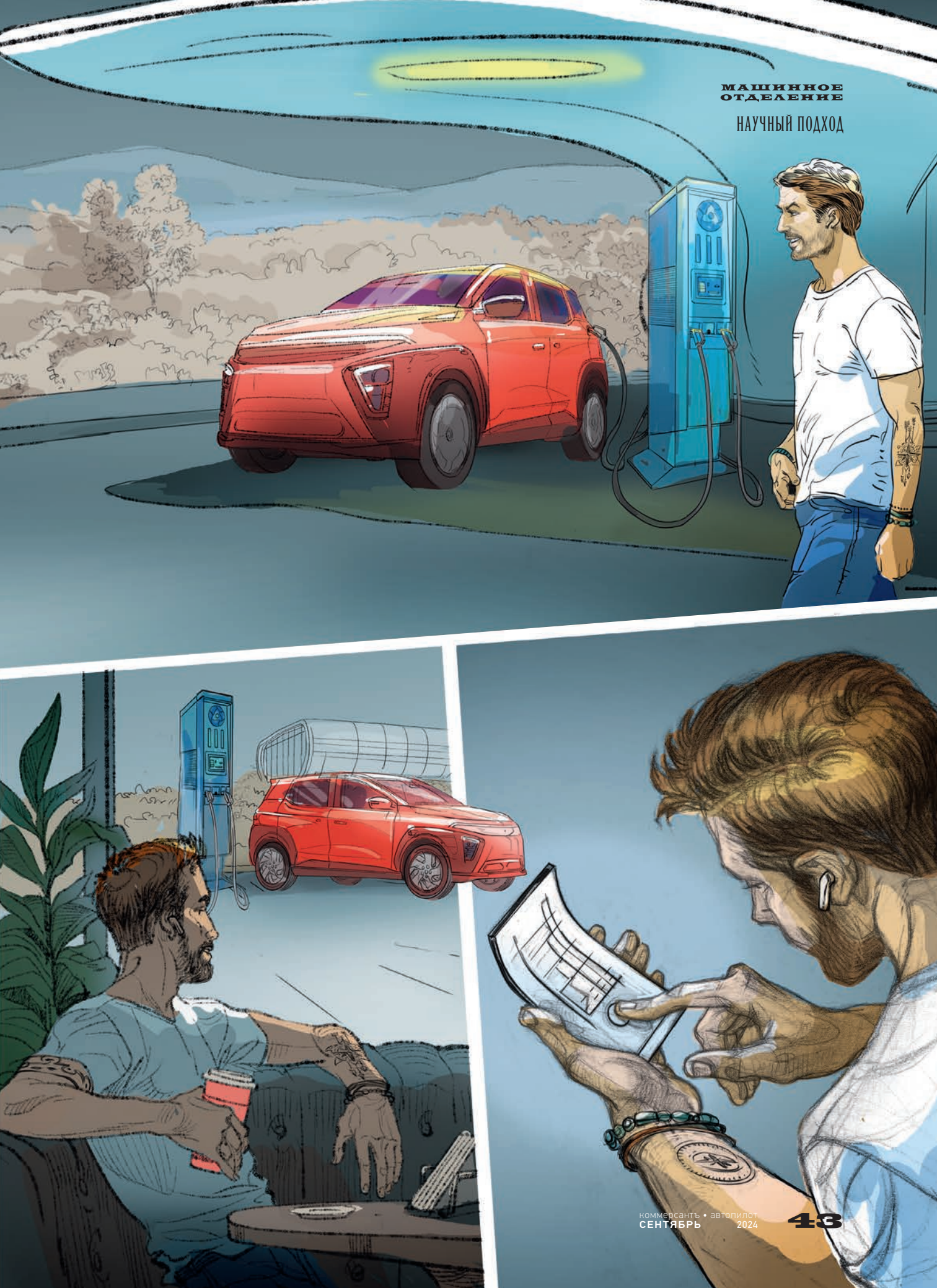
С 2019 года «Росатом» развивает «зеленое» направление и на автомобильном транспорте – электродвижение. И тоже комплексно, от обустройства зарядных станций до производства батарей электромобилей. Инженерные, технологические и производственные возможности госкорпорации, в которую входят сотни структур, от институтов до заводов, позволили взяться за новое для себя дело.

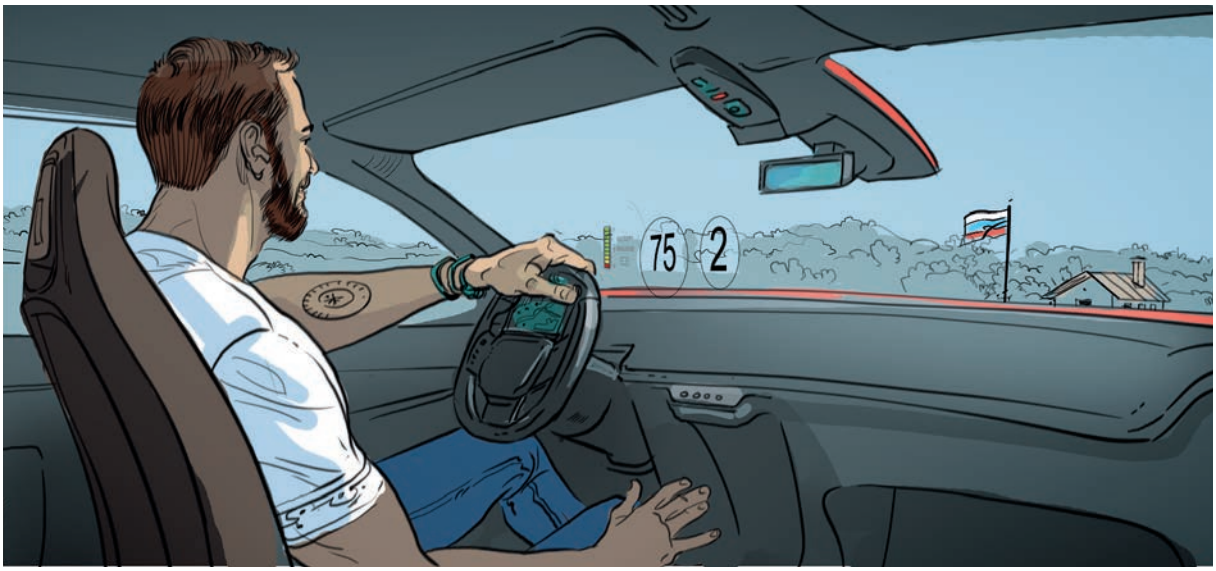
Мы решили заглянуть на семь-десять лет вперед, когда многое из того, что сегодня только в планах, должно реализоваться. Героя нашего рассказа зовут Олег, он живет в одном из российских городов-миллионников.

**Электрозаправочные комплексы** встречаются все чаще. Обычные АЗС больше никто не строит. Топливо для многих автовладельцев теперь делится не по октановому числу, не на «бензин» и «дизель», а по электротипу: постоянный и переменный ток разной силы и напряжения. На больших комплексах «Росатома», получивших название Highway Hub, можно найти любое электричество и все основные мировые виды разъемов для подключения. Самая короткая зарядная сессия длится 8 минут: машине с современной батареей хватит на 60 километров пути. Путешественники могут оставить машину на ночь и отправиться в гостиницу. Она тут же, в комплексе.

**Олег оплатил зарядку** через мобильное приложение «АтомЭнерго» и пошел в кафе «Электрон». Через несколько минут машина отстрелит зарядный кабель и в режиме автопилота поедет на автоматическую мойку. Когда Олег допьет кофе, автомобиль подъедет к дверям. Олегу нравится частичный автопилот. Возможно, он купит по подписке полный автопилот, с движением по трассе. Опция активируется «по воздуху», через приложение. До конца месяца действует «атомная скидка».

# НАУЧНЫЙ ПОДХОД





**Олег смеется.** Какие-то 20 лет назад люди боялись электромобилей и задавали вопросы: а можно ли ездить по глубоким лужам и как мыть – там же электричество? Сегодня в больших городах доля электромобилей в продажах достигает 40 процентов. Разницы по цене с классическими машинами, с двигателями внутреннего сгорания, почти нет, а экономия на заправке – трехкратная. И это при том, что бесплатных зарядок почти не осталось. Никого не надо заманивать в электробудущее. Говорят, что скоро доступ в центр Москвы и Петербурга будет закрыт для машин с ДВС. Или станет платным. Хочешь дымить – плати.

**Олег открыл раздел новостей** в приложении «ЭнергоАтом». Стоимость киловатт-часа в батареях электромобилей за последние 25 лет снизилась в 25 раз. «Что-то в этом мире все же дешевеет», – отметил Олег. К 2030 году Россия полностью обеспечила себя тяговыми батареями для электротранспорта: программа импортозамещения, как и в случае с продовольствием, сработала. В Калининградской области и Новой Москве работают крупнейшие в России гигафабрики по производству батарей. «Литий в них тоже наш, российский, колмозерский», – с удовлетворением подумал Олег. И батареи, и добыча лития – все это проекты «Росатома».

**В прошлом году Олег заменил батарею** в машине. Новая и мощнее прежней, и заряжается быстрее. Оплата – в рассрочку. Старую батарею переработают на заводе «Росатома» в Дзержинске. По программе утилизации Олег получил хорошую скидку. Надо теперь заменить батарею в машине жены, она ругается, что приходится ждать на зарядке по 20 минут. Аккумуляторный блок из ее автомобиля он поставит у отца на даче в качестве накопителя. Ночью батарея заряжается по минимальному тарифу, днем снабжает энергией хозяйство. И в случае внезапного отключения «проводного» электричества получившая вторую жизнь батарея выступает источником бесперебойного питания. В прошлом году, когда у отца на даче пропал свет, Олег весь день работал с циркулярной пилой и электрическим рубанком, подключив к силовым розеткам 230 вольт на своей машине. На автомобилях с ДВС единственной розетки едва хватало для зарядки ноутбука.

**Медленные зарядки,** с которых начиналась новейшая электромобильность, тоже никуда не делись. Их примерно половина от общего числа. Обычно «медляками» пользуются на офисных парковках и в частных домах. Заказать собственную зарядку, например в загородной дом, можно в сбытовом подразделении «Росатома». Кстати, выпускаемые в Калининградской области и Новой Москве батареи с интеллектуальным управлением сами подскажут через мобильное приложение «ЭнергоАтом», как часто надо заряжаться на медленных станциях, чтобы максимально продлить ресурс накопителя. Автомобилисты спорят: какие современные аккумуляторы можно отнести к «миллионникам» – пройдут больше 1 млн километров без замены ячеек и потери емкости более чем на 25 процентов.

**Вечером Олег смотрел телевизор.** «Росатом» представил новую линейку силовых установок для полноприводных легковых электромобилей, электробусов и электрогрузовиков. Выпуском продукции займется предприятие в Липецке. За полтора десятилетия российская госкорпорация освоила новое для себя направление и стала одним из мировых лидеров электродвижения. Предприятия "Росатома" производят электродвигатели и редкоземельные магниты к ним, батареи и зарядные комплексы, композитные кузовные материалы и автоприборы, – убаюкивал знакомый с детства голос ведущей – Специалисты отмечают: "Росатом" на деле, а не словах, приблизил электродвижение к понятию нулевого выброса. Все его производство энергии – "зеленое". Напомним, что сегодня госкорпорация успешно эксплуатирует не только АЭС, но и приливные электростанции, а также объекты ветроэнергетики».

Олег выключил экран и пошел спать. Завтра с утра ему в аэропорт. Электросамолетов пока еще нет. Но работа идет. Значит, будут. **a**

# НАУЧНЫЙ ПОДХОД





**CHERY TIGGO 7 PRO MAX**

| | |
|---|---|
| Двигатель, тип | бензиновый, L4, турбо |
| Объем двигателя, куб. см | 1598 |
| Максимальная мощность, л.с. при об/мин | 150 при 5500 |
| Максимальный крутящий момент, Нм при об/мин | 275 при 2000–3800 |
| Трансмиссия | робот, 7DCT |
| Привод | полный |
| Максимальная скорость, км/ч | 192 |
| Разгон от 0 до 100 км/ч, с | 9,8 |
| Средний расход топлива, л на 100 км | 7,7 |




# Взаимное обогащение

Александр Янковский • Фото Chery

**ЧТО ОБЩЕГО У ВЫБОРГА И TIGGO 7 PRO MAX**

СТАРТУЕМ ОТ ДВОРЦОВОЙ ПЛОЩАДИ САНКТ-ПЕТЕРБУРГА, БЕРЕМ КУРС НА СЕВЕРО-ВОСТОК И ПРИМЕРНО ЧЕРЕЗ СТО СОРОК КИЛОМЕТРОВ ПУТИ ПО ТРАССЕ А-181 «СКАНДИНАВИЯ» ВЪЕЗЖАЕМ В ВЫБОРГ. НА CHERY TIGGO 7 PRO ДОРОГИ МЕНЬШЕ ДВУХ ЧАСОВ. СОГЛАСИТЕСЬ, НЕ СЛИШКОМ БОЛЬШАЯ ПЛАТА ЗА ВОЗМОЖНОСТЬ ПОНЯТЬ ЧТО-ТО ПРО МАШИНУ – ДА И ВООБЩЕ ПРО ЖИЗНЬ.

Почему отсчитываем маршрут именно от Дворцовой площади? Да просто именно здесь еще в начале лета компания Chery устроила презентацию обновленного кроссовера Tiggo 7 Pro Max, объявила о старте его продаж и назвала его стоимость. А почему Выборг? Любой житель Санкт-Петербурга еще недавно сказал бы: начало автомобильного пути в Европу, но сегодня это, скорее, место для поездки на выходные. Кстати, сорок лет назад герои Виталия Соломина и Елены Сафоновой в «Зимней вишне» из тогдашнего Ленинграда сбегали в домик на берегу озера именно сюда и волновавший советских подростков эпизод с утренним пробуждением героини снимали как раз в охотничьем хозяйстве Минобороны недалеко от Выборга.

## Лучше, чем вчера

С момента появления семейного кроссовера Chery Tiggo 7 на российском рынке в 2020 году его купили более 112 тысяч семей, сегодня кроссоверы «седьмого» семейства самые популярные из всех китайских SUV в России. И вот третье поколение, 2024 года, Tiggo 7 Pro Max FL. Как уверяют представители компании, автомобиль вобрал в себя все собственные идеи Chery по его улучшению и одновременно стал ответом на пожелания российских клиентов.

Но когда машина и так чемпион по популярности, куда уж лучше-то? Да и вообще: «Кто тебе сказал, что ты должна быть счастлива?» – как ответил однажды на сетования жены поэт Осип Мандельштам. Но гению и положено видеть эсхатологическую перспективу. А человечество в целом устроено проще. Оно всегда стремится к лучшей



**В ТРАНСМИССИИ**
теперь не вариатор, а семидиапазонный двухдисковый робот мокрого типа. По-новому выглядит теперь и ручка кулисы этой КПП: она из прозрачного пластика и в нее интегрировано изображение тигра, олицетворяющего дух Tiggo.



## МИССИЯ





**РУЛЬ**
Chery Tiggo 7 Pro Max регулируется в четырех направлениях, водительское сиденье — в шести. Регулировки имеют также подголовники и ремни безопасности.



жизни. Чтобы если изменения – то только в лучшую сторону. Промышленная революция, научно-технический прогресс, «завтра будет лучше, чем вчера», как пелось в советской песне. И если это автомобиль, то пусть каждый следующий будет быстрее, удобнее, надежнее, безопаснее прежнего. Как, например, наш Tiggo 7 Pro Max. Который в этом смысле и правда не обманывает ожиданий.

### Мощный мотор, «робот» и полный привод

В третьем поколении автомобиль получил новый двигатель 1.6T, алюминиевый. Он в полтора раза легче, чем мотор Chery Tiggo 7 первого поколения, а по сравнению с мотором поколения второго у него на пятую часть ниже трение и, соответственно, выше эффективность. Интеллектуальная система управления сгоранием топлива iHEC, оптимизированный впуск обеспечивает быстрое и эффективное сгорание смеси в цилиндрах, повышает экономичность. Нагнетатель с электроприводом и быстрым откликом убирает эффект «турбоямы» на низких оборотах.







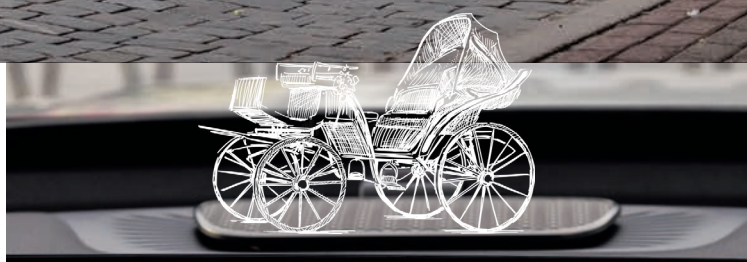

**ДИЗАЙН ЗАДНЕЙ ЧАСТИ КУЗОВА**
Chery Tiggo 7 Pro Max определяют «парящая крыша» и спортивный спойлер. На крыше – встроенные аэродинамичные рейлинги с черными элементами. Крышка багажника открывается сенсором, угол ее подъема регулируется.



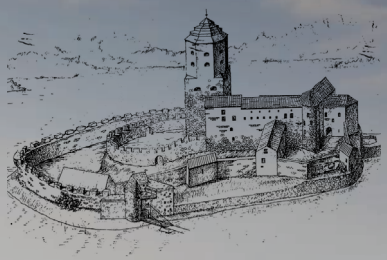

У прежней «семерки» в трансмиссии был вариатор и привод только передний. Нынешняя оснащена семидиапазонным «роботом» DCT с мокрым сцеплением, а главное – кроссовер теперь с умным полным приводом и шестью режимами движения, включая переднеприводный 2WD, помогающий экономить топливо на трассе.

По части же экстерьера и интерьера – автомобиль получил новый передний бампер, а написание марки на заднем теперь интегрировано в сдвоенную линию задних фонарей. Колесные диски 18-го или 19-го диаметра имеют новый дизайн, иначе выглядит и декор задних боковых стекол.

Салон из экокожи темно-коричневого цвета дополнен серыми матовыми вставками в передней панели и дверных картах. На передней панели появился двойной изогнутый экран 2×12,3 дюйма, объединивший панель приборов и комплекс системы мультимедиа. Компоновка центральной консоли стала более функциональной и интуитивно понятной. Эргономичный рычаг «робота» позволяет управлять коробкой передач буквально двумя пальцами. А в его граненую рукоятку из прозрачного пластика интегрировано изображение тигра – символа Tiggo.







**ВСЯ ОПТИКА**
Chery Tiggo 7 Pro Max – светодиодная. Есть функции автовключения (датчик света) и задержки выключения фар («Проводи меня домой»), автоматического переключения ближний/дальний свет, динамические указатели поворотов.

**СОВРЕМЕННАЯ ПЛАТФОРМА T1X**
обеспечивает простор в салоне, а также отличную геометрическую проходимость: клиренс 190 миллиметров, большие углы въезда и съезда.

## Культурный обмен

Идея постоянного улучшения жизни – часть европейской цивилизации. А мы к ней принадлежим, как бы кто ни стремился утверждать обратное. Да и китайские товарищи, вот уже второй год как неожиданно ставшие хозяевами российских дорог, уже давно учатся у западных производителей и берут у глобального Запада все лучшее. Половину деталей для двигателя и «робота» нашего Tiggo 7 Pro Max поставляют известные европейские и американские компании, 35 процентов – СП за пределами Китая и только 15 процентов – лучшие местные поставщики. Да и вообще, самое первое поколение «семерки» было создано под руководством знаменитого канадца Джеймса Хоупа, шеф-дизайнера Chery с 2012-го по 2018-й, потом над машиной работала известная студия Italdesign в лице фламандца Лоуи Вермеерша, расположенная в Турине. Поэтому, положа руку на сердце, такой ли уж наш Tiggo 7 Pro Max, въезжающий сейчас на брусчатку старого Выборга, китайский? Похоже, он такой же глобальный продукт, как и этот город. Потому что Выборг, расположившийся на перекрестке древних торговых путей, тоже сплав четырех культур: шведской, финской, карельской и русской.

## Без шума и пыли

Например, своими знаменитыми торцовыми мостовыми, увы не дожившими до наших дней, Выборг обязан русскому дорожному инженеру академику Василию Гурьеву. Изобретенная им технология мощения улиц не булыжниками, как обычно, а деревянными шестигранными колодками, уложенными встык, мозаикой, пришла в Выборг из тогдашней российской столицы, Санкт-Петербурга. Там такими торцами в начале 1820-х замостили сначала два участка Большой Морской и Миллионной, а затем часть Невского проспекта и Петергофской дороги. «Перед употреблением в дело колодки опускают на пять минут в расплавленную смесь битума, креозота и глинистого мела. М. эта стелется на слое бетона, а швы заливают битумом и цементным раствором. Поверхность готовой М. посыпают острым гравием. Торцовая М. почти совершенно устраняет шум и сотрясения от проезда и не дает ни пыли, ни грязи», – сообщает

**АВТОМОБИЛЬ ОСНАЩЕН**
обогревами стекол, форсунок омывателя, зеркал, руля, всех сидений. Поясничный упор сиденья водителя регулируется в четырех направлениях.






**СЕМЕЙНЫЙ КРОССОВЕР TIGGO 7 PRO MAX 2024 FL**
кардинально обновил дизайн, технологии и эргономику. Автомобиль получил новый технологичный передний бампер, изменил декор заднего бокового окна, обрел 19-дюймовые колесные диски нового дизайна.

Энциклопедический словарь Ф.А. Брокгауза и И.А. Ефрона. Tiggo 7 Pro Max тоже есть что предъявить по части борьбы с «шумом и сотрясениям от проезда». Всего около 35 децибел издает автомобиль с двигателем на холостом году. Увеличена площадь шумоизоляции салона. Тишину в автомобиле на ходу обеспечивают также акустические лобовое и передние стекла, тихие компрессор, топливный насос и бесступенчатый вентилятор климат-контроля.

## Реакция на свет

Но все-таки главные козыри Tiggo 7 Pro Max по части плавности хода – настройки независимой подвески и шасси, улучшающие контакт автомобиля с дорогой. Ну и быстрая, в пределах 100 миллисекунд, реакция встроенной системы управления крутящим моментом, умеющей, когда нужно, посылать до 50 процентов его на задние колеса.

С такой же примерно точностью, с какой рассчитаны круглые окна в крыше признанного мирового шедевра конструктивизма – выборгской городской библиотеки, созданной в 1935 году архитектором Алваром Аалто, тогда город находился в составе Финляндии и назывался Виипури. С потолка в читальном зале льется мягкий рассеянный свет, удобный для чтения, там же скрыта система отопления, боковых окон в стенах нет. А волнообразный акустический потолок лекционного зала, созданный из дерева, вызвал в свое время настоящую сенсацию в архитектурном мире.

