Коммерсантъ

Альпина Паблишер

ПОДПИШИТЕСЬ НА «КОММЕРСАНТЪ» В НОЯБРЕ

И ПОЛУЧИТЕ В ПОДАРОК ТРИ ЭЛЕКТРОННЫЕ КНИГИ ОТ «АЛЬПИНА ПАБЛИШЕР»

Реджина Лидс **Полный порядок**
Понедельный план борьбы с хаосом на работе, дома и в голове

Эрик Рис **Бизнес с нуля**
Метод Lean Startup для быстрого тестирования идей и выбора бизнес-модели

Питер Зейхан **Конец мира — это только начало**
Экономика после краха глобализации

КАК ПОЛУЧИТЬ ПОДАРОК?

1 Оформить и оплатить **с 1 по 30 ноября 2024 года** подписку на печатную версию газеты «Коммерсантъ» на 3 месяца и более:
- на сайте **kommersant.ru** в разделе **Подписка**
- по телефону **8 800 600 0556** (бесплатно по РФ)

2 Получить на свой e-mail промокод для скачивания книг

УЗНАТЬ БОЛЬШЕ

Письмо с промокодом и инструкцией для скачивания книг придет на ваш e-mail в течение 10 рабочих дней с момента оплаты подписки на газету.
Срок активации промокода **до 31.12.2024 г.**

16+ реклама **kommersant.ru**

АО «КОММЕРСАНТЪ», Г. МОСКВА, ОГРН 1027700204751

АВТОПИЛОТ

www.autopilot.ru

АВТОПИЛОТ

коммерсантъ•автопилот

#06 (340) октябрь 2024



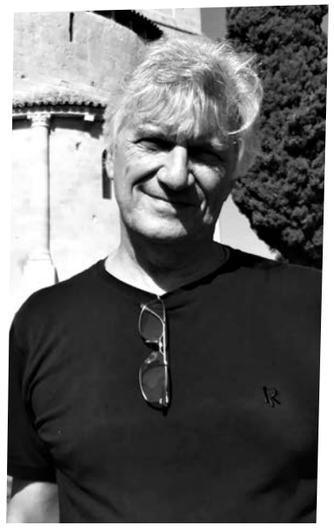
В НОМЕРЕ:

FORD EXPEDITION • **HAVAL** H5 • **BELGEE** X50, • **BELGEE** X70 • **DFSK** 500 • **EVOLUTE** i-PRO • **EVOLUTE** i-JET • **EVOLUTE** i-JOY • **EVOLUTE** i-SKY • **EVOLUTE** i-SPACE • **VOYAH** FREE EVR • **DS** SM TRIBUTE • **TATRA** 815 6X6 GRAND TOURIST CARAVAN •

SM TRIBUTE

ФРАНЦУЗСКИЙ СВЯЗНОЙ





Никита Шангин,
архитектор

В детстве не скажу, чтобы у меня были заветные мечты и хотелось, например, велосипед или самокат. Родители как-то вовремя мне их купили, и я быстро научился кататься, задолго до школы. Кстати, тогда у самокатов не было моторчиков – ножкой толкались. Зато была педаль тормоза. Сейчас я на самокате не езжу, а только уворачиваюсь от них, когда хожу по Москве.





Лука де Мео,
исполнительный директор Renault

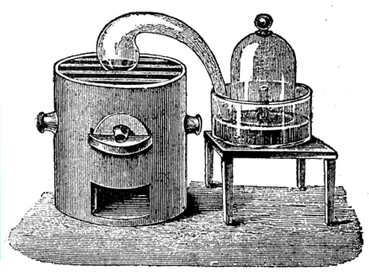
Настроение вокруг электромобилей сейчас не очень хорошее – не хватает зарядной инфраструктуры, есть изменчивость цен, но давайте посмотрим. Мы действительно стараемся изо всех сил.





Виталий Бусько,
вице-президент «Норникеля»

Сейчас рынок водородной энергетики небольшой, она только начинает развиваться, и аналитики делают большую ставку на топливные ячейки с использованием палладия.
Это могут быть электромобили, где вместо литий-ионных аккумуляторов будут топливные ячейки с водородом. В легковых автомобилях это вряд ли будет востребовано, но для грузовиков, тяжелых машин, танкеров, где литий-ионный аккумулятор не поставишь, потому что тогда он займет половину пространства, это может быть применимо.



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

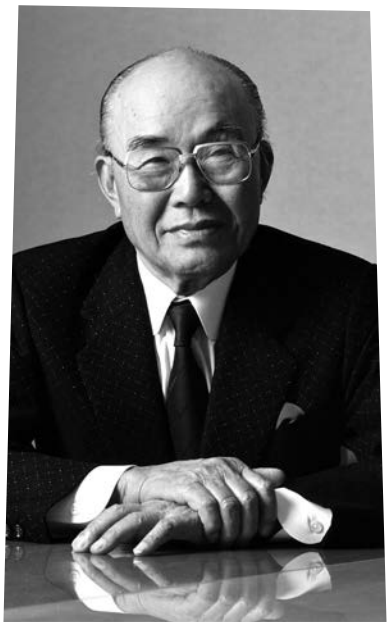


Андрей Градов,

актер

Однажды в Москве после съемки у Говорухина я опаздывал на другую площадку, и Высоцкий предложил подвезти. Сели в его «Мерседес», Владимир Семенович вдавил педаль газа. Гололед тогда был, и нас закрутило на мосту возле Театра Образцова – вот так, четыре раза крутануло, направо-налево катались. И машину вынесло на встречную полосу. Слава Богу, было позднее время и на встречной никого не оказалось. Нас спас мой ангел-хранитель: Высоцкому удалось затормозить в сантиметре от парапета. Еле выбравшись из «Мерседеса», я сказал Владимиру Семеновичу: «Лучше поеду дальше на метро».





Соитиро Хонда,

предприниматель

Если вы нанимаете только тех людей, которых вы понимаете, то в компании никогда не будет людей лучше, чем вы. Всегда помните, что вы можете найти выдающихся людей среди тех, кто вам не особенно нравится.

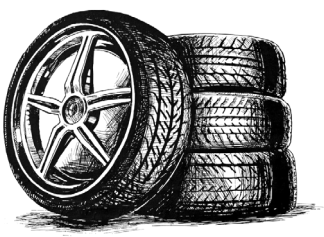




Елизавета Меринова,

руководитель проекта «Микропластик – невидимая проблема»

Согласно данным «Автостата», в Москве зарегистрировано 3,8 млн легковых автомобилей. Каждый из них за срок службы теряет около килограмма натуральной и синтетической резины, часть из которой – это микропластик. Получается, что почти четыре тысячи тонн микропластика в Москве образуется только от машин. То есть около дорог находиться не очень безопасно не только из-за выхлопов, но и оттого, что микрочастицы, отделяемые от шин, очень легко раздражают дыхательную систему и глаза.





ЗА ПРОШЕДШИЙ МЕСЯЦ В АВТОМОБИЛЬНОМ МИРЕ СЛУЧИЛОСЬ МНОГОЕ. Но, пожалуй, самое заметное – это почти поголовное признание всеми компаниями, за исключением китайских, что перевести полностью на электротягу весь автомобильный транспорт в обозначенные правительствами многих стран сроки совершенно точно уже не получится. Не готов покупатель – электромобили дороги, и чем больше их становится, тем меньше у их владельцев льгот. Не готова зарядная инфраструктура, причем даже в тех странах, которые больше всех пропагандировали машины на батарейках. Не готовы, скажем так, «традиционные автопроизводители», у которых, в отличие от стартапов из Поднебесной, и промышленная база, и каналы поставщиков не заточены под производство электрокаров. На прошедшем только что Парижском автосалоне глава BMW AG Оливер Ципсе так и сказал: «Идея европейских властей отказаться от ДВС губительна для автоконцернов Европы». Где же выход? А он был когда-то найден в том числе и компанией BMW. Сделали «чистый» электромобиль i3. Но потом снабдили его бензиновой «помогайкой», которая и запас хода увеличила, и позволила владельцу не быть зависимым от зарядных станций. Наша жизнь состоит из компромиссов. Разумный компромисс называется гармонией.

ДМИТРИЙ ГРОНСКИЙ
главный редактор



ДАЖЕ ЕСЛИ МИР ПЕРЕВЕРНЁТСЯ

ЦЕПЛЯЮТ КАК РАНЬШЕ

IKON TYRES

РЕКЛАМА. ООО «АЙКОН ШИНА», 188640, РОССИЯ, ЛЕНИНГРАДСКАЯ ОБЛАСТЬ, ВСЕВОЛОЖСКИЙ РАЙОН, Г. ВСЕВОЛОЖСК, УЛ. АВТОМОБИЛЬНАЯ, 14 ОГРН 1027808006676. ВНЕШНИЙ ВИД ТОВАРА МОЖЕТ ОТЛИЧАТЬСЯ ОТ ЗАЯВЛЕННОГО В РЕКЛАМЕ. SUV (SPORT UTILITY VEHICLE) – АКРОНИМ ПЕРЕВОДА НАЗВАНИЯ ТИПА АВТОМОБИЛЯ ПРОИСХОДЯЩИЙ ИЗНАЧАЛЬНО ИЗ КЛАССА ВНЕДОРОЖНИКОВ – «СПОРТИВНО-УТИЛИТАРНЫЙ АВТОМОБИЛЬ». НАИМЕНОВАНИЕ IKON AUTOGRAPH ICE 9 SUV – ШИНЫ ДЛЯ ВНЕДОРОЖНИКОВ.

ДОСТОЙНОЕ СОДЕРЖАНИЕ



ОТКРЫТИЕ

ЗАПАДНЫЕ ЦЕННОСТИ

ХОРОШО ЗАБЫТОЕ СТАРОЕ 8
Expedition как повод для психоанализа

ТЕНДЕНЦИИ

ТИРАЖ 14

МАШИННОЕ ОТДЕЛЕНИЕ

ДОНЕСЕНИЯ

СУБУРБАН-МОБИЛЬ 16
Haval H5 крупными планами

ВОСТОК ЗАХОДИТ С ЗАПАДА 22
Geely, но только Belgee

НАУЧНЫЙ ПОДХОД

АВТОГРАФЫ НА ЛЬДУ 28
Рекорды новой шины Ikon Autograph Ice 9

ИЗБИНГ ИЛИ ГАСТРОТУР? 30
Как выбрать шины для зимнего путешествия

НА ВСЕ СЛУЧАИ ЖИЗНИ 34
Почему полезно менять привычные маршруты

МИССИЯ

СРЕДИННЫЙ ПУТЬ 38
Недорогое. Удовольствие?

ДОМ КУЛЬТУРЫ

УРОКИ МАСТЕРСТВА

ФАЗА ИЛИ НОЛЬ 44
Восемь актуальных новостей про электромобили

ТОКА ЭТОГО МАЛО 48
Эволюция в одной отдельно взятой стране

ВЗЯТЬ ВИНО НА СЕБЯ 54
Почему гибрид – это свобода, а электромобиль – скорее наоборот

ЧЕЛОВЕЧЕСКИЙ ФАКТОР

ПОЛЕЗНЫЕ ИСКОПАЕМЫЕ

ДОЖДЬ СО СНЕГОМ 60
Автомобили в объективе фотографа Бориса Косарева

РАСПРОДАЖА

ВЕЩЬ СТАРИННАЯ, ЦЕНЫ НЕМАЛОЙ 74
Аукцион предметов, имеющих отношение к основателю марки Bentley

ПРАВИЛА ПОЛЬЗОВАНИЯ

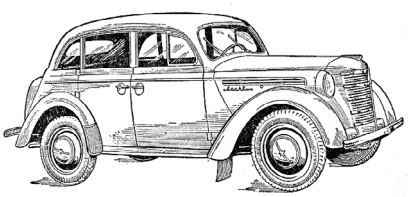
ТОВАРЫ В ДОРОГУ 80

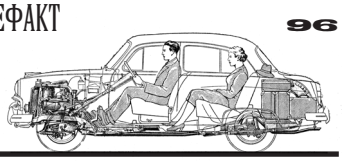
ОБСТОЯТЕЛЬСТВА

ДЕЖАВЮ 88
SM Tribute. Старое вино в новые мехи

СВОБОДНОЕ ВРЕМЯ 94

АРТЕФАКТ 96





ГЛАВНЫЙ РЕДАКТОР **ДМИТРИЙ ГРОНСКИЙ**, АРТ-ДИРЕКТОР **ВИКТОР ПАДЕРИН**, ОБОЗРЕВАТЕЛЬ **АННА КИЛИМНИК**
НАД НОМЕРОМ РАБОТАЛИ: **АРИНА АГЕЕВА, НАТАША АФАНАСЬЕВА, ИВАН БАРАНЦЕВ, АЛЕКСАНДР КАЗАРИН, АЛЕКСАНДР КАТАЕВ, ВАСИЛИЙ КУЛИКОВ, АЛЕКСЕЙ ПАВЛОВ, АЛЕКСАНДР ПАПЕШИН, ДЕНИС ТОКМАКОВ, 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

реклама 16+

ДЕРЖИТЕ НОВОСТИ ПРИ СЕБЕ

Подпишитесь на @kommersant

85

ПЯТЬДЕСЯТ ЛЕТ НАЗАД КОМПАНИЯ PORSCHE
совершила революцию на дорогах, когда на них появился самый быстрый спортивный автомобиль того времени — 911 Turbo, ведь такие машины прежде можно было увидеть только на гоночных трассах. Юбилей культового спортивного автомобиля компания Porsche Design отметила уже не одной коллекцией разных предметов, и вот теперь перед нами — коллекция очков.



В ПЕРВОЙ ГЕНЕРАЦИИ
он был приблизительно уазо-патриотовских размеров, причем несколько уступая ульяновскому аналогу. А кажущийся безразмерным преемник напоминает Chevrolet Suburban.

16



РОСКОШНЫЙ
гибридный автомобиль — это именно то транспортное средство, путешествуя на котором так приятно изучать, например, виноделие — творчество и труд, тоже требующие гармонии.

54



НАЙДЕТ ЛИ СВОЮ НИШУ
элегантный узнаваемый силуэт в современном переосмыслении — вопрос пока открытый. Возможно, ответ DS Automobiles снова найдет в соцсетях.

88



16+ реклама

КоммерсантъFM93.6
слушайте

online*

на www.kommersant.ru

* онлайн

FORD EXPEDITION

Двигатель, тип	бензиновый, V6, с турбонаддувом
Объем двигателя, куб. см	3496
Максимальная мощность, л.с. при об/мин	440 при 5400
Максимальный крутящий момент, Нм при об/мин	692 при 3300
Трансмиссия	АКП, 10
Привод	полный
Максимальная скорость, км/ч	180
Разгон от 0 до 100 км/ч, с	13,5
Средний расход топлива, л на 100 км	8,2

Хорошо забытое старое

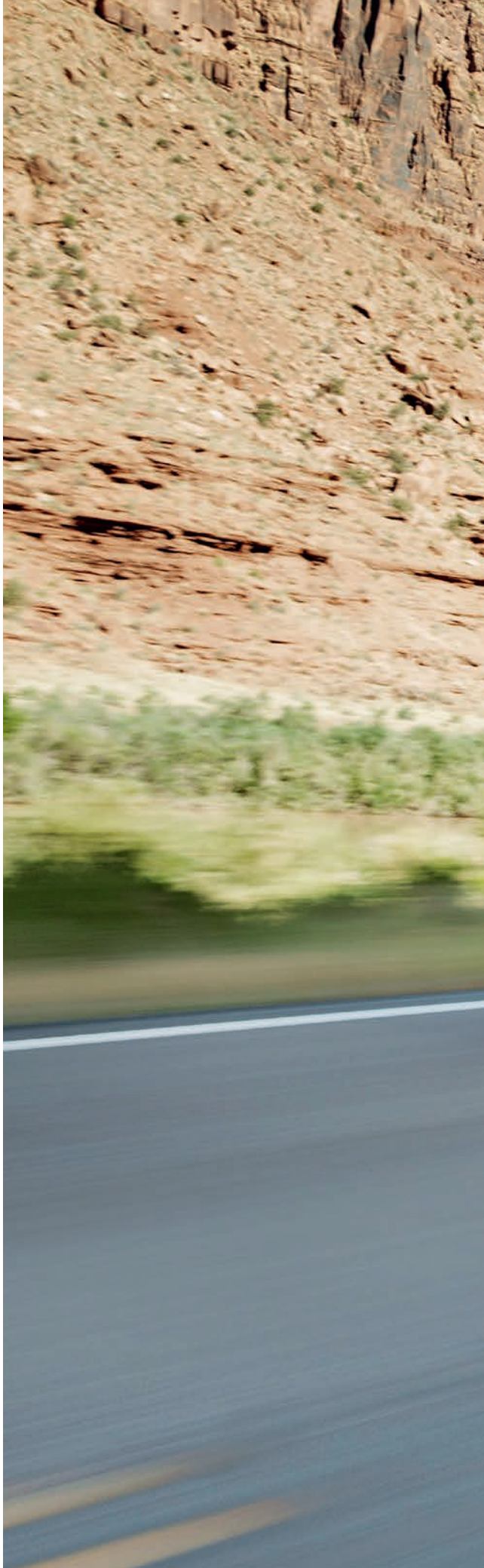
Александр Янковский • Фото Ford

EXPEDITION КАК ПОВОД ДЛЯ ПСИХОАНАЛИЗА

ПОЧТИ СУТКИ ПОЛЕТА ТУДА, БОЛЬШЕ СУТОК ОБРАТНО – РАЗНИЦА ИЗ-ЗА ПЕРЕСАДКИ В СТАМБУЛЕ: ОБРАТНО ОНА ВДВОЕ ДОЛЬШЕ. УВИДЕТЬ НОВЫЙ FORD И УМЕРЕТЬ? НУ, ПОЧТИ УМЕРЕТЬ – НА ОБРАТНОМ ПУТИ, ОТ УСТАЛОСТИ. ОНО ТОГО СТОИЛО, ПУТЕШЕСТВИЕ ЧЕРЕЗ ОКЕАН? ДА, ПОТОМУ ЧТО ТОЛЬКО ТАК МОЖНО ЧТО-ТО ПОНЯТЬ – И ПРО МАШИНУ, И ПРО СЕБЯ.

Времени в дороге достаточно, повод поразмышлять. Попробуем метод свободных ассоциаций, согласно Википедии – «психоаналитическая процедура изучения бессознательного, в процессе которого индивидуум свободно говорит обо всем, что приходит в голову».

Когда летишь в Америку, в голову приходит, конечно, саундтрек из фильма «Брат-2». «Мне стали слишком малы твои тертые джинсы, нас так долго учили любить твои запретные плоды». Бессмертный фильм, из которого, кажется, выросла вся новейшая российская история первой четверти XXI века. Все ее комплексы, боли, обиды и ресентимент. Гудбай, Америка, в общем. Жирный крест на сотни раз осмеянном еще советскими пропагандистами добровольном низкопоклонстве отдельной части несознательных граждан перед Западом.





ОТ ПРЕДЫДУЩЕГО поколения внедорожника нынешний Expedition отличается другим оформлением передка с измененными бампером, решеткой радиатора и двухэтажными фарами. Задние фонари сузились, между ними появилась черная глянцевая вставка.



ФИРМЕННАЯ «ФОРДОВСКАЯ»
система Zone Lighting обеспечивает подсветку четырех внешних зон по периметру Expedition: передней, задней и боковых. Управление системой, включая выбор зоны подсветки, осуществляется через центральный экран.





Что ж, видимо, принудительное низкопоклонство перед Востоком лучше. Последние два года жизнь учит нас любить плоды разрешенные, автомобили из Китая. Не сказать, чтобы они были совсем плохи – они, как бы это аккуратно сказать, безальтернативны. В большинстве своем это кроссоверы среднего, самого ходового размера. Мнимое разнообразие марок, которое дает иллюзию свободного выбора и за которым скрывается всего лишь несколько производителей. Модная внешность, яркие образы, которые проектируют нанятые китайцами мировые звезды автомобильного дизайна. При этом базовых комплектов силовых агрегатов есть примерно два: полуторалитровой рядной «четверке» с турбонаддувом на плюс-минус 180 сил полагается семиступенчатый «робот». Двухлитровой – а это уже сил под 250 – восьмиступенчатый «автомат». Салон спроектирован согласно требованиям чайна-эргономики – подушки сидений короткие, и вообще за рулем сидишь, словно в футляре. Скроенном при этом для более малорослой и худой человеческой фигуры, чем европейская. И тем более чем американская.



ДИАГОНАЛЬ
приборной панели — 24 дюйма, центрального тачскрина — 13,2 дюйма, их тандем называется Ford Digital Experience. Центральная консоль сдвигается электроприводом назад на 20 см, под ней просторный бокс для вещей.



Машина здорового человека

Да просто очень здорового, крупного. Полноразмерный внедорожник Ford Expedition пятого поколения по контрасту с «китайцами» производит, конечно, сильное впечатление. Подзабытая уже за два года классика американского жанра, здоровенный американский полноразмерный «чемодан», больше пяти метров в длину, а в удлиненной версии Max – так и больше пяти с половиной. 24-дюймовые колеса. Высоченный капот, под которым продольно расположился – да, пусть не шестилитровый V8 какой-нибудь, нужна же уступка «зеленой» мировой повестке, но все-таки V6, объемом три с половиной литра и выдающий минимум 400, а максимум 440 сил, как в нашем случае. В трансмиссии – десятиступенчатый «автомат» с гидромеханикой.

Восьмиместный в топовой версии Platinum салон с широченными креслами первого и второго рядов и внушительной «галеркой» третьего. При этом пространство и комфорт технологиям не помеха: на передней панели нашего Expedition два дисплея – центральный и панель приборов, которая расположена не позади руля, как обычно, а поверх него, у нижнего края лобового стекла, и не перекрывает водителю обзор.

Управляться с машиной можно без рук, голосом – настраивать температуру в салоне, пользоваться навигатором и интернетом, включать нужную радиостанцию, звонить по телефону, отправлять сообщения, заносить события в календарь, даже дистанционно управлять устройствами умного дома, если подключить их к Expedition. Ну, музыка, аудио, видео, подкасты, само собой разумеется. Для детей есть даже онлайн-игры из Google Play – игровой контроллер цепляется через Bluetooth. К изнанке подголовников на втором ряду крепится специальный держатель для гаджетов, от смартфона до планшета, чтобы ребенок мог смотреть видео и чатиться с друзьями, не отвлекаясь от пакета с картошкой фри.

ПАКЕТ FORD CONNECTIVITY PACKAGE
включает встроенный Wi-Fi, доступ к приложениям Google Play и картам Google Maps. К точке доступа автомобиля может подключаться до десяти персональных устройств, дальность сигнала — до 15 м.





Семейная ценность

Брутальная внешность, но подвеска полностью независимая – то, что нужно, чтобы с комфортом передвигаться по хайвею. Кстати, можно без рук и тут – система BlueCruise позволяет управлять автомобилем на шоссе голосовыми командами, ну или просто нажимаешь указатель поворота, и Expedition сам перестраивается в соседнюю полосу, если она свободна.

Американский автомобиль – не только средство передвижения, без которого как без рук. Это быстро обнаруживает любой турист из Европы, оказавшийся в американской провинции и вышедший вечерком погулять в город – а городато и нет! Почти нет даже тротуара, за исключением разве что центральной площади с окрестностями. Зато широченная проезжая часть, по которой передвигаются громилы вроде нашего Expedition.

А еще американская машина до сих пор – немного повозка рейнджера, дитя фронтира, грузовик. Вот и у Expedition верхняя часть багажной двери поднимается, как у обычного SUV, а нижняя опускается вниз, словно задний борт пикапа. Причем автоматика сделает за вас, стоит только подойти к машине сзади. Середина сидений складывается, можно загружать длинномеры хоть до лобового стекла. А нижний борт выдерживает нагрузку до 227 кг – странная цифра, но становится понятнее, если перевести в местные единицы – 500 фунтов. Можно, как в финале какого-нибудь роуд-муви, сесть, свесив ноги, и любоваться закатом. Ну или сервировать для семьи ужин – съемная панель, которая была спинкой, превратится в столик.

И заход солнца не помеха веселью – Expedition обеспечит подсветку вокруг себя по четырем направлениям. В общем, можно всей семьей, как говорится, ощутить вкус приключения. «Всей семьей» тут выражение ключевое: новый Expedition, уверяют его создатели, полностью переработан под потребности активных многодетных семей. С чего бы, интересно? Вроде традиционные ценности у них не в чести, мы слышали.



НОВЫЙ EXPEDITION,
как и предыдущий, выпускается в двух версиях, стандартной и удлиненной, Max. Длина стандартной — 5331 мм, колесная база — 3112 мм. Удлиненной — 5631 и 3340 мм соответственно. Привод задний или полный.



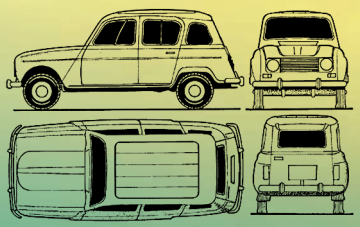


У машины есть чисто внедорожная версия, Tremor, с защитой днища, 33-дюймовыми шинами повышенной проходимости, увеличенным дорожным просветом, электронными блокировкой заднего дифференциала и офф-роудными помощниками. Хотя бездорожье тут встречается не часто, те, кто бывал в национальных парках вроде Йосемити, поймут. Но дело тут не в этом, а в повышенной степени свободы, которую дает офф-роудный потенциал. А свобода – это базовая ценность. Получается, новый Expedition – очередное автомобильное воплощение американской мечты, декларация независимости. Человек, фамилия которого сегодня вписана в голубой овал на радиаторной решетке нашего семейного внедорожника, понимал свободу так: «Это право работать разумное количество времени и получать за свой труд соответствующее вознаграждение для обеспечения приличного уровня жизни, право иметь возможность распоряжаться своей собственной жизнью».
И Ford Expedition вам в помощь.



