IKON TYRES

ДАЙТЕ МНЕ *Autograph*

Летние премиальные шины **Ikon Autograph***.
Безопасность, управляемость, экономия топлива
на любой дороге с ранней весны и до поздней осени**.

ikon.ru

Реклама. * Шины Ikon Autograph относятся к премиальному сегменту в линейке продуктов, выпускаемых под брендом Ikon Tyres. **Согласно внутреннему исследованию ООО «Айкон Тайерс».
ООО «Айкон Шина», 188640, Россия, Ленинградская область, Всеволожский район, г. Всеволожск, ул. Автомобильная, 14, ИНН 7816162305, ОГРН 1027808006676.

АВТОПИЛОТ

www.autopilot.ru 16+

АВТОПИЛОТ

коммерсантъ•автопилот

#02 (344) март 2025



В НОМЕРЕ:

BMW M2 GRAN COUPE •
RENAULT 5 TURBO 3E •
BUGATTI BABY II • **VESPA** PRIMAVERA •
VOLKSWAGEN ID. EVERY1 •
VOLVO ES90 • **TANK** 400 PREMIUM •
EXEED VX PRESIDENT • **CHANGAN** HUNTER • **GWM** POER • **JETOUR** DASHING 4WD • **ЗИЛ**-4101 • **ЗИЛ**-4102 •
ALFA-ROMEO 6C 1750 •

EXEED VX
ПОВЕРИТЬ В БОЛЬШЕЕ





Рената Литвинова,

актриса

Я люблю пустые города без машин и прохожих, поэтому люблю Петербург ранним утром и зимой. Поняла город я довольно поздно. В молодости, когда я впервые сюда попала, все эгоистичны и сконцентрированы на себе, и только с возрастом открывается красота внешнего, которой можно наслаждаться независимо от собственных душевных переживаний или состояний и просто принимать ее как факт.



Ренат Тюктеев,

заместитель генерального директора АГ «Авилон»

На долю онлайн-продаж автомобилей в России на данный момент приходится менее 0,5 процента от общего объема рынка. Это всего лишь несколько тысяч машин. Многие площадки сейчас, не имеющие в прошлом опыта с автомобилями, завели у себя разделы по онлайн-продажам. Каких-то ощутимых и прорывных результатов там нет, несмотря на все усилия.

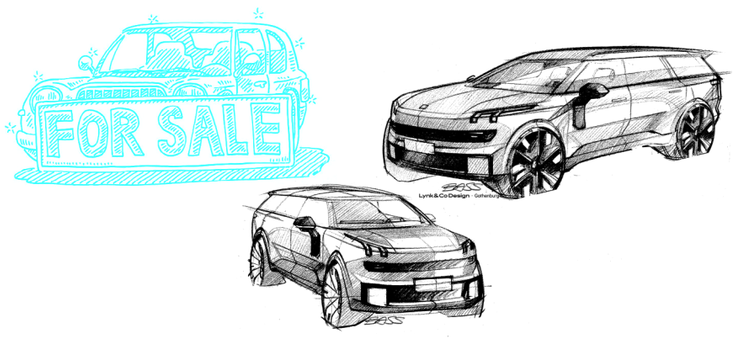


Андрей Басманов,

дизайнер

Если изучить рынок, можно заметить тренды, следуя которым начинают работать многие компании, не важно, какое авто разрабатывается – седан или внедорожник. Все получают агрессивные внедорожные черты. Потребители отзываются на такие тренды положительно.





Коммерсантъ
ВКонтакте

ВЫЗЫВАЕТ ПРИВЫКАНИЕ К ФАКТАМ.
НЕОБХОДИМО
ПОДПИСАТЬСЯ

реклама 16+



Светлана Виноградова,

директор дилерского холдинга «Рольф»

Было время, когда каждый год продавалось по 2–2,5 миллиона новых машин. Поэтому в будущем рынок будет расти и потребность, на которую мы рассчитываем, никуда не исчезнет – это ключевое. Закроют ли эту потребность те китайские бренды, которые сейчас начинают сборку в России? Нет, не закроют. Изрядная часть покупателей до сих пор не хочет приобретать китайский автомобиль.



Степан Ануфриев,

автогонщик

Раньше отец всегда удивлялся, почему я такой спокойный на старте. Но это было раньше, до того, как появилось что терять. Несмотря на волнение, я напоминаю себе, что я делаю это много лет на разных машинах и абсолютно разных покрытиях и что «все карты у меня в руках».

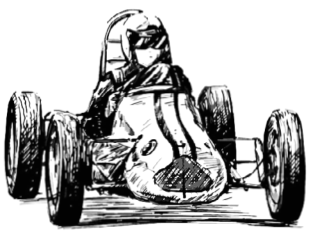


Алексей Спирин,

генеральный директор УАЗа

«Буханка» – это уникальный по своим внедорожным возможностям, предельно простой, ремонтопригодный в полевых условиях, недорогой в эксплуатации автомобиль-спартанец. В умелых руках он и труженик, и воин, и строитель, и врач. Недаром за разработку и внедрение нашей классики в производство УАЗ был награжден орденом Трудового Красного Знамени. На эту модель есть устойчивый спрос, поэтому она останется на конвейере УАЗа.





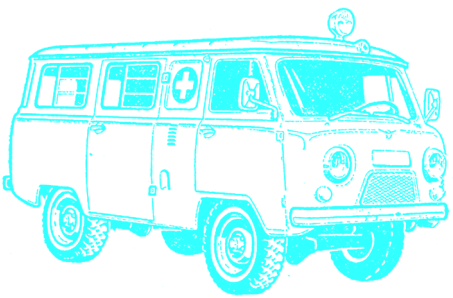


Рис. 2. Санитарный автомобиль УАЗ-452А (УАЗ-452АЭ)



В ФЕВРАЛЕ ЧАСТЬ НАСЕЛЕНИЯ СТРАНЫ СНОВА ВСТРЕЧАЛА КИТАЙСКИЙ

Новый год и пересылала друг другу глупые картинки. Например, такую: у дракона отрезали туловище и лапы, оставляя только голову, шею и хвост. Был дракон – получилась змея. Справедливости ради надо сказать, что этими традициями у нас увлекались еще в советское время, когда китайских автомобилей не было не только у нас, их в природе еще не было. Но вот любопытная деталь. Приучив нас к этим годам Зеленой Мыши или Белой Обезьяны, сами представители Поднебесной почему-то не спешат присваивать имена животных своим автомобильным компаниям или моделям – редкие исключения только подтверждают правило. Может, дело в суевериях, и звери в автомобильном деле под таким же запретом, как число 4, считающееся несчастливым? Во всем остальном мире, к которому и мы тоже когда-то принадлежали, к звериной символике отношение совсем иное. Мы погрузились в изучение вопроса и собрали для читателя целый автомобильный бестиарий.

ДМИТРИЙ ГРОНСКИЙ
главный редактор

16+ реклама **kommersant.ru**

Коммерсантъ

Станьте лучшей версией себя

Подпишитесь на «Коммерсантъ» в апреле

и получите в подарок 5 курсов по саморазвитию от Level One

- Как убеждать людей и побеждать в спорах
- Успеть все: учимся управлять временем
- Тренировка ума: как прокачать логику, внимание и креативность
- Ключ к памяти: как запомнить все
- Как использовать возможности мозга



УЗНАТЬ БОЛЬШЕ

Как получить подарок?

Оформить и оплатить **с 1 по 30 апреля 2025 года** подписку на печатную версию газеты «Коммерсантъ» на 3 месяца и более:

- на сайте **kommersant.ru** в разделе **Подписка**
- по телефону **8 800 600 0556** (бесплатно по РФ)

Письмо с промокодами для активации курсов придет на ваш e-mail в течение 10 рабочих дней с момента оплаты подписки на газету. Срок активации подарка **до 31.07.2025 г.**

LEVEL ONE

АО «КОММЕРСАНТЪ», Г. МОСКВА, ОГРН 1027700204751

ДОСТОЙНОЕ СОДЕРЖАНИЕ



ОТКРЫТИЕ

ЗАПАДНЫЕ ЦЕННОСТИ

«ДВОЙКА» ЗА ХОРОШЕЕ ПОВЕДЕНИЕ 8
Баварское купе, которое на самом деле седан

ТЕНДЕНЦИИ

ТИРАЖ 14

МАШИННОЕ ОТДЕЛЕНИЕ

ДОНЕСЕНИЯ

ДЛЯ КАЖДОГО 18
Самый доступный немецкий электромобиль

ЭЛЕКТРОМОЛОТ 20
В Стокгольме представили флагманский седан Volvo ES90

ЛЕДОВЫЙ КАПИТАН 24
Tank 400 цвета «Ольхон» рядом с одноименным островом

ПОВЕРИТЬ В БОЛЬШЕЕ 30
Гранд-тур на Exeed VX

ТЕХНИКА ДОШЛА 38
Соревнование на рабочих местах

КУРС ПИКАПА 44
Россия как Америка – на примере GWM Poer

МИССИЯ

ЭФФЕКТНЫЕ ФАКТЫ 48
Dashing – теперь полностью

НАУЧНЫЙ ПОДХОД

ФЕНОМЕН «ЛИ» 54
Почему все бросились покупать гибриды?

НОЖКИ ТРАМПА 60
Как куры Америку с Европой поссорили и при чем здесь коммерческие автомобили

ДОМ КУЛЬТУРЫ

УРОКИ МАСТЕРСТВА

МАШИНА – ЗВЕРЬ 66
Анималистика в автомобильных эмблемах и именах

ПРАВИЛА ПОЛЬЗОВАНИЯ

ПОЛЕЗНЫЕ ИСКОПАЕМЫЕ

ИЗ ПОСЛЕДНИХ ЗИЛ 78
Неосуществленный проект эпохи перестройки

БЕСЦВЕТНАЯ ЖИЗНЬ 86
Рисунок и графика в автомобильной рекламе

ТОВАРЫ В ДОРОГУ 94

СВОБОДНОЕ ВРЕМЯ 102

ЗА ОТЧЕТНЫЙ ПЕРИОД

БЫСТРЕЙ ТЕБЯ ВОДИТЬ 104
На озере прошли очередные скоростные заезды

ПУШКА ГОНКА 108
Как прошла «Экспедиция-Трофи 2025»

АРТЕФАКТ 112





ГЛАВНЫЙ РЕДАКТОР **ДМИТРИЙ ГРОНСКИЙ**, АРТ-ДИРЕКТОР **ВИКТОР ПАДЕРИН**, ОБОЗРЕВАТЕЛЬ **АННА КИЛИМНИК**
НАД НОМЕРОМ РАБОТАЛИ: **НАТАША АФАНАСЬЕВА, ИВАН БАРАНЦЕВ, ВЛАД БЕЛЯЕВ, ГРИГОРИЙ ДМИТРИЕВ, ИВАН КАРТАМЦЕВ, АЛЕКСАНДР КАТАЕВ, ЯРОСЛАВ КОРОЛЕВ, СЕРГЕЙ КРЕСТОВ, ВЯЧЕСЛАВ КРЫЛОВ, АЛЕКСАНДР ПАПЕШИН, РУСЛАН ТАРАСОВ, ДЕНИС ТОКМАКОВ, 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, ТЕЛ.: (495) 797 69 70, RR@KOMMERSANT.RU
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», 2025

ЧИТАЙТЕ МЕЖДУ СТРОК
И МЕЖДУ ДЕЛОМ —
ПОДПИСЫВАЙТЕСЬ
НА @KOMMERSANT
В TELEGRAM



16+ реклама



94 **ДВЕ ИКОНЫ АВТОСПОРТА,** швейцарский часовщик TAG Heuer и автомобильная марка Porsche, снова собрались вместе, чтобы отметить важный юбилей — первую победу Porsche 911 под номером 147 на ралли Монте-Карло в 1965 году. Отпраздновали они эту дату, разумеется, выпуском нового хронографа.

МАРКА VOLVO предлагает свою формулировку: «Это универсальный автомобиль, обеспечивающий идеальный баланс между вашей профессиональной и личной жизнью».

20



ПРЕМИАЛЬНОГО АВТОМОБИЛЯ должно быть много. Флагманский внедорожник Exeed VX такой крупный, что припаркуй его у загородного дома, и тот зрительно уменьшится…

30



АВТОМОБИЛЬНЫЙ РЫНОК в дореволюционной России был представлен несколькими десятками торговых домов и представительств чуть ли не всех мировых марок. Как тут выделиться?

86



КоммерсантъFM

слушайте на частоте

93.6

16+ реклама

BMW M235 XDRIVE GRAN COUPE

Двигатель, тип	бензиновый, L4, битурбо
Объем двигателя, куб. см	1998
Максимальная мощность, л.с. при об/мин	300 при 5750–6500
Максимальный крутящий момент, Нм при об/мин	400 при 2000–4500
Трансмиссия	7DCT
Привод	полный
Максимальная скорость, км/ч	250
Разгон от 0 до 100 км/ч, с	4,9
Средний расход топлива, л на 100 км	8,2–7,5

«Двойка» за хорошее поведение

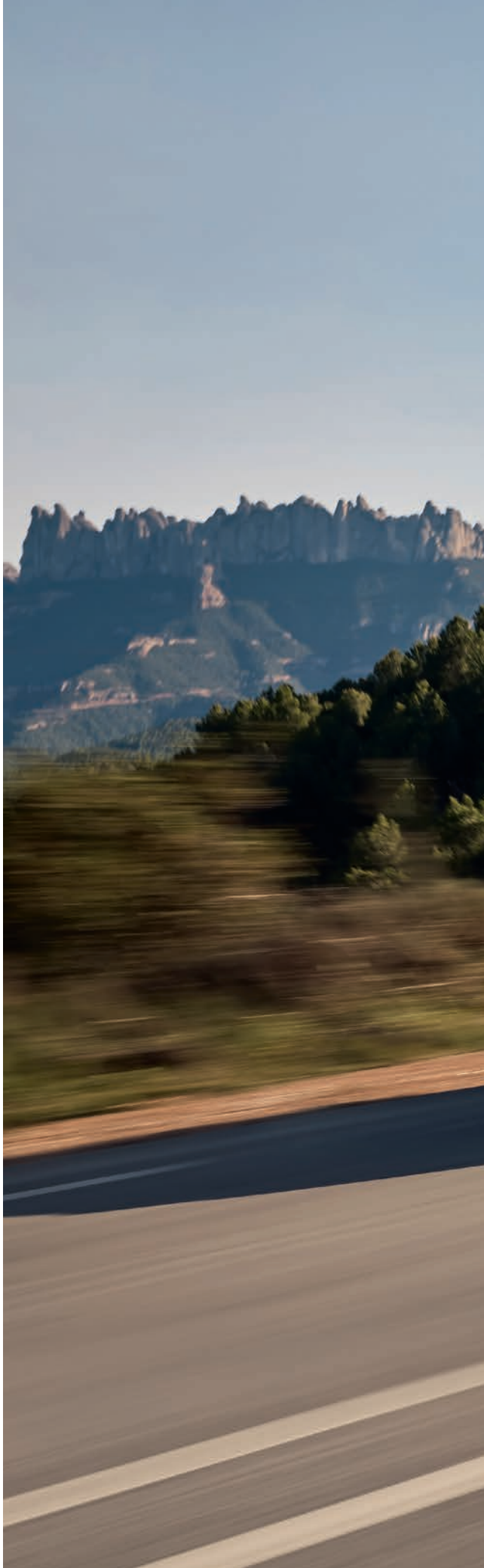
Александр Янковский • Фото BMW

БАВАРСКОЕ КУПЕ, КОТОРОЕ НА САМОМ ДЕЛЕ СЕДАН

ЗНАЕТЕ, ПОЧЕМУ ДЕД МОРОЗ ВСЕГДА ТАКОЙ ВЕСЕЛЫЙ? ОН ЗНАЕТ, ГДЕ ЖИВУТ ПЛОХИЕ ДЕВОЧКИ. НО ШУТКИ В СТОРОНУ: В СЕРЕДИНЕ ЗИМЫ ДЕД МОРОЗ СДЕЛАЛ НЕМНОГО ЗАПОЗДАЛЫЙ НОВОГОДНИЙ ПОДАРОК ВСЕМ ЕСЛИ НЕ ПЛОХИМ, ТО КАК МИНИМУМ ДЕРЗКИМ И ДЕВОЧКАМ, И МАЛЬЧИКАМ – ВЕДЬ ИМЕННО ТАКАЯ РЕПУТАЦИЯ ВСЕГДА БЫЛА У ВОДИТЕЛЕЙ BMW. И ВОТ ИМ ВСЕМ – НОВЫЙ M2 GRAN COUPE 2025 МОДЕЛЬНОГО ГОДА.

Зима в Москве в этом году выдалась европейская. Но все же не как здесь, в Барселоне, где в феврале гуляешь босыми ногами в полосе прибоя Балеарского моря, где вместо голубей на городских улицах – попугаи, перелетающие с одной пальмы на другую, а пальмы тут, как у нас тополя. В этом почти тропическом раю новая «двойка» BMW Gran Coupe M235 xDrive, в максимальной комплектации, с заниженной на 8 мм подвеской, выставленная для фотосессии на площадку возле PortVell, Старого порта в районе Барселонета, смотрится как нельзя лучше.

Голубой кузов, с названием цвета которого небольшая путаница. BMW говорит, это Miami Blue, но знающие люди утверждают, что это Borusan Blue, фирменный цвет, разработанный подразделением BMW Individual, в который кузова своих машин красила Borusan Otomotiv Motorsport, турецкая команда гонщиков BMW. В то же время этим же цветом Porsche окрашивала свои 911-е и Cayman, а Jaguar – свои F-Type…



ПОСТАВКИ МАШИНЫ
ожидаются в марте, после запуска производства в Лейпциге. Крупнейшими рынками сбыта должны стать США, Германия, Великобритания, Япония и Австралия. В Китае планируется выпуск удлиненной версии, с индексом F78.



ЗА ДОПОЛНИТЕЛЬНУЮ ПЛАТУ
можно получить не 18-дюймовые, а 19-дюймовые легкосплавные кованые диски, четырехпоршневую тормозную систему M Compound, адаптивную подвеску и спортивные сиденья-ковши.



НОВОМУ
Gran Coupe M235 xDrive уже в базе положен пакет M Sport: 18-дюймовые колеса, передний бампер с увеличенными воздухозаборниками, пороги в M-стиле, глянцевые молдинги Shadow Line на окнах и задний бампер с черной вставкой-диффузором.



Хофмайстер на месте

Второе поколение BMW M2 Gran Coupe, индекс F74, идет в фарватере представленной прошлым летом «единички», наследуя всем ее изменениям. Просто это не пятидверный хетчбэк, как BMW 1-er, а созданный на той же более дешевой переднеприводной платформе UKL2 субкомпактный седан. Пусть никого не обманывает слово Coupe в названии модели, у машины четыре двери. Багажник отделен от салона, крышка его поднимается без заднего стекла. Не как у старшего M4 Gran Coupe, открывающего с кормы трюм во весь проем, что твой практичный чешский лифтбек. Объем багажника «двойки» – 340 литров минимум и 430 литров при сложенной спинке заднего ряда, она складывается в соотношении 40:20:40. В целом, похоже, новый M2 Gran Coupe в линейке BMW отобрал роль седана начального уровня у «трешки».

Злые языки говорят, что этот BMW стал похож на Kia, не знаю. Внешность яркая, фамильный признак марки – изгиб Хофмайстера на заднем окошке – на своем месте, на нем выштампована двойка, индекс модели. Да и корейский





ПРЕЖНИЙ GRAN COUPE 2-Й СЕРИИ одним из немногих BMW сохранял «шайбу» iDrive и множество физических кнопок. В минималистическом кокпите нового, как и у нынешних 1-й серии, X1, X2 и 2-й серии Active Tourer, поворотный селектор iDrive отсутствует.

дизайн в эпоху бури и натиска китайского подчас воспринимается как уже почти классический. Решетка радиатора с горизонтальными в топовой версии ребрами у M2 Gran Coupe смотрится динамично, контурная подсветка Iconic Glow – как у старших внедорожников BMW. Правда, подсветку пришлось убрать под защитную оболочку – в отличие от SUV, на купе решетка радиатора расположена низко, так что при испытаниях она страдала при любом столкновении, даже просто при неаккуратной парковке.

Бензин, дизель, гибрид

Субкомпактный седан не такой уж и компактный, 4546 мм в длину. Новый M2 Gran Coupe на 20 мм длиннее и на 25 мм выше прежнего, ширина и колесная база не изменились. Но за счет чуть иных пропорций машина выглядит изящнее. Прежняя топовая «двойка» имела индекс 235i, нынешняя лишилась литеры i, которая теперь положена лишь BMW на электротяге. А наш тестовый M235 Gran Coupe xDrive вообще мечта петролхеда. Редкий автомобиль с ДВС на чисто углеродном топливе в линейке BMW, которая все больше «зеленеет». Из двухлитровой рядной бензиновой «четверки» с помощью двух турбин извлекаются 300 лошадиных сил мощности и 400 Нм крутящего момента, разгон до 100 км/ч занимает 4,9 секунды, это в европейской версии машины, американская на 12 сил мощнее и на 0,2 секунды быстрее.

Младшие «двойки» Gran Coupe с передним приводом в Европе могут быть как бензиновыми, так и дизельными. Трехцилиндровый полуторалитровый бензиновый турбомотор, снабженный мягким гибридом, выдает в сумме 168 сил и 280 Нм крутящего момента. Такой BMW Gran Coupe 220 достигает 100 км/ч за 7,9 секунды и едет не быстрее 230 км/ч. Дизельные 218d и 220d оба четырехцилиндровые, второй с мягким гибридом; 148 сил и 360 Нм первого хватает, чтобы разменять сотню за 8,4 секунды и разогнаться до 226 км/ч. Мощность второго дизеля, с учетом 48-вольтовой добавки, уже 161 сила, крутящий момент 400 Нм. Он и динамичнее, 8 секунд до сотни, а максимальная скорость та же.

ЗАПАДНЫЕ ЦЕННОСТИ



В АВТОМАТИЧЕСКОМ РЕЖИМЕ
коробка передач в Gran Coupe M235 xDrive работает в большинстве случаев прекрасно. Но на дорогах, где можно и нужно ехать поэнергичнее, лучше переключать передачи вручную с помощью подрулевых лепестков.



МАШИНА ПОСТРОЕНА
на одной платформе с 1-й серией и X1. Для большей точности руления и лучшей маневренности здесь переработали крепления стабилизаторов поперечной устойчивости, увеличили угол развала передних колес, добавили распорки для обеих осей.

В трансмиссии у всех Gran Coupe 2-й серии теперь только семиступенчатый Steptronic с двойным сцеплением, нет больше ни восьмиступенчатого «автомата» с гидротрансформатором, ни шестиступенчатой «механики», которая так же, как и знаменитые трехлитровые рядные «шестерки», в линейке BMW осталась только на Z4 и на M2, просто купе, не Gran.

Спорт выходного дня

По-летнему припекающее февральское солнце Каталонии падает на изогнутый экран, объединяющий приборную панель и центральный экран – впервые этот тандем появился в iX, а сама архитектура кабины M2 Gran Coupe заимствована у 1-й серии. Высоко расположено спортивное сиденье – кстати, впервые для этой модели предложена функция массажа. Крупный и пухлый, с красной меткой «нуля» на ободе, но не слишком информативный по бээмвэшным меркам руль. У новейшей операционной системы BMW OS.9 изумительная графика, особенно хороши карты навигатора, отклик быстрый, меню MyModes позволяет выбрать режим движения, но… Мы к северу от Барселоны, дорога петляет между холмами. Впереди как раз связка интересных поворотов, стоит переключить режим. Где же поворотный селектор iDrive? Теперь все на экране. В старших моделях M есть кнопки на рулевом колесе, и здесь они бы не помешали. Volkswagen недавно объявил, что возвращает физические кнопки и клавиши в салоны своих машин, ау, BMW? Двухлитровый M TwinPower Turbo под капотом Gran Coupe недавно получил обновленные впускные каналы и камеры сгорания, новый коленчатый вал и доработанную турбину. Но его голос совсем не тот, что был у классических рядных «шестерок», несмотря на четырехтрубную спортивную выпускную систему. Поэтому звук выхлопа синтезируется искусственно и «доливается» в салон через динамики акустической системы. Развесовка у машины с акцентом на передние колеса, но через повороты система iDrive проводит этот полноприводный BMW легко и точно. Если в рваном ритме барселонских



ШЕСТИСТУПЕНЧАТАЯ «механика», которую BMW предлагала в Европе на версиях M2 Gran Coupe с младшими двигателями, ушла в прошлое. Все версии машины теперь — только с семиступенчатой автоматической коробкой передач с двойным сцеплением.





В ОТДЕЛКЕ САЛОНА у нового M2 Gran Coupe, как у многих BMW и MINI, отсутствует кожа. В топовом M235 xDrive или в младших версиях при покупке пакета M Sport обивка из переработанных материалов Veganza будет комбинирована с алькантарой.

carrer и avinguda, улиц и проспектов, семиступенчатый «робот» в автоматическом режиме иногда запинался, то, вырвавшись на простор, можно играть подрулевыми лепестками, фиксировать нужную передачу, выкручивая на второй 80 км/ч. Если нажать и подержать левый лепесток, на 10 секунд включится режим Boost, максимальная мощность.

В меню проекционного дисплея есть электронная забава, подобие штурмана, функция Curve Ahead View. На стекло выводится карта предстоящих вам поворотов с обратным отсчетом расстояния до самых сложных. Отдельно можно заказать гоночные полуслики Michelin, которые запрещено использовать на дорогах общего пользования, – такой спорт выходного дня.

Выглядит, едет, ощущается как настоящий M, прославленная продукция подразделения Motorsport, уверяет производитель. Но жизнь идет, мир меняется. Вот и этот M235 xDrive Gran Coupe, кажется, все-таки уже больше не для плохих мальчиков, а для хороших девочек. **a**

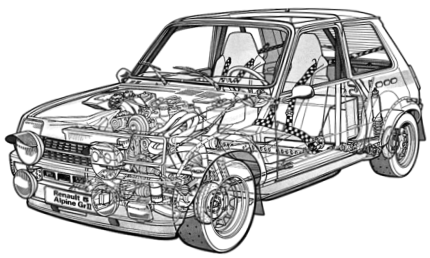
Мини-суперкар

Renault 5 Turbo 3E

Электрический хот-хетч Renault 5 Turbo 3E поступит в автосалоны только в 2027 году, но прием заказов начнется уже в ближайшие недели, сообщили в пресс-службе компании. Всего будет выпущено 1980 экземпляров. Число это выбрано неслучайно, именно к раллийным победам почти полувековой давности нас отсылает сегодняшняя модель.

Ретрофутуристичный Renault 5 Turbo 3E станет современным преемником культовых 5 Turbo и Turbo 2 из 1980-х. В компании заявили, что относят модель к новому классу «мини-суперкар». Его разрабатывали совместно со специалистами Alpine, которым после снятия с производства в 2026 году успевшего стать знаменитым купе A110 вроде как нечем будет больше заняться.

Электрокар получил двухмоторную силовую установку суммарной мощностью 540 л.с., привод задний, причем каждый двигатель отвечает за свое колесо. Она позволяет 1450-килограммовому суперкару ускоряться с нуля до сотни быстрее чем за 3,5 секунды. Скорость ограничена на отметке 270 км/ч. Максимальный крутящий момент 4800 Нм позволяет добиться эффекта, который напоминает рас-



ПРЕДСТАВЛЕННЫЙ на Брюссельском автосалоне 1980 года, Renault 5 Turbo продавался в версии, разрешенной для использования на дорогах общего пользования.





ПОКУПАТЕЛЯМ ОБЕЩАНЫ
возможности по заводской кастомизации ливреи с выбором классических расцветок, которые имели культовые автомобили прошлого.







кручивание турбины в спортивных машинах прошлого, но без турболага. Предусмотрен особый «дрифт-режим» и кнопка на руле, обеспечивающая увеличение отдачи силовой установки.

Дальность хода по циклу WLTP с аккумулятором емкостью 70 кВт•ч оценивается на уровне 400 км. 800-вольтовая архитектура позволяет за 15 минут увеличить заряд аккумулятора от 15 до 80 процентов. Как отметили в компании, Renault 5 Turbo 3E имеет длину городского автомобиля при ширине суперкара. Длина автомобиля составляет 4,08 метра, ширина – 2,03, высота – 1,38, а колесная база – 2,57 метра. Клиренс равен 118 мм.

Интерьер Renault 5 Turbo 3E выполнен в спортивном стиле с ковшеобразными сиденьями и шеститочечными ремнями безопасности, карбоновыми элементами, отделкой из алькантары и ручным тормозом в раллийном стиле, а также двумя экранами и мультимедиа с сервисами Google.

ГДЕ ВЗЯТЬ АВТОПИЛОТ



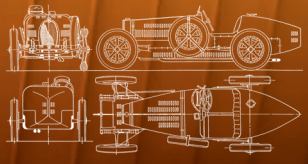
Автосалоны и автосервисы

Автомир Дмитровка	Москва, Дмитровское ш., 98, стр. 1
Автомойка №1	Москва, Севастопольский просп., 54Г
АвтоСпаСтудия	Москва, Нежинская ул., 5Б
АвтоСпаСити	Москва, Давыдковская ул., 11
Дилерский центр МБ-Измайлово	Москва, Горьковское ш., 1-й км МКАД
Панавто Aurus	Москва, Пресненская наб., 10, стр. 2
Панавто Запад	МО, г. Одинцово, рабочий поселок Заречье, Торговая ул., 4, стр. 1
Панавто Сити	Москва, 1-й Магистральный пр-д, вл. 9
Порше Центр Рублевский	Москва, 61-й км МКАД, стр. 1
АВТОДОМ Пулково	Санкт-Петербург, Пулковское ш., 14А
Gregory`s Cars	Санкт-Петербург, Выборгская наб., 55, корп. 3
Петровский на Софийской	Санкт-Петербург, Софийская ул., 87

Узнайте подробную информацию о сотрудничестве по тел. **8 800 600 05 56** (звонок по России бесплатный) или электронной почте **podpiska@kommersant.ru**

Чистокровный

Bugatti Baby II



ПРЕДЫДУЩАЯ
заметная работа Яши Штрауба — Chiron Super Sport 57 One of One, созданный по мотивам классического Bugatti Type 57 SC Atlantic эпохи 1930-х.

