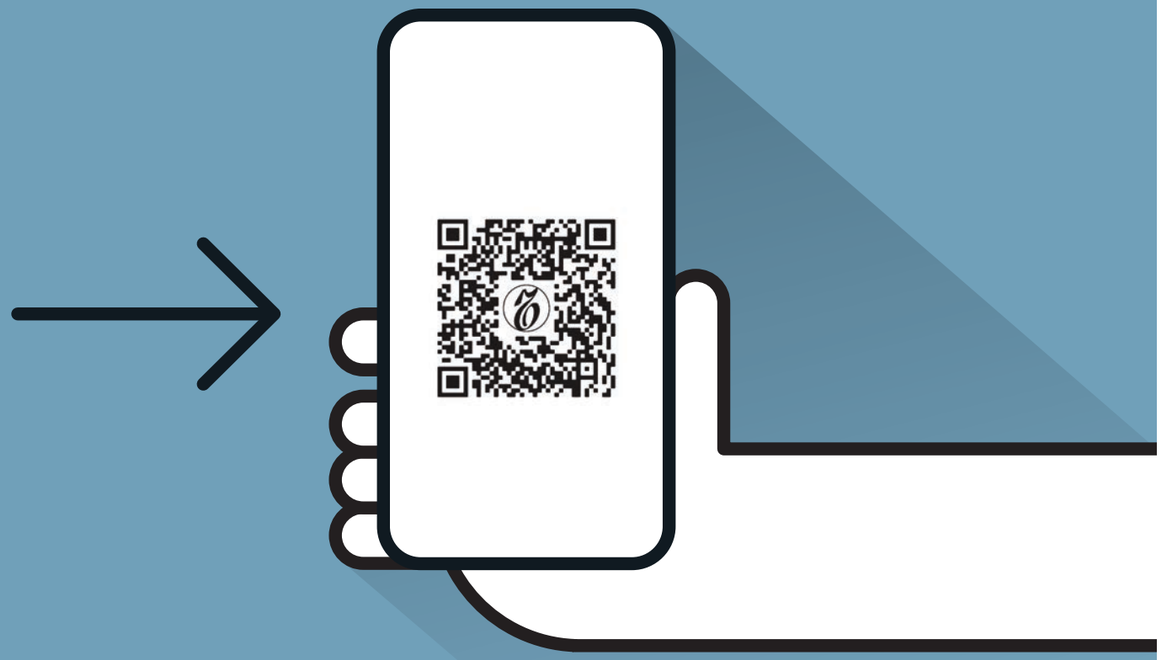
16+ реклама **kommersant.ru**

Подписка на печатную версию газеты «Коммерсантъ» за считаные минуты

На сайте **kommersant.ru** вы можете оформить и оплатить заказ, не выходя из дома



По вопросам оформления подписки обращайтесь по телефону **8 800 600 0556** (звонок бесплатный по РФ) или по электронной почте **podpiska@kommersant.ru**

Коммерсантъ

АО «КОММЕРСАНТЪ», Г. МОСКВА, ОГРН 1027700204751

АВТОПИЛОТ

www.autopilot.ru

АВТОПИЛОТ

коммерсантъ•автопилот

#07 (341) ноябрь 2024



В НОМЕРЕ:

DACIA BIGSTER • **TANK** 700 • **CHANGAN** CS75 PLUS • **JAECOO** J7 • **JETTA** VS5 • **JETTA** VS7 • **HAVAL** H3 • **SCOUT** TERRA • **SCOUT** TRAVELLER • **BERTONE** RUNABOUT • **ASTON MARTIN** DB12 GOLDFINGER EDITION • **ROLLS-ROYCE** PHANTOM GOLDFINGER • **MERCEDES-BENZ** CLA • **ZEEKR** MIX •

НОВЫЙ ФЛАГМАН





Александра Скотт,

футболистка

Поначалу я не была уверена, что электромобиль впишется в мой напряженный образ жизни, учитывая количество миль, которые я проезжаю за день, мои опасения по поводу возможностей зарядки… BMW iX2 полностью изменил мое мировоззрение.

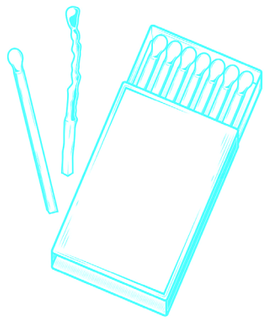


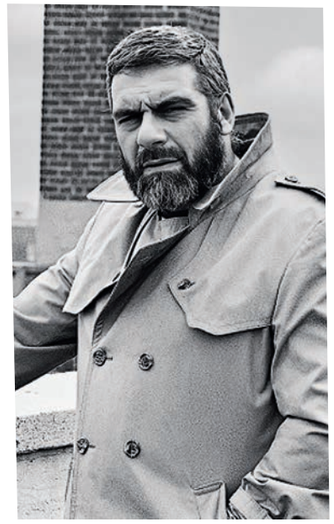


Владимир Этуш,

актер

Первый свой автомобиль помню очень хорошо. Мне тогда было уже 39 лет. Древний-предревний «Москвич». Я его выиграл у Михаила Ульянова на спичках. В те годы нельзя было купить машину – только если из промышленности выбраковывали и сбывали. Но этот транспорт был уже страшно заезженным. И вот одно такое авто нам дали в Вахтанговский театр, и претендовали мы на него вдвоем, поэтому решили разыграть по-честному. В итоге оно досталось мне, но за мной неотступно бегал механик с запчастями: автомобиль рассыпался буквально на ходу.





Сергей Довлатов,

писатель

Человек привык себя спрашивать: кто я? Там ученый, американец, шофер, еврей, иммигрант… А надо бы все время себя спрашивать: не говно ли я?



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



Виктор Шкловский,

писатель

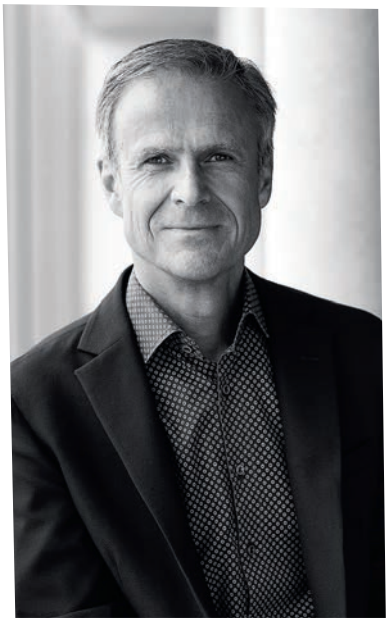
Сел в такси. Смотрю: таксист читает какую-то ветхую, сразу видно – очень старую книгу. Спрашиваю: «Что?» Отвечает: «Вы не поймете, это ранний Шкловский». Очень обиделся. Не дал на чай. Потому что я – поздний Шкловский.



Лолита,

певица

Приезжаю я в Ярославль. И что вы думаете? Вот выхожу я из машины – стоят пятьдесят лбов. Холодно. Прям минивэны подогнали, чтобы сорвать концерт. Пятьдесят лбов – и я, девочка. Вот что они от меня хотели? Я только передний зуб вставила, думала, сейчас опять его лишусь. Но спасибо большое всем, кто в Ярославле работает. И залу спасибо, зрителям огромное спасибо, полиции спасибо за то, что мое тело было вне зоны доступа этих пятидесяти лбов.

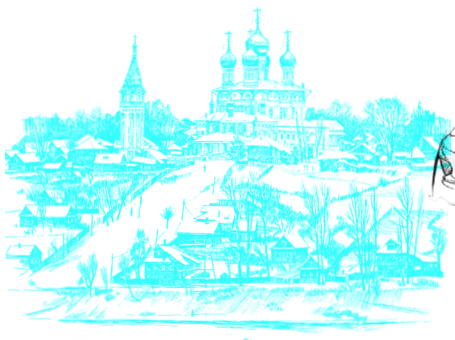


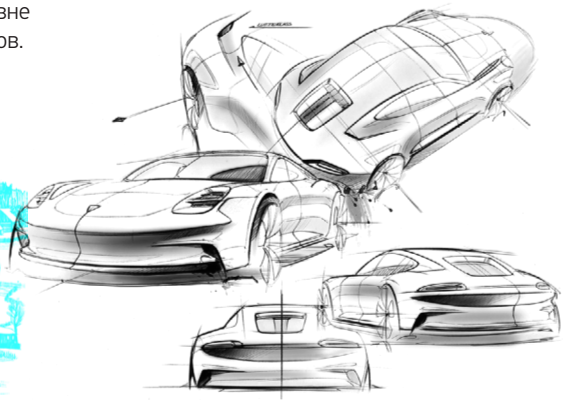
Михаэль Мауэр,

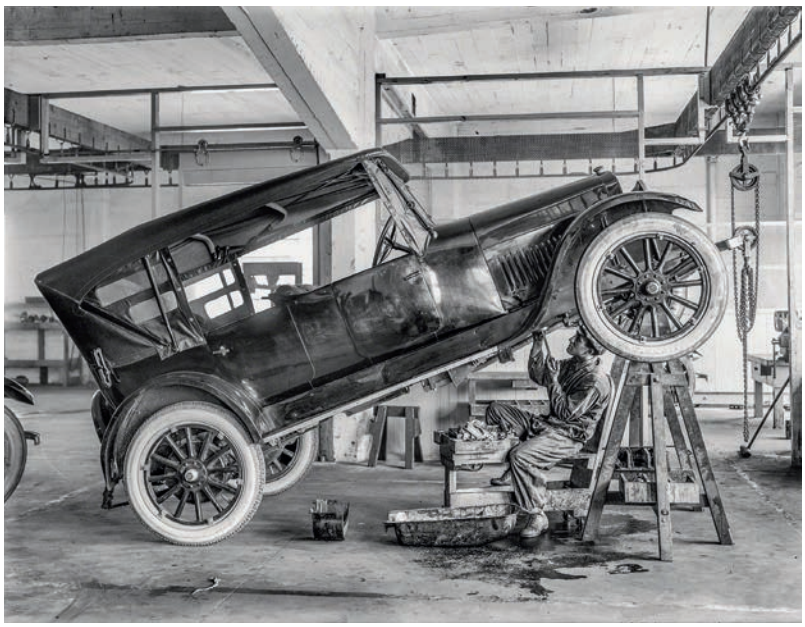
вице-президент по стилю марки Porsche

Ручная работа при проектировании имеет особое значение для позиционирования и узнаваемости бренда класса люкс. Человеческий фактор был и всегда будет оставаться маркером качества и конкурентным преимуществом, особенно в век искусственного интеллекта.









КАКОЕ-ТО КОЛИЧЕСТВО ЛЕТ НАЗАД ШЕФ-ДИЗАЙНЕРА BMW СПРОСИЛИ, почему у последних моделей вверенной ему марки такие наглые фары-глаза. Он даже рассердился: «Зато все “Мерседесы” как бы смотрят себе под ноги. А под ноги мы смотрим, когда хотим остановиться, когда тормозим. Мои же машины мчатся вперед, туда они и смотрят». Сказано красиво, но, как показывают события последнего времени, смотреть необходимо не только под ноги, но и назад. Единственное, что сегодня может «традиционный автопром» противопоставить китайскому технологическому натиску, – это свою харизму, способность автомобиля сообщить его владельцу чуть большее, чем удовольствие держать в руках прямоугольный руль и тыкать пальцем в огромный «айпад» на центральной консоли. Именно потому VW возродил американский бренд Scout. Какие-то энтузиасты вложили немалые средства, чтобы запустить в серию старинный концепт Bertone. А многие из нас с тоской вспоминают времена, когда можно было по уважительному поводу «уйти в гараж».

ДМИТРИЙ ГРОНСКИЙ
главный редактор

реклама 16+

ДЕРЖИТЕ НОВОСТИ ПРИ СЕБЕ

Подпишитесь на @kommersant

ДОСТОЙНОЕ СОДЕРЖАНИЕ



ОТКРЫТИЕ

ЗАПАДНЫЕ ЦЕННОСТИ

КОНЕЦ «ДАЧНОГО» СЕЗОНА 8
Какой могла бы быть новая «Нива»

ТЕНДЕНЦИИ

ПРОЖЕКТ 14

МАШИННОЕ ОТДЕЛЕНИЕ

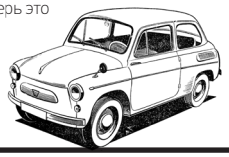
ДОНЕСЕНИЯ

СИЛЬНО БОЛЬШЕ 18
В Россию приехал флагманский внедорожник бренда Tank

КОЛЕСО ФОРТУНЫ 24
Plus – плюсы и минусы

САМЫЙ СОК 30
Ловкость муфт, никакого обмана

ВЛАДЕНИЕ НЕМЕЦКИМ 34
«Джетта» – что теперь это



МИССИЯ

МОРЕ ПО КОЛЕНО 40
Первый кроссовер из профессиональной серии Pro

НАУЧНЫЙ ПОДХОД

ПРАВО НА УПРАВЛЕНИЕ РИСКАМИ 46
Автомобильное страхование эпохи перемен

СИЛА НЕПРИВЫЧКИ 52
Почему нынешние водители лучше прежних

ДОМ КУЛЬТУРЫ

УРОКИ МАСТЕРСТВА

ПО СТАРЫМ ЧЕРТЕЖАМ 54
Почему автокомпаниям не из Китая стоит оглянуться назад

ПОДВИД «РАЗВЕДЧИКА» 56
Немецкий концерн возродил американский внедорожник

СЛЕДУЕТ ЖИТЬ 62
Концепт Bertone – в серию

«ГОЛДФИНГЕР-2» 66
Трансфигурация в новом тысячелетии

ЧЕЛОВЕЧЕСКИЙ ФАКТОР

ПОЛЕЗНЫЕ ИСКОПАЕМЫЕ

МУЖИКИ С ГАРАЖЕЙ 72
Как ремонтировали автомобили в СССР

МЕСТО НА СВАЛКЕ 84
Или откуда можно унести с собой частицу истории

ПРАВИЛА ПОЛЬЗОВАНИЯ

ОБСТОЯТЕЛЬСТВА

ДЕНЬ ОТКРЫТЫХ ДВЕРЕЙ 90
Новинка от китайской компании для дела и для семьи

ИЗ СУНДУКА 94
Не спешите выбрасывать старые вещи

ТЕЛО В ДЕЛО 98
Состоялась премьера календаря Pirelli на 2025 год

ТОВАРЫ В ДОРОГУ 102

СВОБОДНОЕ ВРЕМЯ 110

АРТЕФАКТ 112

ГЛАВНЫЙ РЕДАКТОР **ДМИТРИЙ ГРОНСКИЙ**, АРТ-ДИРЕКТОР **ВИКТОР ПАДЕРИН**, ОБОЗРЕВАТЕЛЬ **АННА КИЛИМНИК**
НАД НОМЕРОМ РАБОТАЛИ: **АСЯ ВОЛОЧНЕВА, НАТАША АФАНАСЬЕВА, ИВАН БАРАНЦЕВ, ГРИГОРИЙ ДМИТРИЕВ, АЛЕКСАНДР КАЗАРИН, АЛЕКСАНДР КАТАЕВ, ИЛЬЯ КЛИМОВ, АЛЕКСЕЙ ПАВЛОВ, АЛЕКСАНДР ПАПЕШИН, СЕРГЕЙ ШИРОКОВ, АЛЕКСАНДР ЯНКОВСКИЙ**

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

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

ЖУРНАЛ «КОММЕРСАНТЪ «АВТОПИЛОТ» ЗАРЕГИСТРИРОВАН В РОСКОМНАДЗОРЕ ПИ № ФС77У39726 ОТ 30 АПРЕЛЯ 2010 ГОДА. ТИРАЖ 30 000 ЭКЗ. РАСПРОСТРАНЯЕТСЯ БЕСПЛАТНО.

РЕДАКЦИЯ НЕ НЕСЕТ ОТВЕТСТВЕННОСТИ ЗА СОДЕРЖАНИЕ РЕКЛАМНЫХ МАТЕРИАЛОВ. ПЕРЕПЕЧАТКА (В ТОМ ЧИСЛЕ И ИНТЕРНЕТ-ВЕРСИИ) ДОПУСКАЕТСЯ ТОЛЬКО С ПИСЬМЕННОГО РАЗРЕШЕНИЯ РЕДАКЦИИ.

ОТПЕЧАТАНО В ТИПОГРАФИИ ООО «ПЕРВЫЙ ПОЛИГРАФИЧЕСКИЙ КОМБИНАТ»,143405, МОСКОВСКАЯ ОБЛАСТЬ, ГОРОД КРАСНОГОРСК, ИЛЬИНСКОЕ ШОССЕ – 4 КМ С.55, П/О КРАСНОГОРСК-5, ТЕЛ: +7 (495) 510-27-81

ИНФОРМАЦИОННАЯ ПРОДУКЦИЯ ДЛЯ ЛИЦ СТАРШЕ ШЕСТНАДЦАТИ ЛЕТ

© ЗАО «АВТОПИЛОТ», 2024

Коммерсантъ

предложение, от которого нельзя отказаться



деньги

16+ реклама



106

ПРИ РАЗРАБОТКЕ
очередной капсульной коллекции сотрудники компании Vespa покопались в музее Piaggio и собрали знаковые для почти 80-летней истории бренда детали и цветовые гаммы. Именно так получилась коллекция одежды и аксессуаров Dealer Equipment, куда входят куртки, толстовки, майки и кепки. Для фанатов Vespa, знающих значение каждого элемента и оттенка культового мотороллера, эта коллекция станет настоящим путешествием во времени.

ПРОШЛО ВСЕГО
несколько месяцев, и Tank 700 доступен на российском рынке, причем уже с полным пакетом необходимой адаптации к местным условиям и запросам.

18



ДО ПРЕМЬЕРЫ
ходили слухи, что проект VW — это такой «бейдж-инжиниринг» и новые Scout будут электромобилями Rivian, только с другим логотипом.

56



ГЛАВНАЯ ОСОБЕННОСТЬ
новой модели Zeekr — раздвижные двустворчатые двери, открывающиеся по правому борту, как в лифте. Всего у минивэна три сдвижных двери.

90



КоммерсантъFM

слушайте на частоте

93.6

16+ реклама


AM-080-AM
92

DACIA BIGSTER TCE 130 4X4

Двигатель, тип	бензин, L3, турбо
Объем двигателя, куб. см	1199
Максимальная мощность, л.с. при об/мин	131 при 4500
Максимальный крутящий момент, Нм при об/мин	205 при 1750
Трансмиссия	M6
Привод	полный
Максимальная скорость, км/ч	180
Разгон от 0 до 100 км/ч, с.	11,0
Средний расход топлива, л на 100 км	5,6

Конец «дачного» сезона

Александр Янковский • фото Dacia

КАКОЙ МОГЛА БЫ БЫТЬ НОВАЯ «НИВА»

КАК ТАМ БЫЛО В ПРОКЛЯТЫХ ДЕВЯНОСТЫХ: «НА ЭТОМ МЕСТЕ МОГЛА БЫ БЫТЬ ВАША РЕКЛАМА»? НА МЕСТЕ BIGSTER, ТОЛЬКО ЧТО ВЫШЕДШЕГО ФЛАГМАНА МАРКИ DACIA, МОГЛА БЫТЬ НАША НОВАЯ «НИВА». РУМЫНСКИЙ SUV ПОСТРОЕН НА ОДНОЙ ИЗ ПЛАТФОРМ RENAULT, ТОЙ ЖЕ, ЧТО И НЫНЕШНЯЯ LADA ISKRA, КСТАТИ. НО НЕ СЛОЖИЛОСЬ – ПАРУ ЛЕТ НАЗАД ПЛАТФОРМЫ РАЗЪЕХАЛИСЬ В РАЗНЫХ НАПРАВЛЕНИЯХ. ЧТО Ж, ПОПРОБУЕМ ПОНЯТЬ, КАКУЮ ЕВРОПЕЙСКУЮ «НИВУ» МЫ ПОТЕРЯЛИ.

Хотя Евросоюз – он вообще неоднородный. Та же Румыния: известный белорусский перегонщик подержанных машин из Германии рассказал чудную историю. Когда недавно все лазейки для перегона машин в Белоруссию и Россию через Польшу и Литву были закрыты, он решил попробовать новый маршрут, через Грузию. Машину нужно было перегнать в румынский порт Констанцу, погрузить в контейнер, а дальше – морем до Батуми. Ну оформил, как обычно, пакет документов на очередной Mercedes-Benz в Германии и поехал на юго-восток. Евросоюз же, границ нет, правила общие. Ага, щас. На въезде в Румынию – стоп, машина. Нельзя, говорят, своим ходом въезжать. Как нельзя? Вот же документы, выданы в Германии, действуют во всем Евросоюзе, везде было можно! Везде можно, а тут нельзя – не спрашивай.

Все оказалось просто: неподалеку обнаружился дежуривший тут же трейлер, который за каких-нибудь сто пятьдесят евро погрузил Mercedes-Benz на платформу, перевез через границу, проехал еще несколько километров, сгрузил его и вернулся на трудовой пост. Такие они, европейские ценности с румынским колоритом.

НОВЫЙ
для моделей Dacia цвет кузова Indigo Blue с металлическим оттенком был разработан специально для Bigster. Классический, но элегантный, он призван подчеркнуть претензию кроссовера на место в новом для румынской марки сегменте C.



НАСТРОЙКИ
климат-контроля на переднем ряду для водителя и для пассажира раздельные. Центральная консоль оборудована вместительным отсеком для хранения вещей, под крышкой подлокотника есть охлаждаемый контейнер объемом 8,6 литра.



Точка сборки

Примерно четыре часа езды на запад и северо-запад от Констанцы – и вот он, городок Миовени, завод Dacia, выпуск – больше 350 тысяч машин в год. Крупные надписи: Dacia Group Renault над заводскими корпусами, парковка для гостей. И парочка Bigster на ней.

«Да это новый Duster, просто удлиненный, передняя часть до центральных стоек – один в один, только задняя увеличена» – европейские коллеги могут позволить себе такие реплики. Для нас-то весенняя премьера третьего поколения Duster, младшего брата этого Bigster, тоже прошла вприглядку. У нас в памяти сохранился второй Duster, живший в России под маркой Renault, неказистый, зато практичный. Поэтому встреча с новым флагманом Dacia – это заодно и знакомство с новым лицом марки.

В 2021 году прошла Renaulution, программа обновления всех брендов концерна, которая, кстати, должна была коснуться и входившей тогда в Renault марки Lada. «Ренолюция»



ОДИН ИЗ ГЛАВНЫХ КОЗЫРЕЙ BIGSTER – вместительный багажник объемом 667 литров, самый большой в своем классе. Крышка снабжена электроприводом, есть функция открывания hands-free и регулировка уровня подъема.



ДВА 10-ДЮЙМОВЫХ
дисплея — приборная панель и центральный экран. В зависимости от комплектации новый Bigster оснащается тремя типами центральной консоли: низкой, средней или — впервые в Dacia — высокой, с площадкой индукционной зарядки.



ПО УМОЛЧАНИЮ BIGSTER
поставляются с 17- или 18-дюймовыми колесными дисками, но в комплектации Journey можно заказать 19-дюймовые черные Rasan с алмазной огранкой. И впервые модель Dacia предлагается в двуцветном кузове — с черной крышей.

затронула все: цвета бренда, логотип, шоурумы, в Dacia маяком перемен стал показанный в том же 2021-м Bigster Concept. И вот четыре года спустя – серийный автомобиль.
Довольно крупный, без малого 4,6 метра в длину. С новой внешностью, угловатой, не менее мужественной, чем у прежних кроссоверов Dacia, но более стильной. С горизонтальным капотом, довольно коротким, позволяющим лучше видеть дорогу с места водителя. Широкая глянцевая черная решетка радиатора с новым логотипом, изящная, но функциональная светотехника. Модный, крутой Bigster рвется в новый для Dacia сегмент более крупных машин, кроссоверов класса C.
Но мы-то все о своем: такой могла быть наша новая «Нива». Какой?

Двигатели прогресса

Прежде всего – с новой силовой установкой. У Bigster четыре ее варианта, и все прогрессивные гибридные. Три с мягким гибридом – стартером-генератором и 48-вольтовой батареей. Две из этих трех с чисто бензиновыми моторами и одна – работающая на смеси бензина и природного газа. И наконец, топовая и самая мощная версия Hybrid 155, полноценный тандем ДВС и двух электромоторов, позволяющая до четырех пятых пути перемещаться на электротяге. В кузове темно-синий металлик смотрится прекрасно. Но эта Hybrid 155, увы, переднеприводная и с «роботом», так что оставим ее для фотосессий и подойдем к серебристому Bigster с медными акцентами на кузове, таким же логотипом на багажнике и 17-дюймовыми дисками, больше подходящими для бездорожья. Комплектация Extreme, единственная из четырех полноприводная, на механике. Именно тут логичнее всего смотрится широкая кайма по низу бамперов, колесных арок, порогов. Она из разработанного Dacia пластика starkle, использующего переработанные материалы, название созвучно английскому spark («искра») – этот старкл и правда искрится на солнце. Трехцилиндровый бензиновый турбомотор выдает 130 сил плюс





БЕЗОПАСНОСТЬ В BIGSTER
устроена по европейским стандартам: адаптивный круиз-контроль, система экстренного торможения, автоматическое управление дальним светом, камеры кругового обзора, помощник удержания в полосе, система распознавания дорожных знаков.

подмога стартер-генератора. 83-сильного старичка под капотом нашей «Нивы» который год обещают заменить 122-сильным мотором от Vesta, ждем.

На проселке становится заметно, что объем двигателя 1,2 литра для привода 4x4 в Bigster не то чтобы маловат, но вынуждает мотор чаще, чем можно было бы, работать в предельных режимах. Пониженного ряда в трансмиссии Terrain Control не наблюдается, только пять электронных пресетов Auto, Mud/Sand, Snow, Eco и Off-Road. В общем, несмотря на клиренс в 220 мм, по сравнению с нашей «Нивой» – проигрыш во внедорожности, выигрыш в комфорте.

Простор и практичность

В салоне машины – относительная бюджетность, жесткий пластик, но при этом европейский стиль и ощущение простора. Двери захлопываются с солидным звуком. Так же приятно щелкают кнопки на руле и в климатической установке. Два дисплея, между сиденьями кулиса механической КПП. Есть беспроводная зарядка, но без охлаждения, CarPlay и Andriod Auto. Обивка сидений и дверные карты у полноприводного Bigster из искусственного материала микроклауд, похожего на искусственную кожу, – он легко отчистится, если вы будете возить детей или собаку. По этой же причине в Extreme резиновые коврики. Над головой – впервые в Dacia – панорамная крыша со сдвижным люком. Ну без этой уступки китайской моде можно было бы и обойтись.

Главный козырь румынской «Нивы», будем называть ее так, – размер багажника (владельцам российских «Нив» в этом месте нужно сдержать слезу): без малого 670 литров. А если убрать фальшпол, то плюс еще 80. При сложенной спинке заднего ряда до передних сидений – 185 см. В откидном подлокотнике лючок для длинномеров. Ну и про отпирание багажника крючком в салоне забудем навсегда – пятая дверь с электроприводом. Отдельная фишка Bigster – система YouClip, это такие разбросанные по салону



СЗАДИ BIGSTER
предлагает самые большие в своем сегменте запас пространства по высоте и запас места на уровне коленей для пассажиров. Температура воздуха, заданная на переднем ряду, поддерживается на заднем благодаря двум воздуховодам.

ЛИТЕРА Y –
сквозная тема в дизайне интерьера и экстерьера Bigster. Внутри машины это Y-образные воздуховоды и подлокотники дверей. Снаружи – светодиоды спереди и сзади, создающие характерную Y-образную световую подпись Bigster.





встроенные клипсы, к которым можно крепить съемный подстаканник, держатель для смартфона, фонарик.

Будут и еще

Самое неприятное для нас в этой румынской «Ниве» – ее цена. Которая в условиях нынешнего автомобильного рынка выглядит буквально как пощечина. От 25 тысяч евро, в рублях по нынешнему курсу это чуть больше 2,6 миллиона. Причем если бы Lada оставалась маркой концерна Renault, и этот Bigster выпускался бы в России под этой отечественной маркой, то – ни пошлин, ни утилизационного сбора… 2,6 миллиона, хорошо, пусть 3 – с такой ценой этот современный полноприводный да на механике кроссовер мог бы быть у нас бестселлером, куда там нынешним «китайцам». Но вышло так, как вышло. За Bigster последуют еще две новые модели, обещает Дени Ле Вот, генеральный директор Dacia. Нам их пока не видать, как и Bigster, этой румынской новой «Нивы». Что ж, будем и дальше улучшать старую. Трудиться, так сказать, на ниве импортозамещения. **a**



Пламя до облаков

Lamborghini Revuelto Opera Unica

На выставке, которая проходила в начале ноября в Шанхае, итальянская марка представила уникальную версию суперкара Revuelto под названием Opera Unica. Она имеет особое оформление, на создание которого у специалистов заводской программы персонализации Ad Personam ушло 480 часов работы. Revuelto получил ливрею с нарисованными вручную языками пламени, которая, согласно задумке создателей, отсылает к самой яркой звезде созвездия Тельца, а именно к Альдебарану, а также к быку на логотипе марки. В ней сочетаются различные красные, оранжевые и черные оттенки с эффектом выцветания. Еще 53 часа работы ушло на черно-красную отделку интерьера с контрастной строчкой. Между сиденьями располагается карбоновая пластина с названием спецверсии.

Технических изменений внесено не было, Revuelto оснащен гибридной силовой установкой с 6,5-литровым мотором V12 и тремя электродвигателями, которая развивает 1015 л.с., позволяет ускоряться до первой сотни за 2,5 секунды и разгоняться до 350 км/ч. При этом средний расход топлива, а за этим показателем в Китае очень внимательно следят, у модели при полностью разряженной батарее составляет 17,8 литра на 100 километров.

Необычный Lamborghini был создан специально для неназванного клиента фирмы из Китая, цена суперкара не раскрывается. Во время выставки над суперкаром висела инсталляция, символизирующая облако Сальто – волшебное облако из древнекитайской мифологии, знаменитое тем, что способно преодолевать тысячи километров за один день.





АВТОМОБИЛЬ
был создан Lamborghini Centro Stile и отделом персонализации Ad Personam. Курировал проект Митя Боркерт, шеф-дизайнер марки.

Маковая плантация

Bentley Bentayga Remembance Day





BENTAYGA EWB ДЛИННЕЕ КРОССОВЕРА
с обычной колесной базой на 18 сантиметров. Вся прибавка пошла на увеличение пространства для пассажиров второго ряда.