Все на батарейках

Renault 4 Movements



На прошедшем в октябре Парижском автосалоне французская марка не только представила электромобиль Renault 4 E-Tech, но и целую экосистему, которую будущий автовладелец может создать вокруг этой новинки. Чтобы передвигаться по земле, воде и воздуху исключительно на электротяге, никак не вредя природе во всех вышеперечисленных стихиях. Специально разработанная программа по преображению образа жизни не чуждых заботы об экологии граждан получила название «4 движения». И помимо, собственно, электромобиля Renault 4 E-Tech включает в себя электросамолет, электромотоцикл, водный электровелосипед и жилой трейлер. Примечательно, что все эти «привески» являются французскими стартапами, то есть идея импортозамещения волнует не ответственных за принятие решений людей не только в Российской Федерации. Все эти средства мобильности стали доступны для предварительного заказа в октябре, а первые клиенты смогут ими воспользоваться уже ближайшей весной.

Прежде всего, конечно же, электромобиль. Начальная версия Renault 4 E-Tech комплектуется 122-сильным мотором с 225 Нм крутящего момента. Более мощный агрегат выдает 150 л.с. (245 Нм) и позволяет разгоняться до сотни быстрее, чем за 8,5 секунды. С аккумулятором емкостью 40 кВт•ч запас хода составляет 300 км по циклу WLTP, батарея на 52 кВт•ч позволяет проехать до 400 км без подзарядки. Масса самой легкой конфигурации кроссовера



В ПРОСТОРНОМ САЛОНЕ RENAULT 4 E-TECH
10,1-дюймовый экран медиасистемы объединен с цифровой панелью приборов диагональю 7–10,1 дюйма в зависимости от комплектации. Селектор трансмиссии находится на рулевой колонке, на центральном тоннеле — отсек для беспроводной зарядки гаджетов.







ВСЕ УЧАСТНИКИ ПРОГРАММЫ «4 ДВИЖЕНИЯ»
были представлены на отдельном стенде выставки, заставляя посетителей мечтать о приключениях на суше, на море и в воздухе. Транспортные средства выполнены в облачно-голубом цвете — цвете первого Renault 4, имеют обивку с эффектом джинсовой ткани и характерный дизайн фар.



ЭЛЕКТРИЧЕСКИЙ КРОССОВЕР RENAULT 4 E-TECH –
это «привет» популярному в конце прошлого века хетчбэку — с 1961 по 1994 год было продано более 8 млн единиц Renault 4. Прежде всего за счет круглой головной оптики и вертикальных фонарей.





не превышает 1410 кг. Подвеска многорычажная, багажный отсек – 420 литров.

Integral E – двухместный самолет категории «е» длиной 7,26 м и с размахом крыльев 8,78 м. Его аккумулятор обеспечивает экологически чистый полет в течение часа. На зарядку требуется менее тридцати минут. Разработчик стартапа – Aura Aero, компания из Тулузы.

Электромотоцикл Heritage Spirit Scrambler оснащен электродвигателем мощностью 7 кВт с крутящим моментом 280 Нм и аккумулятором емкостью до 4,6 кВт•ч, что обеспечивает дальность хода 110 км без подзарядки. Стильный дизайн, вдохновленный байками 1980-х, придает транспортному средству ностальгический шарм. Разработчик – Ateliers HeritageBike из Анси.

Seacruiser – водный электровелосипед с двумя электромоторами мощностью 22 кВт, может развивать скорость по воде до 55 км/ч. Зарядки хватит на полтора часа катаний. Гидробайк прост в управлении и подойдет для новичков. Разработчик – компания Searider, чья штаб-квартира находится в Приморских Альпах.

И наконец, трейлер Carapate Aventure от одноименной компании из Нанта. Легкий – собственная масса составляет всего 560 кг – и удобный мини-фургон прост в буксировке и установке. Внутри – удобный раскладной диван и кухня. За счет открывающейся вверх двери образуется дополнительное пространство с видом на природу.

ДОНЕСЕНИЯ

HAVAL H5

Двигатель, тип	бензиновый, L4, турбо	дизель, L4, турбо
Объем двигателя, куб. см	1967	1996
Максимальная мощность, л.с. при об/мин	200 при 4400	150 при 3600
Максимальный крутящий момент, Нм при об/мин	380 при 1800	400 при 1400
Трансмиссия	АКП, 8	АКП, 8
Привод	полный	полный
Разгон от 0 до 100 км/ч, с	10,8	12,8
Средний расход топлива, л на 100 км	9,8	7,9
Дорожный просвет, мм		200
Цена, руб.	от 3 699 000	от 3 999 000



Субурбан-мобиль

Александр Катаев • Фото Great Wall

HAVAL H5 КРУПНЫМИ ПЛАНАМИ

ШОК! ВНЕДОРОЖНИКА HAVAL H5 ВЫРОСЛО НА УДИВЛЕНИЕ МНОГО! В ПЕРВОЙ ГЕНЕРАЦИИ ОН БЫЛ ПРИБЛИЗИТЕЛЬНО УАЗО-ПАТРИОТОВСКИХ РАЗМЕРОВ, ПРИЧЕМ НЕСКОЛЬКО УСТУПАЯ УЛЬЯНОВСКОМУ АНАЛОГУ. А КАЖУЩИЙСЯ БЕЗРАЗМЕРНЫМ ПРЕЕМНИК НАПОМИНАЕТ CHEVROLET SUBURBAN. И ДЕМОНСТРАЦИЮ ПРЕССЕ ПРОВЕЛИ В СУБУРБИИ. СИРЕЧЬ – В ПРИГОРОДЕ, ГДЕ ТЕПЕРЕШНЕМУ H5 САМОЕ МЕСТО.

Области жилой застройки вокруг мегаполисов – на английском эта периферия зовется «suburbia», буквально «подгородская» – параллельный мир с любопытной историей. Так, знакомая нам по уйме фильмов классическая субурбия Америки начала расширяться после Второй мировой, когда государство формировало лояльный к политике средний класс. Передовик производства и возведения одноэтажек бизнесмен Уильям Левитт заявлял в открытую: «Если у людей свой дом на участке земли, они не станут коммунистами. Не хватит времени. Домовладельцы не устраивают забастовок». И ведь правда.

Вернувшихся с войны молодых американцев манили архивыгодными условиями займов на приобретение недвижимости. Дешевенькие коробки – деревянный каркас, фанерная обшивка – ставились дня за три, быстро заполоняя свободную территорию. Welcome! Добро пожаловать в американскую мечту. Дом, газон, счастливая семья, барбекю, приятное соседство. И непременный автомобиль. Вернее, тысячи их.

Большие свершения

Заселению субурбии способствовала лавинная автомобилизация, давая возможность ездить на работу в город. Обратная сторона – пригороды оказались всецело зависимы от машин. Представьте тамошние улицы Вязов: бесконечные вереницы одинаковых частных домов и... ровный ноль инфраструктуры в пешей доступности. Магазины, кафе, школы, больницы, прачечные и мастерские расположены сообща в центре или у окраины. Автобус по лабиринтам улочек не пускали – экономически накладно. Всюду – на личных колесах.





CHEVROLET SUBURBAN –
абсолютный рекордсмен мира по долгожительству на конвейере. В следующем году модель отпразднует 90-летие! Число поколений достигло двенадцати. Считайте Haval H5 этаким тринадцатым, если не суеверны.

ВАЖНОЕ ПРЕИМУЩЕСТВО – ПОДГОТОВКА ПОД ФАРКОП,
тогда как у исходного пикапа сзади нет даже проушин. Пятая дверь с электроприводом. Задние стекла по умолчанию тонированные. Цвета кузова сдержанные: белый, черный, серый и дымчатый.





К тому времени наметился жанр подходящих семейных автомобилей-субурбанов, многоместных универсалов. Названием «Suburban» кузовные фабрики обозначали «вагоны» собственной конструкции под разные модели-носители. Слово и поехало: 1922 год – Dodge Cantrell Suburban, 1934-й – Studebaker Dictator Suburban, 1937-й – DeSoto Cantrell Suburban, 1947-й – Nash Ambassador Suburban, 1956-й – Plymouth DeLuxe Suburban.

Кто-нибудь их сейчас помнит? В итоге всех пересубурбанила фирма Chevrolet – именно ее знаменитый универсал стал архетипом, образцом формата. Машина первого поколения на основе пикапа явилась публике в 1935 году и красноречиво именовалась Carryall Suburban, «Всевмещающий Пригородник». Картина, корзина, картонка...

Haval H5 – тоже результат «субурбанизации» пикапа. Исходником для создания рамного универсала послужил грузовой GWM Poer KingKong. Только не удлиненный, каким он доступен у нас, а стандартный – с базой 3140 мм. И все равно полученный внедорожник с габаритами 5190×1905×1835 – здоровенный. Диван, чемодан, саквояж!



ОТДЫХ НА ПРИРОДЕ – САМО СОБОЙ.
Среди аксессуаров заявлен двухметровый матрас во весь грузовой отсек. Жаль, что отсутствуют багажная шторка и резиновый напольный вкладыш, хотя они куда актуальнее.



ОБА МОТОРА ЗВУЧАТ НЕГРОМКО.
Сильнее докучают воздушные и дорожные шумы. Колеса базовой версии 17-дюймовые, у топовой – 18-дюймовые. В любом случае визуально малы. Все с китайскими шинами Chao Yang.

Большие перемены

Главное отличие H5 от донорского пикапа – собственно универсальность. В зоне дивана лимузинный простор, сиди хоть нога на ногу. Багажный объем грандиозен – от 700 до 2116 литров. Сюда влегкую поместился бы, например, э-э… Чего думать-то, третий ряд! Увы, не предлагают даже опционально. И даже в Китае.

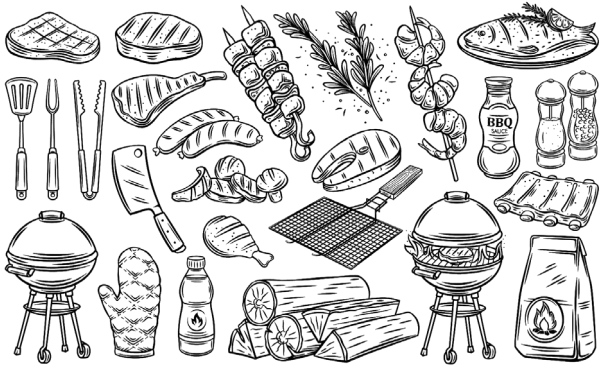
Почему? Китайские исполнения H5 в основном примитивные: монопривод, «механика», чисто прожиточные удобства. На таких версиях перемещаются мини-бригады рабочих, которым нужна грузовместимость. А топ-версий покупают мало, и фирма решила не заморачиваться с изготовлением галерок сугубо ради них. Как и ради нашего рынка. Хочется верить – до поры.

Передняя часть салона заведомо повторяет KingKong. Лаконичная, понятная и удобная, этакая «наша улочка в три











ОТДЕЛКА
на вид покрасивее, чем в пикапе, но материалы тоже недорогие. Подогрев кресел у пикапа включается через меню, а у H5 отдельными кнопками, спасибо. На пульте климат-контроля добавлена кнопка Auto.

дома, где все просто и знакомо». Дожили: на презентации в числе плюсов был упомянут – внимание! – руль традиционной правильно-круглой формы. Рано, рано списывать со счетов консервативность, она еще восторжествует. За пикапом повторяются и минусы: нет регулировок вылета рулевой колонки и высоты ремней безопасности.

Однако Haval H5 богаче. Из дополнительного имущества: светодиодные фары, бесключевой доступ и пусковая кнопка, тачскрин большей диагонали, адаптивный круиз-контроль, расширенный пакет систем безопасности, панорамный люк. У донорского пикапа в минимальной комплектации тканевые сиденья и кондиционер, а тут вам сразу и кожаная обивка, и климат-контроль. В пакете адаптации аккумулятор увеличенной емкости, полноценный набор обогревов и добавочный антикор. Российская субурбия накануне зимы безусловно одобряет.

Большая разница

Примерю роль владельца. Утром вышел из особнячка, помахал жене-домохозяйке и детишкам-двойняшкам, погладил собакена. Теперь отвезти семейные велосипеды на профилактику, отовариться недельным запасом продуктов – двойня лопает за четверых! – потом за плинтусами. Да, и забрать велосипеды.

Ностальгически вздохнув про могучий Suburban с V8 – или уже не вздохнув? – запускаю двухлитровый турбомотор. Либо бензиновый (200 л.с.), либо дизель (150 л.с.) – в Китае они опять-таки помощнее, а здесь дефорсированы. На презентации оба варианта. Коробка без вариантов автоматическая восьмиступенчатая ZF.

Допустим, я предпочел бензин. Если сохранять умеренный темп в диапазоне до 100 км/ч, динамика беспроблемна, с 2000 об/мин двигатель старательно вывозит. Я и не спешу,



ОЦЕНИТЕ СХОДСТВО КОНЦЕПЦИЙ.
Вот любимец пригородной публики Chevrolet Suburban седьмого поколения (1973 г.) на базе пикапа C/K. Моторы, правда, не двухлитровые: от рядного шестицилиндрового 4.2 до V8 7.4. И габариты больше, чем у H5!



ГЛУБИНА ПРЕОДОЛЕВАЕМОГО БРОДА
по паспорту — 600 мм. По факту не предел, конструкция предполагает установку шноркеля. Дорожный просвет — 200 мм. Моторный отсек и топливный бак защищены снизу стальными пластинами.



гонять – не та масса. Автомат иногда допускает паузы, а в целом нравится, действует плавно. При желании переключаешь подрулевыми лопатками. Благообразный H5.

А доплачу 300 тыс. рублей и возьму дизель, будет мне крутой крутящий момент в 400 Нм при 1400 об/мин. Но будет и сложнее ускоряться с 80–90 км/ч. Перед обгонами надо целить по-снайперски. Зато на средних скоростях пара «мотор – коробка» ладит гораздо лучше бензиновой. АКП ориентируется на активную зону, и управление тягой получается бесшовным. Одно условие: дизель отвечает классу «Евро-6» и требует заливать мочевину. Фирма уверяет, что бачка должно хватить на пробег между ТО. Кстати, емкость тоже подогреваемая.

Большие маневры

Качусь узкими битыми извилистыми шоссейками. Haval H5 рулится наподобие кроссовера. В базе рулевое с гидроусилителем – о нем не скажу, «не покупал», а у тестовой топверсии прилично откалиброванный ЭУР. Вспомнить донор-пикап, тот едет в прямом смысле двойственно: передняя обычная подвеска комфортнее задней рессорной. Внедорожник не таков. Сзади у него взамен рессор пружины, впереди иные амортизаторы. H5 ощущается цельным, мягче отрабатывает неровности, а дизельный вдобавок менее восприимчив к мелочовке. Мама, точно рама?

Америка сперва делала дороги, и лишь затем развивала пригороды. Мы – наоборот, поэтому развитие всей руссо-субурбии неизменно упирается в глухие пробки. Ха, знаю объезд по бездорожью, а Haval H5 в обеих комплектациях имеет жестко подключаемый полный привод BorgWarner, понижайку и задний самоблокирующийся дифференциал Eaton. Прорвемся!

С оглядкой на угол рампы, конечно. При трехметровой базе одолевать высокие гребни разумнее наискось. В случаях вывешивания здорово помогают и самоблок, и противобуксовочная электроника. Грунтовки – ходом, подвеска достойно встречает каверзы офф-роуда, не пробивается, а руль напрочь избавлен от сотрясений. Что до моторов: на пересеченной местности состоятельны оба. Хеппи-энд. Радостный и чумазый возвращаюсь к семье.







ПРИБОРЫ ИЗУМЛЯЮТ – ДО ТОГО ПРОВАЛЬНЫЕ.
Данные спидометра и тахометра в таком виде бесполезны — не читаются. Панель матричная, изменить картинку нельзя. А проектора показаний на лобовое стекло не предусмотрено.



ДИВАН ЛУЧШЕ КИНГКОНГОВСКОГО.
Есть подогрев, регулируется наклон спинки, удобнее трансформация. Запас пространства обрадует и баскетболистов. Под креслами добавлены воздуховоды. Но где центральный подлокотник?





Большие надежды

Знаете, чем принципиально интересен Haval H5? У него нет и не предвидится официальных близких конкурентов! Уникальная вещь. Хотя и область использования модели специфическая. Придется оправдывать покупку исполина, грузить его трудоемкими задачами. Очевидны вояжи на природу и путешествия, но компанию без третьего ряда не посадишь. А найдется ли столько внушительных предметов для постоянных перевозок? Впрочем, у нас любят брать автомобили «с запасом, на всякий случай».

Заодно вопрос о перспективах субурбии. Штатовская растеряла прелесть. Кризисы вынудили американских мечтателей возвращать недвижимость банкам, цены упали, районы освоили мексиканцы и арабы со всеми вытекающими мультикультурными последствиями. А вот российский тренд миграции к райской загородной жизни пока вроде бы очень силен и популярен. Извольте, этот субурбан-мобиль Haval H5 – в самую масть оптимистично настроенным хозяевам. Побуждает мыслить крупными планами. **a**



Восток заходит с Запада

Алексей Павлов • Фото Александра Казарина

GEELY, НО ТОЛЬКО BELGEE

BELGEE	X50	X70
Двигатель, тип	бензиновый, L3, турбо	бензиновый, L3, турбо
Объем двигателя, куб. см	1477	1477
Максимальная мощность, л.с. при об/мин	150 при 5500	150 (177) при 5500
Максимальный крутящий момент, Нм при об/мин	255 при 1500	255 при 1500
Трансмиссия	РКП, 7	АКП, 6 (РКП, 7)
Привод	передний	передний (полный)
Дорожный просвет, мм	180	171
Максимальная скорость, км/ч	190	200
Цена, руб.	от 2 290 990	от 2 599 990 (2 894 990)

В СОВЕТСКОЕ ВРЕМЯ БЕЛОРУССКИЙ АВТОПРОМ ОГРАНИЧИВАЛСЯ ВЫПУСКОМ ТЯЖЕЛОЙ ТЕХНИКИ. БЕЛАЗ, МАЗ, А ЗНАТОКИ ПРИПОМНЯТ ЕЩЕ ОДНООСНЫЕ ТЯГАЧИ МОАЗ, СОЧЛЕНЕННЫЕ СО СКРЕПЕРАМИ. ЛЕГКОВЫЕ МОДЕЛИ БЫЛИ ОСВОЕНЫ ТОЛЬКО В ДЕВЯНОСТЫХ, СБОРКА ВЕЛАСЬ ПО ЛИЦЕНЗИЯМ КОМПАНИЕЙ UNISON, НО ДЕЛА У НЕЕ ШЛИ НЕРОВНО. В ИТОГЕ СЕГОДНЯ ГЛАВНЫМ ПРОИЗВОДИТЕЛЕМ ЛЕГКОВЫХ В СТРАНЕ ЯВЛЯЕТСЯ BELGEE. МЫ НАВЕСТИЛИ ЗАВОД И УЗНАЛИ О ЕГО НОВЫХ СЕРЬЕЗНЫХ ПЛАНАХ НА РОССИЮ.

Предприятие Belgee, напомним, совместное — белорусско-китайское. Половинка «gee» в названии подразумевает, что весомой долей акций распоряжается компания Geely, чьи модели тут делают. Если точнее, крупноузловую сборку начали в 2013 году на арендованных площадках фабрики «Автогидроусилитель», а спустя четыре года переместили уже на собственный завод «почти полного цикла» – без штамповки, но со сваркой и окраской, – построенный с нуля по соседству с БелАЗом вблизи Жодино. Куда и направляемся.

На подъезде минуем характерные синие корпуса БелАЗа. За оградой возвышаются самосвалы величиной с трехэтажные особняки. Именно БелАЗ был еще одним держателем крупной части акций Belgee, но в 2021 году вышел из группы акционеров, и вместо него членство приняла непосредственно Республика Беларусь.

Помимо общего делового прошлого, соседние автозаводы объединяет ориентация на экспорт. БелАЗ поставляет многотонную громадину в разные страны с карьерными разработками, а Belgee делает карьеру в России, куда отправляет аж 80 процентов продукции. Но раньше «Белджимобили» продавались у нас под маркой Geely, а теперь...

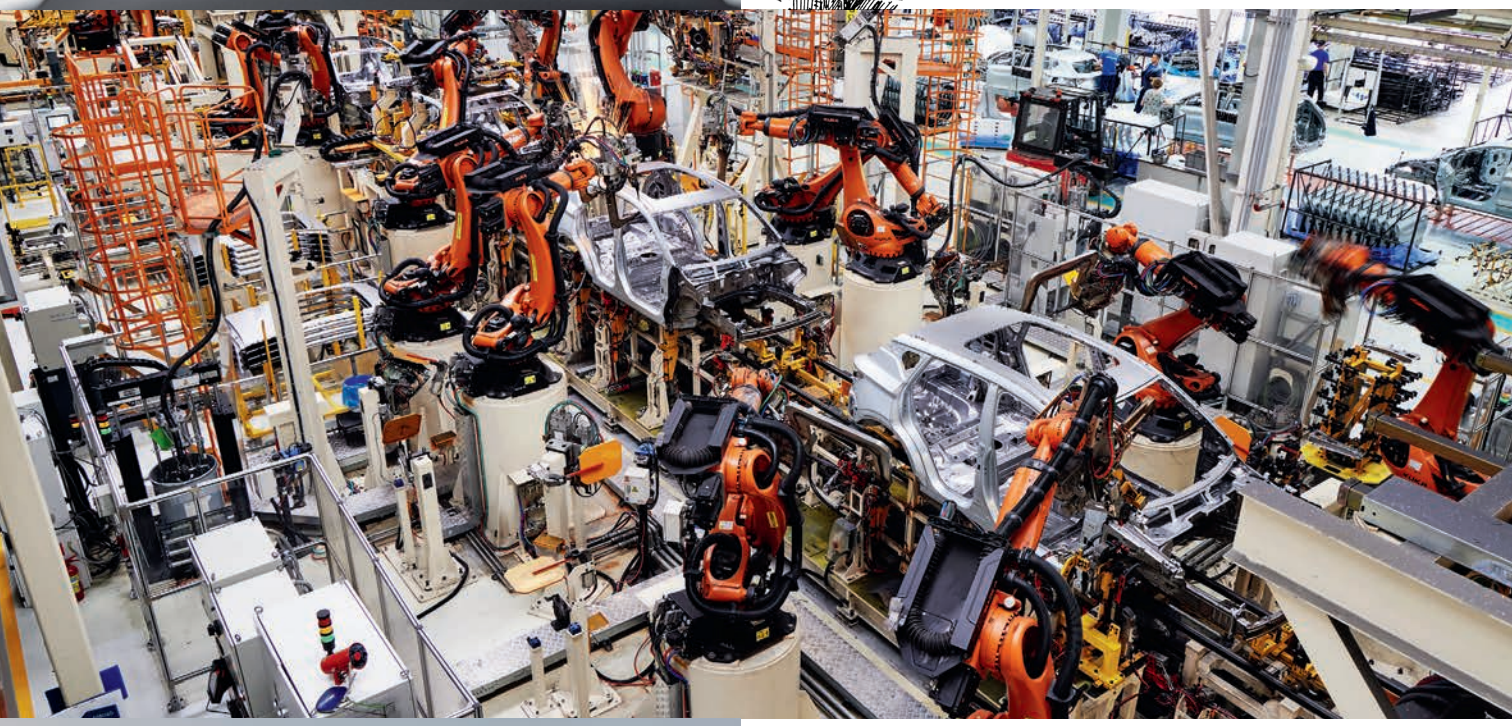
Джили-были Белджи

Итак, вот новость, что позвала нас в дорогу. Отныне Belgee присутствует на российском рынке как самостоятельный бренд с уникальной гаммой моделей и отдельной дилерской





ПРОИЗВОДСТВО
существует в динамике: его модернизируют, оптимизируют. Закуплены дорогущие инструменты именитой шведской фирмы Atlas Copco. Россия заинтересована участвовать в локализации, чтобы загрузить и наших поставщиков.





ТАКОЙ РАЗНЫЙ BELGEE X70
нам нужен. Для версий с передним приводом возможны две комплектации, для полноприводных – три. Самый богатый вариант стоит все еще меньше психологически значимых трех миллионов рублей.



сетью. До конца текущего года собираются открыть 120 обособленных центров. Планы продаж – оптимистичные.

Первыми автомобилями с эмблемами и шильдиками Belgee выступают кроссоверы X50 и X70. Сиречь прекрасно знакомые Geely Coolray (2018 г.) и более крупный Geely Atlas Pro (2019 г.). Они предложены с бензиновыми трехцилиндровыми моторами 1.5 (150–177 л.с.), при этом X50 оснащен коробкой-роботом и переднеприводный, а X70 либо переднеприводный с автоматом Aisin, либо полноприводный с роботом. Дилеры Geely меж тем переключились на обновленный Coolray и Atlas последнего поколения. Belgee, разумеется, ощутимо дешевле.