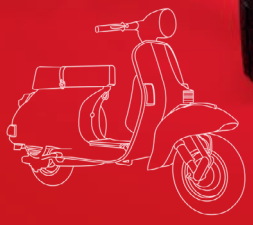
Компания Hedley Studios, которая еще недавно легкомысленно называлась The Little Car Company, – давний партнер французского производителя гиперкаров. Главный плод этого сотрудничества – уменьшенные копии легендарных Bugatti столетней давности. Например, Type 35, скопированный в масштабе 1:75 и поставленный на электротягу. Hedley Studios уже давно выпускает такие реплики, но очередной проект обещает стать еще более уникальным, потому что его соавтором выступил Яша Штрауб, художник, отвечающий за индивидуализацию продуктов марки Bugatti.

Для автомобиля были выбраны два цвета – черный Nocturne и желтый Giallo Midas – цветовые гаммы, которые лично предпочитал Этторе Бугатти. Но это, конечно же, не все. Г-н Штрауб изобразил на автомобиле – а это было непросто, потому что кроме композиции нужно было учесть такие факторы, как изгибы кузова, наличие на нем навесных деталей и т.д., – самые разные сюжеты из жизни основателя марки. На желтом кузове нашлось место не только гоночным болидам, выигрывавшим многочисленные Гран-при. Здесь изображены лошади – еще одно увлечение Этторе Бугатти, в котором он черпал вдохновение как автомобилестроитель. Понятие Pur Sang, то есть «чистокровный», которое часто употребляется в контексте автомобилей марки, – это продолжение как раз этой истории. Есть тут и замок Сен-Жан в Мольсхайме. И конечно же, портреты самих Этторе и Жана Бугатти. Чью коллекцию украсит «расписной» Baby II и сколько денег этот счастливец заплатит за сокровище, марка Bugatti держит в секрете.









Особенные

Vespa Primavera



СКУТЕР
Vespa Primavera выпускается компанией Piaggio с 2013 года и доступен как с ДВС, так и в полностью электрической версии. Последняя имеет запас хода на одном заряде до 80 км.



Компания Piaggio Group и принадлежащая ей марка Vespa решили поддержать Всемирные зимние игры Специальной Олимпиады 2025 года, которые прошли в середине марта в Турине. 1500 спортсменов с ограниченными интеллектуальными возможностями из более чем сотни стран боролись за медали в восьми дисциплинах: горных лыжах, лыжных гонках, танцах на льду, фигурном катании, флорболе, сноуборде, ходьбе на снегоступах и конькобежном спорте. А накануне соревнований в Милане были презентованы три мотороллера Vespa, классический дизайн которых был украшен как известными, так и самодеятельными художниками. Три электрических скутера, а также шесть шлемов – по два к каждому транспортному средству, которые были тоже расписаны, реализовали на благотворительном аукционе, все средства от которого пойдут в фонд международной организации «Специальная Олимпиада», которая была основана в 1968 году Юнис Кеннеди, американской активисткой из знаменитой семьи политиков.

Итак, кто же расписал мотороллеры? Это всемирно известный канадско-американский архитектор и дизайнер Фрэнк Гери. Художник из Швейцарии Урс Фишер, живущий и работающий в Нью-Йорке. А также Илария Гинка Бонанни, итальянская спортсменка Специальной Олимпиады, художница и исполнительница, известная своими сценическими монологами, посвященными теме аутизма.

«Если у кого-то из нас есть шанс сделать что-то для укрепления силы людей с особенными возможностями, мы должны это сделать», – сказал Микеле Коланинно, генеральный директор Piaggio Group.

VOLKSWAGEN ID. EVERY1

Тип двигателя	электрический
Максимальная мощность	95 л.с. (70 кВт)
Запас хода, км	250
Привод	передний
Максимальная скорость, км/ч	130
Длина, мм	3880
Объем багажника, л	305



Для каждого

Александр Папешин • Фото VW

САМЫЙ ДОСТУПНЫЙ НЕМЕЦКИЙ ЭЛЕКТРОМОБИЛЬ

ТОТАЛЬНАЯ ОРИЕНТИРОВАННОСТЬ НА КЛИЕНТА – КОЗЫРЬ В ПРОГРАММЕ РАЗВИТИЯ VOLKSWAGEN GROUP ДО 2030 ГОДА. В САМОМ ШИРОКОМ, МАССОВОМ СЕГМЕНТЕ НЕМЕЦКИЙ АВТОПРОИЗВОДИТЕЛЬ НАМЕРЕН ПРЕДЛОЖИТЬ МАКСИМАЛЬНОЕ РАЗНООБРАЗИЕ МОДЕЛЕЙ, НАЧИНАЯ ОТ МАШИН С ДВС И ГИБРИДОВ ДО ПОЛНОСТЬЮ ЭЛЕКТРИЧЕСКИХ ТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ. КОНЦЕПТ САМОГО БЮДЖЕТНОГО ЭЛЕКТРОМОБИЛЯ ID. EVERY1 – ПОСЛЕДНИЙ «ПАЗЛ» В ЛИНЕЙКЕ ПРЕДЛОЖЕНИЙ БУДУЩЕГО – БЫЛ ПРЕДСТАВЛЕН В НАЧАЛЕ МАРТА.

Серийная версия ID. Every1 станет одной из первых моделей, в которых будет использоваться принципиально новая архитектура – платформа MEB (modular electric drive) с передним приводом, позволяющая делать просторный салон и вместительный багажник даже при компактных габаритах. Электромобиль разрабатывается группой брендов CORE, объединяющей Volkswagen, Seat/Cupra, Skoda и Volkswagen Commercial Vehicles ради достижения главной цели – предложения передовых технологий по конкурентоспособным ценам. Серийная версия ID. Every1 должна появиться в продаже в 2027 году, но уже сегодня известно, что она будет стоить меньше 20 тыс. евро. И это серьезная заявка на успех, потому что главный конкурент – Renault 5 E-Tech – стоит существенно дороже.

По дизайну непосредственным предшественником ID. Every1 можно считать Volkswagen up!, который выпускался до 2023 года, но до сих пор впечатляет своим силуэтом. ID. Every1 даром что невелик, но на дорогу опирается огромными 19-дюймовыми колесами, имеет дружелюбный, но слегка дерзкий вид и спортивную форму крыши. Пять дверей. Мест в салоне четыре. Объем багажника – 305 литров, что в принципе немало для такого крохотного автомобиля, но если опрокинуть вперед спинки сидений второго ряда и переднего пассажирского кресла, то получается ровная площадка для перемещения весьма габаритных грузов. Радует, что в салоне не только «айпад» по центру торпеды, видны и физические кнопки, как на консоли под экраном мультимедиа, так и на рулевом колесе. Сиденья спортивные – подголовники сделаны заодно со спинками кресел. Элек-





НА ЦЕНТРАЛЬНОЙ ПАНЕЛИ
с двумя цифровыми дисплеями со стороны пассажира имеются универсальные крепления для планшета или специальной полки-столика. В центральном тоннеле устанавливается съемная музыкальная Bluetooth-колонка.

МОБИЛЬНЫЙ ПОДЛОКОТНИК
по направляющим полозьям сдвигается между передних кресел в сторону задних сидений, позволяя всем пассажирам пользоваться встроенными в него выдвижными полками.



тромотор развивает 95 л.с. Максимальная скорость 130 км/ч. Пробег на одном заряде батареи всего 250 км.

Удастся ли модели влюбить в себя весь мир и продаваться миллионными тиражами, как это было с «Жуком» или «Гольфом», посмотрим. Но от своих планов сделать к 2030 году 80 процентов своих моделей, продаваемых в Европе, электрическими концерн не отступает. Ранее были заявлены и готовятся к выпуску два других родственных электромобиля марки: ID. 2all и спортивная версия ID. GTI.

Электрический бюджетный преемник «Гольфа» хетчбэк ID. 2all будет представлен в 2026 году в ценовом сегменте 25 тыс. евро. Версия ID. GTI априори будет дороже. Индекс GTI в контексте электропривода расшифровывается как Grand Tourismo Intelligence, а не «большой туризм со впрыском». Новое семейство бюджетных электромобилей Volkswagen в полном составе и более подробно будет представлено осенью 2025 года. В глобальных планах Volkswagen Group – создать девять новых моделей к 2027 году, включая четыре электрические. А к 2030 году – стать ведущим производителем подобного транспорта. **a**

МАШИННОЕ ОТДЕЛЕНИЕ

ДОНЕСЕНИЯ

VOLVO ES90 PERFORMANCE

Двигатель, тип	два электромотора
Максимальная мощность, л.с. (кВт)	680 (500)
Максимальный крутящий момент, Нм	870
Емкость батареи, кВт•ч	106
Запас хода, км	700
Время быстрой зарядки на 70%, мин.	10
Привод	полный
Максимальная скорость, км/ч	180
Разгон до 100 км/ч, с	4
Колесная база, мм	3100
Клиренс, мм	203



Электромолот

Григорий Дмитриев • Фото Volvo

В СТОКГОЛЬМЕ ПРЕДСТАВИЛИ ФЛАГМАНСКИЙ СЕДАН VOLVO ES90

ЕСЛИ БЫТЬ ТОЧНЫМ, ТО ВСЕ ОЖИДАЛИ УВИДЕТЬ СЕДАН, А УВИДЕЛИ НЕЧТО ИНОЕ. ИМЕННО ПОЭТОМУ, ЧТОБЫ СРАЗУ РАССТАВИТЬ ВСЕ ДИАКРИТИЧЕСКИЕ ЗНАКИ НАД СВОИМИ ШВЕДСКИМИ БУКВАМИ, РЕЛИЗ В ПЕРВЫХ ЖЕ СТРОЧКАХ ПРЕДЛАГАЕТ НАМ САМИМ РАЗОБРАТЬСЯ, ЧТО ЗА АВТОМОБИЛЬ ПОСТРОИЛА МАРКА. ВРОДЕ БЫ СЕДАН, НО ЕСЛИ ПОСМОТРЕТЬ НА ЗАДНЮЮ ЧАСТЬ, ТО ФАСТБЭК. НО ДОРОЖНЫЙ ПРОСВЕТ ВЫШЕ 20 САНТИМЕТРОВ И ОГРОМНЫЕ КОЛЕСА, ДИАМЕТР КОТОРЫХ У ТОПОВОЙ ВЕРСИИ МОЖЕТ ДОХОДИТЬ ДО 22 ДЮЙМОВ, – ЭТО СКОРЕЕ КРОССОВЕР. МАРКА VOLVO ПРЕДЛАГАЕТ СВОЮ ФОРМУЛИРОВКУ: «ЭТО УНИВЕРСАЛЬНЫЙ АВТОМОБИЛЬ, ОБЕСПЕЧИВАЮЩИЙ ИДЕАЛЬНЫЙ БАЛАНС МЕЖДУ ВАШЕЙ ПРОФЕССИОНАЛЬНОЙ И ЛИЧНОЙ ЖИЗНЬЮ». НО ЕСЛИ ИЗЪЯСНЯТЬСЯ НАУЧНО, VOLVO ES90 ПРИНЦИПИАЛЬНО НОВОЙ КАТЕГОРИИ ПОСТРОЕН НА АРХИТЕКТУРЕ SPA2, КАК И EX90.

Внешность автомобиля, как уже успели отметить критики, «среднекитайская». К слову, автомобиль будут производить не в Гетеборге, а на одном из предприятий Geely в Китае. Но силуэт автомобиля продиктован не модой, а аэродинамикой, столь важной для электромобиля, потому что она влияет на запас хода. Так вот, дизайнерам удалось добиться коэффициента лобового сопротивления (Cd) 0,25, что, по сути дела, максимум для этого класса автомобилей. Из узнаваемых для марки художественных приемов – передние фары в форме «молота Тора» и задние фонари в виде квадратных скобок.

Астматики и аллергики

В салоне небывалый простор – колесная база как-никак составляет 3,1 метра. Комфорт в пути обеспечивается адаптивной пневматической подвеской с автоматической реакцией на дорожные условия и стиль вождения. Над головой – стек-





ES90 СОЧЕТАЕТ В СЕБЕ
самые передовые технологии со скандинавским дизайном и превосходным комфортом. На выбор предлагается семь цветов кузова и четыре варианта колес диаметром от 20 до 22 дюймов.



ФАРЫ THOR'S HAMMER – «МОЛОТ ТОРА»,
а также задние светодиодные фонари С-образной формы создают узнаваемый световой рисунок Volvo, знакомый нам уже давно.



лянная крыша, которая в топовой комплектации может затемняться жидкими кристаллами. Климатическая система с персональной настройкой каждой из четырех зон снабжена продвинутым очистителем воздуха. Он не пускает в салон даже так называемые частицы PM 2,5, которые настолько малы, что не задерживаются легкими, а попадают в кровоток: пыль минералов, химикатов, частицы дыма, сажи, бактерии размером 0,001–2,5 микрометра. Астматики и аллергики смогут чувствовать себя в пути превосходно, потому как очиститель удаляет из воздуха 99,9 процента аллергенов. В качестве опции доступна музыкальная система Bowers & Wilkins с 25 динамиками, в том числе в подголовниках. Она поддерживает технологию объемного звука Dolby Atmos.

Перед водителем крохотная приборная панель, имеющая скорее декоративное значение – практически все функции вынесены на огромный 14,5-дюймовый «айпад», расположенный по центру передней части салона. Информационно-







ES90 СОЧЕТАЕТ В СЕБЕ
элегантность седана, универсальность фастбэка с просторным салоном и высоким дорожным просветом, характерными для внедорожников, позволяя совершать и деловые поездки, и длительные путешествия всей семьей.

БОЛЬШАЯ ЗАДНЯЯ ДВЕРЬ
позволяет легко загружать и выгружать багаж. Каждое из трех задних сидений можно сложить по отдельности, увеличив объем отсека почти вдвое. 22-литровый бокс в передней части идеально подходит для хранения мелочей.

развлекательная система нового поколения с поддержкой 5G работает на платформе Snapdragon Cockpit от Qualcomm Technologies и моментально выводит всю необходимую информацию о вождении на тот самый девятидюймовый дисплей водителя. Центральный дисплей диагональю 14,5 дюйма обеспечивает доступ к навигации, развлечениям, климат-контролю, телефону и многому другому. При парковке включается 3D-обзор на все 360 градусов.

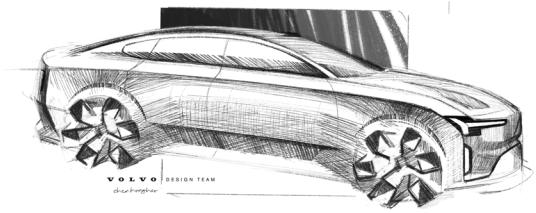
Синоним безопасности

Багажником пользоваться удобно, потому что его крышка поднимается вместе с задним стеклом, но по объему он невелик – всего 424 литра. Если сложить второй ряд сидений, получится 733 литра. Есть, правда, еще 22-литровый багажник под передним капотом, но он в основном предусмотрен для зарядных проводов.

ES90 – это первый автомобиль марки Volvo, построенный на основе 800-вольтовой технологии. Новейшая высоковольтная разработка в первую очередь способствует большему запасу









САЛОН ПРОДУМАН
в соответствии со скандинавской идентичностью — less is more — меньше, значит больше. Комфорт премиум-класса подчеркнут натуральными материалами отделки.

НАД АКУСТИКОЙ САЛОНА
со звуковой системой Bowers & Wilkins потрудились профессионалы легендарной лондонской студии Abbey Road.

хода на одном заряде и более быстрому процессу зарядки. Флагману достаточно всего десятиминутного подключения к розетке на станциях быстрой зарядки мощностью 350 кВт, чтобы увеличить запас хода на 300 км. Кроме того, 800-вольтовая система позволила создать более легкие электродвигатели и другие компоненты, понизив снаряженную массу автомобиля. Зарядку аккумулятора контролирует инновационное программное обеспечение, разработанное собственными силами благодаря интеграции с компанией Breathe Battery Technologies. «Мозг» автомобиля – Volvo Cars Superset производительностью более 500 трлн операций в секунду. Он в восемь раз мощнее, чем на предыдущих моделях.

Ну и не будем забывать, что «Volvo – синоним безопасности». Согласно статистике IIHS – Страхового института дорожной безопасности, аварийность Volvo почти на треть ниже, чем у большинства других марок. Продолжая традиции, кузов ES90 оснащен прочным каркасом и оптимизированными зонами деформации. Системы же активной безопасности получают информацию от пяти радаров, семи камер, двенадцати ультразвуковых датчиков и лидара от Luminar Technologies. Собираемые данные гораздо шире возможностей человеческого зрения, что помогает избежать непредвиденных опасностей на дороге.

Радио кончилось, началась Ultra

Volvo ES90 предлагается в трех комплектациях – Core, Plus и Ultra, которые отличаются друг от друга не только оснащением, но и силовыми установками. Базовая имеет мотор на задней оси, который разгоняет электромобиль до сотни за 6,9 секунды. Запас хода – 650 км. Топовая – это два электродвигателя, в совокупности развивающие 680 л.с. Разгон до 100 км/ч составит 4 секунды, а дальность пробега на одном заряде батареи – 700 км. Максимальная скорость у всех версий ограничена на 180 км/ч. Как говорится, смотри главку про безопасность.

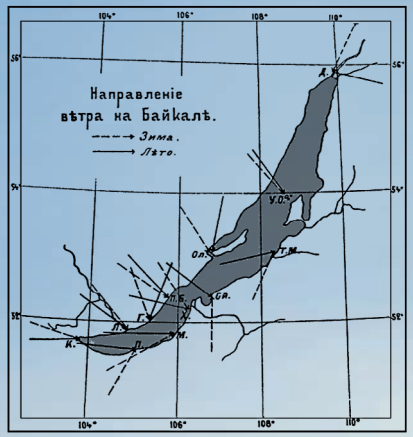
Продажи Volvo ES90 уже начались в полутора десятках стран Европы. Цена шведского электромобиля в Германии начинается от 71 990 евро. **a**

МАШИННОЕ ОТДЕЛЕНИЕ

ДОНЕСЕНИЯ

TANK 400 PREMIUM

Двигатель, тип	бензиновый, L4
Рабочий объем двигателя, куб. см	1998
Максимальная мощность, л.с. при об/мин	245 при 5500
Максимальный крутящий момент, Нм при об/мин	380 при 1700
Трансмиссия	9AT
Привод	полный, Torque-on-Demand
Разгон от 0 до 100 км/ч, с	9,7
Максимальная скорость, км/ч	180
Средний расход топлива, л на 100 км	10,2
Клиренс, мм	235
Цена, руб.	от 6 199 000





Ледовый капитан

Григорий Дмитриев • Фото Сергея Крестова

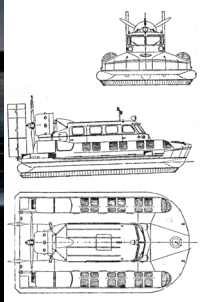
TANK 400 ЦВЕТА «ОЛЬХОН» РЯДОМ С ОДНОИМЕННЫМ ОСТРОВОМ

НАШ «ЛЕДОВЫЙ КАПИТАН» – ЗИМОЙ НА БАЙКАЛЕ ЕСТЬ И ТАКАЯ ПРОФЕССИЯ – ПЕРЕСЕЛ ИЗ ВИДАВШЕГО ВИДЫ NISSAN PATROL В НЕ МЕНЕЕ ЗАСЛУЖЕННУЮ «НИВУ» И СКАЗАЛ, ЧТО СЕЙЧАС У НАС ЕСТЬ ВОЗМОЖНОСТЬ ПРОХВАТИТЬ ПО ПЯТНАДЦАТИКИЛОМЕТРОВОМУ ПРЯМИКУ, КОТОРЫЙ В ЭТИ ДНИ КАК РАЗ ГОТОВЯТ К АВТОМОБИЛЬНОМУ ФЕСТИВАЛЮ. «ДНИ СКОРОСТИ ПО ДНУ БАЙКАЛА», ОГОВОРИЛСЯ МОЙ КОЛЛЕГА. ИМЕЛ В ВИДУ, КОНЕЧНО, «НА ЛЬДУ БАЙКАЛА», НО ОШИБСЯ НЕСПРОСТА. ПО ЗАМЕРЗШЕЙ ПОВЕРХНОСТИ ОЗЕРА МЫ ЕЗДИЛИ ВТОРОЙ ДЕНЬ. НАЧИТАННОСТЬ О МНОГОЧИСЛЕННЫХ СЛУЧАЯХ ЗАТОПЛЕНИЯ АВТОМОБИЛЕЙ, А ТАКЖЕ ВООБРАЖЕНИЕ, КОТОРОЕ РИСОВАЛО, КАКАЯ БЕЗДНА ПОД ТОБОЙ – САМОЕ ГЛУБОКОЕ МЕСТО МАЛОГО МОРЯ ЭТО 200 МЕТРОВ, – НЕ ДАВАЛИ РАССЛАБИТЬСЯ, И В ЦЕЛОМ ОЩУЩЕНИЯ БЫЛИ ТРЕВОЖНЫМИ.

Зима в этом году выдалась теплой не только в Москве. Многие ждали, что Байкал впервые за время многолетних наблюдений не замерзнет. Ледовую переправу на остров Ольхон открыли вообще за день до нашего приезда, 20 февраля, когда средняя толщина льда достигла 70 сантиметров. Близко друг к другу советовали не подъезжать. И потому что скользко – тяжелый внедорожник останавливается медленно, оставляя на льду борозды от шипов. Ну, и чтобы нагрузка на квадратный акр поверхности была поменьше – мало ли что.

Вне машины, конечно же, безопаснее, но вылезать не хочется. Внутри – невиданный простор, о чем не подумаешь, стоя снаружи, но об этом позже. Красная благородная наппа, доступная в топ-комплектации Premium. Водительское кресло регулируется по восьми направлениям, а еще в нем есть неплохой массаж. Обилие приятного декора из полированного алюминия. Над стеклянной крышей – голубое байкальское небо. Круглый руль, что сегодня большая редкость. Позади него – цветной проекционный дисплей с приятными шрифтами, что, кстати, касается и в целом всех изображений на двух экранах. Достаточное количество аналоговых органов управления – это и вовсе по нынешним временам воспринимается как роскошь. Безупречно рабо-





ОПРЕДЕЛЕННУЮ ОПАСНОСТЬ
на зимнем Байкале для автомобилистов представляют не только трещины во льду, но и «хивусы» — суда на воздушных подушках, управляемые очень условно.



У TANK 400
предусмотрено 12 режимов движения, которые улучшают поведение автомобиля при внедорожных и других возможных дорожных сценариях. В том числе позволяют пустить тяжелый внедорожник в дрифт.



тает климатическая система, а снаружи 20 градусов мороза. Но вылезать надо. В том числе для того, чтобы посмотреть, как гармонично смотрится Tank 400 на фоне байкальских скал – та же надменная угловатая сила. Но в случае с автомобилем эта эстетика продиктована еще и функционалом: короткие свесы, высокий клиренс, огромное пространство в арках над колесами, сообщающее о возможностях хода подвесок, – все это говорило о серьезности намерений автомобиля. В чем, собственно, была возможность убедиться на трассе, петлявшей по сопкам в окрестностях поселка Хужир на Ольхоне. Отчаянным бездорожьем ее назвать язык не повернется – просто колея с высокими буграми и глубокими ямами. Tank 400 все это преодолел играючи, ничего не зацепив днищем, что, впрочем, тоже не было бы бедой, потому что все уязвимое в нижней части автомобиля надежно прикрыто не пластиком, а стальной защитой. Преодолел без всяких полных приводов, понижающих передач, блокировок, а также режимов движения, которых тут дюжина, включая «экспертные», настраиваемые индивидуально. Когда из кустов возле дороги выскочил олень –





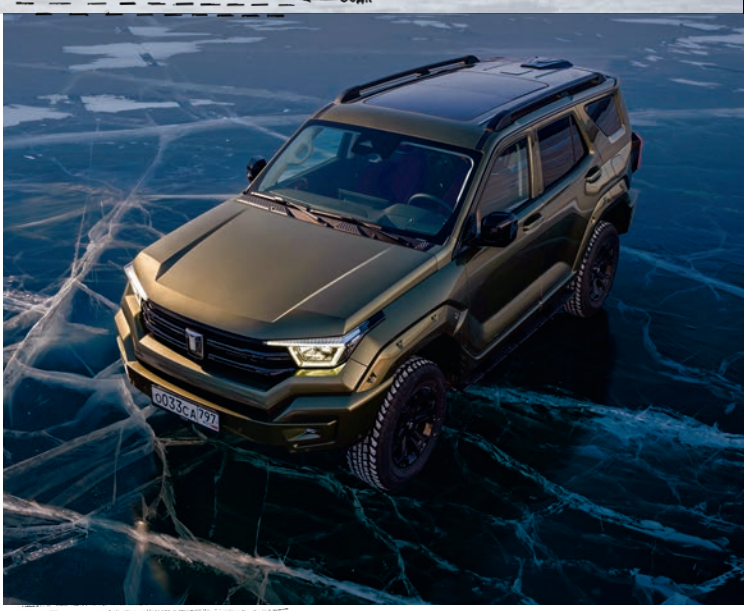


TANK 400 ДЕМОНСТРИРУЕТ НАМ,
что для того, чтобы получить между передними сиденьями площадку для зарядки двух смартфонов, вовсе не обязательно убирать оттуда селектор коробки.

самый настоящий, с рогами – и понесся куда-то в чащу, вероятно, можно было бы без опасений погнаться за ним по снежной целине.

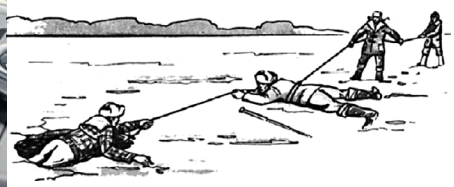
Кому надо

Не только по индексу, но и по цене 400-я модель аккурат укладывается между Tank 300 и Tank 500. Предполагается, что от младшей модели автомобиль унаследовал способность к приключениям вне дорог, а от старшей – роскошь. В принципе, идея здравая, но не обошлось без компромиссов. На трассе в салоне слышно, как гудит трансмиссия. Двухлитрового мотора вроде бы хватает для обгонов по встречке, но больше все же полагаешься на свой глазомер, а не на способность Tank 400 ускориться. При остановках у иркутских светофоров были вопросы к тому, как жмется педаль тормоза. Рама и прочие элементы конструкции, делающие автомобиль непобедимым на бездорожье, в городе вроде как не очень нужны, но способствуют тому, что масса Tank 400 со-











ЦИФРОВАЯ ПРИБОРНАЯ ПАНЕЛЬ
имеет диагональ 12,3 дюйма, мультимедийная система с сенсорным дисплеем — 16,2-дюйма.

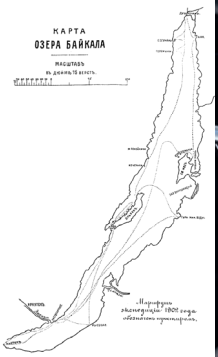
АДАПТАЦИЯ TANK 400
к зимним условиям включает подогревы всех сидений, руля, лобового и заднего стекла, зеркал заднего вида и форсунок омывателя, омыватель камеры заднего вида, а также бачок омывателя, увеличенный до 4,5 литра объема.

ставляет 2,5 тонны. Вместе с опять же «внедорожной» аэродинамикой это иногда приводит к пугающим цифрам моментального расхода топлива. Правда, топливный бак у автомобиля – приличные 80 литров, но, отправляясь куда-то далеко, есть смысл запастись канистрами, а для их перевозки – багажником на крышу. Недавно в продаже появилась коллекция фирменных аксессуаров для Tank 300, наверняка что-то придумают и для новой модели. Заодно, кстати, есть смысл прикупить и шторку, прикрывающую багажный отсек. Понятно, что стекла затемненные, но кому надо – разглядят там ваши вещички.

Труд каменотеса

Кроме льда Байкала заехали в еще одно занятное место. Мраморный карьер возле поселка Бугульдейка. Маленький населенный пункт у места впадения в озеро одноименной речки. В продмаге можно купить вкусные беляши, которые здесь же и пекут. Прямо за заборами домовладений – очень крутые склоны сопок. На одной из них полвека назад добывали мрамор – помимо прочего, им, как говорят, облицована станция «Баррикадная» московского метро. Возраст камня – что-то порядка двух миллиардов лет, что представить себе так же сложно, как максимальную глубину Байкала в 1642 метра, которую зафиксировали к востоку от северной оконечности Ольхона. Каменоломню уже в нынешнем тысячелетии закрыли из соображений экологии, и теперь она – туристический объект с круглогодичным и круглосуточным местом доступа.

К карьеру ведут несколько дорог, но мы для подъема и спуска выбрали, разумеется, самую крутую. Настолько, что наш Tank 400 одолел ее только со второго раза и с приличного разгона, последние метры машина отчаянно гребла до вершины всеми четырьмя, громко хрустя механическими составляющими ассистирующих систем. Но наверху стоило оказаться в том числе и затем, чтобы среди циклопических кубов мрамора, наваленных здесь, порассуждать о внешности автомобиля.





НА РОССИЙСКОМ РЫНКЕ
внедорожник Tank 400 доступен в цветах «зеленый Ольхон», «черный Богдо», «серебристый Сихоте» и «серый Куштау».



Рис. 48. Омуль — *Coregonus autumnalis*. Обская губа у м. Дровяного. (Из Берга).

Рис. 9. ГЛУБИННЫЙ ПРОФИЛЬ ЧЕРЕЗ ОЗ. БАЙКАЛ.
1 — кайнозойские отложения; 2 — кристаллическая кора; 3 — нормальная мантия; 4 — аномальная мантия; 5 — внедрение мантийного вещества; 6 — разрушенная область коры; 7 — предполагаемое направление течения вещества аномальной мантии.