Юбилейные торжества, посвященные 80-летию высадки союзнических войск в Нормандии, прошли в июне нынешнего года, но посвященный этому событию автомобиль марка из Крю представила только сегодня.

Это Bentayga EWB – кроссовер с удлиненной колесной базой. От обычной модели этот экземпляр отличается еще и особенным декором. Но это не надпись «We Can Repeat It» («Можем повторить»), как можно было бы подумать. На кузове изображена карта северной части Франции, где, собственно, разворачивались события «Дня Д». А также 80 цветков мака, которые символизируют память об участниках упомянутой военной операции, а также о жертвах, которые человечество принесло ради мира во всем мире. Разумеется, и карта, и цветы нанесены на кузов вручную, на что ушло несметное количество часов. О каких-либо изменениях в интерьере или в техническом оснащении автомобиля релиз не сообщает. Автор идеи – ветеранское сообщество BeReady, ее художественное осмысление принадлежит дизайнерам Bentley, а реализация – ателье Mulliner.

Автомобиль предполагается использовать в самых разных мероприятиях – как в патриотических, так и в спортивных. В середине осени внедорожник принял участие в гонке на уэльском острове Англси. А 13 ноября «маковый» Bentley Bentayga EWB можно было увидеть на вручении наград ветеранам, которое провела лорд-лейтенант Чешира. Эта должность существует с конца XVI века. С 2021 года ее впервые занимает женщина – Алексис, леди Редмонд.









Персик, а не машина

Brabus Peetch & Brabus 1000 All Gray

Немецкое тюнинг-ателье Brabus представило новую серию автомобилей под названием Peetch. В персиковом оттенке выполнены и кабриолет Porsche 911 Turbo S, и внедорожник Range Rover. В обоих случаях автомобили получили кастомные колеса и обвесы, модифицированную выхлопную систему и подвеску. Отделка интерьера сделана в тон кузову, салоны перешиты в дорогую кожу с фирменной ромбовидной прострочкой. Porsche 911 Turbo S отличается от стандартной модели существенной прибавкой в мощности, его 3,8-литровый оппозитный мотор с двумя турбинами форсировали до 900 л.с. (1000 Нм). Это позволяет кабриолету ускоряться до 100 км/ч за 2,5 секунды (на 0,2 секунды быстрее заводской модели) при максимальной скорости 340 км/ч. Отдачу 3,8-литрового двигателя V8 Range Rover увеличили до 600 л.с. (800 Нм). Кроссовер способен разгоняться до сотни за 4,5 секунды, его максималка ограничена на 250 км/ч. Персиковые Porsche и Range Rover стали частью монохромной концепции. Ранее ателье представило полностью серый 1000-сильный Mercedes-AMG S 63 E Performance. В мастерской Brabus седану увеличили рабочий объем двигателя до 4,5 литра, также были использованы новые турбокомпрессор Brabus, кованые поршни, дополнительный блок управления и спортивная выхлопная система. В результате мощность силовой установки увеличилась до 1000 л.с., а крутящий момент – до 1820 «ньютонов» (ограничен на 1620 Нм для защиты трансмиссии). Разгон до сотни стал быстрее на 0,2 секунды и теперь составляет 3,1 секунды, максимальная скорость по-прежнему ограничена электроникой на отметке 290 км/ч.





ДИЗАЙН BRABUS 1000 ALL GRAY
выполнен в монохромном стиле – в серый покрасили все элементы экстерьера, включая решетку радиатора и 22-дюймовые кованые диски.



ОБНАРОДОВАННЫЕ
фотографии внешности Brabus Big Boy и его интерьеров, скорее всего, компьютерная графика. Но на сайте компании есть кнопка для предзаказа.

Стал совсем большой

Brabus Big Boy





Такому названию есть веские причины. «Большим парнем» называли сочлененный паровоз, построенный в 40-е годы прошлого века в США, чтобы таскать тяжелые грузовые составы через Скалистые горы.

Brabus Big Boy построен на платформе грузовика Mercedes-Benz Actros, имеет 12 метров в длину и массу 26 тонн. Внутри есть все необходимое для автономного проживания в условиях роскоши. В движении это 30-метровая квартира с гостиной, спальней, кухней и санузлом. На стоянке площадь может быть увеличена за счет выдвижных секций, гидравлические опоры которых обеспечат «моторхоуму» идеально горизонтальный пол. В салоне есть двуспальная кровать, письменный стол, телевизор с разрешением 4k и диагональю экрана 43 дюйма. Благодаря спутниковому интернету через Starlink пассажиры могут смотреть потоковые сервисы, получать доступ к контенту из интернета или общаться со всем миром, даже в отдаленных районах. В гостиной хозяева и их гости могут удобно расположиться на двух диванах, обитых тончайшей серой кожей. В интерьере также применены древесина ценных пород, алькантара и карбон. Кухня оборудована индукционной плитой, духовкой, посудомоечной машиной и вместительным холодильником со встроенной морозильной камерой. Кроме того, в распоряжении гостей отдельный винный холодильник и кофемашина. В компании Brabus всегда говорили, что главное – это работа с двигателем. Так и здесь. Мощность шестицилиндрового турбодизеля объемом 12,8 литра увеличена с 476 до 530 л.с. Правда, максимальная скорость дома на колесах ограничена отметкой 90 км/ч.

TANK 700 EDITION ONE

Двигатель, тип	бензиновый V6, битурбо, подзаряжаемый параллельный гибрид
Рабочий объем, куб. см	2993
Общая мощность, л.с.	422
Пиковая мощность, л.с.	517
Максимальный крутящий момент, Нм	800
Трансмиссия	9HAT, гибридная
Привод	полный, Torque-on-Demand
Разгон до 100 км/ч, с.	5,9
Максимальная скорость, км/ч	190
Средний расход топлива при полностью заряженной батарее, л на 100 км	2,2



Сильно больше

Григорий Дмитриев • фото Tank

В РОССИЮ ПРИЕХАЛ ФЛАГМАНСКИЙ ВНЕДОРОЖНИК БРЕНДА TANK

ВПЕРВЫЕ Я УВИДЕЛ ЕГО В АПРЕЛЕ НЫНЕШНЕГО ГОДА. ДЕСЯТКИ АВТОМОБИЛЕЙ, СОТНИ ЛЮДЕЙ С КАМЕРАМИ ВОЗЛЕ НИХ… И ЛИШЬ ОДИН TANK 700 СТОЯЛ ОБОСОБЛЕННО ВДАЛЕКЕ, НА КРОМКЕ БЕСКРАЙНЕГО АСФАЛЬТОВОГО ПОЛЯ, ГЛЯДЯ НА ЭТУ СУЕТУ СВОИМИ ВЫРАЗИТЕЛЬНЫМИ ФАРАМИ. СРАЗУ БЫЛО ПОНЯТНО, КТО ЗДЕСЬ ГЛАВНЫЙ. ИМЕННО НОВЫЙ ВНЕДОРОЖНИК МАРКИ TANK СТАЛ ОДНИМ ИЗ ГЛАВНЫХ ШОУ-СТОППЕРОВ ОТКРЫВШЕГОСЯ В ПЕКИНЕ МЕЖДУНАРОДНОГО АВТОСАЛОНА.

Tank 700 уже в этом же году доступен на российском рынке, причем с полным пакетом необходимой адаптации к местным условиям и запросам. И готовностью подтвердить, что его претензии на лидерство не только в выразительной внешности.

Ковер-самолет

Большое, конечно, видится на расстоянии, как учил нас классик, зато вблизи есть с чем сравнить. За те пару лет, что российский рынок стремительно завоевывают автомобили бренда Tank, мы уже хорошо себе представляем габариты 300-й и 500-й моделей. Так вот, если вы увидите рядом с ними Tank 700, например, на парковке дилерского центра марки, то убедитесь, что это настоящий исполин. Ростом под два метра – если точно, то без малого 198 см. Шириной больше двух метров. А длина свыше пяти метров, причем ровно три из них приходятся на колесную базу, что говорит о просторе в салоне не словами, а цифрами.

Для Tank 700 уже придумана масса эпитетов. Один из них – «бескомпромиссный». И это не преувеличение. Мы уже привыкли, что автомобили, способные покорять болота и горные склоны, иногда не слишком уверенно чувствуют себя в тесном потоке мегаполиса. Что за скорость разгона и управляемость надо расплачиваться не самой комфортной жесткой подвеской. А классический подход к организации интерьера не всегда способен идти в ногу с инновациями и той же



TANK 700 PREMIUM/SUPERIOR

Двигатель, тип	бензиновый V6, битурбо, мягкий гибрид
Рабочий объем, куб. см	2993
Мощность, л.с. при об/мин	354 при 6000
Максимальный крутящий момент, Нм при об/мин	560 при 1750-3000
Трансмиссия	9AT
Привод	полный, Torque-on-Demand
Разгон до 100 км/ч, с.	8,8
Максимальная скорость, км/ч	190
Средний расход топлива, л на 100 км	12,5



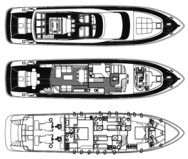
СИДЕНЬЯ
второго ряда имеют электрорегулировку наклона спинки и комфортные подголовники самолетного типа.



модой. Кажется, Tank 700 – одно из редких исключений, где гармония была достигнута без каких-либо уступок в ту или иную сторону.

Он, собственно, так и задумывался. Как классический шикарный внедорожник, готовый с одинаковым комфортом промчать своих пассажиров на большое расстояние что по асфальту, что по серьезному бездорожью. Чтобы было чувство ковра-самолета: кто на нем сидит, не чувствует, над чем в данный момент этот ковер пролетает. А как же город, где поток плотный, проезды во дворах узкие, и для большого внедорожника важнее не скорость и проходимость, а управляемость и возможность маневрировать на небольшой площади? Tank 700 – первая модель в линейке бренда, построенная на так называемой платформе D. Она рассчитана не только на разные силовые установки, но и, в отличие от платформы P у внедорожников Tank 300 и Tank 700, имеет на задней оси независимую подвеску, а не неразрезной мост. Что делает огромный внедорожник еще более комфортным и послушным в управлении.

TANK 700
может буксировать прицеп массой до 2500 кг — в эту массу вписывается, например, катер длиной 6,5 метра с мотором и тележкой для перевозки.







Локомотив прогресса

Внедорожники с числом цилиндров под капотом больше четырех сегодня редкость. Причем не только у нас, но и в мире. Причин тому много. И опережающие время, а также экономические возможности человечества экологические нормы. И желание автопроизводителя сделать свою продукцию более доступной по цене. Как результат – мы видим немало компромиссных машин, которые выглядят грозно, однако же производительность их весьма скромна.

Для российского рынка Tank 700 предлагается в трех комплектациях с двумя разными силовыми установками. Комплектации «Премиум» и «Супериор» – мягко-гибридные. Они оснащаются турбированными бензиновыми V6, снимающими с 3 литров рабочего объема 354 л.с. и способными работать по циклу Миллера. Не вдаваясь в технические подробности, скажем: это проверенное временем изобретение позволяет более полно использовать энергию расширяющихся в цилиндрах газов, что повышает тепловую эффективность мотора и обеспечивает его высокую экономичность. Разгон до сотни занимает всего 8,8 секунды. А средний расход топлива – всего 12,5 литра на 100 км пути. Согласитесь, отличный показатель для внедорожника



ТОП-ВЕРСИЯ
безошибочно узнается в том числе по 22-дюймовым колесным дискам с эксклюзивной бронзовой окраской или черной окраской — в зависимости от цвета кузова.



со снаряженной массой под 3 тонны. Коробка передач у версий «Премиум» и «Супериор» – автоматическая, как это и должно быть у премиального автомобиля. Переключения происходят мгновенно, но при этом плавно.

Топ-комплектация Tank 700 – это, без преувеличения, локомотив прогресса. В том числе потому, что силовая установка здесь объективно самая разумная и перспективная из всех, какими располагает сегодняшнее автомобилестроение. Это параллельный подзаряжаемый гибрид, который дает автомобилю дополнительную мощность от электромотора, а также возможность двигаться в полностью электрическом режиме, но не зависеть при этом от электрической зарядной инфраструктуры, которая создает владельцу электромобиля определенные проблемы даже в странах с развитой сетью электрозарядных станций. Здесь тоже стоит бензиновый V6, но в трансмиссию встроен электродвигатель, дающий дополнительные 163 л.с. Таким образом, суммарная отдача гибрида составляет впечатляющие 517 л.с. Разгон до 100 км/ч составляет 5,9 секунды. Средний расход бензина – 10,6 литра на 100 км пути при разряженной батарее. При этом запас хода на электродвигателе без подзарядки составляет 100 км.

Стань экспертом

Если вы разбираетесь во внедорожниках, то можете оценить возможности Tank 700 вне асфальта просто на глаз – на профессиональном языке это называется «геометрическая проходимость». Короткие свесы, клиренс от 249 до 255 мм в зависимости от версии. Если же говорить о «невидимом», то надо отметить весьма серьезный потенциал автомобиля. Полный привод «Торк-он-Диманд» с помощью многодисковой муфты при необходимости подключает переднюю ось. В системе предусмотрены блокировки заднего и переднего дифференциалов, а также понижающий ряд. Интеллектуальная система движения имеет не шесть и даже не восемь, а дюжину режимов, есть и адресованный опытным водителям режим «эксперт», подразумевающий минимальное вмешательство электроники. Уже в базовом оснащении автомобиля есть внедорожный круиз-контроль, а также так называемый танковый разворот – в условиях ограниченного пространства система может уменьшить радиус разворота, затормозив заднее колесо, находящееся внутри этого радиуса. Буквально видеть, что у тебя в данный момент находится под передними колесами сгенерированное компьютером изображение, полученное с камер на раз-



«ЗВЕЗДНОЕ НЕБО»
на потолке топ-комплектации Tank 700 —это целая Вселенная, более 1200 светодиодных «звезд», для которых предусмотрен динамический режим «звездопада».

ных частях кузова, – функция, столь необходимая при спуске с горы или при старте на уклоне. Наконец, две комплектации оснащены пневмоподвеской, которая способна регулировать дорожный просвет в диапазоне от 195 до 325 мм.

Повелитель звезд

За последние десятилетия мы видели немало смелых экспериментов с интерьерами автомобилей. Но, как говорят дизайнеры жилья, не делай дом для того, чтобы произвести впечатление на гостей, делай для себя – гости бывают не каждый день, а ты будешь это видеть и этим пользоваться постоянно. А чего мы хотим от дома? Чтобы было просторно, но при этом уютно, красиво в традиционном понимании этого слова, но при этом современно, а еще – тихо...

Тем, кто работал над интерьером Tank 700, удалось достичь именно той гармонии, которую мы хотели бы видеть в своем жилище. Салон отделан высококлассной кожей Наппа. В версиях «Премиум» и «Супериор» можно заказать обивку коричневого или красного цвета, доступна также черно-коричневая комбинация. Днем просторный салон этих версий наполняется светом через люк. При этом сохранить приватность помогают оконные шторки с электроприводом. Еще больше отгородиться от внешнего мира позволяет эффективная шумоизоляция, которая включает в том числе систему шумоподавления и двухслойные стекла. Для топ-версии предусмотрена не только бордовая, но и черно-белая обивка. А над головой в любое время суток и в любую погоду можно зажечь «звездное небо».

Традиционалистов, безусловно, порадует то, что самые важные органы управления здесь не запрятаны в тачскрин, этакую «службу одного окна», как сейчас делают многие, – в салоне они найдут и достаточное количество удобных физических кнопок, и стильный рычаг управления трансмиссией. Между тем здесь есть и 9-дюймовое поле проекции данных на ветровое стекло, и центральный тачскрин диаметром 16,2 дюйма – широкое окно в мир мультимедиа с несметным количеством индивидуальных настроек. У пассажиров второго ряда – отдельный сенсорный пульт, с помощью которого можно управлять и климат-контролем, и массажем, который наравне с подогревом и вентиляцией есть во всех креслах, а в топовой комплектации – еще и повелевать «звездами» на потолке.



В СТАНДАРТНОМ ЗИМНЕМ ПАКЕТЕ TANK 700 присутствуют обогревы боковых зеркал, лобового стекла, форсунок переднего стеклоомывателя, руля и всех сидений. Объектив задней камеры снабжен омывателем, а бачок омывающей жидкости увеличен до 4,5 л.





Просто задайте направление

Кто-то сказал, что самое ценное в нашей жизни – это время и нервы. Ибо ресурсы и того и другого, увы, невосполнимы. Tank 700 готов быстро доставить в заданную точку, где бы она ни находилась, но, что не менее важно, сделать это так, чтобы водитель и пассажиры ни о чем не беспокоились. Тому залогом и архитектура повышенной выносливости: силовой каркас кузова состоит из высокопрочной стали на четыре пятых, а рама – практически целиком. Tank 700 обладает полным набором систем безопасности и, конечно же, как и другие модели марки на российском рынке, полностью подготовлен к условиям эксплуатации в наших непростых порой климатических условиях. Дополнительные поводы не беспокоиться – не только пятилетняя сервисная поддержка, но и сервис помощи на дорогах с покрытием 500 км от ближайшего официального дилерского центра Tank. Официальных дилерских центров в стране более шести десятков. Возьмите их карту, циркуль и попробуйте вычислить, куда нужно забраться, чтобы сервис этот до вас не дотянулся. Мне уже довелось попробовать новый флагман Tank на самых разных дорогах Северного Кавказа – от асфальтовых серпантинов до каменистых осыпей. Внешность внедорожника тогда, при первой встрече, не обманула. Он может все.

CHANGAN CS75 PLUS 2.0 (1.5)

Двигатель, тип	бензиновый, L4, турбо
Объем двигателя, куб. см	1998 (1494)
Максимальная мощность, л.с.	233 (188)
Максимальный крутящий момент, Нм	390 (300)
Трансмиссия	АКП, 8
Привод	передний
Максимальная скорость, км/ч	200 (190)



Колесо Фортуны

Александр Катаев • фото Changan

PLUS – ПЛЮСЫ И МИНУСЫ

СОБИРАЯСЬ ПОЗНАКОМИТЬСЯ С ОБНОВЛЕНИЕМ МОДЕЛИ, ХОЧУ ПРИПОМНИТЬ, КАК ВЫГЛЯДЕЛА РАНЬШЕ. НА РОССИЙСКОМ САЙТЕ CHANGAN ОТКРЫВАЮ РАЗДЕЛ ПРО CS75 PLUS, ВИЖУ КРОССОВЕР ЕЩЕ ДО МОДЕРНИЗАЦИИ. ФОТО СПЕРЕДИ, СЗАДИ. ПОВТОР ВИДА СПЕРЕДИ – ВЗЯЛИ ПЕРВУЮ КАРТИНКУ И ПОСТАВИЛИ ЗЕРКАЛЬНО, АВТОМОБИЛЬ ОБЕРНУЛСЯ ПРАВОРУЛЬНЫМ. ВДОБАВОК У НЕГО ПОЯВИЛОСЬ… ПЯТОЕ КОЛЕСО!

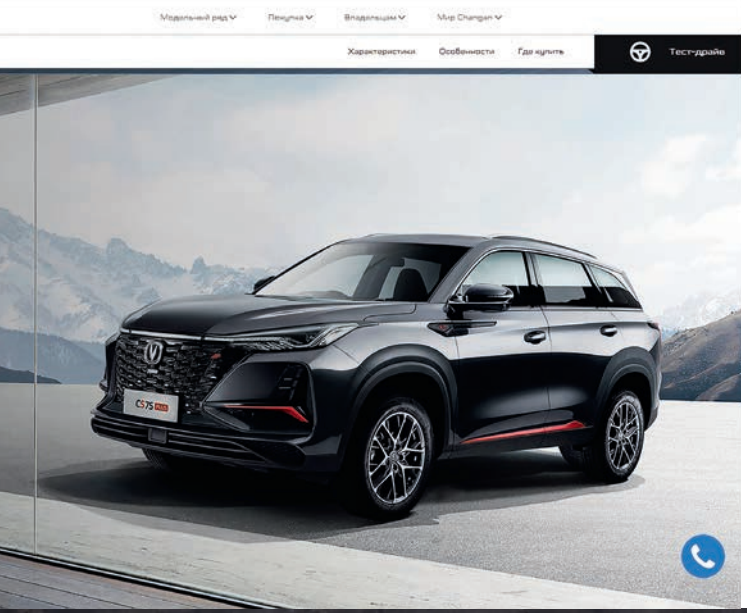
Понять и простить: шопили, шопили да перефотошопили. За левой задней шиной, под багажником, торчит забытая половина такой же левой задней. Вроде пустяк, а у кого-то вызовет недоверие ко всей фирме. Если не хватает компетенции проверить сайт – витрину для клиентов, логичен вопрос, порядок ли в консерватории на уровне создания автомобилей. Имидж зависит от мелочей, начиная с банальных.

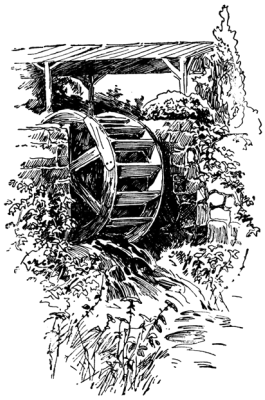
Хотя в автопроме Китая многое зависит как будто от превратностей судьбы и определяется вращением колеса Фортуны под неким багажником. До сих пор трудно предугадать, удачной ли окажется премьера – пусть и в рамках одного бренда. Буквально на удачу и надеемся: повезет не повезет с адаптацией, подвеской, ценами. У Фортуны завязаны глаза, она богиня слепого случая, непредсказуемости. Держит рог изобилия, отсыпая милости наугад.

Changan CS75 Plus второго поколения дебютировал в 2019-м, а спустя четыре года получил апгрейд, результаты которого видим. Интрига! Знаю, компания способна удивить.

Было – стало

Впервые на фабрику Changan в Чунцине меня пригласили десять лет назад. Модельная гамма тогда смотрелась нестройно. Еще выпускались Alsvin V5 и Benni Mini – шаржи на седан Mazda 3 и маленький хетчбэк Peugeot 107. Успел родиться ладный кроссовер CS35 с дизайном от итальянского и японского филиалов, с мотором собственной заводской линии Blue Core и с коробкой-автоматом Aisin. Приглянулся – коли пойдет в том же духе, подумал я, надо внимательнее





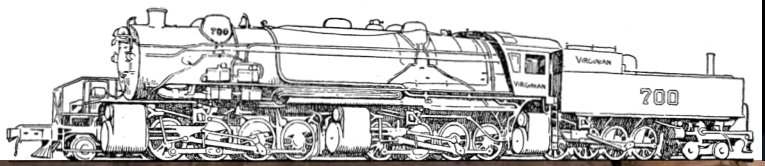
ПРЕЖНИЙ CS75 PLUS
выглядел агрессивнее, разевал передние раструбы. Бензиновый турбомотор 1.5 выдавал 167 л.с. и сочетался с 6-ступенчатой АКП. Оснащение в чем-то уступало, полного пакета обогревов тоже не было.



ДИЗАЙНЕРСКИМ РЕШЕНИЯМ ВЫДУМАНЫ КРАСИВЫЕ СМЫСЛЫ.
Соединение фар полосой якобы схоже с хвостом кита, а задние фонари призваны напоминать геометрию истребителя. Селектор АКП в духе времени.



следить за делами фирмы. Серия CS – плюсик в блокноте. Впечатлил масштаб этих дел: более десятка заводов, два миллиона годового тиража машин, на удивление продвинутый конструкторский центр, достаточно серьезные комплексные испытания. Удалось наблюдать краш-тест по китайским нормам C-NCAP. Бах! – минивэн CX 20 принял удар достойно, по-современному, не рассыпавшись на части. Прилетаю год назад – ой. Чунцин распростерся до мега-... нет, гигаполиса. Changan ошеломил скоростью прогресса. Не стану грузить вас громадьем чисел – к примеру, заводов понастроили аж 34 – и описанием бескрайнего продуктового ряда. Вырос ряд суббрендов! Avatr, Deepal, Kaicene, Lumin, Oshan, Shenlan и Qiyuan. Ни один не выглядит пятым колесом, всякому придумано маркетинговое объяснение.
Кстати, футуристический Avatr вот-вот приедет в Россию. Я немножко прокатился по китайскому полигону на электро-кросс-купе 11 – словно прямиком в завтра. А то и в послезавтра. Да не смутит вас оплошность на сайте, Changan – это сила.





ПРИБОРЫ
пока англоязычные. Размечена лишь окружность спидометра. Склад с цифрами закрылся на учет? Палитра новых кузовных цветов спокойная. Кресла ощутимо комфортнее бывших.

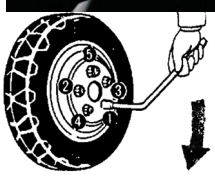


Сокровища нации

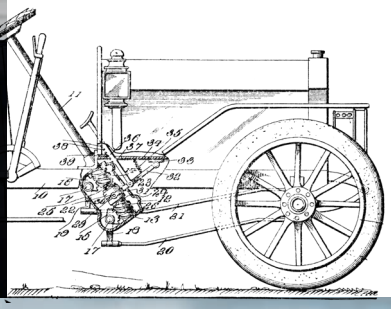
День сегодняшний – отправимся прямиком на кавказскую пресс-демонстрацию. Визуально CS75 Plus нравится! В команду дизайнеров набраны люди из BMW, GM, KIA и VW, авторитетные специалисты, умеют сами вращать колесо Фортуны, выкруживая профит. Оформили кроссовер похожим на стильные «кроссы» из передовой линейки Uni.

А по сути, 75 Plus верен формату серии CS – практичному, земному. От аэропорта к отелю попробую роль пассажира. Пятую дверь поднял электропривод. Китайцы, что у вас за странная мода с универсальными кузовами без багажной шторы? Отсек немалого объема, на кожухах арок ниши, трансформация дает ровную площадь. Будь я в компании с оператором видео, спокойно погрузили бы и чемоданчики, и габаритное оборудование. Пятым колесом служит запаска-докатка.











СБОРКА ИНТЕРЬЕРА
подкупающе аккуратная. Кнопку «аварийки» зачем-то сделали малой частицей низкого сенсорного блока взамен физической высоко по центру. Боковые зеркала велики, а система обзора дает картинку «сквозь капот».

Тяну обычную дверную ручку, устраиваюсь сзади. Расклад на втором ряду правильно описать коротким выражением «вариант нормы». Каковы варианты оснащения? Ага, заготовлен листок с описанием.

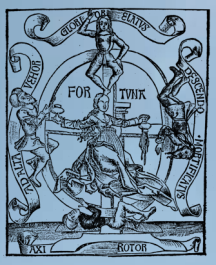
Опций Фортуна отсыпала изобильно! По-моему, даже не сыпала, а вытрясала рог. В стандарте светодиодные фары и фонари, функция бесключевого отпирания, кожаная обивка, беспроводная зарядка, полноценный набор подушек и систем безопасности, камеры кругового обзора, видеорегистратор и панорамная крыша. Три комплектации отличаются лобовыми стеклами – базовым или двухслойным, динамиками – шестью или восемью, наличием контурной подсветки, ассистента перестроений и датчика дождя. Упс. Как вытрясала, так и перестала: подогревы руля и дивана нам не выпали. Внезапно отрядила классные спортивные кресла! Эти греются, а у водительского, кроме того, вентиляция.

Розыгрыш лотереи

Интерьер устроен прежним образом, а подробности – сплошь заново. К лучшему изменились материалы, руль, планировка на тоннеле. Виртуальным приборам добавили конфигурацию с привычными кругами.

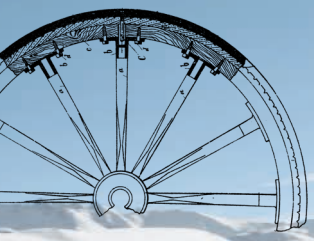
Однако повернулось своенравное «колесо», и у панели, объединяющей приборный и центральный экраны, исчез былой козырек. Извольте, спидометр и тахометр застилает пятно от солнца, едва различимы. Богиня, это ведь он, истинно слепой случай? По счастью, имеется проектор данных.

Меню изобретательнее, чем в кавказском ресторане. Настройки, настройки, настройки настроек. Среди прочего – выбор сопротивления на руле. Опять не слава богине: у китайской Фортуны плохо с русским языком. Вечная напасть. Непобедимая и непереводимая. «Продолжение непрерывного», – поддакивает строка на экране. Пункт «Автомо-



КОСВЕННОЙ ПРИЧИНОЙ
купить актуальный CS75 Plus для консерваторов является… автомобиль следующего поколения. Грядут выдвижные ручки и панель с тремя экранами на ширину салона, аналоговые кнопки исчезнут.





СРЕДИ БАЗОВЫХ
электронных помощников: системы предупреждения столкновений, мониторинг слепых зон и разметки, адаптивный круиз-контроль. Надувные шторки безопасности тоже стандартные.

бильное сцепление», представьте, относится к амбиентному освещению. В целом полтора-два десятка речевых казусов. Надеемся, сотрудники офиса Changan Motor Rus застопорят «колесо» российской официальной палкой о двух концах: убедят Китай максимально доработать адаптацию с минимальным повышением цен. Задаю вопрос насчет полного привода. «4WD вероятен только у следующей, третьей генерации, она недавно дебютировала на домашнем рынке», – отвечает господин Лян Пен, заместитель директора. Ладно, вздыхаю, играл не угадал. «А в текущей подвеска теперь комфортнее. Проверьте вашими плохими дорогами».

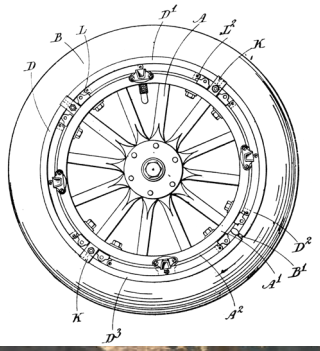
Перекати-горы

Характерным кавказским колесам – колесам УАЗов, «шишиг», тракторов, квадроциклов и телег – здесь проще. А стандартные у кроссовера, цивильные 19-дюймовые с литыми дисками боязно растерять. Спасибо фирме за смелость, маршруты тестов намечены бескомпромиссные, ва-банк: по битым шоссе, серпантинам, а затем и горным дорогам. Авось CS75 Plus выдюжит.