Чем отличаются белорусские «иксы», кроме шильдиков? На кроссоверы выкуплена лицензия до 2028 года, она позволяет заводу по своему усмотрению изменять конструкцию и подбирать локальные компоненты. Насчет технических доработок говорить рано, а вот локализация идет полным ходом. Уже ставят российские ветровые стекла «Фуяо», аккумуляторы «Зубр» и колесные диски «Скад», а также







НА ХОДУ ПОДКУПАЕТ
минимум шумов и вибраций в салоне вплоть до скоростей за сотню. Отделка не скрипит и не шуршит. Белорусская сборка при внимательном рассмотрении достаточно тщательная.

МОМЕНТ УЛУЧШЕНИЯ
поступающих машинокомплектов. Китайцы скупы на защитную обработку днища, поэтому на заводе выполняют дополнительное воскование, в том числе и скрытых полостей.

белорусские устройства вызова экстренных оперативных служб «Агат» и шины «Белшина».

Дальше – больше. Намереваются локализовать штамповку кузовных деталей, краску, топливный бак и выхлопную систему, жгуты проводов, сиденья, напольное покрытие салона, обшивку, панель и пол багажника, фары, бамперы, накладки кузова и, наконец, двигатели. В идеальном мире все это позволит удерживать привлекательные цены.

А в остальном кроссоверы Belgee пока суть ровно те же автомобили, что прибывали в Россию под маркой Geely. Какой-либо принципиальной разницы в комплектациях нет. И гарантия схожая: пять лет или 150 тысяч километров.

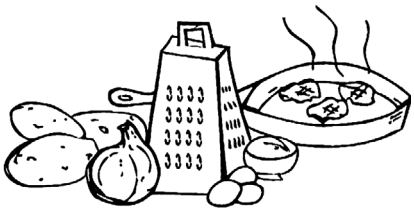
По указателю «Прамысловая зона»

На заводе отмечаем большой порядок, дисциплину и плакаты с лозунгами китайского типа «Ни шагу назад, ни шагу на месте, только вперед и только все вместе!»

Belgee – маленький, конвейер недлинный. В отличие от китайской фабрики Geely, по аналогии с которой выстроены











В МАКСИМАЛЬНОМ ПАКЕТЕ
безопасности шесть эйрбегов, системы экстренного торможения, удержания в полосе, распознавания знаков и пешеходов, автомат дальнего света плюс ассистенты движения на уклонах.

процессы и наполнение, число сборочных постов пришлось сократить, а число операций на каждом увеличить.

Маленький, да удаленький! В прошлом году выпустил 62 тысячи машин, в текущем ориентируется на 70–88 тысяч (то есть в итоге Россия получит около 60 тысяч), а потенциал – 100 тысяч.

Осматриваем цеха. Вначале искрящий сварочный, где наряду с рабочими трудятся двадцать семь немецких роботов плюс имеется французское оборудование для нанесения клея. Один из каждых 120 кузовов проверяют на соответствие контрольно-измерительной системой.

Краску наносят опять же роботы-«немцы», коих одиннадцать. Комплекты прибывают из Китая оцинкованными, кроме крыш и капотов. Белорусы дополнительно обрабатывают панели антикоррозийкой. Сборочные конвейеры, манипуляторы и автоматические тележки – китайские. Нормы качества – тоже. Нам рассказали, что где-то в кабинетах предприятия сидят-бдят несколько специалистов из КНР. «Доверяй, но проверяй!»

Икс известен

Покинув завод, едем по стране на кроссовере Belgee X70. Среднее исполнение Style, 177-сильный мотор, роботизированная коробка и полный привод. Пытаемся оценить переименованный Atlas Pro свежим взглядом.

Равно оценить и саму Беларусь. Прежде всего изумляет повсеместная идеальная чистота, фантик какой-нибудь уронить и то страшно. Попутные пейзажи, в общем, однообразны – леса, поля с комбайнами, поселки, – но они аккуратны и насыщены красками. Шоссе близки к идеальным: ровное покрытие, яркая разметка, повсеместные световозвращатели. Дорожная полиция неизменно вежлива и доброжелательна. Встречается множество идентичных угловатых минивэнов Citroen, Peugeot, Fiat, Lancia – была раньше такая четверка клонов. Ну как будто европейские края. Хотя почему, собственно, «как будто»?

Если намечаете белорусский отдых, можно строить маршрут, например, по многочисленным замкам. По турбазам высокого класса у озер. Или по красотам заповедной









АПГРЕЙД АВТОМОБИЛЯ
белорусы начали с программного обеспечения. Позаботились, чтобы карта навигации выводилась на центральный экран. А вот с большой погрузочной высотой, конечно, ничего не поделать.

природы: «Свет хрустальной зари, свет, над миром встающий, Беловежская пуща, Беловежская пуща».

Да, про автомобиль. В хорошем смысле обыкновенный, весьма достойно оснащенный универсал. Его несовременность нам безусловно симпатична. Экстерьер нарисован по классике, в салоне много физических кнопок, а ездовыми режимами Eco, Comfort, Sport и Off-road заведует шайба.

Вместе с тем есть удобный в обращении центральный тачскрин. А вот приборы, меняющие подложку, скорее декоративные, как электронная фоторамка со снимками из какого-то музея экспериментального искусства.

Размеренная езда получается благообразной. Подвеска комфортна не только на «белоеврорусском» асфальте, но и на грунтовках. Переключения коробки-робота по-образцовому незаметны. Средний расход бензина сохраняется в рамках 7,5–8 литров на 100 километров. Правда, рекомендован Аи-95.

Силовая установка у 177-сильной версии «мягкогибридная». Бензиновый мотор дополнен 48-вольтовым электромоторчиком, который при торможениях подпитывает размещенную под багажником батарею, а при разгонах увеличивает крутящий момент на полсотни ньютон-метров. Однако к управлению тягой – вопросы. X70 откровенно ленится выполнять интенсивные ускорения даже в спортивном режиме. А если выбрать Comfort, паузы в реакциях на утопленную педаль газа и вовсе театральные.

Впрочем, для кого-то решают дело комплектации. X70 по умолчанию имеет литые колесные диски, двухзонный климат-контроль, подогревы всех сидений, руля и зоны покоя стеклоочистителей, 12,3-дюймовый медиаэкран, круиз-контроль и камеру заднего вида. Возможны расширенный пакет систем безопасности, система кругового обзора, электропривод багажной двери, атмосферная подсветка и панорамная крыша. Убедительно.

Разве улучшить бы кресла с выталкивающими плечи спинками. Вместительный X70 располагает проезжать длинные маршруты семейного отпуска. Хоть бы и тысячу километров от Москвы до Бреста.



BELGEE X50
предлагает больше «дизайна», одновременно место водителя проще и консервативнее, чем у X70. Подходящая замена для канувшего в небытие кроссовера Lada Xray.



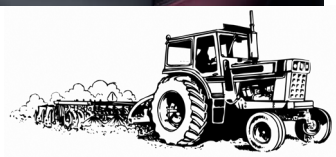


X50 ВСЕГДА ПЕРЕДНЕПРИВОДНЫЙ
и с полузависимой балкой задней подвески. На выбор три комплектации до двух с небольшим миллионов рублей. Младший кроссовер выпускают в большем количестве, нежели X70.



До новых встреч

«Мы рассчитываем на долгую перспективу самостоятельного бренда Belgee», – говорят российские представители. Идея кажется здравой. Мы ведь уже малость утомлены передовыми сенсорными новинками, большинству покупателей такой уровень китайского прогресса абсолютно не нужен, а необходим проверенный временем доступный автомобиль. Belgee будет развиваться. В разработке электрокар на основе X50, причем выполняет ее местная Академия наук. Сие интрига, поскольку Coolray изначально не предусматривает установку подпольной батареи. Что гораздо важнее: задумано возводить дополнительный цех для сборки моделей Tugella и Monjaro. Значит, года этак через три вернемся за новостями в «Прамысловую зону». Кстати, на соседний БелАЗ проводятся экскурсии для всех желающих. Мы по советской детско-юношеской привычке испытали чувство гордости за рекордные самосвалы. И тут же опомнились: нынче эти великаны – гордость сугубо белорусская. А россиянам – вероятная радость от покупки Belgee и знаменитый белорусский камамбер. **a**





Автографы на льду

Василий Куликов • Фото Ikon Tyres

Рекорды новой шины Ikon Autograph Ice 9

Лед Байкала – визитная карточка не только сибирской, но и в целом российской зимы. Прозрачный, расчерченный белыми линиями и причудливыми завитками, испещренный поднимающимися к поверхности пузырьками – это зрелище невероятной красоты! Однако формируется лед вовсе не в начале зимы, как могут подумать многие. Байкал начинает замерзать лишь в декабре, прочный лед образуется к середине января, а иногда этот процесс затягивается и до начала февраля. Причиной тому – особенности озера, связанные с его глубиной и долгим остыванием воды. В итоге, когда наступает календарная весна, лед Байкала крепок и красив.

Во многом именно по этой причине «Дни скорости на льду Байкала» проходят в конце февраля – начале марта. Цель этого фестиваля – устанавливать новые рекорды скорости, и очевидно, что результаты во многом зависят от того, какие шины стоят на потенциально «рекордных» автомобилях. В этом году было зафиксировано тринадцать успешных попыток, десять из которых стали национальными рекордами. На всех «рекордных» машинах стояли шипованные шины бренда Ikon Tyres. А для шипованных зимних шин Ikon Autograph Ice 9 участие в фестивале было не только дебютом на льду Байкала, но и их первой презентацией зрителям.

Если бренд Ikon Tyres кажется вам новым, отчасти так и есть. Новое имя появилось весной прошлого года, прежнее название – Nokian Tyres. В 2005 году одноименный финский концерн построил в Ленинградской области инновационное шинное производство, которое в течение 18 лет выпускало шины для рынков более чем 40 стран мира, в том числе и для России. Сейчас завод продолжает работу под новым именем, сохранив все оборудование и технологии. Изменились также названия линеек и моделей, в частности широко известной автолюбителям зимней шины Hakkapeliitta 9. Теперь флагман премиальной линейки носит имя Ikon Autograph Ice 9. Потребительские характеристики, в том числе динамические, остались такими же высокими. Это и было доказано рекордами скорости на льду Байкала.

Одна из причин отличных сцепных свойств шины Ikon Autograph Ice 9 – это ошиповка двумя типами шипов, один из которых разработан специально для центральной части протектора, а другой – для плечевых зон. Разница в работе шипов в том, что шипы в центре обеспечивают усиленное продольное сцепление при ускорении и торможении, а шипы в плечевой зоне – поперечное при поворотах. Оба типа шипов имеют широкий нижний фланец, который ориентирован по направлению максимальной нагрузки. Это обеспечивает высокую устойчивость шипа, улучшает его удержание в протекторе, что позитивно влияет на его эффективную работу.

Проектирование и производство шипов – многоэтапная работа, включающая инженерные изыскания, изготовление прототипов, тестирование как в лаборатории, так и в реальных условиях тест-драйва на полигоне. Нужно отметить, что все инновационные шипы, которые установлены в моделях



Autograph

ЛИНЕЙКА ШИН IKON AUTOGRAPH
повторяет линейку, которая выпускалась на заводе и прежде. Однако в зимних шипованных шинах были заменены шипы противоскольжения. Ikon Tyres самостоятельно разработала и запатентовала новые шипы и провела тестирования, доказавшие сохранение потребительских свойств шин, в том числе сцепление на льду.

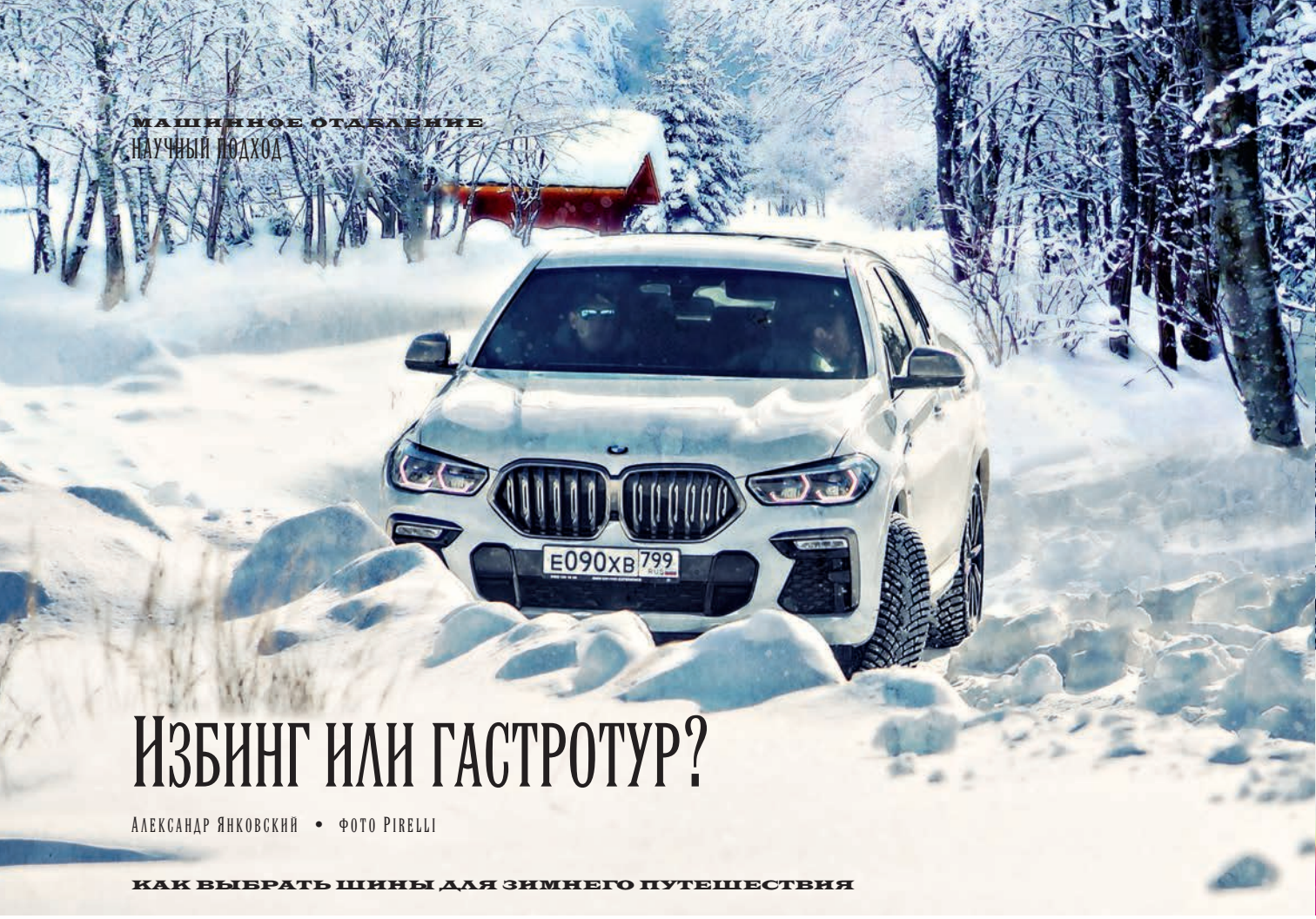




Ikon Tyres, разработаны, протестированы и запатентованы собственным отделом исследований и разработок Ikon Tyres. Это новый отдел, созданный параллельно с процессом ребрендинга компании. Задачи отдела R&D – разработка новых продуктов, шипов, а также аудит производства текущих моделей, которые унаследованы от финского концерна. В состав отдела привлечены высококвалифицированные специалисты с многолетним опытом работы в отрасли.

Прекрасно показавшая себя в скоростных заездах на льду, Ikon Autograph Ice 9 буквально создана для поездок в любую зимнюю погоду. Модель отличается стабильной сбалансированной управляемостью в широком диапазоне температур, безопасностью при перестроениях, поворотах и торможении на обледенелой и заснеженной дороге. Усиленные боковины SUV-версии позволяют выдерживать большие нагрузки, обеспечивая высокую износостойкость и устойчивость к разрывам.

О чем стоит сказать отдельно, так это о низком уровне шума, который достигается за счет оптимального расположения шипов и полости под нижним фланцем. Когда в шину с такими шипами обут электромобиль, идущий по льду Байкала, это звучит особенно. Потому что заезд происходит в звенящей тишине, в которой лишь потрескивает так называемая песня льда. Звучит байкальский лед по-разному: это и поскрипывание, и раскатистая канонада, и необычный космический звук, напоминающий выстрелы из лазерного оружия. Нежный шорох инновационных шипов премиальной зимней шины Ikon Autograph Ice 9 прекрасно вписался в это звуковое оформление.



Избинг или гастротур?

Александр Янковский • Фото Pirelli

КАК ВЫБРАТЬ ШИНЫ ДЛЯ ЗИМНЕГО ПУТЕШЕСТВИЯ

65 ПРОЦЕНТОВ ЖИТЕЛЕЙ РОССИИ ПРЕДПОЧИТАЮТ ПРОВОДИТЬ ОТПУСКА В ПОЕЗДКАХ ПО СТРАНЕ. И БОЛЬШАЯ ЧАСТЬ ЭТИХ «ВНУТРЕННИХ ТУРИСТОВ», ЕСЛИ ТОЧНО – 63 ПРОЦЕНТА, ОТПРАВЛЯЕТСЯ В ДОРОГУ НЕ НА ПОЕЗДЕ ИЛИ САМОЛЕТЕ, А НА АВТОМОБИЛЕ. АВТОМОБИЛЬНЫЙ ТУРИЗМ В РОССИИ СТАНОВИТСЯ ВПОЛНЕ ПРЕМИАЛЬНЫМ ВИДОМ ОТДЫХА – ДОСТАТОЧНО ПОСМОТРЕТЬ, ИЗ КАКИХ МАШИН СОСТОИТ ТРАФИК НА ВЫСОКОСКОРОСТНОЙ ТРАССЕ М-11 «НЕВА» В СЕЗОН БЕЛЫХ НОЧЕЙ.

За год россияне совершают примерно 25 миллионов автопутешествий, а к 2030 году, как считают эксперты, число таких поездок вырастет до 50 миллионов. И если в прежние времена люди в подавляющем большинстве случаев отправлялись на машине всей семьей в летний отпуск «на юга», то нынче и направлений стало больше, и поводов. Теперь и зима не помеха дальней дороге. Потому что мы уже привыкли ездить по сезону – летом на летних колесах, зимой на зимних.

Почему Pirelli

Для автопутешественника выбор шин на сезон – дело непростое, ему приходится учитывать свой, так сказать, пользовательский профиль. Одних хлебом не корми – дай махнуть из Москвы в Санкт-Петербург на премьеру в Мариинский театр или к началу сезона корюшки. Другие, поначалу двигаясь из столицы в том же направлении, в районе Новгорода сворачивают к Старой Ладоге, чтобы поучаствовать в ежегодном ралли-рейде, а в Эрмитаж и прочие культурные места Северной столицы если и наведываются на обратном пути, то разве что в виде исключения. И это лишь одно из направлений российского автотуризма, а есть еще Алтай, Карелия, Краснодарский край, наконец, города Золотого кольца – всего на зимний сезон 2024/25 государственный туристический сайт предлагает больше двухсот идей автопутешествий по России.

Тем, кто решит проехать на автомобиле по стране этой зимой, определиться с выбором зимней резины поможет тест, не совсем серьезный по форме, но точный по сути. В нем три вопроса, и в зависимости от ответов участнику будет предложена одна из моделей зимних шин. Например, марки Pirelli. Почему именно ее? Причин сразу несколько: известный мировой бренд с более чем 150-летней историей, признанный лидер в области передовых шинных технологий. Немаловажно, что шины Pirelli – российского производства, оба шинных завода компании в России – в Кирове и в Воронеже – выпускают продукцию вот уже более десяти лет и закрываться не собираются. Еще один аргумент в пользу марки – Tyrelife, расширенная программа гарантии. В течение года с момента покупки шин Pirelli у официального дилера можно дважды проверить каждую из комплекта и один раз бесплатно отремонтировать или заменить при эксплуатационном повреждении – им считается разрыв, вздутие боковины, прокол, порез.



Ну что, поехали?

КАКОЙ ВЫ ПУТЕШЕСТВЕННИК



1. *Вам нужен шноркель?*

Варианты ответов:

а	*«уже есть, но больше для красоты»*
б	*«могу поставить, но зачем»*
в	*«точно не нужен»*

Если вы выбрали первый или второй вариант ответа, то ваш тип автопутешественника понятен. У вас внедорожник, вы не обязательно фанат экстремального офф-роуда, но как минимум не против отдыха на природе. Может быть, вы приверженец избинга – модной разновидности глэмпинга в традиционном русском стиле. И чтобы доехать на своем SUV до места отдыха сначала по зимней трассе, не всегда очищенной от снега и льда, а потом съехать с нее, например, на зимнюю грунтовку, ведущую к русской избе со всеми удобствами, вам пригодятся Scorpion Ice Zero 2. Это шипованные шины нового поколения для SUV из зимней линейки Pirelli, для экстремальных дорожных условий. Специально разработанные для условий русской зимы шипы с двойным сердечником обеспечивают отличное сцепление и более короткий тормозной путь на льду. Контейнер для ледяной крошки помогает шипу оставаться чистым и улучшает сцепные характеристики, снегозацепы плечевой зоны улучшают тягу в глубоком снегу. V-образный ускоритель отвода воды помогает шине сохранять контакт с мокрым асфальтом, если вдруг грянет оттепель. Эта модель выпускается диаметром от 17 до 22 дюймов, то, что надо для SUV.



2. ***Продолжите фразу «Увеличенный дорожный просвет и полный привод...»***

Варианты ответов:

а	*«ненужная роскошь»*
б	*«не помешают, но можно и без них»*
в	*«то, ради чего я и покупал автомобиль»*

Если ваши ответы «а» или «б», то вы передвигаетесь по высокоскоростным магистралям и местным дорогам, природой наслаждаетесь из окна автомобиля, а цели ваших путешествий городские: местные достопримечательности, театры, выставки, музеи, модные рестораны. У вас, скорее всего, седан, хетчбэк или купе. И тогда ваш выбор – Pirelli Ice Zero 2, модель из той же шипованной зимней линейки, что и Scorpion, для автомобилей класса премиум и престиж. Тот же высокий уровень безопасности и характеристик с особым фокусом на акустический комфорт. Тот же набор технологий, гарантирующих отличное сцепление и управляемость на любых зимних поверхностях, плюс технология Run Flat – жесткая боковина шины позволяет сохранить контроль над автомобилем в случае прокола и безопасно продолжить движение. Ice Zero 2 выпускается диаметром 16–20 дюймов.







3. ***Продолжите фразу «Накат – это...»***

Варианты ответов:

а	*«уплотненный колесами слой снега на асфальте»*
б	*«движение на нейтральной передаче»*
в	*«настил из бревен»*

Если вы выбрали первый вариант, то, скорее всего, зимой вы путешествуете большей частью по дорогам, не всегда очищенным от снега и льда. Но при этом не любите шум от шипов.Что ж, у Pirelli есть вариант и для вас – модель Ice Zero FR, фрикционная шина, также, как и вся зимняя коллекция Pirelli Ice Zero 2, разработанная для владельцев городских автомобилей, премиальных седанов и кроссоверов, также доступная в версии Runflat, выпускается диаметром от 14 до 22 дюймов. Увеличенное пятно контакта и равномерное распределение давления в шине обеспечивают улучшенное сцепление на льду, отличное на снегу и на любой дорожной поверхности.

Впрочем, ассортимент Pirelli не ограничен новой линейкой Ice Zero 2, полный каталог зимних шин этой марки можно найти на сайте компании «Колесо.Ру». **а**



На все случаи жизни

Арина Агеева • фото Teboil

ПОЧЕМУ ПОЛЕЗНО МЕНЯТЬ ПРИВЫЧНЫЕ МАРШРУТЫ

Я МНОГО РАЗ СЛЫШАЛА, ЧТО СОВРЕМЕННЫЕ АЗС – ЭТО ЦЕНТР ПРИТЯЖЕНИЯ. ЧТО НЕ ТОЛЬКО РАДИ ТОПЛИВА ПРИЕЗЖАЮТ ТУДА ЛЮДИ. А ПОРОЙ ДАЖЕ ПРИХОДЯТ ПЕШКОМ. ПРОСТО ПЕРЕКУСИТЬ. ИЛИ КУПИТЬ ЧТО-ТО ИЗ ПРОДУКТОВ. ИЛИ ПЕРЕСЕЧЬСЯ С КЕМ-ТО ПО ДЕЛАМ. «МАЛО ЧТО ЛИ ДРУГИХ МЕСТ ДЛЯ ЭТОГО?» – ДУМАЛА Я. ОКАЗЫВАЕТСЯ, МАЛО: СТОИТ ТОЛЬКО ВЫЕХАТЬ ЗА МКАД.

Ситуация была банальная. Как настоящая москвичка, я проводила лето на даче, но не на грядках, а за ноутбуком. И однажды интернет мой «отвалился». Авария ли, обрыв ли проводов – мне было неважно. Важно было, что ускорить устранение неполадок мне было не под силу, и работа встала. А сотовая связь всегда была в этом районе «на одно деление». Что бы я сделала в городе? Да пошла бы в любое кафе – и нет проблем. Но на даче не было кафе. И в ближайшем населенном пункте не было кафе. Нет, вру: была заправка Teboil, точно – с собственным кафе. И сейчас я буквально молилась о том, чтобы там оказался хоть какой-никакой столик и стабильный сигнал мобильного интернета.

Правда и люди

Но мобильный интернет не понадобился – на Teboil работал бесплатный Wi-Fi. Помещение было просторное и светлое, в зоне кафе стояли три столика, у каждого – по две розетки. Для приличия я заказала кофе и уселась работать. Американо мой оказался отличным. Доделав дела, я решила загуглить, откуда появился бренд Teboil, и оказалось, что ему, на минуточку, целых девяносто лет! Изначально небольшая компания занималась реализацией бензина, но в итоге выросла в известный во всем мире бренд, развивающий сеть АЗС и производящий смазочные материалы высокого уровня.