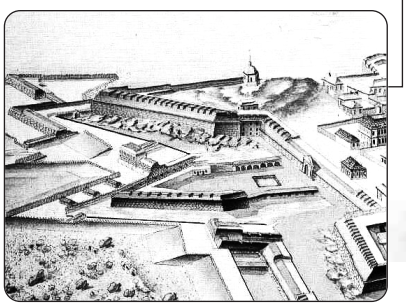
Назвать сенсацией LED-светотехнику Tiggo 7 Pro и его автоматическую систему управления светом, переключающую ночью дальний на ближний, чтобы не слепить встречный транспорт, было бы, наверное, преувеличением. Но о технологическом уровне автомобиля она говорит многое. Ну а через его панорамную крышу, точно так же как в творении Алваро Аалто, днем льется солнечный свет, а ночью видны звезды. Хотя у Tiggo 7 Pro Max есть и собственные, их пять. В прошлом году на тестах в Австралии по методике C-NCAP автомобиль получил максимальную оценку по безопасности.

# МЕСТА В ВЫБОРГЕ, ДОСТОЙНЫЕ ПОСЕЩЕНИЯ



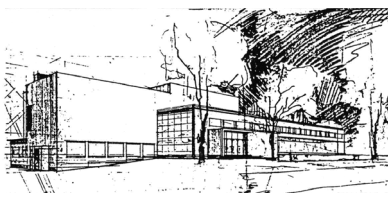
### 1. ЦЕРКОВЬ ДОМИНИКАНСКОГО МОНАСТЫРЯ

Вернее, то, что от нее осталось. Монастырь был учрежден здесь еще в XIV веке. Строительство каменной готической базилики относят к 1491 году, горожане называли ее «храмом Черных Братьев» из-за цвета облачения доминиканцев — францисканцы носили серые рясы. На протяжении всех пяти столетий церковь пережила многое. В годы Реформации ее приспосабливали под зерновой амбар, она серьезно пострадала в 1940 году, во время советско-финской войны, а в 1989 году, когда из стен храма выселялся заводской склад, случился грандиозный пожар. Но даже в таком виде на человека с воображением постройка безусловно произведет впечатление.

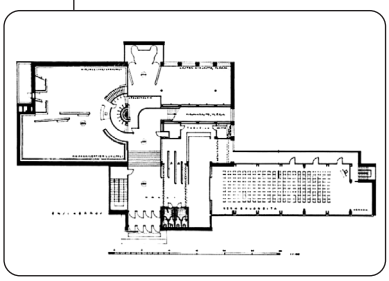


### 2. ПАНЦЕРЛАКС

Единственный сохранившийся до наших дней бастион так называемой Рогатой крепости — фортификационного сооружения, возведенного в XVI веке. Сейчас он представляет собой часть комплекса, именуемого «Эрмитаж-Выборг». В него также входит интересное здание в стиле функционализма, построенное в 1930 году по проекту финского архитектора Уно Ульберга. Помимо экспозиции, рассказывающей об археологии древнего города, в музее есть сменные выставки. До ноября 2024 года, например, здесь можно убедиться в том, что князь Потемкин знаменит не только «потемкинскими деревнями». Рядом находится интересный объект — две огромные гранитные колонны с затонувшего в Выборгском заливе судна, пролежавшие под водой пару сотен лет и извлеченные со дна совсем недавно.





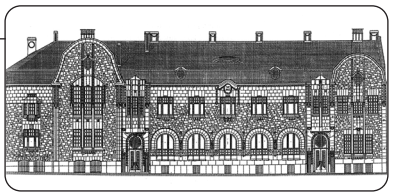
### 3. БИБЛИОТЕКА АЛВАРА ААЛТО

Построенное без малого сто лет назад здание — общепризнанный шедевр архитектуры мирового значения. Если вам не удастся записаться на экскурсию, можно оформить читательский билет и посетить уникальное здание не как экскурсант, а как учащийся. Но «изучить предмет» лучше заранее, потому что гениальные идеи зодчего не видны невооруженным взглядом. Потому что речь идет не о декоре, а о системах освещения, вентиляции, обогрева, об акустике — за счет знаменитого «волнистого потолка» лектор в огромной аудитории может говорить без микрофона, о мебели, похожей на ту, которую мы еще относительно недавно могли видеть в магазинах IKEA.



### 4. ВЕДЬМИН ДОМ

В Выборге снимали множество художественных фильмов. Продолжают это делать и сегодня. Поэтому если увидеть здание так с определенного ракурса, то кажется, что это фанерная декорация, что дом плоский. На самом деле это не так. Просто правый угол дома, построенного в конце XIX века, чрезвычайно острый.



### 5. ГРАНИТНЫЙ ДВОРЕЦ

Никакой, конечно, не дворец, а всего лишь конторское здание фирмы, принадлежавшей Вильгельму Хакману. На нем много щитов с датами, которые могут создать неправильное представление о дате постройки.
1790-й — дата основания семейного предприятия.
1816-й — учреждение компании Hackman & Co.
На самом деле дом был возведен в 1909 году и является ярким образцом «северного модерна». Построек подобного стиля в городе немало. Отличаются они в том числе декором с включением персонажей скандинавских эпосов, и не только. Попробуйте пройтись по Выборгу и найти на домах не только героев «Калевалы», но еще пеликана, а также гнома с пистолетом в руке.



### 6. МЕДВЕДЬ В ТРЕУГОЛЬНОМ СКВЕРЕ

Гранитную скульптуру сегодня можно и не заметить, проходя мимо. А сто лет назад она была очень на виду. Целых два медведя венчали входной портал в железнодорожный вокзал Выборга. Во время Второй мировой здание не уцелело, и медведи фактически единственное, что от него осталось. Второй медведь ныне украшает фонтан на Театральной площади города.

**JETOUR T2**

| | |
|---|---|
| Двигатель, тип | бензиновый, R4, турбо |
| Объем двигателя, куб. см | 1998 |
| Максимальная мощность, л.с. при об/мин | 245 при 5500 |
| Максимальный крутящий момент, Нм при об/мин | 375 при 4000 |
| Трансмиссия | робот, 7DCT |
| Привод | полный |
| Максимальная скорость, км/ч | 180 |
| Разгон от 0 до 100 км/ч, с | 8,7 |
| Средний расход топлива, л на 100 км | 9,3 |



# Расул вошел, Расул вышел

Анатолий Пустовит • Рисунки автора, фото Jetour

**JETOUR T2 КАК ПРИМЕР НОВОЙ ВНЕДОРОЖНОСТИ**

ТРАФИК В ГРОЗНОМ СВОЕОБРАЗНЫЙ. ЗДЕСЬ АВТОМОБИЛИСТЫ ДЕЛЯТСЯ НА ДВЕ КАТЕГОРИИ: ТЕХ, КТО НИКУДА НЕ ТОРОПИТСЯ, И ТЕХ, КТО ТОРОПИТСЯ ОЧЕНЬ СИЛЬНО. НО ЭТО ХОТЯ БЫ ПРЕДСКАЗУЕМО. А В СОСЕДНЕМ ДАГЕСТАНЕ ЭТИ ДВА ТИПА ВОДИТЕЛЯ СОВМЕЩАЮТСЯ В ОДНОМ ЧЕЛОВЕКЕ. И НИКОГДА НЕ ПОЙМЕШЬ, ДАСТ ЭТОТ ЧЕЛОВЕК ПО ГАЗАМ ИЛИ ЗАТОРМОЗИТ ДО СКОРОСТИ ОСЛА. ДАЖЕ КОГДА ЗАМЕЧАЕТ В ЗЕРКАЛЕ ЗАДНЕГО ВИДА КВАДРАТНЫЙ КУЗОВ СО СВЕТЯЩИМИСЯ НОЧЬЮ НА РАДИАТОРНОЙ РЕШЕТКЕ КРУПНЫМИ БУКВАМИ.

Jetour – марка, выпускающая, как настаивает материнская компания Chery, автомобили для путешествий, – еще недавно предлагала два типа кроссоверов: условно говоря, городские и семейные. Но весной этого года появился третий тип, в лице T2. Брутальный, прямоугольный, первый на российском рынке полноприводный SUV марки Jetour претендует уже на амплуа героя внедорожных приключений. Насколько обоснованно? Это и должна была показать проверка на дорогах – дорогах Чечни и Дагестана. Два дня пути, примерно три сотни километров, асфальтовых и грунтовых, городские улицы и горные серпантины.

## Быть или казаться

В интересное время живем. Как сказал бы обобщенный русский классик, «все смешалось в доме Обломовых», все зыбко и неопределенно. Горизонт отодвинулся, и будущее непредсказуемо. Живем одним днем, и опереться можно только на немногое вечное – небо, солнце, горы. Вот эти, например, четырех- и пятитысячники, которые видны нам в самом начале маршрута и на вершинах которых никогда не тают лед и снег. Но надо привыкать и к новой реальности, в которой важнее кем-то выглядеть, чем по-настоящему быть.

Как вот этому кроссоверу T2, тоже горожанину в общем-то, но с внешностью «проходимца». Кому-то этот автомобиль



**С 20-ДЮЙМОВЫМИ**
колесными дисками, которые положены Jetour T2 в максимальной комплектации, автомобиль выглядит гораздо эффектнее, правда, именно для внедорожных поездок ему пригодились бы диски поменьше и более высокопрофильные шины.






**ДВА ДИСПЛЕЯ –**
приборная панель и экран мультимедиа. На центральной консоли – селектор «робота» и шайба выбора режимов движения. Салон отделан замшей и искусственной кожей.

может показаться прямо-таки наглядным пособием, пошаговой инструкцией «Как правильно косить под внедорожник». И у него это успешно получается.

Несущий кузов? Но так он и у Defender сегодня такой. А неслабых 245 сил мощности и приличных 375 ньютон-метров крутящего момента бензиновой турбочетверки T2 тоже вполне хватает и на асфальте, и за его пределами. Ну да, в трансмиссии нет пониженного ряда передач, но не забудем про интеллектуальный постоянный полный привод, семь режимов движения, включая максимально внедорожный X. Кстати, защита картера на T2 уже с завода стоит металлическая, факт многозначительный. Плюс достаточно серьезные углы въезда-съезда, двадцать восемь градусов каждый, плюс 220 миллиметров дорожного просвета и возможность преодолевать брод глубиной до 700 миллиметров. У нас по маршруту было два брода через горные реки, и надежность машины в этом вопросе мы ощутили. Рейлинги на крыше, практичная широкая пластиковая кайма по низу колесных арок и порогов.



**В ГОРАХ**
и сегодня одна живая лошадиная сила может успешно конкурировать с 245 механическими, заключенными в двигателе автомобиля. И ей не нужна бензозаправка, достаточно подножного корма.




**ВЫЕЗД НА ПИКНИК**
здесь примерно как у москвичей поездка на дачу. Только эти выезды не сопровождаются убийственными пробками. Собираются целыми семьями, включая всех родственников, и чуть ли не автобусами отправляются в горы.

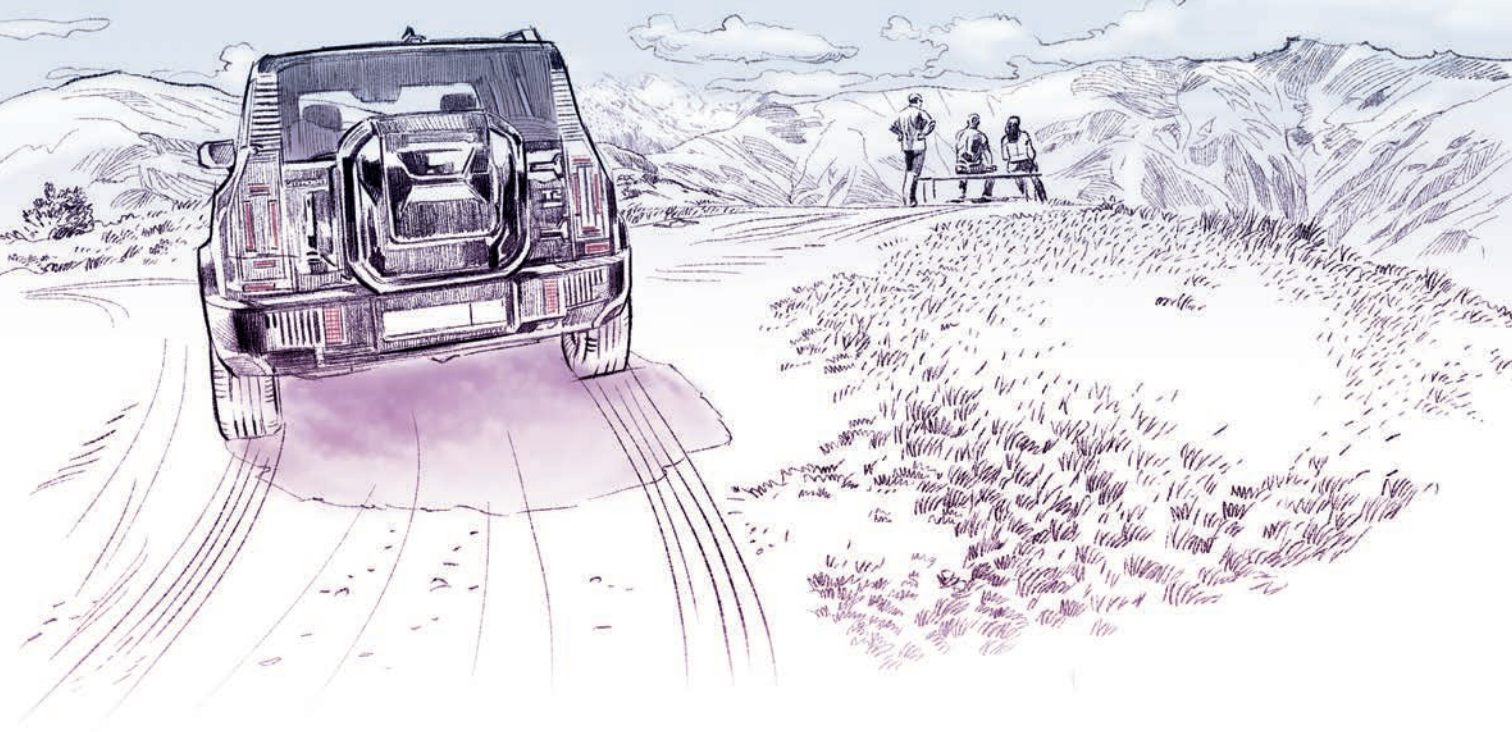




**ФОРМА МУЛЬТИРУЛЯ**
Jetour T2 со спрямленными верхней и нижней частью обода должна свидетельствовать скорее о спортивном, чем о внедорожном характере автомобиля. В любом случае, покрутив такой руль буквально полчаса, к нему привыкаешь.



**НА ТЕРРИТОРИИ ЧЕЧНИ**
четыре климатические зоны, и в каждой из них — свои растения.



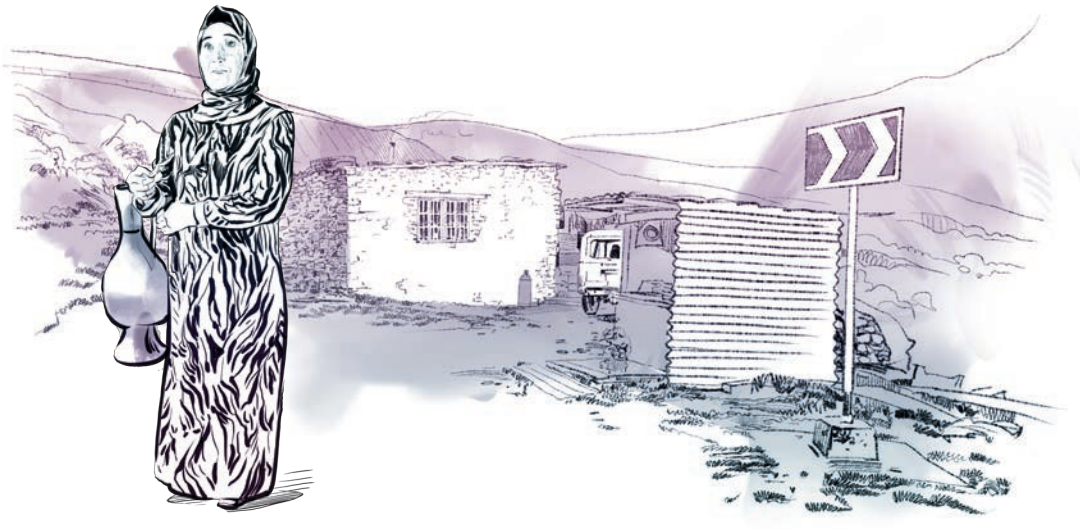
Да, Defender на минималках. Но, положа руку на сердце, давно ли вы включали на своем «настоящем внедорожнике» пониженный ряд раздатки и блокировали дифференциал? Да и мощная офф-роудная подвеска – нужна ли она на асфальте? Дороги, как ни крути, все лучше.

И пусть массивные буксирные пластиковые проушины у T2 – пластиковая декорация, как и кофр запаски на багажной двери, его в случае чего замучишься снимать, а главное, пробитое штатное колесо в него не войдет, придется везти в багажнике. Но зато объем багажника – не самые маленькие 580 литров, а при сложенном втором ряде почти 1500 литров. И складывается спинка заднего ряда в ровный пол – в самый раз для ночевок в оборудованных для туризма живописных местах, куда привезет вас T2. Даже в таких, где пропадают связь и навигация.

## Проблемы связи

В первый день маршрут привел нас к полуразрушенной крепости XII века. Это погранзона, в пяти километрах Грузия, но четкий учет-контроль перемещений людей здесь ведется не только поэтому. Местные жители – большие любители собирательства, за грибами-ягодами могут ходить за многие километры от дома. А связи в горах почти нет. Здесь даже СМС приходят волнами: приезжаешь в какую-то точку – посыпались сообщения. Отъедешь буквально на пять метров или ветер изменился – все, сотовая связь ушла. Так что люди часто теряются. Поэтому и ведется строгий учет, так сказать, входящих и исходящих: вот здесь такой-то Расул вошел в зону, а здесь вышел. А если не вышел, то будут искать.

Дороги в горах очень разные. Есть хорошие грейдеры, есть горная порода пополам с грунтом, а где-то одна горная порода. Накануне по всему нашему маршруту прошли сильнейшие ливни, так что проверка Jetour предстояла серьезная. Здесь если находят промоину в горах, ее помечают пирамидкой из камешков, чтобы все знали, что от этого места надо держаться подальше. Нам эти пирамидки попадались не раз. Но вообще T2 для жизни в горах и без того неплохо приспособлен. У его камер помимо кругового обзора есть функция «прозрачный капот», которая позволяет контролировать колею и крупные камни. Камеры снизу нет, понятное дело, это дополненная реальность –



**В СТАРИНУ**
по форме сосуда, с которым женщина шла за водой, молодой человек мог определить, замужем ли она, и выстроить дальнейший сценарий общения. Незамужняя девушка носила сосуд более изящной формы, чем замужняя женщина.




автомобиль «в уме» достраивает объекты, попавшие в поле зрения передних камер, чтобы показать водителю опасные места под колесами.

Так же, как в древние времена предупреждали местных жителей об опасности сторожевые башни. Одна из них ждала нас в Аргунском ущелье, встроенная прямо в скалу. Башни возводились цепью, как линия передатчиков. Наверху несли службу дозорные и при появлении в долине кочевников зажигали на башне костер. Его замечали на соседней башне, зажигали свой костер – и так эстафетой сигналы охватывали всю цепь башен, предупреждая об опасности весь горный край, фильм «Властелин колец» все, наверное, видели. Что ж, T2 тоже неплохо подготовлен к возможным неприятностям в пути: кузов из высокопрочной стали, шесть подушек безопасности плюс системы помощи водителю – радары, круиз-контроль и так далее.

## Проверка качества

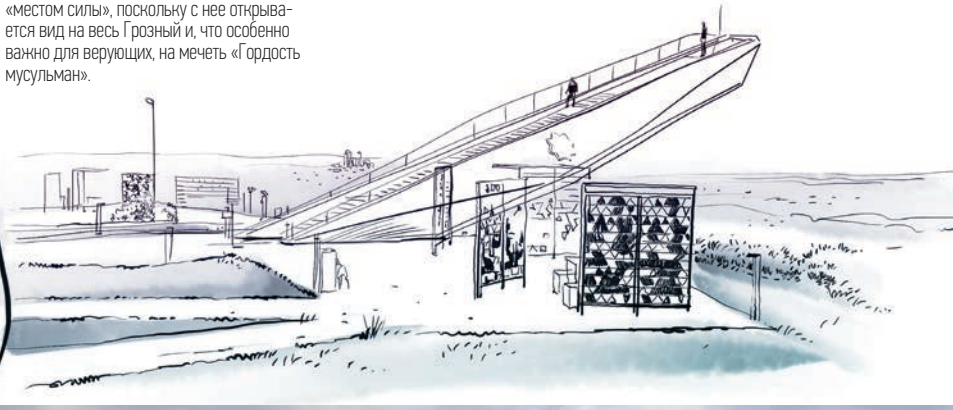
Жилища горцы тоже строили в виде башен – коническая четырехгранная конструкция с пирамидальной крышей, одну из них нам показали в селе Шарой. Наверху хранился запас камней, которые при нападении врагов скидывались на штурмующих. Первый этаж – женский, второй – мужской. Если семья увеличивалась, надстраивали еще один этаж, башня росла только в высоту и никогда вширь, территория вокруг не застраивалась.

Природные камни, которые брали для постройки башни, подгонялись с ювелирной точностью. Проверяли качество строительства так: между камнями законченной башни пытались вонзить острие сабли. Если это удавалось, пусть совсем неглубоко, – всю башню заново перекладывали.

Салон T2 тоже хорошо собран и отделан качественными материалами. Двойные стекла, панорамная крыша с люком. Система мультимедиа на мощном процессоре с быстрым откликом. У передних сидений с электрорегулировками есть память положений, подогрев и вентиляция. В кабине автомобиля целых 13 ручек, чтобы водителю и пассажирам было удобнее забираться в машину и держаться на неровностях. У каждого места в салоне предусмотрены места для хранения вещей, в багажнике – сеточки для мелочовки, которая обычно при энергичном рулении и торможении катается по полу.



**РУКОТВОРНУЮ** смотровую площадку — местный аналог московского «Зарядья» — здесь считают «местом силы», поскольку с нее открывается вид на весь Грозный и, что особенно важно для верующих, на мечеть «Гордость мусульман».