Подвеска разноплановая. Мелкие недостатки покрытия то игнорируются, то вызывают нервную дрожь. Значительные кроссовер отрабатывает хорошо, но иногда рыскает на них, теряет курс. А по корявым грунтовкам в горах разрешает ехать неожиданно смело, без пробоев и опасений насчет позвоночника. Изумила штормовая раскачка кузова вверх-вниз и в стороны. Наворачиваю серпантины, они петляют круче и круче, крены растут, уже не помешали бы страховочные боковые штанги с пятыми колесиками на концах, что крепят на кузов испытатели управляемости. Причем управляется-то CS75 Plus интересно – с ярким эффектом подруливания задней многорычажки. Самая важная новость касается бензиновых турбомоторов Blue Core. Двигателю 1.5, ранее единственному, подняли мощность до 188 л.с. и дали в пару 8-ступенчатую коробку-автомат Aisin. Плюс отныне доступен 233-сильный 2.0 с той же АКП, эту связку и тестируем.

Очень удобная, позитивная версия, пригодная во всех ситуациях типичной жизни с кроссовером. Гидромеханика действует плавно и почти всегда в масть, отдача позволяет





ПОПРОБУЙТЕ ЕЩЕ
найти столько предметов, чтобы заполнить объемный центральный бокс и нижний этаж тоннеля. Под шторкой на верхнем этаже подстаканники. А под фальшполом багажника — органайзер с глубокими секциями.



СОПЕРНИКИ, КТО НА НОВЕНЬКОГО?
Против одноклассников с коробками-роботами Changan козыряет автоматической. Серьезным конкурентом выглядит Geely Atlas, у которого АКП сочетается с полным приводом.



интенсивно ускоряться на высоких скоростях. А нетипичные ситуации? В горах отключаю ESP, и автомобиль на цепких шинах Pirelli Ice Zero ровным движением влегкую берет мокрый грязевой подъем. Респект! Отдельно – и за шумоизоляцию моторного отсека.

Взывая к небесам

Подытожим. Эффектный облик, щедрое стандартное оборудование, вместительность, убедительная двухлитровая версия. Спорная подвеска, моноприводность, недоадаптация. Когда вы читаете, на сайте должны опубликовать всю информацию о премьере и раскрыть цены к началу продаж. Предшественник стоил от 2 850 900 рублей.

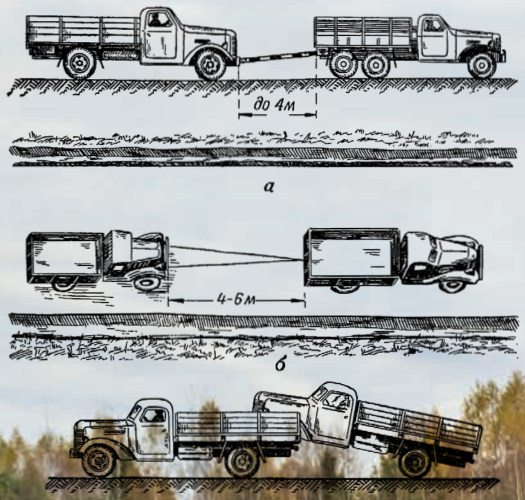
Changan CS75 Plus рынку скорее в плюс. И верю, мы с вами дождемся главного – богиня непредсказуемости перестанет вмешиваться в подготовку российских премьер из Китая как неумелый фотошопщик. Колесо Фортуны в китайском автопроме и есть именно то пятое из поговорки – абсолютно лишнее.

МАШИННОЕ ОТДЕЛЕНИЕ

ДОНЕСЕНИЯ

JAECOO J7 SUPREME-V

Двигатель, тип	бензиновый, L4, турбо
Объем двигателя, куб. см	1598
Максимальная мощность, л.с. при об/мин	186 при 5500
Максимальный крутящий момент, Нм при об/мин	275 при 2000
Трансмиссия	РКП, 7
Привод	полный
Разгон от 0 до 100 км/ч, с.	9,0
Средний расход топлива, л на 100 км	8,1
Цена, руб.	от 3 899 900



САМЫЙ СОК

АЛЕКСАНДР КАТАЕВ • ФОТО АЛЕКСАНДРА КАЗАРИНА

ЛОВКОСТЬ МУФТ, НИКАКОГО ОБМАНА

ВКУСНО ТАМ КОРМЯТ, НАВЕРНОЕ. НА МАРШРУТЕ ПРЕЗЕНТАЦИИ ОСТАНОВКА У РЕСТОРАНА, И НАШЕЙ ГРУППЕ ЖУРНАЛИСТОВ ПОДАН ОБЕД. НАЛИВАЮТ ФРУКТОВЫЙ J7. Я ЖЕ УПОЛЗ ПОД КУЗОВ КРОССОВЕРА JAECOO J7 SUPREME-V СТАВИТЬ НА МЕСТО УГОЛ НИЖНЕЙ ЗАЩИТЫ. СЫПЛЕТСЯ ПЕСОК – ТЬФУ, НЕВКУСНЫЙ. А ВОТ НОВЫЙ SUPREME-V – СВОЕГО РОДА ТЕХНИЧЕСКИЙ ДЕЛИКАТЕС!

Наверняка уже все знают: слово – название суббренда Jaecoo составлено из немецкого «jaeger» («охотник», «егерь») и английского «cool» («клевый»). Зачем приплели из лесу охотника-егеря, к тому же немца, объясняется мудрено – про некую ловкость на природе и почему-то про страсть, хотя какие страсти у бюргеров. А что Jaecoo J7 выглядит клевым – это да! Заметьте, лаконичная эстетика тоже в английском стиле. У материнской компании Chery давнее партнерство с Jaguar Land Rover, и совпадения в дизайне, разумеется, неслучайны.

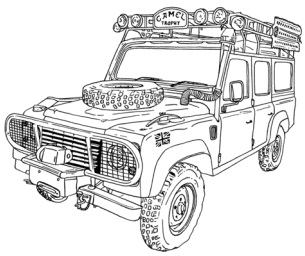
Land Rover знаменит экстремальными приключениями. И в рейдах Camel Trophy по всему непроходимому свету геройствовал, и на Эльбрус заехал, а потом упал с верхотуры, совершив заодно рекордную по высоте аварию. Jaecoo J7 к суперподвигам, конечно, не готов: половина исполнений – 2WD, у остальных – 4WD массового типа, с муфтами передачи момента назад. Однако представленная модификация из ряда вон, способна на большее.

Ты подарки нам принес

К наступающему модельному году обновлена вся линия версий, их теперь аж восемь. Учтены желания клиентов. Просили, например, черный потолок – пожалуйста, он в стандарте. По-спорткаровски!

Еще были просьбы увеличить багажник. Раньше отсек делила полка, ее убрали и сделали отсек просторнее, понизив выступающие кожухи арок. Приборам нарисовали вид с обычными кругами – снова клево. Жаль, совсем не читается мелюзга циферок и символики, изменили бы уж всю





ВНУТРИ ЭЛЕМЕНТЫ ПОВТОРЯЮТ современный LR Defender: крупные характерные ручки, имитация болтов. Центральный экран у Supreme-V увеличенный. Есть возможность управления функциями машины на расстоянии со смартфона.



ОДОЛЕВАЯ ПРЕГРАДЫ, держите в уме, что РКП не любит длительной «ползучей» езды, когда на колеса поступает много крутящего момента, а они буксуют. Череда опытных заездов на уклон ожидаемо перегрела трансмиссию.



картинку. Зато на главном экране у богатых комплектаций появились крупные иконки онлайн-сервисов VK. А навигатор использует программу «Яндекса».

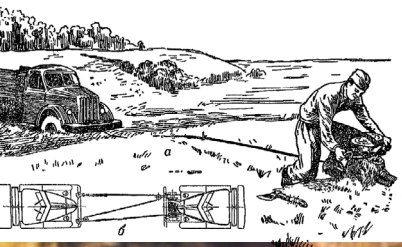
Самый сок – абсолютно свежий J7 в топ-исполнении Supreme-V. Добавками тут видеорегистратор, коленная подушка безопасности водителя и контроль его внимания. Предусмотрена регулировка остроты тормозов. А ключевая особенность – система Torque Vectoring. С четырьмя муфтами! Опять оглядка на Land Rover? Идентичную схему имеет, скажем, Range Rover Evoque.

Непопулярная механика

У других полноприводных J7 принцип банален: муфта в центре, а между задними колесами свободный дифференциал. Буксуешь, электроника имитирует блокировку, затормаживая то колесо, что крутится быстрее.

Supreme-V изобретательнее. На концах кардана две кулачковые муфты, которые отсоединяют вал при движении быстрее 60 км/ч ради экономии топлива. Если кардан в деле,

ДОНЕСЕНИЯ



TORQUE VECTORING здорово борется с вывешиваниями. Пока версия с обычным 4WD зависает в раздумьях — а ее привод вообще нерасторопнее, — Supreme-V шустро пораскинул долями по колесам, оттолкнулся и уехал.





тяга поступает к заднему межосевому дифференциалу, а на колеса отдача распределяется фрикционными муфтами – соответственно, левой и правой. Зажимаются то обе, то какая-то сильнее.

Турбомотор один – созданный вместе с австрийской фирмой AVL бензиновый 1.6 (150 или 186 л.с.) в паре с 7-ступенчатой РКП Getrag. «Сьюприму» положен более мощный, и шоссейная динамика достаточно хороша. Правда, черный потолок всяко спортивнее. Ладно, нам не на кольцевой трек, а на кроссовую трассу.

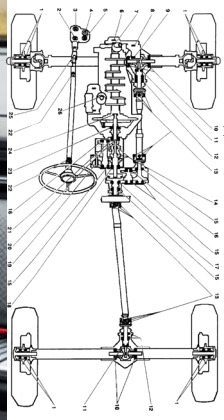
Егерь-мастер

Песчаный карьер, два человека. Фотограф вооружился дальнобойным объективом и расстреливает машину очередями, а я рулю восьмерками по рыхлому грунту, добиваясь зрелищных выбросов. Пока активна строгая ESP, вольностей не допускает. Отключить ее – настоящий квест: войти в меню, нажать иконку, затем утвердить команду. Спасибо, не требуется перезапуск.









ЧЕМ БЫСТРЕЕ ЕДЕШЬ
после 90 км/ч, тем сильнее напрягают увесистую машину команды интенсивно ускориться. А разница настроек Comfort и Sport в переключениях коробки, довольно яркая на средних скоростях, бледнеет.



РЕЖИМЫ ДЛЯ ГРЯЗИ И ПЕСКА
удачны по-своему. Грязевой допускает максимальные обороты мотора и агрессивное вращение колес. Песчаный – умеренный, алгоритм снижает вероятность закопаться, подойдет и в глубоком снегу.

Когда путы стабилизации ослаблены, заметно участие фрикционных муфт. Получая щедрые порции тяги, корма лихо доворачивается в заносе, песок – фонтанами. Любые выкрутасы контролируешь беспроблемно. Впору записываться на ралли? Да, но нет: комфортная в целом подвеска чересчур трясет на резких неровностях.

Впору штурмовать гору! У полноприводных J7 набор ездовых настроек расширен внедорожными: «Снег», «Грязь», «Песок» и «4x4». Меняются отклики на прибавление газа, работа коробки, фрикционов и страховочной электроники. Отличия легко выяснить на ровном земляном склоне.

Как учили в «Чародеях»? Видеть цель, верить в себя. Стараюсь без разгона заехать выше, насколько позволят настройки, верю в чародейство искусственного интеллекта. Успех зависит от степени раскрутки мотора, свободы пробуксовок и от преднатяга задних муфт. Лучше получается в универсальном режиме «4x4» с максимальной мобилизацией привода. Ить-ить, почти! Автомобилю всяко респект. Сыграть в царя горы не дают только «цивильные» шины.

Переполненный

Вопрос почти на четыре миллиона рублей, согласно цене Jaecoo J7 Supreme-V. Кому адресован Torque Vectoring? Геометрия-то у версии не ахти: передняя часть выдается, клиренс – средние 186 мм. Опять же, пластиковая защита пострадала. Нужна металлическая.

Ответить уместно очередным сравнением с JLR. Навороченные топовые внедорожники Land Rover и Range Rover редко ударяют облицовками в грязь. Их покупают как олл инклюзив. Переполненный муфтами Jaecoo J7 того же плана.

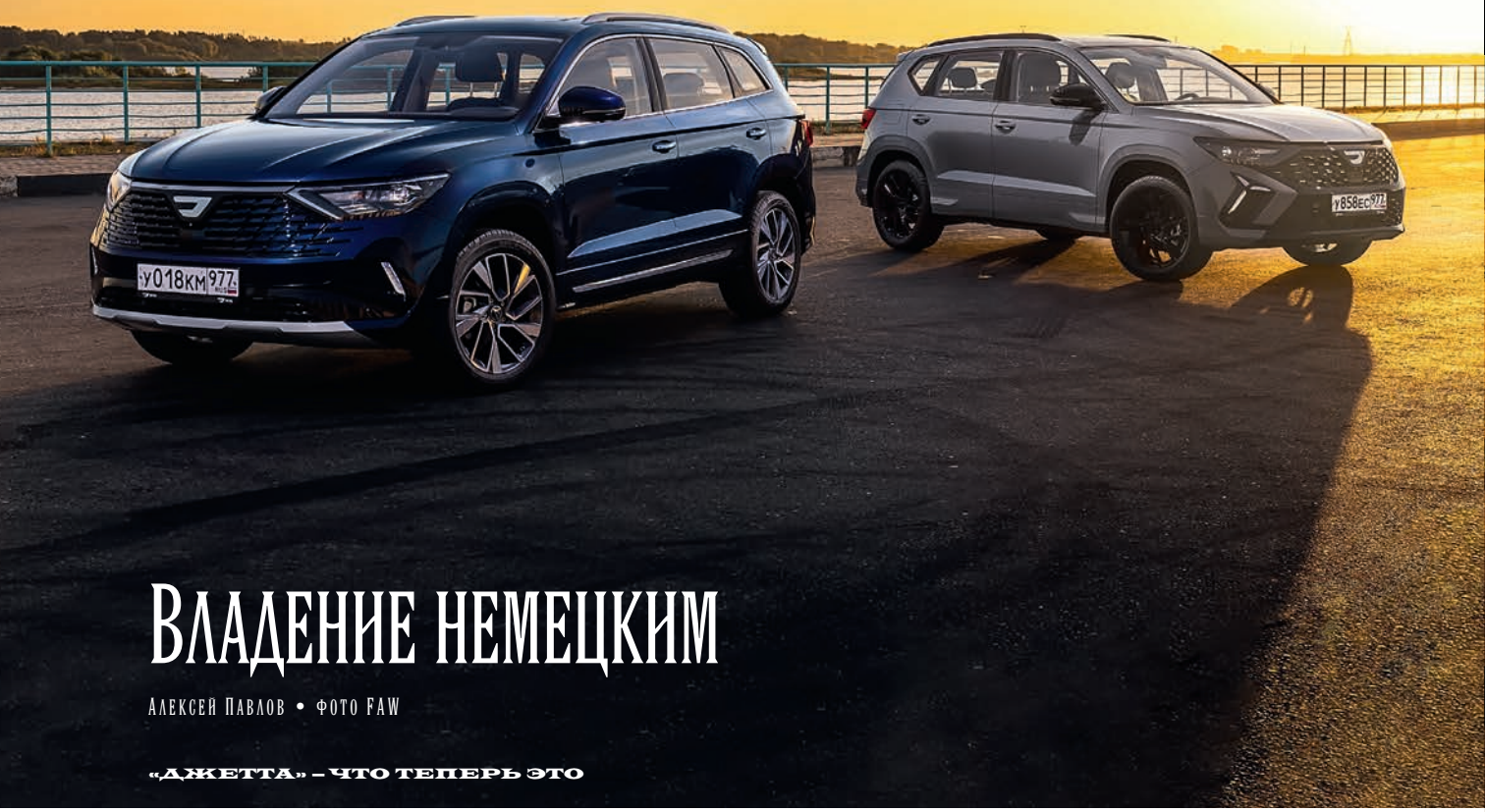
Избыточные, по меркам китайских кроссоверов, способности надо понимать эффективным ресурсом на всякий случай. Вдруг зомби-апокалипсис заставит уматывать из города по буеракам. Supreme-V проберется по оффроуду туда, откуда будет неожиданно далеко идти до спасительного трактора. Ловкость на природе – речь, стало быть, о муфтах. За расчетливых немецких егерей не скажу, а иным нашим охотникам за необычными приключениями Supreme-V должен показаться страсть до чего интересным. **a**

МАШИННОЕ ОТДЕЛЕНИЕ

ДОНЕСЕНИЯ

JETTA VS5 (VS7)

Двигатель, тип	бензиновый, L4, турбо
Объем двигателя, куб. см	1395
Максимальная мощность, л.с. при об/мин	150 при 5000
Максимальный крутящий момент, Нм при об/мин	250 при 1750
Трансмиссия	АКП, 6
Привод	передний
Максимальная скорость, км/ч	175
Разгон от 0 до 100 км/ч, с	10 (10,2)
Средний расход топлива, л на 100 км	7,1
Цена, руб.	от 3 000 000 (от 3 367 000)



Владение немецким

Алексей Павлов • фото FAW

«Джетта» – что теперь это

ПАРАЛЛЕЛЬНЫЕ ФАНТАСТИЧЕСКИЕ МИРЫ ВСЕГДА ИНТЕРЕСНЫ. ТАКОВ И ВЫМЫШЛЕННЫЙ АЛЬТЕРНАТИВНЫЙ СССР, ГДЕ СУЩЕСТВУЮТ НЕРЕАЛЬНО КРУТЫЕ ВЕРСИИ СОВЕТСКИХ МАШИН. ЕГО НАРИСОВАЛ НИЖЕГОРОДСКИЙ АВТОДИЗАЙНЕР АНДРЕЙ ТКАЧЕНКО. ПРЕМЬЕРУ ОБНОВЛЕННЫХ КРОССОВЕРОВ JETTA VS5 И VS7 – ДАВАЙТЕ РАДИ НАГЛЯДНОСТИ ЗВАТЬ ИХ VS-ПЯТЫЙ И VS-СЕДЬМОЙ – УСТРОИЛИ ИМЕННО В НИЖНЕМ НОВГОРОДЕ. И Я ПОЗВОНИЛ АНДРЕЮ С ПРОСЬБОЙ О ПОМОЩИ.

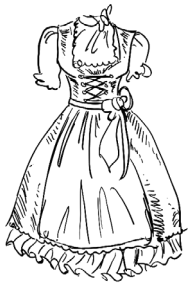
Насколько Jetta из Китая фольксвагеновская по восприятию? Ключевой момент! Ведь главное преимущество марки на фоне прочих китайских – генетическое. Das Auto. Значит, немецкая порода должна проявляться выразительно, быть очевидна клиентам.

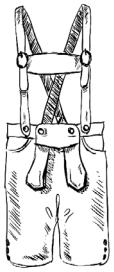
Вот и прошу Андрея Ткаченко оценить стиль VS с точки зрения профессионала. Дизайнер работает в крупной фирме автомобильного люкс-индпошива, сотрудничал с анимационными студиями Голливуда и иностранными производителями гоночных видеоигр, придумывал им фантастическую технику. А сам поклонник каноничной эстетики. Перед нами Jetta VS7. Volkswagen ли это?

«Естественно, – отвечает Андрей. – Почерк концерна узнается мигом. Грамотные пропорции, баланс форм, резкие линии, орднунг в салоне. Немецкие ценности. Кроссоверы отделения Volkswagen визуально чуть потяжелее – веские. Тут мне скорее видится Skoda. И про китайские добавления: они вроде призваны повысить градус престижа, а на деле крадут. Представь национальное германское блюдо с ингредиентами из азиатской кухни. Не каждому по вкусу. Рассыпчатая мелочь деталюшек на облицовке, чересчур легкомысленные приборы, спорные фрагменты обивки ромбиком. Ко всему – абсолютно банальный логотип. Что символизирует?»

Полагаю, логотип отражает нехитрую суть всей затеи с маркой Jetta.







ЕЗДОВЫЕ РЕЖИМЫ
сперва озадачили. Нашел в меню кнопки, перебираю — на ходу никакой разницы даже в экономичном и спортивном. Через минуту осознаю смысл картинки и сокращения ACC. Настройки касаются адаптивного круиз-контроля.



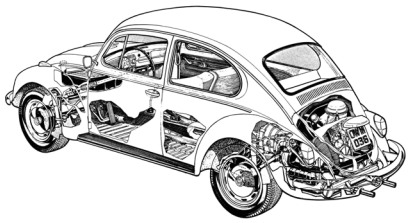


Простая непростая история

Коротко об истоках. Первенцем совместного китайского предприятия FAW-VW, открытого в 1991 году, был локализованный седанчик Jetta II. Выпускался с изменениями долго-долго, двадцать с лишним лет. Итоговый тираж составил 1,7 миллиона. Истинно народный чайнаваген – поездили всем Китаем.

И когда родилась идея вывести бюджетные автомобили FAW-VW в отдельный суббренд, название просилось само – в честь недорогого седана-бестселлера. Марку Jetta представили в 2019 году. Модели сохраняют немецкую ДНК, но упрощены и потому доступнее многих родственных. Китайские покупатели оценили.

Отличный вариант и для России. Поставками сюда занялся дистрибьютор «ФАВ – Восточная Европа» (он реализует и премиальные Hongqi производства того же FAW), дилеры распределены от Калининграда до Иркутска, дают гарантию на два года или 100 тысяч километров. Добро пожаловать, willkommen!







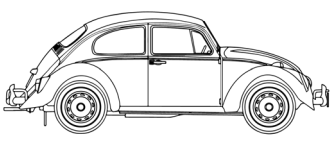
JETTA VS7 ВЫЗЫВАЕТ БОЛЬШЕ СИМПАТИИ.
Облик благороднее, стандартное наполнение сразу щедрое. Увеличенная база подарила сидящим на втором ряду завидный простор. В наличии подлокотник дивана и панорамная крыша, которых у VS5 нет.

Одна проблема – собственно Volkswagen, бойкотирующий официальные российские продажи. Его прямое отношение к суббренду накладывает заведомые ограничения. У наших кроссоверов отсутствует ОТТС, их завозят по схеме ЗоЕТС, фактически параллельной. Возникли трудности с адаптацией. И все равно – приветствуем.

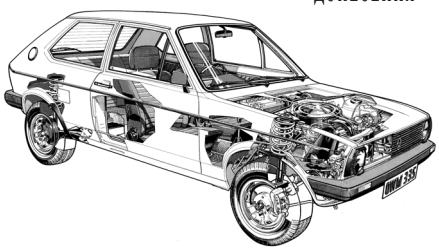
Доппельгангеры

Конструктивно VS-Пятый и VS-Седьмой – двойники. Построены на знаменитой универсальной фольксовской платформе MQB, перекликаются с компактами Skoda Karoq (то есть Андрей не ошибся) и Seat Ateca. Младший VS-Пятый габаритами примерно с Hyundai Creta и Renault Duster. Старший VS-Седьмой копирует сородича по ширине и высоте, но длиннее на 20 сантиметров, по размеру базы выигрывает на 10 сантиметров, а по объему багажника – на 66 литров. Оснащение у VS-Пятого разложено по четырем комплектациям. Допустим, хочется сэкономить – идем от большего к меньшему. Шаг от топ-версии Brilliant Ultimate вниз к Brilliant Glory – теряем подогрев зеркал, шторки безопасности,











JETTA VS5 СПЕРЕДИ НЕСДЕРЖАННАЯ, оформляли будто впопыхах. Присмотритесь к сопряжениям облицовки и фар. Впрочем, по аккуратности места водителя у двойников паритет. Решает цена: топ-версия VS5 на 180 тысяч дешевле, чем VS7.

круговой обзор и адаптивный круиз-контроль. Обойдемся? Шаг еще ниже, к варианту Enjoyment, лишит нас цифровых приборов, климат-контроля, подогрева кресел и электропривода водительского сиденья – уже призадумаешься. Базовую Pioneer впору игнорировать – прожиточный минимум. VS-Седьмой доступен в комплектациях Glory и Ultimate, у него базовый набор гораздо богаче. Но подогрев кресел, надувные шторки, климат-контроль и адаптивный круиз-контроль опять же в топовом пакете.

Да, не забудем обновления. Иные облицовки, бамперы, декор. В салонах двухцветные сочетания, а элементы отделки качеством выше. Техника прежняя: передний привод и давно известные по разным «Фольксам-Шкодам-Ауди» бензиновые турбомоторы VW 1.4 (150 л.с.) с 6-ступенчатыми коробками-автоматами Aisin. От добра добра не ищут: агрегаты проверены временем, достаточно надежны.

Кстати, в сотне километров от Нижнего Новгорода натуральный технический заповедник, куда я собирался и постоянно откладывал. «Пора!» – зову коллег. Возьмем обе «Джетты», в пути поменяемся.

Спецэффект погружения

Арзамас. Последний российский город, в котором для перевозки пассажиров использовались культовые ЛиАЗы-677, наполняя улицы специфическим бутылочным звоном двигателей. Завод в Ликино-Дулево собирал «луноходы» до 1994-го, и даже финальным экземплярам сейчас по 30 лет. Где вы, уважаемые?

Эх, напрасно я тянул с поездкой. Два года, как динозавры ушли с аукциона по стартовой цене 324 тысячи. Кто не успел, тот совсем опоздал. Гуляю по центру – вдруг найдется что-то в память об уникумах.

Вдруг – кафе с вывеской «ЛиАЗ и Ко»! Внутри ностальгическая милота. У двери висит рабочий компостер, в зале красные сиденья почти один в один из лиазовского салона, на стенах фото арзамасских реликтов и эмблема из световых трубок. Надписи: «Проезд оплачиваем кондуктору», «При аварии разбить стекло!». В ассортименте вкусные прянички с оттисками счастливых билетов на глазури. Уселся за стол, съел «билет» 543093, закрыл глаза и явно слышишь тот бутылочный звон, тот скрип раздвижных дверей из прошлого, вспоминаешь

ESP ОТКЛЮЧАЕТСЯ
неожиданным образом, как шпионский девайс. Шутки в сторону, запоминайте: включаем зажигание, включаем «аварийку», жмем пять раз педаль газа. Если выезжать на офроуд, то дачный: клиренс всего 155–160 мм.





корабельную качку кормовой площадки… Садишься за руль VS-Пятого или VS-Седьмого – и тоже разом захлестывают «те полузабытые» ощущения. Словно вернулся наконец из путешествия по закоулкам Китая в зону комфорта.

Потерявши – плачем

Интерьеры по меркам VW вчерашние. И хорошо – классика! Выверенная архитектура, правильные кресла с подушками нормальной евродлины. В автопрессе есть штамп «все органы управления на своих местах». После китайских кнопок «аварийки» на потолках иначе не сказать.

Имели, не хранили. До чего радуют сейчас характерные решения! Традиционная ручка света, фиксируемый селектор КП. Умиляют и шрифты, и усилия на рычажках. «Оне, оне», – говорил булгаковский Коровьев. Была бы педаль сцепления, наверняка оказалась бы типично длинноходной.

Претензии? Из гармоничной картины выпадает пестрота приборов. И вид климатического пульта с мелюзгой графики а-ля карманная электронная игра. Благо комбинацию можно переключить на приоритет спидометра или тахометра, а регулировка температуры в движении не слишком отвлекает.

Силовые агрегаты в равной степени подходящие, с ними очень комфортно. Динамика в норме, автоматы целиком владеют ситуацией. Рычагом на себя меняю D на S и получаю действительно спортивность. Удобен мануальный режим: если не стесняться крутить в нем мотор до красной зоны, на второй передаче допустимо разогнаться до 100 км/ч, на третьей – до 160!

Нравится благородная упругость на крупных неровностях. Европейский Volkswagen с подвеской поплотнее ехал бы иначе, отслеживая огрехи профиля и резкие грани. Правда, благодаря лучшей собранности шасси и управлялся бы поточнее. Но вспомнить иные китайские кроссоверы – те меняют направление, а Jetta – рулится.

Магия с разоблачением

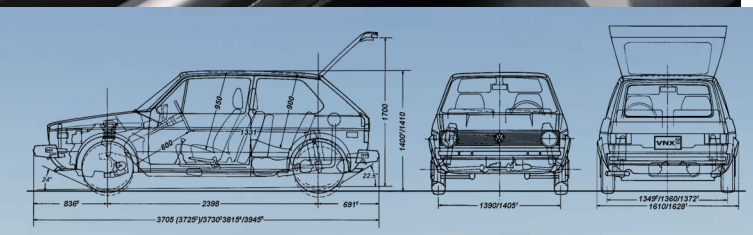
Адаптация, повторю, скромная. Русифицировать пока удалось только приборы. Смахнешь обложку тачскрина влево,



МАШИННОЕ ОТДЕЛЕНИЕ

ДОНЕСЕНИЯ





БАГАЖНИКИ ОДИНАКОВО ГЛУБОКИ,
и трансформация дивана дает приличную ступень. Ради экономии отказались от фирменных придумок для размещения мелких предметов, полноценной подсветки отсека и электропривода двери.



а там – страница неактивных сервисов: спят потухшие иконки, «плюшки» спят. Подогревы кресел – это все, что запасено на ближайшую зиму. И упрощения, вот они. Стекла, опустившись, издают дешевый стук. Материалы отделки в общем «ну такие». Слышна экономия на шумоизоляции.

Зато поднимешь капот – яволь! – везде заветные буквы VW AG. Их безусловная магия, конечно, работает. Кроссоверы фьюжен-кухни: на лицо китайские, немецкие внутри. Принимаются.

Обратно – привязка к «Фольксвагену» сильнее всего и смущает. В Европе на концерн обрушились экономические беды. Неясно, чем аукнутся немецко-китайскому бизнесу.