ПРОГРАММА ЛОЯЛЬНОСТИ TEBOIL постоянно совершенствуется. Накопленные баллы можно потратить как на оплату топлива, так и на товары в кафе и магазине на АЗС Teboil, при этом оплатить баллами можно 100 процентов покупки топлива или товаров.





Просидев за ноутбуком в кафе несколько часов, я решила тут же и перекусить. Пока оператор АЗС Алина готовила мне бургер, я стала расспрашивать ее, давно ли она тут работает. Оказалось, что уже больше четырех лет.

«И это правда, что пишут: вся наша команда как работала, так и работает. И хуже мы работать не стали, наоборот – хочется показать, что уровень обслуживания АЗС зависит во многом именно от нас, от тех людей, что на ней работают».

А пишут что? Компания Teboil сама официально заявляла, что все АЗС Teboil будут управляться прежней профессиональной командой и сохранят не только все лучшее из того, что было, но и будут усиливать самые важные аспекты работы заправок, делая из каждой такое место, куда хочется вернуться.

«Доброго вечера, приезжайте к нам еще», – сказала на прощание Алина. Конечно, я приеду – сомнений в этом у меня не было никаких.

КАЧЕСТВО ТОПЛИВА НА АЗС TEBOIL КОНТРОЛИРУЕТ
независимая сертифицированная лаборатория, работающая в соответствии с международными стандартами и регламентами, она регулярно проводит анализы продаваемого на заправках Teboil топлива. Кроме того, на постоянной основе осуществляется многоступенчатый контроль за качеством топлива на всех этапах его транспортировки, начиная с отгрузки на НПЗ и заканчивая хранением в резервуарах АЗС.





Математика и поэзия

Но потом случилась осень и отпуск. Я села в машину и поехала в Ростов-на-Дону. Когда автомобиль зажег лампочку, предупреждая, что уровень топлива стал минимальным, я как раз проезжала мимо Teboil. И правда, почему бы снова не заехать на АЗС этой сети, но в этот раз уже заправиться? Пока шла заправка, я решила скачать себе на телефон мобильное приложение, зарегистрироваться в нем и с первой заправки начать копить баллы. Все, на самом деле, любят копить баллы, просто не все в этом признаются. Перспективы уровней лояльности были весьма манящими: с начального «Агата», где за каждые 100 рублей получаешь 1 балл, можно добраться до топового «Бриллианта», где за каждые 100 рублей получаешь до 4,5 балла. Не зря бриллианты – лучшие друзья девушек.

Купив кофе и не устояв перед хрустящей кленовой косичкой с пеканом, я вышла на улицу и увидела заправщика, который заканчивал стирать следы погибших от фронтального столкновения с моим ветровым стеклом насекомых. В моих глазах мелькнула тревога: наличных-то в кошельке не было. И как мне теперь за всю эту чистоту расплачиваться? Заправщик опытным взглядом мою тревогу «считал». Махнул мне рукой.





СЕТЬ АЗС TEBOIL АКТИВНО РАЗВИВАЕТСЯ.
За последний год общее количество заправок выросло почти на сто и составляет теперь без малого четыре сотни АЗС, до конца года откроется еще около сорока. Области, в которых идет максимальный рост, – Ростовская, Нижегородская и Пермская.



«Это все бесплатно, – сообщил он, когда я подошла ближе. – Потому что для нас важно, чтобы каждый гость уехал с заправки Teboil в хорошем настроении и с чистыми стеклами». И сам улыбнулся на прощание.

Купить или не купить

В магазинах на заправках Teboil продаются не только еда и напитки, но и качественная автохимия и автокосметика под собственным брендом. На любой АЗС есть отличные стеклоомыватели и оригинальные моторные масла… Уже шестьдесят лет Teboil сам разрабатывает и производит масла в том числе с учетом серьезных вызовов сурового северного климата. Сегодня у компании два крупных производства, одно из которых располагается в Торжке. Есть и свой центр исследований и разработки, оснащенный инновационным исследовательским оборудованием, и лаборатория Teboil, аккредитованная в соответствии с международными стандартами качества.

Конечно, удобно, что на АЗС можно и перекусить, и купить оригинальное моторное масло, в качестве которого вы точно не будете сомневаться. Ну я пока купила стеклоомыватель Teboil. Впрочем, выбор был большой: Teboil выпускает антифриз, тормозную жидкость, а также самую разную автокосметику – от антиобледенителя стекол до чернителя колес. И все под единым брендом.

Признаться, я последовала заразительному примеру одного клиента – к заправке автомобиля он купил сразу две упаковки стеклоомывателя. И на мой вопрос, зачем это все, когда такой теплый сентябрь на дворе и температура все еще плюс двадцать, заявил: «Я всегда заранее заливаю. Потому что это сейчас плюс двадцать, а потом внезапно – раз, и морозы ударили. К тому же тебойловская незамерзайка – единственная, которая не вызывает у моей жены приступов астмы. И пахнет хорошо». «Да, пахнет супер! Грейпфрут с мятой – огонь», – поддержал автолюбителя другой молодой человек, стоявший тут же в ожидании оплаты своей заправки.

Оператор АЗС, пробивая мне незамерзайку, пожелала хорошей дороги. Всегда приятно слышать такие слова. В ответ я пожелала ей хорошего дня. Это не просто были слова вежливости. Комфортное общение – заслуга обеих сторон, как работников АЗС, так и клиентов, которые приезжают на заправку. Ну а сомнений, что я приеду на Teboil снова, у меня не было. **а**

DFSK 500

Двигатель, тип	бензиновый, L4
Объем двигателя, куб. см	1498
Максимальная мощность, л.с.	106
Максимальный крутящий момент, Нм при об/мин	148 при 4200
Трансмиссия	вариатор
Привод	передний
Максимальная скорость, км/ч	165
Средний расход топлива, л на 100 км	6,9
Цена, руб.	от 2 199 000



Срединный путь

Александр Катаев • Фото автора и «Моторинвест»

НЕДОРОГОЕ УДОВОЛЬСТВИЕ?

НА ПРЕЗЕНТАЦИИ МНЕ ПРЕДЛАГАЮТ РАЗНЫЕ МАРШРУТЫ ТЕСТ-ДРАЙВА. ВЫБОР ОЧЕВИДЕН: ПОЕДУ МАКСИМАЛЬНО ДЛИННЫМ, НАКОПЛЮ ВПЕЧАТЛЕНИЙ. И СПУСТЯ НЕСКОЛЬКО ЧАСОВ Я ГДЕ-ТО НИГДЕ, НА БЕСКОНЕЧНОМ ШОССЕ МЕЖ РОВНЫХ ДО ГОРИЗОНТА АСТРАХАНСКИХ ПУСТОШЕЙ. ВПОРУ НАПЕВАТЬ ВЫСОЦКОГО: «ПЯТЬСОТ НАЗАД, ПЯТЬСОТ ВПЕРЕД, А ПОСЛЕ КТО ТАМ РАЗБЕРЕТ...»

Российскому авторынку цитата подходит тоже. И впрямь не разобраться, что там после, в перспективе. По прогнозам бизнес-пессимистов, китайские машины будут неотвратимо дорожать, вплоть до величин, запредельных для массового покупателя. Тем актуальнее сейчас бюджетный кроссовер DFSK 500. Его гуманный ценник 1,7–2,2 млн рублей пока на уровне топ-версий универсала Lada Vesta Cross.

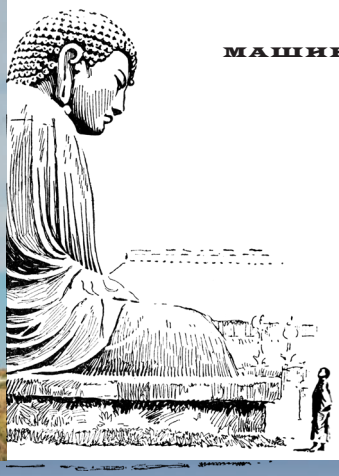
Fengon, да не он

Выговариваем же марку брянских грузовых многоосников БЗКТ, привыкнем и к DFSK. Буквы обозначают Dongfeng Sokon – совместное предприятие компаний Dongfeng Motor и Seres Group. К нам дунфеновские легковые новинки везет официальный дистрибьютор «Моторинвест» и адресует DFSK 500 наиболее широкой аудитории. Покупателей ждут около восьмидесяти диэфэскеевских дилеров.

Кроссовер немного крупнее, чем Hyundai Creta, и носит маску а-ля Volkswagen Tiguan. Маска, мы тебя знаем. Автомобиль дебютировал в 2019 году, причем сперва как электрический Dongfeng Fengon E3 EV, он же нынешний Evolute i-Joy, освоенный липецким заводом «Моторинвеста». Бензиновый вариант выпускается с 2020 года, в Китае именуется Fengon 500, а по-экспортному на других рынках – DFSK Glory 500.

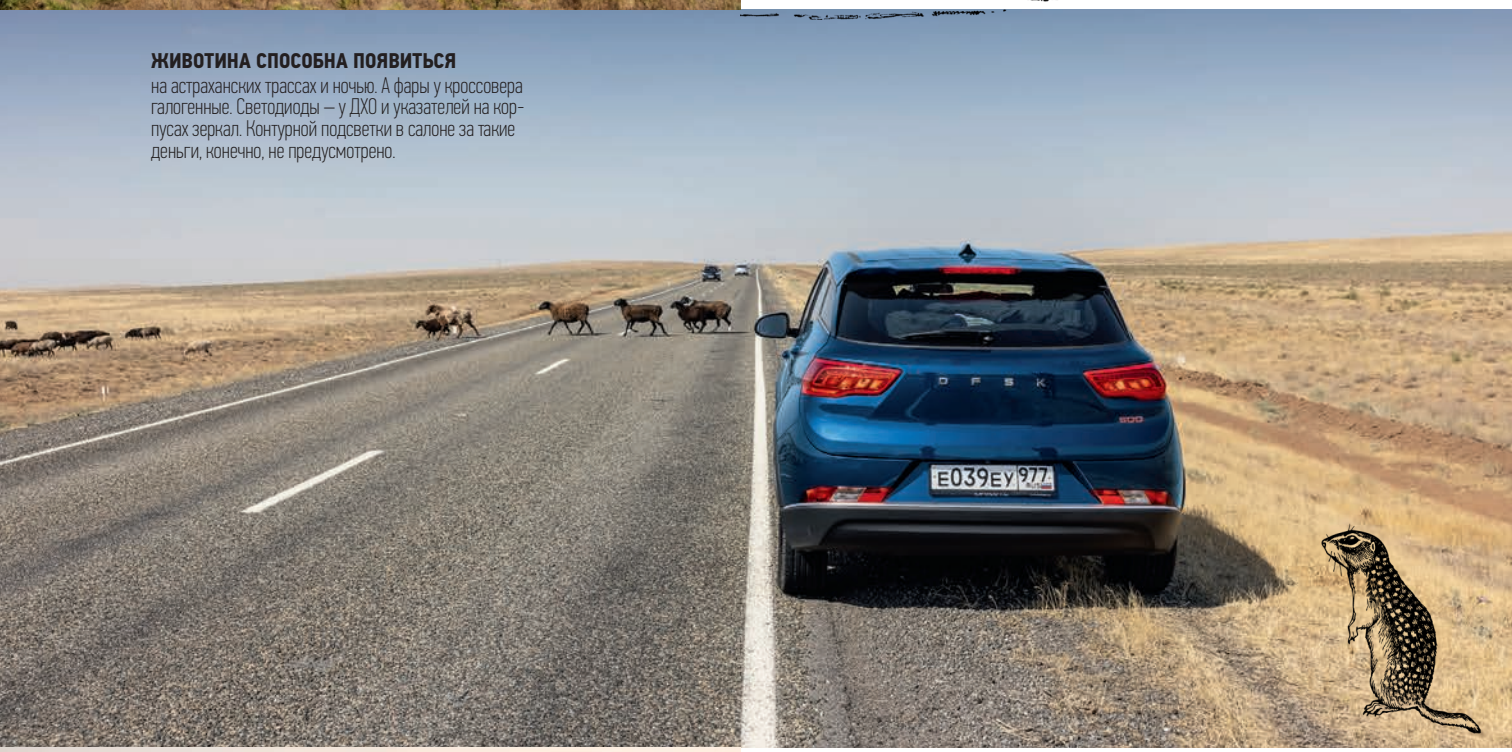
Итак, Астраханская область. Здесь-то, дети, Волга и впадает, наконец, в Каспийское море. Край – истинный рай фанатов рыболовства, едут со всей страны. Вон и в поселковых дворах лодки. Еще приезжают авто- и мотоспортсмены





БУДДИСТЫ
советуют контролировать желания с целью избегать разочарований и депрессий, умерять тягу к роскоши. Наоборот, принятие лишений помогает достичь нирваны. То бишь DFSK 500 полезен для душевного здоровья.

ЖИВОТИНА СПОСОБНА ПОЯВИТЬСЯ
на астраханских трассах и ночью. А фары у кроссовера галогенные. Светодиоды — у ДХО и указателей на корпусах зеркал. Контурной подсветки в салоне за такие деньги, конечно, не предусмотрено.



АСТРАХАНСКИЕ АРБУЗЫ
считаются вкуснейшими в мире. Торговцы не жалеют грузить ими машины, порой «Жигули» с обвислыми от тяжести багажниками чуть не расходятся по швам. Тот сорокалетний ВАЗ-21063, считай, в идеальном состоянии при бахчевой работе.



ради офф-роуда. Каковой – везде. За исключением природы вдоль реки, кругом степь, да степь, да степь. Расстояния протяженные, без личного транспорта туго.

Но регион э-э… В общем, не шикует, и транспортные средства часто полуживые. DFSK 500 мог бы заинтересовать астраханцев: с учетом скидок он самый доступный из китайских конкурентов за близкие деньги. «А на территорию, где популярен двухпедальный Haval Jolion с ценами 2,3–2,8 миллиона, мы не претендуем», – отмахиваются представители.

Места интереса

Прибываю в городок Лагань, к воротам хурула, буддийского храма. Смотрители торопятся навстречу – оказалось, ждут некоего Чингиза освящать его автомобиль. Рядом огромная статуя Будды. И вспоминается знаменитая притча. Поначалу Будда практиковал аскетизм. И однажды, медитируя, услышал беседу музыкантов: «Не перетягивай струны, дабы не лопнули, и не ослабляй, а то не зазвучат. Выбери середину». Будда усмотрел в этих словах великую мудрость



МЕСТ ДЛЯ ТУРИСТИЧЕСКИХ ПОСЕЩЕНИЙ
хватит на большую программу. Посмотреть заповедники, допустим. С горящим источником — это не опечатка, он действительно горит огнем — как выйдет. Я добирался к нему полдня, а чудо природы пересохло.

ПЕТРОВСКИЙ МАЯК
построен 150 лет назад вместо разрушенного штормом деревянного и служил полвека. Вода ушла, берег в тридцати километрах. Светового аппарата давно нет. Среди надписей: «Здесь был Вася» одна аж 1964 года.

и выбрал срединный путь – впредь вел умеренный образ жизни, более не отказывая себе в удобствах полностью.

DFSK 500 по-буддистски умеренный. Внешне, например, симпатичный облик по правилам хорошего дизайнерского тона. Заметная самобытная деталь: в отличие от скромной декоративной облицовки электродвойника Evolute i-Joy, функциональная у бензиновой версии увеличена, опускается до бампера. Мотор 1,5, развивающий 106 л.с., сопряжен с вариатором. Наддува нет, привод передний, задняя подвеска полузависимая – нехитрое «железо» обещает надежность.

Вот и комплектацию сформировали на основе аскетичной базовой. Спасибо нашим из «Моторинвеста»: заранее изучив машинки-пустышки, они с трудом и настойчивостью, аки терпеливые астраханские рыбаки, выудили у несговорчивых китайцев больше опций. Теперь у «пятисотого» 17-дюймовые литые диски вместо 16-дюймовых, бесключевой доступ и пусковая кнопка, датчики света и дождя, камера заднего вида и обогревы. Струны не натянуты и не ослаблены.







СТЕПИ ВЫГЛЯДЯТ БЕЗЖИЗНЕННЫМИ,
а по вере населения, всюду обитают духи. Оставляю им под кустиком монетки и конфетки, пускай проявят милость. В ответ существа колдуют так, что глюков в автомобиле за все 700 км не происходит.





ОТДЕЛКА
заведомо банальная. Сборка вроде бы крепкая, панели не зудят. Обогреваются руль, кресла и боковые зеркала. Из ассистентов — помощники старта и движения на уклонах, а также помощь при экстренном торможении.

Прожиточный минимум

Останавливаюсь у покинутого частного дома. Он разрушается и обнажает суть: постройка типично астраханская – глинобитная, с деревянным каркасом и усилением из камышовых стеблей. Так и видится: глина и камыши – хе-хе, словно дешевый китайский автомобиль девяностых. А что за кирпичики, из которых выстроена бюджетность DFSK 500?

Прекрасно – ни выдвижных ручек, ни сенсорных кнопок, ни конфликтов с нормальностью. Место водителя в духе прежних Audi, причем как на вид, так и по удобству компоновки. Но и никаких вам выдвижных рулевых колонок. Регулировка руля по высоте скромная. Кондиционер без автоматики. Круиз-контроль с отдельным рычажком. У камеры мыльная картинка со статичной разметкой.

Тык пальцем в центральный экранчик. Тык. Тык-тык-тык! Завис? Ах, ясно: две из лицевых плашек не открывают подменю. Одна информирует о климате, вторая заведует подогревом кресел, святая простота. Кроме того, есть навигация Navitel и функция отзеркаливания смартфона. Apple CarPlay и Android Auto скупые китайцы добавят… при условии роста продаж!

Что бы сказал Будда? Наверняка одобрил бы внутренний объем. Сказал бы: «Таков он, срединный путь между избытком и аскезой. Не в тесноте – уже не в обиде». Соглашусь. Лично мне в салоне обидна выталкивающая спинка кресла, и то присиделся.

500, вперед!

Близ Астрахани много дорожной полиции, дальше взамен настоящих патрулей – картонные муляжи, а в степях пропадают и они. Только небо, только ветер шумно охаживает кузов.

Мотор тоже громкий – примерно с 3000 об/мин, а на оборотах у красной зоны вовсе ревун. Этакий акустический ограничитель скорости: по звуку она терпима до 110 км/ч. Набирается медленно, а спортивный режим вариатора и переключения шести квазипередач вручную особо не влияют. Обгоны поэтому либо волнительны, либо оглушительны – когда давишь в пол. А давление-то получается и на кошелек.



ТУРБОВЕРСИЮ
мотора 1,5 мощностью 150 л.с. в России не планируют — дорого, с ним потеряется смысл прайса. Радуют величина базы и клиренс в 191 мм. Стандартные шины — китайские Chao Yang. Запасное колесо — докатка.



КОНКУРЕНТОВ ЦЕЛЫЙ РЯД.
Потопить DFSK 500 готовы Belgee X50, Changan CS35 Plus, Chery Tiggo 4 Pro, Livan X6 Pro, «Москвич 3» и Omoda C5. Хотя все они на сегодняшний день подороже.

Редкие АЗС будто из фильмов про Аризону: пыльный грунтовый пятачок, ржавые колонки, бродят куры. Не хватает Сары Коннор с ее красненьким джипом. Или колоритной байкерской компании пастухов, в степи они гоняются за стадами на расхристанных мотоциклах. Заливаю до полного – кстати, разрешен АИ-92, проверяю одометр, считаю расход по чеку. Борткомпьютер показывает 9,2 литра на 100 км, а на деле тратится 12,9. Значит, 50-литрового бака хватит километров на 390.

Шоссейные дороги в астраханской Аризоне приличного качества. И странно: подвеска всегда находит невидимые глазу мелкие неровности. По битому асфальту везет грубовато и опять же звучно. Свернул в степь – картина меняется к лучшему: энергоемкость позволяет газовать по колеям, не сбрасывая. Крутанешься на подсохшем слое грязи – адекватно срабатывает ESP. Вдобавок электроника на удивление эффективно помогает в ситуациях вывешивания при штурме канавок наискось. Автомобиль-перекати-поле. Или все-таки перекати-город?

Ноу гатс, ноу глори

Ну что сказать, ну что сказать? Ежедневно меняется мода, но покуда стоит белый свет у машины с нехитрым набором хоть один да найдется клиент. Устроены так люди, желают знать, как сэкономить.

Однако… Пишем про DFSK 500, универсалы Lada Vesta в уме. Недавно вазовские комплектации расширились и оставили «пятисотому» считаные малозначимые аргументы. Указанных маркетологами DFSK прямых китайских соперников стоимостью до 2,1 млн еще семь. Будда и тот призадумается о золотой середине.

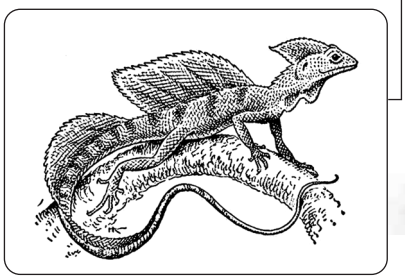
Если прайс-лист у DFSK 500 сохранят привлекательным, клиент найдется далеко не один. Отвлечемся от минусов: предложение-то по меркам сегмента очень разумное. «Хотелось бы вывести модель в бестселлеры», – мечтают представители. Дерзкая идея, но… No guts, no glory! Нет мужества, нет славы! По-нашему: кто не рискует, тот не пьет шампанского. А из названия Glory вычеркнули правильно, экое преувеличение на срединном пути.

АСТРАХАНЬ И ОКРЕСТНОСТИ, ДОСТОЙНЫЕ ПОСЕЩЕНИЯ



1. САРАЙ-БАТУ

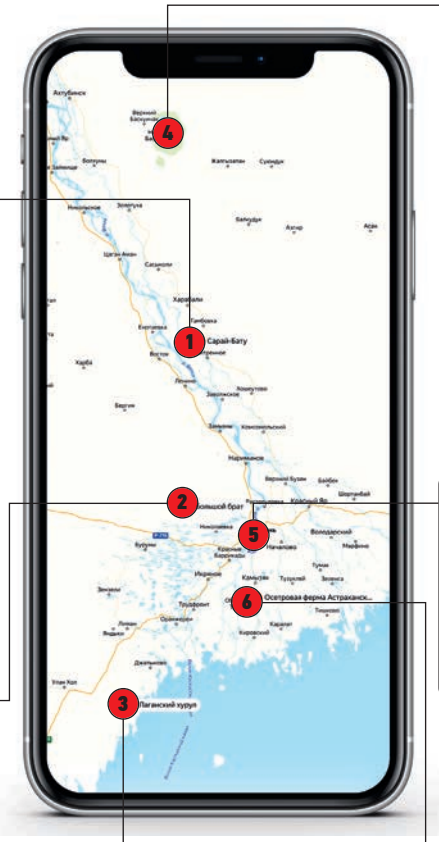
В Средневековье — грандиозная столица Золотой орды, основанная ханом Батыем, потомком Чингисхана. Сейчас — интереснейшая кинодекорация, созданная в 2011 году ради съемок фильма «Орда» и затем превращенная в туристический центр. Образцово-показательная копия фрагментов древнего города демонстрирует его принципиальные особенности. Сразу и ханский дворец, и торговая площадь, и жилье, и механизмы вроде подающего воду колеса с кувшинами. Обстановку разъясняют гиды. Плюс вас пригласят поездить на верблюдах, пострелять из лука, купить сувениры и пообедать в кафе. А повезет — застанете очередной фестиваль реконструкторов и пообщаетесь с Батыем персонально.

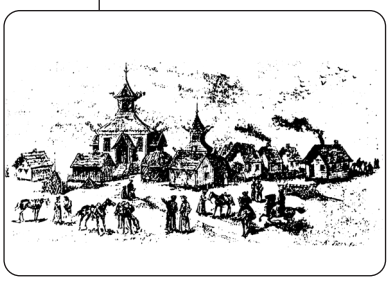


2. «БОЛЬШОЙ БРАТ»

Бархан и вокруг натуральная пустыня, хотя и весьма ограниченной площади. Такая мини-Сахара в степи. Добравшихся приветствуют черепахи и ящерицы-дракончики. Намоленная песочница у любителей активности на офф-роуде. В закатном свете — великолепная локация для фотосессий. Сюда возят экскурсии, а собереться своим ходом, вам нужен полноприводник.

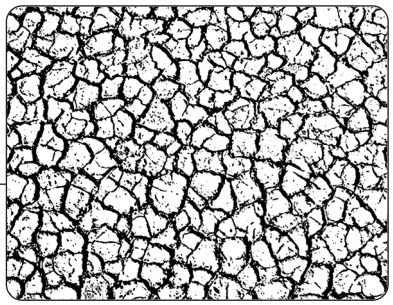






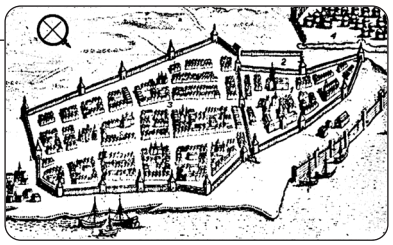
3. ЛАГАНСКИЙ ХУРУЛ

Буддийский храм в Калмыкии у границы Астраханской области, действующий с 1995 года. Деньги на строительство пожертвовал сам Далай-лама XIV. Новизна хурулов типична: давние изничтожила советская власть. Лаганский красив, безупречно чист и погружает в редкую атмосферу целебного покоя. Мысли замедляются, светлеют, приходят к порядку. Любому гостю разрешено прикоснуться к уличным молельным барабанам — хурдэ. Стоит прокрутить деревянные цилиндры по часовой стрелке и обойти их трижды, исполнится ваше заветное желание. В смысле должно исполниться.