Она такая тоже, словно из камня вырубленная. Представители марки сами признаются, что если в облике 300-й и 500-й моделей видны заимствования, то дизайн Tank 700 и Tank 400 полностью самостоятелен и отражает новый эстетический язык бренда. С этим трудно не согласиться. Tank 300 – это такая классика, в чертах которого угадывается все что угодно, даже УАЗ-469. «Пятисотый» не стесняется своих цитат из Land Cruiser. Но 400-й и 500-й – это действительно уже что-то особенное. Обе новинки я увидел впервые в апреле 2024 года на заводском полигоне GWM возле китайского города Баодин. Прокатился по металлическим рампам, имитирующим препятствия, сначала на одном внедорожнике, потом на другом, и не сразу понял, что это разные автомобили. Оба просторные, оба очень похожие внешне – особенно рисунком стоек и формой окон, если смотреть в профиль. Конечно, если поставить их рядом, видно, что 700-й существенно крупнее, у него другая форма решетки, опять же иные «бровки» над фарами… К слову, именно оптика, на мой взгляд, самый спорный элемент в облике двух новейших «Тэнков». Фары слишком большие, и потому оба автомобиля кажутся меньше, чем они есть на самом деле, этакими Pajero Mini, он же Pinin. Вы же не забыли такой замечательный автомобиль? Это известный дизайнерский прием. Rolls-Royce Phantom выглядит таким огромным, даже когда рядом с ним нет ничего сомасштабного, в том числе за счет крохотных задних фонариков. Сделай их большими, как у Chevrolet Cruze, выглядел бы как Chevrolet Cruze. Шутка!

Первый в премиуме

Кстати, если окажетесь в Бугульдейке и вам надо будет в Иркутск, то советую выбрать грунтовку через деревню Алагуй. Живописная дорога повторяет изгибы реки, по бокам живописные горы – красота! Когда в населенном пункте Косая Степь выехали на трассу, придумали себе занятный аукцион: считать, сколько нам навстречу попадется



СТАНДАРТНЫЙ ОБЪЕМ багажного отделения – 566 литров, а трансформация заднего ряда сидений увеличивает объем багажника до впечатляющих 1803 литров.

Рис. 8. Структура льда

а) ⊘ - атом водорода, ◯ - атом кислорода; ◜ - водородная связь;
б) молекула воды в структуре льда (● – атом водорода)



«Тэнков». Был солнечный выходной, и в сторону Байкала ехала самая разная техника. Но китайский «премиум» в этом потоке был более чем заметен. Вот навстречу проехал серый «трехсотый», потом оранжевый, потом «пятисотый». «И удивляться здесь, право, товарищи, нечему», как пелось в известной песне. В 2024 году Tank 300 стал в РФ самым востребованным премиальным автомобилем – всего было реализовано 16 285 единиц, почти в два с половиной раза больше, чем годом ранее. Tank 500 – тоже неплохо: 11 666. То есть их уже довольно много, и их владельцы не боятся отправляться даже в дальние путешествия «по диким степям Забайкалья» – еще одна цитата – и прочей экзотике. В течение пяти лет после покупки всем им доступен сервис «Помощь на дороге» с радиусом действия до 500 километров от ближайшего дилерского центра Tank. А их в стране уже шесть с лишком десятков. Откройте карту и прикиньте, куда можно добраться, не опасаясь, что тебя не спасут, если что случится. Такая вот новая игра «в танчики». **a**

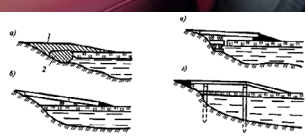


Рис. 25.14. Конструкции съездов на лед:
а — снежно-хворостяной; *б* — с лежня; *в* — с клеткой на берегу и лежня на льду; *г* — с эстакадой; *1* — слой уплотненного снега; *2* — хворостяные фашины



ТЕСТОВЫЙ АВТОМОБИЛЬ окрашен в «синий кобальт». Другие цвета кузова: белый «аструм», серебристый «эклипс», темно-серый «титан», черный «саггитариус» и зеленый «эмеральд».



EXEED VX PRESIDENT, 6 МЕСТ	
Двигатель, тип	бензиновый, L4, турбо SQRF4J20C
Объем двигателя, куб. см	1998
Максимальная мощность, л.с. при об/мин	249 при 5500
Максимальный крутящий момент, Нм при об/мин	385 при 1750–4000
Трансмиссия	АКП, 8
Разгон от 0 до 100 км/ч, с	9,3
Максимальная скорость, км/ч	195
Средний расход топлива, л на 100 км	8,2
Снаряженная/полная масса, кг	1995/2445
Дорожный просвет, мм	200
Цена автомобиля на тесте, руб.	6 050 000

Поверить в большее

Влад Беляев • фото Вячеслава Крылова и Александра Катаева

ГРАНД-ТУР НА EXEED VX

ПЕРЕФРАЗИРУЯ ВЫРАЖЕНИЕ ПРО ХОРОШЕГО ЧЕЛОВЕКА: ПРЕМИАЛЬНОГО АВТОМОБИЛЯ ДОЛЖНО БЫТЬ МНОГО. ФЛАГМАНСКИЙ ВНЕДОРОЖНИК EXEED VX ТАКОЙ КРУПНЫЙ, ЧТО ПРИПАРКУЙ ЕГО У ЗАГОРОДНОГО ДОМА, И ТОТ ЗРИТЕЛЬНО УМЕНЬШИТСЯ… ФРАЗА НЕ ТОЛЬКО О ВЕЛИЧИНЕ САМОЙ МОДЕЛИ. В НИШЕ ПРЕМИУМА ВАЖЕН И МАСШТАБ ВСЕЛЕННОЙ, ОБРАЗОВАННОЙ ВОКРУГ БРЕНДА. EXEED VX ПОДРАЗУМЕВАЕТ ДВИЖЕНИЕ К БОЛЬШЕМУ: ЛОГОТИП ЯВЛЯЕТСЯ ПРОПУСКОМ В ОСОБЕННЫЙ МИР. В НАШЕМ РАСПОРЯЖЕНИИ ОБНОВЛЕННЫЙ VX, КОМПЛЕКТАЦИЯ PRESIDENT С ШЕСТИМЕСТНЫМ САЛОНОМ, ГДЕ ПО ЦЕНТРУ ОТДЕЛЬНЫЕ ФЕШЕНЕБЕЛЬНЫЕ КРЕСЛА.

Exeed в России уже пять лет, то есть успел тут закрепиться. И что принципиально: у истории бренда, которая началась в 2017 году с премьеры на автосалоне во Франкфурте-на-Майне, вообще крепкий фундамент. Exeed строится на богатом опыте в жанре премиума.

В развитии модельного ряда участвуют пять сотен партнеров мирового значения и авторитетные эксперты из ряда ключевых международных специалистов. Открыв галерею на фирменном сайте, можно встретиться лицом к лицу с разработчиками. Согласитесь, персонификация марки вызывает доверие особого уровня, сокращает дистанцию. Вот эти конкретные люди старались именно для вас.

Визуальный образ бренда сформировали заслуженные дизайнеры – канадец Джеймс Хоуп и британец Кевин Райс. Дело продолжает команда известного американца Стива Юма. Директором по разработкам назначен похожий на оксфордского профессора англичанин Питер Маткин, ранее конструктор британского автопремиума. Коллега-инженер – немец Штефан Рихтер. Материалы престижной отделки подбирает англичанка Кэролин Нойтен. Вселенная Exeed – интернациональная, многоплановая.



КОГДА ТЫ С КЛЮЧОМ В КАРМАНЕ
подходишь к автомобилю, тот зажигает приветственное освещение и отпирает двери. Уходишь — запирает. Хозяину собственного дома пригодится таймер задержки выключения фар.



ПРЕМИУМ ОПРЕДЕЛЯЕТСЯ
размерами личного пространства, и на втором ряду с этим порядок. Запас такой, что проход к третьему ряду организован между креслами. У них приводы продольного перемещения и наклона спинки, подлокотники, вентиляция.

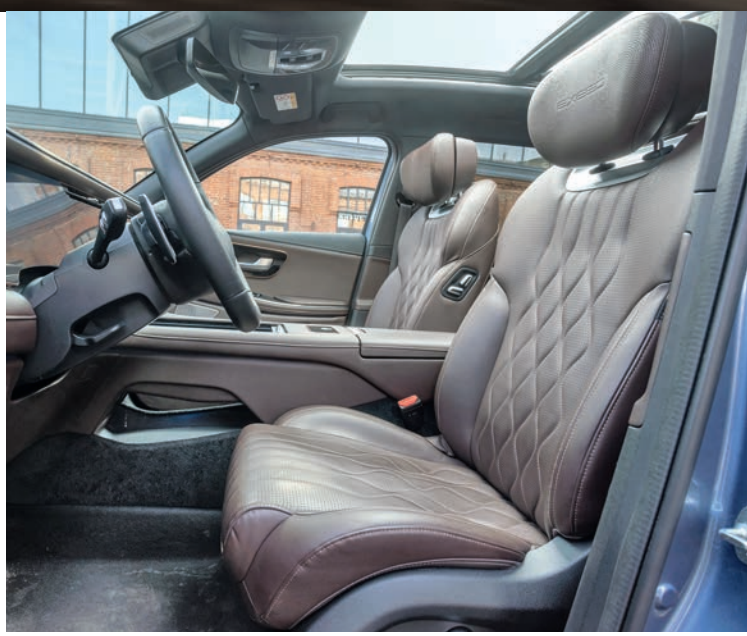
КОМФОРТНО И НА ТРЕТЬЕМ РЯДУ.
В отличие от «галерок», рассчитанных на всякий случай, эта — безоговорочно полноценная. Здесь не шумнее, чем впереди, не подбрасывает на крупных неровностях. Детишки смогут выспаться.

Перемены к лучшему

Exeed VX дебютировал на автосалоне в Гуанчжоу 2020 года и сразу собрал толпу заинтересованной публики. Внедорожник основан на легковой модульной платформе M3X, созданной вместе с австрийской фирмой Benteler. Питер Маткин использовал в конструкции решения, аналогичные своим же для Jaguar Land Rover. На старте автомобиль получил бензиновые турбодвигатели 1.6 и 2.0, разработанные в сотрудничестве с австрийской компанией AVL, а к ним роботизированную трансмиссию. Передняя подвеска типа Макферсон, задняя – многорычажная.

Российскому рынку флагман представили с налоговыгодным 249-сильным двухлитровым мотором и стандартным приводом 4WD. На этапе рестайлинга силовой агрегат улучшили: семиступенчатая коробка-робот уступила автоматической восьмиступенчатой Aisin.

А муфту передачи момента к задним колесам заменили прогрессивной от BorgWarner. И если до модернизации система 4WD подчинялась некой общей логике, образно





НА БОРТУ 30 СИСТЕМ,
повышающих уровень безопасности. Причем опять-таки водитель по желанию задает персональный набор активных. Хоть все оставь, хоть все нейтрализуй. Однако ассистенты исключительно по делу, реально помогают.

говоря, себе на уме, то сейчас действует по алгоритмам режимов на выбор: для снега, грязи, песка и с универсальными настройками.

Нравится, как умело – аккуратно и со вкусом – провели коррекцию внешности. Облицовка более веская, а вместо блестящей капотной накладки с логотипом – деталь в цвет кузова. Новый бампер остался лаконично-строгим, иные колесные диски сохранили лоск. Всего-то и правок, а солидности заметно прибавилось. Палитра кузовных цветов соответствующая, благородная: белый, серый, черный, синий, зеленый и серебристый.

Насчет опыта в жанре. Крис Роудс из европейского центра стиля и конструирования Exeed во Франкфурте-на-Майне, ответственный за обновление, прежде трудился в компании Mercedes-Benz. О чем несложно догадаться, едва заглянув в салон.

Передняя стеклянная панель исполнена подобно мерседесовским: простирается на всю ширину, объединяя три экрана. Регулировками сидений заведуют характерные пульты на дверцах. А управление автоматической коробкой опять-таки по-мерседовски отвели подрулевому селектору, освободив пространство на тоннеле.

Осматриваемся, осваиваемся. Предстоящие дни обещают быть в прямом смысле очень богатыми. Госпоже Нойтон отдельное спасибо за воспринимаемое высокое качество. Надо думать, она же подала идею ароматизаторов.

«Добро пожаловать на борт»

Land Business Jet. Сухопутный бизнес-джет. Так отрекомендовала Exeed VX сама компания. По первому впечатлению, скорее, лайнер, сменивший морские мили на асфальтовые километры. Исполин длиной – вернее, протяженностью! – без малого пять метров отчаливает совершенно по-корабельному. А с таким просторным салоном вполне способен играть роль и представительского шаттла-максивэна.

Кстати, неочевидная новость. Представьте, VX еще капельку подрос. Сказались шины с увеличенным профилем. Они появились специально для нашей страны: повышают плав-



КЛИМАТИЧЕСКАЯ УСТАНОВКА
трехзонная, с ионизатором. Сменные ароматические элементы находятся в отсеке под тоннелем. Оцените, сколько «воздуха», в смысле пространства.

ность хода на неровностях и уменьшают вероятность проколов.

Едем, и поначалу столица кажется посудной лавкой, не задеть бы что-нибудь хрупкое. Благо к габаритам привыкаешь за полчаса, а при маневрах помогают изображения с камер кругового обзора и мониторинг слепых зон. На всякий случай предусмотрен видеорегистратор.

Exeed VX весит почти ровно две тонны, и кажется, что его богатое оснащение тянет минимум на половину снаряженной массы. Или в чем правильнее измерять удобство? Если в подстаканниках, то вкупе с дверными отделениями для емкостей их десять. В динамиках – тут двадцать три. В процентах – все сто.

Авторы сценариев

Решение с тремя экранами напоминает мерседесовское. Центральный – 15,6-дюймовый, приборный и пассажирский – 12,3-дюймовые. Яркость регулируется в том числе автоматически, а мы предпочли темные фоны, так обстановка выглядит еще солиднее.

Меню дает владельцу любопытный шанс попробовать роль… сценариста! Объясним: сценариями называются тематические комплексы настроек. По умолчанию это «Детский режим», «Проветривание», «Остановка», «Бодрость», «Мойка» и «Релакс». Соответственно, в каждом варьируются громкость аудиосистемы, яркость подсветки, работа климат-контроля.

Или вы сами формируете сценарии. По выбранной конфигурации автомобиль готов закрыть окна и люк, сдвинуть штору панорамной крыши, выставить температуру и направления обдува, скорректировать регулировки сидений. Мы сочинили умиротворяющий «Путь домой» на вечер трудного дня: громкость потише, подсветка ненавязчивая, массаж…

Столичная зима этого года поломалась, а по стране исправно сыпала снегом и холодила. Благо «зимний» пакет у внедорожника максимальный: обогреваются лобовое стекло, форсунки стеклоомывателя, руль и кресла – как переднего ряда, так и среднего.



АЛГОРИТМЫ РЕЖИМОВ
движения разложены четко по задачам, поэтому когда впереди грязь — включайте именно «Грязь». А на каменистых участках правильнее выбрать 4×4.











Гранд-тур

Самым интересным в обучении сыновей британских аристократов когда-то было итоговое Большое Путешествие, или Гранд-тур. Молодые люди посещали знаковые в Европе города и локации, расширяли кругозор, набирались впечатлений. Месяцами странствовали в огромных шикарных экипажах со всем необходимым для долгих дорог.

Сегодня так мог бы возить Exeed VX, он тоже – только в путь по интересным городам и местам. Гранд-туром кажется любой выезд, хотя бы и недалекий. А нам удалось проехать немало.

Оптимальное положение на водительском месте элементарно подбираешь с помощью пульта-креслица на двери. Посадка получается начальственной, капитанской. Не путаем с командирской, джиповской. Это другое, а флагманом предполагается ненапряжно править.

Сидим, свысока глядим. Заодно глядят камеры-радары и видеорегистратор. В целом вы постоянно ощущаете заботливую интеллектуальную поддержку. Электроника



ДАЖЕ ПРИ РАЗЛОЖЕННОМ третьем ряде в багажнике достаточно места для поклажи. Не только для инструмента в фирменном саквояже Exeed.



считывает дорожные знаки, мониторит опасные помехи и слепые зоны, следит за разметкой, предупреждает о гололедице, предлагает отдохнуть после двух часов пути. Как будет по-латински «Автомобиль разумный»? Exeed VX практически заботливый организм.

Соблюдает дня режим

Пора разобраться с ездовыми пресетами. Добавленные внедорожные – на потом, а сейчас асфальтовые. В мегаполисе, где резкость бесполезна, оптимален экономичный «Эко». Реакция на газ смягчена, коробка предпочитает верхние передачи. Однако автомобиль вовсе не становится флегмой, просто мощь льется бережливо.

«Стандарт» – он по-стандартному и нормален. Коробка чаще переключается вниз, отдача более насыщенная. «Автомат» покоряет деликатностью, и смену передач отслеживаешь в основном по приборам.

Плавность сохраняется и в настройках «Спорт». Коробка еще охотнее понижает ступени, и теперь проскакивает добрый лестничный пролет – с восьмой махом на третью. Exeed VX, аки глиссер, чуть задирает нос и устремляется в закат.





ЧТО НА АСФАЛЬТЕ,
что на бездорожье: старты — с приоритетом задних колес, в поворотах — логичная передне-приводность. Система обзора умеет показывать картинку «сквозь кузов», что тем более упрощает маневры на офф-роуде.

Может! Попробовав, опять выбрали умеренный «Эко». Лихачить флагман не провоцирует, он подчеркнуто благополучен. По плавности хода – тоже.

Обновленная подвеска получила элементы из алюминия и гидравлические втулки. В результате уменьшились неподрессоренные массы, приглушены вибрации. Колеса, напомним, здоровенные, 20-дюймовые, но ходовая умудряется соблюдать уровень премиума даже на битом асфальте.

Интересно, с какой средней скоростью ездили сыновья аристократов? Мы экспрессом одолели две сотни километров местечковых шоссе, да и не заметили. Цель близка, пожелайте нам удачи.

Эксперименты за гранью

Имеется в виду волнительный рубеж твердого покрытия и офф-роуда. Из-за прошедших ливней выбранная для внедорожных опытов территория оказалась гораздо «внедорожнее», чем мы предполагали, – пропиталась водой. Был песок, а сейчас коварное пюре. Может, назад, в бизнес-квартал?

Полный вперед! – испытаем дополнительные настройки. Как говорил технический руководитель бренда Питер Маткин: «Наша задача в первую очередь превзойти самих себя!» Обнадеживает, что ранее Маткин конструировал «Лэнд Роверы».

Питер Маткин решил оставить электронику полностью активной во всех режимах. Ее вмешательство отключается принудительно. И мы бы не советовали отключать. По ситуациям логика срабатывания системы меняется правильно – наиболее эффективным образом.

Педаль газа в режимах офф-роуда менее чувствительная, так проще дозировать тягу. «Песок» помогает одолевать рыхлое подвижками, без риска закопаться. «Грязь» допускает интенсивные пробуксовки, колеса разбрасывают пюре до лучшего сцепления. 4×4 старается делить момент по осям ближе к 50:50 – алгоритм для трудных случаев. И еще похвалим имитации межколесных блокировок, с которыми флагману не страшны вывешивания.

Выруливаем обратно на шоссе, и не верится, что Exeed VX, с его «креслами боссов», передней оттоманкой и двадцатью тремя динамиками, запросто перепахал карьер. Но в этом, вероятно, не просто метафора, а скорее смысл этого автомобиля. С ним надежда на большее переходит в уверенность.

CHANGAN HUNTER PLUS

Двигатель, тип	бензиновый, L4, турбо
Объем двигателя, куб. см	1988
Максимальная мощность, л.с. при об/мин	226 при 5500
Максимальный крутящий момент, Нм при об/мин	390 при 1900–3300
Трансмиссия	АКП, 8
Привод	полный
Максимальная скорость, км/ч	190
Средний расход топлива, л на 100 км	12,5
Снаряженная/полная масса, кг	2060/3010
Цена, руб.	от 3 739 900



Техника дошла

Александр Катаев • Фото автора

СОРЕВНОВАНИЕ НА РАБОЧИХ МЕСТАХ

ОГРОМНАЯ ВЯЛОТЕКУЩАЯ ПРОБКА ЧЕРЕЗ ДОРОЖНЫЕ РАБОТЫ. НЕПРИЯТНОСТЬ ЭТУ МЫ ПЕРЕЖИВЕМ. CHANGAN HUNTER PLUS ОДИН ИЗ САМЫХ КОМФОРТНЫХ ПИКАПОВ НАШЕГО РЫНКА, ХОТЯ БЫ И ТАЩИШЬСЯ В ЗАТОРЕ. ГЛАЗЕЮ НА РУКАСТЫЕ ЭКСКАВАТОРЫ И ЗАДАЮСЬ ВОПРОСОМ, СКОЛЬКО КОМФОРТА НЫНЧЕ У СТРОИТЕЛЬНЫХ МАШИН. НОВЫЕ, ЧТО СЮДА ПОСТАВЛЯЮТСЯ, ТОЖЕ ВЕДЬ КИТАЙСКИЕ. ЛЮБОПЫТНО СРАВНИТЬ.

Помню стройки давних советских, моих детских времен. Прямо возле дома надрывался драглайн, ревел благим матом, размахивал стрелой, тягал ковш-ванну на тросах и цепях. «Тыгдык-тыгдык-крррр!» – вверх били черные струи дыма. Машинист дергал рычаги – сам будто железный механизм, в земле и масле. По части комфорта довольствовался разве что сиденьем. Экскаватор – я потом выяснил – назывался Э-652Б и выпускался заводом «Ковровец» с 1968-го. Когда условия труда строителей значили гораздо меньше, чем выкопанное к съезду КПСС.

Двумя годами ранее фирма Guangxi LiuGong Machinery произвела свой первый колесный погрузчик, он и первый китайский. «Ковровец» уже 16 лет закрыт и забыт, а LiuGong вырос до мегаизготовителя стройтехники. Копнув информации по теме, я узнал, что специалисты индустрии выделяют бренд на фоне экспортных из КНР, считают престижным и дружелюбным к пользователям. Подходит!

И постучался к официальному дистрибьютору FNGroup. «Позвольте увидеть, до чего техника LiuGong дошла?» Позволили! Спасибо, коллеги! Вскоре Changan прикатил на торговую площадку. Попади я сюда ребенком, ополоумел бы от восторга. В ассортименте FNGroup свыше двадцати видов продукции. А виды – бульдозеры, грейдеры, катки и прочие краны – делятся на классы, модификации...

У компании Changan Automobile Group разнообразие скромнее. А пикап – он пока единственный – числится в гамме всего пять лет. Однако китайский Hunter, в отличие от одноименного ульяновского, сразу получился на удивление хорошо.





КИТАЙСКИМ АВТОФИРМАМ НА ЗАМЕТКУ: интерьеры LiuGong подчинены функции. У конкретных моделей никаких проблем с посадкой – устроит любого, нет меню с лабиринтами путей. В эргономике не изобретаются велосипеды. И если салон пикапа тесноват, то кабина экскаватора очень свободная, чем среди прочего определяется престиж строительных машин.



ОДИН ЭТОТ КОВШ емкостью 1,4 кубометра, и в кузове – доверху. Да, понятно, что заботливо укрытый пластиком короб не для сыпучих грузов. Платформа – 1600x1595 мм – самое место питбайку. Обратите внимание: у борта амортизатор. Фирма предлагает роликовую штору и фаркоп.



Магия больших чисел

Ниша грузовичков традиционно мала, и тем острее конкуренция. Changan Hunter Plus, смотрите-ка, в плюсе: по итогам прошлого года утвердился на третьем месте с тиражом 3084. Отстал на тысячу единиц от УАЗа pickup и на две от лидера GWM Poer. Кстати, Poer в этой троице к тому же габаритнее остальных. Hunter уступает немного: длина – 5350, ширина – 1980, высота – 1875 мм. Тоже довольно крупный.

И до смешного теряется рядом с карьерным самосвалом LiuGong DW90A. У того, среднего по рангу в семействе, длина – девять с лишним метра, ширина – три с половиной, высота – около четырех. Changan зависим от грузового каркаса и вынужден соблюдать рядность на многополосных дорогах – не занимать левый ряд, ведь полная масса 3010 кг. Впрочем, разве это масса? LiuGong увозит 58 тонн и с ними весит 90!

Моторище соответствует: 12,9-литровый 512-сильный дизель 6L марки Yuchai с шестиступенчатой автоматической коробкой. Крутящий момент – до 2400 Нм – разорвал бы

ПРИБОРЫ ПИКАПА
красивы… и только. Хотелось бы проектор на лобовое стекло. Щиток самосвала насыщен данными и контрольными лампами. Спидометр по большому счету неважен: максимальная скорость 36 км/ч.







Changan в клочья! Топливный бак самосвала на шесть сотен литров, средний расход солярки в таблице милостиво не приводят. У пикапа бензиновый 226-сильный 2.0 с восьмиступенчатым «автоматом». Бак 80-литровый, а расход допустимого АИ-92 составил по заправочным чекам приемлемые 10,4 литра на 100 км. Признаюсь, я лодырничал и ездил порожняком.

Разница автомобилей воистину драматическая. Например, клиренс пикапа – 225 мм, а под рамой грузовика сидишь на корточках, не скрючиваясь. А каково сидеть в кабине? У пикапа подножки, у самосвала лесенки. Карабкаюсь.

С места в карьер

Обзор как с балкона второго этажа. Собственно, и на моторном отсеке поместятся столик с раскладным креслом – сиди после смены, потягивай пиво и любуйся закатом. Шесть (!) внешних зеркал, и, чтобы видеть далекие правые, предусмотрен «дворник» на боковом окне.

Руль маленький, с регулируемой колонкой. Ага, диапазоны коробки либо переключаются автоматически, либо фикси-



ФАРЫ ГРУЗОВИКА СПОСОБНЫ ОЗАРИТЬ ДОЛИНУ.
У пикапа сплошные светодиоды, системы задержки выключения фар и подсветки поворотов, указатели – динамические, а по фронту – сияющая полоса.





ОЦЕНИТЕ
небанальный дизайн пульта по соседству с шайбой полноприводной трансмиссии. Рычаг с желтой наклейкой у самосвала (справа) заведует кузовным подъемником, который справляется за 20 секунд.



СЫНОК, ЭТО ФАНТАСТИКА!
Пикап изумляет качеством шумоизоляции: внутри тихо при любой раскрутке мотора и на любых скоростях. Громкость строительных машин понижают не менее усердно.

руются принудительно с пятого по первый. На рукоятке кнопочка экорежима. Есть и отдельная кнопка для экономии на холостых оборотах. А это – рычажок «моторного тормоза» ретардера. И ничего совсем уж непонятного. Сел – поехал.
Водителю должно быть вполне комфортно. Кресло – с амортизацией и подогревом, в наличии магнитола, подстаканник, кондиционер. Кстати, для рынка РФ машины LiuGong отличаются серьезной адаптацией для низких температур и неблагоприятных условий: вариантов доработки несколько, а в целом она повышает выносливость узлов. Пикапу по-фирменному скупо отрядили подогревы кресел и емкий бачок омывателя, так себе подготовка.

Легкий шок

Блестящие корпуса зеркал и ручки дверей, понтовые двухцветные колесные диски. Changan, а ты точно утилитарный? Да, пассажирский второй ряд сама практичность: части спинки дивана укладываются на подушку, и наоборот – части подушки поднимаются к спинке. Поднял – и тебе багажник, а еще отсеки в полу.

В остальном Hunter обустроен абсолютно по-легковому. И недешево, замечу. Подгонка элементов в салоне очень тщательная: комары из GWM, а тем более уазовские, носов не подточат. Вокруг интересные материалы и окрас, мягкая отделка, фрагментами – креатив. Экий стильный пульт на тоннеле! По-японски аккуратен и красив ряд кнопочек климат-контроля. Все стеклоподъемники срабатывают с одного касания. Увы, руль по-самосвальному лишен регулировки вылета. Зато прямо-таки «летает» меню!

Движется «Циклоном»

Говорим о пикапах, думаем о Штатах. Жму газ. И уносит меня, и уносит меня! По сравнению с китайскими конкурентами энергичный Hunter производит такой же эффект, какой производил на фоне американских аналогов заряженный хот-грузовичок GMC Cyclone, которому впихнули 280-сильный 4,3-литровый V6 с турбиной. Нравится, что завидную прыть Changan проявляет лавинообразно, без рывков. Коробка-автомат радует неизменной плавностью и в спортивном режиме.





ДАРОМ ЧТО МЕНЮ КЛИМАТ-КОНТРОЛЯ у пикапа (фото слева) превосходит экранчик самосвала, сама установка не умеет держаться «полутонов». Эффективно морозит и жарит, а средние температуры ей непонятны.



А пружины сзади вместо рессор творят чудеса плавности хода. Порожний Changan на 18-дюймовых колесах первоклассно проходит и мелкие огрехи, и серьезные неровности, четко сохраняя заданный курс. Подвеска одновременно энергоемкая и собранная. Впору рвануть, не сбрасывая, в объезд пробки по ремонтным ухабам.

Видели бы вы заднюю тележку самосвала. Рессоры 14-листовые! Привод у карьерника на вторую и третью оси, а диффер между ними блокируется. У пикапа привод 4WD с муфтой подключения передних колес, также предусмотрена межосевая блокировка, а вдобавок понижающая и настройки для офф-роуда. К экскаватору в карьер проберешься точно. Допустим, к универсальному LiuGong 933E.

«В городе большом грейдерным ковшом...»

Неожиданно тихо заработал наддувный дизель Cummins номинальной мощностью 227 сил – один в один с пикапом. Интересно, что в процессе раскопок электроника варьирует мощностную отдачу. Допустим, зачерпывая неподатливую породу, 933E приложит большее усилие.

Получится ли освоить экскаватор по интуиции? Она подсказывает посмотреть на табличку в кабине, там указан весь порядок действий. Благо фирмы давно привели управление к общему.

Сперва включаешь Главным Красным Рычагом гидравлику. Парой рычагов-педалей у переднего стекла даешь ход и маневрируешь, притормаживая гусеницы. В руках по джойстику со свободами вперед-назад, влево-вправо. Как раз на все операции: поднять-опустить стрелу, отвести-подвести рукоять, открыть-закрыть ковш и повернуть туда-сюда корпус. Автожурналист и тот справится. Не сразу, конечно. Тут свои режимы: мощностной, экономичный, высокоточный, для гидромолота. И множество нюансов.

Набор базового оснащения специфический: 5,5-тонный противовес, защита гусеничных лент, прожекторы на стреле, башмаки. Опции: система контроля перегрузки, защита при опрокидывании, пневмоподвеска сиденья, камера заднего вида и увеличенный ковш. Комфорта хватает.