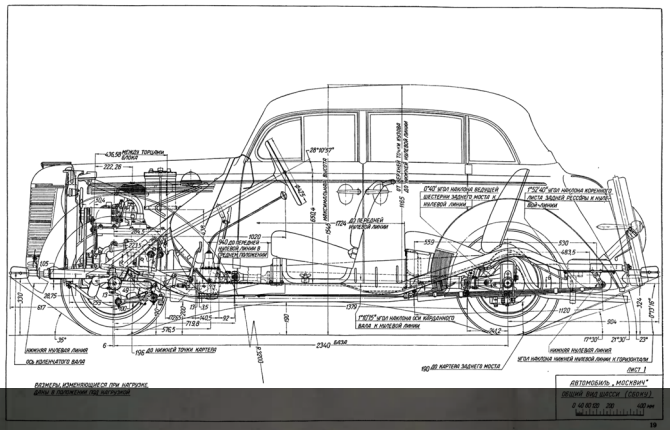







## Дорожные встречи

А энергично рулить и тормозить было отчего. На горных дорогах почему-то всегда очень много животных. У нас это были коровы, которые предпочитали пастись на асфальте – трава на нем слаще, что ли? Коровы пугливы и сами уйдут с проезжей части, им главное – увидеть, что вы едете, а для этого нужно как минимум обернуться. Так что не надо сигналить, а то можно их испугать. А проезжать мимо нужно максимально аккуратно, заранее снизив скорость. Фауна здесь вообще разнообразная: орлы, бараны, зайцы. У одной хозяйки по ночам пропадал мед. Она решила выследить воришку, спряталась и увидела: пришел медведь, взял лапами кувшин с медом, выпил, аккуратно поставил и покинул место преступления в добром расположении духа. Как-то нам перегородило дорогу стадо баранов. Уже решили было выйти и прогнать их, но что-то нас остановило. К счастью. Потому что метрах в пятидесяти отдыхала стая кавказских овчарок. Без хозяина, лежали себе, штук пять таких «чемоданов». Одна встала и направилась к нам. Хорошо, что мы в машине остались, а то оторвали бы нам парочку запчастей. Нет, лучше уж за всем этим биоразнообразием наблюдать из кабины Jetour T2. Он, в принципе, для этого и создан. **a**



# Везде у нас дорога

Наталья Афанасьева

**ДИПЛОМНЫЕ РАБОТЫ ВЫПУСКНИКОВ СТРОГАНОВКИ 2024 ГОДА**



НА ЧЕМ МЫ БУДЕМ ЕЗДИТЬ В БЛИЖАЙШЕМ БУДУЩЕМ? ЭКСПЕРТЫ ТРАНСПОРТНОЙ ОТРАСЛИ ПЕРИОДИЧЕСКИ ДЕЛАЮТ СВОИ ПРОГНОЗЫ НА ЭТОТ СЧЕТ, НО, ЧТОБЫ ПРЕДСТАВИТЬ СЕБЕ, КАК БУДУТ ВЫГЛЯДЕТЬ УЛИЦЫ НАШИХ ГОРОДОВ, ЛУЧШЕ ВСЕГО ВСЕ ЖЕ ПРИСЛУШАТЬСЯ И ПРИГЛЯДЕТЬСЯ К МОЛОДЫМ СПЕЦИАЛИСТАМ, В КОНЦЕ КОНЦОВ ИМЕННО ОНИ ЧЕРЕЗ ДЕСЯТЬ – ПЯТНАДЦАТЬ ЛЕТ БУДУТ ЗАДАВАТЬ АВТОМОБИЛЬНЫЕ ТРЕНДЫ. В РОССИЙСКОМ ГОСУДАРСТВЕННОМ ХУДОЖЕСТВЕННО-ПРОМЫШЛЕННОМ УНИВЕРСИТЕТЕ, ЛЕГЕНДАРНОЙ СТРОГАНОВКЕ, ЭТИМ ЛЕТОМ СОСТОЯЛСЯ ОЧЕРЕДНОЙ ВЫПУСК ДИПЛОМНИКОВ. «АВТОПИЛОТ» ДЕТАЛЬНО ИЗУЧИЛ ВЫПУСКНЫЕ ПРОЕКТЫ СТУДЕНТОВ КАФЕДРЫ ДИЗАЙНА СРЕДСТВ ТРАНСПОРТА, ЧТОБЫ ПОНЯТЬ, О ЧЕМ МЕЧТАЮТ, НА ЧТО СПОСОБНЫ И К ЧЕМУ СТРЕМЯТСЯ МОЛОДЫЕ СПЕЦИАЛИСТЫ.

В первую очередь дизайнеры не оставили никакой надежды двигателям внутреннего сгорания – большинство транспортных средств из их проектов перешли на электричество, даже мотоциклы и аэросани. Плохие новости и для водителей – молодежь видит будущее беспилотным: их трамваи и автобусы не подразумевают человека за рулем. Общественный транспорт будет настойчиво вытеснять личный, но станет похожим на каршеринг: более персонифицированным и трансформируемым под личные нужды и запросы. Дизайнеры нового поколения в первую очередь думают об экологии, экономичности и доступности для людей с особыми потребностями. Роскошный экстерьер и «понты», судя по всему, будут не в моде.

Отечественному же автопрому молодые дают надежду – среди проектов есть идеи по улучшению «Москвича». Стоит отдельно упомянуть, что сразу несколько выпускников работали над реальными заказами: был разработан дизайн трактора нового поколения и экстерьер седельного тягача, а также стиль туристического поезда, заказчиком которого выступили РЖД. Так что вполне можно сказать, что будущее уже вовсю наезжает на пятки. Дорогу молодым!



**ПРЕЕМСТВЕННОСТЬ**
между дипломным концептом и первой моделью «Москвича» можно уловить в линиях кузова, хотя у электромобиля они куда более плавные в таких деталях, как круглые фары.



## Преемственность в деталях

Есть мнение, что люди покупают не автомобиль, они покупают эмоции. Соответственно, задача автомобильного дизайнера эти эмоции понять и визуализировать. Для своей дипломной работы «Электромобиль класса SUV марки “Москвич”» Никита Ефанов изучил рейтинг самых продаваемых автомобилей и выяснил то, о чем маркетологи говорят уже много лет: больше всего россияне любят кроссоверы. Еще одно исследование показало, что пропорциональная численность электромобилей в России с каждым годом растет. Все эти данные дали волю автору пофантазировать о том, как мог бы выглядеть электрокроссовер «Москвич», если бы его действительно создавали в России, а не собирали из китайских деталей на бывшем заводе Renault.

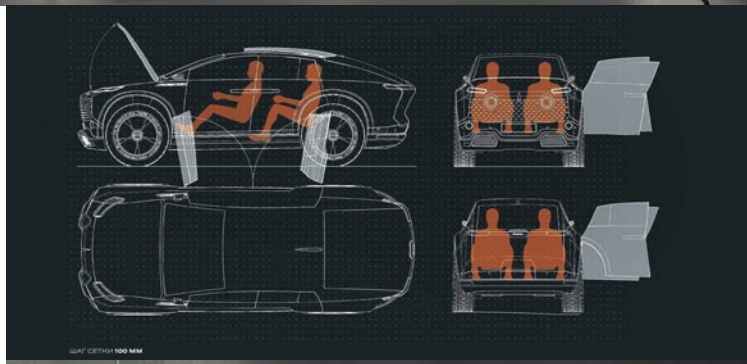






**ПОРАБОТАЛ**
молодой дизайнер и с логотипом — он у концепта куда больше похож на исторический, чем тот шильдик, который крепят на «Москвичи» наших дней.

За основу для проекта был выбран легендарный «Москвич 400». Выпущенный в 1946 году, он почти полностью повторял немецкий автомобиль Opel Kadett K38. Современным источником для вдохновения в проектировании автомобиля «Москвич SUV» стали автомобили марки Audi, но кое-что он унаследовал и от советского предка. Например, молодому дизайнеру приглянулась компоновка дверей послевоенного «Москвича»: они открываются навстречу друг другу, эту идею он переосмысливает в своем проекте. «Актуальные проблемы цвета, света и фактур в интерьере индивидуальных ТС на примере интерьера электромобиля “Москвич 3е”» – выпускная работа студента не бакалав-

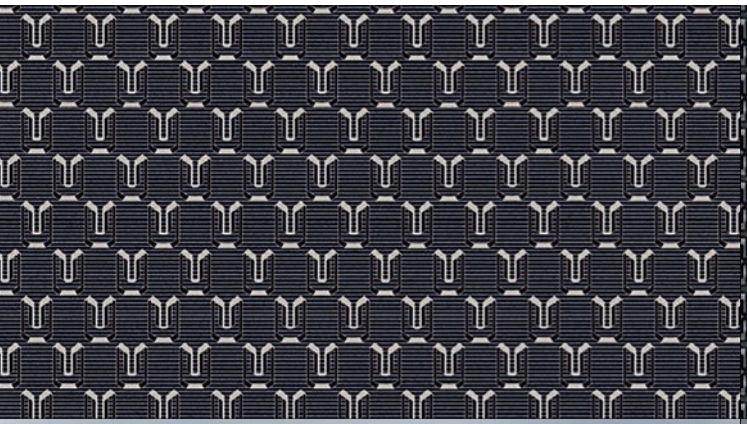





**ЭЛЕКТРОМОБИЛЬ «МОСКВИЧ»**
повышенной проходимости, конечно же, значительно больше и брутальнее своего предка середины прошлого века.



**В КАЧЕСТВЕ**
основного элемента дизайна ткани для отделки кресел был использован логотип марки «Москвич».





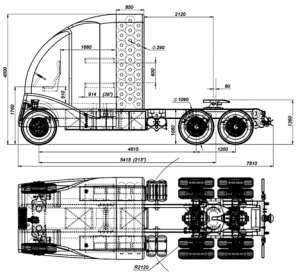






риата, а магистратуры Василисы Никитиной. Она провела не просто исследование, а опросила реальных покупателей марки «Москвич». И оказалось, что в «Москвиче 3е» клиентам не хватает персонализации и индивидуальности: интерьер автомобиля представлен в одной-единственной комплектации, и в ней отсутствует «идентичность бренда». Молодой дизайнер представила в своем проекте три варианта отделки: «Норма», «Люкс» и «Спорт», где с помощью разных цветов, контрастных акцентов, декоративных отстрочек, тканей с оригинальным принтом и подсветки смогла предложить оригинальные идеи по дизайну интерьера.

**ПРИ ИЗУЧЕНИИ ИНТЕРЬЕРА «МОСКВИЧА 3Е»**
молодой дизайнер подвергла конструктивной критике сочетания цветов, материалы отделки и качество обработки швов.



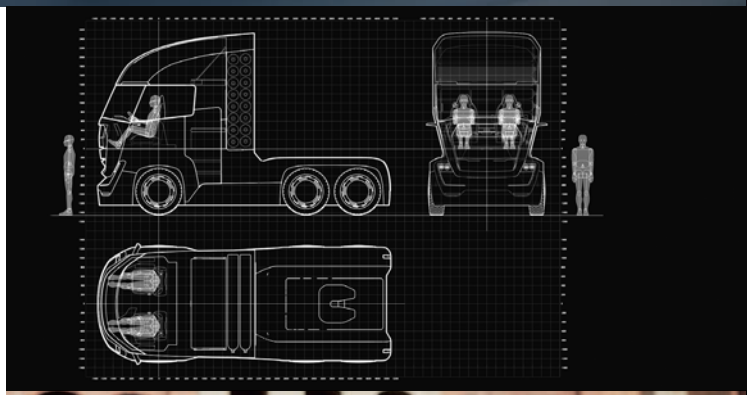




**ВЫПУСКНИЦЕ**
кафедры дизайна средств транспорта удалось создать привлекательный экстерьер тягача в том числе за счет оригинального рисунка светотехники.

## На все модули мастера

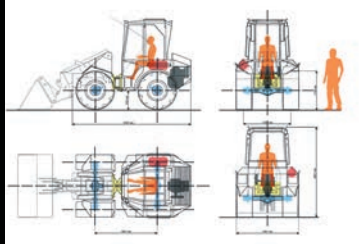
В качестве диплома Мария Нестерова выполняла техническое задание от реального заказчика: создать экстерьер седельного тягача на водородной тяге, продумать компоновку, определить место для хранения баллонов, сделать удобным посадку-высадку. И кроме всех этих задач дипломница предложила еще и решение одной из главных проблем грузового транспорта – плохого обзора справа. Решение было предложено простое: вместо боковых зеркал заднего вида установить камеры. Одной из целей редизайна тягача было повышение брутальности его облика, ведь за рулем подобных транспортных средств, как правило, сидит мужчина в самом расцвете лет и в хорошей физической форме.





**В ХОДЕ РАБОТЫ ВЫЯСНИЛОСЬ,**
что сегодня все чаще в дальние поездки водители берут с собой жен, и именно с прицелом на такую необычную семейную поездку дизайнер разработала компактное, но уютное обитаемое пространство в кабине.





**У ЗАКАЗЧИКА**
также было пожелание, чтобы новое транспортное средство при этом отличалось привлекательным экстерьером, было экономично, эффективно и малозатратно.





Колесный трактор «Вариотрак» – еще одна работа, выполненная по заданию производителя. Задача перед Михаилом Серебрянниковым стояла такая: придумать трактор, который мог бы заменить сразу несколько видов техники, работать в разных отраслях и выдерживать любые погодные условия. Молодой дизайнер должен был также спроектировать простую в изготовлении, но при этом удобную в эксплуатации кабину. В основе трактора, названного автором «Вариотрак», – каркас, на который, как в детском конструкторе, крепятся различные модули-адаптеры. Простой монтаж-демонтаж кузовных элементов делает «Вариотрак» настоящим трансформером, который может работать в лесном, коммунальном, сельском хозяйстве, на стройке и в любых других местах.












**СИДИ СЕБЕ В УЮТНОМ КРЕСЛЕ**
цвета морозной клюквы и смотри на плывущий за окном лаконичный пейзаж, а как надоест — полистай «Калевалу», знаменитый эпос о сотворении мира.

## Без человеческого фактора

Еще один запрос пришел от РЖД: создать дизайн для туристического поезда «Калевала-Экспресс», который следует трехдневным маршрутом по Карелии. Виктория Пименова обыграла в экстерьере поезда название тура «Свет с Севера»: дизайн вагонов напоминает о северном сиянии. А интерьер спальных и лаунж-пространств вызывает в воображении лукошко с северными ягодами: клюквой и морошкой.

«Модульный общественный транспорт» – решение, которое Светлана Курносова предлагает не просто для абстрактного города, а для Волгограда, который вытянут вдоль реки на 85 километров, что создает трудности для организации движения. Беспилотная модульная электрическая платформа может менять размер и тип кузова, а также тяговый модуль – колесный, трамвайный или водный.

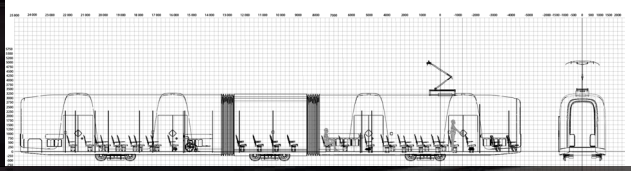






**ИДЕИ МОДУЛЬНОГО ТРАНСПОРТА**
сегодня разрабатывают многие компании, среди которых Citroen и DLR (Немецкий центр аэрокосмической промышленности).

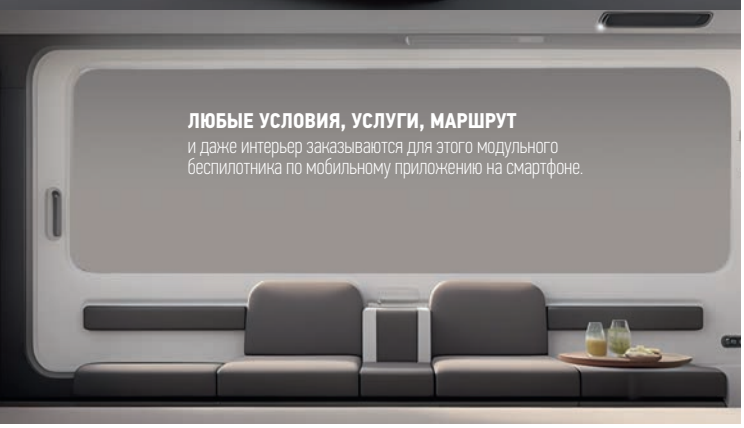








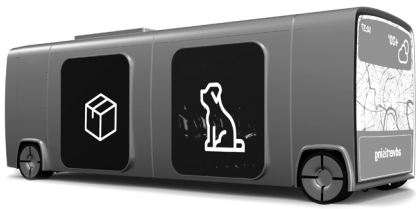

**БУДУЩЕЕ – ЗА БЕСПИЛОТНЫМИ ТС,**
а рельсовая инфраструктура лучше всего для этого приспособлена. Поэтому самый перспективный городской транспорт – это трамвай: экологически чистый, безопасный, эффективный.

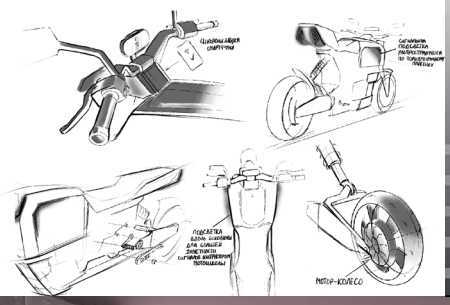


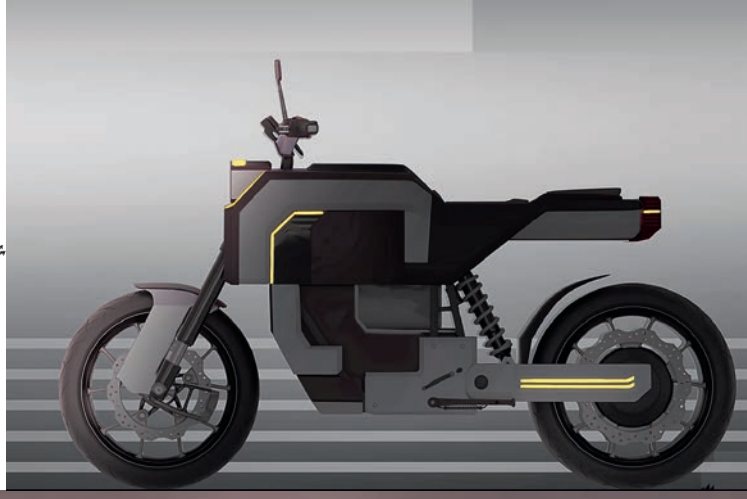
**ЛЮБЫЕ УСЛОВИЯ, УСЛУГИ, МАРШРУТ**
и даже интерьер заказываются для этого модульного беспилотника по мобильному приложению на смартфоне.

Еще один беспилотный трамвай, но уже с соблюдением норм доступности для маломобильных граждан, стал дипломной работой Екатерины Пузановой, которая продумала варианты для удобства передвижения всех маломобильных пассажиров: автоматические пандусы, места для колясок, увеличенные дверные проемы, кнопки с шрифтом Брайля и многое другое.

Универсальное модульное беспилотное транспортное средство стало предметом работы Евгения Толстоброва, который предлагает сменяемость конфигураций салона под запросы пассажира: едет он один или с группой товарищей, с детьми, собаками или грузом.





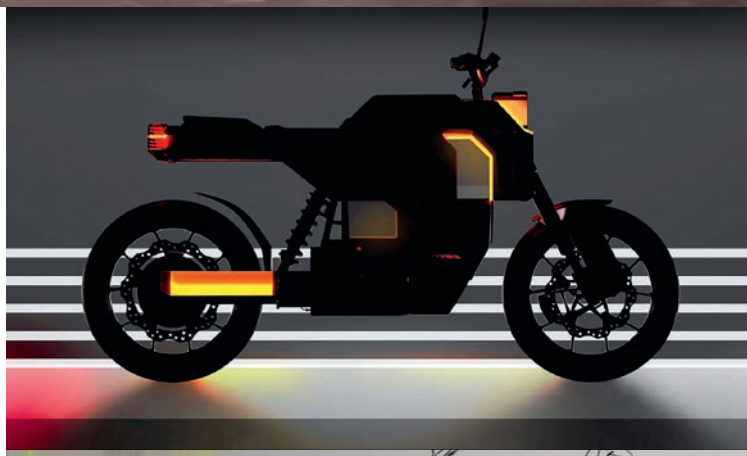


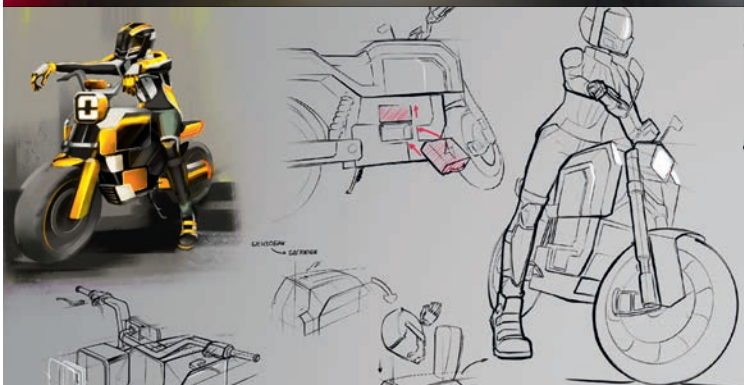



## Опыт – бесценно

Все хотят стать байкерами, но большинство боится даже сесть на мотоцикл. Для них София Михайлова и придумала свой «Электромотоцикл для начинающих». Это максимально безопасный и очень простой в управлении байк. Бесшумный и экологичный электромотор не позволяет развивать новичкам большую скорость. Вместо бензинового бака здесь предусмотрен отсек для шлема: предполагается, что мотоцикл будет использоваться для обучения в автошколах и вся экипировка должна быть всегда при нем.

Электроаэросани «Патруль» разработаны Максимом Вехлеем для передвижения в агрессивной среде: по болотам, воде, льду и насту. Хотя подобные ТС крайне востребованы на просторах нашей необъятной родины, новые модели





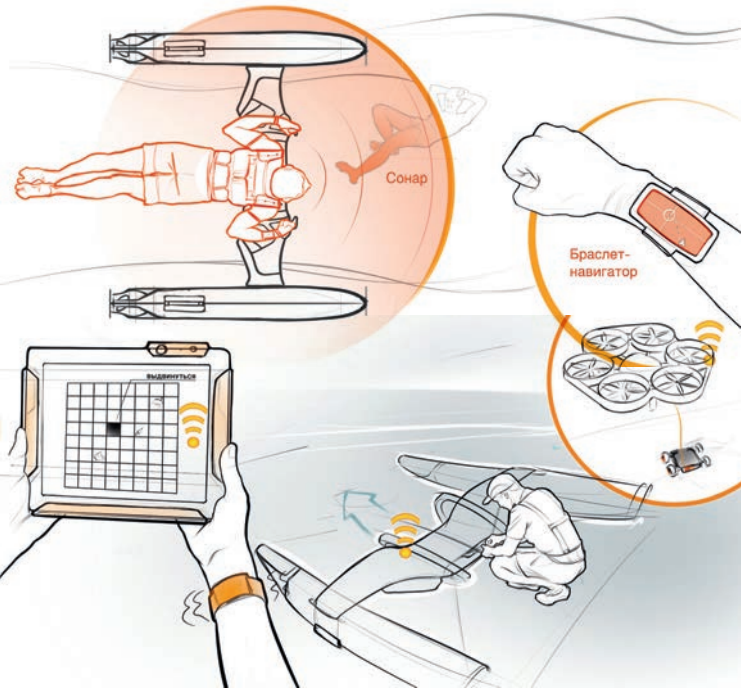
**ДИЗАЙН ЭЛЕКТРОМОТОЦИКЛА**
разработан с учетом потребностей новичков: правильная посадка, дуги безопасности, дополнительная сигнальная подсветка.