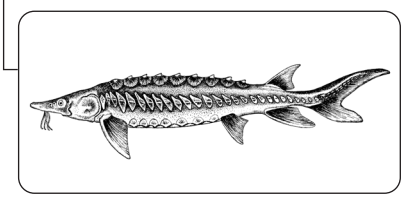
4. БАСКУНЧАК

Великое мертвое озеро государственной важности, из него черпают 80 процентов российской соли. Представляет собой котловину на вершине подземной соляной массы, уходящей вглубь на 6 км, то есть запаса хватит на тысячи лет. Но про добычу знают все. А ведь это вдобавок и наш бывший Бонневиль. В 1960—1963 годах по озеру пролегала трасса для сверхбыстрых машин, и на ней установили три десятка всесоюзных рекордов скорости, включая абсолютный. Болид «Пионер-2» с газотурбинной установкой развил 311,4 км/ч, перебив мировое достижение того времени. Однако разработка соли увеличилась и вытеснила спортсменов.



5. САМА АСТРАХАНЬ

Главной архитектурной ценностью считается Кремль возрастом в пятьсот лет. На момент постройки отличался новейшей схемой обороны и был в числе самых грозных крепостных сооружений государства. Хватает и другой красивой старины — храмы, дома, а из нового впечатляет шикарный Театр оперы и балета. Позитивна набережная: выступают музыканты, а рыбаки соревнуются в улове, к удовольствию зрителей. Один из ключевых отелей, «Азимут», находится в аккурат у реки. Среди ресторанов серьезным уважением пользуется «Белуга». Гостинцы из города принято везти в первую очередь рыбные. Рынки торгуют отменными морепродуктами.



6. «АСТРАХАНСКАЯ ФИШКА»

Осетровая ферма — из крупнейших в области. Сорок бассейнов с огромными рыбинами. Обязательно запросите экскурсию — узнаете массу любопытного про выращивание. Изучите стенды с рассказами об истории промысла осетровых, посмотрите фото наибольшей выловленной особи. Готовьтесь посетить ресторан и магазин.



ФАЗА ИЛИ НОЛЬ

Александр Папешин

ВОСЕМЬ АКТУАЛЬНЫХ НОВОСТЕЙ ПРО ЭЛЕКТРОМОБИЛИ

ТЕ, КТО ПОСТАРШЕ И КТО ПРИВЫК СЛУШАТЬ МУЗЫКУ – СОВРАТЬ НЕ ДАДУТ. АНАЛОГОВЫЕ БОБИНЫ С ПЛЕНКОЙ, А ПОТОМ И БОЛЕЕ УДОБНЫЕ И КОМПАКТНЫЕ КАССЕТЫ ЛЕГКО СДАЛИСЬ ЦИФРОВОМУ ЗВУКУ, КОТОРЫЙ СНАЧАЛА ПРИШЕЛ К НАМ НА КОМПАКТ-ДИСКАХ, ПОТОМ ПЕРЕКОЧЕВАЛ НА ФЛЕШКИ, А СЕГОДНЯ, КАК И ВСЕ ОСТАЛЬНОЕ, ПОСЕЛИЛСЯ В НАШИХ СМАРТФОНАХ. В АВТОМОБИЛЕСТРОЕНИИ СМЕНА ДВИГАТЕЛЕЙ ВНУТРЕННЕГО СГОРАНИЯ НА ЭЛЕКТРОМОТОРЫ ПРОХОДИТ НЕ ТАК ГЛАДКО. И ПОГОЛОВНЫЙ ПЕРЕВОД ВСЕГО МИРОВОГО ТРАНСПОРТА С БЕНЗИНА, ДИЗЕЛЯ И МАЗУТА ИСКЛЮЧИТЕЛЬНО «НА БАТАРЕЙКИ» УЖЕ НЕ ВЫГЛЯДИТ СЕГОДНЯ ТАКОЙ ЖЕ БЛИЗКОЙ ПЕРСПЕКТИВОЙ, КАКОЙ ОНА КАЗАЛАСЬ ВЧЕРА.

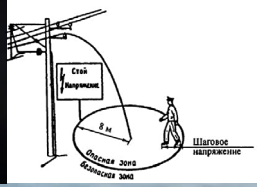
За последние два месяца редакции «Автопилота» удалось опробовать в деле как электрические, так и электрифицированные автомобили. Но прежде чем читатель познакомится с нашими выводами о преимуществах того и другого типа привода, предлагаем ему познакомиться с восемью новостями из мира электротранспорта, которые пришли к нам за упомянутый период. Они взяты выборочно и ни в коем случае не призваны склонить читателя к тому или иному мнению. Но, вне всяких сомнений, убедят его в том, как непросто пробивают себе дорогу электрокары. Прежде всего – в нашем с вами сознании.

1. И хлеба горбушку

Отечественное НПП «Элькафа» представило электрическую «буханку» и даже объявило на нее цену – 2,9 млн рублей. За основу был взят УАЗ СГР 2019 года выпуска. Вместо ДВС машина получила электрическую силовую установку мощностью 104 л.с. и 220 Нм максимального крутящего момента. Максимальная скорость – 85 км/ч. Дальность хода на одной зарядке составляет 200 км. Время зарядки от сети 220 В – 12 часов, а от 380 В – 4 часа. Разработчики заявляют о возможности эксплуатации автомобиля и зарядки при температуре минус 25 градусов по Цельсию. Планируется мелкосерийное производство. Если свести самые популярные комментарии относительно этого проекта к паре фраз, то это будет: «Зачем нужна электробуханка, вы там бухаете?» Производитель утверждает, что такой электромобиль может быть востребован «для коммерческого использования в заповедных и рекреационных зонах».







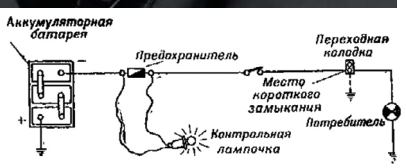


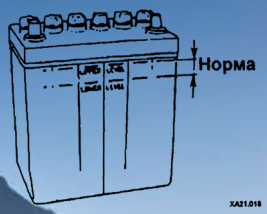


Но это не снимает главного вопроса: зачем наливать новое вино в старые мехи? Электромобили хороши в этом числе тем, что их силовая установка и привод компактны, что позволяет сконструировать транспортное средство с любой компоновкой. И странно в этом контексте брать за основу архаичную конструкцию середины прошлого века.

2. Вызывайте электрика

Компания Tesla объявила отзыв 27,2 тыс. электрических пикапов Cybertruck в США из-за неполадок с камерой заднего вида. Выяснилось, что у электромобиля возникает задержка при загрузке изображения с камеры заднего вида. Оно может не появляться в течение двух секунд после того, как автомобиль начинает задний ход, что не соответствует федеральным стандартам безопасности транспортных средств. Этот отзыв стал пятым для Tesla Cybertruck за год. В июне сообщалось, что компания отзывает почти 12 тыс. электропикапов из-за некорректной работы моторчика стеклоочистителя. А в апреле стало известно о сервисной кампании с участием почти 3 тыс. «Кибертраков» из-за залипания педали акселератора. Что тут можно говорить о более сложных системах, если отказывают самые элементарные?





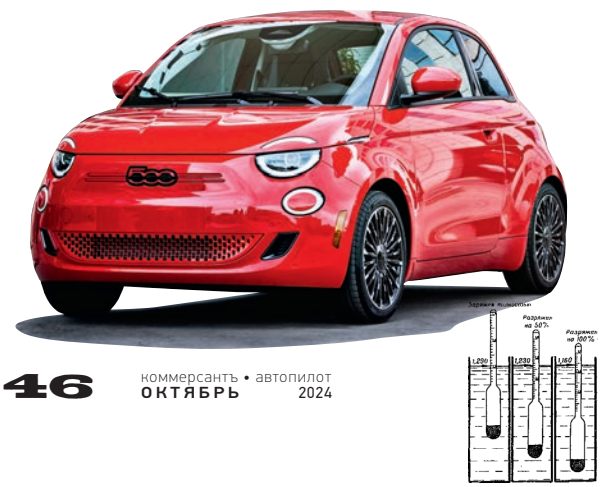
3. По льготному тарифу

В октябре компания «Моторинвест» объявила о снижении цены на электромобиль российской марки Evolute. Модель i-Pro стоила 2,99 млн рублей, теперь рекомендуемая розничная цена составляет 2,85 млн рублей. С учетом спецпредложения (175 тыс. рублей) и госсубсидии (925 тыс. рублей) стоимость модели может быть снижена до 1,75 млн рублей. Продажи электромобилей в России после пиковых весенних значений продолжают падать. Они сократились на 28% год к году и на 2% относительно августа, сообщал «Автостат».

4. Отфутболили

Марка BMW определилась с лицом своей кампании по пропаганде электромобильности. Им стала Александра Скотт, в прошлом английская футболистка, выступавшая на позиции правого защитника в лондонском «Арсенале» и сборной страны, кавалер ордена Британской империи, а ныне телеведущая и законодательница модных трендов. Несмотря на бурное развитие электротранспорта в мире вообще и в Великобритании в частности, статистические опросы говорят о глобальном недостатке знаний о таком виде мобильности. Так, покупку электромобиля рассматривают треть всех мужчин и лишь каждая пятая женщина. Вероятно, такие же заблуждения в обществе существовали в свое время и относительно того, что футбол – исключительно мужской вид спорта, и Алекс была одной из тех, кто этот стереотип разрушал. Сегодня она снимается в серии роликов, в которых Скотт использует в своей активной повседневной жизни электромобиль BMW iX2 и рассказывает, каково это.

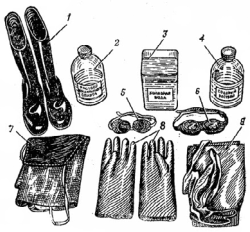




5. Надо мягче

Марка Fiat приняла решение приостановить выпуск электромобиля 500e. С января по июль текущего года модель разошлась по европейскому рынку тиражом на четверть меньшим, чем за первые семь месяцев прошлого года. В планах – на базе электрического Fiat 500e создать мягкогибридный вариант Fiat 500 Ibrida. По мнению руководства компании, такая компромиссная версия пользовалась бы куда большим спросом.





6. Полушка и телушка

В конце этого года в Китае состоится премьера ультрадешевого электрического хетчбэка Wuling Hongguang Mini EV второго поколения. Первое поколение дебютировало в 2020 году, и спустя пару лет модель оказалась самым продаваемым новым электромобилем в Китае. Прежде всего, благодаря своей цене. Базовая версия Wuling Hongguang Mini EV изначально стоила в Китае всего 32 800 юаней, то есть 442 тыс. рублей по текущему курсу. Но, как говорится, «за морем телушка-полушка» – везти ее в Россию невыгодно, потому что цена электромобиля минимум утроится. В Европе из-за санкций Евросоюза этот автомобиль, который там пытаются продавать как Desner LoJo W300, и вовсе стоит под 20 тыс. евро.



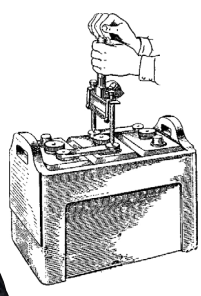
7. Компромиссный вариант

Электрический кроссовер Exlantix ET показали публике в виде концепта на Шанхайском автосалоне, который состоялся в апреле 2023 года. Там же было обещано, что уже в 2024 году автомобиль появится как серийная модель на российском рынке. Теперь эту премьеру отложили на 2025 год. В том числе потому, что продаваться у нас кроссовер будет не с электрической, а с гибридной силовой установкой, которая состоит из 1,5-литрового бензинового мотора и двух электродвигателей. Ее мощность достигает 469 л.с. (634 Нм), а дальность хода в смешанном цикле составляет около 1238 км.

8. А начиналось все так хорошо

На прошедшем в октябре Парижском автосалоне председатель совета директоров BMW AG Оливер Ципсе заявил, что «идея европейских властей отказаться к 2035 году от двигателей внутреннего сгорания губительна для автоконцернов Европы. Она приведет к массовому падению всей индустрии и поставит под угрозу европейскую автомобильную промышленность как таковую. Прежде всего потому, что массовый переход на выпуск электромобилей означает тотальную смену поставщиков материалов и компонентов. А значит, все участники прежней цепочки поставок окажутся не нужны». «Европейские автоконцерны, – считает г-н Ципсе, – без государственного субсидирования не в состоянии выпускать электромобили без убытков для себя и конкурировать с китайскими производителями». **а**







Тока этого мало

Александр Янковский • Фото «Моторинвест»

ЭВОЛЮЦИЯ В ОДНОЙ ОТДЕЛЬНО ВЗЯТОЙ СТРАНЕ

ИМПОРТОЗАМЕЩЕНИЕ С ТОЧКИ ЗРЕНИЯ АВТОМОБИЛЬНОГО ЖУРНАЛИСТА ВЫГЛЯДИТ ТАК: ВМЕСТО СЕРПАНТИНОВ ШВЕЙЦАРИИ ИЛИ ИТАЛИИ – ГОРНЫЕ ДОРОГИ КРАСНОЙ ПОЛЯНЫ, ЧЕЧНИ ИЛИ ИНГУШЕТИИ. ВЗАМЕН ВИНОГРАДНИКОВ ТОСКАНЫ ИЛИ БОРДО – ВИННЫЕ ХОЗЯЙСТВА КРАСНОДАРСКОГО КРАЯ. НУ И НАБОР АВТОМОБИЛЬНЫХ МАРОК СОВСЕМ ДРУГОЙ.

В этот раз, например, перед выставочным центром «Минводы-ЭКСПО» в Кавминводах на огромной гостевой парковке выстроилась полная линейка молодого российского электромобильного бренда Evolute – от утилитарного седана i-Pro до мощного премиального кросс-купе i-Jet. В трехдневной программе тест-драйва были федеральная трасса и местная двухполоска, петляющая по дну ущелья вдоль реки Баксан, асфальт и грунтовка. Примерно пятьсот километров, со Ставрополья в Кабардино-Балкарию и обратно, достаточно, чтобы познакомиться с продукцией лидера российского автомобилестроения: в прошлом году из всех новых легковых электромобилей, официально проданных в стране, больше всего было куплено именно машин марки Evolute.

За последние годы на российском автомобильном рынке произошла настоящая революция – «культурная революция», хочется скаламбурить, учитывая происхождение всех нынешних автоновинок, принесенных в Россию внезапным ветром с Востока. Кстати, именно так, «Восточный ветер», переводится на русский язык название китайской автомобильной марки Dongfeng. Начинала она в 1975 году с выпуска грузовика EQ240 на шасси советского «Урала-375». А сегодня модельная линейка легковых автомобилей Dongfeng легла в основу российской марки Evolute – автомобили со стилизованной «Е» на передке вот уже два года выпускаются компанией «Моторинвест» на первом в России заводе электромобилей, построенном в Липецке. Будем считать, долг платежом красен.

Китай, как известно, лидер «зеленого» автопрома. К 2035 году все продаваемые в этой стране машины должны стать







Рис. 137.

СПОРТИВНОЕ КРОСС-КУПЕ i-JET – единственная полноприводная и самая мощная модель из семейства Evolute. В Китае этот автомобиль известен с 2019 года как DFSK Seres 5 или Seres SF5, участие в его разработке принимала корпорация Huawei.



электрическими или гибридными. В августе нынешнего года электромобили и гибриды впервые в истории обогнали в Китае по объему продажи машин с ДВС – 1,03 млн против 870 тыс. штук в годовом исчислении. В России тем временем продажи новых электрокаров падают три месяца подряд. Великая китайская электрическая революция, почему не удается пока ее экспорт к нам?

Пятерка по электричеству

На Ставрополье и в Кабардино-Балкарии сегодня отличные дороги. Ровный асфальт, свежая четкая разметка, желтые «зебры», перед ними ребристые замедлители. В городах – шумоотражающие экраны, за городом – разделительные с отбойниками и шеренгой вертикальных планок, отражающих свет встречных фар. Обычное для юга преобладание машин белого цвета, в горах привычные уже стада коров, свободно гуляющих по проезжей части, все как обычно. Необычные в этот раз только автомобили – электрические.



КРОССОВЕР i-JOY

в Китае носит имя Dongfeng Fengon E3 EV, в Европе он продается как Seres 3, в Азии как DFSK Glory E3. i-Joy тяжелее оригинала на 88 кг. Версия с классическим бензиновым ДВС на родине машины называется Fengon 500.





Самый доступный из семейства Evolute – его первенец, переднеприводный седан C-класса i-Pro без малого 4,7-метровой длины. 150-сильный электромотор с максимальным крутящим моментом 210 Нм, батарея емкостью 53 кВт•ч, заявлен запас хода в 433 км, но в жизни получается меньше. А вот разгон до сотни за 9,5 секунды – плавный, но мощный. Даже отдельной кнопкой включается спортрежим. В максимальные 145 км/ч верится легко. Очень просторный салон благодаря 2,7-метровой колесной базе, 502-литровый багажник. По всем параметрам – типичное такси комфорт-класса. Ну, почти тысяча i-Pro по всей стране в такси уже и трудятся.

Переднеприводный SUV B-класса i-Joy – компактный городской кроссовер. Почти 4,4 м в длину, колесная база короче, чем у седана, – 2655 мм. Та же 53-киловаттная батарея, но запас хода скромнее, 407 км. Опытным путем удалось установить, что медленнее всего заряд убывает на скорости 80–90 км/ч. Электромотор у i-Joy помощнее, чем у родственного седана, – 163 л.с., 195 Нм. И хотя этот SUV





В ОСНОВЕ
первого российского электрокара Evolute i-Pro – китайский электрический седан Dongfeng Aeolus E70, но у отечественного автомобиля мощность электромотора больше на 28 л.с., а крутящий момент – на 50 Нм, чем у китайского исходника.



почти на 200 кг тяжелее, динамика разгона у него чуть лучше – от 0 до 100 км/ч за 8,9 секунды, а максимальная скорость уже 155 км/ч. Та же, что и в i-Pro, опция, автономная печка, которая прогревает не только салон, но и тяговую батарею. Питается соляркой из бака, установленного под капотом. Багажник поскромнее, 535 литров, но большой плюс в том, что тут, в отличие от седана опять же, можно сложить спинки заднего ряда, увеличив полезный объем до 1225 литров.

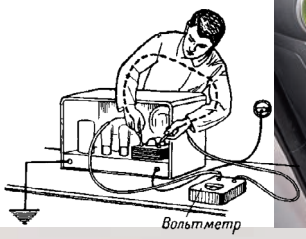
Батарея емкостью 85,9 кВт•ч делает переднеприводный SUV i-Sky самым дальнобойным из чисто электрических Evolute – запас хода заявлен в 511 км. 204-сильный электромотор, выдающий крутящий момент в 340 Нм, разгоняет машину от нуля до ста за 8,6 секунды, максимальная скорость 180 км/ч. i-Sky почти на 20 см длиннее, чем i-Joy, он уже C-класс. И подвеска здесь, в отличие от двух предыдущих Evolute, полностью независимая, так что едет i-Sky интереснее. Да и салон побогаче – полный зимний пакет, вентиляция-массаж, панорамная крыша с эффектом звездного неба.

На полноприводном i-Jet хотели ехать все! Еще бы: самый быстрый Evolute, 4 секунды до сотни, максимальная скорость 200 км/ч. Потому что у него единственного в модельном ряду компании не один мотор, а два, общей мощностью 585 сил, 940 Нм крутящего момента. Хотя батарея скромнее даже, чем у младшего i-Sky, – 80 кВт•ч, да и обещанный запас хода поменьше – 483 км. D-класс, больше 4,7 м в длину, от передней оси до задней – 2875 мм, больше, чем у всех в семействе Evolute.

Хотя по части вместительности с этой ракетой на колесах может посоревноваться переднеприводный кроссовер с говорящим названием i-Space, где «space» значит скорее не «космос», а «пространство». Машина всего на 5 см длиннее «Ай-джета», но при этом семиместная. А что самое главное, гибридная. На передней оси – 177-сильный электромотор крутящим моментом 300 Нм, питается от совсем небольшой, на 17,52 кВт•ч, батареи. Так что при полной зарядке на ней можно проехать всего 87 км. Но под капотом еще и 1,5-литровый 110-сильный бензиновый ДВС-генератор, который

КРОССОВЕР EVOLUTE i-SKY
в Китае выпускается компанией Dongfeng с конца 2022 года под именем Forthing Thunder. Бензиновая версия автомобиля, Forthing T5 EVO, была представлена двумя годам ранее.





Фиг. 6.

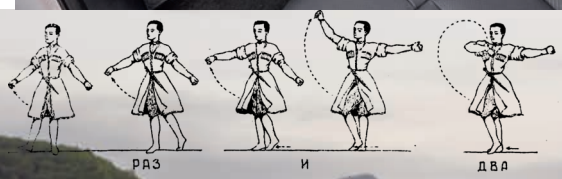


Рис. 174.

батарею на ходу подзаряжает. В результате по запасу хода на полном баке бензина плюс заряд в батарее i-Space – чемпион: 1150 км. С вполне убедительными динамикой и максимальной скоростью: 7,4 секунды до сотни, 165 км/ч. Все плюсы и минусы электромобилей давно известны, наш пресс-тур их в очередной раз показал. Плюсы: удовольствие от бесшумности езды и управляемости машины, отличной динамики. В программе было специально прописано – не гоняться с другими участниками пресс-тура, но удержаться было трудно, особенно за рулем i-Jet.

Главный же минус – короткий пробег на одной зарядке. Нам про это думать не приходилось, это была забота организаторов пресс-тура, а вот как быть владельцу электрокара, ну, скажем, здесь, в СКФО? Особенно зимой, когда емкость батареи и, соответственно, пробег электромобиля уменьшается минимум в полтора раза от заявленного, а то и в два. Несмотря на автономный отопитель и бак с соляркой под капотом. Пусть южные зимы мягкие, но искать зарядку все равно придется. Смотрим на карту. Кисловодск – две общедоступные зарядки, Минводы – одна, Железноводск – одна, Пятигорск – пять, Ессентуки – одна, Георгиевск – одна, Баксан – одна, Нальчик – одна, Черкесск – одна, ну и так далее. Это на весь Северо-Кавказский федеральный округ с населением больше 10 млн человек.

Хачапури с креветками

Год назад коллега был в селе Верхняя Балкария, не так далеко от мест, где проходил нынешний пресс-тур Evolute. И гид тогда рассказывал им, что какой-то иностранец – то ли американец, то ли француз – проезжал по этой долине в конце XIX века. И написал потом в иностранной газете, что видел здесь... небоскребы. Оказалось, путешественник ехал в сумерках и принял за окна многоэтажных домов огни в жилищах горцев, саклях, которые каскадом поднимались по склону горы. В действительности каждая из «квартир» этого «небоскреба» была устроена так: задней стеной служила поверхность скалы, три остальные были сложены из камней. Крыша сакли была покрыта дерном, который одновременно служил





САМЫЙ КРУПНЫЙ EVOLUTE, переднеприводный кроссовер i-Space, единственный гибридный автомобиль в линейке российского электромобильного бренда. Он семиместный, так же как и его китайский исходник, вышедший в 2022 году Dongfeng Fengon E5.





как бы палисадником для «квартиры», что была этажом выше. А в окошках – без стекол, конечно же, – горели лучины. Электричество тут появилось вместе с советской властью. Говоря языком советской газеты, местное население фактически из средневековья шагнуло в развитой социализм...

Похоже, нынешние попытки электромобилизировать Россию – это тоже что-то слишком радикальное. Не сакля-небоскреб, конечно, но все-таки выглядит немного искусственно. Словно названия блюд в меню модного ресторана в Пятигорске, где завершался наш тест-драйв: «хачапури с тигровыми креветками», «штрудель по-кавказски». Сочетание несочетаемого, попытка устроить электрическую революцию в одной отдельно взятой стране, которая к этой революции пока не готова.

А ведь название Evolute больше созвучно эволюции. И, кстати, символично, что, начав с бескомпромиссных «электричек», в этом году компания выпустила i-Space – почти не зависящий от розетки. И, кстати, самый доступный гибрид в России по цене. **a**



VOYAH FREE EVR SPORT EDITION

ДВС	бензиновый, L4
Рабочий объем, куб. см	1498
Мощность, л.с. при об/мин	108 при 4000
Мощность двух электромоторов, л.с.	490
Крутящий момент электромоторов, Нм	720
Запас хода на электротяге, км	110
Суммарный запас хода, км	1000
Разгон от 0 до 100 км/ч, с	4,8
Максимальная скорость, км/ч	200



Взять вино на себя

Дмитрий Гронский • Фото «Моторинвсет»

ПОЧЕМУ ГИБРИД – ЭТО СВОБОДА, А ЭЛЕКТРОМОБИЛЬ – СКОРЕЕ НАОБОРОТ

ВСЯ НАША ЖИЗНЬ СОСТОИТ ИЗ КОМПРОМИССОВ. И ХОРОШО, ЕСЛИ КОМПРОМИССЫ ЭТИ ПОЗИТИВНЫ И НАЗЫВАЮТСЯ ГАРМОНИЕЙ. МЕЖДУ ПРИВЫЧНЫМ И НОВЫМ. МЕЖДУ АНАЛОГОВЫМ И ЦИФРОВЫМ. ГИБРИДНЫЙ АВТОМОБИЛЬ – ЭТО ИМЕННО ГАРМОНИЯ МЕЖДУ БЕРЕЖНЫМ ОТНОШЕНИЕМ К ОКРУЖАЮЩЕМУ НАС МИРУ И СВОБОДОЙ ПЕРЕДВИЖЕНИЯ. А РОСКОШНЫЙ ГИБРИДНЫЙ АВТОМОБИЛЬ – ЭТО ИМЕННО ТО ТРАНСПОРТНОЕ СРЕДСТВО, ПУТЕШЕСТВУЯ НА КОТОРОМ ТАК ПРИЯТНО ИЗУЧАТЬ, НАПРИМЕР, ВИНОДЕЛИЕ – ТВОРЧЕСТВО И ТРУД, ТОЖЕ ТРЕБУЮЩИЕ ГАРМОНИИ.