ЭКСКАВАТОРЫ ВЗИРАЮТ НА CHANGAN С ИРОНИЕЙ.
«Проходимый?» Землеройным проще простого одолеть иной глубоченный овраг, а способности пикапа сильно ограничены подножками.

УЧТИТЕ,
что муфта иногда реагирует с некоторой задержкой, и автомобиль дает ощутимую «заднеприводность». Рулевое — в пример всем соперникам.



Помимо климатической установки и «музыки» – люк, обогревы стекла и сиденья, разъем MP3 и ЖК-монитор. «Оператором пойду, пусть меня научат!»

Проще надо, проще

А пока резюмирую Changan Hunter Plus, у которого добавка Plus определенно про богатство. Бесключевой доступ – с удобными кнопочками на дверях, ионизатор, поддержка смартфонов, видеорегистратор. Бизнес-пикап! В списке безальтернативной комплектации: системы контроля разметки, помощи при подъеме и спуске, кругового обзора. Пятишься, и самосвалы отображаются во всех деталях.
Однако рабочее место требует точечного апгрейда. Сделать бы рулевую колонку выдвижной, оптимизировать приборы. Развивая, упрощай. Гиганты LiuGong наглядно демонстрируют, что комфорт первым делом – в беспроблемном пользовании. Строительная техника дошла! Сидя в кабине экскаватора, искренне восхищаюсь машинистом того пыточного драглайна.

GWM POER

Двигатель, тип	дизель L4, турбированный
Объем двигателя, куб. см	2370
Максимальная мощность, л.с. при об/мин	184 при 3600
Максимальный крутящий момент, Нм при об/мин	480 при 1500–2500
Трансмиссия	АКП, 9
Привод	полный
Максимальная скорость, км/ч	160
Разгон от 0 до 100 км/ч, с	н/д
Средний расход топлива, л на 100 км	8,4



Курс пикапа

Александр Янковский • Фото GWM

РОССИЯ КАК АМЕРИКА – НА ПРИМЕРЕ GWM POER

«Я ПРЕПОДАЮ НА КУРСАХ ПИКАПА. ЗНАЕТЕ, ЧТО ЭТО ТАКОЕ?» – В СЕРИАЛЕ «МЫЛОДРАМА» ПЕРСОНАЛЬНЫЙ ВОДИТЕЛЬ ОБЪЯСНЯЕТ БОССУ, ПОЧЕМУ ХОРОШО РАЗБИРАЕТСЯ В ЖЕНЩИНАХ. «Я ЧТО, ДЕБИЛ, ПО-ТВОЕМУ? – ОБИЖАЕТСЯ НАЧАЛЬНИК, ЕГО ИГРАЕТ СЕРГЕЙ БУРУНОВ. – КОНЕЧНО! МАШИНА, УЧИШЬ ВОДИТЬ ПИКАП. ТОЛЬКО ПРИ ЧЕМ ЗДЕСЬ БАБЫ...»

В 2024 году в России купили 29 с лишним тысяч новых пикапов, на 65 процентов больше, чем год назад, и это абсолютный рекорд за всю новейшую автомобильную историю страны.

В чем дело? Пикап всегда был чисто американской историей, современной версией верного мустанга, на нем загорелый киношный ковбой, рейнджер, охотник, устремляется в жаркий закат, закинув в открытый кузов машины тушу добытого зверя, связанного злодея, запас дров или воды – по ситуации. Но что за тяга к пикапам у жителей северной страны, где владелец такой машины минимум полгода встречает день с совковой лопатой в руках, выгребая снег с грузовой платформы?

А все просто: в России словосочетание «настоящий рамный внедорожник» завораживает и отключает рациональное мышление у мужчин. Примерно так же, как вид красивой женщины. И сегодня, когда цены на привычные «рамники» улетели в космос, пикапы стали прекрасной им заменой. Современный 4×4 с открытой грузовой платформой уже не рабочий инструмент фермера, а модный изыск, аксессуар, сродни ухоженной бороде современного городского модника, обаятельного и состоятельного. Вот и ответ на вопрос героя «Мылодрамы».

Городские пижоны

Поэтому самым продаваемым новым пикапом в России в прошлом году впервые стал китайский Great Wall Poer. А многолетний лидер пикап УАЗ отошел на второе место. Все логично: запрос на комфорт растет, честный работяга уступил городскому пижону. Символично, кстати, что в России,







ПИКАПЫ GREAT WALL MOTORS представлены в России с 2020 года. Первой моделью стал GWM Wingle 7, в 2021 году к нему присоединился GWM Poer. В 2025-м GWM Poer вышел в обновленном виде и с новой линейкой силовых агрегатов.

НАЗВАНИЕ МОДЕЛИ POER, по утверждению производителя этого пикапа, вдохновлено английским словом Power, в переводе — «сила». И отражает «стремление компании GWM создать практичный и надежный автомобиль с передовыми интеллектуальными системами».



где Great Wall Motors разделила дилерскую сеть своих внедорожников Haval на City и Pro, тяжелый вроде бы Poer отошел к дилерам City, торгующим городскими кроссоверами. Я-то понял, что успех этому пикапу обеспечен, еще год назад, проездив неделю на Poer первого поколения. Тогда-то и выяснилось, что в лице этого китайского пикапа за цену среднего городского кроссовера можно купить полноценный внедорожник. С рамой, экономичным 150-сильным дизелем, полным приводом, пониженным рядом раздатки и блокировкой заднего дифференциала. В салоне машины вы находите, в зависимости от комплекции пассажиров, четыре-пять полноценных мест. В отделке будет не заскорузлый дерматин, а дорогой кожзам, а еще климат-контроль, современные мультимедиа. И рулится такой автомобиль, как легковой, и с помощью камер, несмотря на пять с лишним метров длины, легко паркуется в узкостях. Ну а грузовая платформа – приятный бонус, если нужно помочь друзьям, скажем, с перевозкой мебели. А на зиму можно закрыть ее съемной крышкой или даже кунгом.







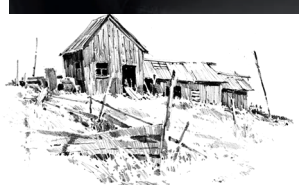
К ОБНОВЛЕНИЮ GWM POER, уверяет Great Wall Motors, компания подошла основательно, «применив экспертизу и четырехлетний опыт локальных исследований и тестирований».

Мат вместо глянца

И вот в начале этого года вышел обновленный Poer – который стал еще на шаг ближе к люксовому внедорожнику. При проведении рестайлинга компания вроде бы учитывала «заявки трудящихся», отзывы реальных владельцев машины. Если так, то первую премию за хороший вкус нужно выдать тому, кто подсказал заменить помпезный хром радиаторной решетки на благородный темный матовый окрас. От выштамповок, появившихся на колесных арках, ни горячо, ни холодно, а вот за рейлинги на крыше спасибо, теперь можно возить там 50 кг груза. Отдельное спасибо за выдвижную ступеньку в заднем борту – забираться в кузов стало гораздо удобнее. И сам борт теперь запирается центральным замком с брелока.

В отделке салона теперь вставки из настоящей кожи, цифровая панель приборов, хотя старая-то, с физическими шкалами и стрелками, была куда как неплоха, ну да ладно. Центральный экран тоже увеличился и встал вертикально над передней панелью. Новый руль с регулировкой в четырех направлениях, ручка КПП и центральный тоннель – как в родственном по кон-









ПОЛУЧИВ НОВУЮ ПЕРЕДНЮЮ ПАНЕЛЬ, обновленный GWM Poer, вопреки нынешней моде доверять все регулировки центральному экрану, по счастью, не лишился необходимого минимума физических кнопок.

УГОЛ ВЪЕЗДА составляет 27 градусов, угол съезда – 25, угол рампы – 29, максимальный преодолеваемый подъем – 45 процентов, глубина брода – 500 мм. Если разместить на грузовой платформе груз массой 975 кг, максимально разрешенный по паспорту, дорожный просвет уменьшится с 232 до 191 мм.



церну внедорожнике Haval 9, но есть отличие: три кнопки управления внешними потребителями, под «люстру» на крыше или лебедку. На заднем ряду появился откидной подлокотник. Главное: Poer примерил линейку моторов и трансмиссии от Haval H9. 150-сильный турбодизель объемом 2 литра уступил место 2,4-литровому, который на 34 л.с. мощнее, а крутящий момент у него не 400, а 480 Нм. Ушла в прошлое и «механика», стоявшая прежде в трансмиссии базовой версии машины. Новый дизель теперь идет в паре с девятиступенчатым «автоматом» марки Hycet. А уже знакомый по первому поколению пикапа восьмиступенчатый «автомат» ZF полагается второй новинке – двухлитровому бензиновому турбомотору, выдающему 218 сил мощности и 380 Нм крутящего момента. Полный привод с муфтой BorgWarner, блокировка межосевой муфты при включении пониженного ряда раздатки, принудительная блокировка заднего дифференциала – без изменений.

Проверка на дорогах

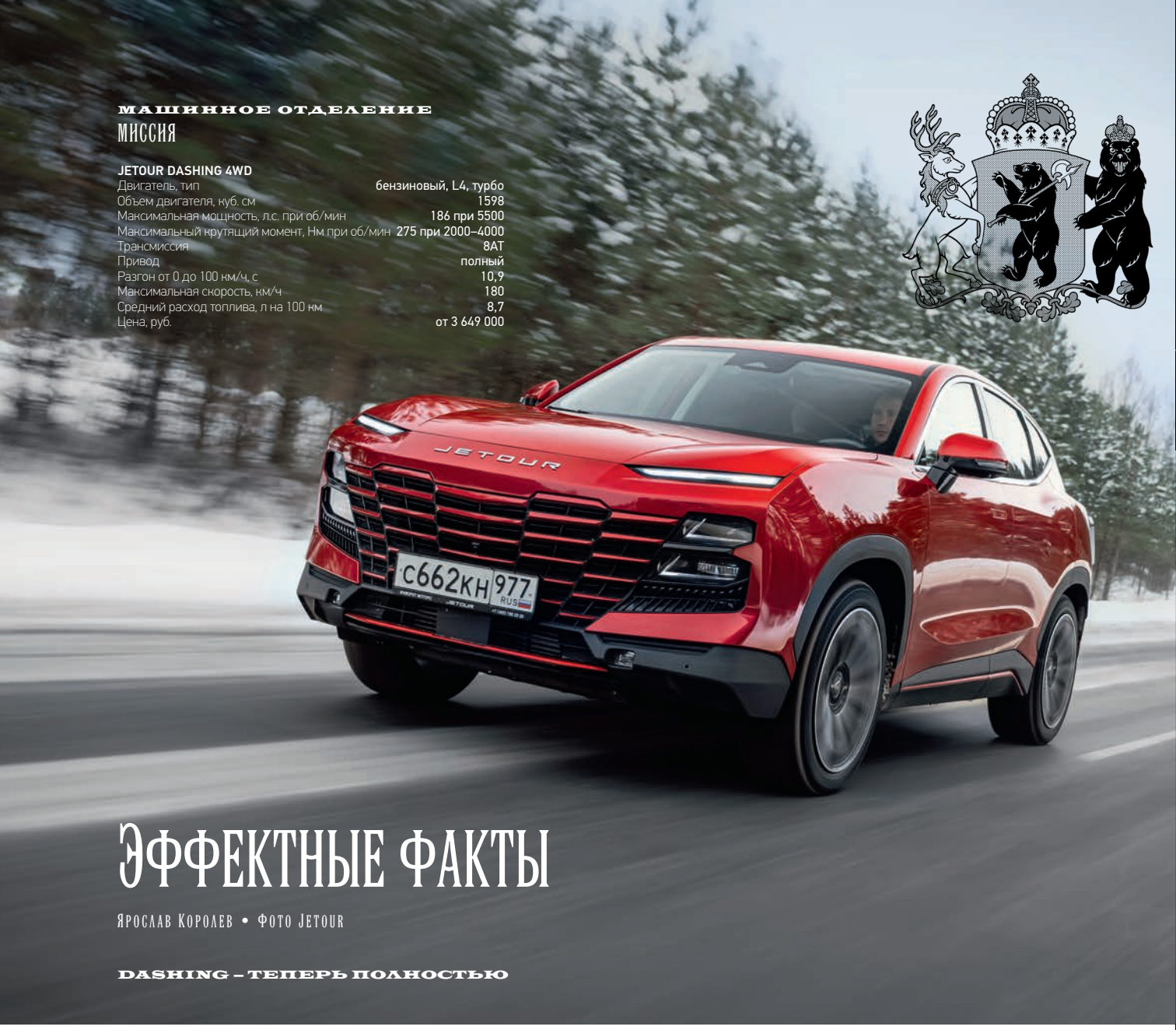
Как и год назад, еду по Ярославке в область за рулем дизельного Poer, но уже обновленного. Та же уверенная поступь тяжелого рамного внедорожника на разрешенных тут 110 км/ч, которые можно поднять до нештрафуемых 128 км/ч, и машина это с удовольствием принимает, пока в районе Пушкино не начинается отрезок с реконструкцией, где шесть полос превращаются в две, так что приходится тормозить. Что и к лучшему: когда лес по бокам дороги сменяется открытым полем, налетающий ветер бьет в высокий борт и Poer ощутимо вздрагивает.

Дежавю? Точно нет. Прибавка мощности и крутящего момента дает о себе знать, это как минимум. Официальных цифр разгона до сотни производитель по-прежнему не сообщает, но динамика явно улучшилась. И внедорожные возможности расширились, это выясняется довольно скоро, после съезда с асфальта на весенний раскисший суглинок, где Poer с тестовым 400-килограммовым кубом в кузове легко справляется со всеми испытаниями, пока протектор зимних шин не забивается грязью.

В общем, чтобы водить этот пикап, специальные курсы не понадобятся. «Только при чем здесь бабы?» – спросил бы в этом месте герой Сергея Бурунова. **a**

JETOUR DASHING 4WD

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 2000–4000
Трансмиссия	8AT
Привод	полный
Разгон от 0 до 100 км/ч, с	10,9
Максимальная скорость, км/ч	180
Средний расход топлива, л на 100 км	8,7
Цена, руб.	от 3 649 000



ЭФФЕКТНЫЕ ФАКТЫ

Ярослав Королев • Фото Jetour

DASHING – ТЕПЕРЬ ПОЛНОСТЬЮ

ПОД ОПТИМАЛЬНЫМ ЛЕГКОВЫМ АВТОМОБИЛЕМ СЕГОДНЯ ПОНИМАЮТ КРОССОВЕР. СЛОЖНО ПОВЕРИТЬ, ЧТО ВСЕГО-НАВСЕГО ТРИДЦАТЬ ЛЕТ НАЗАД МАШИНЫ ТАКОЙ КОНЦЕПЦИИ БЫЛИ В НОВИНКУ И ЗАМЕТНО ВЫДЕЛЯЛИСЬ ИЗ ОБЩЕЙ МАССЫ. СЕЙЧАС КРОССОВЕРУ НАДО ВЫДЕЛЯТЬСЯ ИЗ МАССЫ ДРУГИХ КРОССОВЕРОВ. ПОСМОТРИТЕ, JETOUR – УМЕЕТ. ОДИН ИЗ ПЕРЕВОДОВ НАЗВАНИЯ DASHING – «БЬЮЩИЙ НА ЭФФЕКТ». ОТНЫНЕ ЭФФЕКТ ДОЛЖЕН СТАТЬ ПОЛНЕЕ: ПОЯВИЛИСЬ ВАРИАНТЫ С ПРИВОДОМ 4WD.

Первый же пример использования слова dashing («дэшинг»), поданный мне онлайн-переводчиком, – «Dashing Jaguar S-type». Бери круче, Jetour Dashing напоминает Lamborghini Urus! Тем и бьет наотмашь, старается нокаутировать особо впечатлительных дизайном.

Бил-бил. Добился российского успеха! Dashing приехал сюда летом 2023-го, за полгода разошелся тиражом около пяти с лишним тысяч и попал в десятку бестселлеров класса, а в 2024 году продажи утроились. Даешь и дальше, молодежь! Ведь линию Jetour затевали в угоду молодой аудитории. Dashing целиком про хайповый стиль. Трактовать свои модели по новой философии – как созданные для автопутешествий – китайцы принялись уже после его премьеры. Оттого в актуальной гамме кроссовер явно особняком, сам по себе мальчик, свой собственный. «Не расстанусь с креативом, буду вечно молодым!» – восклицает он своим броским видом. Гран-туризм под вопросом: багажник мал, а в нем докатка – кругосветные экспедиции не светят.

А путешествия выходных дней – вполне. На презентации выпала миссия побывать в Угличе. Где в самом известном городском музее показано настоящее китайское чудо.

Секрет их побед

Музей находится на берегу Волги, возле ГЭС и посвящен, о чем нетрудно догадаться, гидроэнергетике. Очень инте-





ЧЕЛОВЕК
привыкает ко всему. Освоить управление светом и зеркалами через меню — дело времени. Иное дело — выдвижные ручки дверей: привычка-то, наверное, появится, но пока возишься с ними, пачкаешь ладони.







КОНСОЛИ
версий 1.5 — обычные. Нависающая у 1,6-литровых классно выглядит, но хрустит на класс дешевле. У исполнений 4WD шайба режимов вытеснила второй подстаканник, зато беспроводная зарядка мощнее.

ресный, заряжает энергией знаний. Вот оно, чудо – макет крупнейшей в мире плотины-электростанции «Три ущелья» на реке Янцзы. Ежегодно громадина вырабатывает 100 миллиардов киловатт-часов, в сотни и сотни раз больше Угличской.

По-китайски велика и компания Chery Automobile, которой принадлежит Jetour и до кучи целый ворох брендов. Вспоминается мем с радостной девушкой в офисе: «Столько задач и проектов! Как успеваю? Мой секрет – я делаю все халтурно!» А секрет производительности Chery – в широкой унификации модельных линеек.

Jetour Dashing 4WD получил тот же комплект, что и недавно вышедший у нас кроссовер Soueast S07. Бензиновый турбомотор 1.6 (186 л.с.), восьмиступенчатая «Aisin-подобная» коробка-автомат и привод с муфтой Faps, офф-роудные настройки. На выбор комплектация Luxury 4WD – дороже топовой моноприводной на 460 тысяч рублей – или Sport 4WD – плюс еще 150. Мне достался Sport.





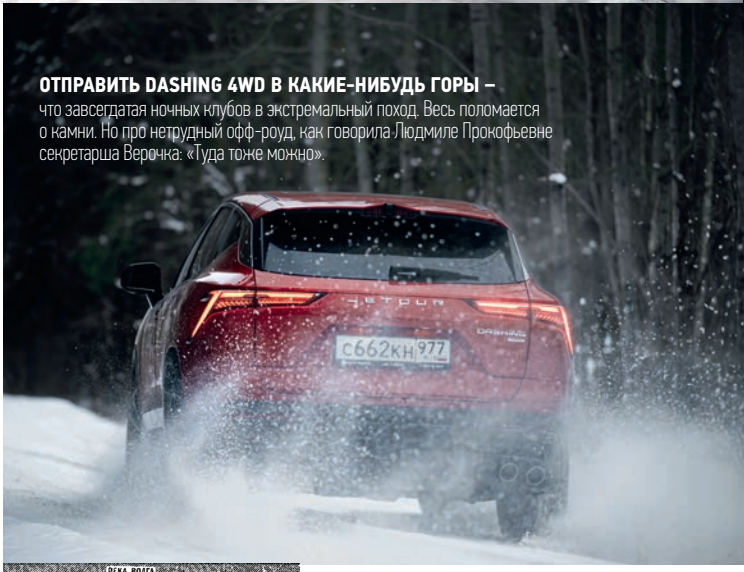




Дэшингово и сердито

Радио поет о трех белых конях из «Чародеев». Представляю диалог Ивана Пухова и его сестренки, будь они в салоне. «Ваня, а мне здесь нравится. Чародейство, волшебство. Только что-то недоработано». «Недоработано! Чего недоработано? Ты посмотри, что они с интерьером сделали!»

С интерьером сделали все, что должно бы понравиться молодежи. В руках овальный дизайнерский предмет, под овалом справа рычажок АКП, педали украшены металлическими накладками. Царит всемогущий Его Величество Экран, а приборы – фи, маленький довесок. В моде квесты, и меню отчасти соответствует. Одним словом – какое тут подобрать? – дэшингово! Эффектно! Судя по активности покупателей, им – о'кей. Мои замечания роли не сыграют. Зато играют яркие акценты в отделке. Клево выглядят и неплохо держат спортивные кресла. В зоне второго ряда свобода. Хотя друг молодежи – теснота. А, нет – темнота. Ну, контурную подсветку легко и притушить.



ОТПРАВИТЬ DASHING 4WD В КАКИЕ-НИБУДЬ ГОРЫ – что завсегдатая ночных клубов в экстремальный поход. Весь поломается о камни. Но про нетрудный офф-роуд, как говорила Людмиле Прокофьевне секретарша Верочка: «Туда тоже можно».





ОБНОВЛЕННЫЙ
Dashing вероятен у нас в этом году. Экстерьер еще креативнее, но ручки, к счастью, заменены нормальными. А в салоне появился ряд физических кнопок. Конечно, обновят и цены.



НЕОЖИДАННО ПОНРАВИЛИСЬ
и овальный руль, и мини-приборы. На двери водителя — экранчик температуры, на пассажирских — кнопки голосовой системы. Возможна светлая отделка.

Поставить тачскрин взамен рулевого овала, нарисовать на главной странице виртуальные кнопки «газ», «тормоз», «влево», «вправо» – картина обрела бы абсолютную гармонию. Ладно, кроме шуток: привыкаешь к любому управлению. Просто ради одной операции не хочется выполнять столько отвлекающих действий. Да, помню, наготове электронные ассистенты – в крайнем случае подрулят, просигналят. Авось успеют вовремя.

Пересечь местность

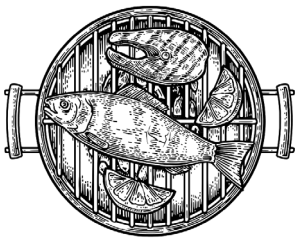
Итого, ключевой аргумент – модель из ряда вон. Купили вы Dashing и, говоря словами навигатора, ушли с маршрута однообразия и банальности. А полный привод дает преимущество уйти в сторону подальше от шоссе, ударить автопробегом и по бездорожью.

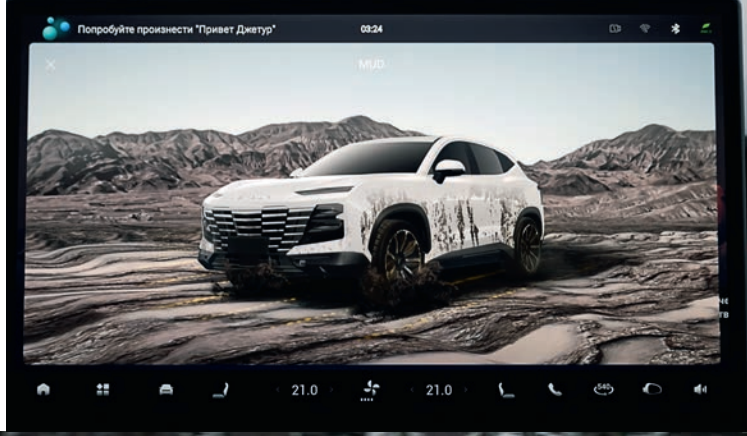
Приударить, вернее. На офф-роуде способности заведомо ограниченные. А клиренс из-за конструкции 4WD даже слегка уступает моноприводным версиям. Так или иначе, кроссовер проходимый. Среди внедорожных пресетов универсальнее оказался Off-road. В нем система по умолчанию стремится делить тягу ровнее, а по ситуациям усиливает акцент в пользу передних или задних колес. Вывешивания преодолеваются беспроблемно.

Позабыты хлопоты: с «автоматом» ехать на пересеченке получается ровнее. У моноприводных двухпедальных версий 1.5 и 1.6 вкалывают «роботы», не всегда обеспечивая плавность. В этой дисциплине АКП выигрывает и на асфальте, но удручает задержками. Даром что внешность драйверская и мотор не слабак, путешествовать удобно в размеренном темпе. Поутихнет и хаос шумов.

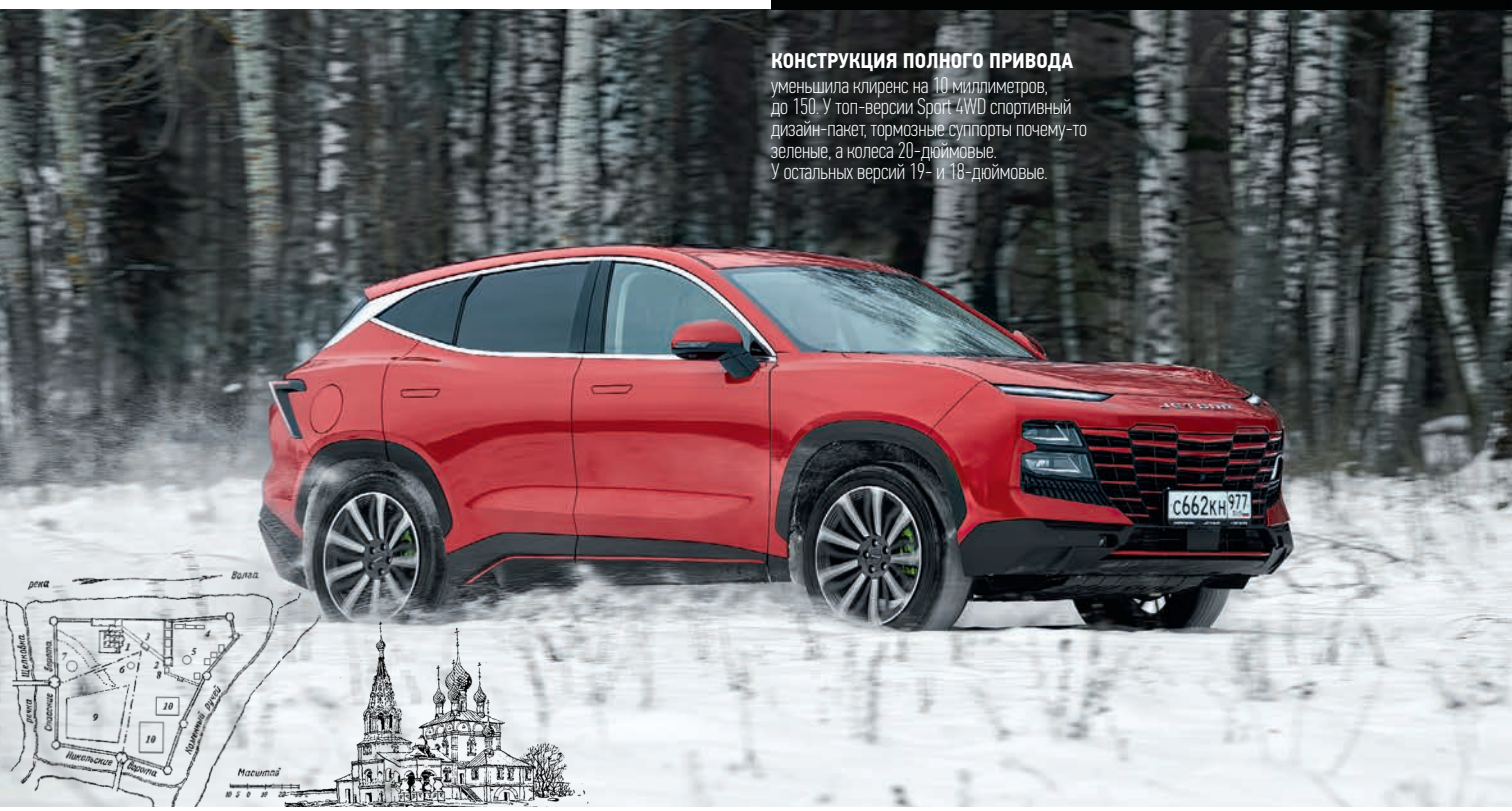
Дороги в Ярославской области иногда разбиты до неприличия. Сюрприз – чем крупнее типичные шоссейные неровности, тем комфортнее справляется подвеска. Колеса у Sport 4WD 20-дюймовые, а Luxury 4WD с 19-дюймовыми, вероятно, деликатнее на мелочах.

РЕЖИМ MUD –
второй по эффективности после Off-road. Электроника разрешает побуксовать и прокопать грязевую жижу до грунта. Если оставите стандартные настройки, готовьтесь к задержкам подключения задних колес.





КОНСТРУКЦИЯ ПОЛНОГО ПРИВОДА
уменьшила клиренс на 10 миллиметров, до 150. У топ-версии Sport 4WD спортивный дизайн-пакет, тормозные суппорты почему-то зеленые, а колеса 20-дюймовые. У остальных версий 19- и 18-дюймовые.



Содержимое упаковки

Определенно, версии 4WD повысят популярность кроссовера. Думаю, клиентов привлечет не столько полный привод, сколько полнота оснащения.

В яркой упаковке Luxury 4WD и Sport 4WD щедрое содержимое: максимальный «зимний» пакет, панорамная крыша, аудиосистема Sony, кожаные сиденья, электропривод пятой двери, круговой обзор, регистратор и набор ассистентов. По сравнению с моноприводными комплектациями добавлены противотуманки, регистратор, поддержка Android/Apple и адаптивный круиз-контроль. Sport сверху предлагает массажер правого кресла. Причем водитель массажем обделен. Ясно, версия – для владельцев, спортивных телом! В зале разомнутся.

Небо и земля

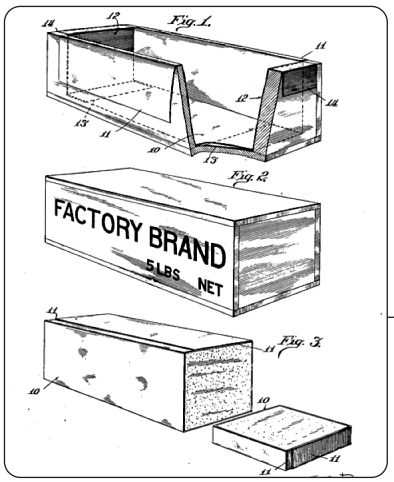
Миссия выполнима! Редкое везение: мне удалось побывать на УЧЗ – Угличском часовом заводе, хотя туда обычно не водят посетителей. Когда-то в городе выпускались часы «Чайка», уважаемые по всему СССР. Музея пока нет, но коллекцию давних моделей собрала и выставила напоказ владелица художественного салона у центральной площади.