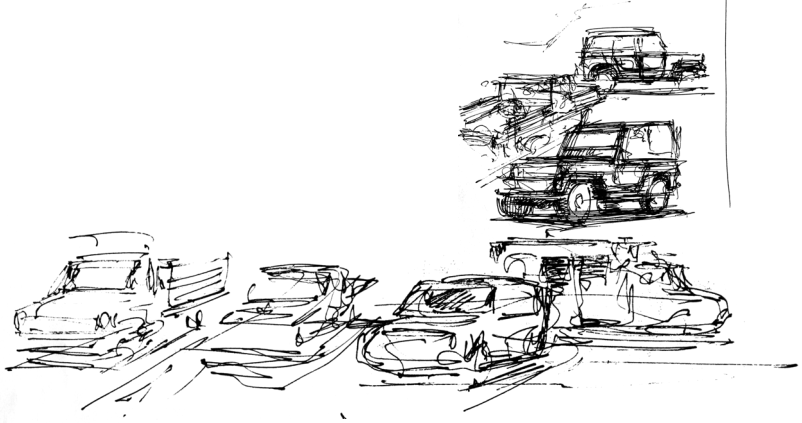
**ЭЛЕКТРОАЭРОСАНИ «ПАТРУЛЬ»**
могут трансформироваться в зависимости от назначения — от доставки грузов и эвакуации людей из труднодоступных мест до элитного отдыха на дикой природе в любое время года.



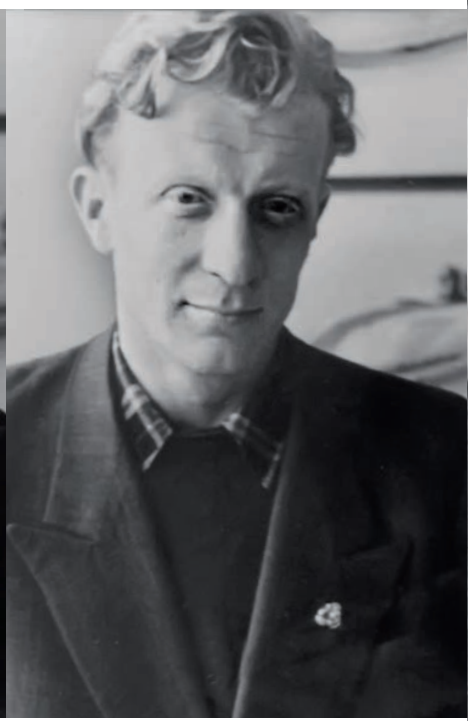

на рынке вездеходов появляются крайне редко. Выпускник Строгановки взял за основу бензиновые аэросани «Патруль» и переделал их на новый лад. Теперь это саниамфибия на электрической тяге с модульной сборкой и дизайном люксовой яхты.

А если кому вздумается тонуть, то им в помощь «Водоспас» Светланы Мокеевой, еще одного магистра в нашем списке. Идея такая: мобильный сервисный центр устанавливается на берегу и с помощью воздушного дрона следит за отдыхающими, на которых надеты специальные браслеты. При подозрительной нестандартной активности на воде, которую беспилотник расценивает как потенциально опасную, он передает сигнал спасателю.

**СПАСАЕТ ТОНУЩЕГО**
не беспилотник, а человек, который бросается на поиски на специальном водном глайдере, обнаруживает пострадавшего с помощью гидролокаторов, даже если тот уже находится под водой, и транспортирует его на берег.







# НЕ ПРИ ЭТОЙ ЖИЗНИ

Иван Баранцев • фото НАМИ и из архива Марины Меликсетовой

**ХУДОЖНИК ВЛАДИМИР ЕЛТЫШЕВ И ЕГО АВТОМОБИЛИ**

СОВЕТСКИЙ АВТОПРОМ НЕ БАЛОВАЛ ПОТРЕБИТЕЛЕЙ НИ РАЗНООБРАЗИЕМ МОДЕЛЕЙ, НИ ТЕХНИЧЕСКИМ СОВЕРШЕНСТВОМ, НИ КОЛИЧЕСТВЕННЫМИ ПОКАЗАТЕЛЯМИ – ВСЕМ ИЗВЕСТНЫ МНОГОЛЕТНИЕ ОЧЕРЕДИ С ОТМЕЧАНИЕМ, КОГДА ПОСЛЕ ДОЛГИХ ОЖИДАНИЙ УДАВАЛОСЬ НАКОНЕЦ КУПИТЬ БАНАЛЬНЫЙ СЕДАН «ЖИГУЛИ» ИЛИ «МОСКВИЧ», ПОРОЙ БЕЗ ПРАВА ВЫБОРА ЦВЕТА КУЗОВА. КАЗАЛОСЬ, ВСЯ СИСТЕМА ТАК И РАБОТАЕТ: НЕ МОГУТ НИЧЕГО ПРИДУМАТЬ, ПОСТРОИТЬ, ЗАПУСТИТЬ В СЕРИЙНОЕ ПРОИЗВОДСТВО. НО ЕСЛИ ВСЕ ПРОБЛЕМЫ ПРОИЗВОДСТВА ПРИ ПЛАНОВОЙ ЭКОНОМИКЕ УЖЕ ДАВНЫМ-ДАВНО ИЗУЧЕНЫ, ТО ПО ЧАСТИ ТАЛАНТЛИВЫХ ЛЮДЕЙ У НАС НЕДОСТАТКА НИКОГДА НЕ БЫЛО. И РАБОТЫ ХУДОЖНИКА ВЛАДИМИРА ЕЛТЫШЕВА ЭТО ПОДТВЕРЖДАЮТ ЕЩЕ РАЗ.

Это и вправду были какие-то параллельные миры: на заводах штамповали скучные и унылые модели, чтобы выполнить пресловутый план, а на рисунках Елтышева можно увидеть автомобили, которые украсили бы собой улицы и дороги, но почти все так и остались на бумаге.

Владимир Борисович Елтышев не так известен, как его коллеги Юрий Долматовский, Владимир Арямов или Эдуард Молчанов, хотя у всех была одна общая трагическая черта – невостребованность. Ни один из проектов Долматовского с так любимой им заднемоторной компоновкой так и не стал серийным, Арямов вообще придумал для своих проектов ироничную марку с намеком Carrozzeria Corsina – «Кузовное ателье "Корзина"», а у Молчанова до производства дошел только «Москвич-408», созданный в соавторстве с Борисом Ивановым.

Поэтому почти все, что нарисовал Владимир Елтышев, – это «в стол». Да, было купе КД, вызывавшее при каждом появлении толпу вокруг и вопросы, не иномарка ли это, были построенные в НАМИ ходовые прототипы и макеты грузовиков, автобусов, фургонов, внедорожников, малолитражек, но до полноценного серийного выпуска ничего так и не дошло. Но тем интереснее взглянуть на эти автомобили. Рисунки Елтышева сохранились в НАМИ, где он проработал почти всю жизнь, а также в домашнем архиве – именно из этих двух источников нам удалось собрать его работы. Не все рисунки сохранились – значительная часть дошла до наших дней только в виде черно-белых фотографий, переснятых когда-то с оригиналов.

В конструкторское бюро технической эстетики НАМИ Владимир Елтышев пришел в конце пятидесятых годов, сразу после службы в армии, а до армии было Московское высшее художественно-промышленное училище (бывшее

## ПОЛЕЗНЫЕ ИСКОПАЕМЫЕ



**ВЛАДИМИР БОРИСОВИЧ ЕЛТЫШЕВ**
родился 4 мая 1932 года в Перми. Отец — инженер рыбной промышленности Борис Владимирович Елтышев, мать — Стефания Августовна, урожденная Гаркай, умерла, когда сын был еще ребенком. Родители похоронены в Москве на Новодевичьем кладбище.



**ПОСЛЕ ОКОНЧАНИЯ**
Строгановского училища Владимир Елтышев служил в армии, и, судя по фото, служба проходила легко и весело. На погонах видны знаки автомобильных войск, возможно, что именно тогда он начал рисовать автомобили, а после демобилизации пошел работать в НАМИ.





**В НАМИ**
Владимир Борисович проработал почти до самой пенсии — уволился только в годы перестройки и ушел художественным оформителем на ВДНХ. Там же на ВДНХ в девяностые Елтышев оформлял своими рисунками и один из автосалонов. Умер 1 июля 1999 года в возрасте 67 лет.

Строгановское). Кстати, в Строгановке он занимался конструированием мебели, а на одном из этажей училища долгое время даже стояло кресло, сделанное по его эскизам. Сохранились снимки Елтышева армейских времен: то дурачится на мотоцикле М-72, то что-то рисует с карандашом или кистью в руке, на одном фото видно, что это внедорожник ГАЗ-69 и грузовик ЗИЛ-151. Наверное, стенды оформлял или красные уголки – в Советской армии всегда ценили творческих людей. Не исключено, что желание стать автомобильным художником появилось во время службы.

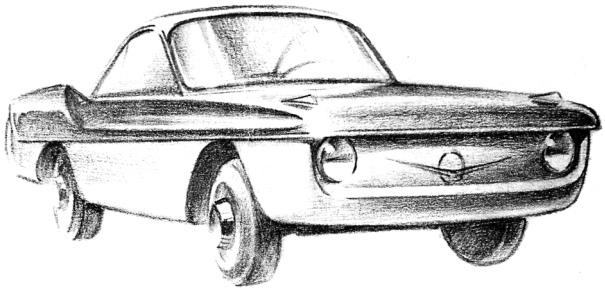
На фотографиях начала работы в НАМИ Елтышев еще молод и полон надежд, позже добавились очки и сосредоточенность, а потом и какая-то грусть. В домашнем архиве есть и фото с машинами: немецким микроавтомобилем Fuldamobil, взятым из НАМИ для поездки на пикник, или французским Avolette в какой-то деревне, конечно же, много снимков спорткупе КД и других, но не все подписаны. Где, когда, кто на фото, неизвестно.

Такая же история и с рисунками. Многие автомобили узнаваемы, но все же нет датировки, названий, каких-то пояснений. При жизни Владимир Борисович архив не собирал, воспоминаний тоже не оставил, поэтому теперь уже сложно понять, какая история была за тем или иным изображением. Подробностей теперь уже никто не расскажет.



**СПОРТКУПЕ КД ШЕСТИДЕСЯТЫХ ГОДОВ –**
самый известный автомобиль, с которым связано имя Елтышева. Название – это инициалы Кузьмы Дурнова, возглавлявшего Московский завод автомобильных кузовов, где собиралась партия КД. «Авторский коллектив» насчитывал несколько человек: Лев Дурнов, Игорь Дурнов, Владимир Елтышев, Эдуард Молчанов, Анатолий Сывороткин и Феликс Хайдуков. Никого из них уже давно нет в живых.

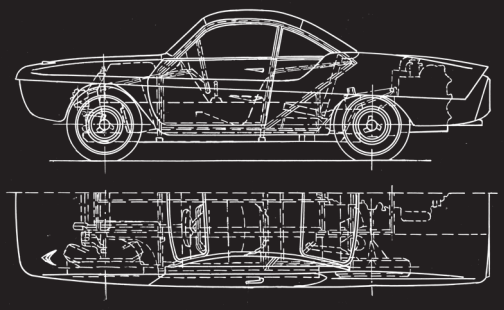




**ДВИГАТЕЛЬ И ДРУГИЕ АГРЕГАТЫ ДЛЯ КД**
были взяты от «Запорожца», а кузов сделали из стеклопластика. Принято считать, что всего построили шесть спорткупе КД, но на сегодняшний день обнаружено целых восемь экземпляров КД, и не исключено, что где-то еще есть девятый. Постройка всей серии тянулась невозможно долго. Первые рисунки КД появились еще в 1959 году, работы начались в 1963-м, а первый автомобиль был готов только пять лет спустя.




**КД – ЭТО СПОРТКУПЕ ФОРМУЛЫ 2+2,**
где два взрослых места и два детских. Это действительно был семейный проект: на заводе построили только кузова и собрали шасси, а салоны доделывались уже по гаражам, где соавторы пропадали в выходные, порой вместе с женами, помогавшими с пошивом сидений и обивки. Впоследствии некоторые КД обзавелись черной надстройкой в задней части крыши для увеличения объема салона над детскими сиденьями.



## ПОЛЕЗНЫЕ ИСКОПАЕМЫЕ



**НА РИСУНКЕ 1968 ГОДА –**
изящный микроавтобус с большой площадью остекления и буквами RAF на капоте. Это вариация на тему новой модели для Рижской автобусной фабрики, где уже десять лет выпускался РАФ-977. Версия Елтышева предвосхищает РАФ-2203, который появится только в 1975 году.







**ВЛАДИМИР ЕЛТЫШЕВ**
много работал для Ереванского автомобильного завода, выпускавшего с 1966 по 1996 год фургон ЕрАЗ-762 и его модификации. Вот пара альтернативных вариантов — низкопольный фургон «Севан», доставивший к павильону «Соки» ящики с напитком, и фургон с надписью «Цветы», водитель которого то ли болтает, то ли флиртует с продавщицей. А еще Владимир Борисович — автор логотипа ЕрАЗа: вершины Арарата и волны озера Севан в круге.

# ПОЛЕЗНЫЕ ИСКОПАЕМЫЕ

**РИСУНКИ 1971 ГОДА**
с сочлененными вездеходами в четырех- и пятиосном варианте. Возможно, что это наброски проекта, который потом вылился в экспериментальный КрАЗ-6434. Такой монстр был построен в 1972 году в единственном экземпляре, но не получил дальнейшего развития.



**ГРУЗОВИКИ ЧАСТО ВСТРЕЧАЮТСЯ**
на рисунках Владимира Елтышева — это самые разные варианты МАЗов, КАЗов, КрАЗов, экспериментальные НАМИ, какие-то такие, которых, может, и в металле никогда не существовало, а только в фантазиях художника. Многие рисунки сохранились только в виде черно-белых фотографий с оригиналов, возможно, что где-то существуют и цветные. Елтышев любил рисовать грузовики яркими — желтыми или оранжевыми, поэтому не так сложно представить их в цвете.



**В ДОМАШНЕМ АРХИВЕ СОХРАНИЛОСЬ**
авторское свидетельство 1978 года на промышленный образец «Накладная облицовочная панель для кабины автомобиля», а внутри — фотография решетки радиатора МАЗ-500. Свидетельство выписано на целый коллектив — это сам В.Б. Елтышев, А.М. Першин, Э.В. Сабо, М.М. Панов, М.Я. Элькинд, Е.М. Розова, В.В. Белобородов и В.В. Лунин. Общая сумма вознаграждения составляет 480 рублей, но поделена на всех — по 60 рублей каждому.





**ДВА САМОСВАЛА НАМИ-0196**
с разными кузовами. Проект изначально создавался как сельскохозяйственный самосвал с трехсторонней разгрузкой, полным приводом и дизельным двигателем, но на рисунке Елтышева виден и вариант кузова «традиционной» разгрузки, и с козырьком над крышей.

**НЕБОЛЬШОЙ РАЗВОЗНОЙ**
грузовичок характерного оранжевого цвета. Когда и по какому поводу нарисован — неизвестно. Дата не указана, эмблема неузнаваема, рисунков похожих грузовичков среди сохранившихся в НАМИ и домашнем архиве Елтышева нет. Автографа автора, кстати, тоже нет.







**НА РИСУНКЕ 1962 ГОДА**
из архива НАМИ — самосвал на базе экспериментального грузовика НАМИ-080. Если автором базового «ноль восьмидесятого» с бортовым кузовом и двухместной кабиной был Эдуард Молчанов и именно его вариант был построен в качестве прототипа, то одноместный самосвал нарисовал Владимир Елтышев. Такую одноместную типовую кабину тогда разрабатывали в НАМИ для самых разных грузовых автомобилей, возможно, этот рисунок что-то вроде примерки.

**ЕЩЕ ОДИН РИСУНОК**
НАМИ-0196 в оранжевом цвете, датированный 1978 годом. Здесь автомобиль представлен в задуманном варианте сельскохозяйственного самосвала с трехсторонней разгрузкой, а на рисунке видны и надставные борта для перевозки легких и объемных грузов, например хлопка. До конвейера НАМИ-0196 все же дошел в 1984 году под названием КАЗ-4540, конечно же, не в таком виде, как у Елтышева, а с более простым и устаревшим дизайном кабины.



# ПОЛЕЗНЫЕ ИСКОПАЕМЫЕ

**ПОЛНОПРИВОДНЫЙ НАМИ-0162 –**
один из автомобилей, над которым работал Владимир Елтышев и который так и не стал серийным. Рисунки датированы 1969 и 1970 годами, когда НАМИ совместно с недавно построенным автозаводом в Ижевске создавали компактный внедорожник. Цветной рисунок 1969 года показывает НАМИ-0162 с закрытым кузовом и ступенчатой крышей – такой юркий, быстрый и симпатичный автомобиль, чем-то напоминающий культовый японский Suzuki Vitara восьмидесятых годов.





**НА РИСУНКЕ 1970 ГОДА**
НАМИ-0162 предстает уже в двух вариантах – с двухдверным четырехместным кузовом и с бездверным грузопассажирским, где задние сиденья установлены продольно. Очевидно, таким автомобиль видел сам художник, но заказчику требовалось что-то другое, с закрытым кузовом и унифицированное с «Москвичом». В итоге работа оказалась ненужной, поскольку в Ижевске решили, что такой внедорожник сделают сами, и создали «Иж-14», но серийным он так и не стал.

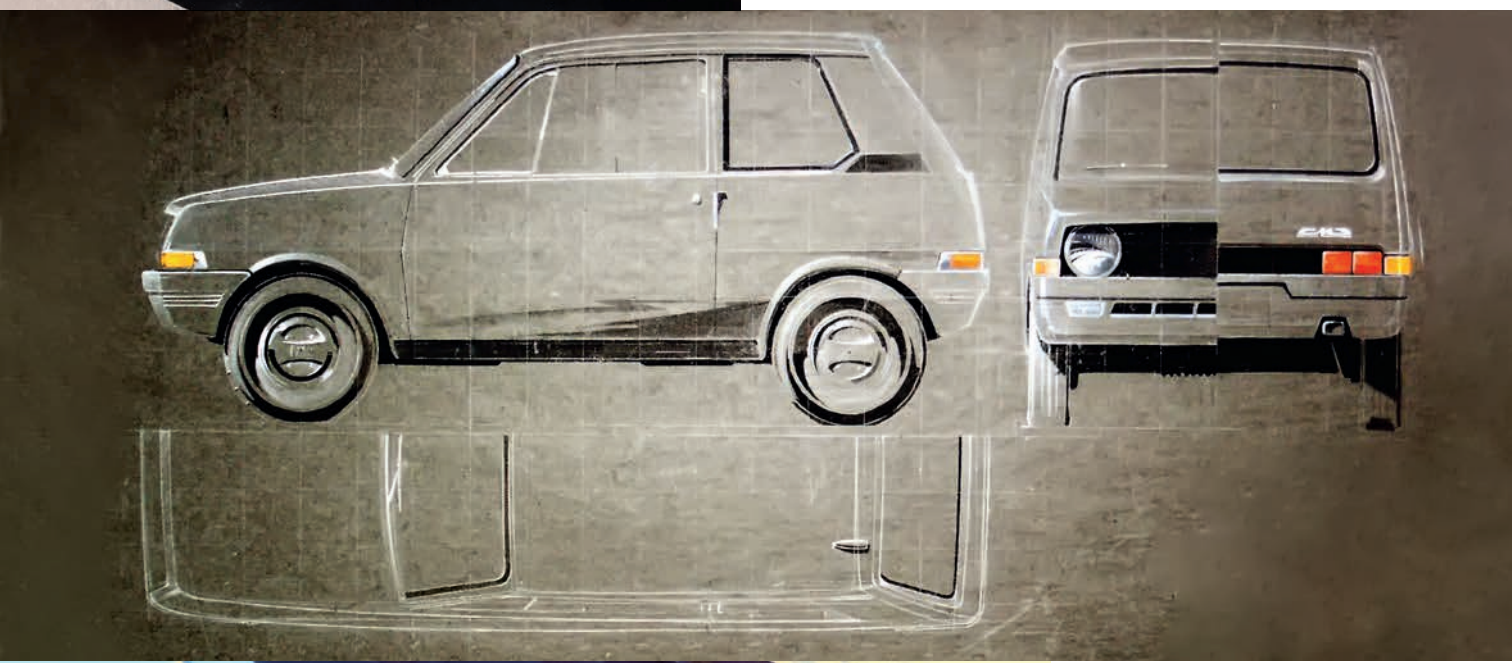




**СРЕДИ СОХРАНИВШИХСЯ**
рисунков Владимира Борисовича нашелся похожий автомобиль, скорее всего созданный уже позже, но с одной заметной фирменной чертой – желобками на стыке капота и крыла. Точно такое же решение было и на спорткаре КД, но кто теперь расскажет подробности…

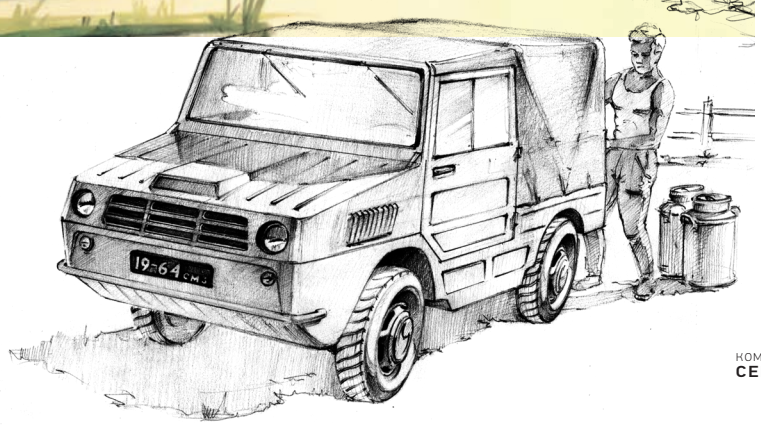


**МНОГИЕ РАБОТЫ ВЛАДИМИРА ЕЛТЫШЕВА** одиночны и загадочны. В архиве НАМИ хранится изображение автомобиля «Ока» с логотипом СМЗ, которое сильно заметно отличается от серийной модели. Нет ни даты, ни подписи, но относят к руке Елтышева. Когда и зачем делалась эта работа, неизвестно. Есть в архиве НАМИ и цветной рисунок малолитражного автомобиля, но также не датированный и не подписанный.