И другое важное обстоятельство. Минпромторг по-прежнему грозится отменить импорт без ОТТС. Вопрос жизни и смер… То есть вероятного прекращения продаж – долго ли Jetta сродни машинам-фантомам Андрея Ткаченко будет оставаться в некой альтернативной области. Volkswagen – наше все, но истина дороже: на российском авторынке официальная реальность интереснее параллельных миров. **a**

МАШИННОЕ ОТДЕЛЕНИЕ

МИССИЯ

HAVAL H3

Двигатель, тип	бензиновый турбированный L4
Рабочий объем, куб.см	1499
Мощность, л.с. при об/мин	177 при 6000
Максимальный крутящий момент, Нм при об/мин	270 при 4000
Привод	полный, AWD
Трансмиссия	роботизированная
Разгон до 100 км/ч, с	9,6
Максимальная скорость, км/ч	175
Средний расход топлива, л на 100 км	8,3

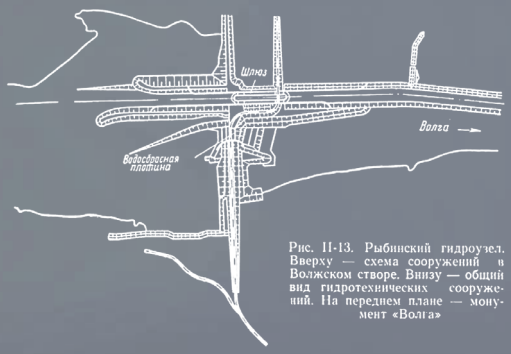


Рис. II-13. Рыбинский гидроузел. Вверху — схема сооружений в Волжском створе. Внизу — общий вид гидротехнических сооружений. На переднем плане — монумент «Волга»



МОРЕ ПО КОЛЕНО

Александр Папешин • фото автора и Haval

ПЕРВЫЙ КРОССОВЕР ИЗ ПРОФЕССИОНАЛЬНОЙ СЕРИИ PRO

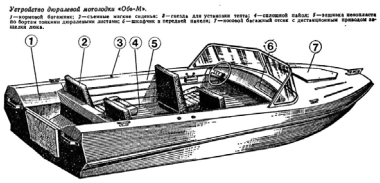
НИКТО ИЗ ТЕХ, КОМУ Я ПОКАЗЫВАЛ ЭТИ КАРТОЧКИ С ПРЕДЛОЖЕНИЕМ ОТВЕТИТЬ НА ВОПРОС, ГДЕ ОНИ СДЕЛАНЫ, НЕ ДАЛ МНЕ ПРАВИЛЬНОГО ОТВЕТА. ВЕРСИИ БЫЛИ САМЫЕ РАЗНЫЕ: ФИНСКИЙ ЗАЛИВ, ЧУДСКОЕ ОЗЕРО, ЛАДОГА... И, КОГДА Я ГОВОРИЛ, ЧТО ЭТО РЫБИНСКОЕ ВОДОХРАНИЛИЩЕ, МНОГИЕ ДАЖЕ НЕ ВЕРИЛИ. ПОТОМУ ЧТО ВЫГЛЯДИТ КАК МОРЕ. ЕГО ИНОГДА И НАЗЫВАЮТ МОРЕМ. ИЛИ ДАЖЕ ВОТ ТАК, ПАФОСНО, – «РУКОТВОРНОЕ МОРЕ».

Признаюсь, я сам очень удивился. Ты едешь по асфальтовой дороге, читая вполне себе привычные для глаза и на слух топонимы – деревня Пачеболка, река Грабежовка... Потом сворачиваешь на грунтовку. Вокруг – обычные поля, непонятно чем засеянные, с ярко-желтыми островками сурепки, но ты это замечаешь боковым зрением, потому что вынужден смотреть под колеса – вся дорога в ямах. Въезжаешь в обычное СНТ с заборами из профнастила. И вдруг до горизонта – вода.

Русская Атлантида

Рыбинское водохранилище не самый большой по площади водоем не только в мире, но и в стране. И конечно же, не самый глубокий – в среднем около пяти метров, есть места, где глубина достигает нескольких десятков метров, но в целом водоем мелкий. Как говорят, он мог бы быть еще мельче и меньше по площади. Якобы первоначальный проект плотины предусматривал, что уровень воды будет на целых четыре метра ниже, что спасло бы жизнь целому городу – Мологе, упоминавшемуся еще в летописях XII века. Сегодня он тоже периодически попадает в новости. При спуске воды из Рыбинки, который осуществляют поздней осенью, перед тем как водохранилище замерзнет, город иногда выходит на поверхность. Ну, не город, а то, что от него осталось. Булыжные мостовые, паперти церквей, каменные фундаменты домов... Чтобы создать «рукотворное море», в сороковые годы прошлого века пришлось затопить 663 деревни, кроме Мологи под водой оказалась значительная часть еще одного города – Весьегонска, вода





Устройство дюралевой мотородки «Обь-М».
1—кормовой багажник; 2—съемное кресло-скамья; 3—гнезда для установки мачты; 4—спасательный пояс; 5—защитная амортизационная полоса; 6—ветровое стекло; 7—носовой багажный отсек с дистанционным приводом выдвижного люка.

НЕОЖИДАННО В АВТОМОБИЛЕ
есть функция iSpace, позволяющая водителю отдохнуть, когда автомобиль не в движении. Она приводит кресло в полулежачее положение, особым образом настраивает климат-контроль и включает релакс-музыку.



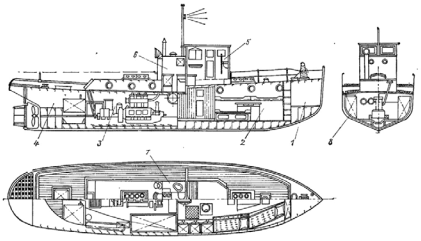


поглотила три монастыря и четыре десятка храмов, а покинуть родные места и переехать на новое место пришлось 130 тысячам местных жителей. Именно поэтому до сих пор не утихают споры – стоило ли все это затевать? Неужели не было иных способов получить электроэнергию и проложить новые судоходные пути с юга на север и обратно?

Сигнальные флаги

Фотографируя Haval H3 на берегу водохранилища, я про себя отметил, что кроссовер отлично смотрится в такой мизансцене. И не только благодаря цвету кузова – почти azure, как сказали бы итальянцы, так отлично сочетающемуся и с водой, и со свежим после ливня небом. Нарочито прямые борта, как у моторных лодок, которые стоят на деревянных чурбаках вдоль берега водохранилища. Боковое остекление, делающее автомобиль чем-то похожим на катер с подводными крыльями, на которых доводилось кататься в том же детстве. Такое же дежавю и в салоне. Селектор переключения передач похож на рукоять, с помощью которой начальник тур-

МИССИЯ



Общее расположение малого буксира типа «ЖС» (1930 г.).
1 — форпик; *2* — кубрик (6 сп. мест); *3* — машинное отделение (дизель 50 л. с.); *4* — ахтерпик и кладовая; *5* — ходовая рубка; *6* — камбуз; *7* — санитарный блок; *8* — топливная цистерна общий запас топлива (1,5 т).
Размерения судна: длина наибольшая — 17,37 м, между перпендикулярами — 16,0 м; ширина — 3,8 м; высота борта — 1,90 м; осадка — 1,14 м. Коэффициент общей полноты — 0,414.



Рис. 175. Европейская корюшка (сверху) и снеток (снизу) — *Osmerus eperlanus*



НЕСМОТРЯ НА ТО ЧТО У АВТОМОБИЛЯ
неплохой клиренс, при езде по канавам, а тем более по камням надо все же помнить, что защита двигателя у кроссовера пластмассовая, а ровный пол говорит о том, что выпускная система не спрятана в тоннель, а находится под днищем.

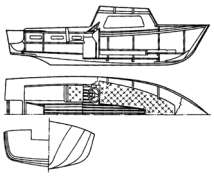


базы на Селигере управлял мотором «Нептун», установленным на дюралевом катере «Прогресс». Круглые фары – это тоже такое ретро, привет самым первым внедорожникам, как бы они ни назывались – Jeep Willys или ГАЗ-63. Немного смущают кресты на задних фонарях, но будем считать, что это не кладбищенская тема, а гюйсы, сигнальные флаги. Белый с красным крестик – это буква П. Ну, и еще эта странная выпуклость на пятой двери. Запасного колеса в ней нет, как у Jetour T2, представители, правда, находят оправдание этому явно декоративному элементу в том, что благодаря ему не пачкается заднее стекло и потому стало возможным не оснащать его дворником. Хотя справедливости ради надо сказать, что в это окно и так ничего не видно – слишком узкое.

Другие берега

До того как поехать на северо-восточный берег Рыбинского водохранилища, была идея посетить южный. Как-никак там и заповедники, в которых, вероятно не для того, чтобы за-





ИМИТАЦИЮ КОЖУХА
под запасное колесо на пятой двери кроссовера кто-то из коллег остроумно назвал рюкзаком. В него, правда, в отличие от настоящего, ничего не положишь. А «запаска», вернее «докатка», лежит под полом багажника.

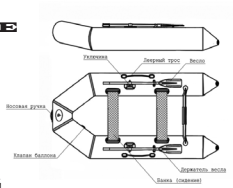


манить, а скорее чтобы отпугнуть туристов, указаны такие достопримечательности, как «ямы для наблюдения за змеями». Здесь же расположены яхт-клубы и элитные поселки, в которых владеют недвижимостью не только состоятельные жители Рыбинска, но и ярославцы. Но то ли мне не повезло и ветер был не в ту сторону, то ли такая беда тут постоянно… Природа просто шикарная – сосны, песочек. Но подходить к воде решительно не хочется. Весь берег в пене непонятного происхождения, и вонь стоит несусветная. Поэтому лучше в Рыбинск с его вывесками а-ля старина и удивительно уютным недавно построенным бульваром над речкой Рыбинкой. И дальше, отстояв очередь, – мост через Волгу сегодня ремонтируется, и движение автомобилей по нему реверсивное – на север, в сторону Пошехонья.

Haval H3, кстати, не только выглядит внушительно, но и с задачей корабля для путешествий справляется отлично. Салон просторный, багажник большой. 177 л.с. вполне хватает для уверенных обгонов на двухполосных дорогах. Особенно если учесть, что на дорогах этих асфальт преимущественно скверный, машин мало и шанс встретить вылетевший навстречу из-за поворота Porsche крайне невелик. Нужно только загодя крутануть селектор шайбы выбора режимов движения в Sport, чтобы автомобиль думал о резвости, а не об экономии 92-го бензина, который допускается к заливке в его 55-литровый бак.

При съезде на грунт Haval H3 тоже не вызывал особых беспокойств. 20-сантиметровый клиренс при не слишком большой колесной базе позволял уверенно штурмовать канавы. Опять же полный привод – более мощная версия кроссовера неспроста называется AWD Tech+.

Еще безусловные плюсы – отличная музыка, хорошая шумоизоляция и не по-китайски длинная подушка сиденья. Из минусов – отсутствие подлокотника в заднем диване. Особенно если принять во внимание тот факт, что задних пассажиров в дороге серьезно потряхивает на ухабах, подвеска у кроссовера жесткая.



РЕЖИМА «ПЕСОК»
среди режимов движения, которые выбираются шайбой на центральном тоннеле, у Haval H3 не предусмотрено. Зато есть «Снег». И только в зимнем режиме кроссовер тронется с места после отпускания педали тормоза. Во всех остальных режимах надо давить на газ.





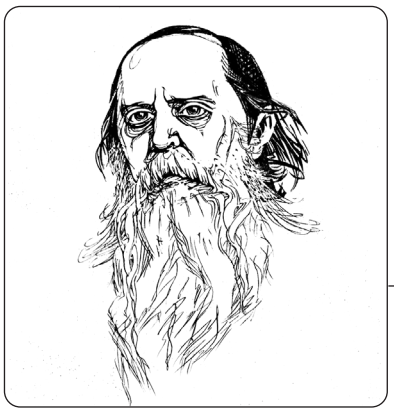
Из каскада в реку

Августовским днем на широком песчаном пляже было многолюдно. Даже несмотря на грозовые тучи, иногда накрывавшие водоем и делавшие воду такой же сизой. Песок на берегу не рыхлый, поэтому автотуристы без страха катят вдоль кромки воды даже на легковых машинах, выбирая место для стоянки. На берегах даже есть какие-то турбазы, зазывающие клиентов никак не связанными с огромным водоемом «баней» и «мангалом». Кто-то катается на сап-досках, правда, высокая волна не дает встать в полный рост, в шторм, как пишут, волны могут достигать двухметровой высоты. А кто-то купается – на песчаных отмелях вода в хорошие годы прогревается до 24 градусов.

То есть тут можно попрыгать в волнах, представив на минуту, что ты где-нибудь на Рижском взморье или на балтийском побережье Калининградской области. Но потом какая-то деталь обязательно напомнит тебе о том, что этот «морской курорт» в глубине континента возник искусственно, вопреки естественному, природному ходу событий. Вот из воды торчит пень. Это не свая, а остатки дерева, которое здесь росло, но, давно умерев, продолжает цепляться корнями за дно водоема. А еще весь пляж усеян дохлой рыбой: сотни тушек – от маленьких ершей до огромных сомов… О том, почему гибнет рыба в Рыбинском море, ученые постоянно спорят.

Иногда всерьез обсуждаются совершенно фантастические идеи закрытия волжских ГЭС и превращения великой русской реки из каскада водохранилищ снова в реку. Откуда брать электричество? Что будет с судоходством и насколько быстро удастся восстановить бывшие автомобильные дороги? И главное – как быстро восстановится почва, пробывшая столько десятилетий под водой? Найти ответы на эти вопросы не менее сложно, чем определить, нужно ли переводить весь транспорт на электричество и должен ли внедорожник походить внешне на своих прародителей, создававшихся в те годы, когда чаша Рыбинского водохранилища только начала заполняться водой.

Окрестности к северо-востоку от Рыбинска, достойные внимания



1. ПОШЕХОНЬЕ

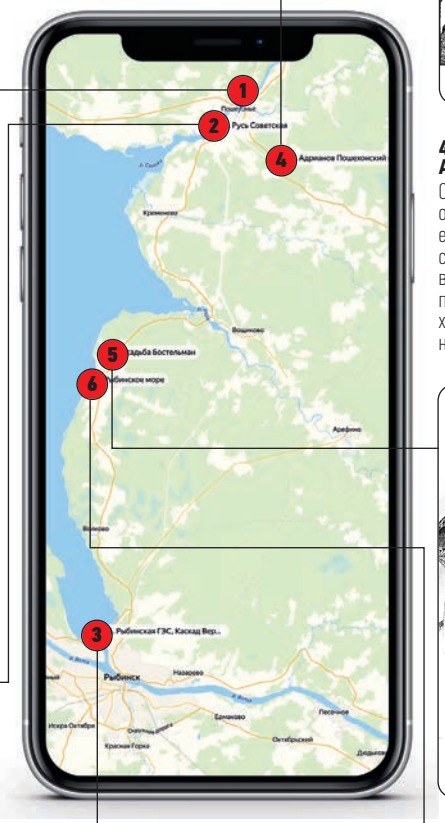
Людям начитанным этот топоним должен быть знаком по произведению «Пошехонская старина. Житие Никанора Затрапезного, пошехонского дворянина». Судя по старым фотографиям, затрапезным город выглядит скорее сейчас, нежели тогда: колокольня, храмы, торговые ряды, аккуратные дома, стоящие вплотную друг к другу… Многое из упомянутого уцелело и сегодня, но находится преимущественно в неухоженном, плачевном состоянии. Тем не менее полдня провести в Пошехонье можно с интересом, особенно если погода будет хорошей и кроме исторических и архитектурных памятников удастся прогуляться по мостам и набережным многочисленных водоемов, которые окружают город. Если вам еще памятно такое словосочетание, как «пошехонский сыр», то увы — этот продукт тут перестали выпускать еще в 90-е.

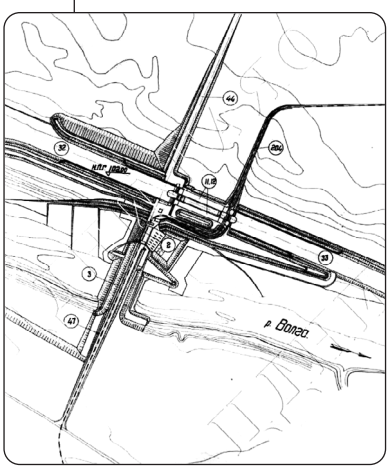


2. РУСЬ СОВЕТСКАЯ

Таких музеев в стране очень много. Но здесь можно не только посмотреть на предметы советского быта, но и принять участие в специально организованных перформансах, таких как, например, прием в пионеры или заседание правления колхоза.







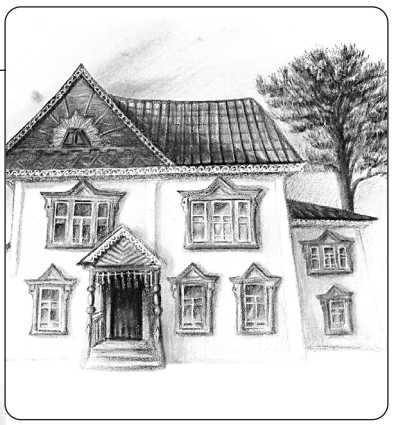
3. РЫБИНСКАЯ ГЭС

На самой плотине останавливаться нельзя, — придется поискать место для парковки чуть в стороне. Сами сооружения гидроузла убедительные. Вид на водохранилищен грандиозный. Работает музей.


Видъ Пошехонскаго Адріанова мужскаго монастыря.

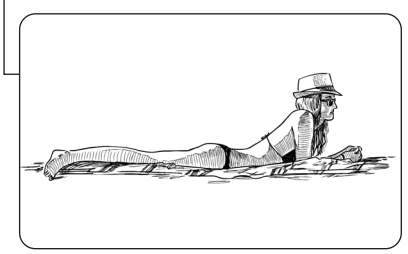
4. СВЯТО-УСПЕНСКИЙ АДРИЯНОВ МОНАСТЫРЬ

Обитель ведет свою историю с XVI века и всегда отличалась строгими правилами, чему способствовало ее уединенное расположение. После революции монастырь закрыли, монахов и послушников репрессировали, а помещения передали совхозу. Многие постройки не пережили советских методов ведения хозяйства. Но заехать посмотреть, как сегодня восстанавливается обитель, безусловно, стоит.



5. УСАДЬБА БОСТЕЛЬМАН

Своим экзотическим названием это поместье обязано коллежской регистраторше Елизавете Петровне Бостельман. В советские годы усадебные постройки принадлежали интернату, а последние десятилетия несколько раз меняли хозяев. Сегодняшние заняты восстановлением и всегда рады гостям. А еще усадьба стоит в потрясающе красивом месте — огромные деревья, вода — все, что любили помещики.



6. ПЛЯЖ В ИВАНОВСКОМ

На восточном и северо-восточном берегах водохранилища есть несколько пляжей, обозначенных на карте, однако не до всех можно добраться на автомобиле. Этот проверенный. Возле сельского храма смело сворачивайте с асфальта.



Право на управление рисками

Сергей Широков

АВТОМОБИЛЬНОЕ СТРАХОВАНИЕ ЭПОХИ ПЕРЕМЕН

ЛИЧНАЯ МАШИНА ВСЕГДА БЫЛА ДОРОГА СВОЕМУ ВЛАДЕЛЬЦУ, НО В НАШЕ ВРЕМЯ – ОСОБЕННО. ПО ДАННЫМ АССОЦИАЦИИ «РОССИЙСКИЕ АВТОМОБИЛЬНЫЕ ДИЛЕРЫ», В 2014 ГОДУ СРЕДНИЙ ЖИТЕЛЬ СТРАНЫ ОТДАВАЛ ЗА НОВУЮ МАШИНУ ПОЛНЫЙ ДОХОД ЗА 2,5 ГОДА. В 2024 ГОДУ – ПОЧТИ 3,5 ГОДОВОГО ЗАРАБОТКА. ПРИХОДИТСЯ БЕРЕЧЬ ТО, ЧТО ИМЕЕШЬ. ОДИН ИЗ САМЫХ ДЕЯТЕЛЬНЫХ СПОСОБОВ ЗАЩИТИТЬ СВОЕ ДВИЖИМОЕ ИМУЩЕСТВО – ЗАСТРАХОВАТЬ ЕГО. НА АКТУАЛЬНЫЕ И НЕУДОБНЫЕ ВОПРОСЫ ОБ АВТОСТРАХОВАНИИ ОТВЕЧАЮТ СПЕЦИАЛИСТЫ СПАО «ИНГОССТРАХ».

Рынок новых автомобилей в России сейчас в основном сформирован за счет китайских брендов. Чем в плане страхования китайские машины отличаются от автомобилей более привычных марок?

Если коротко, то ничем. Разве что некоторые клиенты ожидают, что полис каско для машины китайской марки должен стоить ощутимо дешевле, чем для автомобиля из Германии, Японии или Кореи. Объяснение люди находят такое: китайские запасные части дешевле прочих. Увы, те, кто сталкивался с ремонтом, знают: оригинальные запасные части для китайских машин практически не отличаются не только качеством, но и ценой от деталей для автомобилей из других стран. А принцип «Ингосстраха» не меняется годами: при направлении на ремонт по каско использовать оригинальные детали или полные их аналоги. Условно, фара в коробке с маркировкой концерна Volkswagen идентична такой же, упакованной в коробку Hella. Замена на детали от третьих производителей возможна только по согласованию со страхователем. Случается, что оригинал надо ждать несколько месяцев, и хозяин машины выбирает ремонт с использованием альтернативных комплектующих.

В 2023 году в России кратно выросли продажи электромобилей и гибридов. Они имеют какие-то особенности при оформлении полисов ОСАГО и каско?

Электромобили – тема относительно новая, поэтому домыслов больше, чем реальной статистики. Несмотря на выдающиеся динамические характеристики многих «электричек», показатели аварийности не отличаются от тех, что демонстрируют автомобили с двигателями внутреннего сгорания того же ценового сегмента.

ПРИНЯТО СЧИТАТЬ, ЧТО ПЕРЕД ТЕМ, КАК ОФОРМИТЬ ПОЛИС КАСКО, автомобиль надо в обязательном порядке показать представителю страховой компании. Это не всегда так. В исключительных случаях — человек не может приехать в город — можно организовать показ автомобиля в режиме видеосвязи, посредством мобильного телефона. Кроме того, есть так называемые лимитированные «коробочные пакеты» — машину вообще демонстрировать во всех подробностях не нужно. «Коробочные» предложения пришли с рынка страхования недвижимости, дач и квартир.





Вопросы с электромобилями и гибридами возникают при оформлении ОСАГО. При постановке на учет в ГИБДД инспекторы иногда некорректно указывают мощность, от которой зависит стоимость полиса. Они суммируют отдачу двигателей, что, с точки зрения Минфина, неверно. Кратковременные пиковые «рекламные» показатели не говорят о том, что автомобиль способен хотя бы 30 минут двигаться, используя весь потенциал. «Ингосстрах» использует свою юридически обоснованную методику расчета, в результате чего машина, в которой ГИБДД, условно, насчитало 380 л.с., получает полис как автомобиль с реальной долговременной отдачей 145 л.с. И полис ОСАГО от страховой компании с высокими показателями надежности обходится клиенту дешевле, чем в среднем по рынку.

Правда ли, что сейчас страховые компании стараются рассчитаться за ДТП деньгами, а не направлением на ремонт, что по каско, что по ОСАГО?

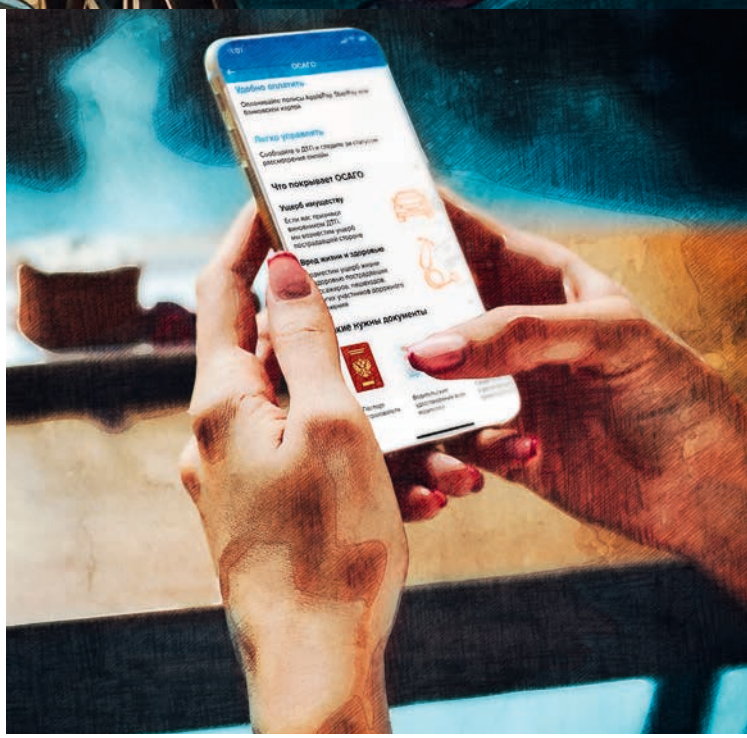
Мы следуем закону об ОСАГО и предоставляем направление на ремонт во всех случаях, когда он возможен в конкретном регионе. Доступность ремонта зависит от марки автомобиля. Если клиент предпочитает компенсацию в де-

В СЕНТЯБРЕ 2024 ГОДА РЕЙТИНГОВОЕ АГЕНТСТВО «ЭКСПЕРТ РА» присвоило рейтинг финансовой надежности «Ингосстраху» на уровне BBB+ по международной шкале. Это признание того, что портфель компании диверсифицирован, финансовые показатели стабильны, процессы прозрачны.



нежной форме, он получит ее после подписания соответствующего соглашения.

Ремонт по полису каско осуществляется у официальных дилеров и обеспечивает более надежную защиту, чем в случае с ОСАГО. Клиенты, оформившие полис каско в «Ингосстрахе», в основном направляются для ремонта на станции официальных дилеров – или компаний, имевших такой статус до того, как представляемые ими марки ушли с российского рынка. Исключением являются автомобили тех брендов, которые никогда не имели официальных представительств в России. Пример – Zeekr, самая популярная в стране марка электромобилей по итогам продаж 2023 года. Владельцы Zeekr с полисом каско от «Ингосстраха» получают направление на ремонт в проверенные многопрофильные кузовные цеха.



Есть мнение, что процесс возмещения по каско специально сделан сложным, чтобы кто-то просто не дошел «до кассы» или сервиса. Почему процедура так непроста?

В советское время машину без справки об аварии, оформленной в ГАИ, официальный государственный сервис, а дру-



СТРАХОВКА ОТ НЕИСПРАВНОСТЕЙ ТОЖЕ СУЩЕСТВУЕТ.
Продукт «Овертайм-гарантия» от «Ингосстраха» — это дополнительная защита автомобилей, у которых нет заводской гарантии. Это касается машин, заводская гарантия на которые закончилась или отсутствовала с самого начала. При параллельном импорте ситуация рядовая. Полис действует один год с возможностью продления, покрывает расходы на внеплановый ремонт основных узлов и агрегатов. При продаже защиту можно передать новому владельцу, что повышает привлекательность автомобиля.

гих не было, вообще не имел права принять в ремонт. Государство хотело знать обо всех происшествиях. Сегодня правила мягче, тем не менее надзорные органы все равно следят за тем, насколько обоснованно страховые компании списывают деньги на выплаты: есть ли под этими тратами реальные основания. Так что в целом требование зафиксировать факт ущерба законно.

Нередко обращение в полицию позволяет найти виновных. У человека украли ночью фары с машины. Автовладелец написал заявление в полицию и страховую компанию, где у него оформлен полис каско. Страховая оплатила новые фары с заменой, полиция нашла по видеокамерам преступника, и тот будет обязан оплатить компании стоимость похищенного. Нет заявления – нет шансов взыскать ущерб с преступника и улучшить обстановку в городе или районе. Тем не менее большинство полисов каско «Ингосстраха» позволяют заявлять без справок один раз в год повреждения ветрового стекла, или фар, или зеркал либо получить без лишних формальностей направление на окраску одного кузовного элемента. Условия зависят от выбранной программы, на самых высоких премиальных уровнях любые повреждения оформляются через личного аварийного комиссара.

К сожалению, «Ингосстрах» не может повлиять на скорость оформления документов в органах МВД, но делает все, чтобы любой клиент компании быстрее смог произвести ремонт. Мобильное приложение IngoMobile позволяет отправлять документы и фотографии в удобное время суток, избавляя клиентов от необходимости лишний раз ездить в офис.

Каско – это же продукт для тех, кто покупает новую машину, а потом продлевает полис из года в год? Автомобиль с пробегом страховать невыгодно?

В целом принцип такой: чем старше машина, тем в больший процент от ее стоимости обходится полис каско. Казалось бы, не совсем справедливо. Ведь общая оценка автомобиля снижается. Но общая оценка касается сторон только в случае кражи или «тотала», серьезного ДТП, после которого восстановление автомобиля признается лишенным экономического смысла.

ВЫПЛАТЫ ПО ОСАГО ЗА «ЖЕЛЕЗО»,
то есть пострадавшие автомобили, ограничены суммой в 400 тысяч рублей. Все, что свыше, виновник оплачивает из своего кармана, если потерпевшая сторона обращается с таким требованием. Оградить себя от рисков восстановления чужой машины за свой счет позволяет ДСАГО, дополнительное (добровольное) страхование автогражданской ответственности. Полисы ДСАГО расширяют лимит ответственности за ущерб «железу» и здоровью людей до 3 миллионов рублей. Из-за мошенников на рынке почти не осталось компаний, работающих с ДСАГО. «Ингосстрах» – редкое исключение.



В 1947 ГОДУ НА ЭКРАНЫ СТРАНЫ ВЫШЕЛ КИНОФИЛЬМ «ВЕСНА» с Любовью Орловой в главной роли, родился американский писатель Стивен Кинг, «король ужасов», и появилась компания «Ингосстрах», которая уже 77 лет защищает своих клиентов от различных жизненных неурядиц и дарит им душевное спокойствие.

В остальных случаях что годовалый автомобиль, что десятилетний требуют одинаковых запасных частей и усилий при ремонте – вернее, ремонт старой машины более трудоемок, а детали – редки.

Несмотря не непростую экономическую ситуацию и стремление автовладельцев сэкономить на всем, на чем можно, «Ингосстрах» отмечает, что интерес к страхованию автомобилей с пробегом последние два года растет.

Люди понимают: «дорогой» полис может быть оправдан при замене одной-единственной светодиодной или ксеноновой фары, а она редко страдает одна, без крыла или бампера.

При страховании автомобиля с пробегом все повреждения тщательно описываются. Старую царапину предъявить не получится, но, если появится новая, «Ингосстрах» не откажет, как некоторые другие компании, в ремонте на том основании, что кузовной элемент уже имел повреждение. Предельный возраст «приема» по каско новых «старых» машин – 10 лет, предельный возраст для продления каско – 15 лет.

Каско – продукт привлекательный, но все же довольно дорогой. Есть ли возможность сделать его покупку более доступной?

Таких возможностей масса. Стандартный полис каско можно оплатить в рассрочку, двумя, тремя или четырьмя траншами, без увеличения итоговой цены. Скажем, полная стоимость составляет 70 тысяч рублей. 35 тысяч вы платите при заключении договора, такую же сумму – через полгода.