С распадом Союза предприятие чуть не кануло в Лету. Новейшую историю начал Борис Короленко, ведущий инженер-конструктор советского периода: собрал единомышленников и авторитетных мастеров, перезапустил бизнес. Посетив святая святых – зал, где вручную изготавливают часы, – я пообщался с уникальными специалистами. Они десятилетиями заняты ювелирной сборкой – хватало бы остроты зрения, искренне увлечены, болеют за успех заводского дела.

Подобно компании Chery Automobile, угличская фабрика выпускает линейки нескольких брендов. И яркие часы для молодежи, и особо прочные для путешествий. У часов – уровень. С интересного дизайна продукция лишь начинается, за ним японские и швейцарские комплектующие, нержавеющая сталь, керамика. Фрагменты метеоритов!

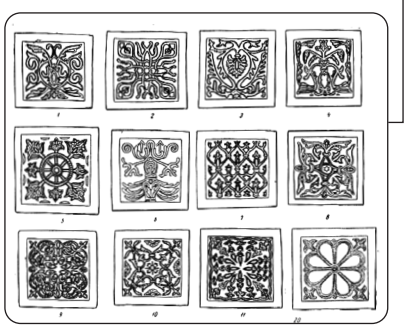
Jetour Dashing звезд с неба не хватает. И пускай – без того яркий. А вот насчет уровня… Кроссоверу получше бы отвечать земным потребностям. Уважаемые китайские друзья из компании Chery Automobile, дополните шумоизоляцию, доработайте софт АКП, оптимизируйте меню. Кстати, а вы точно все успеваете со своей массой задач и проектов? **a**

МЕСТА, ДОСТОЙНЫЕ ПОСЕЩЕНИЯ В ГОРОДЕ УГЛИЧЕ



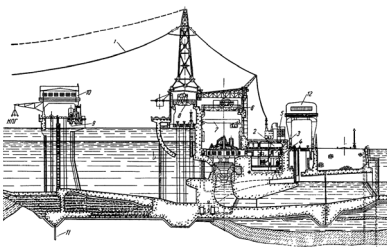
1. «СЫРКУЛЬТПРОСВЕТ»

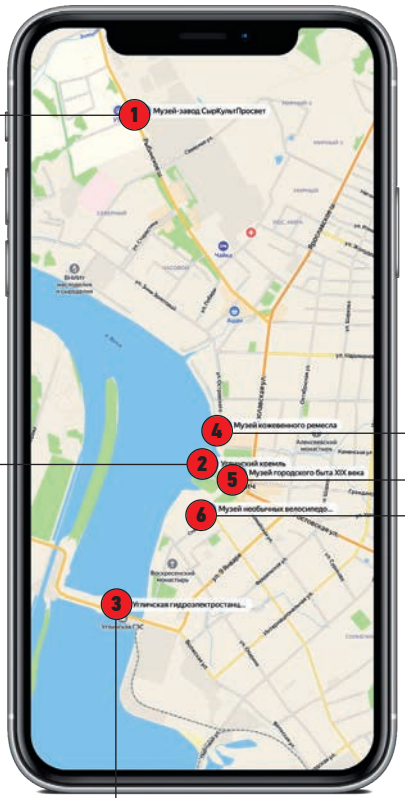
Современный интерактивный музей истории сыроделия расположен в здании действующего сырзавода возрастом 90 лет. Здесь услышите об эволюции российского сыроварения — от истоков до расцвета отрасли в 1970-х, а потом и про современное положение дела. Увидите карту происхождения знаменитых сыров мира. Узнаете необычные рецепты. По отдельному запросу — прогулка вдоль линии производства с комментариями на этапах. В заключение — угадали? — дегустация сортов.

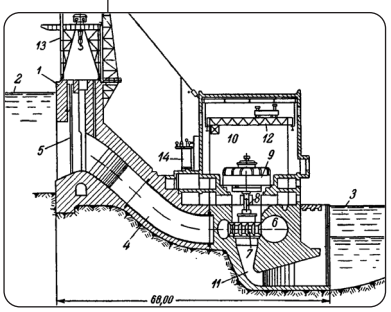


2. УГЛИЧСКИЙ КРЕМЛЬ

Опять советуем формат экскурсии. Запомните пароль «Угличский изразец» и заранее договоритесь о том, чтобы вас провели в подклет палаты дворца удельных князей. Долго спускаешься по узким внутристенным проходам, открывая старые двери, словно к сокровищнице. Подземелье встречает разноцветием. В нем терракотовые плиты, украшавшие стены палаты и собора XV века, расписные печные изразцы с забавными сценами и надписями XVIII века, плитки с синей кобальтовой росписью эпохи классицизма. Действительно сокровища.

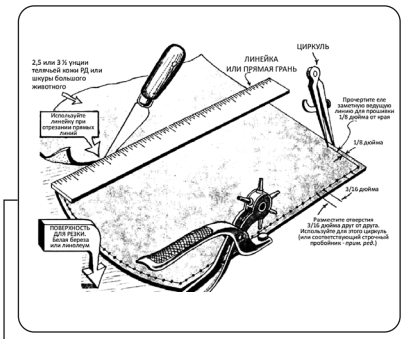






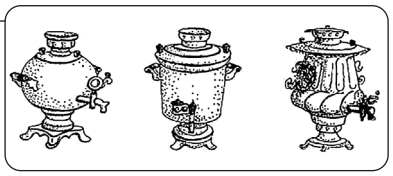
3. УГЛИЧСКАЯ ГЭС

Одна из старейших действующих российских ГЭС — в этом году ей исполняется 85 лет, заработала в 1940 году. «Старинный городок ожил. Около двадцати тысяч рабочих занято на строительстве», — писали в газете «Правда». На момент пуска значилась второй по мощности среди советских аналогов. Признана памятником архитектуры регионального значения. Внутри — не рухлядь, технику постоянно модернизируют, недавно заменили один из гидроагрегатов «сименсовским». С площадки на высоком берегу разглядываем красоту комплекса и заодно виды Углича.



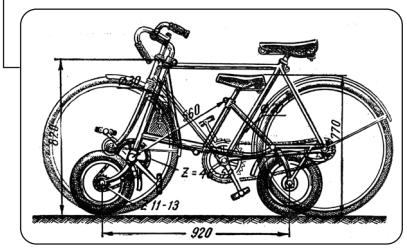
4. МУЗЕЙ КОЖЕВЕННОГО РЕМЕСЛА

Маленькие неочевидные музеи в российских городах зачастую интереснее всем известных больших. Посетите коллекцию, посвященную кожаным изделиям, и обязательно просите экскурсию. Гостеприимные хозяйки утверждают, что музейчик по теме у нас единственный. Расскажут историю ремесла, позволят ощупать редкие кожи. Здесь собраны предметы разных времен: обувь, седла, тара, обмундирование и многое другое, вплоть до маски чумного доктора. А рядом и механизмы для выделки. На мастер-классе сделаете памятных забавных дракончиков.



5. МУЗЕЙ ГОРОДСКОГО БЫТА

В доме, где сто с лишним лет назад пыхтела чайная, предлагают ознакомиться с жизнью, нравами и традициями угличан конца XIX века. Три тысячи экспонатов! Музей воспроизвел купеческую лавку с посудой, самоварами, сумками, сапогами, чайными коробками и прочими любопытными штуками. Соседний зал оформлен как жилье семьи среднего достатка: интерьеры кабинета, гостиной, женской половины, светелки горничной. А в подвале… Она — чайная! С изумительными пирогами.



6. «САМОКАТЪ»

«Качу, как хочу, нажимаю педали. Вы, верно, такого еще не видали?» Музей велосипедов удивляет тем, что на многих разрешено ездить. Летом — и по улице. Правда, со старинными моделями потребуется определенная ловкость, а на самый высокий экземпляр забираются с подставки. Высший класс — одолеть хотя бы пару метров на самом маленьком в мире велике длиной 8,4 сантиметра. Миниатюрный двухколесник краснодарца Сергея Дашевского отмечен в Книге рекордов Гиннесса. Приезжайте и пробуйте.



ФЕНОМЕН «ЛИ»

Руслан Тарасов • EV-Start.ru

ПОЧЕМУ ВСЕ БРОСИЛИСЬ ПОКУПАТЬ ГИБРИДЫ?

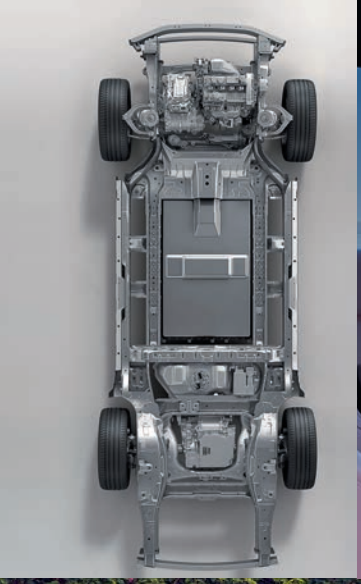
2024-Й СТАЛ ТРИУМФАЛЬНЫМ ДЛЯ ПРОДАЖ КИТАЙСКИХ ГИБРИДНЫХ АВТОМОБИЛЕЙ В РОССИИ. НЕ ДЛЯ ВСЕХ, КОНЕЧНО, А, ПО СУТИ, ДЛЯ ЕДИНСТВЕННОЙ МАРКИ, КОТОРАЯ ВЫПУСКАЕТ ЭЛЕКТРОМОБИЛИ С РАСШИРЕННЫМ ЗАПАСОМ ХОДА. НО ТЕМ ИНТЕРЕСНЕЕ.

Свежие аналитические сводки говорят о том, что самым популярным гибридным автомобилем в РФ стал большой кроссовер Li Xiang L9. За ним следует еще одна модель Li – L7. Далее – гибриды Voyah и снова несколько моделей Li – L8 и L6. Впрочем, слово «популярный» плохо описывает ажиотажный спрос, ведь всего за десять месяцев 2024 года суммарные продажи перечисленных машин достигли 30 тысяч единиц! Для сравнения: тех же чистых электрокаров так много не было продано за все годы начиная с 2012-го, когда на наш рынок официально вышел первый батарейный Mitsubishi i-MiEV.

Не просто электромобиль

Здесь сразу внесу важное уточнение. Все упомянутые хиты – это не простые гибриды, а электромобили с расширенным запасом хода (extended range electric vehicle, EREV). В документах их часто называют «последовательными гибридами», а в рыночной статистике учитывают как заряжаемые плагин-гибриды (PHEV) или вообще смешивают с обычными гибридами. Но как бы ни старались запутать нас классификаторами, мы должны понимать, что EREV – это не просто машина с отдельными лючками под заправку бензином и зарядку электричеством.

Главным признаком EREV является архитектура, повторяющая электромобиль: имеется один или несколько электромоторов на осях, контроллер/инвертор, подпольная высоковольтная батарея. В схеме привода отсутствует привычный автомат или робот, а бензиновый двигатель (объемом, как правило, не более 1,5 литра) не связан с колесами,

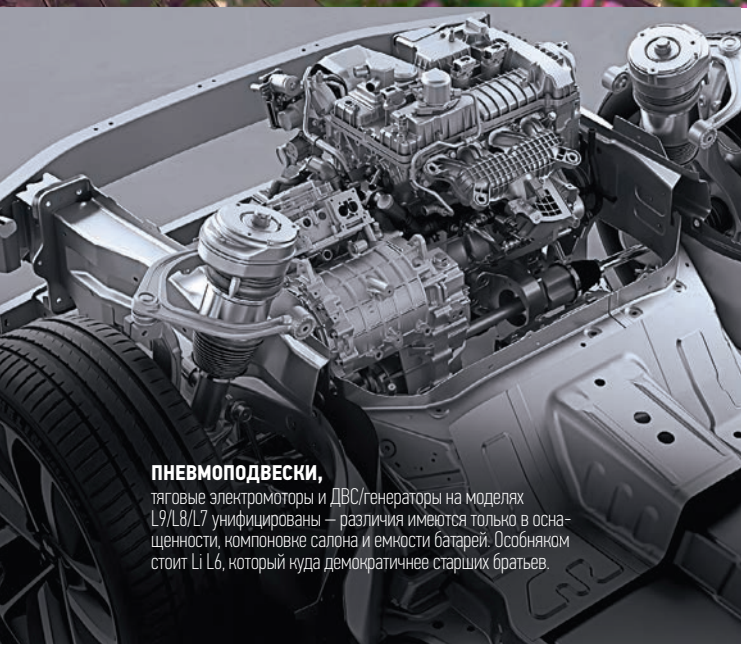




НАУЧНЫЙ ПОДХОД

ДАЖЕ ВЛАДЕЛЬЦЫ LI с трудом различают модели по внешнему виду. Все машины марки сделаны в одинаковом дизайнерском стиле, который хорошо скрадывает реальные размеры автомобилей. Но они все-таки разные — и по габаритам, и по статусу.





ПНЕВМОПОДВЕСКИ, тяговые электромоторы и ДВС/генераторы на моделях L9/L8/L7 унифицированы — различия имеются только в оснащенности, компоновке салона и емкости батарей. Особняком стоит Li L6, который куда демократичнее старших братьев.

а трудится исключительно на выработку электроэнергии. Электрокар, но с топливным баком и генератором, если совсем по-простому.

Идея не новая. Помните Chevrolet Volt 2011-го? По факту он и есть первый массовый легковой EREV. Городской компакт BMW i3 тоже наверняка встречали на улицах. А ведь он выпускался и в модификации ER с «расширителем диапазона» на базе мотоциклетного мотора. Возможно, вам на глаза попадались и модели Nissan с шильдиком e-Power. Там тоже воплощена идея EREV – ДВС лишь качает электроэнергию, а сама «телега» приводится в движение небольшими электромоторами на осях. Причем спецы, придумавшие e-Power, умудрились создать последовательную схему не только без КП, но и с маленькой батареей-буфером, что удешевило всю конструкцию.

Но круче всех идею электромобиля с расширенным запасом хода воплотил китаец Ли Сян. Первоначально он затевал



ДЕБЮТНУЮ МОДЕЛЬ-«ЕДИНИЧКУ» можно назвать первым коммерчески успешным EREV. Li One разработали всего за два года, а выпускали на протяжении лишь трех лет, но за это время она успела стать в Китае бестселлером.

выпуск дешевых автомобилей для такси. Но поскольку в КНР щедро поощрялись разработки машин на новой энергии, то он взялся и за проект кроссовера по схеме EREV – с мощными электромоторами, которые уже были доступны на тот момент, и с емкими батареями, которые обещали запас хода на 150–200 километров.

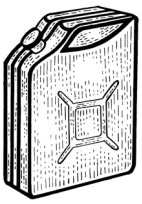
Теперь у Ли Сяна завод под Пекином, который в 2024-м произвел полмиллиона EREV, огромная дилерская сеть в Китае и масса заявок от новых дилеров из других стран.

Идеальный

Именно так переводится бренд Li в китайском написании. Впрочем, автодилеры, которые продают EREV других марок, свой товар тоже склонны преподносить как идеальный вариант для России – эти машины сулят все преимущества и инновационные фишки электромобилей, способны ездить без бензина по городу и не требуют подзарядок вдалеке от цивилизации. Круто, выгодно и привычно. Все оценят!







ОБЫЧНО ИННОВАЦИОННЫЕ «зеленые» разработки нацеливаются не на простых людей, а на тех, кто радеет за технологии, экологичность, эксклюзивность и т.д. Ли Сян же предложил по сути продвинутый семейный SUV, и эта ставка сработала.

EREV, ПОДОБНЫЕ МОДЕЛЯМ LI, уже не редкость. Exlantix с последовательным гибридом ET собирается побороться за рынок премиальных кроссоверов и обещает превзойти конкурента не только по динамике и запасу хода, но и по уровню комфорта.



В целом так и есть. Я не вижу причин, которые в ближайшие пару лет остановят бурный рост EREV как во всем мире, так и у нас в стране. Наверняка он приведет к тому, что «бензоэлектрички» сильно подвинут и машины-одноклассники с ДВС, и даже чистые электромобили. Тем более сейчас поставщиков становится больше, конкуренция обостряется – на российский рынок выходят новые электромобильные бренды: Exlantix, ROX, Lynk & Co.

Но есть нюанс. Любой гибрид – это инженерный компромисс. Выигрывая в одном, всегда проигрываешь в другом. С EREV точно так же, чудес не бывает. Они – промежуточная ступень. И это проще объяснить на конкретном житейском примере.

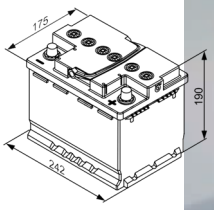
«Лисян рулит»

Три года назад один мой приятель рискнул – купил Li One. Сначала восторгался машиной, но быстро усвоил, что носиться по автомагистралям, как он любил делать на своем «икс-пятом» BMW, она не может. Для движения с высокой скоростью продолжительное время требуется приличный поток мощности, а 1,2-литровый мотор/генератор «ли-вана» его едва держал, работая в надрывном и крайне неэффективном режиме. «Гонял в Питер. Обсыхает этот “китаец” на раз, вообще никакой экономии», – жаловался он.

Но эта же машина теперь приносит ему неплохой доход. Он просто сдал ее в аренду таксисту, а тот – не нарадуется. Расходы при спокойной городской езде – как у ситикара. Электромоторы и вся высоковольтная начинка не нуждаются в уходе. Даже в морозы особых проблем нет – сел и без привычного чих-пых-прогрева сразу поехал.

Это сподвигло приятеля недавно купить для своей жены новейший L6. Заодно он поставил на стене гаража семикиловаттную зарядную станцию для ночной подзарядки, чтобы любимой супруге не приходилось ездить на заправки. Идея сработала – она забыла, когда последний раз бывала на АЗС.

НАУЧНЫЙ ПОДХОД





ДАЖЕ САМАЯ ДОСТУПНАЯ «ШЕСТЕРКА» LI – это машина с габаритами крупного внедорожника. Но другие марки уже предлагают EREV и в среднеразмерном классе. Lynk & Co 08 лишь немного больше популярного у нас Volvo XC60. Они, кстати, родственники.



С LI L8 КОНКУРИРУЕТ ROX01 – внедорожник, который выпускают на специальной линии FAW. Это тоже весьма крупный и мощный EREV с емкой тяговой батареей и 1,5-литровым ДВС/генератором. Отличается обширным набором внедорожных режимов.

И только теперь к ним пришло понимание, что при таком раскладе было логично покупать уже не гибрид, а какой-нибудь электрический Zeekr. И перестать тратиться не только на бензин, но и на городские парковки в Москве. И забыть про регулярное ТО для ДВС как про страшный сон. Уверен, к лету они окончательно созреют для того, чтобы завести свой первый электромобиль.

Мимо пистолета

Так что лично я двумя руками за рост популярности EREV.

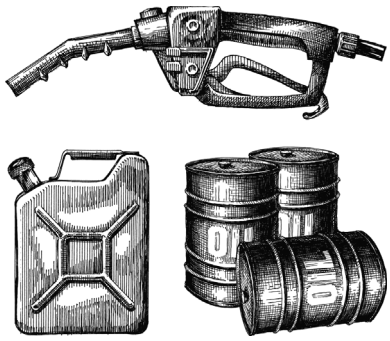
Во-первых, электромобили с расширенным запасом хода действительно хорошо сберегают топливо и деньги. Уже месяц езжу на Evolute i-Space – первом бюджетном EREV российской сборки, причем езжу в режиме город/загород без подзарядок, которые могли бы сильно сократить расход топлива. Но даже при таком цикле у меня зимой выходит менее 7 литров на сотню. На всякий случай напомню, что Evolute i-Space – это немаленький семиместный SUV.

Во-вторых, батарейные машины отлично дисциплинируют водителей, не хуже камер принуждая к соблюдению скоростных режимов. Потому что любая «электричка», даже самый дальнобойный EREV, сулящий пробег в 1500–2000 километров без дозаправки и подзарядки, не пройдет и половины обещанного при скорости движения больше 90–100 километров в час.

В-третьих (и это, наверное, главное), EREV – лучшие вербовщики в ряды электромобилистов. Они не только демонстрируют, до чего продвинуты машины на электротяге, но и убеждают в их пригодности для наших условий, дают автолюбителям новый опыт владения и пользования, перестраивают менталитет.

В этом смысле очень показательны «Ли-Сяны», стоящие у станций быстрой зарядки. Дело в том, что при тарифе 20 рублей за киловатт-час подпитка батареи делает цену километра пробега сравнимой с той, что выходит на бензине. То есть «гибридчикам» на коммерческих ЭЗС, по идее, ловить







САМЫЙ ДОСТУПНЫЙ EREV на российском рынке — SUV Evolute i-Space. Он тоже трехрядный, но у него всего один электромотор, привод только на переднюю ось и тяговая батарея вмещает вдвое меньше энергии. Зато и цена в разы ниже.

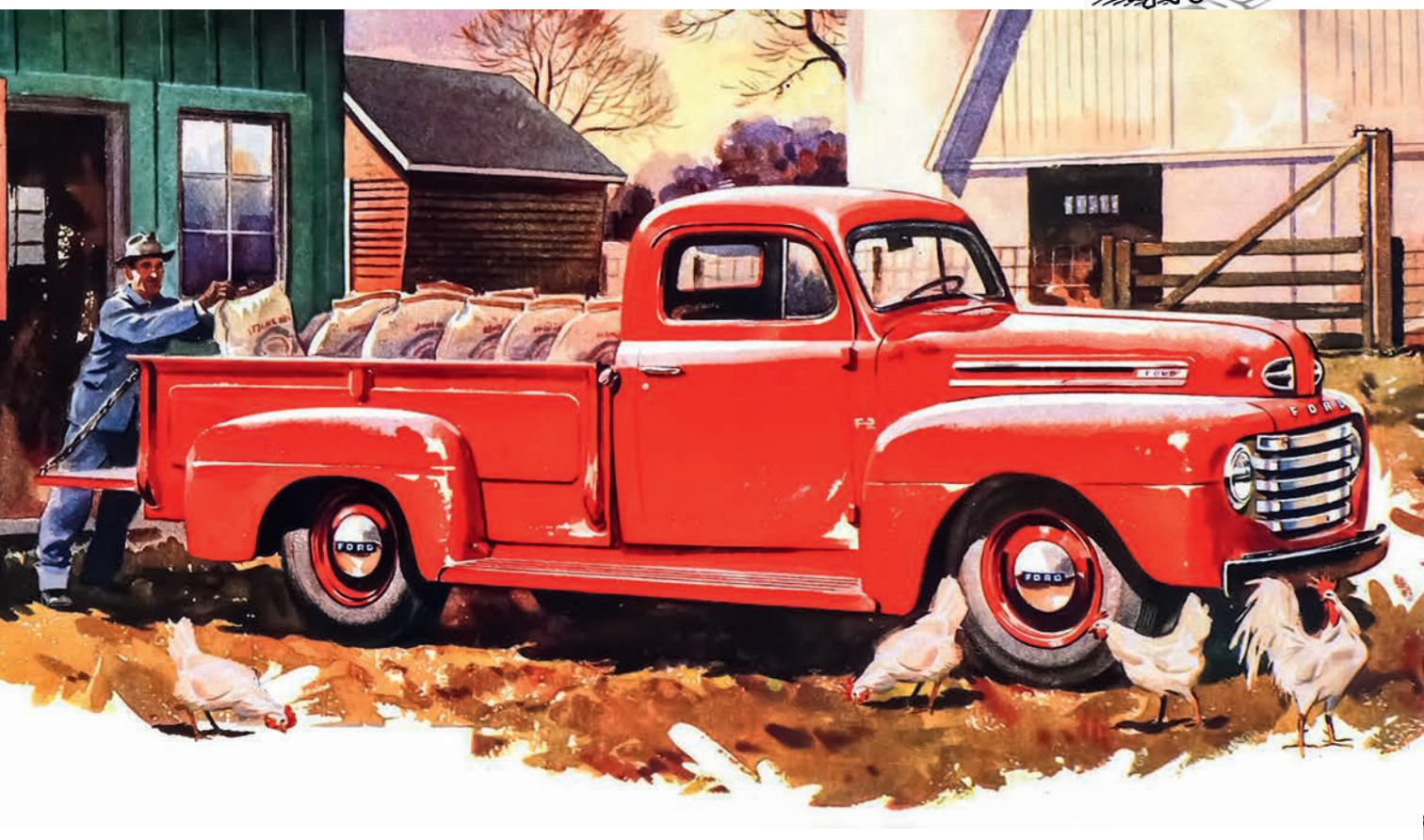


нечего. Но я сам был свидетелем, когда к зарядке приезжали по несколько машин и были готовы ждать друг друга!

Спортивный интерес тут точно можно отмести – ни EREV, ни тем более PHEV не способны брать от ЭЗС за одну зарядную сессию такие же большие мощности и объемы электроэнергии, как современные электромобили. Люди преследуют другую цель – сознательно берут паузу на 30–40 минут, чтобы за это время не только подзарядить машину, но и сделать еще что-то полезное: проверить деловую переписку, например, позавтракать в кафе, купить продукты...

Мы привыкли относиться к заправке автомобиля как к обязательной процедуре, которая отнимает время. А заряжаемая машина меняет эту парадигму, предлагает другой жизненный ритм и возможность заниматься двумя делами сразу. Поэтому многие и едут мимо пистолета... к зарядной станции. И чем больше ЭЗС будет появляться вокруг нас, тем скорее ажиотаж вокруг EREV будет переходить в практический интерес к чистым электромобилям. **a**





Ножки Трампа

Иван Картамцев

КАК КУРЫ АМЕРИКУ С ЕВРОПОЙ ПОССОРИЛИ И ПРИ ЧЕМ ЗДЕСЬ КОММЕРЧЕСКИЕ АВТОМОБИЛИ

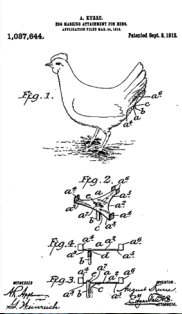
УИНСТОНУ ЧЕРЧИЛЛЮ ПРИПИСЫВАЮТ ЗНАМЕНИТУЮ ФРАЗУ О ТОМ, ЧТО АМЕРИКАНЦЫ ВСЕГДА НАХОДЯТ ЕДИНСТВЕННО ВЕРНОЕ РЕШЕНИЕ, НО ТОЛЬКО ПОСЛЕ ТОГО, КАК ПЕРЕПРОБУЮТ ВСЕ ОСТАЛЬНЫЕ. СПРАВЕДЛИВОСТЬ ДАННОГО УТВЕРЖДЕНИЯ ВО ВСЕЙ КРАСЕ ОТРАЖАЮТ ДЕЙСТВИЯ НОВОЙ АДМИНИСТРАЦИИ США, КОТОРАЯ ЭКСТРЕННО ВВОДИТ НОВЫЕ НАЛОГИ, ПРИЗВАННЫЕ ТО ЛИ ПОМОЧЬ ЛОКАЛЬНОМУ БИЗНЕСУ, ТО ЛИ ПОКАЗАТЬ СОСЕДЯМ УЖЕ ПОДЗАБЫТУЮ «КУЗЬКИНУ МАТЬ». ВПРОЧЕМ, КАК ПОНЯТНО ИЗ ЦИТАТЫ, ЛЮБОВЬЮ К ЭКСЦЕНТРИЧНЫМ ПОЛИТИЧЕСКИМИ РЕШЕНИЯМ СЛАВИЛИСЬ И ДРУГИЕ ХОЗЯЕВА БЕЛОГО ДОМА.

Не успел дух Демократической партии выветриться из стен Овального кабинета, как, помимо претензий на Гренландию, Панамский канал, а заодно и Канаду, было объявлено о планах введения 25-процентных пошлин на товары из Европейского союза, включая автомобили.

Кто от этого пострадает больше, европейские производители или американские потребители, тот еще вопрос. Парадоксально, но импортные товары в США зачастую стоят заметно дешевле, чем у себя на родине. Взять хотя бы японские фотоаппараты Sony или Nikon, которые благодаря огромным объемам рынка продаются вдали от родины по весьма приятной цене. То же касается и автомобилей. По меркам Германии приобретение Mercedes-Benz E-Klasse или Volkswagen Passat в Штатах – это аттракцион невиданной щедрости: разница в цене может составлять несколько десятков процентов. Здесь, помимо величины рынка, свою роль играет сильная конкуренция как со стороны домашних концернов, так и со стороны японских и корейских компаний, давно отладивших свою ценовую политику. Если намерения Дональда Трампа воплотятся в жизнь, то и без того лидирующая по всем фронтам Toyota рискует получить совсем уж неприличный гандикап относительно тех же «немцев».

Другое дело, что подобные экономические грабли мировой бизнес научился довольно умело обходить.





АВТОБУС VOLKSWAGEN TYPE 2
выпускался во множестве различных вариаций, включая коммерческие фургоны и пикапы. Именно по ним в первую очередь ударил «куриный налог». Пассажирские версии при этом не пострадали и до сих пор нередко встречаются на дорогах США.







Жареный петух наносит ответный удар

В 1963 году, при президенте Линдоне Джонсоне, властями США был введен так называемый 25-процентный куриный налог. Тариф стал реакцией на заградительные пошлины со стороны ряда европейских стран, направленные на сокращение потока дешевой заморской курятины. К делу подошли с традиционным американским размахом, и под раздачу попали не только импортный бренди и крахмал, но также легкий коммерческий транспорт, произведенный за пределами Соединенных Штатов. Такому повороту событий поспособствовало усиленное лобби со стороны местных автопроизводителей, которые под шумок выразили глубочайшую озабоченность ростом популярности микроавтобуса Volkswagen Type 2 Van – любимца хиппи и доморощенных бунтарей. В результате куры раздора широким мазком проехались вообще по всем иностранным «хозяйственным» автомобилям.

Закон породил немало странностей и курьезов, сопряженных с лишними телодвижениями, но так и не был полностью отменен. Американцы уже давно имеют возможность свободно попивать французский коньяк и обваливать куриные ножки в немецком крахмале, а вот такса на легкий коммерческий транспорт взимается до сих пор.

CHEVROLET LUV –
настоящий долгожитель и проверенная временем «рабочая лошадка». В различных версиях и под различными названиями модель выпускалась с 1972 по 2005 год, сменив при этом три поколения.