Переводить названия брендов – дело неблагодарное. Помню, как у одного из пиарщиков Volkswagen для тех, кто возмущался дороговизной «народных автомобилей», был готов убийственный вопрос: «Ты же не спрашиваешь в баре Ивана Гуляку, а просишь плеснуть Johnnie Walker?» Но бренд Voyah – тот случай, когда имя имеет значение. В КНР, например, роскошный минивэн марки носит имя Dreamer. Но в русском языке слово «фантазер» имеет иронически-пренебрежительную коннотацию. Поэтому для российского рынка модель получила имя Dream. То же самое можно сказать про Free. «Вольному – Voyah», как говорится.

Запас хода

Полностью электрической модификацией этого кроссовера я имел счастье распоряжаться в течение целой недели прошлым летом. И зачем-то отправился на ней в Санкт-Петербург. Так вот в путешествии моем было все… кроме свободы. Роскошный салон. В китайских автомобилях – а большинство из них почему-то претендуют на премиальность – в интерьере всегда есть к чему придраться. Не в плане качества материалов или сочленения деталей, а на уровне организации самого пространства и его декорирования. Потуги изобразить роскошь иногда просто смешны. Интерьер Voyah Free в этом плане, можно сказать, безупречен. Внешность – а мне досталась машина благородного зеленого



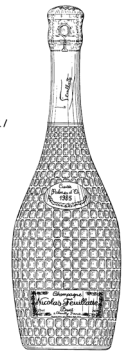


FIG. I

ПАЛИТРА
цветов кузова электрокроссовера насчитывает пять вариантов, все с эффектом «металлик»: небесно-голубой, искрящийся черный, нефритовый зеленый, арктический белый и бронзовый.

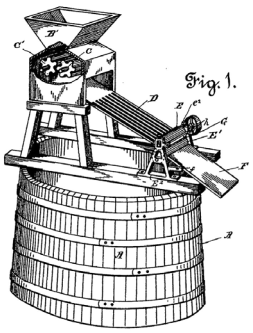




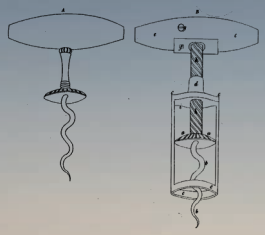
ДВАДЦАТИДЮЙМОВЫЕ
черные колесные диски спортивного дизайна, доступные исключительно для версии Sport Edition.

цвета – заставляла оглядываться на автомобиль практически всех жителей и гостей культурной столицы страны. Разгоняется автомобиль фантастически – менее пяти секунд разгон до сотни. И не менее здорово рулится: низкий из-за электрических батарей центр тяжести, пневмоподвеска... Но наслаждаться всем этим постоянно мешало чувство тревоги. А человек, который чего-то боится, не может быть свободным.

На трассе М-11 «Нева» все меня обгоняли. На электромобиле, заявленная максимальная скорость которого составляет 200 км/ч, я ехал 100–110 км/ч. Физику не обманешь – на высоких скоростях расход что бензина, что электричества растет в геометрической прогрессии. Но если жидким топливом можно разжиться даже на скоростной трассе Москва – Питер, еще не очень обжитой, то, если вы зависите от электричества, к зарядной станции лучше подъезжать не с пустой батареей. Ну да, есть приложения, где ты можешь посмотреть, «свободен провод» или нет, но на трассе у тебя нет выбора.







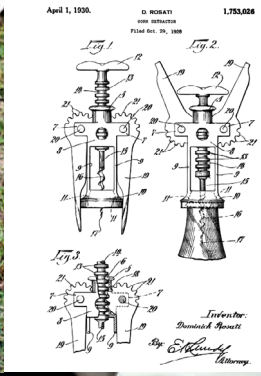
ПНЕВМАТИЧЕСКАЯ
подвеска автоматически меняет величину дорожного просвета в зависимости от скорости и условий движения. Диапазон регулировки подвески — 100 мм.

На первой ЭЗС к шлангу быстрой зарядки был подключен старенький e-Golf. «Ребята, простите, мне еще полтора часа», – сказал его владелец. Пришлось ждать, потому что до следующей станции заряда бы не хватило. Ожидание плюс наша зарядка обернулись задержкой в пути почти на три часа. На следующую ЭЗС приехали уже с приличным запасом хода. И это было правильным решением, потому что токораздаточная колонка была в полуразобранном состоянии – с ней возились двое в куртках с надписью «Россети» на спине. Оказалось, что в подстанцию накануне ударила молния и зарядиться сейчас нет возможности. До следующей точки зарядки нужно было проехать 54 км. Эти цифры практически совпадали с цифрами запаса хода на приборном щитке… Как пишут в книжках, «минуты показались вечностью».

Дорога до Санкт-Петербурга в итоге вместо привычных семи часов заняла двенадцать. Но и в Северной столице, как оказалось, зарядить электромобиль тот еще квест. И о какой «свободе» тут можно говорить, если ты постоянно на нервах, а планы путешествия строишь не сообразно своим желаниям, а исходя из наличия зарядной инфраструктуры.









ЦВЕТОВАЯ ГАММА
отделки салона Sport Edition включает три варианта: классический черный с акцентными темно-синими элементами, эффектный коричнево-красный с акцентными элементами цвета слоновой кости и роскошный бежевый с темно-синими акцентами.

На пути к гармонии

У одной из компаний, торгующих на российском рынке гибридными автомобилями, есть слоган, гласящий о том, что их продукция – «это электромобили, которые не надо заряжать». Это в полной мере относится и к другим последовательным гибридам, к которым принадлежат и Voyah Free EVR. Нет возможности найти «розетку» – найди обычную АЗС и залей бензин, который зарядит твою батарею. И не надо говорить, что это все равно что возить в багажнике Tesla бензогенератор – наша жизнь пока не готова к полному переходу на электричество. Причем не только у нас – от требуемых европейским законодательством планов перейти к 2030 году исключительно на выпуск машин на батарейках уже отказались и Mercedes-Benz, и BMW, и Jaguar Land Rover. Последовательный гибрид – это разумный компромисс. А если вы экологический фрик, занимаетесь раздельным сбором мусора и раз в неделю выходите во двор с огромными пакетами, в одном из которых стеклянные бутылки, а в другом пластик, то за рулем Voyah Free EVR вы в населенных пунктах просто можете дать автомобилю команду, чтобы работали только электромоторы.

Если заглянуть в словарь, «гибрид – это помесь, организм, полученный в результате скрещивания генетически различающихся родительских форм». Последние сто с лишним лет, после того как в конце XIX века виноградники в Европе серьезно пострадали от филлоксеры, в мире стала набирать обороты селекция гибридных сортов. Более стойких к болезням, холодам и прочим напастям. Каберне доре, шардонель, сейваль блан – это все гибриды. Не скажу, занимаются ли чем-то подобным на винодельнях Краснодарского края. Но то, что вы там можете увидеть, это самое настоящее скрещивание зарубежного опыта с нашими умениями и климатическими возможностями. В «Долине Лефкадия» вас встретят дорожки, обсаженные кипарисами, – пейзаж абсолютно тосканский. На въезде в агротуристический комплекс Chateu Pinot вас встретит нарисованная на стене географическая карта, глядя на которую будет понятно, что вы сейчас на той же широте, что и Бордо. В Chateu de Talu – название происходит от имен дочерей хозяина, Тани и Любы, что тоже иллюстрирует нашу мысль, – возведен настоящий маленький Версаль, внутри – антикварная

СУММАРНЫЙ
запас хода обновленного кроссовера увеличился до впечатляющих 1000 км автономного пробега по циклу WLTP.



мебель, а в винных шкафах – безумно дорогие бутылки от Chateu Mouton Rothschild. А в «Усадьбе Маркотх» все сильно напоминает Калифорнию. Даже иногда кажется, что огромные буквы на склоне горы – это Hollywood. Но на самом деле «Геленджик». Что в принципе тоже неплохо.

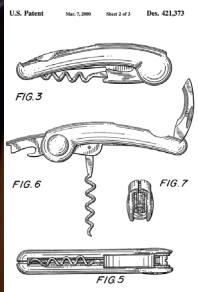
Везде вам будут рады. Помимо дегустаций, вы можете поучаствовать в сборе винограда – когда это позволит сезон, разумеется, – потоптать его ногами в деревянном чане, как это делал герой Адриано Челентано в фильме «Укрощение строптивого», или красиво поужинать в сумерках за столом, накрытым прямо среди лоз. «Уместно ли так сибаритствовать в наше непростое время?» – спросит тот, кому чужда гармония. Но мы ему ответим словами Булгакова, так описавшего поведение гостей писательского ресторана после известия о смерти Берлиоза: «Да, взметнулась волна горя, но подержалась, подержалась и стала спадать, и кой-кто уже вернулся к своему столику и – сперва украдкой, а потом и в открытую – выпил водочки и закусил. В самом деле, не пропадать же куриным котлетам де-воляй? Чем мы поможем Михаилу Александровичу? Тем, что голодные останемся? Да ведь мы-то живы!»

Хороший год

Мы не будем тут рассуждать о том, что этот термин значит для виноделов. Оговоримся только, что успех тут зависит от массы внешних обстоятельств, от человека, увы, не зависящих. В автомобилестроении с этим проще. Итак, чем может похвастать Voyah Free урожая 2024 года?

Поскольку, как мы уже говорили, марка отвечает за слова, версии EVR Sport Edition были добавлены весьма выразительные спортивные акценты. Это атлетичная решетка радиатора, выполненная в черном глянце, глубокие выштамповки в нижней части бампера, а также спойлер на задней кромке крыши, который не только придает кроссоверу более стремительный вид, но и, по словам представителей бренда, эффективно увеличивает прижимную силу на высоких скоростях. И без того





У ПАССАЖИРОВ ЗАДНЕГО РЯДА
теперь есть мультифункциональный дисплей, который может управлять мультимедийной системой, задавать параметры климат-контроля, меняя по своему усмотрению температуру, мощность и направление обдува, а также управлять солнцезащитной шторкой и панорамной крышей.



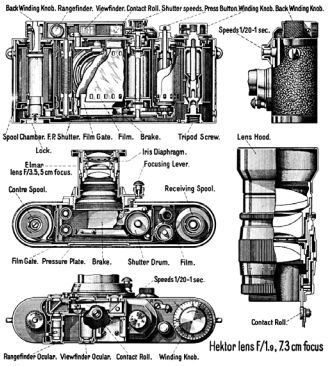
НАБЛЮДАТЬ ЗВЕЗДЫ
можно сквозь доступную как опция самую большую в мире среди серийных автомобилей панорамную крышу с регулируемым электрохроматическим затемнением.



мощную стать автомобиля усиливают двадцатидюймовые черные колесные диски спортивного дизайна, доступные исключительно для версии EVR Sport Edition.

Есть изменения и в салоне. Прежде всего они коснулись центральной консоли. В частности, селектор переключения режимов трансмиссии перекочевал на рулевую колонку, освободив место для площадок, куда водитель и передний пассажир могут положить свои смартфоны – водительский при этом будет подзаряжаться. Не забыты и пассажиры второго ряда, у которых появился мультифункциональный дисплей. Он позволяет воспроизводить музыкальные файлы, задавать параметры климат-контроля, а также управлять солнцезащитной шторкой или панорамной крышей.

Но главное в этом автомобиле – это тысяча километров автономного пробега. Расстояние достаточное для того, чтобы почувствовать себя свободным. Если не во всем, то хотя бы в возможности распоряжаться скоростью и комфортом, которые вам способен дать Voyah Free EVR. **a**





Дождь со снегом

Иван Баранцев • Фото из архива Марии Косаревой

АВТОМОБИЛИ В ОБЪЕКТИВЕ ФОТОГРАФА БОРИСА КОСАРЕВА

ТЕ, КТО ПОЗДНО РОДИЛСЯ И НЕ ЗАСТАЛ СССР ПРИ ЖИЗНИ, ЗНАЮТ О СОВЕТСКОЙ ДЕЙСТВИТЕЛЬНОСТИ ИЛИ ПО КИНОФИЛЬМАМ, ИЛИ ПО ФОТОГРАФИЯМ. НО МНОГИЕ ФОТОГРАФЫ НЕ ТАК ШИРОКО ИЗВЕСТНЫ, КАК АКТЕРЫ ИЛИ РЕЖИССЕРЫ, ХОТЯ И СРЕДИ НИХ ЕСТЬ ЗНАМЕНИТОСТИ – БАЛЬТЕРМАНЦ, ХАЛДЕЙ, ЕВЗЕРИХИН, ШАЙХЕТ, ГУРАРИЙ... ТЕ, КОГО ПРИНЯТО НАЗЫВАТЬ КЛАССИКАМИ СОВЕТСКОЙ ФОТОГРАФИИ.

Творческое наследие у большинства классиков в общем-то практически одинаковое: снимки «вождей» – кого удалось застать, парады и демонстрации на Красной площади, колхозная жизнь, стройки социализма, хроника военных лет, обязательно несколько кадров с космонавтами и очень много – с представителями творческой интеллигенции, ну и самые разные сценки из жизни, виды городов и прочее. Объясняется это очень просто – порой все снимали одно и то же, иногда даже стоя рядом друг с другом, но каждый фотограф немного по-своему.

Но были и фотографы, чьи имена по разным причинам не были на слуху, хотя сделанные ими кадры были знакомы миллионам – просто публиковались они зачастую без указания авторства. Именно по этой причине большая часть отснятого до недавнего времени оставалась неизвестной, поскольку все эти пленки лежали в домашних архивах и если показывались кому-то, то только друзьям и знакомым. Борис Максимович Косарев – один из таких недавно открытых советских репортеров и фотохудожников.

Он родился в 1911 году и умер в 1989-м – почти ровесник СССР, запечатлевший на пленку жизнь страны, которой больше нет на карте. Снимать и публиковаться начал в конце двадцатых годов в газете «Вечерняя Москва». Потом были журналы «Наши достижения», «Рабис», «Кино и жизнь», агентство «Союзфото», командировка на Прибалхашстрой, где возводился медеплавильный комбинат, работа фоторепортером в газетах «Северный путь» и «Комсомольская правда». В общем, начало как у многих фотографов тех лет.

ПОЛЕЗНЫЕ ИСКОПАЕМЫЕ



ФОТОГРАФИРОВАТЬ
Борис Косарев начал в возрасте 14 лет, когда отец подарил ему фотоаппарат. Сам научился проявлять пленку и печатать снимки. И только уже живя в Москве учился на курсах фоторепортеров при Обществе друзей советского кино.



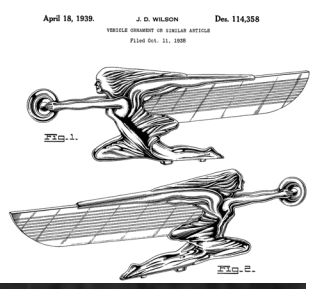


НЕКОТОРЫЕ СНИМКИ
Бориса Максимовича отмечены наградами, например, работы «Снег идет», «Перед грозой», «Первый полет в космос» и другие. А еще он писал стихи и рассказы.

Из исключений – разве что служба в армии: с 1934 по 1936 год Борис Максимович служил на западной границе СССР. Судьбу изменила должность официального фотографа советского правительства – Борис Максимович пробыл им с 1936 по 1960 год. Именно в этот период появилась самая интересная и значимая серия снимков, сделанная во время Ялтинской конференции 1945 года. На конференции работали несколько фотографов, но именно на кадрах Косарева можно видеть не только официальную часть, а еще и закулисье: как рассаживаются Черчилль, Рузвельт и Сталин, как делегации проходят к столу переговоров, как прогуливаются во время перерыва, как подъезжают автомобили с флажками, как кинохроникеры настраивают камеры.

После 1960 года – работа фоторепортером по вольному найму. Но уже тогда были сделаны особенные и неповторимые снимки заснеженной Москвы – одной из любимых тем Косарева, портреты деятелей искусства, среди которых Шолохов, Уланова, Плисецкая, Бондарчук, Ростропович, Влади, Кобзон, а еще множество фотографий страны и людей, на которых попадаются и автомобили. Самые интересные мы собрали в этой подборке.







ЯЛТИНСКАЯ КОНФЕРЕНЦИЯ
в феврале 1945 года. В мидовской форме и с папочкой в руке — заместитель министра иностранных дел СССР Андрей Януарьевич Вышинский. Тот самый, что печально известен по судебным процессам тридцатых годов. Автомобиль — американский Packard 1938 модельного года со спецсигналами и светомаскировкой на стеклах передних фар.



ПРЕМЬЕР-МИНИСТР ВЕЛИКОБРИТАНИИ
Уинстон Черчилль прибыл в Ливадийский дворец на автомобиле Packard 1939 модельного года. Черчилль в шинели с погонами полковника британской армии и с неизменной сигарой во рту. На заднем плане виден еще один Packard — фаэтон 1936 года.









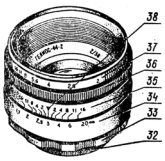
НАРКОМ ИНОСТРАННЫХ ДЕЛ СССР
Вячеслав Михайлович Молотов прибыл на бронированном автомобиле Packard — видны толстенные стекла в массивных стальных рамах. У водителя открыта форточка, а у Молотова опущено стекло, иначе в таком автомобиле можно было бы задохнуться. Дверь Вячеславу Михайловичу открывает целый генерал госбезопасности.

НА ДОРОЖКЕ РЯДОМ С ДВОРЦОМ.
Слева в кадре — американский Buick 1938 модельного года. Ногу на бампер поставил первый заместитель наркома внутренних дел СССР генерал-лейтенант Сергей Никифорович Круглов. Справа — начальник 2-го отдела НКГБ Петр Васильевич Федотов. За спиной у него виден фаэтон Packard 1936 года.



УИНСТОН ЧЕРЧИЛЛЬ НА АЭРОДРОМЕ
садится в автомобиль Packard. Машина вся забрызгана грязью — в тот день шел дождь, не успели помыть. На фарах видна светомаскировка, в том числе и на фаре-искателе у двери шофера. Под передними фарами — спецсигналы, принятые на автомобилях Гаража особого назначения. На дальнем плане слева — седан Ford 1937 модельного года.



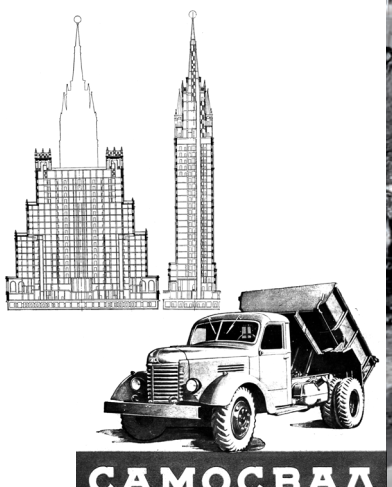


1958 ГОД, НОВОСТРОЙКИ НА ЮГО-ЗАПАДЕ МОСКВЫ.
«Победа» с подмосковными номерами серии «юх», которые выдавали в 1956 и 1957 годах, едет по Старокалужскому шоссе через село Семеновское. В левой части кадра виден дом 4, корп. 1 по Ломоносовскому проспекту, а фотограф стоит на нынешнем пересечении улиц Вавилова и Панферова.

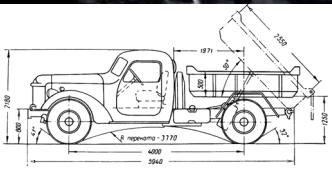


ЕЩЕ ОДИН КАДР 1958 ГОДА
из села Семеновское. Дом с арками в левой части кадра стоит на углу Ленинского и Ломоносовского проспектов. Грузовики в кадре: слева — трехосный полноприводный ЗИС-151 с подмосковными номерами серии «юх», справа — самосвал на базе ЗИС-150 с московскими номерами серии «эм». Вдалеке белеет автобус ЗИС-155.





САМОСВАЛ

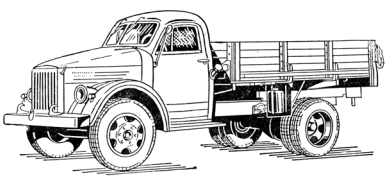


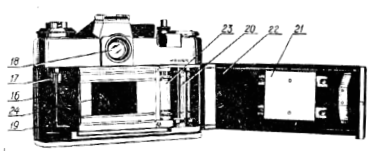




СНИМОК ИЗ ОКНА
во дворе магазина, одновременно заснеженного и заваленного деревянными ящиками — самой распространенной тарой в те годы. Автомобили — фургон на базе грузовика ГАЗ-51 и чехословацкая Skoda 1202, поставлявшаяся из «братской страны» для Мосавтолегтранса. Модель 1202 начали выпускать в 1961 году, следовательно, на фото — шестидесятые годы.

МОСКВА ИЗ ОКНА АВТОМОБИЛЯ.
По прозрачной полусфере спидометра легко узнается ГАЗ-21 «Волга», не исключено, что такси. Впереди видны два грузовика ГАЗ-51, на одном из них — номера стандарта 1959 года с четырьмя цифрами и тремя буквами. Серия «мом» выдавалась с 1961 по 1963 год. Место съемки — Новинский бульвар в сторону Кудринской площади. Впрочем, тогда это были улица Чайковского и площадь Восстания.



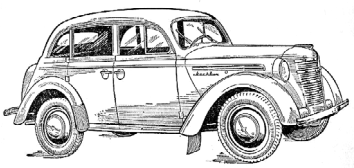




НЕБОЛЬШОЕ НАВОДНЕНИЕ В МОСКВЕ после сильного дождя 27 июня 1958 года. Борис Косарев сделал целую серию снимков с этой точки, очевидно, из автомобиля, поскольку никаких возвышенностей здесь не было. Место легкоузнаваемое — это Манежная площадь. В кадр попали полноприводный грузовик ГАЗ-63, легковой «Москвич» и троллейбус МТБ-82.

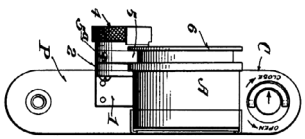
ЕЩЕ ОДИН КАДР С НАВОДНЕНИЕМ. «Москвич» на этот раз более современной модели 402, на заднем плане видны «Победы», грузовик ГАЗ-63, фургон Skoda 1201, два троллейбуса МТБ-82 и один СВАРЗ-МТБЭС на дальнем плане. Дом с колоннами — бывшее посольство США, в 1958 году там уже квартировал «Интурист». Правее — гостиница «Националь».

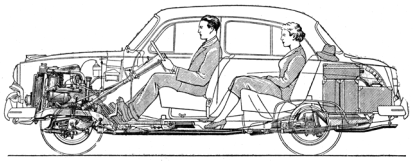




ЗАСНЕЖЕННАЯ МОСКВА
и заснеженный «Москвич». Дом с башенкой на заднем плане опознать не так сложно — один из двух полукруглых на площади Гагарина, именовавшейся тогда площадью Калужской заставы. На «Москвиче» не видно переднего номера, что позволяет предположить пятидесятые годы, поскольку тогда «жестянка» спереди была необязательной.







СЕРИЯ ЗИМНИХ СНИМКОВ,
сделанная из окна дома 20 по улице Кузнецкий Мост, где в то время размещался Выставочный зал Союза художников СССР. Автомобили в кадре: Trabant из ГДР, Volkswagen Karmann-Ghia из ФРГ и два «Москвича». Виден дом 8/15 на углу Кузнецкого Моста и Рождественки, которая тогда называлась улицей Жданова.

ЗДЕСЬ В КАДРЕ ДОМ 13/9,
один «Москвич» и пять «Волг» — четыре ГАЗ-21 и одна ГАЗ-24. Сам Борис Максимович почти не помечал даты снимков, поэтому только остается предполагать, что эти кадры сделаны в период с 1969 по 1971 год, когда «двадцать четверки» только-только начали выпускать и они не так часто попадались в городе.









РОЖДЕСТВЕНКА В СТОРОНУ БУЛЬВАРА.
В объектив фотографа попали: грузовик ГАЗ-51, «Чайка» ГАЗ-13, «Победа» ГАЗ-М20, «Москвич-408», пять «Волг» ГАЗ-21 и две ГАЗ-24. В здании справа в те годы располагался Международный банк экономического сотрудничества, возможно, что припаркованная рядом с ним «Чайка» приехала именно туда.

СНОВА ДОМ 8/15
на углу Кузнецкого Моста и Рождественки, где на первом этаже тогда находилась сберкасса. Автомобиль слева — советская «Волга» ГАЗ-21 третьей серии, справа — купе Ford Falcon второй половины шестидесятых годов. Парковка у кого как: «Волга» стоит параллельно тротуару, а Ford заехал на него правыми колесами.