Другой способ – покупка полиса с франшизой. Это значит, что при повреждениях в пределах какой-то суммы вы не обращаетесь в компанию. Красите царапину на бампере за свой счет или просто забываете про нее. Чем больше сумма франшизы – тем дешевле полис, который тем не менее, продолжает защищать вас от больших расходов в случае серьезного ДТП, угона или стихийного бедствия.

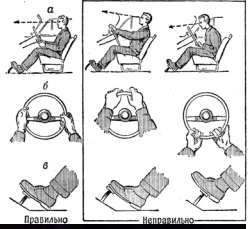
Есть также вариант, называемый мини-каско. Автовладелец сам выбирает риски и ограничения по сумме выплат и в зависимости от деталей этого конструктора «выходит»

ПОЛИСЫ КАСКО ОТ «ИНГОССТРАХА» ЗАЩИЩАЮТ
не только от ДТП, угона, пожара, стихийных бедствий и противоправных действий третьих лиц, но и от воздействия на автомобиль животных. Фотографии с бутовскими козами, которые скакали по капотам и крышам машин, припаркованных в одном из спальных районов Москвы, вызывали улыбку у всех. Кроме самих автовладельцев. Риски рогов, копыт и зубов включены в полное каско.



на приемлемую для себя стоимость полиса. Мини-каско привлекательно и тем, что позволяет застраховать большинство марок и моделей автомобилей в возрасте до 15 лет без осмотра, при этом возраст и стаж водителей, допущенных к управлению, не влияют на цену оформления.

Наконец, совершенно новый продукт – специальное «праворульное» каско для Дальнего Востока, Урала и Сибири. Оно учитывает реалии этих регионов страны, где популярны машины, сделанные для внутреннего японского рынка. Их принято чинить после аварий с использованием контрактных, то есть бывших в употреблении, запасных частей. Владельцам этих машин не нужно направление на официальный сервис, они хотят, чтобы в «случае чего» они получили сумму, которой хватит на ремонт в местных мастерских, умеющих работать с «правым рулем». Такие полисы примерно вдвое доступнее классического каско с возмещением в натуральной форме, то есть направлением на ремонт.





Сила непривычки

ПОЧЕМУ НЫНЕШНИЕ ВОДИТЕЛИ ЛУЧШЕ ПРЕЖНИХ

ОТ ЛЮДЕЙ, ПОЛУЧИВШИХ ВОДИТЕЛЬСКОЕ УДОСТОВЕРЕНИЕ В ПРОШЛОМ ВЕКЕ, МОЖНО УСЛЫШАТЬ, ЧТО НА ИХ ПОКОЛЕНИИ НАСТОЯЩИЕ ВОДИТЕЛИ И ЗАКОНЧИЛИСЬ. ОНИ СПОКОЙНО ЕЗДИЛИ ЗИМОЙ НА ЛЕТНЕЙ РЕЗИНЕ, РУЛИЛИ ОДНОЙ РУКОЙ БЕЗ ВСЯКИХ УСИЛИТЕЛЕЙ, ВИДЕЛИ НОЧНУЮ ДОРОГУ В СВЕТЕ ПОДФАРНИКОВ, А ЕЩЕ МОГЛИ В ЧИСТОМ ПОЛЕ ПЕРЕБРАТЬ КОРОБКУ ПЕРЕДАЧ. СОВРЕМЕННЫЕ РОССИЙСКИЕ ВОДИТЕЛИ, ЧТО СКРЫВАТЬ, НАМНОГО ХУЖЕ ЗНАЮТ УСТРОЙСТВО АВТОМОБИЛЯ. НО К ПРОЦЕССУ УПРАВЛЕНИЯ ОТНОСЯТСЯ БОЛЕЕ ОТВЕТСТВЕННО, ЧЕМ ОТЦЫ И ДЕДЫ.

В конце 2002 года журнал «Автопилот» опубликовал интервью с известным российским психологом Сергеем Ениколоповым. Тема – агрессия на дорогах. Доблестью тогда было по нахалке вклиниться в соседний ряд, а проявлением слабости – пропустить просящего. Аварийкой в знак благодарности тогда не мигали, в Москве уж точно. Психолог сказал удивительную вещь: подождите, все образуется. Сначала рост числа машин и ДТП имеет прямую зависимость, но с какого-то момента парк машин продолжает увеличиваться, а количество автоаварий падает. Запускается процесс саморегуляции водительского общества, и хамство исчезает само по себе.

Прогноз казался слишком благодушным, тем более что базировался на американских исследованиях. Но время подтвердило его справедливость. В 2003 году на дорогах России погибло свыше 35 тысяч человек. Через 20 лет, в 2023 году, ДТП унесли 14,5 тысячи жизней. Число погибших уменьшилось почти в 2,5 раза. А количество автомобилей при этом прибавилось. Только легковой парк, по данным Росстата, вырос в 2,2 раза, с 23,4 миллиона машин до 51,6 миллиона.
Конечно, за улучшением показателей статистики стоит много материальных факторов: дороги стали лучше, автомобили – совершеннее, сотрудники Госавтоинспекции, медики и спасатели работают эффективнее, чем прежде. Но изменились и мы сами. Многочисленные камеры приучили нас внимательнее относиться к дорожным знакам и линиям разметки, а советы Госавтоинспекции, как показало время, оказались вовсе не вредными. То, что раньше водительское сообщество воспринимало в штыки, сегодня считается нормой поведения. Сожалеть можно об одном: что программы повышения безопасности на дорогах имеют отложенный эффект. Во многом – за счет нашей с вами инертности.

С головой на плечах

«Ремешок накинь, здесь гаишники ужасно вредные» – типичное начало разговора водителя и пассажира лет сорок назад. Тогда большинство машин имели ремни без инерционных катушек, как в самолете: можно набросить лямки, не застегивая, чем многие пользовались. «Для гаишника» ты пристегнут, по факту – нет.
Одни водители жаловались, что «ремни сковывают движения», другие были уверены, что со своим опытом в ДТП никогда не попадут, третьи рассказывали историю, как «друг

МАТЕРИАЛ
подготовлен в рамках реализации федерального проекта «Безопасность дорожного движения» национального проекта «Безопасные качественные дороги».



троюродного брата при лобовом столкновении вылетел через стекло и остался жив, две царапины на макушке».

Сегодня на тех, кто не верит в эффективность ремней безопасности и покупает заглушки, чтобы обмануть сигнализатор непристегнутого ремня, смотрят как на сторонников теории плоской Земли. Если среди ваших знакомых есть такие, сообщите им, что современные вклеенные многослойные ветровые стекла непросто выбить кувалдой, не то что головой, но сначала придется получить «по кумполу» подушкой безопасности, которая летит на помощь со скоростью более 300 км/ч. Инженеры исходят из того, что, раз у водителя есть голова, он пристегнут, а потому не должен встретиться с подушкой до срока.

Статистика не назовет точных цифр, но намного меньше стало любителей возлежать за рулем, придав спинке кресла наклон, более подходящий для освежающего 20-минутного сна в дальней дороге. Другой признак водителя старой закалки – хват руля: одной рукой в нижней части обода, положении «на полшестого». Его тело – его дело?! Не совсем: у водителя, который сидит правильно, то есть вертикально, лучше работает вестибулярный аппарат, двумя руками, лежащими на ободе в положении «без четверти три», он может быстро повернуть руль в обе стороны, чтобы избежать автоаварии, а при столкновении его надежно удержит ремень. Полулежащий человек «поднырнет» под лямки, чем кратно увеличит риск получения травм.

С калькулятором в руках

Водители – как дети. Не хотят отказываться от въевшихся привычек не со зла, а по незнанию. Представьте, что вам скажут: «С завтрашнего дня отменяются штрафы за езду без ближнего света». Повлияло бы это на ваше поведение? Вряд ли. Всех раздражают «летучие голландцы». А в 2005 году, за пять лет до того, как ближний свет сделали в России повсеместным и круглосуточным, журнал «Коммерсантъ-Власть», комментируя инициативу российской Госавтоинспекции добровольно включать фары, доказывал разумность совета следующим образом. Сторонники «постоянного ближнего» говорили, что такая мера снижает аварийность на 20%. Противники – что горящие фары увеличивают расход топлива на 1% и в полтора раза сокращают срок службы аккумуляторов. Журналисты перемножили затраты, разделили на теоретическое число спасенных и пришли к выводу, что для отдельно взятого автовладельца каждая сохраненная жизнь обойдется всего в 6 копеек в год. Публикация так и называлась – «6 копеек за жизнь». Легко найти в Сети.

Сегодня ездить с ближним или дневными ходовыми огнями так же естественно, как менять шины по сезону. Полезная привычка сформировалась до 2023 года, когда «переобувку» в России сделали обязательной по закону.

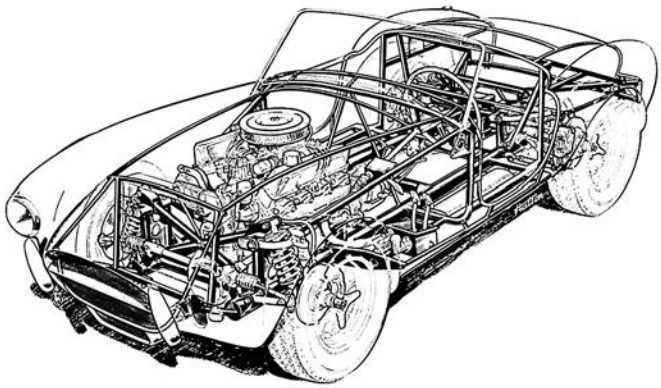
За последние 20–30 лет водители, сами того не замечая, стали намного дисциплинированнее. Но совершенство так же далеко, как линия горизонта. Ответьте на три вопроса.

У вас в машине есть световозвращающий жилет на случай ДТП и подобных случаев, когда надо обозначить свое присутствие на проезжей части?

Вы уверены, что тормозная жидкость в вашей машине не старше двух лет, а минимальный остаток протектора шин укладывается в норму 1,6 мм для «лета», 4 мм для «зимы»?

Находясь за рулем, вы точно не будете смотреть во время движения на телефоне поступившее сообщение, даже если считаете его очень важным?

Из «да» и «нет» миллионов российских водителей и будет слагаться статистика ближайших лет. Только вопросов, конечно, намного больше. **а**



По старым чертежам

Григорий Дмитриев

ПОЧЕМУ АВТОКОМПАНИЯМ НЕ ИЗ КИТАЯ СТОИТ ОГЛЯНУТЬСЯ НАЗАД

КАК ПИСАЛ КЛАССИК, «КАЖДАЯ НЕСЧАСТЛИВАЯ СЕМЬЯ НЕСЧАСТЛИВА ПО-СВОЕМУ». И, ВЕРОЯТНО, У КАЖДОЙ ИЗ ПЕРЕЖИВАЮЩИХ СЕГОДНЯ НЕ САМЫЕ ЛУЧШИЕ ВРЕМЕНА АВТОМОБИЛЬНЫХ КОМПАНИЙ ЕСТЬ СВОИ ПРИЧИНЫ ГОРЕВАТЬ. VOLKSWAGEN ЗАКРЫВАЕТ СРАЗУ НЕСКОЛЬКО ЗАВОДОВ В ГЕРМАНИИ. PORSCHE В ЭТОМ ГОДУ ПРОДАСТ МАШИН ЗНАЧИТЕЛЬНО МЕНЬШЕ, ЧЕМ В ПРОШЛОМ, И ЭТО ПОСЛЕ ТОГО, КАК В ТЕЧЕНИЕ ПОЛУТОРА ДЕСЯТКОВ ЛЕТ МАРКА ПОСТОЯННО ОТЧИТЫВАЛАСЬ О НОВОМ РЕКОРДЕ ПРОДАЖ. JAGUAR ЗАКАНЧИВАЕТ В БЛИЖАЙШИЕ МЕСЯЦЫ ВЫПУСК ВСЕХ СВОИХ МОДЕЛЕЙ С ДВС, НО ЭЛЕКТРОМОБИЛЕЙ, КОТОРЫЕ ДОЛЖНЫ ПРИЙТИ ИМ НА СМЕНУ, НИКТО ПОКА НЕ ВИДЕЛ, В СЕРИЮ ОНИ ПОЙДУТ НЕ РАНЬШЕ 2026 ГОДА, И СОВЕРШЕННО НЕПОНЯТНО, ЧЕМ БУДЕТ ТОРГОВАТЬ КОМПАНИЯ В 2026-М.

Общие у всех вышеперечисленных событий как минимум два обстоятельства: жесткая конкуренция со стороны китайских автопроизводителей и необходимость перехода на электротягу – в отличие от первой проблемы вторую западные страны соорудили себе, по сути дела, сами. С китайским автопромом, который пускай действует иногда наугад, но скорость принятия решений подчас важнее их продуманности, конкурировать сложно. Но у марок из Поднебесной нет того, что есть у брендов с историей. Пока автомобиль не превратился просто в бытовой прибор, важным критерием его выбора будет харизма, а она дело наживное. И многие это, к своему счастью, понимают, эксплуатируя в своих проектах именно историческую память. Когда с автомобилем ты покупаешь не только руль-мотор-колеса, но и еще что-то неосязаемое, связанное с генетической памятью. Возрожденная несколько лет назад британская марка AC ставит электрооборудование в родстер, недвусмысленно копирующий автомобили, которые выпускались в середине



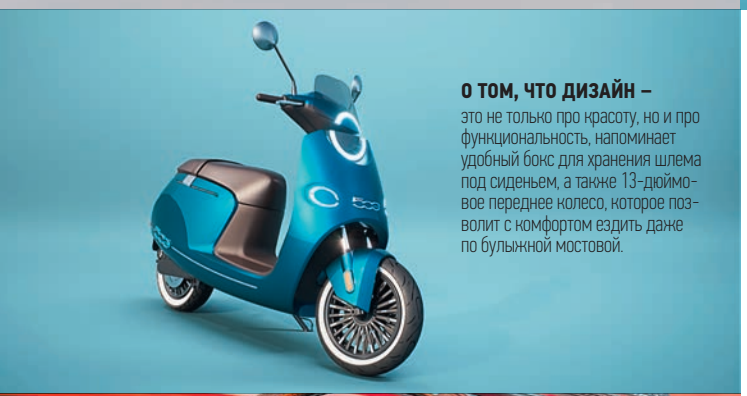






МОЩНОСТЬ СИЛОВОЙ УСТАНОВКИ AC ACE CLASSIC ELECTRIC составляет 300 л.с., а максимальный крутящий момент — 500 Нм. До 100 км/ч родстер разгоняется за 4,9 секунды. Развесовка — идеальная для спортивного автомобиля — 50:50. А масса составляет всего 1134 кг, в том числе благодаря карбоновому кузову. Пробег на одном заряде батареи — свыше 300 км.





О ТОМ, ЧТО ДИЗАЙН – это не только про красоту, но и про функциональность, напоминает удобный бокс для хранения шлема под сиденьем, а также 13-дюймовое переднее колесо, которое позволит с комфортом ездить даже по булыжной мостовой.



прошлого века, во времена, когда имя AC гремело, в том числе в Ле-Мане. На последней выставке SEMA в Лас-Вегасе электрический AC Ace Classic стал одним из главных шоу-стопперов.

На другой выставке – мотоциклетном шоу EICMA в Милане – был презентован электрический скутер компании Platinum. Дизайн для E-Moped 500 совместными усилиями разрабатывали ателье Pininfarina и Центр стиля марки Fiat. Авторскому коллективу удалось стилизовать продукт и под культовые мотороллеры прошлого, и под не менее культовый Fiat 500 в его сегодняшнем прочтении.

Дальше на страницах журнала читатель обнаружит еще три новых проекта, которые делались с оглядкой на прошлое. Узнает про то, как немецкий автомобильный концерн возродил культовую американскую марку. Прочтет удивительную историю концепт-кара, который станет серийным спустя десятилетия. И, вероятно, захочет пересмотреть фильм про Джеймса Бонда, который вышел на экраны в далеком 1964 году.



Подвид «Разведчика»

Александр Папешин • Фото Scout

НЕМЕЦКИЙ КОНЦЕРН ВОЗРОДИЛ АМЕРИКАНСКИЙ ВНЕДОРОЖНИК

В КОНЦЕ ОКТЯБРЯ СОСТОЯЛАСЬ АВТОМОБИЛЬНАЯ ПРЕМЬЕРА, КОТОРУЮ С НЕТЕРПЕНИЕМ ЖДАЛИ ПО ОБЕ СТОРОНЫ ОКЕАНА. БЫЛИ ПРЕДСТАВЛЕНЫ ВНЕДОРОЖНИК И ПИКАП МАРКИ SCOUT. АВТОМОБИЛИ ПОД ЭТОЙ МАРКОЙ ВЫПУСКАЛИСЬ В 60-Е И 70-Е ГОДЫ ПРОШЛОГО ВЕКА, УСПЕШНО КОНКУРИРОВАЛИ С FORD BRONCO И ТЕХНИКОЙ МАРКИ JEEP И ДЛЯ МНОГИХ АМЕРИКАНЦЕВ ЯВЛЯЮТСЯ КУЛЬТОВЫМИ. ПОСЛЕДНИЙ SCOUT ВЫЕХАЛ ИЗ ВОРОТ ЗАВОДА INTERNATIONAL HARVESTER В 1980 ГОДУ. НОВЫЙ SCOUT НАЧНУТ ВЫПУСКАТЬ НА ЗАВОДЕ VW В ЮЖНОЙ КАРОЛИНЕ В 2027 ГОДУ. НЕСКОЛЬКО ЛЕТ НАЗАД НЕМЕЦКИЙ КОНЦЕРН КУПИЛ ПРАВА НА ИСПОЛЬЗОВАНИЕ ЗАСЛУЖЕННОЙ АМЕРИКАНСКОЙ МАРКИ.

Если верить апокрифу, опубликованному в наши дни на официальном сайте марки Scout Motors, дело было вот как. «А не сконструировать ли нам полноприводного малыша?» – выступили с рабочей инициативой водители-испытатели компании International Harvester, производящей грузовики. Дело было в Чикаго в конце 50-х годов прошлого столетия. Решения в ту пору принимали быстро, без фокус-групп. Исследование рынка показало, что годовые продажи легкого компактного пикапа, который мог бы заезжать в такие места, куда не по силам упихаться полноразмерному грузовику, составят 6–10 тысяч единиц в год. Не бог весть сколько, но все равно ниша. К концу 1958 года в компании International Harvester был утвержден бюджет на создание прототипа, который так и назвали – Small 4×4.

Стоящее имя

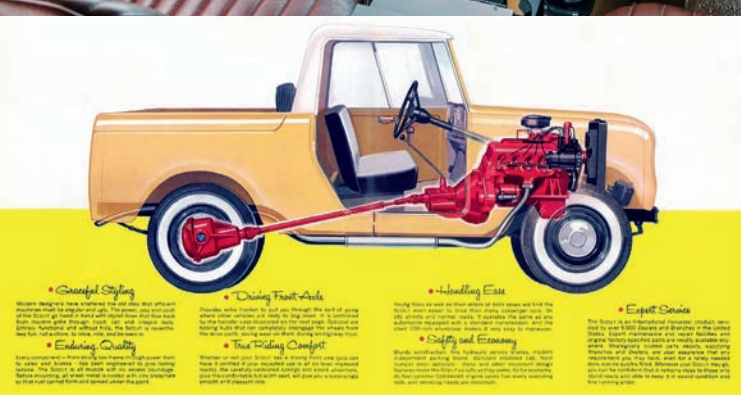
Одним из важнейших решений, необходимых для запуска нового автомобиля, является запоминающееся название. Scout, что в переводе с английского значит «разведчик», с самого начала было в списке вариантов наряду со Spartan, то есть «спартанец», и «Scouter» – тоже «разведчик», но есть вариант перевода «череда испытаний», что для автомобиля, наверное, не здорово. Отдел маркетинга настаивал на «Скауте», но возникли проблемы с товарным знаком. Марка оказалась уже занята одним канадским производителем













ПОЛВЕКА НАЗАД

«Скауты» выпускались в самых разных модификациях, предназначенных для самых разных занятий — от поездок на пляж до работы в горнодобывающем карьере. После возрождения марка Scout пока предлагает только внедорожник и пикап с двойной кабиной.



гусеничных снегоходов, но тот согласился ее продать. Сделка состоялась в начале 1960 года и обошлась International Harvester в 25 000 долларов, что в наше время соответствует сумме на порядок выше, примерно 260 000 долларов.

Конструктив будущего «Скаута» собрали, по сути, из готовых уже деталей, доработав их под особенности модели. Несмотря на то что компания International Harvester производила собственные двигатели, коробки передач и мосты, для «малыша» они не годились. Прочное шасси на основе лонжеронной рамы с рессорной подвеской от компании A.O. Smith опережало в плане надежности конструктив Jeep. Мосты и раздаточная коробка были от Dana-Spicer. Трехступенчатая механическая коробка передач от Warner Gear, позже известной как Borg-Warner, практически не отличалась от той, что стояла на Jeep. Мотор скомбинировали из Pontiac Trophy-4, разработанного в конце 1950-х годов, и собственного V8, разделив его, грубо говоря, пополам. Полученный таким способом четырехцилиндровый двигатель имел объем 2,5 литра и развивал мощность 93 л.с.









ОДНОЙ ИЗ ОПЦИЙ ПИКАПА SCOUT TERRA
станет возможность заказа за дополнительную плату не двух раздельных кресел, а сплошного трехместного дивана в первом ряду. Совсем как в стародавние времена.

Универсальное решение

Scout 80 был представлен 21 ноября 1960 года и предлагался с приводом на задние или на все четыре колеса, в виде родстера с открытым верхом, небольшого пикапа Cab-Top или с полноразмерным жестким верхом Travel-Top. Спустя десять дней стартовало серийное производство. В первом квартале 1961 года на заводе выпускали 160 «Скаутов» в день, но этого было недостаточно: на старте производства спрос на Scout превышал предложение.

Согласно информационному буклету, опций у «Скаутов» было немного: лебедка Ramsey, более качественные шины, буксировочные крюки, задний бампер, задний дифференциал Powr-Lok с ограниченным проскальзыванием, два топливных бака по 44 литра и аккумулятор большей емкости. Опции комфорта включали обогреватель и подлокотники. Дилеры могли добавить радио и коврики.

Модель Scout 80 почти сразу вышла за рамки коммерческого назначения, задуманного компанией International Harvester. Благодаря удачному стечению обстоятельств











ГРУЗОВОЙ ОТСЕК SCOUT TERRA оборудован двумя розетками на 120 В и одной розеткой на 240 В. То есть пикап может служить источником энергии для питания мощных электроинструментов на стройплощадке, например.

Scout идеально подходил для отдыха на природе. Если посмотреть рекламу тех лет, то Scout позиционировался как универсальное транспортное средство среднего американца, живущего в собственном доме. На картинках были изображены как «Скауты» с огромным скребком для снега впереди, делавшим машину похожей на бульдозер, так и открытые машины, заполненные молодежью, отправляющейся на пикник. В 1964 году была представлена новая специальная модель – серия Red Carpet, «нарядный» Scout. А в 1965 году последовала серия Champagne с множеством новых, более ярких цветов.

Проект сочли успешным

В 60-е автомобилестроение развивалось колоссальными темпами. Машины быстро устаревали конструктивно, а о дизайне и говорить нечего – модель очередного модельного года порой разительно отличалась от той же модели года предыдущего, но спустя 12 месяцев тоже выглядела устаревшей.

В середине 60-х стало понятно, что время Scout 80 подходит к концу, а разработка новой модели Scout 800 была еще далека от завершения. В 1965 году был представлен новый Ford Bronco. По-прежнему была сильна конкуренция со стороны Jeep. Подтянулись и другие компании, стремящиеся заработать на набиравшем обороты рынке внедорожников «для хозяйственных нужд и для приключений». Но для International Harvester это все же был не основной бизнес. Последние Scout 80 были выпущены 29 октября 1965 года – всего было произведено около 130 000 единиц. По стандартам International Harvester это был солидный тираж, поэтому проект сочли успешным.

В конце 1965 года стартовало производство Scout 800, но его биография сложилась уже не так успешно. Сначала мировой топливный кризис поставил под сомнение перспективы автомобилей с прожорливыми моторами – а у Scout была даже версия с V8. А после неурядицы внутри компании заставили закрыть проект. Последний из «Скаутов» был выпущен в 1980 году.

НАЛИЧИЕ
физических органов управления в салоне не только дань традиции. Человечество потихоньку начинает понимать, что, уводя все функции автомобиля на тачскрин, автопроизводитель экономит деньги, но пользователю такое решение не слишком удобно.







И в пир, и в мир

В 2021 году Volkswagen Group выкупила права на марку Scout у Navistar International – так сегодня называется International Harvester. Однако октябрьская презентация двух прототипов продемонстрировала, что немецкому концерну досталось не только имя. Девиз «Создано для работы и отдыха» говорит о том, что по своей сути новые автомобили призваны стать для американцев тем же самым, чем были полвека назад прежние «Скауты».

До премьеры ходили слухи, что проект VW – это такой бейдж-инжиниринг и новые Scout будут электромобилями Rivian, только с другим логотипом. Этот калифорнийский стартап, который сегодня переживает не лучшие времена, несколько лет назад наделал немало шума на американском автомобильном рынке, и Volkswagen сегодня владеет значительной долей акций Rivian. Но новый Scout оказался оригинальной историей. Новые «Скауты» имеют рамную конструкцию. Лаконичной ретровнешностью они действительно напоминают автомобили, выпускавшиеся когда-то International Harvester. Технических подробностей пока немного. Известно, что автомобили базируются на 800-вольтовой архитектуре и поддерживают быструю зарядку мощностью до 350 кВт.

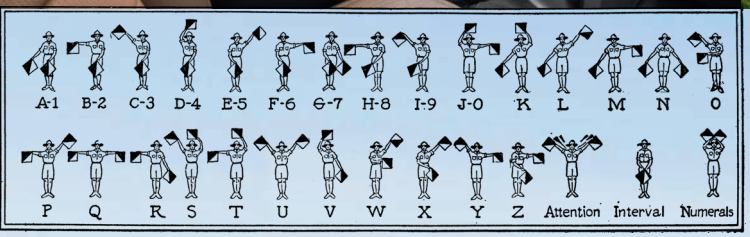
Автомобили будут предложены как с чисто электрическими силовыми установками, так и в варианте последовательных гибридов с бензиновым двигателем, предназначенным исключительно для зарядки тяговой батареи. У электрокаров дальность хода на одной зарядке составит 563, у гибридов – 805 километров. В компании утверждают, что оснастят новинки силовыми установками с 1355 Нм крутящего момента, которые позволят ускоряться до 100 км/ч за 3,5 секунды.

Модели Scout будут отличаться большим дорожным просветом – до 300 мм – и способностью преодолевать брод глубиной до 900 мм. В некоторых модификациях внедорожники оборудуют 35-дюймовыми шинами. Также заявлено, что автомобили получат отключаемый передний стабилизатор и блокировки межколесных дифференциалов. А в список аксессуаров





КОМПАНИЯ ИЗВЕЩАЕТ
потенциальных клиентов, что примерно 80 процентов типов обслуживания и ремонта можно выполнить за пределами дилерских центров Scout. Следовало бы еще написать «своими силами».



ОБА АВТОМОБИЛЯ
будут иметь передний багажник, в который поместятся клюшки для гольфа, спортивная сумка и небольшой холодильник. Там же владелец найдет розетки 120 В и USB C.







войдут дополнительное освещение, усиленные бамперы, лебедка и многое другое. Также будет предусмотрено множество розеток для подключения различного оборудования.

В салоне установлено два широких экрана, скошенный сверху и снизу руль, а также массивная центральная консоль с большим количеством клавиш. Это, в отличие от того же Rivian, где все доверено тачскрину, тоже такой привет автомобилям прошлого. Над головами у пассажиров внедорожника несколько типов крыши, в том числе Cabana Top – как утверждают представители марки, самая большая крыша, которая когда-либо бывала у внедорожников.

Розничная цена на «Скауты» будет начинаться, как пообещали, от 60 000 долларов. Если вы живете в США или Канаде, то можете уже сегодня за 100 долларов встать в очередь. Такие ограничения не из вредности. Просто значительную долю в цене этого продукта занимает его харизма. Оценить которую способны прежде всего жители тех стран, где Scout – машина культовая. **a**



Следует жить

Александр Катаев • фото Bertone, Fiat, Remakes.Car.Blog

КОНЦЕПТ BERTONE – В СЕРИЮ

НАДЕЕМСЯ, ЭТОТ ПРИЕМ СТАНЕТ ТЕНДЕНЦИЕЙ. ИДЕЯ ЗАМЕЧАТЕЛЬНАЯ: ВЫБРАТЬ ДАВНИЙ ЭФФЕКТНЫЙ КОНЦЕПТ-КАР, ЗАНОВО ВОПЛОТИТЬ НА СОВРЕМЕННЫЙ ЛАД И ВЫПУСТИТЬ ОГРАНИЧЕННОЙ СЕРИЕЙ. АВТОКОМПАНИИ, БЕРИТЕ ПРИМЕР С БИЗНЕСМЕНОВ МАУРО И ЖАН-ФРАНКА РИЧЧИ, НЫНЕШНИХ ВЛАДЕЛЬЦЕВ ЛЕГЕНДАРНОГО ДИЗАЙНЕРСКОГО БРЕНДА BERTONE, – ТЕ УГЛУБИЛИСЬ В АРХИВЫ И РЕШИЛИ ПЕРЕОСМЫСЛИТЬ ЯРКИЙ АВТОМОБИЛЬЧИК RUNABOUT, «КАТЕРОК», ПРИЧЕМ В АККУРАТ К ЕГО 55-ЛЕТИЮ. ПОЛУЧИЛОСЬ ЖИЗНЕУТВЕРЖДАЮЩЕ.

Полное название исходного концепта – Autobianchi 112 Runabout, он дебютировал на Туринском автосалоне в 1969 году. Стилист-гений Марчелло Гандини создал маленький шедевр следующим после революционного клиновидного спорткара Alfa Romeo Carabo. «Катерок» развивал тему клина в ином формате – баркетты, прогулочной машины с двухместным открытым кузовом без дверей. И действительно напоминал суденышко.