CHEVROLET LUV,
в зависимости от региона, был известен под различными именами. Среди них Isuzu Faster, Isuzu Rodeo, Opel Campo, Vauxhall Brava, Foton SUP и JiangLing Hunter. В 2005 году в США появилась модель Chevrolet LUV D-Max, также имеющая общую родословную с Isuzu.



Денег куры не клюют?

Следует понимать, что речь идет не о полном запрете, а о существенном удорожании продукции для конечного потребителя. О том, как влияет цена на структуру потребительских предпочтений, россиянам известно не понаслышке, но ведь и на Западе люди неплохо умеют считать кровно заработанные центы. Автомобильный рынок США ввиду серьезной внутренней конкуренции никогда не испытывал дефицита в качественных моделях, но всегда страдал от гигантомании местных автомобильных концернов со всеми вытекающими последствиями. Поэтому многие зарубежные производители делали основную ставку на компактность, доступность и топливную экономичность. Поскольку «куриным налогом» облагались легкие грузовики не только из Европы, но также из остальных стран, больше других испытали неудобство японские компании, в шестидесятые годы пытавшиеся покорить Америку за счет недорогих пикапов и фургонов.

С другой стороны, предприимчивые азиаты грустили недолго, ведь строгость законов, которая компенсируется необязательностью их исполнения, тоже явление международное. Toyota, Nissan, Isuzu и другие восходившие в то время звезды японского автопрома придумали нехитрую схему обхода санкций. Автомобили импортировались в варианте cab chassis,









TODAY IS LEG DAY

ОДНИМ ИЗ ВЛАДЕЛЬЦЕВ Subaru BRAT был Рональд Рейган, и, как говорят, он эксплуатировал автомобиль на своем ранчо. Японским фермерам такая опция была недоступна. На родине модель не продавалась и попадала обратно путем серого импорта.

БЛАГОДАРЯ удачной концепции и крепкой конструкции, Chevrolet Geo Tracker первого поколения пользовался немалым успехом. Вплоть до конца девяностых годов было произведено более 200 тыс. автомобилей, покупателями которых были люди, в основном далекие от коммерции.

то есть без грузового отсека и бортов, которые устанавливались уже по прибытии. Экономия налицо – вместо 25 наценка составляла демократичные 4 процента.

Более того, данной лазейкой затем активно пользовались уже и американские корпорации, компенсировавшие недостаток в компактных и недорогих коммерческих моделях за счет «бейдж-инжиниринга». Просто потому, что придумывать велосипед с нуля всегда гораздо дороже, чем воспользоваться готовым решением. Тем более что оно оказалось удачным. Так, легкий пикап Ford Courier начала семидесятых годов представлял собой почти точную копию Mazda B-Series, а его ближайший конкурент Chevrolet LUV базировался на модели Isuzu KB. Обе модели по большей части производились в Японии, откуда отправлялась в Штаты, где обрастали приваренными бортами и новыми покупателями.

В 1978 году компания Subaru тоже озаботилась вопросом о том, как провезти в США свой перспективный легковой пикап под названием BRAT и при этом не разориться. Вариант cab chassis в данном случае не подходил. Модель внешне походила на австралийские «Юты» и благодаря наличию полноприводной трансмиссии предназначалась для активного отдыха на природе. Но для североамериканской бюрократической машины это служило довольно слабым аргументом. Чтобы убедить таможенников в бескорыстности, в открытом багажнике автомобиля устанавливались пассажирские кресла, ремни безопасности, а на дно стелились мягкие коврики. Все это при желании можно было легко демонтировать, что, собственно, и делалось. Таким образом, пикап от Subaru по-братски пересекал границу, оставив в государственной казне лишь 2,5 процента. Начиная с 1980 года, когда был окончательно перекрыт маневр с шасси, идея с переоборудованием пришлась как нельзя кстати.

Федя, дичь!

Кроме того, в 1989 году Таможенная служба США изменила классификацию транспортных средств, приравняв двухдверные внедорожники к легким грузовым автомобилям. К примеру, компания Suzuki была вынуждена открыть совместное предприятие с GM в Канаде, чтобы поставлять на рынок США модель под названием Chevrolet Geo Tracker, которая являлась копией двухдверного Suzuki Vitara первого поколения.

В конце концов, Toyota, Nissan и Honda тоже пришли к выводу, что, чем бороться с системой, проще создать свои заводы на территории Штатов, Мексики и Канады. Эти земли входят в состав Североамериканской зоны свободной торговли, поэтому

НАУЧНЫЙ ПОДХОД



CHEVROLET CITY EXPRESS
практически полностью повторяет Nissan NV 200 со всеми его преимуществами. Несмотря на компактные размеры, подходящие для городской эксплуатации, автомобиль отличается продуманной эргономикой и хорошей вместительностью.

МЕЖДУ
Chevrolet City Express и Chevrolet Geo Tracker, казалось бы, нет ничего общего. Один автомобиль вписывается в категорию легких коммерческих грузовиков, а другой создан для приключений. Но «куриный налог» поставил знак равенства.





легкие грузовые автомобили, изготовленные в упомянутых странах, не облагаются «куриным налогом».

Казалось бы, вот оно решение всех проблем, но так поступили не все. В 2014 году популярный коммерческий фургон Nissan NV200 мексиканской сборки превратился в Chevrolet City Express, чтобы американская компания наконец смогла потеснить Ford Transit Connect, который, в свою очередь, вплоть до 2013 года поставлялся из Турции, а затем из Испании. Момент был выбран удачно.

Ford вез свои коммерческие автомобили из Европы в качестве пассажирских версий. Машины, оборудованные задними стеклами, дополнительными рядами сидений и ремнями безопасности, пересекали океан, после чего все лишние атрибуты демонтировались за ненадобностью, а задние стекла заменялись на металлические панели. Все то время, что Transit Connect производился в Турции, «отходы производства» перерабатывались в Балтиморе, а после того, как сборочные цеха переехали в Испанию, кресла и ремни безопасности стали отправляться обратно на завод для повторного использования.

Пикантность этой истории добавляет тот факт, что переделка продолжалась даже после того, как в 2013 году Таможенная служба США вынесла постановление о том, что все импортные фургоны, прошедшие упомянутую процедуру, должны облагаться 25-процентной пошлиной. Юристы компании пытались оспаривать решение в суде, но из этого ничего не вышло. В 2024 году Ford обязали выплатить штраф в размере 365 млн долларов.

По иронии судьбы и что показательно, звонче всех получила граблями по лбу та самая компания, для защиты которой и вводился «куриный налог».

Удар по яйцам

На фоне текущих исторических событий мало кто заметил неприметную, но весьма любопытную новость о том, что посольства США стали направлять запросы о возможности экспорта куриных яиц соответствующим компаниям из Польши, Франции, Индонезии и ряда других стран. Если верить сводкам, причиной стала вспышка птичьего гриппа, которая привела к смерти миллионов кур. Может пока-



НЕ ПОБОЯЛАСЬ НАЛОГА

британская компания Ineos. Вместе с внедорожником Grenadier в США сейчас продается четырехдверный пикап Grenadier Quartermaster, который значительно дороже «легковой» версии. Вероятно, расчет был сделан не на коммерческий успех, а на громкую историю для привлечения внимания.





заться, что вот сейчас самое время, чтобы восстановить справедливость и, вслед за бренди и крахмалом, уравнять в правах легкие грузовики.

Но вероятно, ничего подобного не произойдет, даже несмотря на то, что мера скорее вредит экономике. Почему? Видимо, потому, что все давно научились работать в существующих реалиях. Те автомобильные компании, которые видели в рынке Соединенных Штатов большие перспективы, смогли найти немало способов с выгодой для себя преодолеть заградительную пошлину, проявив при этом смекалку и сообразительность.

История с «куриным налогом» и методы борьбы с ним напоминают то положение вещей, которое мы наблюдаем сейчас в России, что позволяет провести определенные параллели. Частью нашей повседневной жизни стали новые отечественные бренды, под которыми скрываются хорошо знакомые иностранные автомобили. В лексикон плотно вошли такие выражения, как «параллельный импорт», «утильсбор» и «бейдж-инжиниринг», а на многочисленных заводах со сложной юридической структурой вовсю кипит мелкоузловая и крупноузловая сборка. И кажется, будто мы тоже уже испробовали все решения, кроме правильного, хотя оно, как всегда, лежит на поверхности. **а**





Машина — зверь

Сергей Широков

АНИМАЛИСТИКА В АВТОМОБИЛЬНЫХ ЭМБЛЕМАХ И ИМЕНАХ

«ЛАСТОЧКА», «ЖЕЛЕЗНЫЙ КОНЬ», «РАБОЧАЯ ЛОШАДКА» – ПРИВЫЧНЫЕ ВСЕМ ОПРЕДЕЛЕНИЯ АВТОМОБИЛЕЙ. АССОЦИАЦИИ С МИРОМ ЖИВОТНЫХ ТАК ПРОЧНЫ, ЧТО СТАЛИ ЧАСТЬЮ ЛОГОТИПОВ НЕКОТОРЫХ МАШИН. А ТАМ, ГДЕ ПРОИЗВОДИТЕЛЬ НЕ УВИДЕЛ НИЧЕГО «ЗВЕРСКОГО», НА ПОМОЩЬ ПРИХОДЯТ ПОЛЬЗОВАТЕЛИ. СЛОВО «КАБАН» ЧЕТКО УКАЗЫВАЕТ РУССКОГОВОРЯЩЕМУ АВТОЛЮБИТЕЛЮ, ЧТО РЕЧЬ ИДЕТ О MERCEDES-BENZ S-КЛАССА В КУЗОВЕ W140, А «СЛОНОМ» ПРИНЯТО НАЗЫВАТЬ ПЕРВЫЙ ПОСЛЕВОЕННЫЙ «МОСКВИЧ».

Автомобили можно делить по разным признакам. Полной массе. Типу трансмиссии. Стране происхождения бренда. Престижности. Ликвидности. Надежности. Ремонтопригодности. Управляемости. Угоняемости. Практичности. Комфортабельности. Экономичности. Красоте.

Исчерпав все критерии, исследователи ввели новый – отношение к миру животных. Специалисты сайта carlogos.org, на котором собрана «самая полная коллекция автомобильных логотипов», выяснили, как часто на эмблемах встречаются лошади, леопарды, львы, змеи, быки и прочие представители реальной фауны, а также плоды человеческой фантазии. Вместе с грифонами – гибридами льва и орла – авторы исследования насчитали целых 56 анималистичных автомобильных марок.

Многовато, не скроем. Но тут есть хитрость. Энтузиасты учитывали логотипы не только целых брендов типа Ferrari и КамАЗа, но и эмблемы отдельных моделей вроде Ford Mustang. Кроме того, они напомнили о существовании марок, редких в наших краях, таких как китайские автомобили с нормальными дверными ручками. Кто в России слышал про индийский бренд Eicher или испанский Pegaso? Оба – с лошадкой на этикетке. Впрочем, в Испании, наверное, тоже не всё знают про КамАЗ.

Смешались в кучу кони, люди

Лошади и кони – самые популярные символы животного мира, используемые в автомобильных эмблемах. Авторы исследования насчитали десять примеров, но действительно известны в России только четыре: Ferrari, Porsche, Mustang и КамАЗ.

Кто-то припомнит тюнинговую немецкую контору Carlsson, на логотипе которой гибрид «мужчины и вентилятора» смотрелся бы уместнее лошади, и Iran Khodro, производителя из Передней Азии, который давно должен был завалить Россию доступными автомобилями проверенной десятилетиями конструкции, но пока не сложилось.

Специалисты по автомобильным эмблемам самой известной лошадиной композицией называют лого Ferrari.





Именно ее пародируют поклонники автомобилей Volvo, помещая в центр своего «герба» гарцующего лося.

На логотипах Ferrari и Porsche, отмечают исследователи, похожие лошади, но происхождение у них разное. Гарцующий конь Ferrari позаимствован с борта самолета национального героя Италии, аса-истребителя Франческо Баракка, погибшего в 1918 году, а лошадка Porsche – ее не сразу и заметишь на щите – прискакала с герба города Штутгарта, название которого можно перевести с немецкого как «конезавод».

Лошадь поднимают на щит не только спортивные марки. Возьмем КамАЗ. На его эмблеме – аргамак. Не детский снегокат, а «старинное название восточных породистых верховых лошадей».

Завод запустили в 1976 году, и тогда же слесарь-инструментальщик прессово-рамного завода А. Тимкин задал в газете «Рабочий КамАЗа» вопрос, не стоит ли для «красавцев-грузовиков» придумать запоминающуюся эмблему по типу известных всему миру «вазовской ладьи, минского зубра или горьковского оленя».

Сказано – сделано: через двенадцать лет на выставке «Спецавтотранспорт-88» посетители впервые увидели знакомый силуэт. В заводской газете было дано такое объяснение выбору товарного знака: «Эмблема символизирует скорость

МАЛАЙЗИЙСКАЯ МАРКА PROTON
начала выпускать автомобили в середине 1980-х. Изначально — с желтым полумесяцем под 14-конечной звездой, отсылающим к флагу страны. В 2000 году был представлен лого с головой льва, которого, правда, несложно перепутать и с тигром. Исторической подоплеки никто не искал. Просто объяснили, что лев — это мощно.



автомобиля, универсальность его применения и адаптируемость к различным условиям эксплуатации... как в плуг или сани запряженный конь, мчит камский большегруз... опять-таки всплывает образ знаменитой гоголевской птицы-тройки». Образ, отдадим должное, получился запоминающимся. Представьте на месте лошади грузовик, сильно накренившийся в повороте. Впрочем, спортивная машина, гарцующая на двух задних колесах, тоже явление опасное.

Львиная доля

Второй по распространенности животный символ – лев. Среди самых известных – французский Peugeot, немецкий MAN, малайзийский Proton и китайский Roewe. Еще недавно был австралийский Holden, выпускавший «праворукие» версии моделей General Motors, но ему в 2021 году приказали долго жить.

В этом прайде у всех свое объяснение, откуда взялся лев. «МАНу» лев достался от поглощенной в 1971 году компании Büssing AG, которая, в свою очередь, «попятила» льва с герба города Брауншвейга, колбасной, с точки зрения россиянина, столицы Германии.







Китайский Roewe появился в 2006 году потому, что компания SAIC Motor не смогла купить британскую марку Rover, хотя название очень нравилось. В итоге появилось то самое Roewe, созвучное Löwe, что по-немецки значит «лев». Убедительно? Не очень. Кажется, китайцам просто захотелось иметь бренд, отдающий благородной европейской плесенью. И они его получили. Модели Roewe можно встретить под маркой MG, также когда-то принадлежавшей англичанам. А Rover вместе с Land Rover укатил в Индию, к Tata Motors.

Самая складная история у Peugeot. Лев, стоящий на стреле, появился в первой половине XIX века, когда компания никаких автомобилей еще не выпускала, а делала разные стальные вещицы: пилы, пружины, ручные кофемолки. Лев на эмблеме символизировал остроту и гибкость инструмента.

Мельницы для соли и перца производства Peugeot вы можете встретить на столах дорогих ресторанов до сих пор. И, как замечено не нами, размер счета напрямую зависит от величины мельниц. Видите приборы высотой с поставленный на попа тещин кабачок? Дешево не отделаетесь.

Птицы и драконы

С птицами в автомобильном мире как-то не задалось. То есть автомобильных марок было много, но большинство почему-то в конце оказались в пролете. Американская Duesenberg Motors Company с орлом «на этикетке», она же Duesy, не пережила последствий Великой депрессии и сгинула в 1937 году. Любимый Сталиным Packard упразднили вскоре после смерти вождя. У этой марки было несколько логотипов, один из них включал птицу, притворявшуюся лебедем, но в действительности являвшуюся пеликаном с фамильного герба Паккардов.

Логотип французского автомобиля Simca включал стилизованное изображение ласточки. Марка прекратила свое существование в конце 1970-х годов, но успела вписать свое имя в историю российского автопрома. Модель Simca-1307/1308, европейский «автомобиль 1976 года», внимательно изучали на АЗЛК при подготовке «Москвича-2141». Надо ли говорить, что модель стала для завода фактически последней. От птичьей кармы пытались избавиться, призвав на помощь русский нейминг, бессмысленный и беспощадный. Свет увидели «Юрий Долгорукий» и «Князь Владимир»,



ОЧЕНЬ ПОПУЛЯРНАЯ
в нашей стране линейка мотоциклов BMW получила прозвище «Гусь» – потому что GS, что значит Gelande/Strasse. Намек на то, что байк хорош и на бездорожье, и на шоссе.



но проект это не спасло. На два десятилетия производство автомобилей марки «Москвич» прекратилось.

Не получило продолжения и советское семейство автомобилей «Чайка». И это при том, что стилизованные «птички» украшали только машины первой серии, ГАЗ-13. Вторая, ГАЗ-14, явных пернатых примет не имела, но где-то на высоте птичьего полета участь марки была решена. Производство свернули в конце 1980-х на фоне борьбы с привилегиями чиновников.

Пограничная история – логотип УАЗа. Изначально, в 1950-х годах, он представлял собой стилизованную букву У, означавшую место производства – город Ульяновск. Позднее У распласталась, подобно цыпленку табака, и стала похожа не то на чайку, не то на ласточку. Но поскольку всегда можно сказать, что речь идет о букве У, завод продолжает выпускать автомобили, изредка радуя поклонников новостями вроде той, что в гамме появился цвет кузова, отличный от серого или болотного.

Получше дела обстоят у тех марок, что вынесли на логотип грифона, существо с телом льва, но крыльями и головой орла. Грифон, увенчанный короной, украшал логотип шведской марки Saab. Закончилась история не очень. А некогда родственная «Саабу» грузовая марка Scania с точно таким же грифоном существует по сей день. Как и британская марка Vauxhall, несколько лет назад отошедшая вместе с брендом Opel от американцев к французам. Британский грифон уходит в геральдику Средневековья – тогда любили всяких фантастических тварей. Грифон украшает логотип и немецкой компании Gumpert, основанной выходцем из Audi Роландом Гумпертом. Модель Gumpert Apollo стала одной из самых быстрых спортивных моделей своего времени и в 2008 году заняла первое место по скорости прохождения круга в передаче Top Gear, оставив позади даже Bugatti Veyron.

Роланд Гумперт тогда серьезно полагал, что его грифон подвинет на мировом рынке лошадку Ferrari, но в 2012 году компания объявила о банкротстве и пошла по рукам.





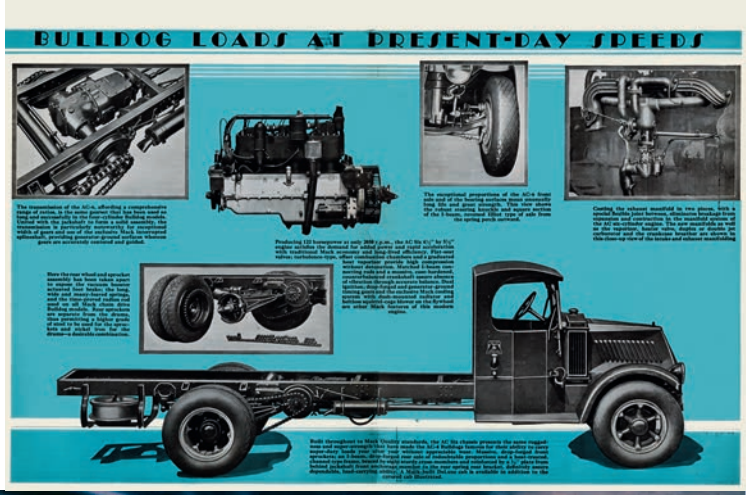


Зеленый змий

Леопарды и ягуары – вы же отличаете их друг от друга? – нашлись на логотипах пяти брендов, но если вы знаете только один, британский Jaguar, то ничего не потеряли. Остальные марки совершенно мелкотравчатые, даром что с претензией на спортивность.

Дикая кошка сначала, в 1930-х годах, появилась в виде фигурки, маскота, на капоте «Ягуаров», а позже, в виде оскаленного «фото в фас», на эмблеме компании. До последнего времени брутальное лого «Ягуара» вполне годилось по сюжету для криминальной наколки, партака. Но недавно зубастую пасть заменили двумя рыболовными крючками. Создатели нового логотипа Jaguar явно что-то слышали про любимый кошачий корм.

Самая известная змея на эмблеме – а скорее даже зеленый змий из карикатуры советского журнала «Крокодил» – у итальянской марки Alfa Romeo. Образ взят со средневекового герба города Милана. Змея, если присмотреться,





в головном уборе, в короне, изображенной в виде палочки с тремя кружочками. А нечто у пасти, похожее на детскую соску из магазина привокзальных сувениров, – человек, которого змея пожирает. До начала 1970-х годов и человек-закуска, и корона были вполне явными. Пояснений не требовалось.

Еще пару «подколодных» мы можем встретить на американских маслкарах – Dodge Viper и Mustang Shelby. «Вайпер» значит «гадюка», а Шелби – фамилия, которая также связана с моделью AC Cobra, перевод которой не требуется. В общем, все переплетено, как и положено в коллективе змей.

«Чего же тебе еще надо, собака?»

Наиболее известного быка автомобильного мира мы найдем на логотипе Lamborghini. История, достойная отдельной экспозиции на ВДНХ времен правления Леонида Ильича Брежнева: сельский механик-самородок переходит с производства тракторов на выпуск автомобилей с «улучшенными динамическими характеристиками». Таким образом мастерская из Сант-Агата-Болоньезе вызывает на соцсоревнование артель из Маранелло, выбравшую в качестве символа лошадку.









ЗА КОЗЛА В ОТВЕТЕ
оказались сразу три модели отечественного автопрома. Сначала «козликом» называли внедорожник ГАЗ-67, а затем это имя перешло к наследникам-козлятам — ГАЗ-69 и УАЗ-469. Безобидное в данном случае прозвище объяснялось склонностью автомобилей к козлению, то есть неприятной прыгучести при езде по ухабам: машины с жесткой подвеской будто скачут по дороге.



Исследователи с сайта carlogos.org вспомнили быка с эмблемы малоизвестной испанской компании Tauro, зацикленной на спортивных машинах с шестилитровыми моторами V8, но совершенно упустили из вида Минский автомобильный завод, использующий изображение тотемного белорусского животного – зубра, представителя подсемейства бычьих семейства полорогих.

А зубр на МАЗе появился потому, что минский завод начал работу с выпуска первого массового советского дизельного грузовика, который разработали и в первые послевоенные годы производили в Ярославле.

ЯАЗ-200 украшал медведь, символ Ярославля. При смене площадки косолапого заменили зубром. А медведь был «пасхалочкой» американцам. У американцев подсмотрели не только конструкцию двухтактного дизеля GMC 4-71, но и дизайн кабины, которая была похожа на ту, что применялась на поставляемых по ленд-лизу грузовиках Mack. У них на капотах были фигурки основательных, как швартовые тумбы, бульдогов.

Бульдог – если вам не интересно, все равно расскажем – появился потому, что такую кличку получила модель 1916 года, грузовик Mack AC. У него была характерная «морда утюгом», как на ранних Renault: радиатор находился не спереди, а между двигателем и кабиной.

Бульдог же, позвольте напомнить, в переводе значит «бык-собака». Так что и до зубра легко протянуть логическую цепочку.

В свою страну оленью

Американский Mack до сих пор выпускает грузовики с объемными собачками на капоте. И никто не говорит, что такие маскоты представляют опасность для пешеходов. Видимо, потому, что при встрече на дороге с грузовиком установленный на такой высоте бульдог ничего не изменит в участи человека.

Кстати, именно травмоопасностью объясняли отказ от фигурки оленя на «Волге» ГАЗ-21. На самой массовой, третьей серии, которая пошла с 1962 года, его уже не было. Существовало и еще одно соображение. В стране, где ключ от входной двери, как рассказывают, можно было положить под коврик, разные быстроснимаемые части автомобилей быстро находили себе новых хозяев. Если щеткам стекло-





очистителя приделывали ноги, то олень с ногами просто сам просился убежать в свою страну оленью.

Парнокопытный исчез в виде металлической фигурки, но остался на эмблеме ГАЗа. Олень прискакал на завод в конце 1940-х с дореволюционного герба Нижнего Новгорода.

Не совсем обычный символ для автомобиля – баран. Он появился на американских автомобилях Dodge в 1930-х годах. По легенде, художнику поставили задачу создать что-то такое запоминающееся, в духе «Духа экстаза» на Rolls-Royce. Ну он и создал. Точно не спутаешь ни с чем. Баран должен ассоциироваться с «упорством» и «выносливостью», а не тем, что вы имеете в виду, когда называете других участников движения «стадом доджей».

С 1993 по 2010 год голова с двумя шикарными рогами была на главном логотипе Dodge, ее не размещали только на рассмотренном выше гадюке-«Вайпере», а сейчас сохранилась только на отделенной марке Ram, известной своими пикапами. С английского ram переводится как «баран» или «таранить».

Если не найдете рогов на решетке радиатора пикапа Ram, посмотрите на задний борт, загляните в салон. Изображение по центру руля как бы намекает, кому адресован звуковой сигнал.

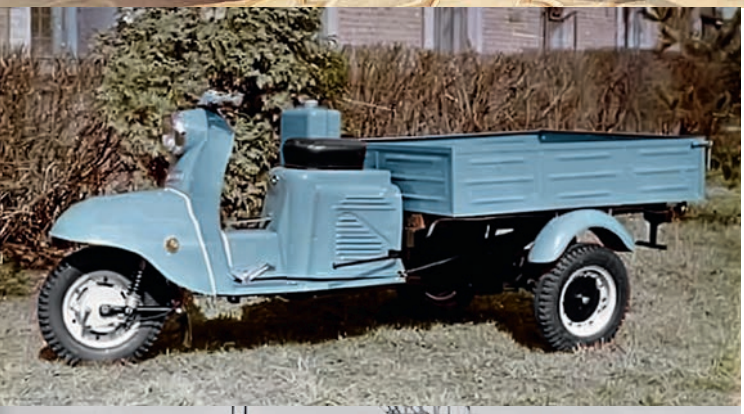
И еще одно переплетение. «Баранья» марка Ram вместе с Dodge сейчас родственны Alfa Romeo с ее змеей-людоедом. С 2014 года они объединены группой Fiat Chrysler Automobiles, что в 2021 году вошла в состав корпорации Stellantis, где уже их ждал «геометрический» Citroen и «львиный» Peugeot.

Stellantis включает в себя и бренд с одним из самых необычных животных – скорпионом. Его вы найдете на эмблеме марки Abarth, под которой сейчас выпускаются спортивные версии «Фиатов-500». Скорпион означает, что под этим знаком родился – и не в Италии, а в Австрии – основатель компании, гонщик, дизайнер и автомобильный инженер Карло Абарт.

На первых послевоенных логотипах скорпион имел вполне человеческий вид, но с годами стал качком-трансформером.







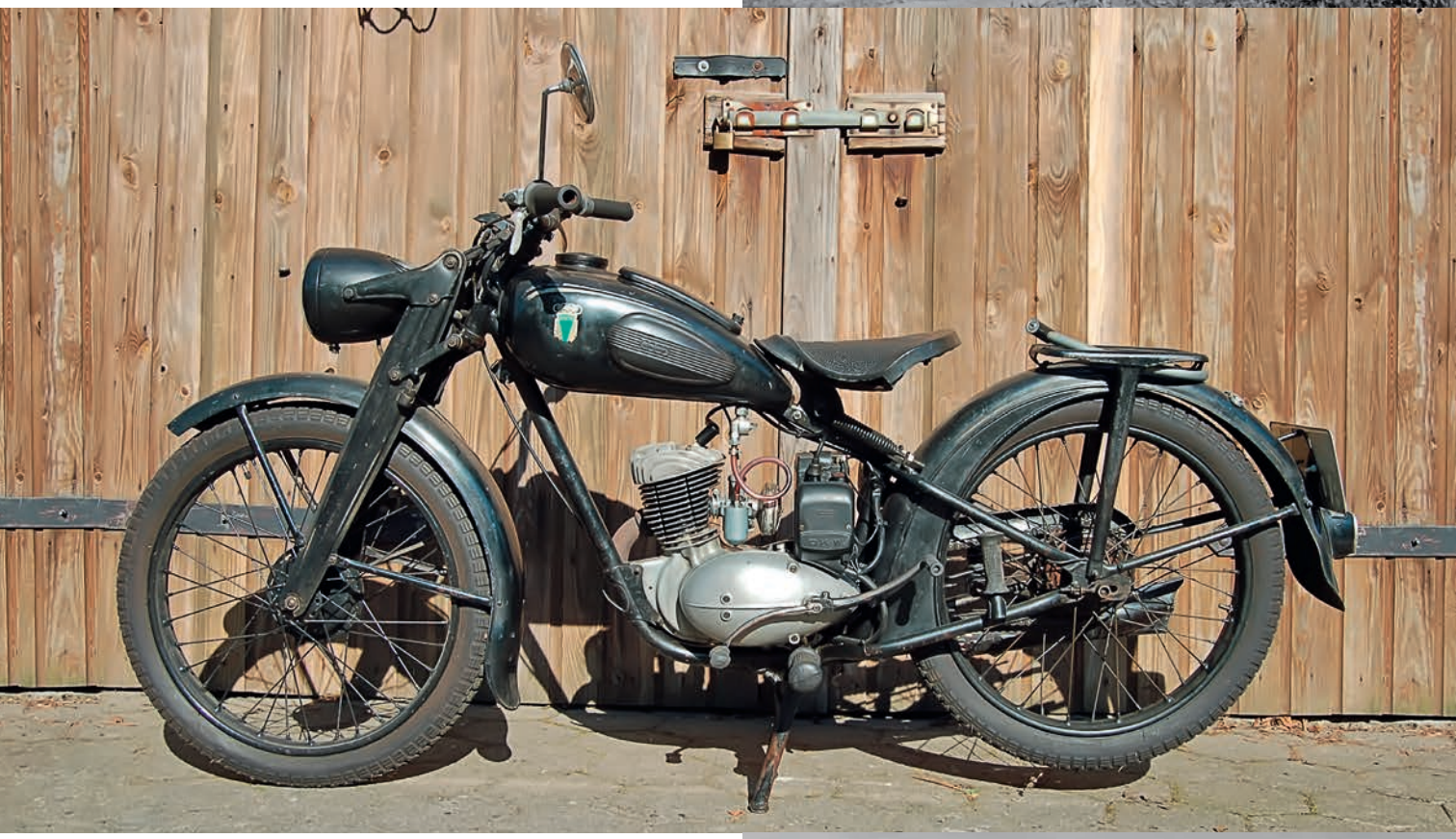


Дать дрозда

Отсылки к миру животных часто встречаются в мире мотоциклов. Название модели Suzuki Hayabusa переводится с японского как «сокол» или «сапсан». «Буса», как говорят в России, появился в конце 1990-х в качестве ответа другому очень быстрому байку – Honda Super Blackbird. Под «чернойптицей», когда вот так, в одно слово, в английском понимается дрозд. Коварен английский язык. Хочется перевести название модели Dragonfly от британской марки Douglas как «летающий дракон», а это, оказывается, всего лишь «стрекоза».