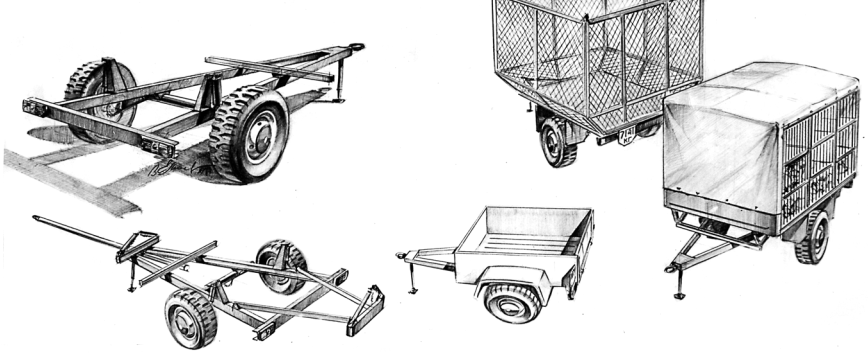



**НАМИ-086, ОН ЖЕ «СПУТНИК», –** микроавтомобиль для Серпуховского мотоциклетного завода, выпускавшего неказистые мотоколяски для инвалидов. В частности, в 1962 году там делали модель СМЗ-С3А, хорошо всем знакомую по фильму «Операция Ы». Альтернативой мог стать «Спутник», версии которого предлагали Молчанов, Ростков, Елтышев и другие, но у небольшого завода просто не было мощностей, чтобы выпускать автомобили такого уровня, а финансирования не было.

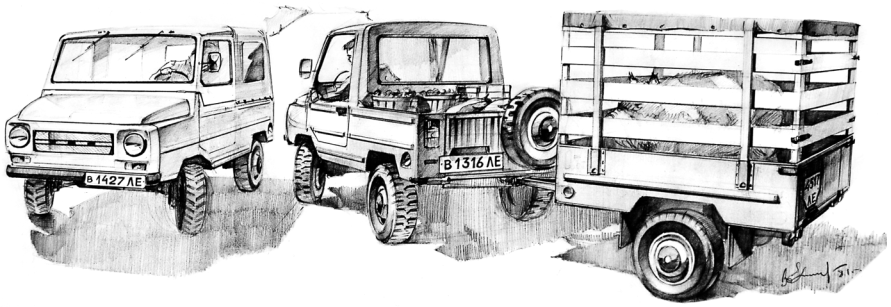



**МИКРОАВТОМОБИЛЬ,** как тогда говорили, «для сельской местности». Очевидно, это одна из версий «Шустрика», над которым в 1964 году работали Эдуард Молчанов и Эрик Сабо. Рисунки всех трех художников во многом похожи, но отличаются в деталях. Прототип был построен, но в серию так и не пошел, так как вместо него появился ЛуАЗ-969. Необычная деталь — небезопасные двери на задних петлях, видимо, считалось, что «для сельской местности» подойдет.

# ПОЛЕЗНЫЕ ИСКОПАЕМЫЕ



**ВЛАДИМИР ЕЛТЫШЕВ РИСОВАЛ**
не только автомобили, но и прицепы к ним. На двух изображениях 1981 года — целое семейство прицепов сельскохозяйственного назначения: для перевозки скота, домашней птицы, негабаритного груза и просто с обычным кузовом. Буксирует прицепы внедорожник ЛуАЗ-969 с «белыми» ленинградскими номерами. Почему так — загадка.



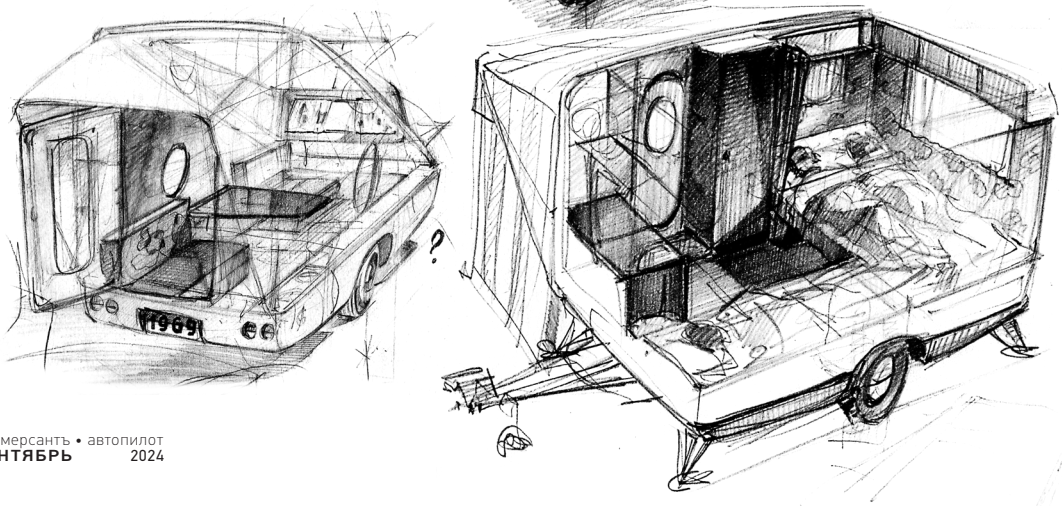




**НА ДРУГОМ РИСУНКЕ**
хоть и нет прицепов, но сразу три автомобиля: фургон ЕрАЗ для перевозки животных, двухместный открытый внедорожник по типу УАЗа для ВМФ и другой внедорожник, но уже с закрытым кузовом. Судя по номеру, это 1979 год. Все эти рисунки, а точнее черно-белые фотографии с них, Владимир Елтышев подклеил в небольшой альбом со своими работами. Это была единственная попытка как-то систематизировать сделанное за жизнь.



**БЫЛА У ВЛАДИМИРА БОРИСОВИЧА**
и мечта всей жизни — дом на колесах. Мечта жила то в виде трейлера, то в качестве кемпера на шасси внедорожника. Наверное, ежегодные поездки на море с палатками вдохновляли на создание более комфортных условий для отдыха. Но если в случае со спорткупе КД нашлась группа единомышленников, у которой получилось воплотить идею в жизнь, то замысел с домом на колесах так и остался нереализованным.



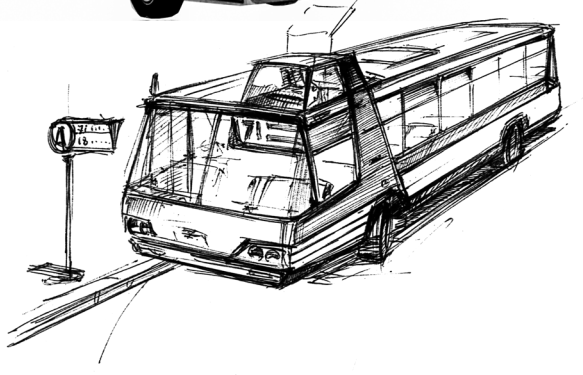





**НА ДВУХ ФОТОГРАФИЯХ – ПЕРЕСНЯТЫЕ РИСУНКИ**
переднеприводного НАМИ-0174, задуманного как замена ГАЗ-24 в такси. Такие же смелые по замыслу и такие же нереализованные, как и многие другие. Датировка одного из них зашифрована в телефоне, указанном на борту кузова: 5 июля 1972 года. Можно только представить, сколько еще рисунков Владимира Елтышева разошлось по рукам, было выброшено на помойку, да и просто пропало навсегда.



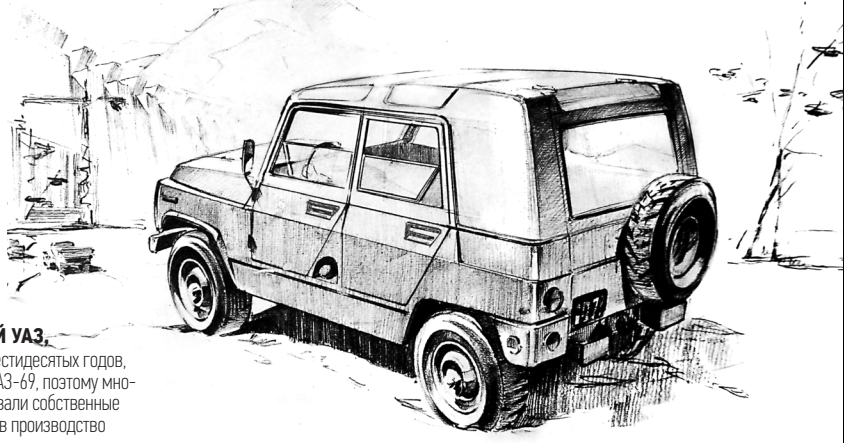


**АВТОБУС ЛАЗ**
из домашнего архива Елтышева. Датировки и автографа нет, поэтому остается только предполагать, когда и по какому поводу был создан рисунок. На борту можно распознать надпись «Львов», возможно, это версия люксового междугороднего автобуса – что-то вроде альтернативы моделям ЛАЗ-699 и «Украина». Акцент на массивной стойке кузова и большая площадь остекления типичны для дизайна тех лет, а вот круглое окошко выглядит необычным решением.

**ПРОЕКТЫ**
городских автобусов авторства Елтышева. Автобус с большой площадью остекления – это для ЛАЗа, создан в 1973 году и даже построен, но в виде масштабного макета. А с кабиной над пассажирским салоном – экспериментальный НАМИ-0159, построенный в 1959 году и тоже не ставший массовым. Рисунок Елтышева был отклонен уже на начальном этапе – выглядит красиво, но не подходит для производства и эксплуатации. Впрочем, как и вообще весь проект НАМИ-0159.

# ПОЛЕЗНЫЕ ИСКОПАЕМЫЕ



**СРЕДИ РИСУНКОВ ЕЛТЫШЕВА ОЧЕНЬ МНОГО АВТОМОБИЛЕЙ УАЗ,** но не тех, что выпускались, а тех, которые хотелось видеть. Это и эскизы шестидесятых годов, когда уже довольно долго находился на конвейере и откровенно устарел ГАЗ-69, поэтому многие художники, включая Долматовского, Молчанова и Кобылинского, рисовали собственные версии будущей модели внедорожника. Это и рисунки семидесятых, когда в производство пошел УАЗ-469, но к новой модели создавались альтернативные варианты.



**ВНЕДОРОЖНИК ГОЛУБОГО ЦВЕТА** с уазовской эмблемой на капоте и надписью «АРЗЗ-309 ВМФ». Эта «автомобильная марка» — не что иное, как 309-й Авторемонтный экспериментальный завод Военно-морского флота СССР, расположенный в Москве. Возможно, Владимир Елтышев рисовал автомобиль по заказу предприятия, где планировали построить такой «морской» внедорожник в пику зеленому армейскому. А может, это просто выдумка, фантазия художника…

**ТЕМ НЕ МЕНЕЕ РАБОТА ШЛА СЕРЬЕЗНАЯ –** сохранился не только акварельный рисунок, но и карандашные наброски к нему. Кстати, по стилю чем-то похож на Land Rover тех лет — такие же вертикальные прорези. Рисунки елтышевских УАЗов — это вообще какая-то альтернативная история Ульяновского автозавода — что могло бы быть, если бы… Но твердый и неподатливый советский автопром предпочитал выпускать одну и ту же модель десятилетиями.





**НА ПРАКТИКЕ ЗАДАЧИ СТАВИЛИСЬ НАМНОГО СКРОМНЕЕ,**
например, в 1976 году Владимир Борисович рисовал жесткую крышу для «четыреста шестьдесят девятого». Крышу сделали, испытали, выдали авторское свидетельство, но тогда, в семидесятые, эту опцию так и не внедрили. Такие крыши стали популярны только в девяностые, когда большое количество УАЗ-469 стало продаваться в частные руки, а ездить под тентом мало кому хотелось.

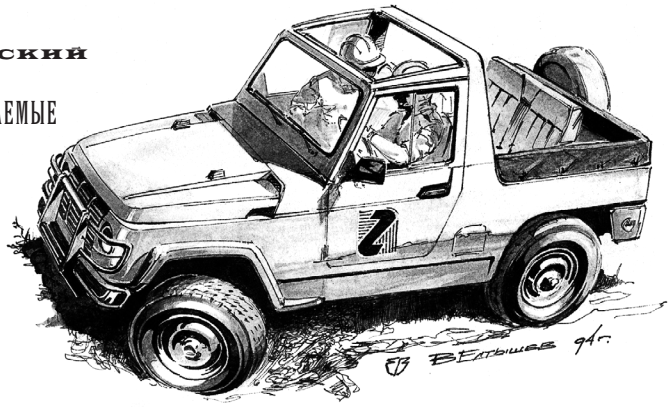


**НА ТРЕХ ЭСКИЗАХ**
можно увидеть три разных варианта передней части уже находящегося в производстве УАЗ-469. Когда они были созданы, по какому заданию, в чем был смысл — так и остается неизвестным. Возможно, что среди архивных дел Ульяновского автомобильного завода когда-нибудь найдутся ответы на эти вопросы. К слову, вариант с черной пластиковой решеткой радиатора для семидесятых и даже восьмидесятых выглядит очень современно.



**ПРОЕКТ РПК-23 –**
ремонтно-профилактической мастерской на базе УАЗ-452Д. Такие автомобили заказало Министерство связи СССР, причем специально с высокими кузовами, чтобы внутри можно было работать не сгибаясь. Кузов предполагалось делать из стеклопластика — вот откуда у Елтышева полет фантазий по части форм будущей «летучки», все эти объемные бамперы и утопленные фары. Увы, в производство пошла куда более приземленная версия.

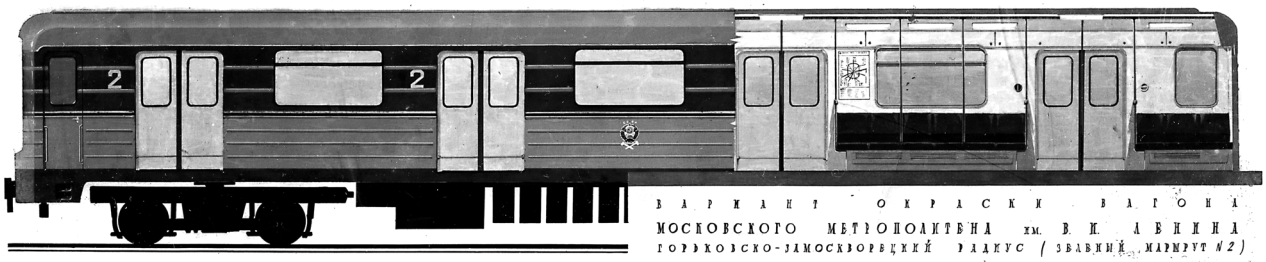
# ПОЛЕЗНЫЕ ИСКОПАЕМЫЕ






**ЕСТЬ КАРАНДАШНЫЙ РИСУНОК**
компактного джипа, датированный 1994 годом, или ярко-желтый спорткар без дверей и с открытым верхом — еще одна «машина мечты», оставшаяся на бумаге. Что это задумывалось, неизвестно, может быть, продолжение проекта КД.

**В ДОМАШНЕМ АРХИВЕ**
сохранились не только рисунки автомобилей, но и другие работы Владимира Борисовича. Например, забавный шарж на коллегу Юрия Долматовского, где тот предстает в короне и с многочисленными логотипами автомобильных фирм на пиджаке.




ВАРИАНТ ОКРАСКИ ВАГОНА МОСКОВСКОГО МЕТРОПОЛИТЕНА им. В.И. ЛЕНИНА ГОРЬКОВСКО-ЗАМОСКВОРЕЦКИЙ РАДИУС (ЗВЕЗДНЫЙ МАРШРУТ №2)



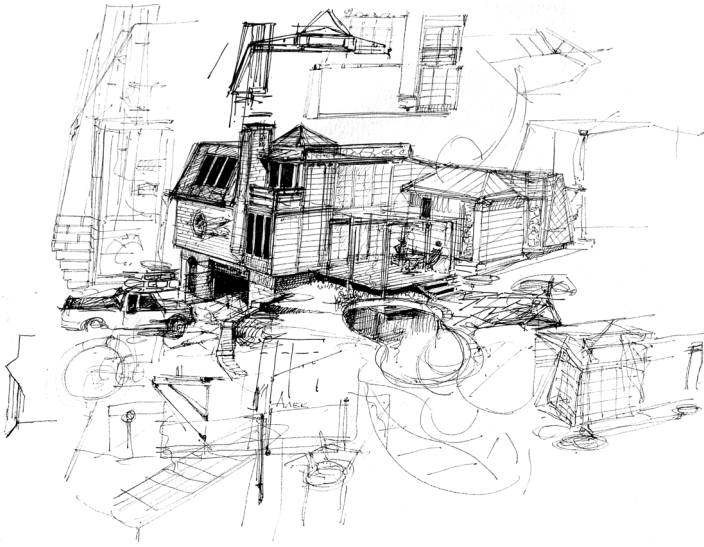



**В 1980 ГОДУ**
Владимир Елтышев был в команде художников НАМИ, занимавшейся дизайном вагонов Московского метрополитена, и предложил неординарное решение — выкрасить вагоны в цвет линий метро и нанести на борта цифры с соответствующими номерами.

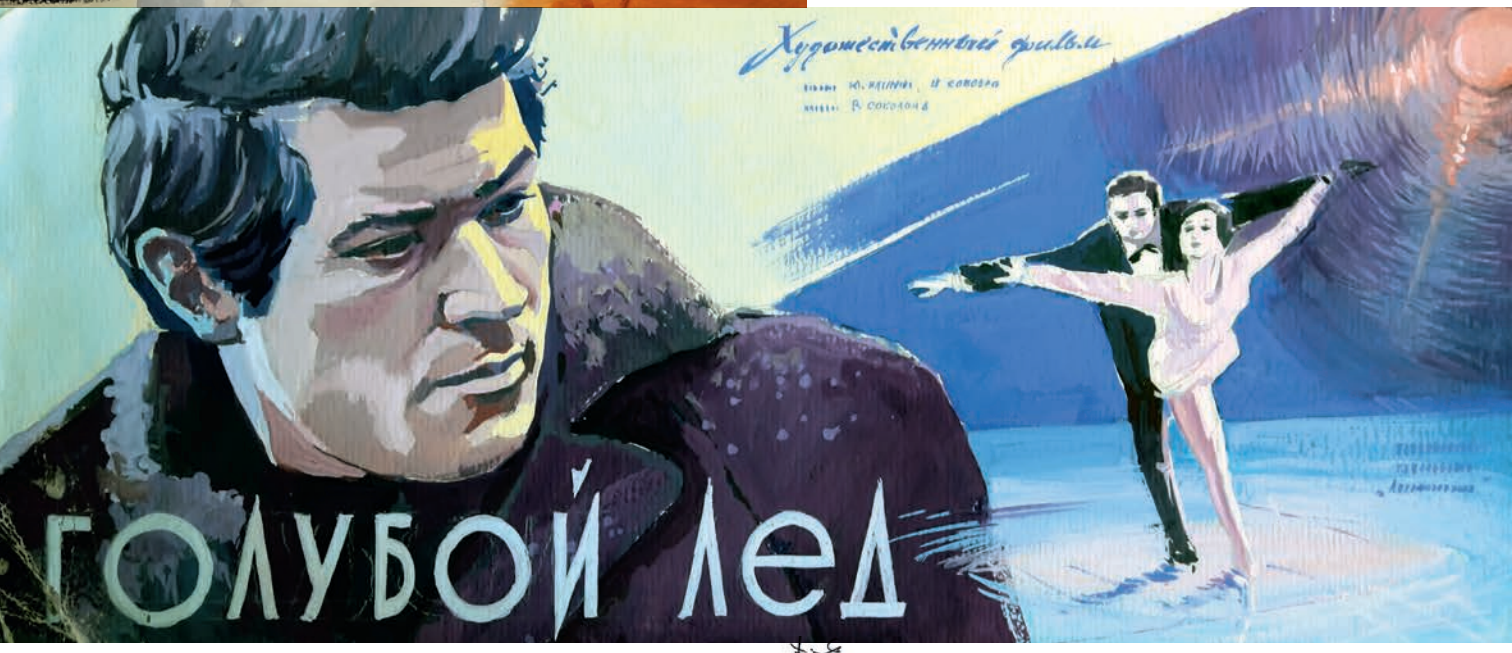
**СТРОИТЕЛЬСТВО ВАГОНОВ**
с новой окраской планировалось на Мытищинском машиностроительном заводе, но опять ничего из сделанного не воплотилось в жизнь из-за загруженности предприятия. А ведь еще были эскизы кабины машиниста и обновленного интерьера вагона метро.





**В ДЕВЯНОСТЫЕ ВЛАДИМИР БОРИСОВИЧ** занимался оформлением одного из автосалонов на ВДНХ, торговавшего джипами. Владелец автосалона очень ценил друга-художника и постоянно обеспечивал его заказами — надо было изображать не только автомобили сами по себе, но и обязательно на красивом фоне, чтобы привлекать покупателей картинкой «успешной жизни». Такой вот незамысловатый маркетинг того времени.




**А ЕЩЕ ЕЛТЫШЕВ РИСОВАЛ** дома и дачи в самом разном стиле — от псевдорусского до современного, интерьеры квартир и даже афиши для кинотеатров. Талантливый художник всегда востребован, пусть даже и не по основному направлению в автомобильной индустрии.



**ДОЛГОЕ ВРЕМЯ** Владимир Елтышев жил у станции метро «Коломенская» и работал по заказам расположенного неподалеку кинотеатра «Орбита» — рисовал афиши к новым фильмам. Сохранились эскизы к афишам картин «Зачарованная Десна» 1964-го и «Голубой лед» 1969 года.



# Ложь, чертеж и провокация

Иван Баранцев • фото Audi Tradition и Classic Driver

**AUTO UNION TYP 52 SCHNELLSPORTWAGEN – АВТОМОБИЛЬ, КОТОРОГО НЕ БЫЛО**

РЕПЛИКОЙ НАЗЫВАЮТ КОПИИ РАЗНОЙ СТЕПЕНИ ДОСТОВЕРНОСТИ, ПОВТОРЯЮЩИЕ РЕДКИЕ, УТРАЧЕННЫЕ ИЛИ КУЛЬТОВЫЕ АВТОМОБИЛИ ИЗ ПРОШЛОГО. РЕПЛИКА – АНТОНИМ ПОДЛИННИКА, КАК «ПРАВДА» И «ЛОЖЬ», ПОЧТИ СИНОНИМ ПОДДЕЛКИ, НО ВСЕ-ТАКИ ПОПУЛЯРНОЕ СЕГОДНЯ ЯВЛЕНИЕ. И ЭТО ЯВЛЕНИЕ НЕ ТОЛЬКО РАЗРАСТАЕТСЯ, НО И ОТКРЫВАЕТ НОВЫЕ НАПРАВЛЕНИЯ.