Гандини вдохновлялся гоночными лодками середины шестидесятых. Линии вдоль бортов намекали на ватерлинию, дуга безопасности с наклоном вперед и фарами по бокам повторяла радарную арку, а выемка сзади – словно под навесной моторчик, не хватало только пластины-транца для его крепления. В кабине сообразный минимализм, по центру единственный прибор – спидометр в стиле морского компаса. Реальный двигатель в паре с четырехступенчатой «механикой» помещался за креслами – фиатовский, объемом 1,1 литра, расположенный поперек, по аналогии с мало-





FIAT X 1/9 ПО МОТИВАМ RUNABOUT
выпускали 17 лет. Fiat с участием Bertone сделал 150 тысяч машин, а после 1982 года под маркой Bertone вышли еще 50 тысяч. Модель завоевала успех не только в Европе, но и в США.



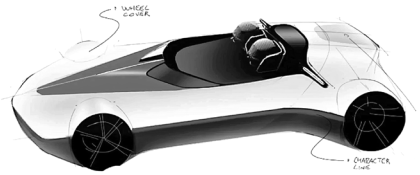
ГАНДИНИ НЕ ЛЮБИЛ ОВАЛ,
Гандини клином рисовал. Среди всех заостренных спереди работ мастера идеалом воплощения такой концепции считается Lamborghini Countach, который дебютировал в 1974 году.





литражкой Autobianchi Supermini. От нее же использовалось шасси. Итак – легкая игрушка?

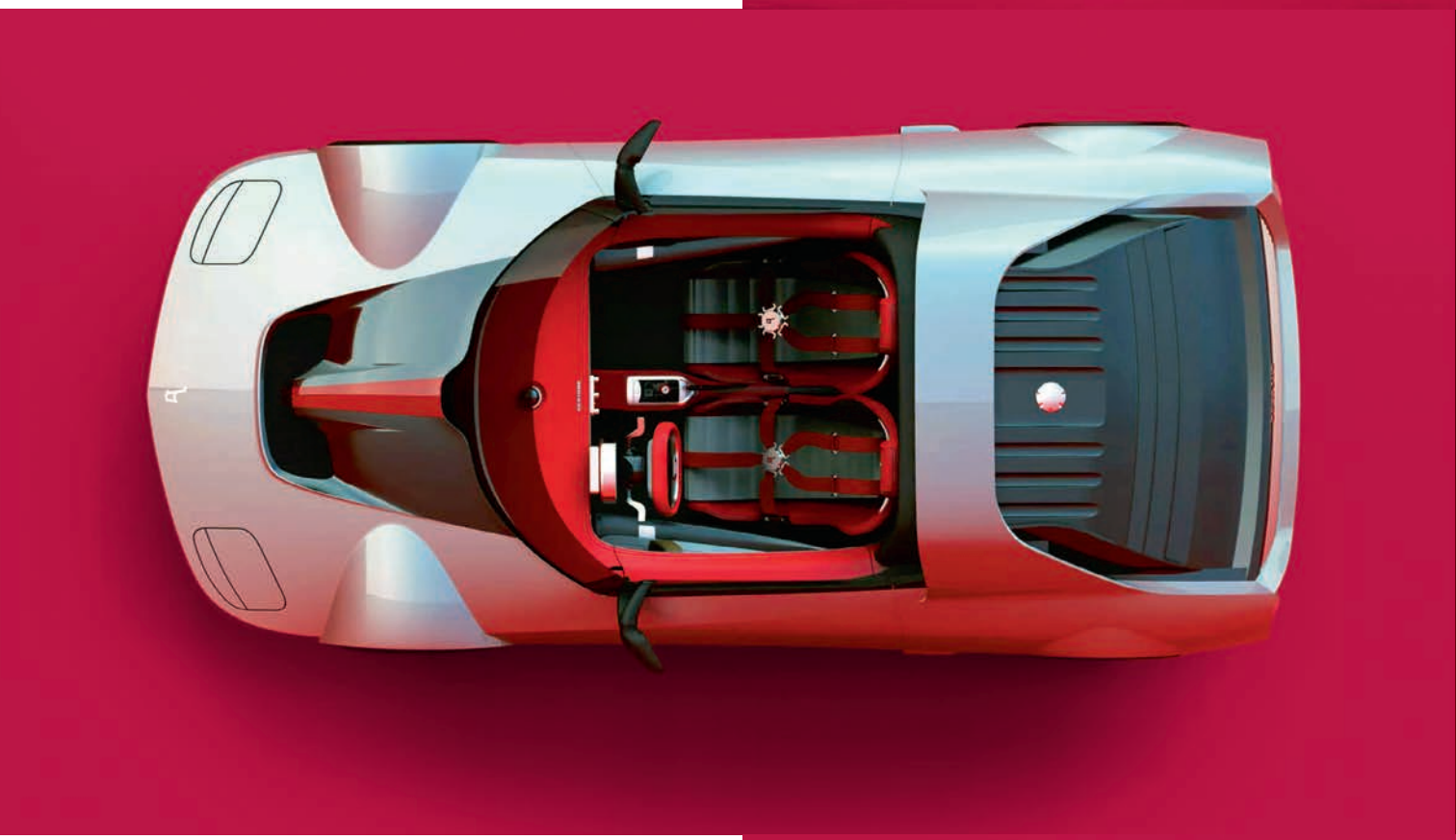
Напротив, Runabout построили с особым серьезным умыслом. Bertone тогда участвовала в производстве кабриолета Fiat 850 Sport Spider. Выполнила дизайн, а затем окрашивала и отделывала серийные экземпляры. Нуччо Бертоне стремился получить заказ и на модель-преемницу, именно ее предвосхищал «Катерок», вдруг фиатовцы клюнут. Сработало! Runabout взяли за основу тарги Fiat X 1/9, которую выкатили публике в 1972 году. А еще элементы стиля узнаются в облике Lancia Stratos.



ЭСКИЗ ПЕРЕОСМЫСЛЕННОЙ МАШИНЫ
напоминает о другом проекте «лодочного типа». Близкий по виду швейцарский концепт Rinspeed Splash (2004 г.) тоже маленький, двухместный, с открытым кузовом. Но вдобавок… реально плавающий!

ПРЕЖНИЙ RUNABOUT
имеет перед кабиной прозрачный козырек из плексигласа. У нового автомобиля уже полноценное лобовое стекло, добавлены зеркала, а интерьер спланирован не столь экстраординарно.

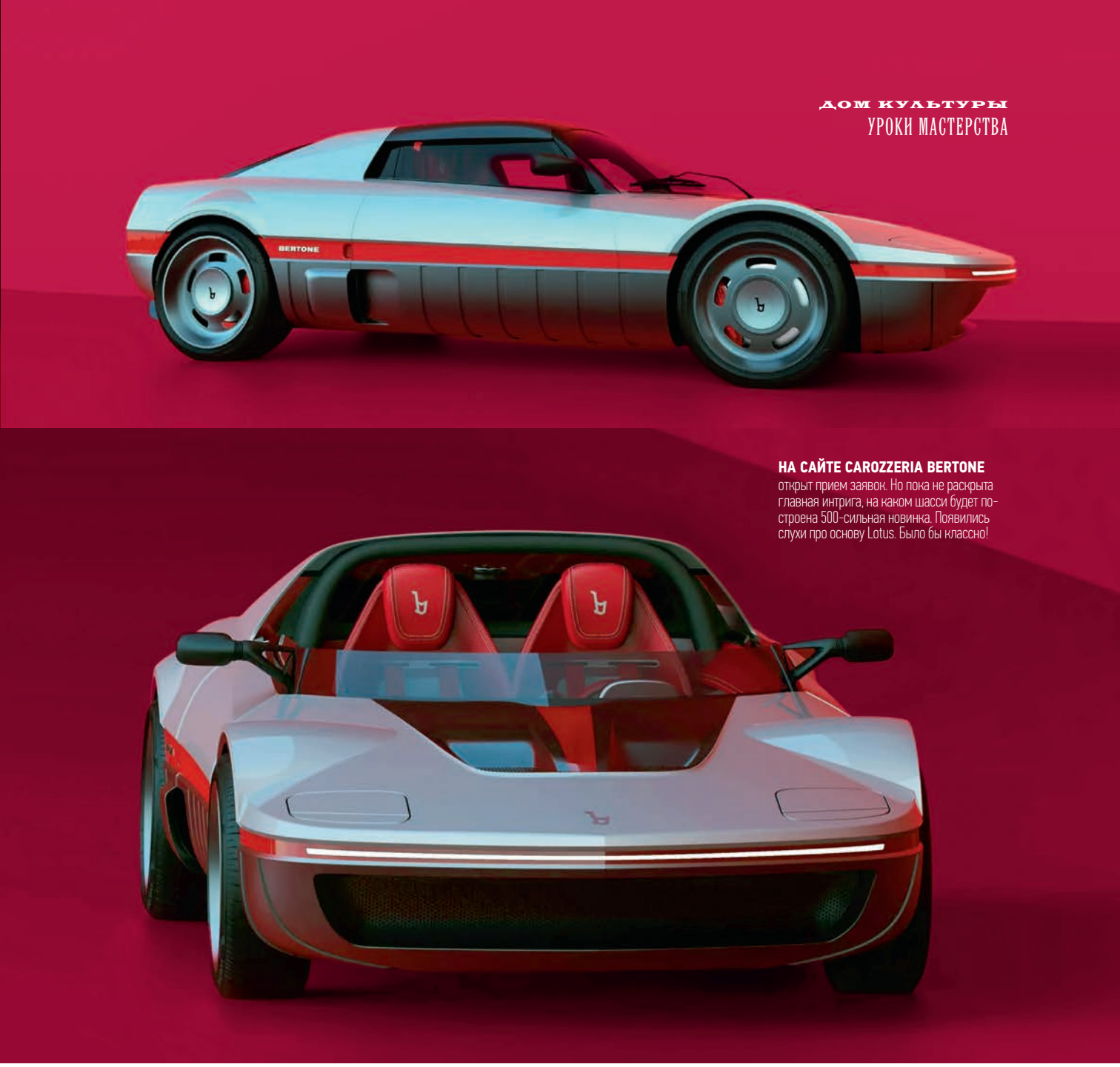






Сегодняшний Bertone Runabout – творение шеф-дизайнера Андреа Мочеллина. Задает новую высокую планку в жанре рестомодов. Машина воспроизведена с большим уважением к работе Гандини, повторяет дух и ключевые элементы оригинала, например «ватерлинию». Прожекторов по бокам дуги теперь нет, они не отвечали бы нормам безопасности, зато нынешние фары – подъемные, такие были у спортивных автомобилей в старые добрые времена.

Мотор по-прежнему в центре. Но где тот 55-сильный 1,1-литровый. У ремейка анонсирован V6 мощностью около 500 л.с., заметьте, без каких-либо электрических пристроек. Технические детали раскроют ближе к старту производства в 2026 году. Модель получит два варианта кузова – помимо баркетты задумана тарга.



НА САЙТЕ CAROZZERIA BERTONE открыт прием заявок. Но пока не раскрыта главная интрига, на каком шасси будет построена 500-сильная новинка. Появились слухи про основу Lotus. Было бы классно!



Исконный же Runabout с 2015 года находится в собственности итальянского клуба Automotoclub Storico Italiano. Запросто не показывают. А вот купить миниатюрную модельку – пожалуйста, их давно освоили многие фабрики. Вы удивитесь – в том числе… донецкий завод в восьмидесятых годах.

Нашу пластмассовую «Бертоне Ранэбаут» скопировали у фирмы Mebetoys-Mattel и продавали за рубль. Советское повторение иностранных концептов в масштабе 1:43 – редкость, и вещица интересует коллекционеров не меньше, чем Bertone Runabout New. За рестомод будут просить от 350 тысяч евро. По меркам уникума, что непременно войдет в историю, – тоже недорого. **a**



«Голдфингер-2»

Александр Янковский • фото Rolls-Royce, Aston Martin

ТРАНСФИГУРАЦИЯ В НОВОМ ТЫСЯЧЕЛЕТИИ

ШЕСТЬДЕСЯТ ЛЕТ НАЗАД ОБА ПОГИБЛИ. ASTON MARTIN DB5 СУПЕРАГЕНТА ДЖЕЙМСА БОНДА ВРЕЗАЛСЯ В СТЕНУ НА НЕФТЕПЕРЕРАБАТЫВАЮЩЕМ ЗАВОДЕ. ROLLS-ROYCE ЕГО ПРОТИВНИКА АУРИКА ГОЛДФИНГЕРА, PHANTOM III SEDANCA DE VILLE 1937 ГОДА, ОТПРАВИЛСЯ В ПЛАВИЛЬНУЮ ПЕЧЬ – НУ КАК МИНИМУМ ЧАСТИЧНО. ВСЕ ЭТО СЛУЧИЛОСЬ НЕ В ЖИЗНИ, А НА ЭКРАНЕ, В ТРЕТЬЕМ ФИЛЬМЕ ФРАНШИЗЫ ПРО АГЕНТА 007 – «ГОЛДФИНГЕР», КОТОРЫЙ ВЫШЕЛ В 1964 ГОДУ.

Но сегодня они вернулись. Автомобиль суперагента – в количестве шестидесяти штук: таким был тираж Aston Martin DB12 Goldfinger Edition, приуроченный к шестидесятилетию фильма. Машина злодея Голдфингера – в единственном экземпляре, Rolls-Royce Phantom VIII, тоже в версии Goldfinger, изготовили на заказ для частной коллекции.
Умерли, а потом вернулись к жизни в новом обличье. В сказке такой перенос в другое тело называется трансфигурацией. Но что такое кинобондиана, как не современная сказка?

В некотором царстве

Механику волшебной сказки описал почти сто лет назад ее главный исследователь – знаменитый Владимир Пропп. Есть набор постоянных персонажей, их профессор-фольклорист насчитал семь. Герой, проходящий испытания и совершающий подвиги, – у нас это агент 007 Джеймс Бонд. Антагонист-вредитель – в третьем фильме киносаги о Бонде это промышленный магнат и злодей международного масштаба Аурик Голдфингер. Отправитель, посылающий героя на подвиги? Есть и такой, в каждом фильме бондианы это M, начальник (а в последних фильмах – начальница) агента 007. Даритель, снабжающий героя волшебным средством или волшебным помощником, который поможет преодолеть все испытания, – ну тут совсем просто: это специалист по вооружениям и шпионскому оборудованию Кью. Он-то в «Голдфингере» и выдает Бонду перед заданием Aston Martin DB5 с выдвижным бронещитком, генератором дымовой завесы, катапультой, резаками вражеских колес и прочими нужными для жизни суперагента







ASTON MARTIN DB12
Goldfinger Edition внешне отличается от серийных купе DB12 цветом Silver Birch, 21-дюймовыми дисками особого дизайна, шильдиками Q и золотыми планками на боковых воздуховодах. Никаких шпионских приспособлений в автомобиле нет.



гаджетами. Смешная деталь: сменные номерные знаки для машины Бонда в «Голдфингере» придумал режиссер фильма Гай Хэмилтон, когда узнал размер штрафов за неправильную парковку в Лондоне.

Приходи на сеновал

Еще один непременный персонаж сказки – принцесса, которая по ходу дела может задавать герою трудные задачи, но в конце пути становится его заслуженной наградой. Ну уж чего-чего, а недостатка в принцессах у Бонда никогда не было. В «Голдфингере» описанию Проппа точно соответствует Пусси Галор, личный пилот злодея Голдфингера, чинящая Бонду препоны, но перешедшая на светлую сторону после секса с агентом 007 на сеновале. «Я достучался до ее материнского инстинкта», – объясняет перемену в девушке Бонд. Шутка за триста, вы сегодня в ударе, поручик, вернее, коммандер. Кстати, имя Пусси Галор при выходе фильма в прокат вызвало много цензурных препятствий – для англоязычного зрителя оно звучит совершенно неприлично.



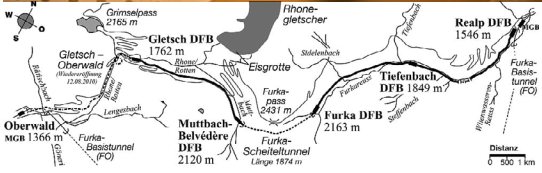
В ФИЛЬМЕ ЗОЛОТО СМЕРТЕЛЬНО ОПАСНО, начиная с имени главного злодея. Погибает покрытая золотой краской девушка, золотой запас США должен стать радиоактивным. А противостоит злу агент 007 на серебристом Aston Martin. Получается, золото убивает, серебро спасает?



Вообще, если пересматривать «Голдфингера» сегодня, шестьдесят лет спустя, Бонд может показаться не образцом элегантности, Иваном-царевичем, а скорее пошляком, Иваном-дураком: в глаза бросятся казарменный юмор, сексизм и объективация. С девушками мужская шовинистическая свинья 007 обходится как совершенно сказочный хам, может схватить всей пятерней за лицо и швырнуть на постель. И наоборот, некоторые детали, в которые создатели фильма вкладывали прогрессивные для того времени идеи, сегодня не считываются совершенно: ну кто бы мог подумать, что шоу «Летающий цирк» Пусси Галор, состоящее из девушек-пилотов экстракласса, – пример тогдашнего передового феминизма, на грани скандальности.

Но мы опять отвлеклись. Продолжая сказочную линию, серебристый Aston Martin DB5, полученный Бондом от Кью, – его Серый Волк.









PHANTOM III 1937 ГОДА
выпускался в эпоху кузовных ателье, когда автопроизводители делали раму с двигателем, а кузов, в нашем случае — брогэм-седан, с открытым передним рядом, — заказывали на стороне. Юбилейный Rolls-Royce Goldfinger целиком создан на заводе в Гудвуде.

38 градусов по Фаренгейту

«Голдфингер» вышел на экраны в октябре 1964-го, к тому моменту Aston Martin DB5 выпускался уже год, еще через год выпуск был прекращен, хотя в 2020-м выпустили еще 25 машин к выходу 25-го фильма бондианы – «Не время умирать». Технические характеристики Aston Martin DB5 внушительно выглядят и сегодня. Рядная «шестерка» объемом четыре литра и мощностью 282 силы в связке с пятиступенчатой механикой ZF разгоняли это двухдверное купе класса GT до максимальных 233 км/ч, разгон до сотни занимал 7,5 секунды.

В момент выхода «Голдфингер» стал самым кассовым фильмом всех времен, собрав в мировом прокате более 125 миллионов долларов, попал в Книгу рекордов Гиннесса. Для съемок создателям картины пришлось покупать два DB5, но после такого успеха им больше никогда не приходилось тратить деньги на машину Бонда – с того момента все производители предоставляли свои автомобили бесплатно. А Aston Martin DB5 немедленно стал культовым. В фильме Бонд произносит свою знаменитую фразу: «Пить Dom Perignon 53 года при температуре выше 38 градусов по Фаренгейту ужасней, чем слушать Beatles без берушей». Beatles стали мировой сенсацией в год выхода «Голдфингера» на экраны – и в том же 1964-м Пол Маккартни купил за 4249 фунтов стерлингов свой первый Aston Martin, как раз DB5.

Птица-«тройка»

Шестьдесят лет спустя Серый Волк агента 007 вернулся в новом облике. Технически нынешний Aston Martin DB12 Goldfinger Edition, смешать, но не встряхивать, – серийный двухдверный грантурер. Но прошли годы, и, хоть под капотом у него те же, что и у DB5, четыре литра мотора, теперь это битурбовый V8 мощностью 680 сил, разгоняющий машину до сотни за 3,6 секунды, а предел скорости – 325 км/ч. За испол-



НА ПЕРЕДНЕЙ ПАНЕЛИ юбилейного Phantom Goldfinger – декоративная карта живописной автодороги через швейцарский перевал Фурка. По ней в фильме мстительница на Ford Mustang гналась за Rolls-Royce Phantom III Голдфингера, а за ними обоими – Бонд на Aston Martin DB5.





нение DB12 Goldfinger Edition, как подчеркивалось на презентации, отвечало подразделение Q, если вы понимаете, о чем мы. И пусть шпионских гаджетов машине не досталось, золотая тема, ключевая в фильме, раскрыта. 18-каратным золотом украшены шайба выбора режимов движения, селектор КПП в форме трекера слежения (о нем чуть ниже), роликовые регуляторы климат-контроля и громкости, полированная табличка на пороге, а снаружи машины – накладки на боковых воздуховодах.

Знаменитая клетка принца Уэльского на сиденьях, дверных картах, потолке – в память о темно-серой «тройке» того же рисунка, которую носил Бонд в «Голдфингере». На солнцезащитном козырьке вышита восьмерка червей – еще одна отсылка к фильму, к сцене у бассейна в Майами, где Бонд кладет конец затянувшейся карточной афере Голдфингера.

Сказка без конца

«Она красавица. Phantom III 37 года, не так ли?» – реплика Бонда, и это еще одна сцена из фильма – на подъездной дорожке кантри-клуба, где 007, обыграв Голдфингера в гольф, незаметно вешает намагниченный трекер слежения – да, это по его образцу сделали селектор КПП а Aston Martin DB12 – на машину злодея. Она не только красавица, но и редкая: за четыре года производства выпустили 727 штук. Мощность Phantom III – достаточная, лаконично сообщал в те годы Rolls-Royce о своих моторах, но сегодня характеристики машины Голдфингера способны вызвать улыбку: V12 объемом 7,3 литра выдавал в лучшем случае 165 сил, максимальная скорость составляла 163 км/ч, а разгон до сотни занимал не меньше 16,8 секунды. Понятно, что оторваться от DB5 Бонда у этого Rolls-Royce не было





ЗАГОРОДНЫМ КЛУБОМ в Сток-парке, где Джеймс Бонд и Голдфингер играли в гольф, в фильме владеет Голдфингер. Сегодня клуб принадлежит самому богатому человеку Азии, индийскому миллиардеру Мукешу Амбани, в 2021 году купившему его за 79 миллионов долларов.





шансов, даже если забыть о маячке слежения в багажнике. Спустя шестьдесят лет у коллекционного Phantom восьмого поколения в исполнении Goldfinger та же двуцветная окраска и номер AU1, что и у машины Голдфингера. А при открывании багажника на землю транслируется световой логотип 007. Но его V12 объемом 6,7 литра уже 571-сильный, поэтому этот Phantom Goldfinger до ста километров в час добирается за 5,3 секунды, а если убрать ограничитель скорости, машина поедет куда быстрее нынешних 250 км/ч.

Получается, против такого Phantom Голдфингера, в его нынешнем воплощении, у Aston Martin DB5 не было бы ни одного шанса. Но если бы Бонд сел за руль нынешнего Aston Martin DB12 Goldfinger, он снова бы догнал злодея, статус-кво восстановлен. Так что все на исходную, сказка опять начинается. **a**

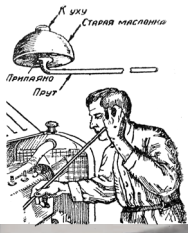


Рис. 30. Выслушивание мотора самодельным стетоскопом.



Мужики с гаражей

Иван Баранцев • фото из архива редакции

КАК РЕМОНТИРОВАЛИ АВТОМОБИЛИ В СССР

РЕМОНТ АВТОМОБИЛЯ СВОИМИ СИЛАМИ В ГАРАЖЕ ИЛИ ДАЖЕ ПРЯМО ВО ДВОРЕ УЖЕ ДАВНО СТАЛ УХОДЯЩЕЙ НАТУРОЙ. ТАКОЙ ЖЕ, КАК НЕКОГДА РАСПРОСТРАНЕННЫЕ ГАРАЖИ-РАКУШКИ, ДА И ВООБЩЕ САМИ ГАРАЖИ И ГАРАЖНЫЕ КООПЕРАТИВЫ, ПОСТЕПЕННО ИСЧЕЗАЮЩИЕ ИЗ ГОРОДСКОГО ПРОСТРАНСТВА, ЧТОБЫ УСТУПИТЬ МЕСТО НОВОСТРОЙКАМ ИЛИ НОВЫМ СТАНЦИЯМ МЦД. А КАЖЕТСЯ, ЧТО ЕЩЕ СОВСЕМ НЕДАВНО, ВЫЙДЯ ИЗ ДОМА, МОЖНО БЫЛО УВИДЕТЬ, КАК СОСЕД ДЯДЯ ВАСЯ СИДИТ НА ТАБУРЕТОЧКЕ ПЕРЕД СНЯТЫМ КОЛЕСОМ И МЕНЯЕТ ТОРМОЗНЫЕ КОЛОДКИ НА СВОИХ «ЖИГУЛЯХ».

Теперь тормозные колодки принято менять в автосервисе, как и вообще обслуживать машину. И не потому, что народ стал менее рукастым, чем в СССР, скорее, более ленивым и избалованным сервисом. А тогда и сервиса-то особо не было. Конечно, существовали СТО – кто не помнит, это станции технического обслуживания, но их строительство отставало от темпов автомобилизации страны. Как гласил основной принцип советской сферы обслуживания: «Вас много, а я одна». Тут или надо было иметь знакомого на СТО, или сунуть мастеру в карман халата «трешку», чтобы машиной начали заниматься вне очереди. «Трешка» в данном случае – это три рубля, а не модель ВАЗ-2103 и тем более не BMW.

Остальные владельцы «Москвичей» и «Жигулей» – те, что без блата и лишних денег, – ремонтировались по дворам и гаражам. Устройство и обслуживание автомобилей в СССР, кстати, преподавали в автошколах, поэтому заменить масло или поменять те же колодки умели многие. Удивительно, но гаражный и дворовый ремонт еще и снимали на пленку – такая вот аналоговая «видеофиксация» эпохи СССР. Кто и зачем это делал, остается загадкой, все же не семейные портреты или пляжные фото с курорта. Сейчас эти карточки стали предметами коллекционирования и продаются на интернет-аукционах – собственно, там редакция «Автопилота» и приобрела несколько штук. Многие из фотографий почему-то не надписаны с обратной стороны, как тогда любили делать, но так ли это важно? Ведь то, что на них изображено, в те времена было повсеместным явлением и могло происходить в любой точке Советского Союза.

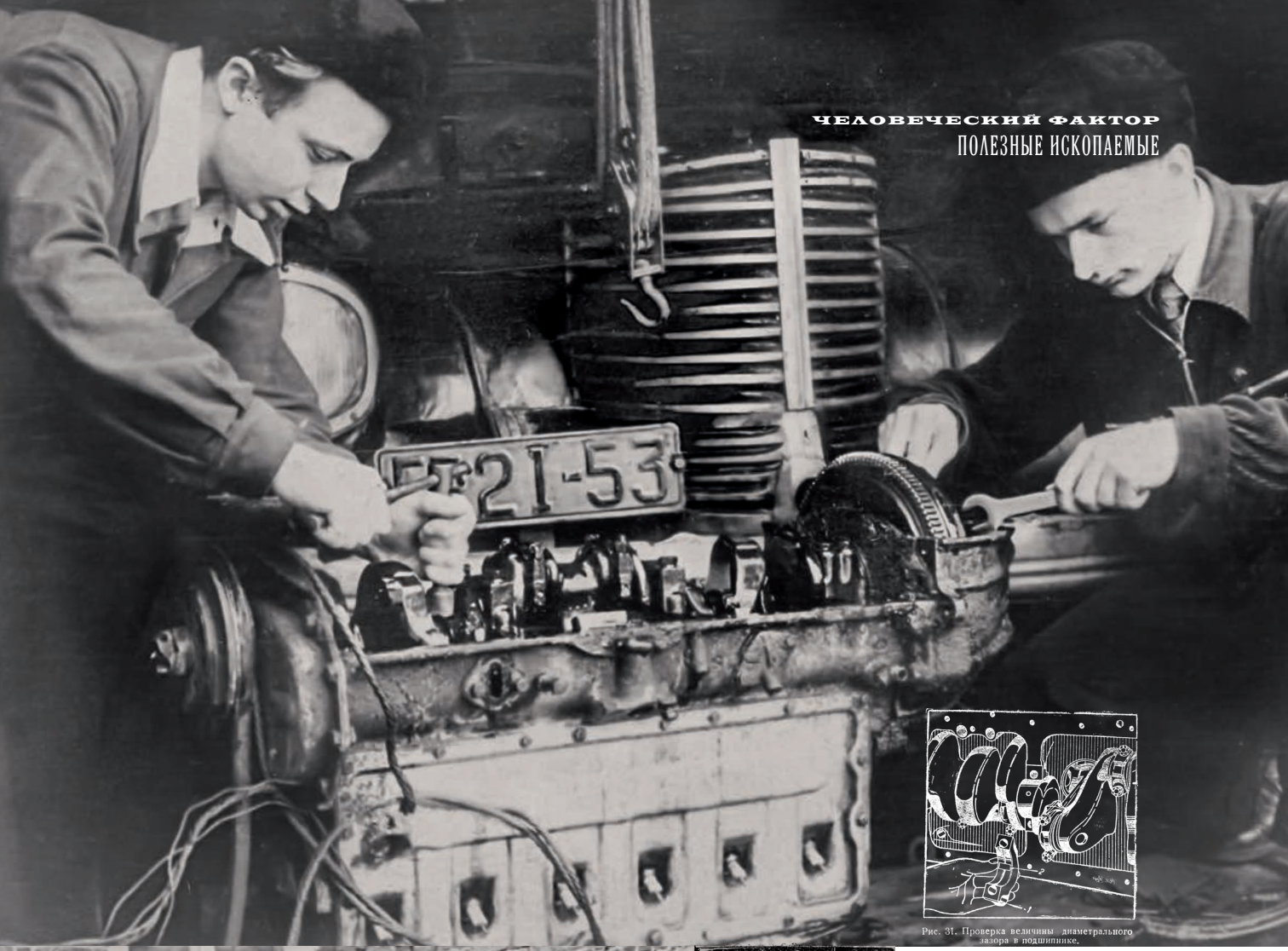


Рис. 31. Проверка величины диаметрального зазора в подшипнике.



Рис. 27. Одевание поршневых колец на поршень специальным съемником.

КАПИТАЛЬНЫЙ РЕМОНТ двигателя трофейного немецкого Opel Kapitaen, снимок сделан в процессе замены вкладышей коленчатого вала. Номерные знаки буквенной серии «гб» выдавались в городе Горьком с 1950 по 1957 год, а модель Kapitaen выпускалась с 1938 по 1940 год, следовательно, автомашине на фотографии как минимум десять лет.

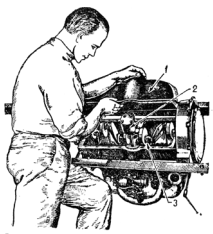
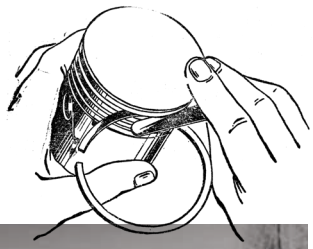


Рис. 30. Съемка картера и масляного насоса: *1*—нижний картер; *2*—масляный насос; *3*—нижняя головка шатуна.