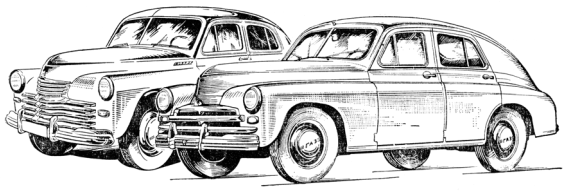
ЛЕНИНГРАД, ИСААКИЕВСКАЯ ПЛОЩАДЬ, ГОСТИНИЦА «АСТОРИЯ»
и ГАЗ-М20 «Победа». На автомобиле номера серии «лж», которые с 1949 по 1962 год выдавали служебному транспорту. Слева виден автобус ЗИС-155, позволяющий датировать снимок, — такие эксплуатировались в крупных городах с начала пятидесятых и до середины шестидесятых годов.





ЛИМУЗИН ЗИС-110, ПРИПАРКОВАННЫЙ У ДОМА 21/5
на углу Кузнецкого Моста и Большой Лубянки, в те годы улицы Дзержинского. В этом доме без вывесок и табличек располагалось ателье для сотрудников Министерства иностранных дел СССР. Не исключено, что пассажир «сто десятого» как раз приехал на примерку, а шофер дожидается его, сидя за рулем.

ВИДЫ УЛИЦ ИЗ ОКНА ВТОРОГО ИЛИ ТРЕТЬЕГО ЭТАЖА –
излюбленный прием Косарева. На этой фотографии — перекресток Фуркасовского переулка и улицы Малая Лубянка после дождя. Снимок сделан из окна здания Главного управления погранвойск КГБ СССР. Автомобили — типичные для тех лет «Москвичи», «Победы» и «Волги».



ПОЛЕЗНЫЕ ИСКОПАЕМЫЕ



СРЕДИ РАБОТ БОРИСА КОСАРЕВА
есть несколько городских сценок с такси, как будто бы тайком подсмотренных, а не снятых в открытую. Это чувствуется даже по тому, что съемка велась длиннофокусным объективом, который «сжимает» пространство. Здесь к свободной машине по мокрому после дождя тротуару бежит оперная певица Галина Вишневская с дочерьми.



ТАКСИСТЫ ЗАГОРАЮТ
на крышах своих «Волг». Крыши, кстати, покрашены в красный цвет — это так называемые «Красные шапочки», или машины после капитального ремонта. По первым двум цифрам номера машины можно определить принадлежность к таксопарку и автоколонне — в данном случае это 7-й таксомоторный парк и вторая автоколонна.



«ВОЛГА» ИЗ 1-ГО ТАКСОМОТОРНОГО ПАРКА,
третья автоколонна. «Первый» находился в Кулаковом переулке, расположенном недалеко от проспекта Мира. Кадров с этой женщиной целых два, очевидно, пришлось долго уговаривать таксиста, но все же уговорила. Именно в это время Борис Косарев успел несколько раз нажать на кнопку затвора.



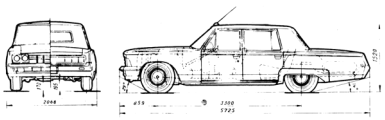


ПАРАД НА КРАСНОЙ ПЛОЩАДИ
7 ноября 1980 года. Принимает парад министр обороны СССР маршал Дмитрий Федорович Устинов. Этот пост он занимал с 1976 по 1984 год — позади у него четыре парада и впереди три. В 1984 году из-за болезни парад 7 ноября вместо Устинова будет принимать его заместитель маршал Сергей Леонидович Соколов.





АВТОМОБИЛИ НА ПАРАДЕ 1980 ГОДА –
кабриолеты ЗИЛ-117В серого, как маршальские шинели, цвета. В кадре последнее появление кабриолетов этой модели — ЗИЛ-117В участвовали в военных парадах на Красной площади с 1972 по 1980 год. В 1981 году на параде появятся более современные ЗИЛ-41044, которые будут использоваться вплоть до 2009 года.



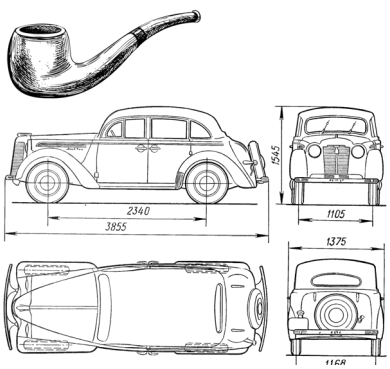
ПАРАДНЫЕ КАБРИОЛЕТЫ
отличались отсутствием правого переднего сиденья, на месте которого была стойка с микрофонами, и предусмотренным для командующего или принимающего парад поручнем, чтобы держаться за него во время движения. На задних крыльях были антенны для трансляции команд из автомобиля на всю площадь.



СНИМОК, НАПОМИНАЮЩИЙ КАДР
из кинофильма: двое мужчин в черных пальто и черных шляпах спускаются по огромной серой лестнице к черному автомобилю. Марка автомобиля — BMW-321. Такие машины поставлялись к нам из Германии после войны по репарациям. Когда и где сделана фотография, неизвестно, сам Борис Косарев никакой информации не оставил.



ПОЭТ КОНСТАНТИН СИМОНОВ
с супругой Ларисой Жадовой. На заднем плане сразу две «Чайки» ГАЗ-13, черная «Волга» ГАЗ-21 и две иномарки — Mercedes-Benz и Volkswagen. Очевидно, кадр сделан во время какого-то приема. Лариса Жадова — четвертая жена Симонова, на которой он женился в 1957 году после расставания с актрисой Валентиной Серовой.





АВТОРСКОЕ НАЗВАНИЕ СНИМКА –
«Папина машина». Машина у папы, к слову, далеко не новая: фото сделано после 1960 года, когда всех владельцев старых авто обязали обзавестись поворотниками, а такие «Москвичи» перестали выпускать в 1956 году. Это не говоря уже о том, что «Москвич» — копия Opel Kadett K38, представленного в 1937 году.







ЛЮБИМЫЙ ПРИЕМ
многих советских фотографов двадцатых и тридцатых годов, ставший чем-то вроде клише, — сфотографировать рядом автомобиль и гужевую повозку, показав тем самым, что «железный конь идет на смену крестьянской лошадке». Но в послевоенное время, когда сделан этот снимок ослика и ГАЗ-М1, такой сюжет выглядел уже не слишком оригинально.

ИНОМАРКИ В ТЕ ГОДЫ БЫЛИ РЕДКОСТЬЮ,
поэтому запечатлеть себя рядом с ними считалось достойным делом. Даже рядом с таким ширпотребом, как Ford Galaxie 500 начала шестидесятых годов. Номера серии «мог» выдавались служебным машинам, но остается загадкой, в гараже какого советского ведомства служил этот американский седан.



СЮЖЕТ ВРОДЕ БЫ РАБОЧИЙ И СДЕЛАН,
скорее всего, для какой-то газеты — мужчина наносит белой краской границы в паркинге. На заднем плане — универсал ГАЗ-24-02, выпускавшийся с 1972 по 1987 год. Такие автомобили только в исключительных случаях продавались в частные руки, поэтому на фото с большой долей вероятности служебная машина.

Редакция благодарит **Марию Косареву** за предоставленные из семейного архива материалы. Другие работы репортера и фотохудожника Бориса Косарева — на сайте **www.boriskosarev.com**.

КАРТИНА
размером 76 на 55 см художника Брайна де Грино изображает гонку 500 км Бруклендса 1931 года. Под номером 46 – Bentley Speed Six, пришедший первым. Внизу слева – автограф Уолтера Хассана, главного механика команды Bentley на той гонке. Эстимейт: £250–400.



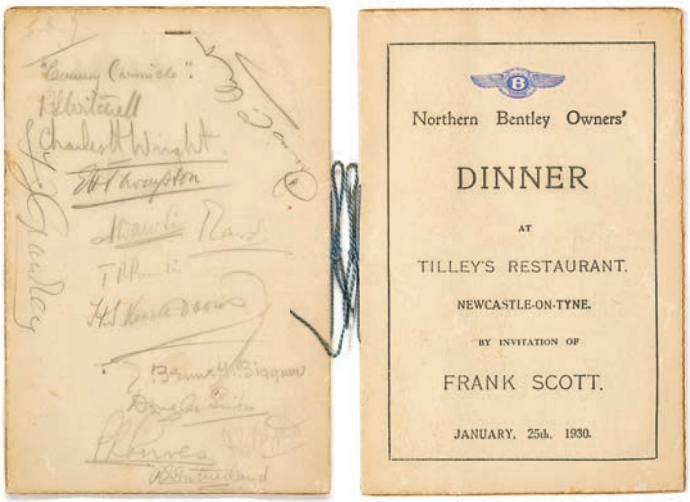
Вещь старинная, цены немалой

Денис Токмаков • Фото RM Sotheby's

АУКЦИОН ПРЕДМЕТОВ, ИМЕЮЩИХ ОТНОШЕНИЕ К ОСНОВАТЕЛЮ МАРКИ BENTLEY

КАК СВИТА ДЕЛАЕТ КОРОЛЯ, ТАК И РАЗЛИЧНЫЕ ИСТОРИЧЕСКИЕ АРТЕФАКТЫ «ДЕЛАЮТ» СТАРИННЫЙ АВТОМОБИЛЬ. ПРИЯТНО, КОГДА К РАРИТЕТУ НА КОЛЕСАХ ПРИЛАГАЕТСЯ ЕЩЕ МНОГО МЕЛКИХ РЕДКОСТЕЙ, ОСОБЕННО ЕСЛИ ОНИ СВЯЗАНЫ С ОСНОВАТЕЛЕМ МАРКИ. БЛИЖАЙШИЙ СЛУЧАЙ ПОПОЛНИТЬ СВОЮ КОЛЛЕКЦИЮ ТАКИМИ ВЕЩИЦАМИ – ТОРГИ АУКЦИОННОГО ДОМА RM SOTHEBY'S, КОТОРЫЕ ПРОЙДУТ В ЛОНДОНЕ 1 И 2 НОЯБРЯ 2024 ГОДА.

Всего на торгах в Лондоне будет 184 лота, но большая часть из них – это не старинные автомобили, а то, что называется словом «automobilia», которым и обозначают всякие артефакты. Несколько выставленных на торги лотов имеют непосредственное отношение к самому Уолтеру Оуэну Бентли – отцу-основателю марки Bentley. Впрочем, и сами автомобили британской марки тоже будут представлены на аукционе такими ценными экземплярами, как аэродинамическое купе Airline Coupe на шасси модели 3½ Litre, изготовленное кузовным ателье Freestone & Webb в 1935 году, и кабриолет Bentley Mark VI 1947 года выпуска работы французского ателье Franay.
Среди лотов – личные вещи Уолтера Бентли, отмеченные его инициалами W.O.B., например, секундомер, использовавшийся им на соревнованиях и подаренный затем гонщику Фрэнку Берджессу, личные номерные знаки или водительские права. А еще – различная живопись, фотоальбомы и буклеты, связанные с историей марки Bentley. Некоторые вещи настолько редкие, что вторые такие найти будет трудно, например, брошюра 1915 года торговой фирмы Bentley & Bentley, когда автомобильной марки Bentley еще не существовало. Факт обладания подобными предметами согреет душу любого коллекционера или фаната марки. В конце концов, автомобили Bentley есть у многих, а водительские права или часы самого Бентли – только у одного человека.

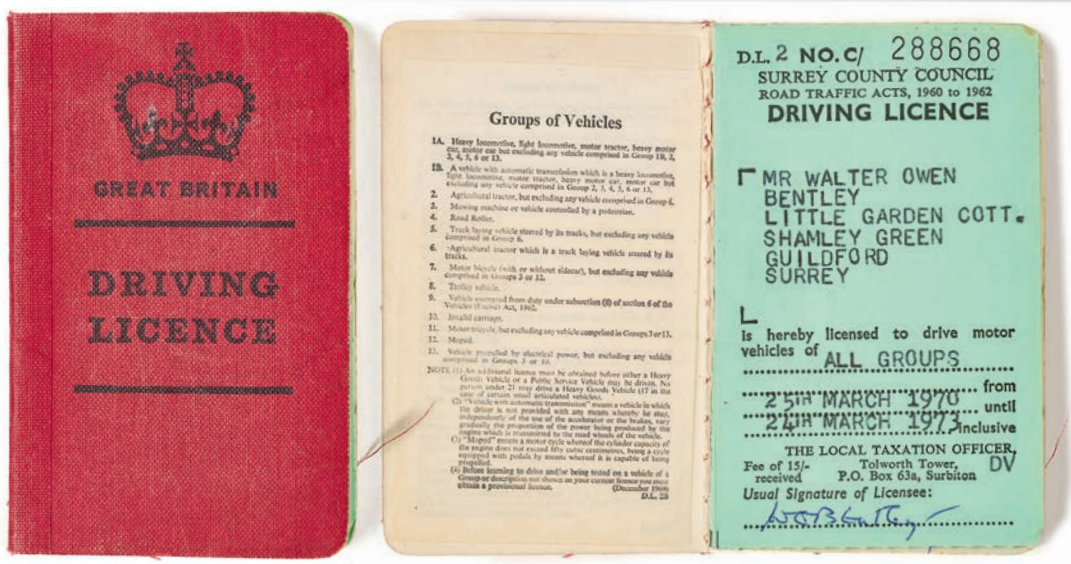


МЕНЮ
«корпоративного» обеда, состоявшегося 25 января 1930 года, с автографами присутствовавших на нем менеджера Bentley Motors Уитчелла, инженера Чарльза Райта, с которым Уолтер Оуэн Бентли работал над авиационными моторами, и других его коллег и знакомых. Эстимейт: £500–750.

НОМЕРНЫЕ ЗНАКИ
Уолтера Оуэна Бентли, выданные ему еще в марте 1927 года сроком на сто лет. Конечно же, продается не сама «жестянка» вековой давности, а сочетание букв и цифр. Поэтому и эстимейт составляет £200 000–250 000.
Это самый дорогой лот из всех, что связаны с Бентли.







ВОДИТЕЛЬСКИЕ ПРАВА
Уолтера Оуэна Бентли, выданные в 1964 году и служившие ему до самой смерти в 1971-м. Последний раз продлевались 25 марта 1970 года на три года, но судьба распорядилась иначе… Эстимейт бесценной реликвии составляет от £8000 до £10 000.



ОЧЕНЬ РЕДКИЙ ЗНАК,
изготовленный как подарок для каждого из участников торжественного ужина после очередной победы в Ле-Мане. Ширина знака — 6 см, изготовитель — Birmingham Medal Co., покрытие никелем, вставка из белой эмали. Эстимейт: £1000–1500.

НАСТОЛЬНЫЙ
перекидной календарь Bentley Motors на 1929 год. Кому принадлежал — не сообщается. Изготовлен в 1928 году фирмой W.J. Myatt & Co. из Бирмингема, на корпусе есть клеймо серебряного изделия. Эстимейт лота обозначен аукционным домом от £500 до £750.







СЕРЕБРЯНАЯ ПЕПЕЛЬНИЦА
с гравировкой Souvenir London — Edinbourgh Run May 1909 H.M. Bentley. Хорас Миллнер — брат Уолтера Оуэна Бентли и соучредитель Bentley & Bentley. Кстати, оба начинали как мотогонщики, и эта пепельница — сувенир из времен ранней спортивной карьеры. Эстимейт £4500–6000.



СЕКУНДОМЕР
с инициалами W.O.B. на задней крышке. Аукционисты предполагают, что это личный секундомер Уолтера Бентли, который тот в 1929 году подарил гонщику Фрэнку Берджессу, вынужденному покинуть команду Bentley из-за состояния здоровья. Эстимейт: £20 000–25 000.



ПОЛОТНО
размером 103 на 78 см с изображением Bentley 4½ Litre под управлением Тима Биркина на Гран-при Франции 1930 года. Рисунок — не оригинал, а авторский отпечаток художника Ноколдса, хотя и с его автографом. Поэтому и эстимейт всего £350–450.

ФОТОАЛЬБОМЫ
с самыми знаковыми снимками из истории марки Bentley принадлежали самому Уолтеру Оуэну Бентли и отображают его ранний и поздний периоды жизни. Все снимки подписаны и проложены полупрозрачной бумагой. Эстимейт каждого — от £8000 до £10 000.







BENTLEYS AT LE MANS, 1929.
d'Erlanger fills the sump as Jack Dunfee in No. 9 roars past the pits.





ПОЛОТНО РАЗМЕРОМ 99 НА 76 СМ
изображает гонку 24 часа Ле-Мана 1929 года. Слева — экипаж № 10 де Эрлангера и Бенджафилда, справа — № 9 Данфи и Кидстона. Оба автомобиля — Bentley 4½ Litre. «Девятый» займет второе место, а «десятый» — третье. Эстимейт: £300–500.

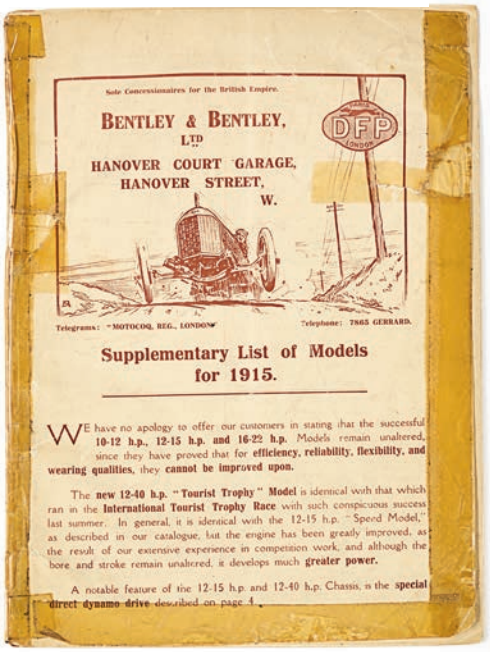
ИНТЕРВЬЮ
с самим Уолтером Оузном Бентли продолжительностью 45 минут, записанное в процессе работы над биографической книгой о нем, изданной в 1958 году. Живой голос самого Бентли может обойтись покупателю от £10 000 до £15 000 по прогнозам аукционистов.

ДРУЖЕСКИЙ ШАРЖ
на Уолтера Оузна Бентли, изображенного с любимой трубкой на фоне Bentley 3 Litre. Размер 30 на 36 см, автор — Ральф Саллон. Подпись в левом нижнем углу — автограф самого Бентли. Паспарту с годами жизни добавлено позже. Эстимейт: £400–600.



ТРИ ГОДА УСПЕХА –
это три победы подряд на гонке 24 часа Ле-Мана в 1927, 1928 и 1929 годах. Жестяная рекламная шильда размером 77 на 67 см датируется 1929 годом и прекрасно сохранилась, несмотря на свой почти вековой возраст. Эстимейт: £750–1000.

БРОШЮРА
фирмы Bentley & Bentley, основанной братьями Бентли в 1912 году для торговли автомобилями французской марки Doriot, Flandrin & Parant. Брошюра настолько редкая, что предполагаемая стоимость может составить от £2000 до £3000.


Sole Concessionaires for the British Empire.

BENTLEY & BENTLEY, LTD
HANOVER COURT GARAGE, HANOVER STREET, W.

Telegrams: "MOTOCOQ, REG., LONDON" Telephone: 7865 GERRARD.

Supplementary List of Models for 1915.

WE have no apology to offer our customers in stating that the successful **10-12 h.p., 12-15 h.p. and 16-22 h.p.** Models remain unaltered, since they have proved that for **efficiency, reliability, flexibility, and wearing qualities,** they **cannot be improved upon.**

The **new 12-40 h.p. "Tourist Trophy" Model** is identical with that which ran in the **International Tourist Trophy Race** with such conspicuous success last summer. In general, it is identical with the 12-15 h.p. "Speed Model," as described in our catalogue, but the engine has been greatly improved, as the result of our extensive experience in competition work, and although the bore and stroke remain unaltered, it develops much **greater power.**

A notable feature of the 12-15 h.p. and 12-40 h.p. Chassis, is the **special direct dynamo drive** described on page 4.


BENTLEY & BENTLEY, LTD.,
Sole Concessionaires.

Special Limousine, with light roof covered with leather, sliding front seats, Vee front with central interior adjustments to screen, tool-box at back of chassis, pointed dome wings, C.A.V. lighting.

We are always pleased to submit designs and estimates for special bodies and can ensure their being specially suitable for D.F.P. Chassis. We have considerable experience of turning out the very best class of light, strong bodies, fitted with sloping dashboards, with the instruments let in flush, and with the interiors fitted with polished panels in different woods.

AMBULANCES. Our 16-22 h.p. Chassis are admirably suited for Ambulance work, having 10' 6" wheel-base and excellent springing.

Four-stretcher Ambulance body on 16-22 h.p. D.F.P. Chassis.

HANOVER COURT GARAGE, HANOVER STREET, W.

— 8 —


BENTLEY & BENTLEY, LTD.,
Sole Concessionaires.

International Tourist Trophy Race, Isle of Man, JUNE, 1914.

It is interesting to notice that the **D.F.P. Car** which took part in the International Tourist Trophy Race in the Isle of Man, June, 1914, was **absolutely standard** as regards the **engine** and chassis, except that in order to comply with the regulations of the race, Standard 16-22 h.p. axles had to be fitted so as to obtain a wider wheel track, thus adding nearly 2 cwt. to the weight of the chassis.

The **D.F.P. Car** engine had only a **cubic capacity of 2001** c.c. (4 cyl. 70 mm. by 130 mm.) while the limit permitted by the regulations was 3310 c.c. The **next smallest** car in the race had a **cubic capacity of 3162.7** c.c.

Mr. W. O. BENTLEY, in the Tourist Trophy D.F.P. Car.

Notwithstanding this, the D.F.P. finished 6th out of 23 cars entered, and made a **Non-stop** run **over the whole course** of **600 miles**, only waiting before starting off on the second day to change a tyre and replenish with petrol and oil.

The course was a distance of 371 miles, and 16 laps had to be covered, making a total distance of 600 miles. Each lap included a climb up Snaefell from Ramsey of over 1,300 feet, in 9 miles.

The **average** speed of the D.F.P. over the whole course of 600 miles was 48.38 miles per hour, and the average speed over the fastest lap was 49.7 miles per hour—a truly marvellous performance for such a small engine over so arduous a course abounding in sharp turns and stiff gradients.

We reprint on page 11 a few of the very many Press reports, which speak for themselves and need only emphasize the remarks upon the car's exceptionally steady running and clockwork reliability, and the way it held the road in cornering at high speeds.

HANOVER COURT GARAGE, HANOVER STREET, W.

— 9 —



РОЖДЕСТВЕНСКИЕ ОТКРЫТКИ НА 1927 И 1928 ГОДЫ
с автографом Вульфа Барнато – одного из гонщиков «Бентли Бойс», побеждавшего в Ле-Мане три раза подряд – в 1928, 1929 и 1930 годах. На фото как раз гонка 1928 года и Bentley 4½ Litre. Эстимейт лота составляет £400–500.

РУЧНАЯ СБОРКА

В честь запуска уже четвертого поколения своих спортивных автомобилей Continental GT и Continental GTC компания Bentley обновила коллекцию багажа, созданную специально для этих моделей. Она состоит из трех предметов: дорожной сумки-викендера для путешествий на пару-тройку дней; рюкзака, который подойдет для рабочих будней; а также сумки для туалетных принадлежностей.

С кабриолетом и купе от Bentley эти предметы багажа роднит не только логотип, но и высочайшее мастерство изготовления, что, впрочем, характерно для всех изделий под этой британской эмблемой. Каждую сумку вручную делают в Италии из материалов самого высокого качества, тщательно обрабатывая детали. Строчка и окантовка контрастных цветов, передние карманы с пряжками, тисненые багажные бирки с эмблемами и внутренние отделения с кожаной отделкой – все это выполнено максимально изысканно. Этот багаж не только выглядит как Bentley, но и останется в отличном состоянии при любом пробеге. Особенно выразительно любая модель новой коллекции смотрится на сиденьях роскошных салонов Continental GT и Continental GTC.



КОЛЛЕКЦИЯ ПРЕДСТАВЛЕНА В ЦВЕТЕ GRAVITY GREY, именно такой оттенок используется для обивки салона в новых Continental GT и Continental GTC. Контрастные яркие акценты сумок также характерны для интерьеров Bentley.









ДЕСЯТАЯ ДОЛЯ СЕКУНДЫ

Новый McLaren W1 считается преемником сразу двух величайших суперкаров: McLaren F1 1992 года и McLaren P1 2013 года. В честь выхода новой легенды был создан хронограф RM 65-01 McLaren, в названии которого зашифровано также название его создателя – элитного часового бренда Richard Mille, чьи часы сравнимы по стоимости, эксклюзивности и технологичности разве что с роскошными суперкарами.

В техническом задании для нового хронометра отмечалось, что часы должны отражать высокие стандарты качества McLaren, то есть сочетать безупречные эксплуатационные характеристики, форму, материалы и функциональность. Поэтому для RM 65-01 McLaren W1 был выбран самый производительный «двигатель» – автоматический механизм RMAC4, который работает с очень высокой частотой, что позволяет калибру сплит-хронографа регистрировать время с точностью до одной десятой секунды.

Соответствуя принципу McLaren «эффективность повсюду», в RM 65-01 все продумано не только для «вау-эффекта», но и для комфортного ежедневного использования. Прежде всего – супернадежный механизм, состоящий из 480 деталей, а также заводной ротор с изменяемой геометрией, который легко адаптируется к образу жизни владельца. Корпус хронометра изготовлен из инновационного титана Grade 5 и обработан неубиваемым PVD-покрытием.





КОЛЛЕКЦИЯ НАЛОЖЕНИЙ

«Выбери свой стиль! Будь уникальным!» – призывает бренд Ducati своей новой коллекцией одежды Overlay. Она создана общими усилиями с итальянской дизайн-студией Drudi Design, работающей с чемпионами мирового автоспорта. Производит Overlay также итальянская компания Spidi Sport, лидер мотоэкипировки, что гарантирует не только стиль, но и высокую степень защиты одежды.