Массовое увлечение репликами началось примерно в девяностые годы, когда все более-менее интересные старинные автомобили были найдены, а коллекционерам захотелось чего-нибудь этакого. Самый показательный пример – специал-родстер Mercedes-Benz 500K или 540K второй половины тридцатых годов. На шасси модели 540K таких родстеров тогда сделали 25 экземпляров, чуть меньше – на базе 500K, а сохранились и вовсе единицы, поэтому подлинников на всех желающих не хватало. И тогда в ход пошли купе и кабриолеты, с которых «реставраторы» варварски снимали заводские кузова и лепили вместо них более дорогие специал-родстеры.

Теперь таких реплик уже больше, чем в тридцатые годы сделали самих родстеров, а по мастерским валяются ненужные кузова от купе и кабриолетов – никто не знает, что с ними делать. Так ради наживы погибают оригинальные автомобили...

## Фейковые старости

После эйфории с мерседесовскими специал-родстерами пришла очередь марки Horch. На рынке олдтаймеров и сегодня есть в продаже реплики родстеров Horch 930V, Horch 853 и Horch 855, также построенные на шасси автомобилей, изначально выпущенных заводом с совершенно другими кузовами.

Было воссоздано и купе Manuela на базе Horch 853 – автомобиля, изготовленного в 1938 году для гонщика завод-

**С 1936 ПО 1940 ГОД ИЗГОТОВИЛИ**
всего 464 экземпляра спортивных родстеров BMW 328, конечно же, не все из них сохранились, но можно сделать реплику. Такая же история с кабриолетами BMW 327/28 и другими моделями баварской фирмы.




**РОДСТЕРЫ HORCH 853 И 855 –**
штучные экземпляры, построенные самим заводом или кузовными ателье Gläser и Erdmann & Rossi. Сегодня их тоже уже больше, чем сделали до начала Второй мировой войны, – есть спрос, есть и предложение.

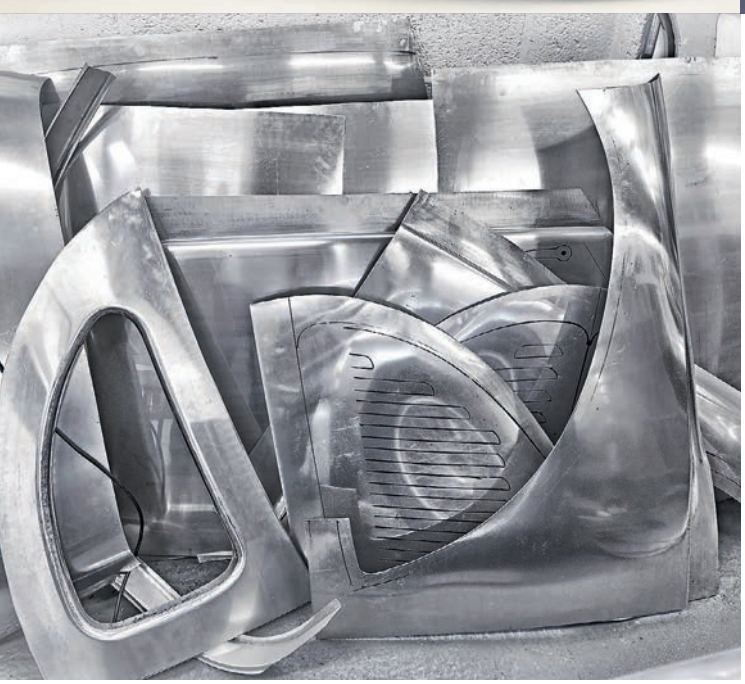


**MERCEDES-BENZ 300SL ТОЖЕ ВДОХНОВЛЯЕТ**
на копирование, кстати, часто реплики «крыла чайки» пытаются продать как оригинал. Как правило, копии собирают из родстеров или комплектов деталей, а с недавних пор и полностью заново.



**СПЕЦИАЛ-РОДСТЕР MERCEDES-BENZ 500K ИЛИ 540K**
считается вершиной мерседесовского дизайна и технологий тридцатых годов, хотя есть автомобили и поинтереснее, но не настолько разрекламированные и возведенные в настоящий культ.

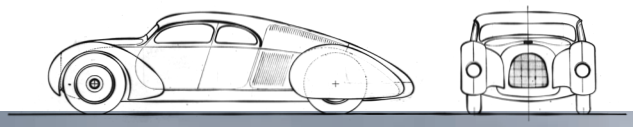




ской команды концерна Auto Union Бернда Роземайера. Конечно же, в единственном экземпляре, но сейчас таких купе, к слову топорно и не совсем точно сделанных, уже несколько штук – это фактически повторение ситуации с репликами специал-родстера. Сам оригинальный автомобиль Роземайера не сохранился, поэтому копии создавали по нескольким фотографиям и с использованием шасси и двигателей от подлинных Horch 853.

Можно купить или сделать на заказ реплику гоночной модели BMW-328 конца тридцатых годов или знаменитое «крыло чайки» Mercedes-Benz 300SL пятидесятых. Последние часто пытаются продать как настоящие – в мире люксового автомобильного антиквариата тоже есть свои фейки. Построены реплики гоночного Mercedes-Benz SSK – желающие могут купить абсолютно новый автомобиль двадцатых годов, в котором нет ни единой старой детали, о чем честно заявлено. Вообще, большая часть ныне существующих реплик – немецкие автомобили, изначально выпущенные







**ПОД «КАПОТОМ» НАХОДЯТСЯ ДВА ТОПЛИВНЫХ БАКА**
и радиатор системы охлаждения. Найдется немного места и для инструмента с багажом. На двух крышках — вентиляционные решетки для обдува радиатора. Доступ к мотору осуществляется через огромный люк, заходящий на крышу, конечно же, на чертежах 1934 года его нет.



**ПЕРВЫЙ ПОКАЗ AUTO UNION TYPE 52**
состоялся летом этого года на фестивале в Гудвуде. Автомобиль представлял прославленный гонщик Ханс-Йоахим Штук — сын того самого Ханса Штука, который в 1934 году одним из первых вывел на трассу Auto Union Type A. Такие вот параллели 90 лет спустя.

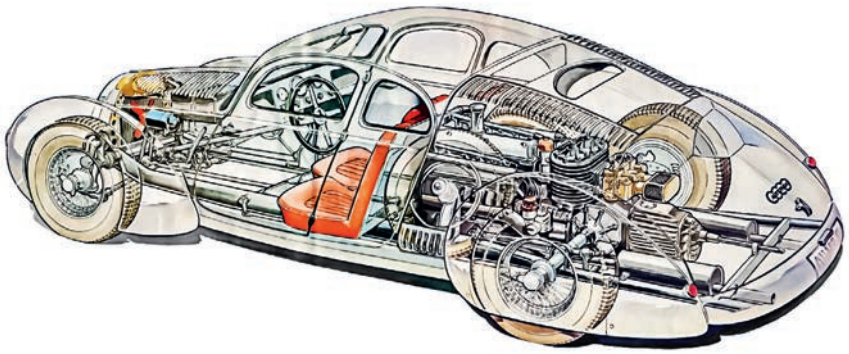
очень малым тиражом и либо сохранившиеся в небольшом количестве, либо вообще навсегда исчезнувшие. Но есть и американские, например, новодельные родстеры и фаэтоны на шасси Cadillac V16, которые раньше были седанами и лимузинами.

## Три плюс два

Но «индустрия реплик» не стоит на месте. И герой этой статьи – лучшее тому подтверждение. Здесь уже не банальная переделка кузова или воссоздание утраченного по фотографиям, а постройка с нуля автомобиля, никогда не существовавшего в реальности, но известного по сохранившимся чертежам.

Auto Union Typ 52 Schnellsportwagen – проект во многом уникальный уже по своей концепции. В 1934 году концерн Auto Union, предшественник современной марки Audi, начал работу над созданием спорткара, сочетающего в себе гоночный болид с пассажирским автомобилем. Слово





**ПЕРЕД ВОДИТЕЛЕМ**
два огромных циферблата — спидометр и тахометр. Гоночный болид Auto Union Type A был только с тахометром — на второй такой прибор в тесном кокпите места бы не хватило. Стеклоподъемники сделаны без привычной ручки — вместо нее что-то типа задвижки.



Schnellsportwagen с немецкого так и раскладывается: «Быстрый спортивный автомобиль». По сути, это был предшественник класса Gran Turismo, ставшего популярным в послевоенное время, и современных гиперкаров Mercedes-AMG One, McLaren F1 или Ferrari F50. А в тридцатые Auto Union Typ 52 прекрасно бы смотрелся на только что отстроенных автобанах или вполне мог быть отправлен на гонки Mille Miglia или Le Mans.

Конструированием «Шнельспортвагена» занимался Фердинанд Порше, задумавший такой автомобиль даже ранее, в 1933 году, когда шло создание гоночного болида Auto Union Typ A, проходившего также под обозначением Typ 22 – это нумерация конструкторских работ Порше. Auto Union Typ 52 должен был получить такой же 16-цилиндровый V-образный двигатель, но менее мощный – 200 л.с. при 3650 об/мин вместо 295 л.с. при 4500 оборотах в минуту. Это дало бы максимальную скорость более 200 км/ч и ускорение до сотни за 8,5 секунды – внушительные показатели по тем временам.

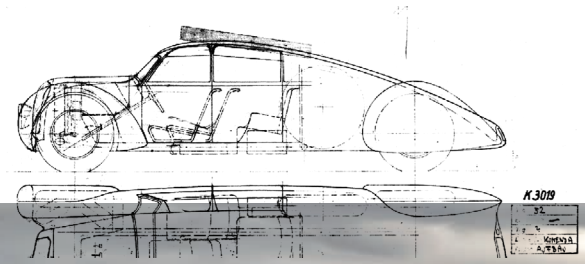
Ближайший соратник Порше – конструктор Эрвин Коменда – спроектировал закрытый четырехдверный кузов, где спереди располагалось три отдельных сиденья, причем водитель сидел посередине, а сзади – только два, и еще зажатых с обеих сторон двумя запасками.

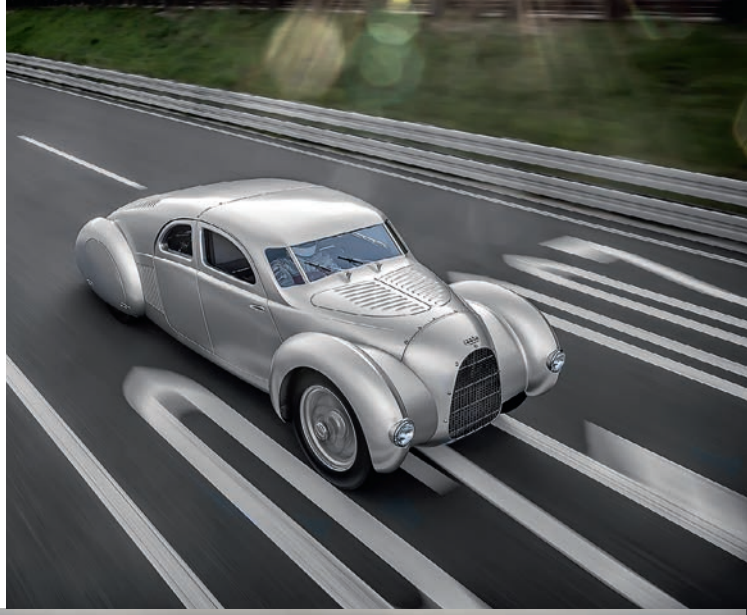
## Отступление немцев

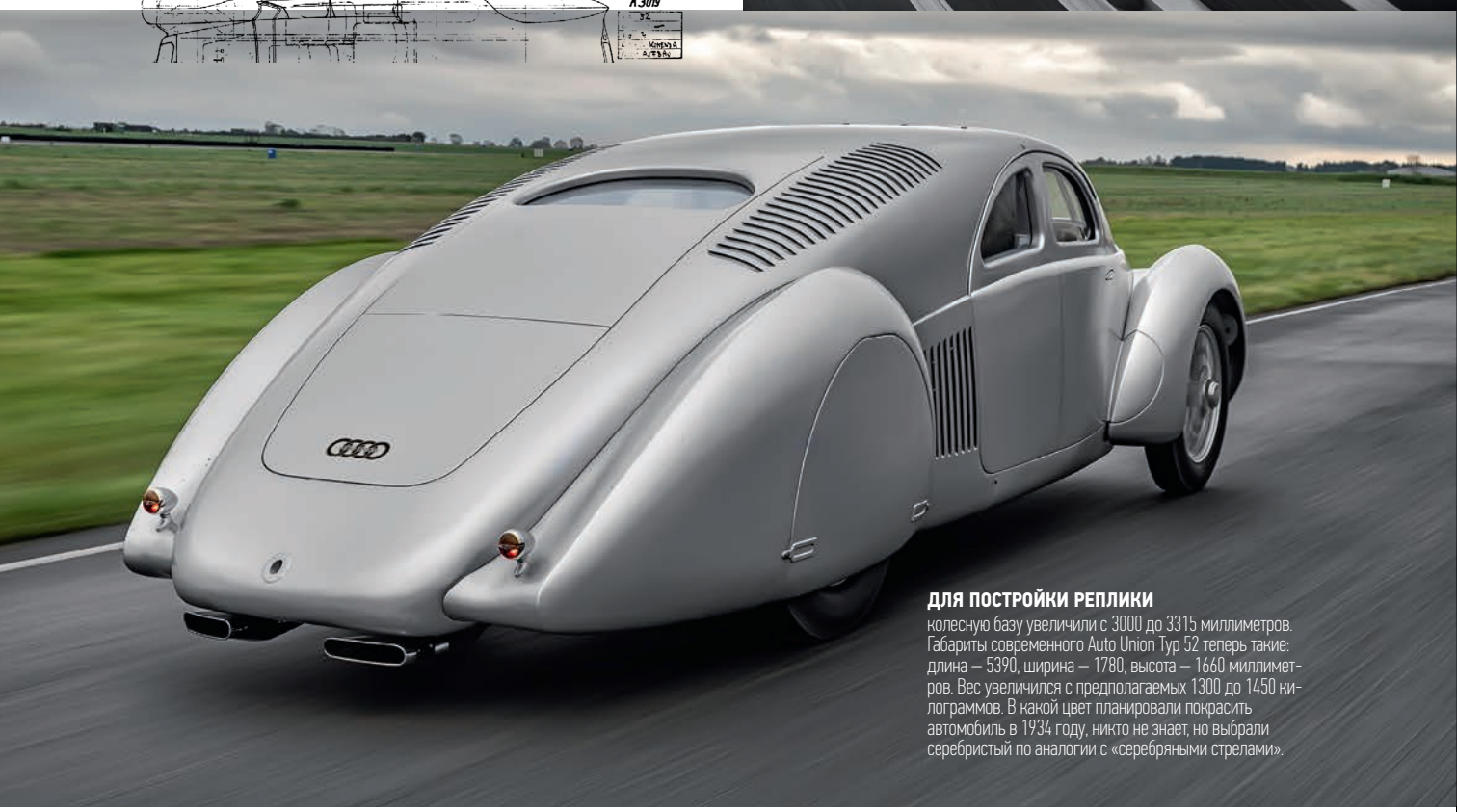
Но чертежи так и не воплотились в металле. Причина неизвестна, есть версия, что управление автомобилем со среднемоторной компоновкой требовало особых навыков от водителя, но больше похоже на то, что банально не хватило денег – концерн Auto Union всегда был вынужден ужиматься с расходами на гоночную команду.

Проект под названием Schnellsportwagen закрыли, но остались чертежи. Сначала по ним сделали масштабную модель, а в 2024 году – полноразмерную реплику. Инициатором выступило подразделение Audi Tradition, а исполнителем – мастерская Crosthwaite & Gardner из Великобритании.

**ГОРЮЧЕЕ СЕГОДНЯ ТОЖЕ НЕ ТАКОЕ,**
как в 1934 году. Тогда гоночные болиды Auto Union заправляли адской смесью из 50 процентов метанола, 40 процентов неэтилированного бензина и 10 процентов толуола. Последний, кстати, чаще всего применяется в различных растворителях. Сейчас в топливный бак Auto Union Typ 52 можно лить обычный бензин с заправки.





**ДЛЯ ПОСТРОЙКИ РЕПЛИКИ**
колесную базу увеличили с 3000 до 3315 миллиметров. Габариты современного Auto Union Typ 52 теперь такие: длина — 5390, ширина — 1780, высота — 1660 миллиметров. Вес увеличился с предполагаемых 1300 до 1450 килограммов. В какой цвет планировали покрасить автомобиль в 1934 году, никто не знает, но выбрали серебристый по аналогии с «серебряными стрелами».

В процессе постройки реплики от чертежей пришлось отойти, поэтому Auto Union Typ 52 не совсем тот, что собирались сделать Порше и Коменда. Двигатель взяли от гоночного болида, но мощностью не 200 л.с., как задумывалось, а 520 при 4500 оборотах в минуту. Переднюю подвеску также изменили – вместо поперечной рессоры и фрикционных амортизаторов поставили пружины и гидравлические амортизаторы.

Из-за более мощного двигателя с другими габаритами пришлось переконструировать-удлинить на 30 сантиметров колесную базу и кузов, превратившийся в итоге из пятиместного в трехместный – задний ряд сидений исчез, а двери теперь открывают доступ только к двум запаскам, что выглядит довольно странно. Возможно, что именно по этой причине в пресс-релизе Audi Tradition дается только чертеж общего вида автомобиля, а изображения в разрезе – нет. Чтобы не было лишних вопросов.

## Бросить реплику

Такие несоответствия почему-то оправдываются тем, что в тридцатые годы при постройке автомобиля также могли быть отступления от чертежей, а еще тем, что после окончания Второй мировой войны как сами гоночные болиды Auto Union, так и техническую документацию по ним вывезли в Советский Союз, где это все исчезло на бескрайних просторах страны. Следовательно, как бы Auto Union Typ 52 выглядел в окончательном варианте, никто не знает. Скорее удалось воплотить идею автомобиля, а не сам автомобиль.



**ПОМИМО УПРАЗДНЕННЫХ ДВУХ ЗАДНИХ СИДЕНИЙ,**
в салоне появилось и другое изменение — перегородка со стеклом, которой изначально не было. Точнее, она была, но между моторным отсеком и задними сиденьями. Каким выглядел салон Auto Union Type 52 по замыслу Порше или Коменды, неизвестно. Скорее всего, это уже дизайн реконструкторов.



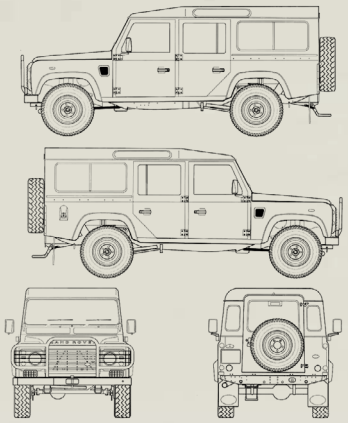


Но даже в таком искаженном виде Auto Union Typ 52 открывает ящик Пандоры. Теперь постройка никогда не существовавших автомобилей по уцелевшим чертежам наверняка войдет в моду, поэтому в ближайшие годы мир еще увидит и не такое – только успевай доставать чертежи из архивов. Сколько всего есть у Bugatti, Ferrari, Maserati, BMW, Mercedes-Benz! Плюс к этому и давно исчезнувшие марки, где тоже полно всего неосуществленного. В принципе, этим можно заняться и в нашей стране, тем более что «Автопилот» уже писал и про незавершенный проект «сверхскоростного» автомобиля 1938 года под названием ОКБ-2, и про оставшиеся на бумаге наброски советских художников. Реплика – это же ведь еще и театральный термин, так называют слова актера, после которых должен уже говорить другой.

## ПОЛЕЗНЫЕ ИСКОПАЕМЫЕ

**CLASSIC DEFENDER**

| | |
|---|---|
| Двигатель, тип | бензиновый, V8 |
| Рабочий объем двигателя, куб. см | 4999 |
| Максимальная мощность, л.с. | 405 |
| Максимальный крутящий момент, Нм | 515 |
| Трансмиссия | 8AT |
| Привод | полный |
| Дорожный просвет, мм | 323 |
| Объем топливного бака, л | 75 |





# Работа над ошибками

Александр Папешин • Фото Jaguar Land Rover

**ТЕПЕРЬ ЕСТЬ ВОЗМОЖНОСТЬ КУПИТЬ НОВЫЙ СТАРЫЙ DEFENDER**

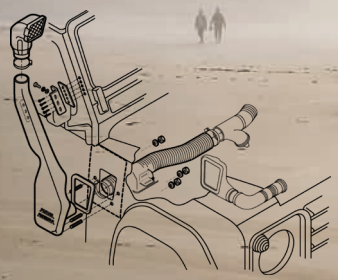
**А ВЕДЬ ГОВОРИЛ ИМ ДЖИМ РЭТКЛИФФ: «ЕСЛИ НЕ ХОТИТЕ САМИ ВЫПУСКАТЬ DEFENDER, УСТУПИТЕ НА НЕГО ПРАВА, ЭТА МАШИНА ПО-ПРЕЖНЕМУ ВОСТРЕБОВАНА». НЕ ПОСЛУШАЛИСЬ, ОТКАЗАЛИ. И ПОЛУЧИЛИ КОНКУРЕНТА В ЛИЦЕ ВНЕДОРОЖНИКА INEOS GRENADIER, КОТОРЫЙ ХОТЯ И ПОХОЖ НА КЛАССИЧЕСКИЙ «ДЕФ», НО СКОНСТРУИРОВАН ТАК ГРАМОТНО, ЧТО УПОМЯНУТЫЙ БРИТАНСКИЙ БИЗНЕСМЕН, ВЛАДЕЛЕЦ INEOS GROUP, ВЫИГРАЛ В СУДЕ ДЕЛО О ПЛАГИАТЕ, КОТОРОЕ ПРОТИВ НЕГО ЗАВЕЛИ JLR.**

Стыдно, конечно, признаться в собственной недальновидности. Однако заводская программа постройки рестомодов на базе классических внедорожников Defender, которую JLR презентовал на выставке Goodwood Revival, по сути дела, стала таким признанием. Подразделение Land Rover Classic Works Bespoke теперь скупает на рынке «Дефендеры», выпущенные с 2012 по 2016 год, разбирает их до винтика и после собирает, модифицируя ряд узлов. Автомобили получают новые пятилитровые бензиновые моторы мощностью 405 л.с. с восьмиступенчатым автоматом от фирмы ZF. Полный привод, конечно же, сохранен. Модернизируется и ходовая часть: амортизаторы Bilstein, пружины Eibach, стабилизаторы поперечной устойчивости, а также четырехпоршневые тормоза Alcon. Кроме того, автомобили оборудуют диодной оптикой, современной магнитолой и системой навигации, а также новыми креслами. Рестомод на базе Defender 90 обойдется в 190 тысяч фунтов стерлингов – это около 23 миллионов рублей по текущему курсу. Версия Defender 110 – от 199 тысяч фунтов стерлингов. В то же время новый внедорожник Ineos Grenadier, который является идеологическим наследником классического Defender, стоит почти в три раза дешевле. А современный самый мощный Defender Octa с V8 обойдется вдвое дешевле рестомода.