В Советском Союзе были свои герои. Не легкомысленная двухколесная «Стрекоза», а основательный грузовой трехколесный грузовой мотороллер «Муравей», который выпускали в Туле с 1959 по 1995 год. «Муравья» хотели заменить четырехколесным грузовичком «Пчелка» с мотором, расположенным у задней оси, то есть в пчелкиной попке. Но с выпуском не сложилось. Жалко. Неофициальное, но приставучее прозвище получил советский мотоцикл «Минск». Его называли «макакой». Смена поколений не помогала. Кличка не отклеивалась.







Немецкий мотоцикл DKW RT 125 в начале 1950-х был возрожден в СССР под индексом М-1А. По одной из версий, отсюда и пошло «обезьянье погоняло». Не скроем, проще в имени Александр услышать Саша, чем в «эм-один-а» – «макаку». Более вероятно, что макакой «Минск» стал из-за своего социального статуса: с двигателем 125 кубиков он был самым доступным среди мотоциклов. Ниже в иерархии – только мопеды.

Владелец «банана» – 350-кубовой Jawa 638 времен перестройки – скорее пошел бы пешком, чем сел на «макаку». За что последнюю массовую «Яву» называли «бананом», точно сказать сложно: вроде как за характерную форму задней части. Бананы в СССР были в дефиците, может, они и мерещились повсюду.

В какой момент «шестисотый мерседес», то есть автомобиль S-Класса в кузове W140, стал «кабаном», неизвестно: то ли роль сыграла серьезная внешность, то ли мощные загривки типичных обладателей машин. Верно одно: в начале 1990-х за «кабана» можно было получить в пятак. Образ «кабана» выковался в одно время с «беременной антилопой» – так





ЗАБАВНЫЙ ЛОГОТИП
был у австралийской марки Holden. Без подсказки может показаться, что лев пытается играть в футбол ядром от Царь-пушки или катает снеговика. Но нет. Оказывается, созданный в конце 1920-х годов логотип отсылает к легенде, согласно которой к изобретению колеса людей подвигли львы, катающие камни. Но зачем львам катать камни?! Они же не группа Rolling Stones.











иногда завистники называли новинку 1995 года ВАЗ-2110. Нижняя часть автомобиля и вправду визуально тяжеловата, но зачем же сразу переходить на личности?! Впрочем, называли же ЗАЗ-966 «чебурашкой» за уши воздухозаборников, а «Москвич-400» – бывший немецкий Opel Kadett – «слоном» за сутулую корму и доминирующий в выпуске серый цвет.

Звериный оскал капитализма

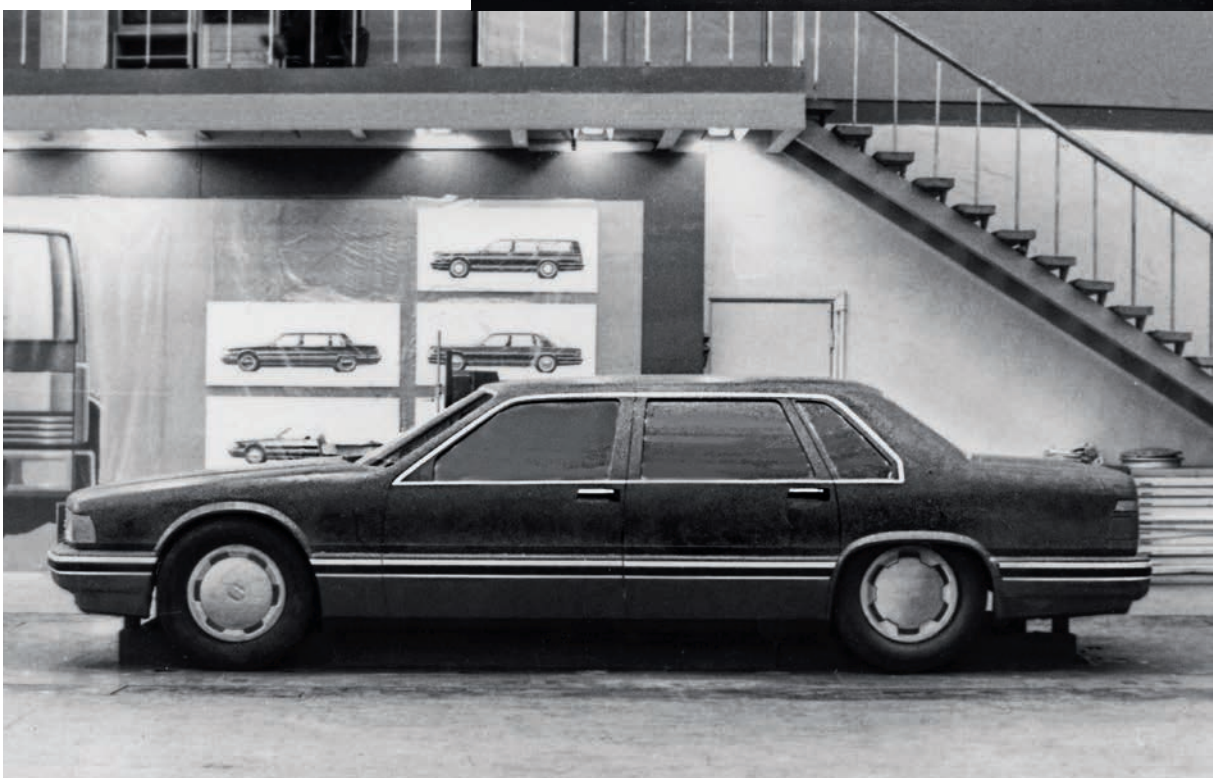
В середине 1990-х появилась спасительница Горьковского автомобильного завода – модель «ГАЗель». Прекрасное название, в котором удалось «спрятать» аббревиатуру завода, перед самым выпуском предложил заместитель главного конструктора Владимир Носаков. Из газовского «Соболя» шарады не вышло: просто пушной зверь, но не песец. Интересно, «песец» зарегистрирован в качестве товарной марки на будущее? «Полный песец – автомобиль в максимальной комплектации по специальной цене».

Несостоявшийся «убийца "Газели"» – ЗиЛ-5301, он же «Бычок», по слухам, обязан именем тогдашнему мэру Москвы Юрию Лужкову, который хотел спасти завод имени Лихачева и любил все, связанное с сельским хозяйством. В народе филологическую находку градоначальника оценили неоднозначно. Бычок – это же не только сын коровы, но еще и окурок. На санкт-петербургском языке, стало быть, не «бычок», а «хабарик».

За последние три года автомобильный рынок России сильно поменялся. Fiat Panda к нам вряд ли привезут. Но любителям животных не стоит расстраиваться: на рынке больше полусотни китайских брендов, а общее число моделей и сосчитать невозможно. Есть за чем наблюдать. Марка Chery уверяет, что дизайн передней части автомобиля Tiggo 9 «искусно сочетает бионические элементы, вдохновленные выразительными надбровными дугами и острыми зубами тигра, что придает ему впечатляющий и мощный вид, одновременно наполняя его естественной и грубой красотой».

Но напрямую тигром назвать кроссовер все же не решились. Возможно, потому, что название занято российским армейским внедорожником.





Из последних ЗИЛ

Иван Баранцев • Фото АМО-ЗИЛ

НЕОСУЩЕСТВЛЕННЫЙ ПРОЕКТ ЭПОХИ ПЕРЕСТРОЙКИ

В ЭТОМ ГОДУ ИСПОЛНЯЕТСЯ 40 ЛЕТ СРАЗУ ДВУМ ЗНАКОВЫМ СОБЫТИЯМ ИЗ ПРОШЛОГО НАШЕЙ СТРАНЫ – ПРИХОДУ К ВЛАСТИ МИХАИЛА ГОРБАЧЕВА 11 МАРТА 1985 ГОДА И ПРОГРАММЕ РЕФОРМИРОВАНИЯ СССР, ОБЪЯВЛЕННОЙ 23 АПРЕЛЯ И ПОЛУЧИВШЕЙ НАЗВАНИЕ «ПЕРЕСТРОЙКА». В АВТОМОБИЛЬНОЙ ИСТОРИИ ТОЖЕ ЕСТЬ СВОЯ ДАТА – 40 ЛЕТ МОДЕЛЯМ ЗИЛ-4101 И ЗИЛ-4102, СВОЕОБРАЗНЫМ ПРЕДШЕСТВЕННИКАМ ПРОЕКТА «КОРТЕЖ».

Тогда на волне надежд многое обещалось и проектировалось сразу до 2000 года, в том числе и новые модели автомобилей. В 1985 году завод имени Лихачева подготовил документ под названием «Перечень моделей перспективных легковых автомобилей высшего класса ЗИЛ», также рассчитанных на 15 лет вперед. Документ был согласован с 9-м управлением КГБ – структурным подразделением, ответственным за охрану руководителей партии и правительства. Утвердили перечень моделей 10 июня 1985 года.

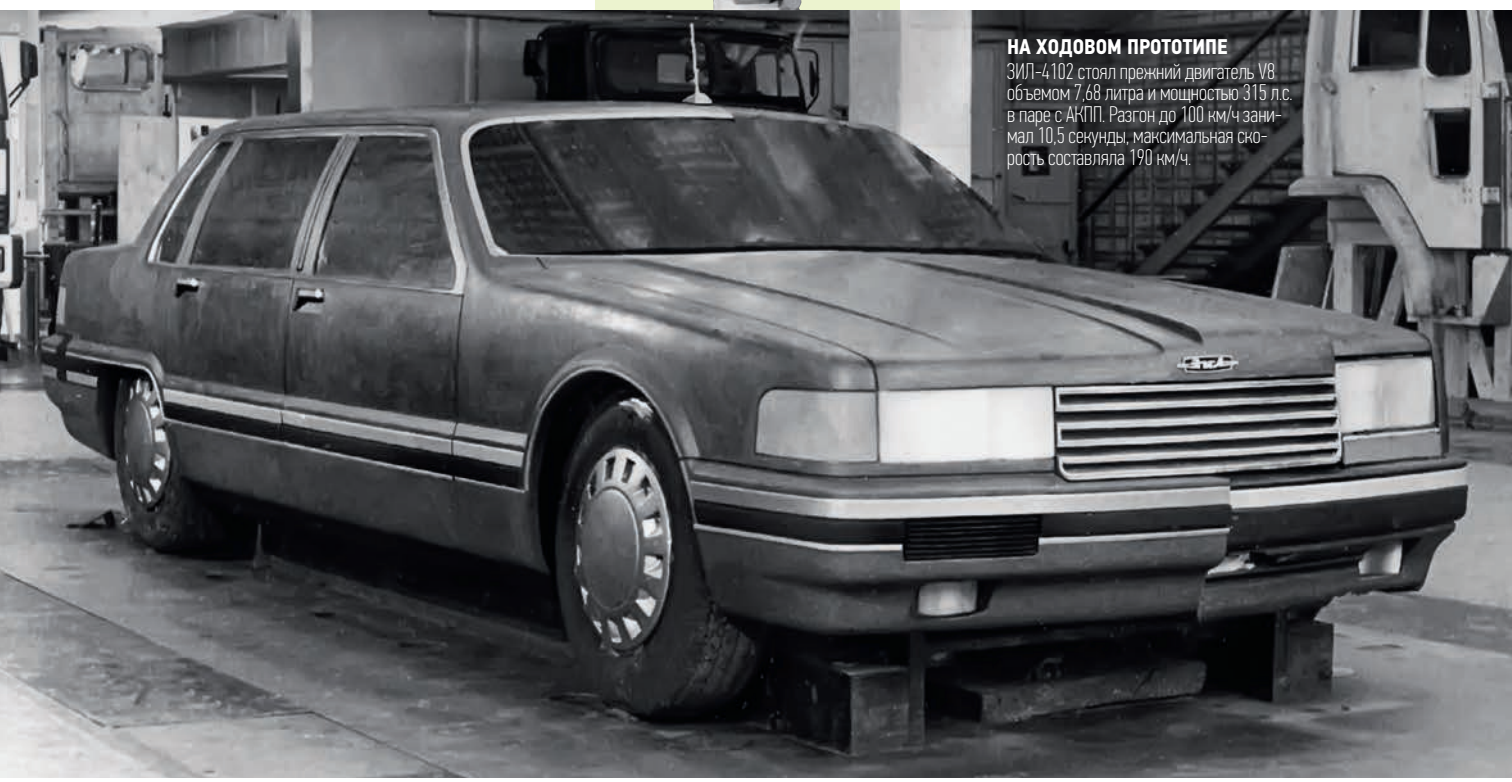
По негласной традиции каждому советскому лидеру подгоняли новый лимузин – появление почти всех моделей или модификаций легковых ЗИЛов примерно совпадает со сменой власти. Михаил Горбачев не стал исключением, но для него создавалась уже не просто новая модель, а целое семейство автомобилей.

Но воплощение в жизнь программы перспективных моделей ЗИЛа пошло неравномерно – работы над седаном ЗИЛ-4102 с большим отрывом опережали процесс создания лимузина ЗИЛ-4101. Если к 1988 году было построено два седана, то лимузин застрял на стадии макетов, как масштабных, так и полноразмерных.

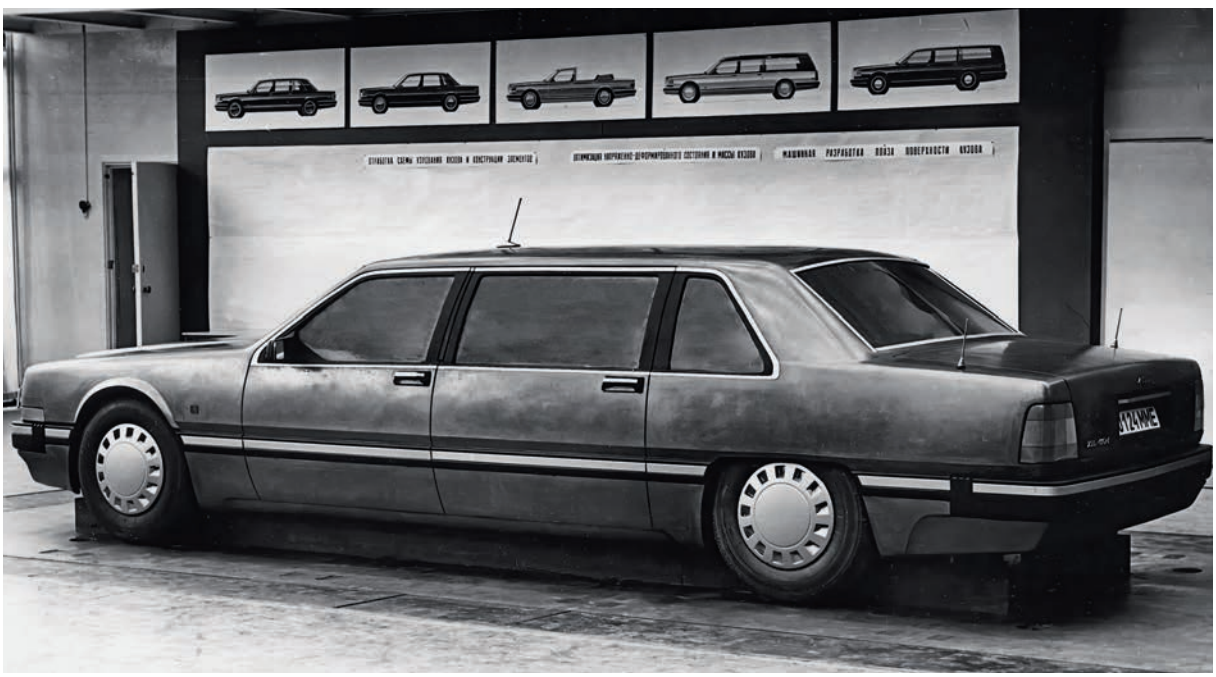
Остальные автомобили запланированного семейства, куда входили бронированный лимузин, машина спецсвязи, кабриолет, универсал, карета скорой помощи и даже ландоле, вообще остались на бумаге. Потом программу перспективных моделей и вовсе свернули, продолжив выпуск старых ЗИЛ-41047 и ЗИЛ-41041.



◄ ПОЛНОРАЗМЕРНЫЙ МАКЕТ ЗИЛ-4102.
На стене видны рисунки различных моделей из перечня моделей перспективных автомобилей. Но ходовой прототип удалось построить только самой простой версии — обычного седана без броневой защиты.



НА ХОДОВОМ ПРОТОТИПЕ
ЗИЛ-4102 стоял прежний двигатель V8 объемом 7,68 литра и мощностью 315 л.с. в паре с АКПП. Разгон до 100 км/ч занимал 10,5 секунды, максимальная скорость составляла 190 км/ч.

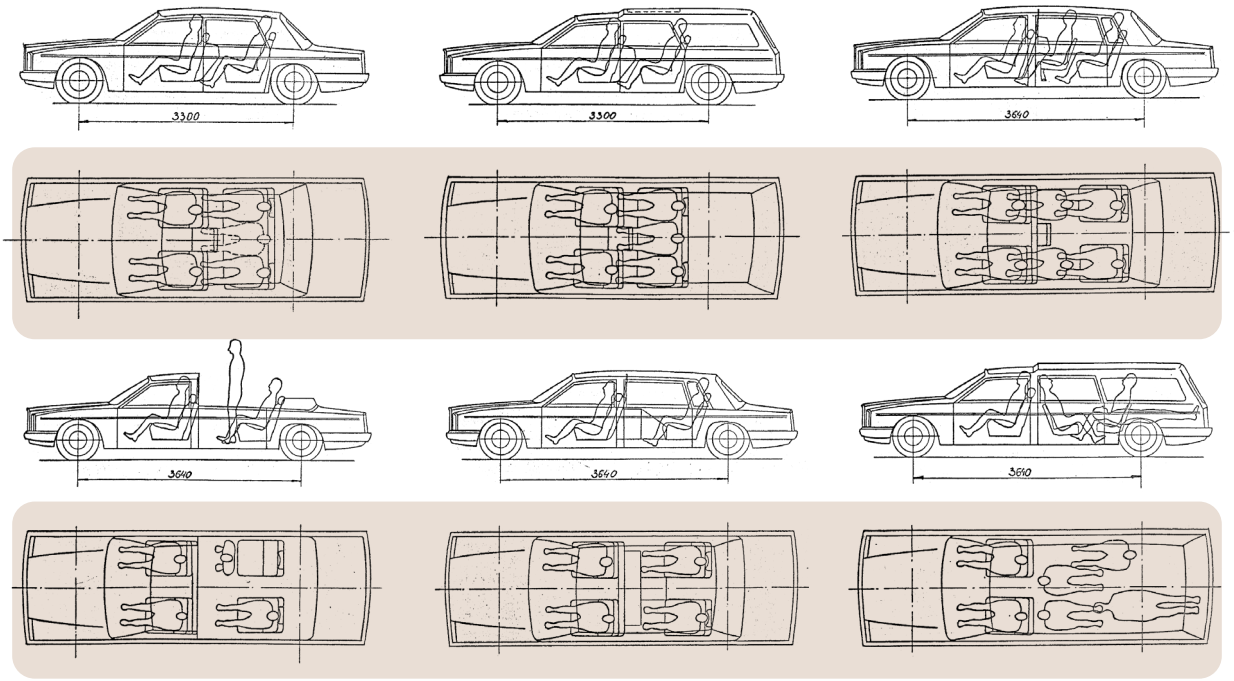


ВОПРОС СТИЛИСТИЧЕСКОЙ ПРЕЕМСТВЕННОСТИ
с предыдущей моделью — на поисковом макете видна разница между вариантом с ровным капотом и с выступающей облицовкой, которую в итоге выбрали при постройке ходового прототипа ЗИЛ-4102.

В ТЕ ГОДЫ ДАЖЕ РАССМАТРИВАЛАСЬ
возможность продажи ЗИЛ-4101 и ЗИЛ-4102 обычным гражданам, не принадлежащим к высшему руководству страны. И такое необычное решение было бы вполне в духе перестройки, гласности и демократии.



НЕКОТОРЫЕ МОДЕЛИ
из семейства новых легковых ЗИЛов: седан, машина сопровождения с кузовом типа универсал, «специальный» лимузин с бронезащитой, ландоле для военных парадов, лимузин для спецсвязи и карета скорой помощи для 4-го управления Минздрава СССР.

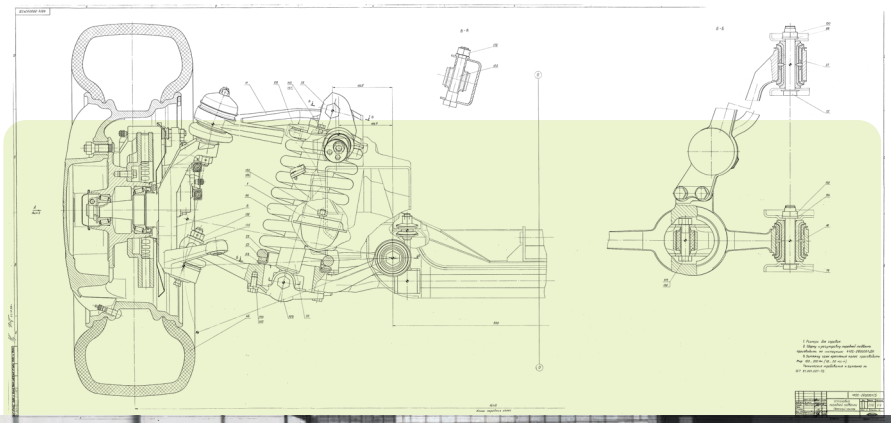


ОДИН ИЗ РАННИХ МАКЕТОВ
лимузина, где кузов словно бы вычерчен по одной горизонтальной линии и капот на одном уровне с багажником.



ВАРИАНТ С ВЫСОКОЙ
задней частью — по автомобильной моде тех лет, настроения в которой задавали не советские, а иностранные модели.





ЧЕРТЕЖ ПЕРЕДНЕЙ
независимой подвески ЗИЛ-4102. До наших дней сохранились некоторые чертежи, поэтому в эпоху массового увлечения репликами есть надежда на постройку автомобилей, которые в восьмидесятые годы остались лишь в проекте







ПОЛНОРАЗМЕРНЫЕ МАКЕТЫ
будущего ЗИЛ-4101 с различными вариантами «пассажирской» части кузова. Вариант с эмблемой ЗИЛа под третьим окном откровенно навеян лимузинами марки Cadillac, где применяется похожее решение.

ИЗВЕСТНЫ ФОТОГРАФИИ
нескольких полноразмерных макетов ЗИЛ-4101, но сами макеты до наших дней не сохранились — были уничтожены за ненадобностью в девяностые годы, когда проект закрыли, а руководство страны пересело на лимузины Mercedes-Benz.

ИЗ ДВУХ ПОСТРОЕННЫХ

прототипов ЗИЛ-4102 сохранился только один, золотистого цвета. Второй, окрашенный в черный колер, порезали на металл в девяностые годы, но оставили «на память» переднюю часть. Увидеть автомобиль теперь можно только на фотографии.











ПОЛЕЗНЫЕ ИСКОПАЕМЫЕ



В САЛОНЕ
предполагалась компьютеризированная система считывания и воспроизведения данных, а также проигрыватель компакт-дисков вместо кассетного магнитофона, хотя на фотографии виден именно «кассетник» марки «Круиз».



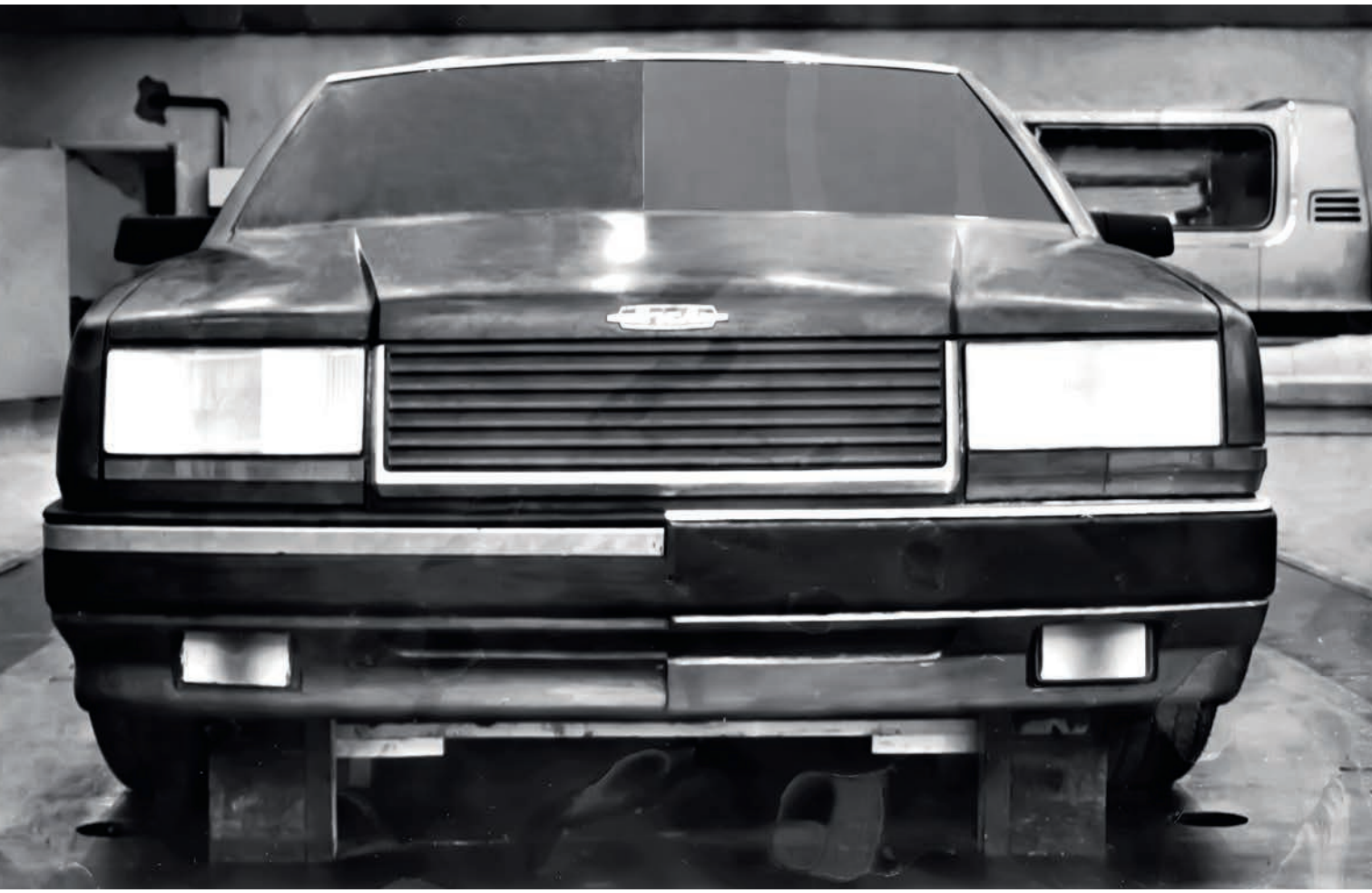


НА ЗАВОДЕ
черный седан ЗИЛ-4102 прозвали «Миша», а золотистый — «Рая» в честь первой пары страны Михаила Сергеевича Горбачева и его супруги Раисы Максимовны. Были в ходу и более фамильярные прозвища — «Мишка» и «Райка».

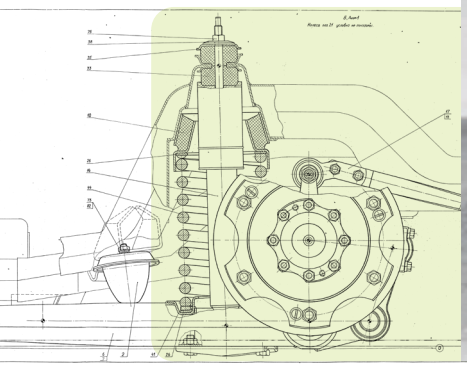




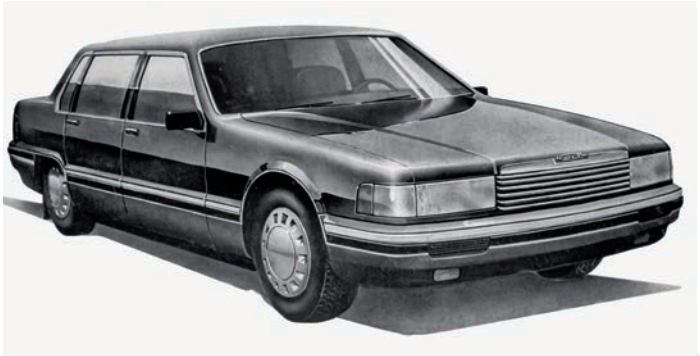
В ПРОЦЕССЕ РАБОТЫ НАД ВНЕШНИМ ВИДОМ передней части стали более узкими фары, но облицовка радиатора сохранила свои очертания, при этом решался вопрос о размещении эмблемы ЗИЛа как на решетке, так и на плоскости капота.