Коллекция состоит всего из нескольких предметов, но их сочетание предполагает, что мотоциклист сможет адаптироваться с их помощью к любому сезону и малыми средствами выразить свою феерическую уникальность. Три модели разного типа курток, мягкий свитшот из многослойной ткани и легкая ветровка – каждую деталь коллекции можно носить самостоятельно или комбинировать с другими.









ГОД ДРАКОНА

Новый шедевр Vespa 946 Dragon, выпущенный ограниченным тиражом в 1888 экземпляров, приковывает взгляды – его корпус украшает танцующий дракон изумрудно-зеленого цвета. Под стать этому произведению мотоискусства выпустили аксессуары: Vespa представляет куртки в такой же яркой и авангардной эстетике, посвященной лунному календарю и воспевающей драконье величие.

Dragon Varsity создана в стиле спортивных курток университетских команд. Силуэт столь же вневременной, как и сам мотороллер Vespa. Куртка выполнена из светло-бежевой ребристой шерсти и мягкой кожи наппа, а на спине танцует вышитый изумрудный дракон. Dragon Varsity полна символизма: на ней можно увидеть числовые последовательности, которые представляют годы Дракона, культовое «надкушенное яблоко» из архивов Vespa, символ дао «инь и ян» и вышитую монограмму бренда V. По всем этим знакам можно прочитать историю легендарной марки. Вероятно, создавали куртку с прицелом на то, что она станет предметом коллекционирования.



ФЛАКОНЫ ТОЖЕ НА СТИЛЕ:
они отделаны полированным алюминием, напоминающим хромированные элементы Mercedes-Maybach, а стекло украшает фирменный узор. В комплект входит элегантная деревянная подставка под флакон и нарядная упаковка цвета слоновой кости.



ЗАПАХЛО РОСКОШЬЮ

Компания Maybach выпустила коллекцию ароматов, посвященных своим шикарным автомобилям, и названа она весьма нескромно: Haute Parfumerie. В нее вошли шесть унисекс-ароматов: цветочно-цитрусовый Radiant Green; древесно-кожаный Snow White Leather с мускусом и пачули; древесно-водяной Fascinating Oud с нотами мимозы и сливы; Vibrant Tuberose, пахнущий туберозой, орехами и травой; лавандово-мятный Unexpected Orris и Charmstore Green, где роза сочетается с деревом.
Разработана коллекция известным мэтром-парфюмером Анной Флипо в ее ателье INCC Parfums на юге Франции.



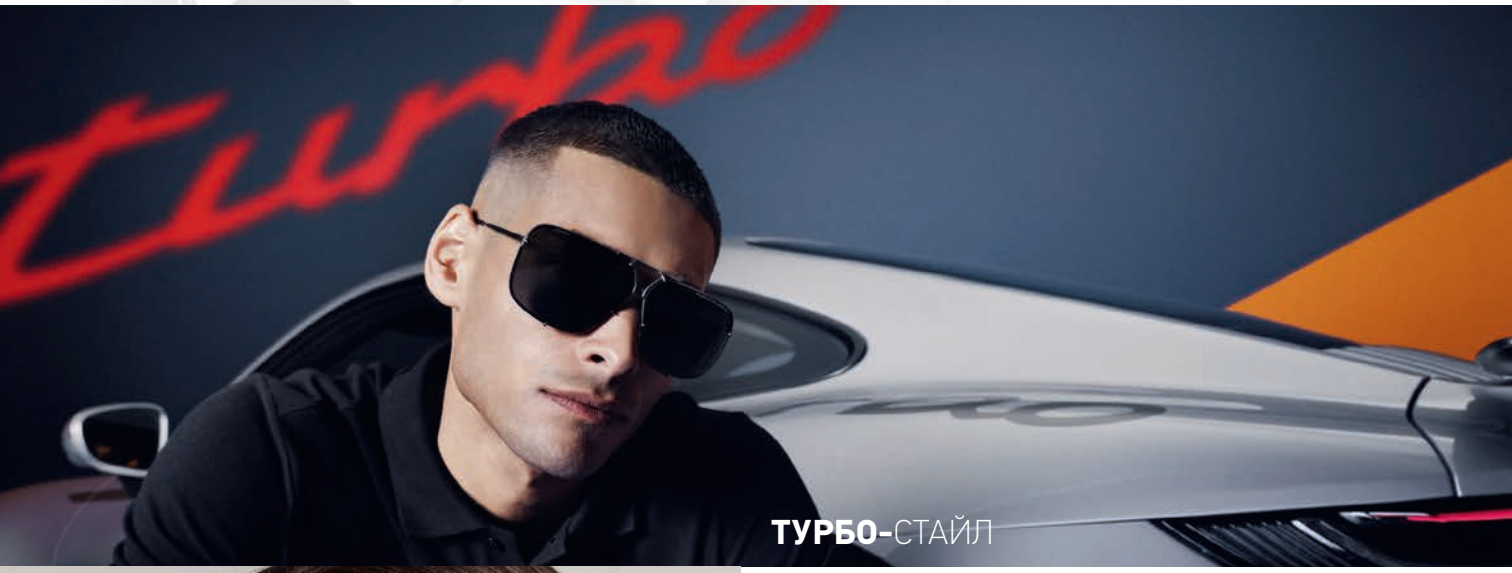
С ЧИСТОГО ЛИСТА

Porsche призывает всех наслаждаться жизнью и формировать ее в соответствии со своими ожиданиями. Новую философию независимости студия Porsche Design зашифровала в аромате Pure Life. Марин Иперт, работавший над этим парфюмом, так описал свое творение: «Я хотел, чтобы этот аромат передал ощущение замены костюма на льняную рубашку». Но есть у авторов и другая аналогия: этот запах должен вызывать ощущения, которые мы испытываем, когда открываем окно или откидываем крышу кабриолета.



СВЕЖИЙ И ЧУВСТВЕННЫЙ PURE LIFE
открывается аккордом бергамота, розового перца и имбиря в сочетании с нотами свежего морского бриза, ягод можжевельника и свободы.





ТУРБО-СТАЙЛ



Пятьдесят лет назад компания Porsche совершила революцию на дорогах, когда на них появился самый быстрый спортивный автомобиль того времени – 911 Turbo, ведь такие машины прежде можно было увидеть только на гоночных трассах. Юбилей культового спортивного автомобиля компания Porsche Design отметила уже не одной коллекцией разных предметов, и вот теперь перед нами – коллекция очков. Она создана в сотрудничестве с De Rigo, лидером в индустрии очков, включает в себя две модели.

Turbo № 1 – авиаторы из легкого титана, они отдают дань уважения первому Porsche 911 Turbo. Серая оправа, красные крючки и кончики заушников напоминают оригинальный цвет кузова и красный клетчатый узор салона легендарного автомобиля.

Модель Turbonite получила новый металлический серый оттенок, специально разработанный для монохромного герба Porsche на автомобилях с турбонаддувом.



В КОМПЛЕКТ К ОБЕИМ МОДЕЛЯМ ВХОДИТ ДОПОЛНИТЕЛЬНАЯ ПАРА зеленых линз в специальном футляре, дизайнерская подарочная коробка с характерной надписью «Turbo» и чистящая салфетка. Коллекция выпущена ограниченным тиражом в 1974 экземпляра.





ОФИЦЕРСКИЕ ЧАСЫ

Две американские компании, Jeep и Marathon, роднит богатейшая история, вершиной которой стало участие в почетной службе в качестве поставщика союзных войск в 1941 году. Про Willys MB знают все. Marathon Watch Company поставляла приборы для измерения времени.

Часы Jeep x Marathon призваны передать «подлинно американский дух стойкости» и отражают общие военные корни двух брендов. Новинка имеет обозначение «GP», что расшифровывается как «сделанные по заказу правительства». Jeep x Marathon представляют собой модернизированную версию оригинального циферблата Marathon, выпущенного во время Второй мировой войны. На новом циферблате появились детали, вдохновленные спецверсией Jeep Wrangler 1941 Limited Edition.

Корпус изготовлен из стали со специальным покрытием, уменьшающим отражательную способность и повышающим устойчивость к коррозии. Видимость в условиях низкой освещенности гарантируется подсветкой MaraGlo на стрелках и цифрах. Часы поставляются с комплектом из трех кожаных ремешков.





ТОЛЬКО МАЛЕНЬКИЙ

В честь семидесятилетия начала продаж Ferrari на американском рынке линейка моделей машинок Amalgam Collection пополнилась новинкой – Ferrari 12Cilindri. Модельное ателье Amalgam известно своим вниманием к деталям: мастера работали в тесном сотрудничестве с командой дизайнеров и инженеров Ferrari и потратили на разработку моделей более 3 тыс. часов. Ручная сборка каждой модели требует тоже немало времени – около 300 часов работы небольшой команды художников-моделистов. Все это – дань уважения новому 12-цилиндровому суперкару Ferrari GT, который, в свою очередь, вдохновлялся легендарными Ferrari Grand Tourer 1950–1960-х годов. Купить маленький Ferrari в культовом цвете Rosso Imola с настоящим интерьером Blu Sterling, материалами и деталями, полностью повторяющими оригинальные, можно за 25,5 тыс. долларов.



ВСЕГО
будет выпущено 199 моделей купе и столько же спайдеров в масштабах 1:8 (длина 59 см) и 1:18 (26 см).





Я Б В СТРОИТЕЛИ ПОШЕЛ

Кто не мечтал хоть раз в жизни поуправлять подъемным краном или бульдозером? Компания «Яндекс» решила воплотить в жизнь наши тайные помыслы и создала бренд радиоуправляемых игрушек Cubits. Первая серия Urbamax состоит из семи моделей строительной техники, которая чаще всего встречается в городе. Это самосвал, грузовик, башенный кран, экскаватор, бульдозер, подъемный кран и экскаватор-погрузчик. У всех игрушек есть радиоуправляемые модули: например, можно использовать ковш и управлять кареткой башенного крана, а некоторые машины могут поднимать и перемещать грузы до 3 килограммов.









ДЕЖАВЮ

Александр Папешин • Фото DS

SM TRIBUTE. СТАРОЕ ВИНО В НОВЫЕ МЕХИ

ВРЕМЯ ЛЕТИТ БЫСТРО: НЕ УСПЕЛИ ОГЛЯНУТЬСЯ, А БРЕНДУ DS В ЕГО НЫНЕШНЕЙ, САМОСТОЯТЕЛЬНОЙ ИПОСТАСИ ИСПОЛНИЛОСЬ УЖЕ ДЕСЯТЬ ЛЕТ. К ЭТОМУ СОБЫТИЮ МАРКА ПОДГОТОВИЛА КОНЦЕПТ-КАР SM TRIBUTE, ЗАДУМАННЫЙ КАК ДАНЬ УВАЖЕНИЯ CITROEN SM. ПОЯВИВШАЯСЯ В 1970 ГОДУ МОДЕЛЬ МГНОВЕННО СТАЛА СЕНСАЦИЕЙ БЛАГОДАРЯ ФУТУРИСТИЧЕСКОМУ ДИЗАЙНУ И ВЫДАЮЩИМСЯ ТЕХНИЧЕСКИМ ХАРАКТЕРИСТИКАМ.

Переосмысление легендарного Citroen SM началось ровно полвека спустя после его создания. Весной 2020 года компания DS Automobiles, а точнее ее парижская студия DS Design, опубликовала в социальных сетях серию эскизов с хештегом #SM2020 для всеобщего обсуждения. Мнение автомобильного интернет-сообщества о том, что новой модели стоит максимально сохранить пропорции и основные черты культового предшественника, в результате было учтено. Представленный в сентябре концепт SM Tribute практически повторяет аэродинамические очертания кузова, разработанные Робером Опроном. Сохранился такой узнаваемый элемент, как стеклянная «витрина», в которую была помещена оптика головного света, с той лишь разницей, что теперь по ее центру находится 3D-композиция с подсветкой. Из современного: большие колесные диски с аэродинамическими вставками, «утопленные» дверные ручки, а также светодиодная оптика.

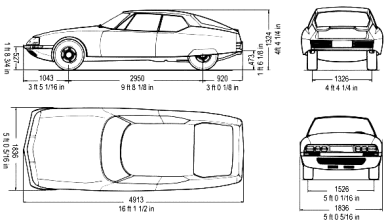
Найдет ли свою нишу элегантный узнаваемый силуэт в современном переосмыслении – вопрос пока открытый. Возможно, ответ DS Automobiles снова найдет в соцсетях. А пока в ближайших планах компании – разработка серийной машины, содержащей гены культовых моделей Citroen.





ГЛАВНАЯ ДЕТАЛЬ
салона SM Tribute — изогнутый мультимедийный экран над центральным тоннелем. 50 лет назад такое, конечно же, трудно было представить. Дань традиции — горизонтальные линии в отделке сидений.



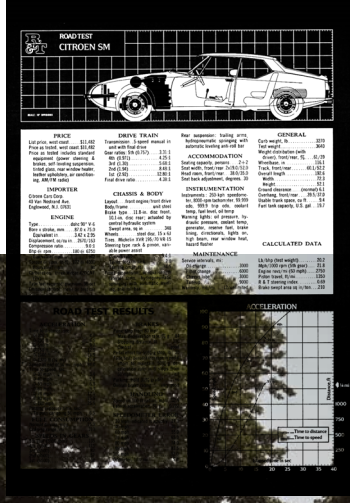


АНАЛОГОВЫЕ
приборы и кулиса остались в прошлом. Впрочем, в свое время умелое управление пятиступенчатой механической коробкой с виртуозно подобранными передаточными числами позволяло разогнать Citroen SM до сотни за 8,5 секунды.



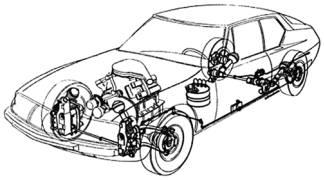
ПРАВИЛА ПОЛЬЗОВАНИЯ

ОБСТОЯТЕЛЬСТВА


ROAD TEST
CITROEN SM

PRICE
DRIVE TRAIN
GENERAL
IMPORTER
ENGINE
CHASSIS & BODY
ACCOMMODATION
INSTRUMENTATION
MAINTENANCE
CALCULATED DATA
ROAD TEST RESULTS
ACCELERATION

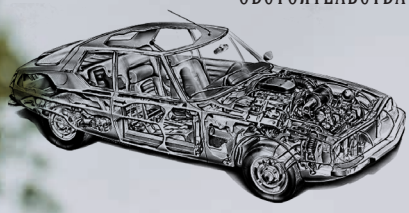
ТЕХНИЧЕСКИЕ ХАРАКТЕРИСТИКИ SM TRIBUTE
не анонсировались. Citroen SM в начале 1970-х олицетворял собой вершину автомобильных инноваций. Это и мощный двигатель V6, разработанный Maserati. И гидропневматическая подвеска. И рулевое управление с переменным усилием.



В НАШИ ДНИ CITROEN SM –
коллекционный раритет. Он ценен еще и потому, что за недолгие пять лет производства было выпущено менее 13 тыс. экземпляров модели.







СТИЛИЗОВАННЫЙ
под купе трехдверный хетчбэк Citroen SM благодаря своей удлиненной форме отличался коэффициентом аэродинамического сопротивления 0,33 — отличным показателем для своего времени.

СЛОЖНУЮ
граненую архитектуру задней части SM Tribute эффектно подчеркивают игра света и тени глянцевых поверхностей, а также тонкие линии фонарей, переходящих на боковины кузова.

ОБСТОЯТЕЛЬСТВА

ДВУХЦВЕТНЫЙ КУЗОВ – фирменный стиль DS Automobiles. Светлый оттенок специально для SM Tribute был создан на основе переосмысления цвета сусального золота, представленного в рекламной брошюре Citroen 1971 года.



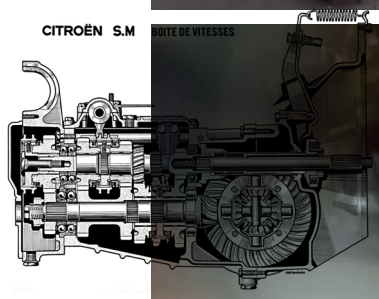


В СТРОЙНОМ, но в то же время мускулистом облике SM Tribute с удлиненным капотом заложена визуальная легкость. Со стороны его силуэт производит впечатление стремительно и грациозно летящего автомобиля.



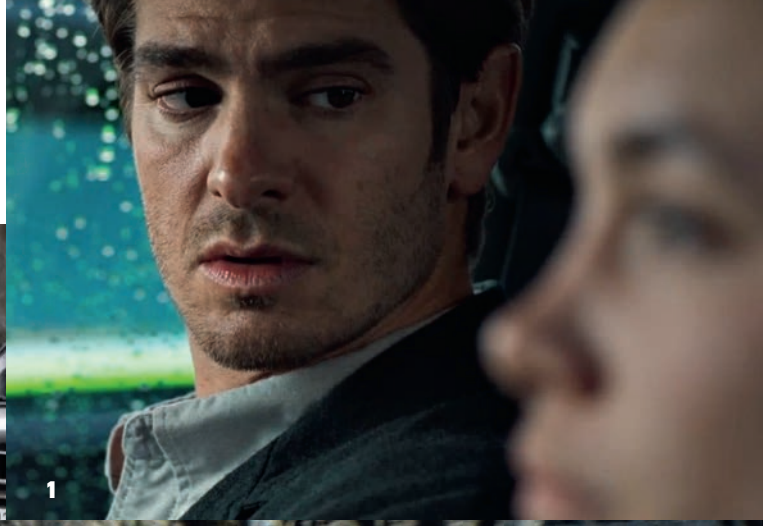


ПЯТЬДЕСЯТ ЛЕТ СПУСТЯ
стеклянная секция с модулями фар превратилась в 3D-скульптуру со световой подписью и восемью вертикальными ходовыми огнями с ромбовидными наконечниками, напоминающими нос корабля.



ЗАДНИЕ КОЛЕСА,
как и прежде, частично закрыты кузовными панелями, но с той разницей, что теперь в панелях имеются вырезы в форме сегментов.




1


2


3

СХОДИТЬ В КИНО

1. Дорожно-транспортное происшествие в реальной жизни редко приводит людей к счастью, но кино – совсем другое дело. Милая Альмут на своем MINI Cooper сбивает на довольно большой скорости Тобиаса, романтика, который с трудом переживает развод. Тобиас остается жив, но изрядно помят. И это не мешает ему влюбиться. Авария меняет жизнь героев – и вот у них уже очаровательная дочка и уютный дом, даже карьеры идут вверх. Счастье нарушает серьезная болезнь Альмут, но она не вводит пару в уныние, а помогает им осознать ценность каждого момента жизни, и даже дает силы жить так, чтобы ни одна минута не пропала зря. **«Время жить»** в кино с 31 октября.

2. Что может спасти душу бандита? Конечно, любовь, особенно любовь к ребенку. Так и происходит в фильме **«Юрка»**. В перестрелке двух противоборствующих группировок убит местный «авторитет» и за его «правой рукой» Стасом начинается охота. В этот довольно непростой момент своей жизни герой и встречает мальчика из детского дома – Юрку. Парнишка становится невольным участником криминальных разборок. И Стас, который проникается к Юрке отеческими чувствами, выбирает пойти против своих подельников ради маленького мальчика. В фильме ожидаемо снялось много черных внедорожников – BMW, Lexus и других ушедших с российского рынка марок. В самой масштабной сцене были задействованы более 15 машин. И хотя их логотипы неуклюже заклеены, все мы узнаем эти бренды без труда. «Юрка» в кино с 31 октября.

3. Этот фильм рассказывает нам историю о жизненном успехе и той цене, которой за него надо расплачиваться. Но расплачивается за успех не только главный герой картины – молодой бизнесмен Дональд Трамп, который пока еще только торговец недвижимостью на Манхэттене. Но и те, кто его окружает, в их числе знаменитый в Америке адвокат и шантажист Рой Кон. Именно этот человек, почувствовав что-то в молодом, но уже довольно амбициозном бизнесмене, берет над ним что-то вроде шефства и начинает учить жизни. Правил только три: всегда атакуй, все отрицай, никогда не признавай поражение. Учится новым правилам молодой Трамп везде, в том числе и в своем личном автомобиле. Пока в русском кино заклеивают шильдики на машинах,


6


5


4

в этом фильме эмблема автомобиля – одна из самых говорящих деталей. И это, конечно же, Rolls-Royce. Фильм был номинирован в Каннах на «Золотую пальмовую ветвь». **«Ученик. Восхождение Трампа»** в кино с 31 октября.

4. И снова гангстеры, и снова попытки завязать с криминальным прошлым. О герое Лиама Нисона некогда ходили легенды, теперь он постарел и решил посвятить остаток жизни восстановлению отношений с семьей. Он выглядит потертым и усталым, как и его видавший виды красный Chevrolet Camaro. Но груз ошибок перед близкими слишком тяжел, и завоевать доверие не так просто. К тому же жестокие боссы преступного мира не намерены так просто отпускать пусть и постаревшего, но все еще лучшего работника «ножа и топора». **«Профессионал»** в кино с 7 ноября

5. Карты таро сегодня пользуются огромной популярностью. Спрос настолько велик, что даже книжные издательства печатают их в самом разном дизайне с иллюстрациями современных художников. С середины XIV века в Европе в таро играли, сегодня их чаще всего используют для предсказаний. Единственный риск, который могут нанести эти карты человеку, заключается в возможности впасть в зависимость от частых раскладов. Но авторы фильма «Таро» уверены в другом. Герои картины случайными способами получают по карте, после чего с ними начинают происходить жуткие события. И обнаружить труп на заднем сиденье своего автомобиля – самое безобидное, что может произойти. **«Таро»** в кино с 21 ноября.

6. По словам продюсера фильма **«Зять»** Тимура Вайнштейна, частично сюжет этой картины вдохновлен историей его вечно молодого друга. Сюжет, впрочем, не уникален. Примерный муж и образцовый отец Олег узнает, что его дочь встречается не просто с его ровесником, она по уши влюблена в Антона, некогда лучшего друга Олега, с которым их объединяет бурная во всех отношениях молодость. Как показать, что мужчина за пятьдесят вечно молод? Точно, посадить его на мотоцикл. Как показать, что он действительно влюблен в свою юную пассию? Правильно, он должен подарить ей автомобиль. Красный Volkswagen Beetle подходит для этого идеально. «Зять» в кино с 21 ноября.



Вон куда заехал

Александр Катаев • фото автора

НА ДАЛЬНЕЙ СТАНЦИИ НАЙДУ

РЕДКУЮ ВЕЩИЦУ ПОРОЙ УДАЕТСЯ ВСТРЕТИТЬ, ГДЕ АБСОЛЮТНО ЕЕ НЕ ЖДЕШЬ. СЛУЧИЛОСЬ, ЧТО Я ОКАЗАЛСЯ В КАКИХ-ТО ДЕБРЯХ МОСКОВСКОЙ ОБЛАСТИ, У ПЛАТФОРМЫ ЭЛЕКТРИЧЕК. ЖДАЛ ПОЕЗД И ОТ СКУКИ ПОБРЕЛ ИССЛЕДОВАТЬ СОСЕДНИЙ МАГАЗИН. ТАМ БЫЛ ЗАКУТОК С МАШИНКАМИ, А СРЕДИ НИХ...

Необычный фургон без коробки, зато на самодельной подставке. Если верить продавцу – сувенир из кабинета главного конструктора АЗЛК. Ого! При случае надо спросить у Александра Сорокина, занимавшего должность с 1985 года, правда или нет. В магазине фургон пылился, судя по всему, давно, местные вряд ли понимали ценность. Я купил тотчас же.

Сами видите – не коллекционная модель, хотя соблюден масштаб 1:43. Это игрушка для детей от трех лет, выпущена чешской фабрикой KDN Kovodruzstvo Nachod в конце восьмидесятых и нехитрым образом повторяет чешский же уникальный кемпер Tatra 815 GTC. Тут главное – чем знаменит исходник. Подсказки вот, на кабине: «Kolem sveta. Вокруг мира. Around the world».

Полное название реального автомобиля – Tatra 815 6x6 Grand Tourist Caravan. Его создали для кругосветного путешествия, которое состоялось в 1987–1990 годах и рекламировало «kolem sveta» продукцию из ЧССР, а первым делом – вездеходные способности машины. Команда чехов одолела путь в 150 тысяч километров через 67 стран. Посетила и Советский Союз, где про странников и странный их автодом рассказала центральная пресса. Кто-то помнит?

Кузов построила компания Vagonka Tatra Studenka. Трехэтажный! На первом уровне два 230-литровых топливных бака и 600-литровый водяной плюс генератор и отсеки запчастей. Над кабиной подобие наблюдательного капитанского мостика. Кемпер оснастили всем необходимым, чтобы жить автономно. Плюс на борту фотолаборатория, мотоцикл, лодка и дельтаплан.

Увы, закончилась экспедиция грустно. Пока Tatra ездила, на родине произошла смена политики, и вернулся кемпер, по сути, в другую страну. Итоги кругосветки особо никого уже не интересовали, намеченные в путешествии бизнес-контракты утратили смысл, как и масса киносъемки, а ведь хотели собрать многосерийный фильм.

Caravan стал экспонатом музея Tatra. В миниатюре воспроизводился считаные разы. Самая детальная копия, насколько мне известно, у De Agostini, в серии чешских классических грузовиков. Но игрушка, как современница оригинала, исторически важнее. Кстати, у фабрики KDN была еще подобная раллийная Tatra 815. Ищите в магазинчиках на дальних станциях, вдруг повезет. **a**