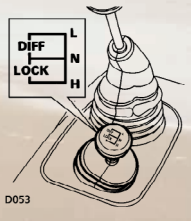

**ПО ЗАКАЗУ КЛИЕНТА**
автомобиль может быть снабжен всеми современными опциями по части электроники, такими как спутниковая навигация, DAB-радио или Bluetooth, — все же с 2016 года автомобилестроение в этом вопросе ушло далеко вперед.

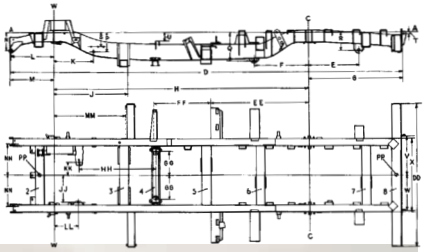







**В КАЧЕСТВЕ ОПЦИЙ**
доступны пороги, багажник на крыше, лестница, лебедка, набор прожекторов в классическом стиле, устанавливаемых на крыше, или полноценная светодиодная световая панель, которую смонтируют там же.



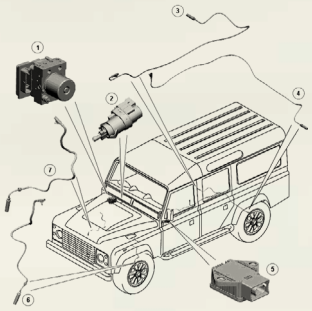




**ВЫБРАВ ДЛИННЫЙ ИЛИ КОРОТКИЙ –**
90 или 110 – вариант кузова, клиент может самостоятельно сконфигурировать автомобиль своей мечты с помощью нового цифрового конфигуратора Land Rover Classic. Или получить специализированную индивидуальную поддержку от специалистов Classic Works в Ковентри или на материке – в немецком городе Эссене.




**КРЫША МОЖЕТ БЫТЬ**
в цвет кузова или дополнена контрастной отделкой. На выбор доступны 16-дюймовые колеса Wolf или 18-дюймовые легкосплавные диски Sawtooth.

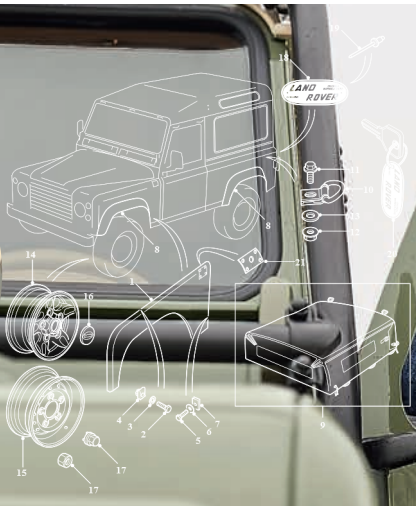


**ПОМИМО ОБЫЧНЫХ**
комфортных сидений со скромным названием Premium, в автомобиль можно заказать и настоящие спортивные «ковши» от фирмы Recaro.



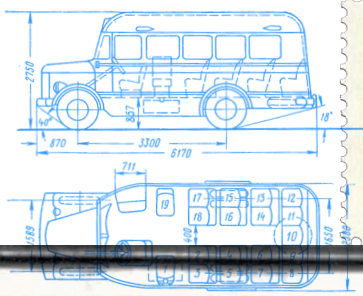








**КАЖДЫЙ**
автомобиль Classic Defender V8 от Works Bespoke уже в стандартной комплектации оснащен современными светодиодными фарами.








# Караван, сарай

Караван – от персидского «карван». Этим словом называли вьючных животных, идущих в ряд один за другим, а позже стали называть просто любую процессию. Сарай – слово тюркское, означает «дворец».

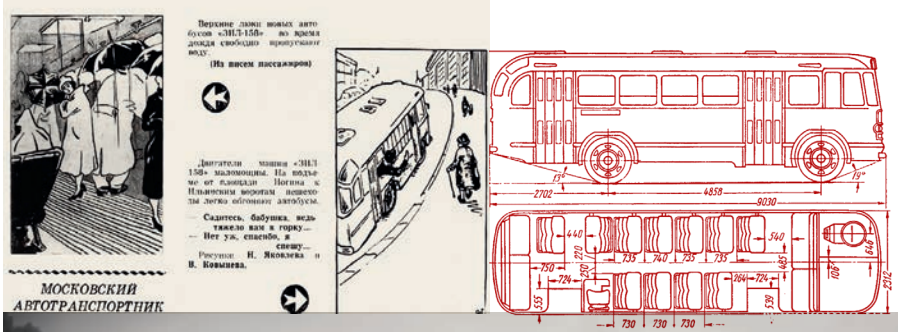
Их много таких слов-обманок, знакомых русскому уху, но значащих совсем не то, что можно подумать: бай, баян, дурак. Первое – «господин», второе – «госпожа», третье – «остановка». Что сегодня в Турции веселит каждого вновь прибывшего русскоговорящего водителя каждый раз, когда он тормозит на перекрестке перед этим словом, написанным прямо на асфальте. Правда, написано оно латиницей – durak. На фото – не Турция, а близкородственный ей по языку Азербайджан. Центр Баку, фасад Музея азербайджанской литературы имени Низами Гянджеви. Псевдоним означает «Низами из Гянджа», настоящее имя знаменитого поэта XV века – Абу Мухаммед Ильяс ибн Юсуф. «Не могут править миром тирания, гнусность. Правитель мира только справедливость», – писал он, к слову, на персидском, сегодня эта цитата украшает сайт музея.

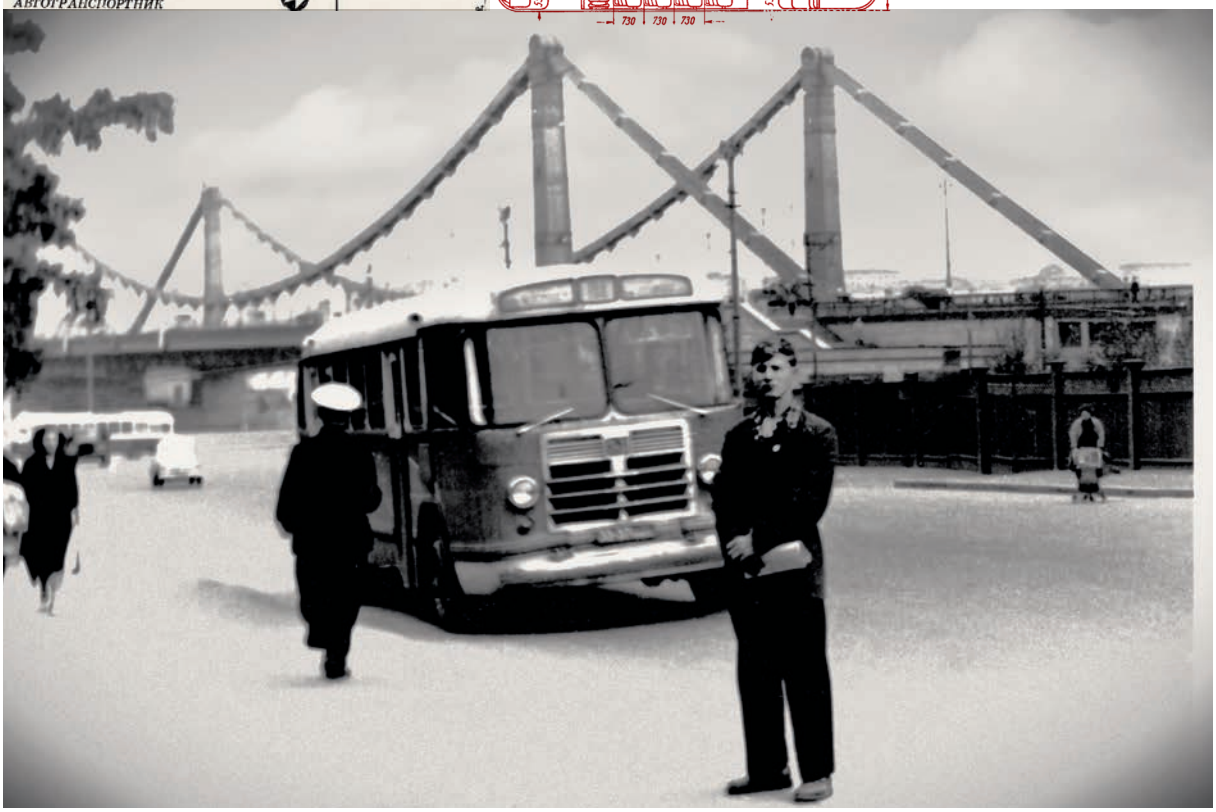
Дом, где сейчас музей, знаковый. В середине XIX века построили одноэтажный караван-сарай, потом много раз его реконструировали и надстраивали. Здесь были Бакинское благородное общественное собрание, магазины, гостиница и ресторан «Метрополь», правительство Азербайджанской демократической республики, при советской власти – азербайджанские профсоюзы. В 1939 году дом отдали под музей Низами – тогда в нишах на фасаде и были установлены статуи выдающихся поэтов и писателей Азербайджана, хорошо видные на фото. Среди них одна женщина, Натаван Хуршидбану, азербайджанская, как принято теперь говорить, поэтка XIX века. Богатый нефтяной порт Баку прежде вообще стремился быть городом космополитическим, многоязычным и открытым к новому. Даже алфавит страны за последние сто лет менялся четыре раза. Экскурсии в музее сегодня проводят на азербайджанском, русском, персидском, английском, арабском.

Но наше фото сделано довольно давно, в 1960–1970-х, если судить, во-первых, по черно-белой пленке, а во-вторых, по кинокамере в руках женщины на переднем плане: любительские кинокамеры в СССР появились как раз в 1960-х. Два автобуса ГАЗ-651, которые, видимо, привезли в музей очередных экскурсантов, производили в Горьком с 1949 по 1952 год. Потом производственную документацию передали на заводы в Павловск, Ригу, Курган, и там уже машину выпускали как «ПАЗ», «РАФ», «КаВЗ» до 1973 года.

Некоторые внешние различия между локальными версиями были, но на фото автобусы далеко и в профиль, не разглядеть. Только и можно с уверенностью утверждать, что на заднем плане – «сарай», а перед входом в него – караван.

***Александр Янковский***



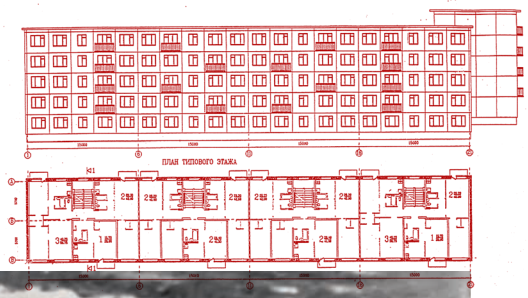
# Реки и мосты

«– Садитесь, бабушка, ведь вам тяжело в горку...
– Нет уж, спасибо, я спешу...», – карикатура в номере многотиражной газеты «Московский автотранспортник» от 28 мая 1958 года, страница 2. На рисунке из окна автобуса, идущего на подъем, выглядывает пассажир, обращаясь к пожилой женщине с палочкой, которая идет по тротуару. Место действия узнаваемое, нынешний Лубянский проезд, от Китай-города к началу Маросейки. Пояснение текстом: «Двигатели машин “ЗИЛ-158” маломощны. На подъеме от площади Ногина к Ильинским воротам пешеходы легко обгоняют автобусы». Буквально рядом, на той же газетной полосе, еще одна карикатура: пассажиры в салоне автобуса стоят под раскрытыми зонтами, с крыши течет вода. Подпись: «Верхние люки новых автобусов “ЗИЛ-158” во время дождя свободно пропускают воду. (Из писем пассажиров)». Конец цитаты.

Объект советской ведомственной сатиры – на фото. ЗИЛ-158 начали выпускать в 1957-м, первые 180 машин приурочили к VI Всемирному фестивалю молодежи и студентов. Но когда автобус пустили по столичным маршрутам, он сразу же вызвал нарекания – в плюс к уже перечисленным выше недостаткам пассажирам не понравилось, что двери открывались наружу и пачкали одежду входящих в салон. Ну и двигатель мощностью 109 лошадиных сил на без малого одиннадцать тонн полной массы машины с пассажирами – как сегодня говорят, «ну такое». Максимальная скорость по шоссе была не больше 65 километров в час – это по шоссе, а уж в горку-то пешком точно выходило быстрее...

Говорят, в 1937-м Волоколамское шоссе пустили в Тушинский тоннель не просто так: если бы решили идти поверх канала имени Москвы, по эстакаде, ее пришлось бы начинать чуть ли не от Белорусского вокзала, иначе слабосильные тогдашние автомобили просто не одолели бы крутой подъем. Вот и ЗИЛ-158, видимо, по своим ТТХ выглядел приветом из 1930-х. Но на дворе-то уже был конец 1950-х. Снимок явно сделан в 1960-е, но на заднем плане еще один привет из 1930-х – открытый в 1938-м Крымский мост, в момент, когда делалась фотография, у этого словосочетания было единственное значение – шедевр инженерии над Москвой-рекой, две пары пилонов, подвешенных на цепях, которые закреплены на балках жесткости. За мостом еще видны постройки Бабьего городка – это вообще целая московская цивилизация, исчезнувшая в 1970-х при строительстве Центрального дома художника на Крымском валу. Но это уже, как говорится, совсем другая история.

***Александр Янковский***





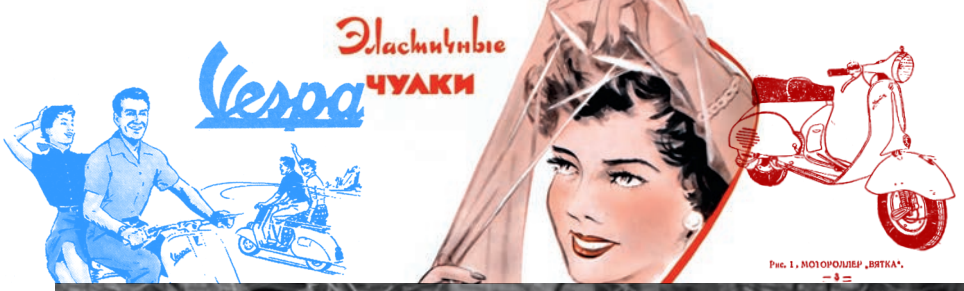

# Нет бабок

«Зато квартиры раздавали бесплатно». На фотографии – типичный вид из окна бесплатной советской квартиры. Конечно, условно бесплатной: никто не давал жилье за сам факт рождения в первом в мире государстве рабочих и крестьян. В правом верхнем углу виден мусорный бак. Без навеса. Один для всех видов отходов. Макулатуру тогда сдавали отдельно, стеклянные бутылки – тоже, а пластиковой упаковки практически не было. Поле, по которому идут мужчины, хочется назвать газоном, но нет, это обычная грязь, вечный спутник новостроек. Трава со временем вырастет сама. Деревья посадят жильцы. «Волга» на фотографии в исполнении ГАЗ-2401, то есть «такси». Номер сзади – черный квадратный. Видимо, снимок сделан в 1970-х годах, до московской Олимпиады. Слева от «Волги» – заборчик-палисад. Считается, что традицию городить в городе палисады насадили деревенские жители, переселившиеся в города вместе со своими сельскими обычаями. Им же приписывается привычка сидеть перед подъездами на скамейках – с завалинками в городах плохо.

Женщины, сидевшие на скамейках, вне зависимости от возраста, чохом именовались «бабками». Платок на голове был важным, но не обязательным аксессуаром. При этом бабки внимательно следили за дресс-кодом окружающих. Девушка с излишне оголенными конечностями и прочими вырезами могла быть публично охарактеризована как гражданка с низкой социальной ответственностью. Бабки знали про жильцов дома все. Без обиняков могли поинтересоваться, в какую квартиру направляется незнакомый им человек. И тому не удалось бы соврать, что идет в 57-ю квартиру к Петровым. Бабки заменяли не только консьержей, но и полицию нравов. Пройти с посторонней женщиной к себе домой неверный муж мог бы, но скрыть позорный факт от жены – вряд ли. Бабки были предвестницами систем видеонаблюдения с искусственным интеллектом. Для того чтобы снять с этих «камер» информацию, сотруднику правоохранительных органов не требовалось отсматривать архив – нужно было лишь прийти на «заседание бабкома», как тогда называли эти сборища на скамейках.

В «Бриллиантовой руке» бабка с ходу назвала сотруднику милиции, изображавшему таксиста, не только марку машины, на которой уехал ее сосед, Семен Семенович Горбунков, но и ее номер – 28-70 ОГО. Госномер отсылал зрителя к цене на один из ключевых продуктов советской эпохи – бутылки водки объемом 0,5 литра. В начале 1960-х «пол-литра» подорожала до 2 рублей 87 копеек. С годами исчезли женщины в платочках на скамейках у подъездов наших домов. А бабками стали называть деньги.

***Сергей Шерстенников***






# Зато не делаем колготки

«У советских собственная гордость: на буржуев смотрим свысока» – написал поэт Владимир Маяковский почти сто лет назад, в 1925 году. А на фотографии типичные 1960-е годы. Оттепель. Первый человек в космосе. Разумеется, наш, советский. Обе космические программы – и советская, и американская – отталкивались от немецкой ракеты «Фау-2». Что не умаляет заслуг конструктора Сергея Королева и космонавта Юрия Гагарина. Тем более что первое, о чем мы думаем, когда слышим имя Вернера фон Брауна, создателя «Фау-2», это обстрелы Лондона, а не высадка человека на Луну. После войны фон Браун результативно поработал на бывшего противника – Соединенные Штаты Америки.

О США напоминает автомобиль в кадре. «Волга» ГАЗ-21 похожа на американский Ford Mainline не меньше, чем советский фотоаппарат ФЭД – на немецкую «Лейку». Двадцать первая «Волга» не была копией «Форда». В защиту этой версии сторонники самостоятельности советской конструкции приводят серьезный аргумент: перед тем как приступить к созданию машины, инженеры ГАЗа изучили не только «Форды», но и «Шевроле».

Про аутентичность «Волги» можно спорить. С мотороллером в кадре все проще. Это «Вятка» ВП-150. Объем – 150 кубических сантиметров; 5,5 лошадиной силы. Производство «Вяток» в кратчайшие сроки, всего за год, освоил в середине 1950-х Вятско-Полянский машиностроительный завод, ранее выпускавший шпульки для текстильной промышленности и пистолеты-пулеметы ППШ для армии. Скорострельности советских инженеров было два объяснения: их собственное трудолюбие и ранее придуманный неторопливыми итальянскими конструкторами мотороллер Vespa 150 GS. На «Веспе», только более ранней, 125-кубовой, катались в «Римских каникулах» Грегори Пек и Одри Хепберн, одна из главных кинокрасавиц той поры. Девушка на фотографии имеет представление о моде. И составлено оно не только по картинкам из журналов «Работница» и «Крестьянка». Она закована в синтетический костюм с гусарским рядом пуговиц на блузке. Днем в такой одежде было жарко, ночью ткань заметно искрила. СССР освоил производство синтетической одежды с опозданием. А качественные и красивые женские колготки в Советском Союзе так и не сумели поставить на поток.

Здесь должен быть вывод: «В СССР выпускали одни калоши». Или: «Все уже украдено до нас». Но это сильно упрощает картину мира. Скорее, стоит заметить, что и на пике своего могущества Советский Союз все же несколько зависел от западных идей и технологий.

***Сергей Широков***



# Я КАЛЕНДАРЬ

Александр Папешин • Фото Pirelli

**КАК СНИМАЛИ THE CAL 2025 ГОДА**

**ЭЛОДИ ДИ ПАТРИЦИ**
Итальянская певица и модель рекламировала Versace, Puma, Lancome, Levi's, Calvin Klein, Valentino. Как певица, Элоди выпустила несколько успешных альбомов. Была соведущей музыкального фестиваля в Сан-Ремо. Forbes Italia включил Элоди в список «100 успешных женщин Италии» 2023 года.

**НЕРЕЗИНОВЫЙ ПИАР ИТАЛЬЯНСКОГО ШИННОГО ГИГАНТА PIRELLI – ФОТОКАЛЕНДАРЬ, ВЫПУСКАЕМЫЙ С 1964 ГОДА, ДАВНО СЫСКАЛ ГЛАМУРНУЮ СЛАВУ. БУКВАЛЬНО С САМОГО НАЧАЛА СТАЛО ТРАДИЦИЕЙ ПРИВЛЕКАТЬ К ЕГО СОЗДАНИЮ ИМЕНИТЫХ ФОТОГРАФОВ, ЛУЧШИХ МОДЕЛЕЙ И ИЗВЕСТНЫХ ПЕРСОН. ОТРАЖАЯ ТЕНДЕНЦИИ ПО ОТНОШЕНИЮ ОБЩЕСТВА К ЭСТЕТИКЕ, СЕКСУАЛЬНОСТИ, ЖЕНСКОЙ КРАСОТЕ, ПРОЕКТ ПРЕВРАТИЛСЯ В ХРОНИКУ ФОТОИСКУССТВА. ОГРАНИЧЕННЫЙ ТИРАЖ ПРИДАЛ ЭЛИТАРНОСТИ, СДЕЛАЛ ОБЪЕКТОМ КОЛЛЕКЦИОНИРОВАНИЯ.**

Над календарем Pirelli 2025 года работал американский фотограф Итан Джеймс Грин, который обратил на себя внимание талантом создавать чувственные портреты. Например, в своем недавнем фотоэксперименте «Сенсация» (Bombshell) он предложил моделям позировать, воплощая личное представление о женственности и сексуальной привлекательности. И поскольку темой The Cal (торговая марка календаря Pirelli) 2025 года является «Обновление и раскрытие», похоже, маэстро сам у себя позаимствовал «сенсационный» метод. Хорошо заметно, что каждая из моделей пытается передать какую-то эмоцию или состояние: ожидание, раскаяние, стыдливость... В съемках были задействованы в основном профессиональные актеры. Впрочем, многие из них начинали карьеру на подиуме.

Съемки календаря происходили в Майами, в студии и на океанском побережье. Пока доступен только бэкстейдж – фотоотчет о процессе работы со съемочной площадки. Какие именно кадры выберет Итан Джеймс Грин в итоге, на данный момент неизвестно. Все подробности появятся на презентации в Лондоне в ноябре.