КАПОТЫ на большинстве автомобилей 30-х годов состояли из двух створок, поднимавшихся вверх, — этого хватало для текущего обслуживания и мелкого ремонта, но для более сложных процедур капот можно было целиком снять, как это видно на снимке с BMW-321. Здесь же виден и типичный для тех лет 6-вольтовый аккумулятор.



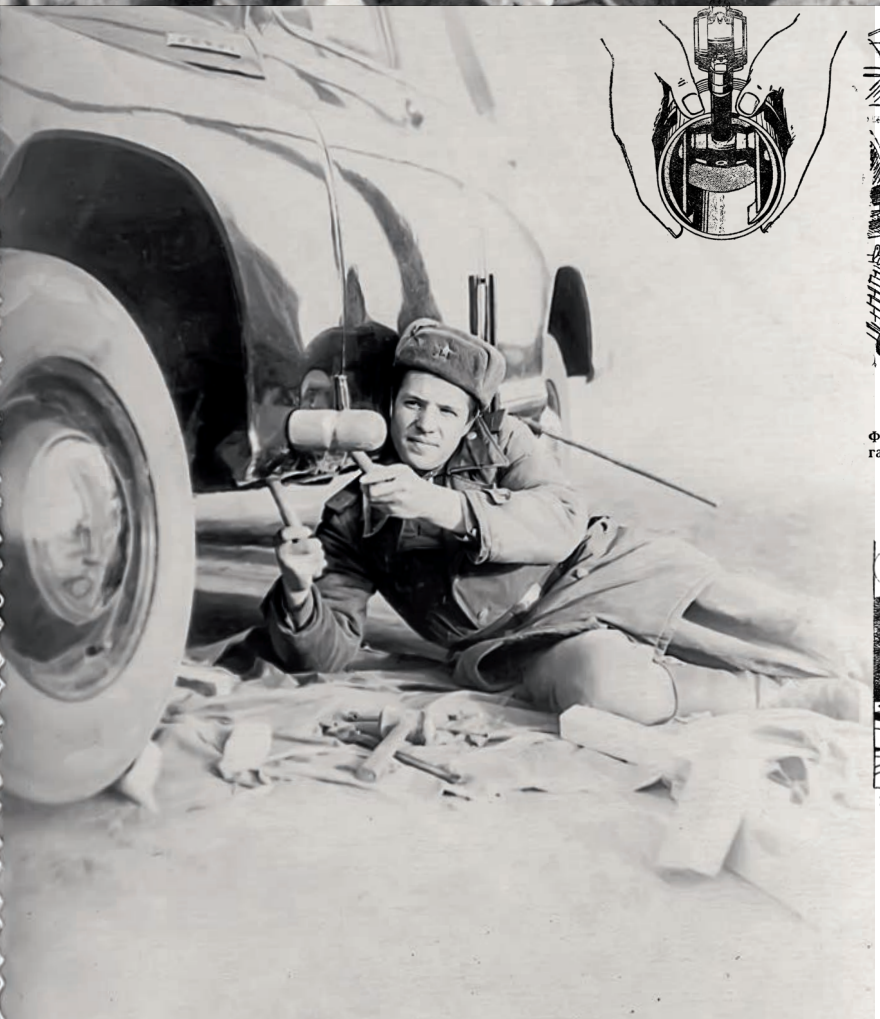


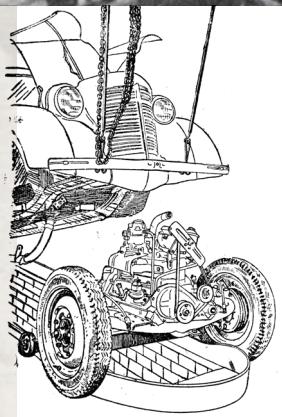
ДЕВУШКИ В АВТОШКОЛЕ
учатся пользоваться домкратом ромбического типа — одним из самых легких для подъема машины. Такие навыки, скорее всего, нужны представительницам прекрасного пола для замены пробитого колеса в дороге и вряд ли для гаражного ремонта. В качестве учебного пособия выступает автомобиль «Москвич».

РЕМОНТ «МОСКВИЧА» ВО ДВОРЕ.
Судя по положению тела и головы находящегося под машиной, что-то случилось с коробкой передач или сцеплением. А пока идет ремонт, можно сделать «фото на память» с детьми и котом. Еще одна примета времени — торчащие из-под штанин кальсоны с пуговицами на манжетах, скорее всего армейские.









Фиг. 10. Выкатывание силового агрегата из-под автомобиля, установленного над осмотровой ямой.

ОДНА ИЗ НЕМНОГИХ подписанных карточек, причем с лицевой стороны: «Ремонт ГАЗ-67, март 1960 года». Судя по улыбающимся лицам, процесс идет весело. Что конкретно ремонтируют — не очень понятно, мотор весь в сборе, возможно, ремонт уже окончен, поэтому и такое настроение. ГАЗ-67 выпускался с 1943 по 1953 год.

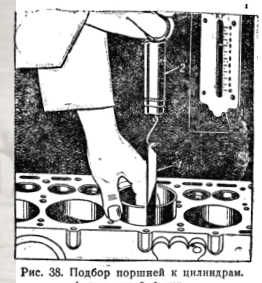
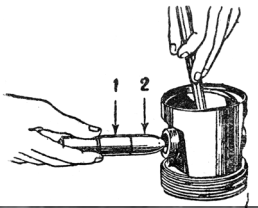
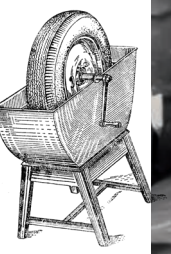


Рис. 38. Подбор поршней к цилиндрам. 1—лента-щуп, 2—бензин.

УДАЛЕНИЕ ВМЯТИН на кузове «Победы» с помощью деревянных молотков. Технология, кстати, жива и сегодня, но инструмент для рихтовки ушел далеко вперед — есть, например, реверсивные молотки или электромагнитные индукторы. Пока же автомобилист — боец Советской армии обходится несколькими молотками и комплектом брусков.



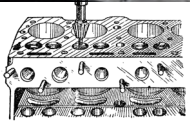




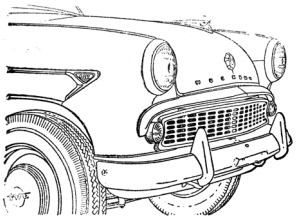
КЛАССИЧЕСКИЙ
советский гараж и его содержимое: верстак, инструменты, смотровая яма, ведро, огнетушитель, пенек, доски. Из необычного — водопровод с краном и целым набором шлангов, такое было далеко не у всех. Автомобиль в гараже — «Победа» третьей серии с индексом М-20В, которая выпускалась с 1955 по 1958 год.

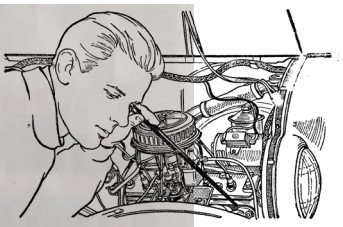


ДВЕ ДЕВУШКИ
копаются в моторе автомобиля Skoda-1201 — такие фургоны поставлялись в СССР из «братской» социалистической Чехословакии. Как минимум девушка справа — водитель или механик, поскольку одета в рабочий костюм и что-то делает с мотором, а слева — просто позирует на камеру, улыбаясь от происходящего.



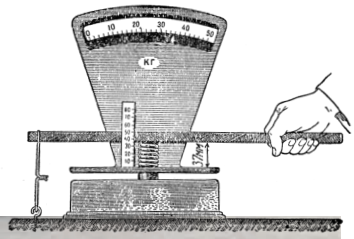
Фиг. 19. Фрезерование седла впускного клапана.



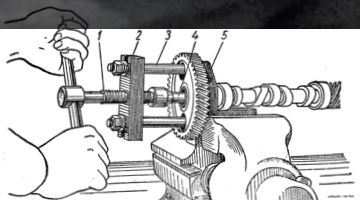


«МОСКВИЧ-407»
с московскими номерами серии «мод» встал на обочине дороги из-за поломки. В чем именно неисправность — трудно сказать, может быть, что-то с подвеской, рулевым управлением, тормозами или еще чем-то. Видно только, что автомобиль приподнят на домкрате, ремонтом заняты сразу два человека, а снимает третий.

Рис. 94. Схема прокачки гидравлического тормозного привода



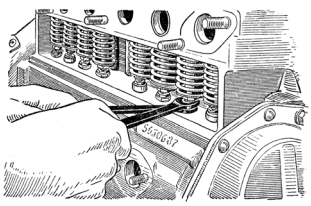
ШПРИЦ ДЛЯ СМАЗКИ
узлов подвески солидолом — непременный инструмент всех владельцев автомобилей ГАЗ-21 «Волга». Смазка производилась с помощью специального наконечника, который надевался на головку шприца, всего в подвеске было два десятка точек смазки, а шприцевать «Волгу» надо было через каждые 1000 километров.





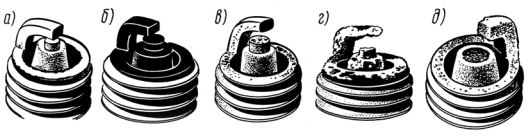
ЗАМЕНА
переднего моста на автомобиле «Москвич-402» практически в полевых условиях. Чем вызвана такая процедура — остается загадкой. На «Москвиче» видны подмосковные номера серии «юч», а на стекле — красный крест, которым оснащалась версия 402М для перевозки медицинского персонала.



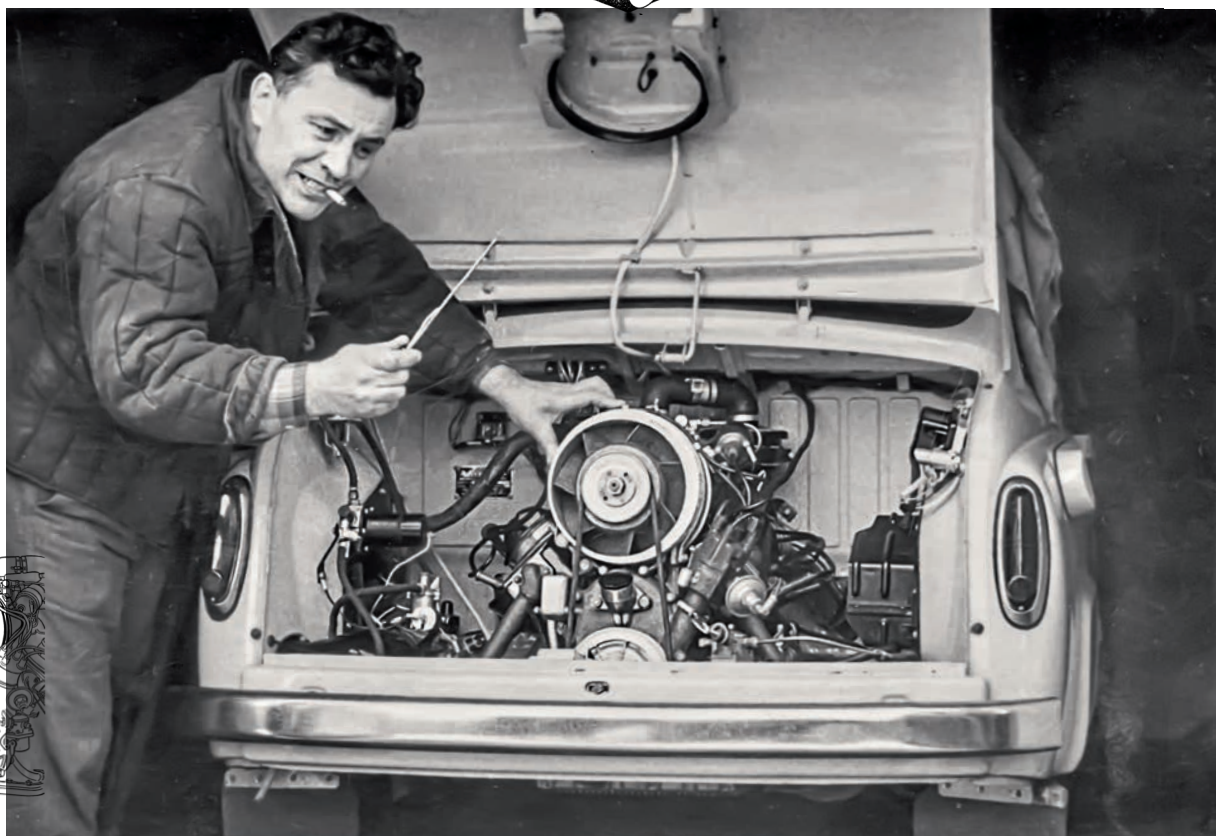


Фиг. 29. Регулировка зазора между толкателем и стержнем клапана.

ЕЩЕ ОДИН «МОСКВИЧ»,
но модели 407, уже весь облезший и уставший от жизни. Бедолага-владелец что-то делает в моторе — там, где его рука, находится рукоятка фильтра грубой очистки масла, к левому переднему колесу подсоединен шланг ручного насоса, а из отверстия в бампере торчит «кривой стартер». Видимо, запускается автомобиль с трудом.







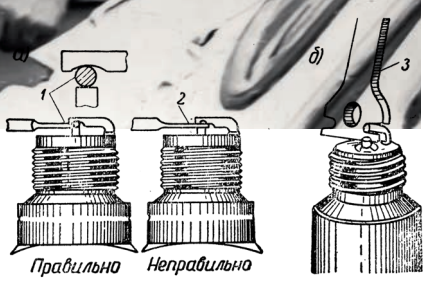


ПРОВЕРКА УРОВНЯ МАСЛА
в двигателе автомобиля ЗАЗ-965 «Запорожец». У знаменитого «Горбатого» моторное масло играло двойную роль — не только смазывало, но и охлаждало «воздушник», для чего был предусмотрен маслорадиатор. Несмотря на такую конструкцию, главной проблемой ЗАЗ-965 всегда оставался перегрев двигателя.

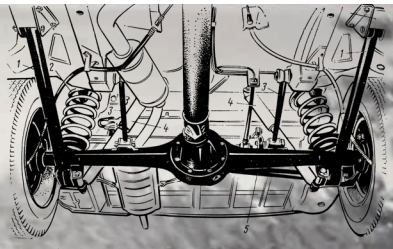
ГАРАЖНЫЙ РЕМОНТ «МОСКВИЧА»,
очевидно настолько серьезный, что даже пришлось снять капот. Сам капот, кстати, на «Москвичах» моделей 402, 407 и 403 снимался легко, так как крепился к обычным петлям всего четырьмя болтами — по два с каждой стороны. На «Волге» петли были более сложной системы с рычагами и пружинами.



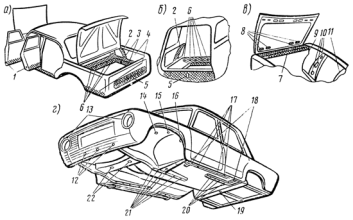




НА ОБРАТНОЙ СТОРОНЕ ФОТО есть дата — сентябрь 1991 года. Только прошел августовский путч, а до распада СССР осталась пара месяцев. Судя по номерам на «Жигулях», дело происходит в Москве, а компания на фото пытается взбодрить «Волгу» ГАЗ-21 третьей серии с не положенным ей оленем на капоте и колесными колпаками от ГАЗ-24.



В НЕКОТОРЫХ ГАРАЖАХ устраивались такие вот эстакады для осмотра автомобилей. На эстакаде стоит ВАЗ-2101 «Жигули», владелец которого зачем-то налепил на решетку эмблему УАЗа вместо вазовской. Номера с видимыми буквами «рп» могут быть армянские, брянские, грузинские, иркутские, крымские, приморские или туркменские.





АВТОМОБИЛЬ В СССР,
как правило, покупался один и на всю жизнь, поэтому главной задачей владельца было уберечь его кузов от ржавчины. Заводской антикор считался недостаточным, поэтому в гаражных условиях наносили дополнительный. Подъемники и эстакады были не у всех, поэтому машину просто-напросто ставили набок.

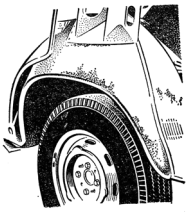


Рис. 17. Скрытые полости в передней части задних крыльев

В КАЧЕСТВЕ АНТИКОРА
в СССР использовались самые разные средства: смесь масла и битумной мастики, обыкновенный мазут, «пушечное сало» из оборонки, бестселлер семидесятых «Мовиль», дефицитный «Феран». В книгах и журналах давались тысячи советов, но мало что из этого помогало — автомобили ржавели всегда и везде.



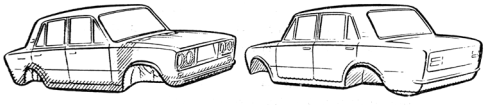
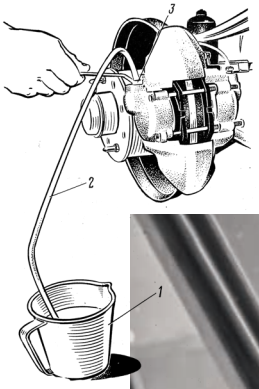
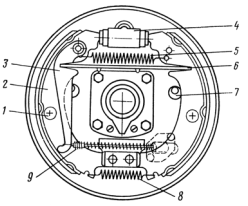
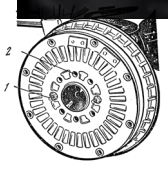


Рис. 4. Места на кузове, наиболее подверженные коррозии





ЗАМЕНА ТОРМОЗНЫХ КОЛОДОК на ВАЗ-2103. Автовладелец-пенсионер, видимо, человек небедный, раз мог позволить себе самые дорогие «Жигули» за 7500 рублей, хотя колодки меняет сам, а не в автосервисе. Кстати, в те времена колодки на барабанных тормозах можно было и не менять целиком, а только переклепать изношенные накладки.





Место на свалке

Александр Янковский • фото Ильи Климова

ОТКУДА МОЖНО УНЕСТИ С СОБОЙ ЧАСТИЦУ ИСТОРИИ

КОГДА В СССР ПОЯВИЛИСЬ ВИДЕОСАЛОНЫ С АМЕРИКАНСКИМИ ФИЛЬМАМИ, ОДИН ЗНАКОМЫЙ, ПОМНЮ, УДИВЛЯЛСЯ, ЕСЛИ ГЕРОЙ БОЕВИКА ПРОИЗНОСИЛ ЧТО-ТО ВРОДЕ «МОЙ MUSTANG 1971 ГОДА». ЗАЧЕМ ТАКАЯ ТОЧНОСТЬ, ГОД ВЫПУСКА? НИКОМУ ТОГДА И В ГОЛОВУ НЕ МОГЛО ПРИЙТИ, ЧТО В США МОДЕЛИ ОБНОВЛЯЛИ КАЖДЫЙ ГОД, А НЕ ВЫПУСКАЛИ ДЕСЯТИЛЕТИЯМИ «ЖИГУЛИ», НИЧЕГО В ИХ ВНЕШНОСТИ НЕ МЕНЯЯ.

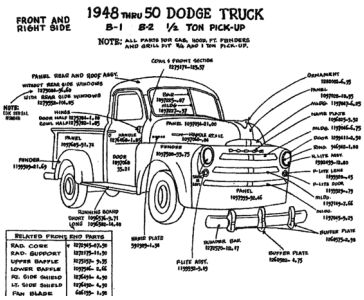
Илья Климов в Москве был арт-директором газет и журналов, а в Нью-Йорке, где он живет в последние годы, увлекся фотографией. Снимает старые автомобили. Но на одну из крупнейших на Восточном побережье автомобильных свалок его привело еще и желание сэкономить. Климов искал на свой Subaru Outback кожаный салон вместо велюрового, ну и еще кое-что по мелочи – заменить разбитую фару, треснувший подфарник. Узнал, что в 40 минутах езды от его дачи расположена огромная авторазборка, где есть любые машины чуть ли не с 1940-х годов, а запчасти втрое-вчетверо дешевле, чем в магазине. Поехал – оказалось, правда. Салон на Outback обошелся в 100 долларов: передние сиденья по 25, заднее – 50. Ну и пофотографировал, конечно.

«В старых автомобилях, – объясняет Климов, – дизайнеры прорабатывали каждый элемент, каждую деталь кузова и салона. Когда я снимаю такую машину, а она к тому же разбита или полуразобрана, я словно проживаю ее историю. У меня есть серия фото автомобилей 1920–1930-х годов, брошенных в лесу, наткнулся на них случайно».

Экологи, прочитав про такое кладбище железа, вздрогнут. Но историки, наверное, порадуются. Вряд ли в какой-то другой стране есть такой мощный «культурный слой», по которому можно увидеть все разнообразие великой автомобильной цивилизации.

ПОЛЕЗНЫЕ ИСКОПАЕМЫЕ

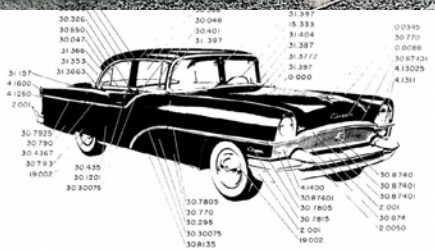




ЭТОТ DODGE
выпускался с 1946 по 1953 год в нескольких вариантах. На фото, судя по решетке радиатора, автомобиль серии B1-C — с грузоподъемностью, увеличенной с 1/2 до 3/4 тонны, и рядной бензиновой «шестеркой» мощностью 108 л.с.







ДВУХДВЕРНЫЙ
хардтоп Clipper сначала был бюджетной моделью Packard. Но в 1956 году, чтобы не наносить урон репутации люксового материнского бренда, Clipper вывели из линейки Packard и сделали самостоятельной автомобильной маркой.

СТАРШИЙ БРАТ
Packard Clipper — Packard Patrician 1956 года с таким же характерным хвостовым оперением — послужил источником вдохновения для создателей советского правительственного лимузина «Чайка» ГАЗ-13, вышедшего в 1959-м.





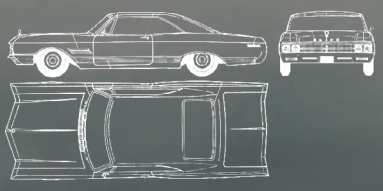
ИДЕЯ БИЗНЕСА ПРОСТА:
магазин самообслуживания под открытым небом. Нужную запчасть покупатель откручивает сам, так что приезжать надо с набором инструментов.



ВХОД НА ТЕРРИТОРИЮ ПЛАТНЫЙ – 2 ДОЛЛАРА.
Вы обязаны купить все, что открутили: никто ведь не будет ставить на место снятую вами деталь, брать которую передумали. Иначе вам не продадут вообще ничего.

ВВЕРХУ – ОСТАТКИ BUICK SUPER 1952 ГОДА,
этот полноразмерный седан в разных версиях выпускался с 1940-го по 1958-й с перерывом на военные 1943–1945 годы.

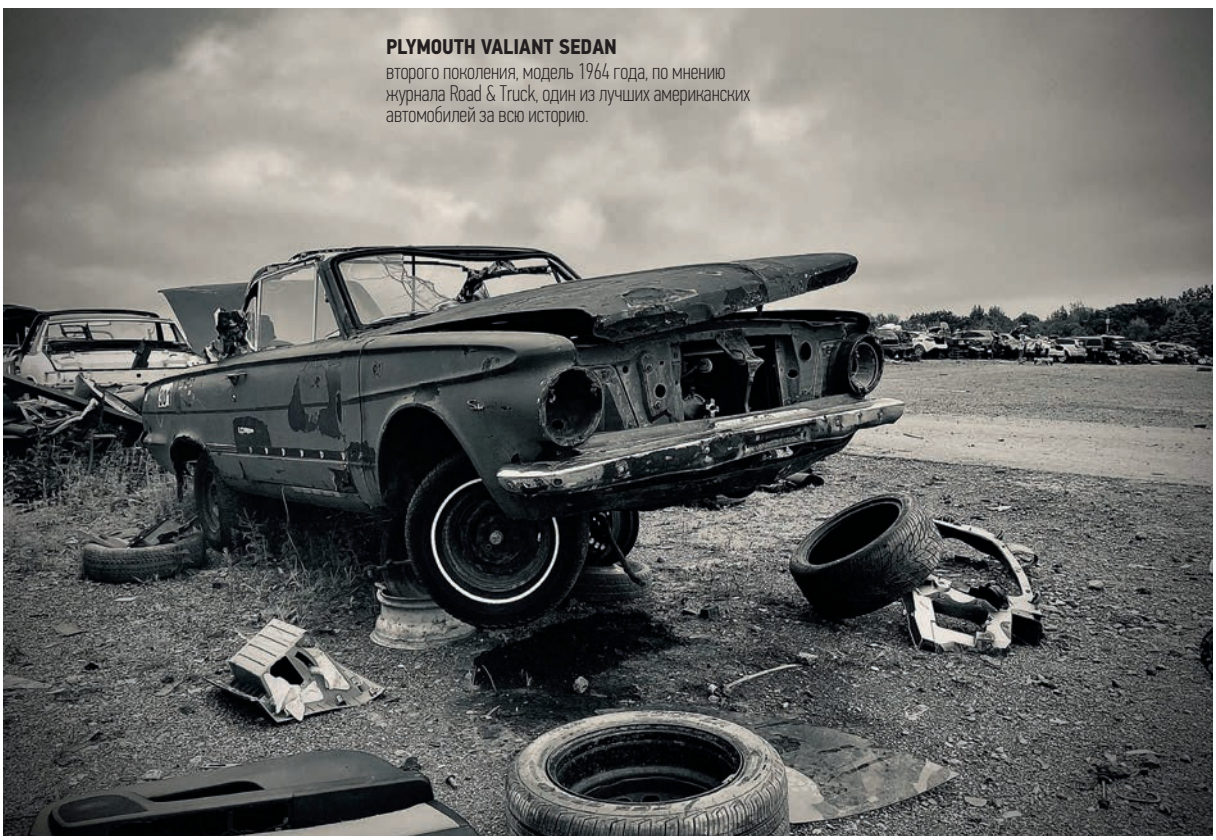
ВНИЗУ – РУИНЫ СЕДАНА BUICK LESABRE 1973 ГОДА.
Шильдик на багажнике приклеен в нештатном месте и вверх ногами – видимо, машине доставалось еще при жизни.





ЭТА СВАЛКА И МАГАЗИН ПРИ НЕЙ
занимают участок площадью 200 акров (это примерно 81 гектар) в западной части городка Хейзлтаун. В Пенсильвании у компании есть еще три авторазборки — в Аллентауне, Пенсбурге и Плейнсе.

ВРОДЕ БЫ СВАЛКА,
но торговая палата Хейзлтауна в 2012-м присвоила ей звание зеленого бизнеса года. Бизнес, кстати, семейный, им владеют и управляют отец и сын Крессы.



PLYMOUTH VALIANT SEDAN
второго поколения, модель 1964 года, по мнению журнала Road & Truck, один из лучших американских автомобилей за всю историю.

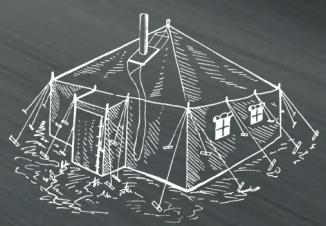


ZEEKR MIX

Двигатель, тип	электромотор
Максимальная мощность, л.с./кВт	422/310
Максимальный крутящий момент, Нм	440
Время быстрой зарядки, мин.	15
Привод	задний
Разгон до 100 км/ч, с.	6,8
Максимальная скорость, км/ч	180
Запас хода, км	до 700



День открытых дверей



Александр Папешин • Фото Zeekr

НОВИНКА ОТ КИТАЙСКОЙ КОМПАНИИ ДЛЯ ДЕЛА И ДЛЯ СЕМЬИ

НЕОЖИДАННАЯ НОВИНКА ОТ СТОЛЬ ПОПУЛЯРНОГО В РОССИИ, НО ВВОЗИМОГО ИСКЛЮЧИТЕЛЬНО ПОСРЕДСТВОМ ПАРАЛЛЕЛЬНОГО ИМПОРТА БРЕНДА ZEEKR. ТЕПЕРЬ В МОДЕЛЬНОЙ ЛИНЕЙКЕ ЕСТЬ НЕ ПРОСТО МИНИВЭН, А ЭЛЕКТРОМОБИЛЬ, ПОРАЗИВШИЙ МНОГИХ СВОИМИ НЕСТАНДАРТНЫМИ РЕШЕНИЯМИ.

Главная особенность новой модели Mix – раздвижные двустворчатые двери, открывающиеся по правому борту, как в лифте. У минивэна три сдвижных двери. А распашная всего одна – водительская. Задняя – подъемная. Двустворчатые двери открывают проем шириной без малого полтора метра! Но отсутствие центральной стойки вроде как не ставит под угрозу безопасность. В каждую из двух дверей встроено по две скрытых стойки из сверхпрочной стали. Цельная стальная задняя часть кузова еще больше способствует прочности конструкции. То есть в целом Zeekr Mix обеспечивает, казалось бы, невозможное сочетание пространства, удобства и безопасности. На сегодняшний момент это одна из самых универсальных кабин, когда-либо разработанных для автомобилей.

Сиденья переднего ряда поворачиваются на 270 градусов и фиксируются в любом удобном положении, а также участвуют в организации огромного спального места. Все трансформации автоматизированы и осуществимы в том числе посредством голосовых команд. Впрочем, Zeekr Mix задумывался не только как семейный автомобиль, но и как мини-офис на колесах, который сможет доставить к месту назначения, предоставляя комфортную среду для деловых переговоров в пути – лицом к лицу, при закрытых дверях. Ну или при открытых, если снаружи – красота и никого посторонних.





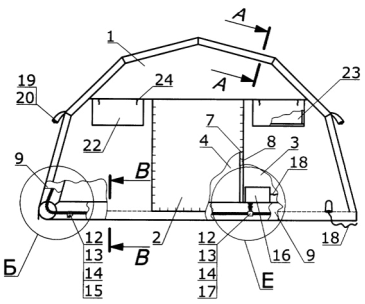
Фиг.1

ДВЕРЬ БАГАЖНИКА,
открывающаяся вверх, способна стать как бы продолжением крыши. А жилое пространство можно увеличить, поставив палатку вплотную к задней двери. Рейлинги на крыше дают возможность перевозить необходимый спортивный или походный инвентарь вне автомобиля.