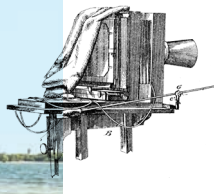

**СИМОН ЭШЛИ**

Известность британской актрисе индийского происхождения принесли сериалы «Бриджертоны» и «Половое воспитание». 2025 год обещает новый виток популярности, когда в прокат выйдет кинокартина «Формула 1» с Брэдом Питтом, в которой Симон Эшли также досталась роль.

**ДЖОДИ ТЕРНЕР-СМИТ**

Скандальную известность британской модели и актрисе ямайского происхождения принесла кинокартина «Анна Болейн». Темнокожая красавица сыграла главную героиню — супругу короля Англии Генриха XIII. Свою первую роль она получила в сериале «Настоящая кровь», снималась в сериале «Бешеные псы» и других.

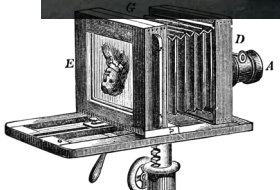






**ПАДМА ЛАКШМИ**

В молодости Падма оказалась одной из первых моделей индийского происхождения, ступившей на подиумы Нью-Йорка, Парижа и Милана. Популярность принесла роль в фильме «Пираты» 1999 года. Были и другие роли, например в «Принцессе специй». Ныне она американская телеведущая в возрасте 50+. Высшее образование позволило сделать карьеру в СМИ.



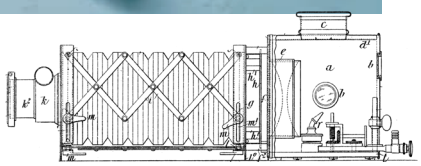




**ЧОН ХОЕН**
Мировую славу девушке из Сеула принесла роль Кан Сэбек в сериале-бестселлере «Игра в кальмара». Впрочем, и в модельном бизнесе дела шли прекрасно — престижно считаться одной из пятидесяти лучших моделей мира. Журнал Vogue назвал ее «топ-моделью по-корейски»



**МАРТИНЕ ГУТЬЕРРЕС**
Американская художница в сфере визуала и перформанса переосмысляет наследие поп-культуры, исследует самобытность. Выпускала журнал Indigenous Woman («Женщина-абориген»), на страницах которого ниспровергала общепринятые идеалы красоты, чтобы показать, насколько глубоко сексизм, расизм, трансфобия и другие предубеждения укоренились в современной культуре.



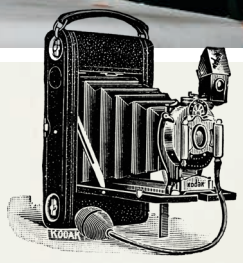
Bene per urbem calida

PIRELLI



**ВЕНСАН КАССЕЛЬ**

Сын популярного французского актера Жан-Пьера Касселя снимался в таких известных фильмах, как «Двенадцать друзей Оушена», «Багровые реки», «Читай по губам». Неоднократно номинировался на премию «Сезар». До 2013 года был женат на актрисе Монике Беллуччи. Пребывает в отличной физической форме.




**ХАНТЕР ШАФЕР**

Американская модель, актриса и художница. В кино дебютировала в сериале «Эйфория», затем были «Голодные игры: баллада о змеях и певчих птицах». В 2021 году журнал Time включил ее в список «100 новых лидеров, которые формируют будущее».



# Птица чайка

Анна Килимник • фото «Дирекция кино»

**КАК СНИМАЛИ АФИШУ ДЛЯ НОВОГО ФИЛЬМА ПРО СССР 1930-Х**

В СЛОВЕ «АФИША» БОЛЬШИНСТВО БУКВ НЕ ВСТРЕЧАЮТСЯ В ЛАТИНИЦЕ, НО САМО СЛОВО ИНОСТРАННОЕ. ТАК И ГЛАВНЫЙ АВТОМОБИЛЬ ФИЛЬМА «ЛЮБОВЬ СОВЕТСКОГО СОЮЗА» БУДЕТ НЕ СОВСЕМ НАШ.

Историческая драма выйдет на экраны 7 ноября, что символично. Как пишут в аннотации к фильму, это история о поколении советских людей, не заставших ужасов революции 1917 года. Эти люди были молоды и красивы, а также полны смелости и решимости построить новую жизнь. Одна из них – начинающая актриса, которую сыграла Ангелина Стречина. «Моя героиня – своенравная, упрямая девушка, которая знает, чего хочет. И, возможно, поэтому ей открываются все двери… Она как огромная сияющая звезда», – так описала Ангелина свою героиню в одном из интервью.

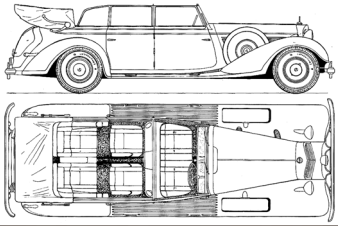
Лента еще не вышла на экраны, но уже известно, что не последнюю роль в сюжете играют и автомобили. И это не только ГАЗ М-1, который во всех ракурсах можно разглядеть в уже выпущенном трейлере, но и автомобиль, который вы видите на этих страницах. «Выбор машины для героя в кино не менее значим, чем выбор костюма. Автомобиль – это часто компромисс между желаемым и возможным, но герой нашего фильма, военный летчик Анатолий Ковров, не знает компромиссов. Если машина, то только такая, какой нет ни у кого. Не просто единственная во всем Советском Союзе, но в целом мире», – так прокомментировал появление в ленте «Любовь Советского Союза» реплики Mercedes-Benz 500K De Villars ведущий продюсер Артем Суджян. Именно с ней фотографировали для афиши фильма актрису Ангелину Стречину. Предлагаем вам снимки с бэкстейджа этой фотосессии, а также некоторые подробности съемок автомобиля в фильме.








**ГЛАВНЫЙ ГЕРОЙ**
фильма «Любовь Советского Союза» военный летчик Анатолий Ковров появляется на экране будто сказочный принц и по законам жанра должен ездить на кабриолете — по аналогии со сказочной каретой. И, конечно, его машина должна быть уникальной, не серийной. Машина мечты, которая сбылась только однажды.

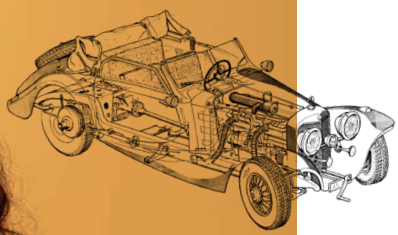




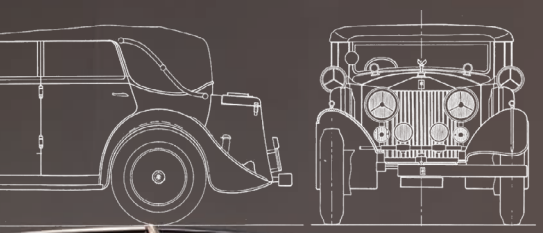


**ПРООБРАЗОМ**
этого автомобиля стал Chrysler Imperial (1937 года выпуска) военного летчика Анатолия Серова, который был ему подарен правительством Испании в 1938 году за заслуги в боях с пилотами, воевавшими на стороне генерала Франко.

**ГЕРОЙ ФИЛЬМА**
тоже получает автомобиль в подарок от испанского правительства, которое могло подарить летчику-герою любую актуальную для того времени машину. Например, построенный в Германии, как раз поддерживавшей Франко, Mercedes-Benz 500K с кузовом от ателье De Villars. Эскизы модели были опубликованы в книге «Mercedes-Benz: The Supercharged 8-Cylinder Cars of the 1930s».







**DE VILLARS**
было в те времена очень известным кузовным ателье, и в 1935 году оно предложило Mercedes-Benz два проекта, которые компания так и не реализовала. Сегодня сложно сказать — почему. Возможно, уже шла подготовка к войне и всем было не до роскошных кабриолетов.








**ПОСТРОЕННЫЙ В НАШИ ДНИ**
по эскизам, опубликованным в книге «Mercedes-Benz: The Supercharged 8-Cylinder Cars of the 1930s», автомобиль в обычной жизни имеет шильдики Mercedes-Benz, но для фильма ему изготовили накапотную фигуру в виде летящей чайки. С песней о чайке героиня фильма, начинающая актриса, дебютирует в кино.





# **СПАСИ** ЛОШАДЬ

Философия компании Vespa совпадает с истинной сутью лета: никаких планов, никаких карт – просто в путь. Так, по сути, и выглядит абсолютная свобода. Смелая и оригинальная коллекция одежды Summer Edition, вдохновленная далекими путешествиями и открытыми пространствами, тоже ломает все стереотипы и препятствия. Все модели – унисекс, сочетают мужественность и нежность, энергичность и изящество, чувственность и бесстрашие в самовыражении.

Хулиганская толстовка оверсайз с капюшоном украшена цветами, спортивная куртка на молнии расшита розами, классический пиджак из льна и шелка выглядит дерзко, кожаная куртка притворяется тканевой, а джинсы покроя «мой бойфренд» подойдут и ей, и ее бойфренду.

В коллекцию гармонично вписывается колье с подвесками, символизирующими мир Vespa: яблоко из рекламы 1960-х годов, логотип «V», роза и забавная надпись: «Спаси лошадь, покатайся на Vespa». Этот аксессуар можно носить как пояс на талии или как ожерелье.

Дополнит этот немного странный, но, безусловно, смелый и оригинальный образ шелковая бандана, на которой написан лучший девиз этого года: No plans, no maps, just ride – «Ни планов, ни карт, просто поехали».











# **ЭТО МЕСТО** СВОБОДНО



С пляжной коллекцией Vespa By The Sea вам не придется искать пустой лежак на пляже, просто стоит вспомнить слоган ее рекламной кампании: «Все места свободны». При правильном взгляде на жизнь так и есть. Пляжная коллекция Vespa должна помочь настроиться на расслабленный, элегантный и свободный от условностей отдых. Шорты для плавания из нейлона с эластичной талией и бикини из лайкры – вот все, что нужно, больше ничего из одежды на море не пригодится. Сзади плавки украшены металлическим значком с логотипом «V» цвета оксидированной меди – чтобы сразу узнавать своих.

Мягкое и гигроскопичное пляжное полотенце из натурального хлопка, тоже с логотипом «V» по центру, складывается для хранения в мешочек с клапаном. Для полного релакса имеется и подушка цвета Vespa Origin – того, в который красили первые модели классического мотороллера. Все это отлично помещается в просторную многофункциональную сумку с двойным внутренним отделением. Две ручки и плечевой ремень обеспечивают удобство переноски. Внешняя часть сумки изготовлена из хлопкового полотна, а внутренняя – из водонепроницаемого нейлона, поэтому ее можно смело использовать в бассейне или на пляже.





## КЛЕТЧАТЫЕ

В этом году Mercedes-AMG празднует 130-летие автоспорта – 22 июля 1894 года состоялась первая гонка из Парижа в Руан, которая завершилась победой автомобиля Peugeot с лицензионным двигателем Daimler. Эту важную историческую веху компания отметила выпуском Mercedes-AMG GT3 Edition 130Y Motorsport коллекционным тиражом всего в тринадцать автомобилей.

Источником вдохновения для дизайна юбилейной модели стали традиционные черты легендарных гоночных автомобилей 1950-х годов: окраска эксклюзивного серебристого цвета, синие ромбы на передних крыльях, цветная рамка решетки радиатора. Интерьер отсылает к модели 1955 года – Mercedes-Benz SLR 300. Главная его деталь – обивка сидений из синей клетчатой ткани. Такая же ткань используется и для сумки, которая тоже выпущена к юбилею и доступна только тринадцати счастливчикам – владельцам Mercedes-AMG GT3 Edition 130Y Motorsport. Узнать ее легко: стильный синий шахматный принт повторяет узор чехлов. Но главное, туда помещается вся гоночная экипировка, которая тоже прилагается к коллекционной модели. Комплект, куда входит гоночный костюм, перчатки, нижнее белье и обувь, был разработан совместно с официальным партнером Mercedes-AMG – брендом Puma. В дополнение – высококачественный шлем от компании Bell. Последней деталью в этом подарочном наборе станет модель Mercedes-AMG GT3 Edition 130Y Motorsport в масштабе 1:8 с сертификатом подлинности.





**КЛАССИЧЕСКИЙ**
черный кожаный ремешок из аутентичной кожи, которая используется в автомобилях Porsche, украшен оригинальным фирменным плетением.

**ХРОНОГРАФ**
изготовлен вручную на собственной часовой мануфактуре Porsche, оснащен калибром Werk 1.2 и сертифицирован COSC, что гарантирует высокую точность.




# ТУРБО-ЮБИЛЕЙ




Долгое время считалось, что только профессиональные гонщики могут управлять автомобилями с турбодвигателями. Так было до тех пор, пока Porsche не представил на Парижском автосалоне 1974 года свой первый 911 Turbo. В честь этого юбилея компания Porsche Design выпускает наручные часы Chronograph 911 Turbo 50 Years тиражом 1974 экземпляра. Конечно же, дизайн юбилейного хронометра черпает вдохновение в легендарном спортивном автомобиле. Ротор завода, расположенный на задней крышке часов, основан на дизайне колесного диска, центральный колпачок с гербом Porsche выполнен в металлическом цвете Turbonite. Титановые антрацитовые стрелки – спортивные и элегантные одновременно, как и модель 911 Turbo, а дизайн секундного циферблата напоминает форму «улитки» турбонагнетателя. Корпус хронографа изготовлен из титана, чрезвычайно легкого и устойчивого к царапинам. На задней стороне выгравирован номер ограниченной серии автомобиля – хронограф предназначен исключительно для владельцев специальной модели Porsche 911 Turbo 50 Years.



**ВЕТРОЗАЩИТНЫЙ ЖИЛЕТ И КУРТКА –** очень легкие, они буквально складываются в карман. При этом превосходно защищают от непогоды, не ограничивая свободу движения.



# **ЗАПИСЫВАЙТЕСЬ** В ВЕЛОКЛУБ!

Знаете ли вы, что первая шина Pirelli – Tipo Milano – была разработана в 1894 году для велосипеда? А в 1922 году на заводе был открыт спортивный клуб «для содействия благополучию сотрудников посредством физической активности», и велосипед занял в нем почетное место. Вот почему кампания Santini Cycling, лидер в производстве велосипедной одежды, выбрала подразделение Pirelli Design в партнеры для создания капсульной коллекции экипировки. Она так и называется – Pirelli Sport Club.

Майки Pirelli SC изготовлены из инновационной ткани Polartec Power Stretch, которая обеспечивает отличную воздухопроницаемость, но при этом защищает велосипедиста от вредных ультрафиолетовых лучей. Тройной задний карман дополнен слоем сверхлегкой сетки, удваивая таким образом грузовое пространство, что важно для длительных поездок. На майке есть светоотражающие детали для безопасной поездки в темноте.

Шорты-комбинезон Pirelli SC изготовлены из плотной и высокоэластичной итальянской ткани с технологией компрессии Power. Бесшовные эластичные передние лямки регулируются под любой тип телосложения, а чрезвычайно легкая и эластичная сетка на спине обеспечивает идеальную вентиляцию. Внутренняя нескользящая застежка удерживает шорты на месте во время езды.





**КОЛЛЕКЦИЯ ДОПОЛНЕНА АКСЕССУАРАМИ,** необходимыми каждому велосипедисту: кепкой, носками и бутылкой для воды.








## **СКОРОСТЬ,** УМНОЖЕННАЯ НА ВРЕМЯ

На асфальте или на трассе, на четырех или на двух колесах – Porsche всегда остается собой, то есть сочетает технологичность и производительность с фирменным стилем.

Новая серия велосипедов Porsche eBike Cross Performance окрашена в оригинальные цвета Porsche, их можно выбрать из всей фирменной гаммы, куда в этом году добавили фирменные оттенки нового Macan – Cartagena Yellow и Oak Green Metallic. Дизайн электробайка отсылает к другой модели бренда: так называемая линия flyline, проходящая по длинному низкому капоту, круто поднимающемуся ветровому стеклу и плавно опускающейся крыше, позаимствована у классического 911.

Удобным дополнением в путешествии на Porsche eBike Cross Performance станут умные часы Porsche × Garmin Epix Pro. Матовый корпус из нержавеющей стали с черным кольцом безеля, силиконовый ремешок с надписью «Porsche» и выгравированным лазером гербом бренда на кнопке запуска/остановки – такое сочетание спортивности и элегантности абсолютно в духе Porsche. Яркий 1,2-дюймовый Amoled-дисплей изготовлен из устойчивого к царапинам сапфирового стекла, что делает смарт-часы надежным спутником в путешествиях.




**ДАТЧИК HR GEN 5** нового поколения обеспечивает точное отслеживание производительности и понимание реакций организма на тренировку. Технология SatIQ обеспечивает корректную запись маршрута и навигацию. Porsche × Garmin Epix оснащены светодиодным фонариком для лучшей ориентации и безопасности в ночное время.



# **ОПТИЧЕСКИЙ** АЛЬЯНС

Mercedes-Benz так понравилось сотрудничать с молодой, но очень бойкой немецкой компанией ic! berlin, что они выпустили не одну, а сразу две совместные коллекции очков. Одну – от Mercedes-Benz, она вдохновлена дизайнерским стилем автомобилей этого бренда. Ее отличают чистые линии, плавные контуры и цветовые акценты в фирменных цветах Mercedes-Benz.

Другая коллекция – от Mercedes-AMG, где модели сочетают в себе изысканную эстетику с точной динамикой. Эти модели отличаются захватывающими цветовыми сочетаниями и яркими цветными линзами.



**ИЗЮМИНКА КОЛЛЕКЦИИ –**
инновационное углеродное волокно Flexarbon, которое используется в автомобилях Mercedes-Benz и обеспечивает сверхлегкий комфорт и долговечность.

## **ИНЖЕНЕРНАЯ** СТРАСТЬ В ГЛАЗАХ

Iconic Curved – новые очки от Porsche Design, идеально воплощающие идентичность бренда, которую можно сформулировать так: «инженерная страсть». Аэродинамические контуры и плавные изгибы вдохновлены поверхностями и формами Porsche 911 Turbo S, а вогнутости проводят параллель с воздухозаборниками спорткара. Сочетание алюминия и высокопроизводительного полиамида RXP – материалов с различными поверхностями и цветами – еще больше подчеркивает инновационный вид оправы.









## **ДЛЯ ГОРЯЧИХ** ГОЛОВ

Помните легендарный фильм, где Жан-Поль Бельмондо и Ален Делон играют обаятельных гангстеров в Марселе? Его название «Борсалино», а это имя старейшей шляпной компании. Шляпы Borsalino в ту пору носили, конечно, не только французские мафиози, но и каждый уважающий себя джентльмен, поэтому название стало символом эпохи. Компания работает аж с 1857 года, передавая традиции мастерства из поколения в поколение. А фирма Nolan – лидер в производстве мотоциклетных шлемов, чей бестселлер, модель N21, разошелся тиражом более 330 тысяч экземпляров. Объединяет эти бренды то, что оба они итальянские и делают лучшую в своем сегменте продукцию для защиты самых горячих голов. Поэтому совместное их творение тоже обещает стать предметом культа. Выполненные в двух цветах – Metal White и Flat Black – шлемы будут представлены в специальной упаковке с историческими логотипами Nolan и Borsalino. И гарантировать не только безопасность, но и абсолютную итальянскость.




## **ДЛЯ ТЕХ,** КТО В ПУТИ

Компания Ducati и американский производитель спортивных сумок и багажа Ogio выпустили совместную коллекцию под общим названием Urban – для тех, кто всегда в движении. Багаж на колесах, рюкзаки, поясные сумки – все это изготовлено из материалов, гарантирующих максимальную прочность и при этом не приносящих в жертву изысканность, обязательную для Ducati. Технические решения – эффективное разделение внутреннего пространства, набивка и водонепроницаемость – тоже максимально отвечают высоким функциональным требованиям, сохраняя при этом исключительный комфорт и роскошный вид.



# Молчаливый свидетель

Иван Баранцев • Рисунок из архива Марины Меликсетовой

**АВТОМОБИЛЬ МЕЧТЫ ИЗ ШЕСТИДЕСЯТЫХ ГОДОВ**

КОГДА Я РАЗБИРАЛ ДОМАШНИЙ АРХИВ ХУДОЖНИКА ВЛАДИМИРА БОРИСОВИЧА ЕЛТЫШЕВА, МНЕ ПОПАДАЛИСЬ НЕ ТОЛЬКО РАБОТЫ ЕГО АВТОРСТВА, НО И КОЛЛЕГ ПО НАМИ, ГДЕ ОН РАБОТАЛ. НИЧЕГО УДИВИТЕЛЬНОГО В ЭТОМ НЕТ – ТОГДА ВСЕ МЕЖДУ СОБОЙ ДРУЖИЛИ И ДАРИЛИ ДРУГ ДРУГУ СВОИ РИСУНКИ.

Арямов, Молчанов, Елтышев, Сабо – это была целая плеяда безумно талантливых людей, рисовавших такие автомобили, что если хотя бы по два-три из них авторства выпускались серийно, то никогда бы не пришлось испытывать чувство стыда за советский автопром.

Светло-голубой спорткар на рисунке – как раз из этой серии. Поначалу автомобиль показался загадкой. Среди работ Владимира Елтышева ничего похожего не попадалось, а подписи или автографа не было. Приглядевшись, узнал стиль Эдуарда Молчанова – героя мартовского «Автопилота» за этот год – по некоторым деталям с других его рисунков. Это и колесные колпаки в виде «розеток» – похожие есть на изображениях спорткара КД, проектов переднеприводного «Запорожца» и рестайлинговой «Волги» ГАЗ-21, относящихся к шестидесятым годам, и еще «плавнички» на передних крыльях – тоже любимые молчановские штучки. Наконец, взгляд упал и на автограф Эдуарда Романовича в виде эмблемы на капоте: разделенное на две части кольцо с подобием буквы М в центре. Точно такой же есть, например, на колпаках нарисованного Молчановым «Шустрика». И еще он иногда так подписывал свои работы. Вообще, многие художники придумывали себе что-то подобное: у Владимира Елтышева – буквы Е и В, то в виде щита, то бабочкой, а у Эрика Сабо – буква Э внутри буквы С.

Можно только гадать, каким видел Молчанов нарисованный им спорткар. Двигатель, очевидно, спереди, раз в крыльях не фары, а воздухозаборники. Сами фары то ли по центру, то ли выдвижные. Контуры капота не видны. Выбор двигателя и агрегатов невелик: «Москвич» или «Волга». В те же шестидесятые у Молчанова, Елтышева со товарищи получилось построить серию спорткаров КД на базе «Запорожца», возможно, что таким вполне мог быть следующий проект.

Но, как и почти все нарисованные ими автомобили, спорткар остался на бумаге. Небольшого размера листочек сначала хранился в сложенном виде – видны два сгиба, а потом Владимир Борисович его распрямил и повесил в рамочке на стену. Наверное, на память о мечте. **a**