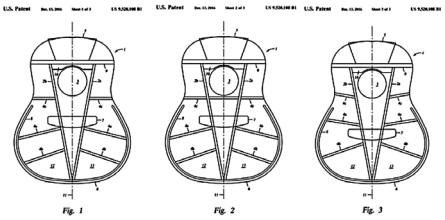




НАЛИЧИЕ РОЗЕТОК
в задней части кузова позволяет использовать электромобиль и как источник электричества для самого разного оборудования. В первую очередь — кухонного.

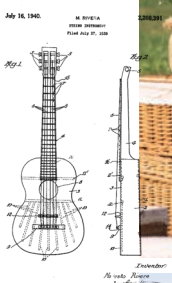


Фиг. 1



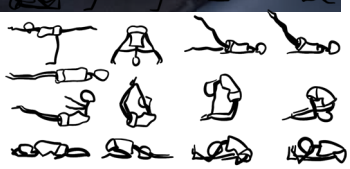


РАЗДВИНУВ ДВЕРИ
и развернув передние сидения, выдвинув центральную консоль и превратив ее в полноценный стол, можно любоваться видами и проводить время, наслаждаясь гармонией с природой.





В ZEEKR MIX
концепция мобильности выходит за рамки простого процесса транспортировки. Внутреннее пространство можно превратить в переговорную комнату, лаундж для карточных игр с друзьями, расслабляющее и комфортное место для рыбалки или даже в студию йоги.

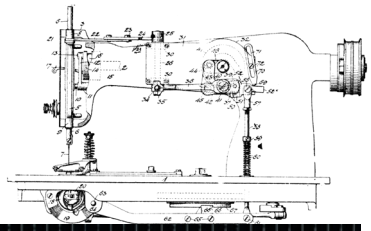




БЛАГОДАРЯ
инновационной конструкции амортизаторов и оптимизации подвески передние колеса Zeekr Mix могут поворачиваться более чем на 50 градусов, обеспечивая радиус поворота в пределах 5 метров, что очень удобно в условиях мегаполиса.



ПРИ ЖЕЛАНИИ ZEEKR MIX МОЖНО «ПРОЙТИ НАСКВОЗЬ»
или наблюдать издали за играми детей — широкий проем при открытых дверях дает такую возможность. Высота пола — всего 390 мм — обеспечивает легкий доступ в салон и самым маленьким, и пожилым людям.





Из сундука

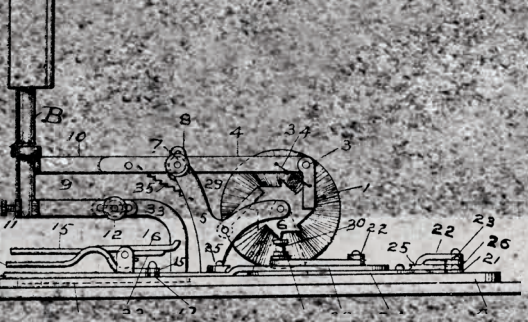
Александр Папешин • фото Mercedes-Benz

НЕ СПЕШИТЕ ВЫБРАСЫВАТЬ СТАРЫЕ ВЕЩИ

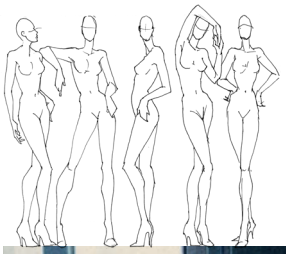
ПОКАЗ КОЛЛЕКЦИЙ ОДЕЖДЫ ДЕСЯТИ ФИНАЛИСТОВ КОНКУРСА MERCEDES-BENZ «ЗА ЭКОЛОГИЧЕСКИ ОТВЕТСТВЕННЫЙ ДИЗАЙН» НА 39-М ФЕСТИВАЛЕ МОДЫ ВО ФРАНЦУЗСКОМ МЕСТЕЧКЕ ЙЕР ЗАПОМНИЛСЯ НЕОБЫЧНЫМ ПЕРФОРМАНСОМ. МОДЕЛИ, САДЯСЬ В НОВЫЙ MERCEDES-BENZ CLA, ПРЯТАЛИ ЛИЦА ИЛИ ВОВСЕ УБЕГАЛИ ОТ ФОТОГРАФОВ. ИНСЦЕНИРОВКА БЫЛА ЗАДУМАНА РАДИ ИНТЕРЕСНЫХ РАКУРСОВ И ПРИДАНИЯ СЮЖЕТАМ КИНЕМАТОГРАФИЧНОСТИ.

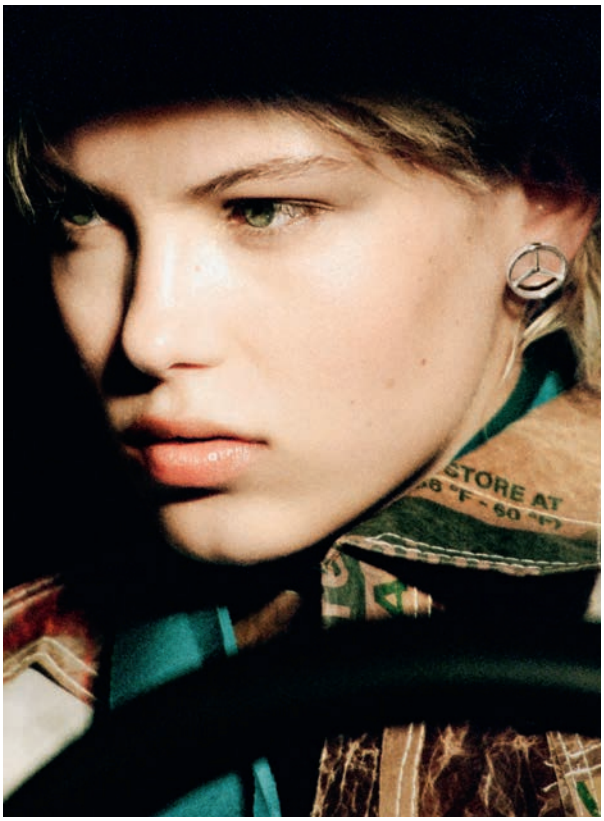
Костюм-победитель – байкерская куртка с красным воротником-стойкой из коллекции «Асфальтовый ковбой» начинающего дизайнера Логана Монро Гоффа из США покорила жюри фестиваля. Возглавлял его, кстати, Николя Ди Феличе, художественный руководитель бюро Courreges. В своей коллекции дизайнер использовал старую мешковину ...и фрагменты старого гоночного костюма своего отца. Костюма, к которому в детстве относился с благоговейным трепетом.

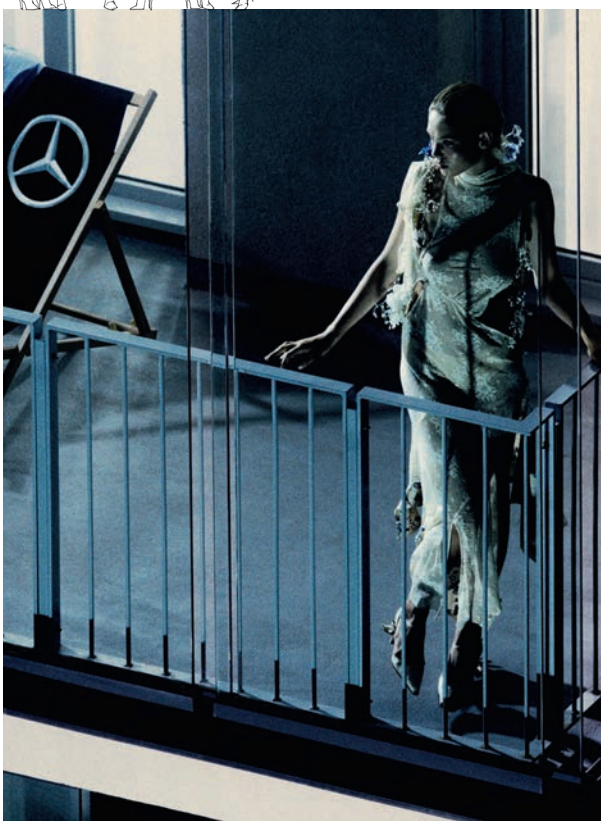
Премия за экологическую ответственность – Mercedes-Benz Sustainability Mentorship – учреждена в 2021 году и свою цель видит в популяризации «роскоши со смыслом» – производства товаров без нанесения вреда окружающей среде, причем не только в автомобилестроении. С 1995 года компания принимает активное участие в мировой индустрии моды, поддерживая молодые таланты материально, внедряя инновационные коллаборации и налаживая партнерские отношения в творческих кругах. Новым в этом году стали групповые онлайн-сессии и индивидуальные консультации в области экологичной моды, которые для участников конкурса провели дизайнеры лондонского агентства Estethica. Они поделились опытом и ресурсами для создания собственных модных брендов с дальновидным и продуманным видением будущего.

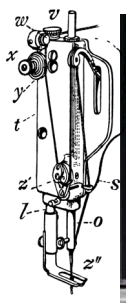


ВДОХНОВЕНИЕМ
для создания образа от бельгийского дизайнера Ромена Бишо стали платья от-кутюр. Но не только. В магазине рядом с домом он приобрел чехол для автомобиля и умело обтянул им женский корсет. Сохранив чек, дизайнер намеревается вернуть чехол обратно. Не ради денег, а ради завершенности перформанса.









ОДНУ ИЗ ГЛАВНЫХ ЗАДАЧ
борьбы за экологию французский дизайнер Лилиан Наварро видит в сочетании функциональности, эстетики с минимальным количеством отходов. Остатки материалов она использует для дополнительных элементов, таких как карманы, воротники и наплечники.



СЕРИЙНЫЙ ВЫПУСК MERCEDES-BENZ CLA
третьего поколения намечен на 2025 год. На мероприятии во Франции автомобиль предстал в камуфляже Erlkoenig, «Лесной царь» — так с 1950 года принято называть все закамуфлированные прототипы новых машин марки.





БУНТАРСКИЙ ВЗГЛЯД
на свадебное облачение показал венгерский дизайнер Фабиан Кис-Юхаш, создавший наряд из старых подвенечных платьев и доказавший, что экологичность может быть гламурной, а не ассоциироваться с эстетикой постельного белья.

ДЛЯ СОЗДАНИЯ
своего образа французский дизайнер Жюли Мули Поммероль использовала две бабушкины рубашки, а украшение сделала вручную из бумаги с изображением куста ежевики. Процесс обновления Жюли считает очень интересным, потому как прежняя история соединяется с новой.

ПОРТНОВСКИЙ МАНЕКЕН
с байкерской курткой из коллекции «Асфальтовый ковбой» Логана Монро Гоффа. Далее обучаться модельном дизайну в магистратуре Parsons Paris победитель конкурса сможет за счет спонсорства Mercedes-Benz.



Тело в дело

Григорий Дмитриев

СОСТОЯЛАСЬ ПРЕМЬЕРА КАЛЕНДАРЯ PIRELLI НА 2025 ГОД

СОЗДАТЬ СКОЛЬ-ЛИБО ВЕСОМЫЙ АРТ-ПРОЕКТ, КОТОРЫЙ БЫ ПРОСЛАВЛЯЛ БРЕНД НЕ ОДИН РАЗ, А НА ПРОТЯЖЕНИИ ВСЕЙ ЕГО ЖИЗНИ, ПЫТАЛИСЬ МНОГИЕ КОМПАНИИ, ТАК ИЛИ ИНАЧЕ ПРИЧАСТНЫЕ К АВТОМОБИЛЬНОЙ ИНДУСТРИИ. НО ТОЛЬКО МАРКЕ PIRELLI И ЕЕ КАЛЕНДАРЮ ВОТ УЖЕ ШЕСТЬ ДЕСЯТКОВ ЛЕТ УДАЕТСЯ КАК МИНИМУМ ДВАЖДЫ В ГОД ПРЕДЛАГАТЬ ПУБЛИКЕ КУЛЬТУРНОЕ СОБЫТИЕ ПОИСТИНЕ МИРОВОГО МАСШТАБА.

Как правило, летом объявляется имя фотохудожника, которому доверено снимать календарь следующего года, и обнародуются кадры бэкстейджа, рабочего процесса съемки. И в ноябре проходит собственно премьера календаря. Куда там концерну BMW с его арт-карами! Ни ему, ни кому другому итальянских шинников на этом поприще, вероятно, уже не догнать.

Календарь на 2025 год, озаглавленный Refresh and Reveal, что можно перевести на русский как «Обновление и раскрытие», был представлен 12 ноября в лондонском Музее естественной истории, что неслучайно. Автор 51-го календаря, модный фотограф Итан Джеймс Грин попытался вернуть чувственный подход, свойственный этому продукту Pirelli еще лет двадцать назад, показать поиск красоты вообще через красоту человеческого тела. Моделями, как обычно, выступили самые разные знаменитости. Всего в нынешнем календаре 24 фотографии, на которых изображены 12 человек. Но в официальный релиз были включены лишь семь снимков. Календарь Pirelli в продажу не поступает – распределяется между избранными. И только они уже могут поделиться со всеми остальными доставшимся им сокровищем.



◀ ПАДМА ЛАКШМИ

в свое время оказалась одной из первых моделей индийского происхождения, ступившей на подиумы Нью-Йорка, Парижа и Милана. Еще большую популярность ей принесла роль в фильме «Пираты» 1999 года. Были и другие роли, например в «Принцессе специй». Ныне она телеведущая.



СИМОН ЭШЛИ

больше всего прославили сериалы «Бриджертоны» и «Половое воспитание». 2025 год обещает ей новый виток популярности, когда в прокат выйдет кинокартина «Формула 1», где ее партнером по съемочной площадке стал Брэд Питт.





МАРТИНЕ ГУТЬЕРРЕС,
американская художница в сфере визуала и перформанса. Старается переосмыслить не только наследие поп-культуры, но и все на свете. Выпускала журнал Indigenous Woman, что можно перевести как «Женщина-абориген», на страницах которого ниспровергала общепринятые идеалы красоты. Дабы показать, насколько глубоко сексизм, расизм, трансфобия и другие предубеждения укоренились в современной культуре.





PIRELLI
borse per acqua calda



ХАНТЕР ШАФЕР,
американская модель, актриса и художница, в 2021 году вошедшая в список журнала Time «100 новых лидеров, которые формируют будущее». В кино дебютировала в сериале «Эйфория». Затем был боевик-антиутопия «Голодные игры: баллада о змеях и певчих птицах».

PIRELLI



artiglia l'asfalto

ПИКАНТНАЯ СВЯЗЬ

Казалось бы, нет ничего менее подходящего друг к другу, чем хулиганский уличный стиль и кричащая роскошь люксового автомобиля. Однако эти несочетаемые сущности неплохо соединились в модной капсульной коллекции Open Road, которую марка Bentley выпустила вместе с лондонским брендом Picante. Впрочем, Picante только притворяется развязным беспризорником, а на самом деле он такой же респектабельный, как и его автомобильный партнер. Просто взгляните на ценник.

Линейка моделей одежды Open Road включает в себя свитер из овечьей шерсти, утепленную толстовку с капюшоном, футболки, шапку и кепку. И воплощает, по замыслам со-





НА СТОЛЬ БОГАТУЮ ОТДЕЛКУ КУРТКИ,
а также других предметов коллекции Open Road, с виду довольно простых, Picante вдохновили мастерство и качество отделки салонов автомобилей Bentley







здателей, суть путешествия и очарование роскоши – одновременно.

Главный предмет коллекции – куртка-бомбер, она выпущена всего в двадцати экземплярах. Свой номер владелец узнает по табличке, пришитой к подкладке, стеганной узнаваемым узором Bentley. Бомбер изготовлен из тисненой телячьей кожи, состаренной вручную. На спине – тисненая графика, совмещающая логотипы двух брендов и отражающая их общие ценности. Еще одно тиснение с логотипами вынесено на рукав реглан – вид покроя, при котором рукав выкраивается вместе с плечевой частью переда и спинки.



СЛЕДУЮЩЕЕ РАЛЛИ
Gumball 3000 Стамбул—Ибица пройдет в сентябре 2025 года.



УДАРИЛИ АВТОПРОБЕГОМ

В 1999 году британский предприниматель Максимиллион Купер придумал автопробег, в котором тысячи суперкаров совершали эпическое путешествие по всему миру, проехав так или иначе по каждому континенту. Но главная идея Gumball 3000 заключается в том, чтобы это ралли стало незабываемым приключением для его участников. Для того чтобы они вспоминали о своем новом опыте постоянно, к 25-летию самого рок-н-рольного ралли в мире Gumball 3000 в партнерстве с Ulysse Nardin выпустили лимитированную – всего 150 экземпляров – серию часов. Они назвали их «часы для первопроходцев» и попытались вложить в них ценности, общие для обеих марок: смелость, преодоление границ и способность «нарушать конвенции».

Ulysse Nardin Freak X Gumball 3000 Limited Edition имеют персонализированную заднюю крышку с выгравированным логотипом Gumball 3000, легкий карбоновый корпус и переливающиеся люминесцентным светом стрелки. Все это дополнено ядреным оранжевым ремешком из каучука. Получился определенно аксессуар не для слабонервных, а для готовых к приключениям людей.









СПОРТКАР НА ЗАПЯСТЬЕ

В 1972 году профессор Фердинанд Александр Порше разработал Chronograph I – первые в мире полностью черные наручные часы: черный корпус с черным циферблатом с низким уровнем отражения обеспечивал идеальную читаемость.

Хронограф Porsche произвел революцию в часовом искусстве, недаром его назвали «спортивный автомобиль на запястье»: вневременной, минималистичный и при этом прецизионный, то есть обладающий высокой точностью или созданный с соблюдением высокой точности параметров. Ровно по тем же принципам был создан Porsche 911 Turbo, 50-летний юбилей которого отмечается сегодня. В честь этого события и выпущен Chronograph I 50 Years 911 Turbo Edition. Дизайн часов, которых будет изготовлено всего 500 экземпляров, основан на легендарном первом хронографе и дополнен узнаваемыми деталями Porsche 911 Turbo.





В ФИРМЕРННЫХ ЦВЕТАХ

При разработке очередной капсульной коллекции сотрудники компании Vespa покопалась в музее Piaggio и собрали знаковые для почти 80-летней истории бренда детали и цветовые гаммы. Именно так получилась коллекция одежды и аксессуаров Dealer Equipment, куда входят куртки, толстовки, майки и кепки. Для фанатов Vespa, знающих значение каждого элемента и оттенка культового мотороллера, эта коллекция станет настоящим путешествием во времени.

Основа коллекции – цвет Origin: этот оттенок весеннего итальянского неба невозможно спутать ни с чем другим. Именно в такой цвет окрашена классическая Vespa. Nomad, то есть «Кочевник», вдохновлен органическими песочными тонами и подходит для тех наездников, которые хотят быть











элегантными, но при этом не боятся испачкаться в дороге. Решительный и интригующий Jet Black предназначен для райдеров, которые четко представляют себе, чего они хотят и куда они направляются. А сдержанный и интеллектуальный Blade, то есть «Лезвие», – для тех, кто не нуждается в показной роскоши и приходит в восторг от точности производственных линий Vespa.

Holy White – безупречен и не имеет изъянов, он передает исключительное внимание к деталям Vespa и олицетворяет постоянную приверженность итальянского бренда достижению совершенства. Наконец, Vespa Soul – это подлинная амбициозная душа Vespa, марки, которая всегда смотрит в будущее.



ЭТИ КРОССОВКИ
должны символизировать формулу Porsche, которая гласит, что «форма всегда следует за функцией». Для всех моделей был выбран новый силуэт кроссовок Puma Road Rider, вдохновленный автоспортом.



ОБУВЬ НА ЮБИЛЕЙ

В честь 50-летия модели 911 Turbo в коллаборации со своим давним партнером Puma бренд Porsche выпустил лимитированную серию кроссовок – 911 пар, ни больше, ни меньше. Модели новой коллекции из натуральной кожи посвящены двум культовым автомобилям.

Дизайн кроссовок Turbo No.1 основан на легендарном 911 Turbo, который полвека назад профессор Порше подарил своей супруге Луизе. Эту модель можно узнать по красно-синей клетке, повторяющей узор отделки салона первой модели 911 Turbo.

А кроссовки Turbo 930 посвящены автомобилю с турбонаддувом 1976 года, на что намекает клетка в цвете Oak Green Metallic, точно такая, как в салоне одноименного авто.

Кроссовки украшены динамичными винтажными надписями turbo; для пущей убедительности на пятке, напоминающей характерный «китовый плавник» заднего спойлера и горизонтальные красные задние фонари автомобиля, изображен герб Porsche.











СУМКА ДЛЯ НОУТБУКА
из высококачественного переработанного нейлона надежно защитит электронные устройства благодаря мягкому внутреннему отделению. У всех дорожных сумок Urban Series внутренняя подкладка имеет рисунок, идентичный с сиденьями в новом MINI Cooper, а тканый узор повторяет орнамент на приборной панели.



СО ВСЕЙ ОТВЕТСТВЕННОСТЬЮ

Главная характеристика новой коллекции багажа от MINI – ответственность. Все сумки Urban Series Lifestyle Collection 2024 изготовлены из собранных отходов производства, переработанных материалов, таких как нейлон или термопластик.

Для дорожной сумки MINI Duffle Bag был выбран прочный водоотталкивающий переработанный ПЭТ. Благодаря своей неубиваемости этот материал послужит владельцу очень долго, оставаясь при этом всегда на пике моды.

Cabin Trolley с тисненым логотипом MINI станет верным спутником в путешествиях: четыре бесшумных колеса, жесткий корпус, удобные внутренние отделения. Документы будут надежно храниться в сумке через плечо MINI Car Face Detail Musette. Непромокаемый шоппер MINI Car Face Detail удобно носить на длинных плечевых ремнях.





СХОДИТЬ НА ВЫСТАВКУ

В павильоне «Транспорт СССР» на ВДНХ открылась выставка «Ты выглядишь на все 100!», посвященная столетию транспортного дизайна в России.

В фойе гостей встречает «Старт» – микроавтобус, выпускавшийся в СССР с 1963 по 1970 год. Всего было выпущено полторы сотни экземпляров этой машины, базирующейся на агрегатах ГАЗ-21 «Волга». В самом начале экспозиции можно увидеть грузовик марки АМО – выпуск этих автомобилей торжественно начался 7 ноября 1924 года, то есть ровно 100 лет назад. До сегодняшнего дня уцелело три экземпляра, но на выставке представлена уменьшенная копия первого советского автомобиля. Зато «ЗиС-Спорт» в натуральную величину! Такой автомобиль был построен в середине 30-х в единственном экземпляре и до наших дней не сохранился. На выставку приехала реплика, построенная по старым чертежам в наше время. Постоянно автомобиль экспонируется в автомобильном музее уральского города Верхняя Пышма. Выставка «Ты выглядишь на все сто!» будет работать на ВДНХ до осени следующего года.



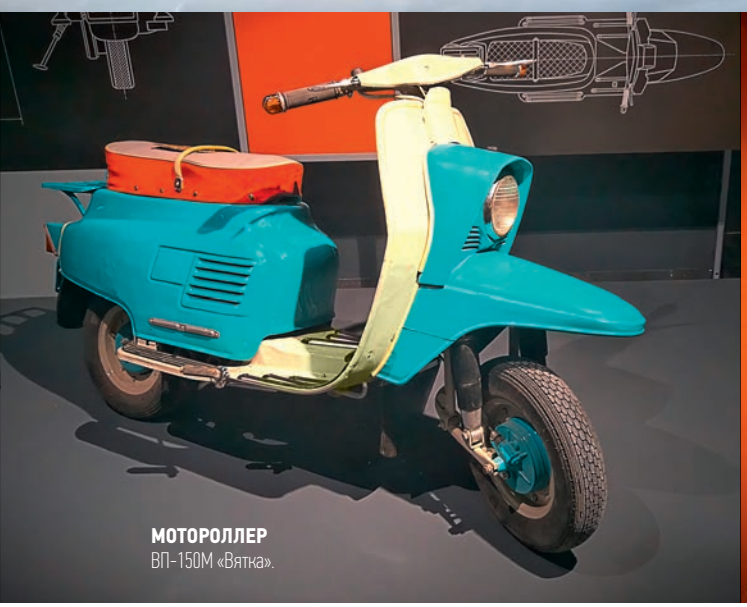
АЭРОСАНИ «СЕВЕР-2»
ОКБ Камова образца 1954 года – модель масштаба 1:43.



«АТОМ» –
отечественный электромобиль-гаджет. Специально для выставки его оформил известный российский художник Миша Most.

«МОСКВИЧ-408 ТУРИСТ».
В 1963 году было построено два экспериментальных образца. Кабриолет предполагалось строить на экспорт. Ни один из них до нашего времени не уцелел — на выставке представлена современная реплика.

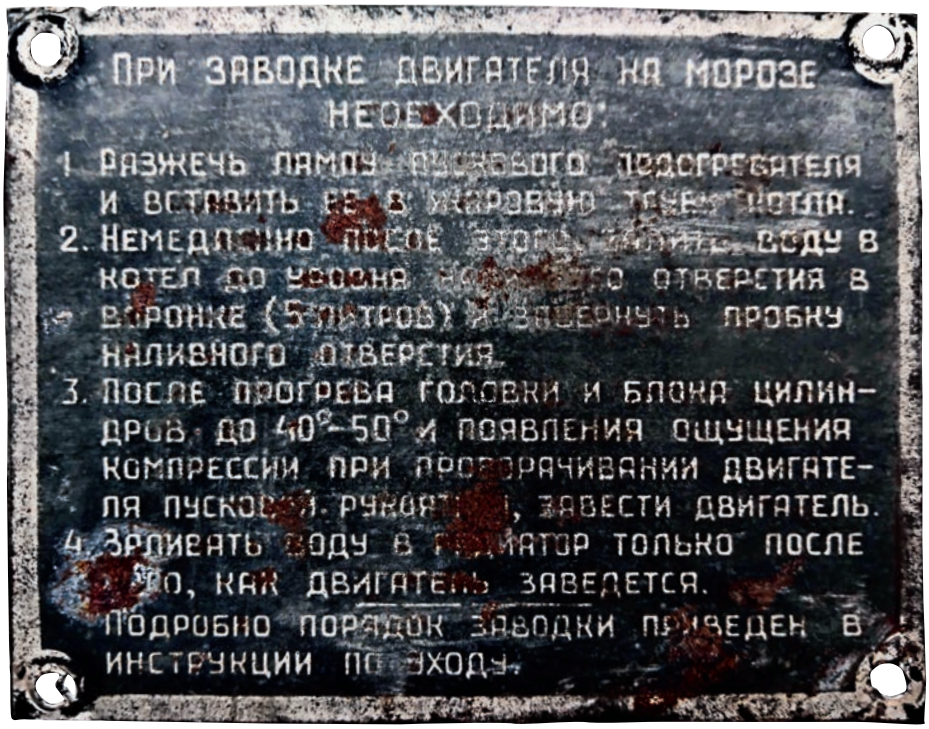




МОТОРОЛЛЕР
ВП-150М «Вятка».



МАКЕТ
спортивного автомобиля, над которым работали в Московском автодорожном институте.



Красная жара

Сергей Широков

ИЗУЧАЕМ РИТУАЛ ЗАПУСКА ДВИГАТЕЛЯ ЗИМОЙ

КАК ТОРГОВАЯ МАРКА «КСЕРОКС» СТАЛА СИНОНИМОМ ПОНЯТИЯ «КОПИРОВАЛЬНЫЙ АППАРАТ», ТАК И НАЗВАНИЕ НЕМЕЦКОЙ КОМПАНИИ WEBASTO ЗАКРЕПИЛОСЬ В РУССКОМ ЯЗЫКЕ В ЗНАЧЕНИИ «ПУСКОВОЙ ПОДОГРЕВАТЕЛЬ». ТАБЛИЧКА – ОТ СОВЕТСКОЙ «ВЕБАСТЫ», УСТАНОВЛЕННОЙ НА ГРУЗОВИКЕ СЕРЕДИНЫ ПРОШЛОГО ВЕКА. ПРАВДА, ТОГДА СЛОВ ТАКИХ НЕ ЗНАЛИ.

«Русский человек начинает читать инструкцию, когда понимает, что все уже сломал». Типичное приписывание себе каких-то исключительных свойств, пускай и сомнительного качества. Иначе откуда бы взялось англосаксонское RTFM – Read The Fucking Manual – «Прочитайте, дорогой товарищ, руководство пользователя»?

На отечественных грузовых машинах могло быть с десяток подобных табличек. Они объясняли, как пользоваться раздаточной коробкой, лебедкой, системой подкачки шин, масляным радиатором или – наш случай – пусковым подогревателем.

Таблички – это шпаргалки, рассчитанные на весь срок службы автомобиля. В отличие от бумажной инструкции их нельзя пустить на самокрутки и разведение костра, а также использовать в целях личной гигиены.

Примечателен четвертый пункт «жестяной грамоты». Он предписывает заливать воду в радиатор лишь после того, как двигатель заведется, чтобы не возникло эффекта, знакомого детям, решившим зимой лизнуть металлические качели.

Тот же четвертый пункт говорит нам о том, что накануне, перед ночной стоянкой, вы, конечно же, слили воду из системы охлаждения. А утром принесли одно, а до и два ведра новой. С момента, как вы разожжете лампу подогревателя, до появления в кабине первых признаков тепла пройдет меньше 30 минут.

«Памятка водителю о зимней эксплуатации автомобилей в условиях Крайнего Севера», выпущенная в Якутске в 1963 году, отмечала, что все подогревательные устройства «обладают весьма существенными недостатками»: они «сложны» и имеют «повышенную опасность в пожарном отношении». Памятка намекала: лучше без них.

Как обойтись без подогревателя, описывалось в «Пособии для подготовки водителя автомобиля», выпущенном в 1961 году. До начала холодов масло в двигателе надо было сменить на «специальные зимние (маловязкие) сорта», а капот утеплить чехлом с шерстяной ватой или без таковой. Зимой при постановке автомобиля на стоянку воду из двигателя требовалось слить. Но не сразу, а дождавшись, когда ее температура будет в диапазоне от 50 до 70 градусов. Если выше – образуются пары, они вызовут «примерзание деталей водяного насоса», если ниже – вода замерзнет в сливных кранах. При стоянках «свыше 8–10 часов» масло также предписывалось слить.

Перед запуском – все в обратном порядке. В радиатор заливаем воду температурой 90–95 градусов, в картер – масло, разогретое до 70–90 градусов «в водомаслогрейках или бидонах, погруженных в кипящую воду».

Похожие советы – про кипяток в ведрах и масло в бидонах – в 1960-х давали и владельцам легковых автомобилей, «Волг» и «Москвичей». Вспомните об этом, когда вам покажется, что ваша машина не слишком комфортна зимой. **a**