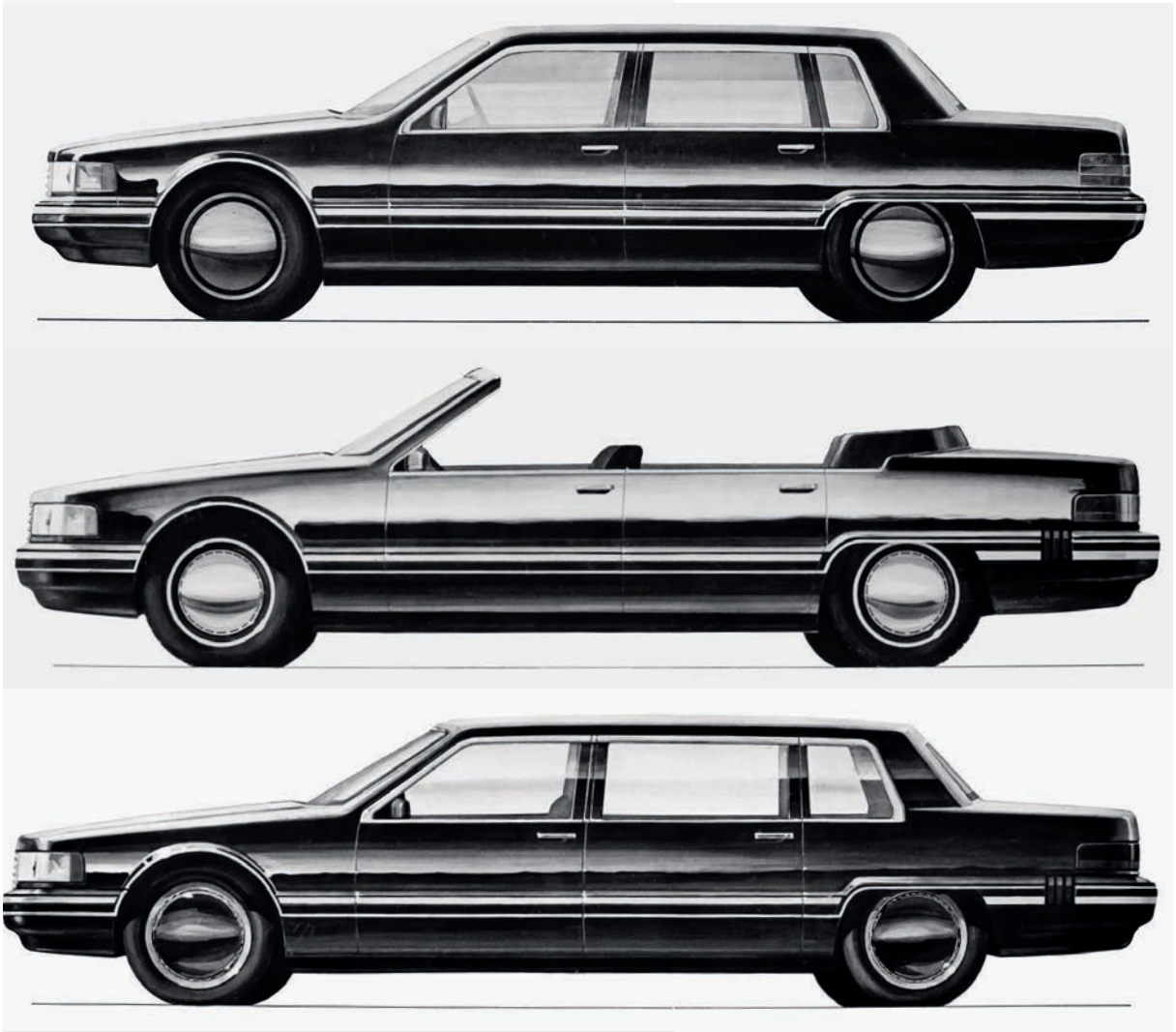
НА АВТОМОБИЛЯХ семейства ЗИЛ-4101 и ЗИЛ-4102 планировалось отказаться от зависимой задней подвески на продольных рессорах, заменив ее независимой типа Макферсон с пружинами и рычагами. Кузов спроектировали несущим, а не рамным.







В 1989 ГОДУ
появился более пластичный дизайн для перспективных легковых автомобилей – своеобразная альтернатива ЗИЛ-4101 и ЗИЛ-4102. В модельном ряду к седану и лимузину добавился четырехдверный кабриолет на короткобазном шасси.





В ДАЛЬНЕЙШЕМ ЗИЛ-4101
на рисунках начал приобретать свой собственный стиль, все больше отдаляясь от внешнего вида ходового прототипа ЗИЛ-4102. Но к моменту распада Советского Союза лимузин так и остался на стадии макетов с различным внешним видом.



Бесцветная жизнь

Иван Баранцев

САМОЕ ПРОСТОЕ
решение — поместить в рекламу фотографию автомобиля, причем желательно крупную или, как в данном случае, с обтравкой по контуру. Название марки и фамилия торгового представителя специально набраны большим шрифтом.

РИСУНОК И ГРАФИКА В АВТОМОБИЛЬНОЙ РЕКЛАМЕ

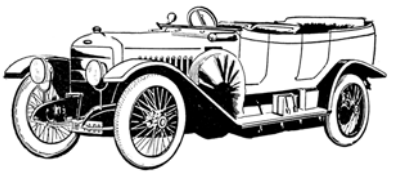
ПРАВИЛАМ ИСПОЛЬЗОВАНИЯ ЦВЕТА В РЕКЛАМЕ ПОСВЯЩЕНО МНОЖЕСТВО КНИГ, ИЗ КОТОРЫХ МОЖНО УЗНАТЬ И ПРО ПРИВЛЕЧЕНИЕ ВНИМАНИЯ КРАСНЫМ ИЛИ ЖЕЛТЫМ, И ПРО СОЗДАНИЕ ЭФФЕКТА ПРОСТРАНСТВА И ГЛУБИНЫ С ПОМОЩЬЮ ТЕМНЫХ ОТТЕНКОВ, И, КОНЕЧНО ЖЕ, ПРО «ПСИХОЛОГИЮ ЦВЕТА», ОТКРЫВАЮЩУЮ ВООБЩЕ ВСЕ СЕКРЕТЫ ЖИЗНИ. НО ВОТ ВОПРОС – МОЖНО ЛИ ВООБЩЕ ОБОЙТИСЬ БЕЗ ЦВЕТА В РЕКЛАМЕ?

Автомобиль и книгопечатание изобрели в одной стране – Германии, но развивались они разными темпами. К началу XX века, когда автомобиль за каких-то пару-тройку десятилетий своего существования превратился в быстрое и комфортабельное транспортное средство, большинство печатных изданий все еще оставались черно-белыми, хотя и насчитывали уже несколько веков истории. Чтобы убедиться в этом, достаточно открыть любой автомобильный журнал начала XX века – петербургский «Автомобиль» или московский «Автомобилист» – и увидеть, что цветные картинки будут только на обложках или специальных вкладках на плотной глянцевой бумаге. Все остальное – черно-белые страницы, заполненные текстами, фотографиями и рекламой. Причем реклама может занимать чуть ли не половину полос в номере.

Объяснение простое: автомобильный рынок в дореволюционной России был представлен несколькими десятками торговых домов и представительств чуть ли не всех мировых марок. И чтобы выделиться среди такого многообразия, приходилось придумывать для рекламы необычные решения, причем без цвета, поскольку дорого. «Автопилот» полистал подшивки и выбрал самые знаковые и необычные способы привлечь к себе внимание.







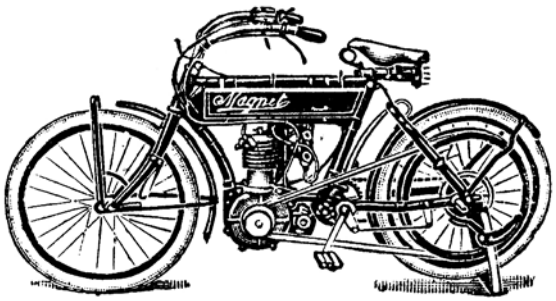
РИСУНКИ В РЕКЛАМЕ
тех лет — частое явление. Как правило, их брали из иностранной рекламы, только меняя текст на русский. Впрочем, в рекламе автомобилей Benz заголовок остался на немецком, а на русском только название фирмы и адреса.

РЕДКИЙ И ИСКЛЮЧИТЕЛЬНЫЙ
случай, когда графику для автомобильной рекламы создал российский художник Г. Король. Торговый дом «Победа» часто привлекал его к сотрудничеству, но, к сожалению, о самом художнике ничего не известно.





ТАКОЙ ЖЕ ШАБЛОН
использован и в русскоязычной рекламе немецкой фирмы Stoewer, где название марки наверху является частью композиции. Внутри — вся необходимая для покупателей информация, как на русском, так и на немецком.



ОТЗЫВ
короля Бельгии об автомобиле Excelsior напечатан почему-то только на французском языке. То ли податель рекламы решил сохранить оригинальный текст, то ли хотел видеть среди клиентов лишь людей, владеющих французским.



ЖАНР ОТЗЫВОВ
от довольных покупателей был очень популярен в те времена. Отзывы о проданных автомобилях брали у всех — от королей до рядовых чиновников. И публиковали порой по несколько сразу, как в рекламе мотоциклов Magnet.

Знаменитыя мотоциклетки

„МАГНЕТЪ“

Motoren-fabrik Magnet

Нѣкоторые **ОТЗЫВЫ** за 1910 годъ.

Торговому Дому А. М. Фокинъ.
М. Г.

С.П.Б.,
7-го Декабря 1910.

Въ отвѣтъ на запросъ Вашъ, относительно купленной мною у Васъ мотоциклетки „Магнетъ“ 4—5 HP. симъ сообщаю Вамъ, что вышеозначенной мотоциклеткой я остался очень доволенъ, т. к. не смотря на большую ѣзду по очень скверномъ дорогамъ, моторъ работалъ всегда безъ отказа, зажиганіе было всегда великолѣпно, расходъ бензина очень экономиченъ и я могу только выразить Вамъ мою благодарность за присланную машину, которую при случаѣ всегда и всѣмъ буду рекомендовать, какъ наилучшую изъ всѣхъ мною испробованныхъ мотоциклетокъ.

Шт. Капитанъ Рутковскій.

Многоуважаемый А. М.

На Вашъ запросъ о томъ хороша-ли купленная у Васъ мотоциклетка „Магнетъ“ 5-ти HP. я могу отозваться о ней только съ хорошей стороны. Менѣе капризной и болѣе крѣпкой машины я не встрѣчалъ за все свое долголѣтнее знакомство съ различными видами машинъ. Длинныя поѣздки она выдерживаетъ отлично и чинить въ дорогѣ мнѣ не приходилось. Бензина съѣдаетъ очень мало.

Готовый къ услугамъ, Матвѣй Ивановичъ Глазуновъ,

С.П.Б. 17-го Ноября 1910 г.

Милостивый Государь Г-нъ Фокинъ.

Въ отвѣтъ на Вашъ запросъ относительно пріобрѣтенной у Васъ мотоциклетки „Магнетъ“ съ прицѣпною коляскою, фрикціонной муфтой, двойной смѣнной передачею скоростей и пружинной вилкой, мощностью 4—5 HP. спѣшу увѣдомить Васъ, что я счастливъ своимъ пріобрѣтеніемъ. Этотъ типъ машинъ должно считать единственно пригоднымъ для нашихъ деревенскихъ, никуда негодныхъ дорогъ. Изъѣздилъ я верстъ 700 и никакихъ поломокъ за этотъ пробѣгъ не случилось, не смотря на то, что ѣзда далеко не отличалась осторожностью.—Машина покойна, не стучитъ и работаетъ плавно и ровно, какъ хорошіе часы. За все время ѣзды не было случая чтобы закапризничалъ моторъ или даже сдѣлалъ бы хотя разъ пропускъ вспышки. Фрикціонная муфта и коробка скоростей ничего не оставляетъ желать лучшаго и представляетъ путешественнику на этой дивной машинѣ массу удобствъ и удовольствія въ пути; удачная-же и солидная конструкція всѣхъ частей ея внушаетъ полное къ себѣ довѣріе въ смыслѣ продолжительности срока службы. Искренно благодарю Васъ за такое добросовѣстное и въ высшей степени внимательное отношеніе къ Вашимъ клієнтамъ и считаю своимъ долгомъ рекомендовать Вашу фирму всѣмъ моимъ знакомымъ.

Т. М. Аносовъ. 6—1—11 г. ст. Добринка.

и проч. проч. проч.

Единственное представительство
ТОРГОВЫЙ ДОМЪ

А. М. Фокинъ

С.-Петербургъ, Троицкая, 18.
Телефонъ 451-14. Телегр. адресъ: Автофокинъ.

Отзывъ Его Величества Короля Бельгіи объ автомобиляхъ

Excelsior

COPIE d'une lettre en date du 22 Janvier 1912 adressée à la Société des Automobiles „Excelsior“ par le Département du Grand Ecuyer.

Monsieur l'Administrateur Délégué,

Le Roi a été tres satisfait de la façon dont s'est comportée au cours de la saison derniere la voiture Excelsior que vous lui avez fournie.

Vous avez solutionné le délicat probléme de la marche d'un moteur Six cylindres. Son rendement est excellent, la voiture est rapide ot présente grace à sa légèrcté, l'immense avantage de voir l'usure des pneus réduite au minimum.

Vouillez agréer l'assurance do mos senti monts distingués.

LE COMMANDANT DU DEPARTEMENT.
(signé) A. du Roy de Blicquy.

Послѣднія модели 1912 г. автомобилей „Excelsior“ можно видѣть въ гаражѣ единственнаго представителя для всей Россіи

Германа Германовича Рейсъ

въ С.-Петербургѣ, Фонтанка 56. Телефонъ 134-65.



ТЕКСТ ОТЗЫВА
об омнибусах Laurin & Klement в оригинале на китайском и в переводе на русский. Очевидно, расчет был на то, что вид иероглифов привлечет внимание читателя, ну и, конечно же, на желание удивить надежностью омнибусов.

7

Отзывъ о

ЛАУРИН-КЛЕМЕНТ

омнибусахъ послѣ 1½-годняго пробѣга 23.000 верстъ.

Переводъ Китайскаго текста.

КУЛЬДЖУ, Китайское владѣніе, 22-го октября 1911 года.

Акціонерному Обществу
ЛАУРИНЪ-КЛЕМЕНТЪ
Москва.

М. Г.

Мы очень довольны купленными у Васъ двумя омнибусами, 16/18 силъ, которыя сдѣлали 23.000 верстъ по горной и песчаной дорогѣ, работаютъ еще очень хорошо и безшумно, не требуя пока никакого ремонта. Остаемся очень благодарны.

Собственники омнибусовъ
Хуанъ-Пей-Шинъ и Саліевъ.

氣車公司 拉烏克列勉特 台覽所有敝處在貴公司買來之十八馬力氣車二輛業經走過山路沙路共二萬三千里工作甚好并無響聲現在亦無損壞之處實深感謝 一千九百十一年十月廿二日 尔札其 黃浩生 沙尼文

Китайскій текстъ.

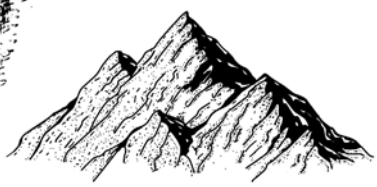
Отдѣленія завода:

Акц. Общ. ЛАУРИНЪ и КЛЕМЕНТЪ

Москва, Театральный пр., 3. | **С.-Петербургъ,** Бассейная, 6. | **Кіевъ,** Крещатикъ, 38.

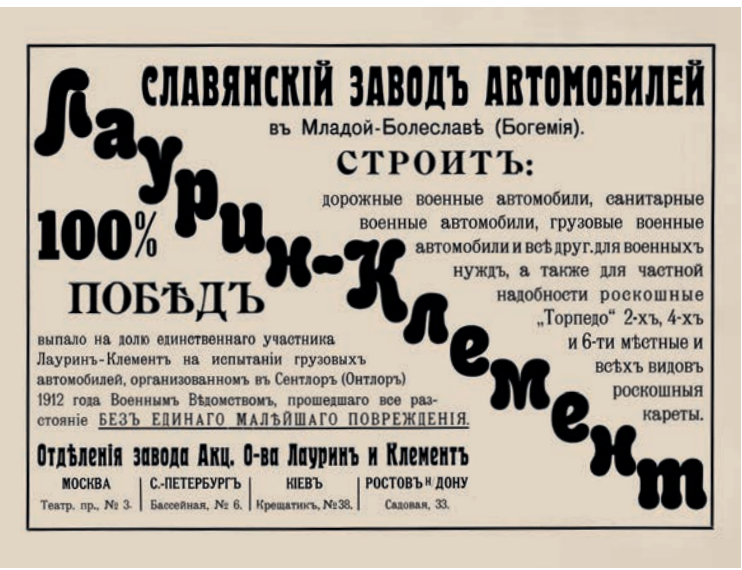




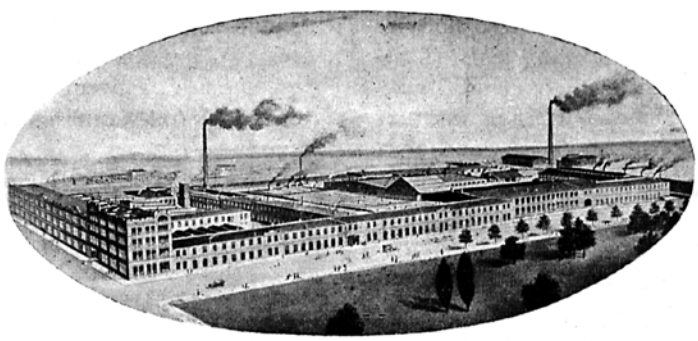


СТИХИ В РЕКЛАМЕ
автомобилей использовались очень редко, однако торговый представитель британской марки Daimler Квачадзе взял и соединил воедино философские верлибры о женщинах и автомобилях с рисунком на тему красивой жизни.

В КАЧЕСТВЕ СЛОГАНОВ
часто использовались фразеологические выражения — например, «пойти в гору», примененное в рекламе торгового дома «Победа», предлагавшего автомобили Opel. Рисунок с горой позаимствован из немецкой рекламы.







ШРИФТЫ И РАСПОЛОЖЕНИЕ
заголовков при отсутствии цвета играли самую важную роль. В рекламе автомобилей Laurin & Klement название марки на русском языке набрано по диагонали, что должно было привлечь внимание и к остальному тексту.



РЕКЛАМА АВТОМОБИЛЕЙ FORD

с двумя панорамными фотографиями, наглядно иллюстрирующими масштабы «величайшего в мире завода». Но, судя по тексту про зарплату 10 рублей в день, это скорее для будущих рабочих фордовского завода.

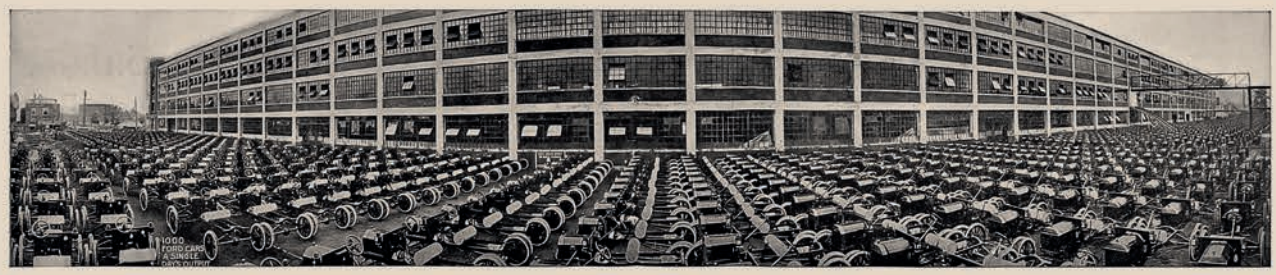
12 13

Величайшій въ мірѣ **Фордъ** автомобильный заводъ

УНИВЕРСАЛЬНЫЙ АВТОМОБИЛЬ



Изъ этихъ 22.000 рабочихъ завода Фордъ никто не получаетъ менѣе 10 руб. въ день.



Каждый фунтъ ванадіевой стали, входящій въ матеріалъ автомобилей Фордъ стоитъ не менѣе 11 руб., поэтому изготовленіе автомобилей Фордъ стоитъ значительно **дороже** автомобилей **другихъ марокъ**. Автомобили Фордъ продаются **дешевле** другихъ автомобилей, потому что всѣ они строятся по одному типу и выпускаются заводомъ Фордъ въ количествѣ **1.000 въ день.**

Дубль-фаэтонъ 4—5 мѣстн. съ полнымъ оборудованіемъ—**2.275 руб.**

Элегантный ландолэ 6 мѣстн. съ полнымъ оборудованіемъ—**3175 руб.**

ГЛАВНАЯ КОНТОРА и МАГАЗИНЪ:
МОСКВА, Театральный проѣздъ, 3.
Адресъ для телеграммъ: **ФРИДЕКО—МОСКВА.**

ОТДѢЛЕНІЕ:
С.-ПЕТЕРБУРГЪ, Итальянская, 35.
Адресъ для телеграммъ: **ФРИДЕКО—С.-ПЕТЕРБУРГЪ.**



ИТОГИ **1910** ГОДА.

ЖЕРМЕНЪ ВСЕГДА ВПЕРЕДИ.

Конкурсъ красоты и изящества автомоб. Москва, Манежъ, 21 марта:
ЖЕРМЕНЪ — ПЕРВЫЙ ПРИЗЪ за открытый экипажъ.
Пробѣгъ Москва — Орелъ, 1 мая:
ЖЕРМЕНЪ — ПРИЗЪ ВЫСШЕЙ КАТЕГОРІИ за пробѣгъ безъ поврежденій и остановокъ.
Верстовыя гонки въ Орлѣ, 2 мая:
ЖЕРМЕНЪ — ПЕРВЫЙ ПРИЗЪ въ своей категоріи.
Четвертыя весеннія автомобильныя гонки, Москва, 14 мая:
ЖЕРМЕНЪ — ПЕРВЫЙ ПРИЗЪ въ своей категоріи.
Пробѣгъ Москва — Нижній-Новгородъ, 6 августа:
ЖЕРМЕНЪ — ПРИЗЪ ВЫСШЕЙ КАТЕГОРІИ за пробѣгъ безъ поврежденій и остановокъ.
Верстовыя гонки въ Нижнемъ-Новгородѣ, 8 августа:
ЖЕРМЕНЪ — ПЕРВЫЙ ПРИЗЪ въ своей категоріи.
Юбилейная 100-верстная гонка, Москва, 22 августа:
ЖЕРМЕНЪ — ДВА ПЕРВЫХЪ ПРИЗА въ двухъ категоріяхъ.
Двухверстная гонка съ поворотомъ, Москва, 22 августа:
ЖЕРМЕНЪ — ПЕРВЫЙ ПРИЗЪ въ своей категоріи.
Пятыя осенніе автомобильныя гонки, Москва, 3 октября:
ЖЕРМЕНЪ — ДВА ПЕРВЫХЪ ПРИЗА въ двухъ категоріяхъ.

ЕДИНСТВЕННЫЕ ПРЕДСТАВИТЕЛИ ДЛЯ ВСЕЙ РОССІИ: **Г. МАРКЪ и К°** МОСКВА, Б. Дмитровка, д. 5/20.

FIAT

В РЕКЛАМЕ

итальянских автомобилей Fiat название марки повторяется всего четыре раза, но зато набрано более крупным и заметным шрифтом. Интересно, что торговый представитель у Germain и Fiat общий — Ганс Францевич Марк.

ПОВТОРЕНИЕ НАЗВАНИЯ

марки несколько раз — еще один популярный прием, которым пользовались многие. В рекламе бельгийских автомобилей Germain название марки написано десять раз, включая слоган «"Жермен" всегда впереди».

26

ПОБѢДЫ автомобилей

ФІАТЪ

ПРОБѢГЪ С.-ПЕТЕРБУРГЪ—СЕВАСТОПОЛЬ. автомобиль **ФІАТЪ** ПРОШЕЛЪ ВСЕ РАЗСТОЯНІЕ ВЪ ПОЛНОМЪ ПОРЯДКѢ и получилъ ПРИЗЪ. «Автомобиль» Общества.

ПРОБѢГЪ **МОСКВА—РИГА.** АВТОМОБИЛЬ **ФІАТЪ** ПРОШЕЛЪ ВСЕ РАЗСТОЯНІЕ ВЪ ПОЛНОМЪ ПОРЯДКѢ и получилъ ШЕСТЬ ПРИЗОВЪ.

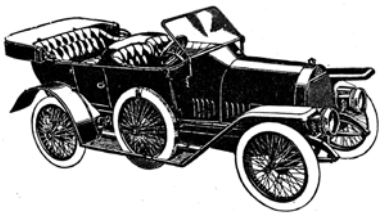
ГОНКА GRAND-PRIX de FRANCE 1911. АВТОМОБИЛЬ **ФІАТЪ** ПОЛУЧИЛЪ ПЕРВЫЙ ПРИЗЪ.

ПРЕДСТАВИТЕЛИ **Г. МАРКЪ и К°.** Москва, Б. Дмитровка, 5/6.

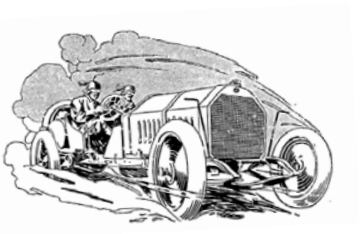
ТРЕБУЙТЕ КАТАЛОГИ.



ЖАНР РИСУНКА
из рекламы марки Durkopp можно определить как шарж. Напечатан крупно, следовательно, должен зацепить взгляд, а затем и заставить прочесть текст под ним. Автор неизвестен, скорее всего, шарж взят из немецкой рекламы.



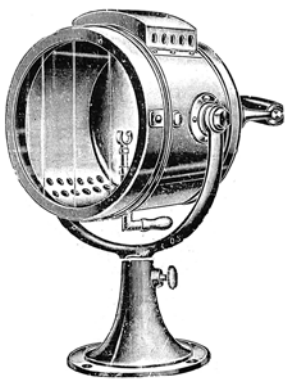




ШИНЫ
всегда изображались очень большими, но такие оригинальные рисунки, где сквозь «дырку» проезжает автомобиль, как через финишные ворота, встречались редко. Реклама французской фирмы Gaulois — одна из таких немногих.



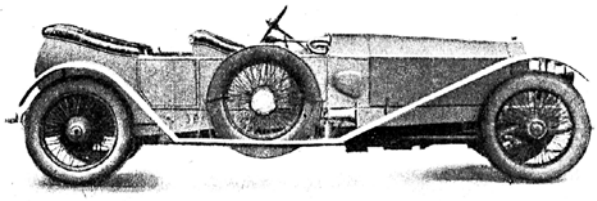
ПОЛНОСТЬЮ ЧЕРНОЕ
изображение с лучом света от прожектора Zeiss — одна из самых неординарных рекламных страниц. Как правило, производители автомобильной светотехники банально помещали картинки с фарами и фонарями.





Жетонъ присужденный Ф. И. Шорыгину, выигравшему Императорскій призъ.

РЕКЛАМА В СТИЛЕ
театральной афиши возвещает о победе автомобиля Loreley в пробеге на Императорский приз. Сходство достигается за счет композиции и крупного шрифта, напоминающего по стилю такой, каким набирают названия спектаклей.



ЛАКОНИЧНОСТЬ
всегда была фирменной чертой Rolls-Royce. Изображение лимузина в профиль, название марки на русском и парижский адрес — вот и все, что нужно. И только в разных номерах журнала менялись фотографии автомобилей.



№ 12 1913 г. АВТОМОБИЛЬ

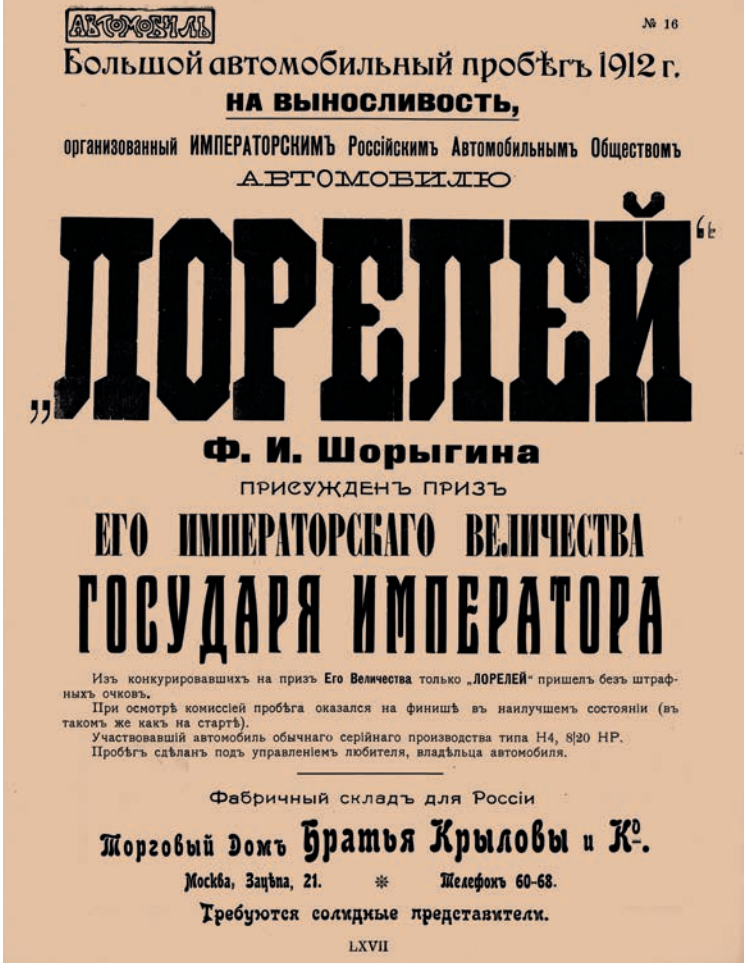
РОЛЬСЪ РОЙСЪ

Paris,
83, B-d Gouvion-Saint-Cyr.

Корреспонденція на русскомъ языкѣ.

НАОБОРОТ, В РЕКЛАМЕ ДЕШЕВОГО
и экономичного авто требовалось поместить максимум информации, включая технические характеристики и стоимость эксплуатации. И даже название марки не так выделяется, как слово «бизнес-кар».





№ 16 АВТОМОБИЛЬ

Большой автомобильный пробѣгъ 1912 г.
НА ВЫНОСЛИВОСТЬ,
организованный ИМПЕРАТОРСКИМЪ Россійскимъ Автомобильнымъ Обществомъ
АВТОМОБИЛЮ
„ЛОРЕЛЕЙ" 6-ть
Ф. И. Шорыгина
присужденъ призъ
ЕГО ИМПЕРАТОРСКАГО ВЕЛИЧЕСТВА
ГОСУДАРЯ ИМПЕРАТОРА

Изъ конкурировавшихъ на призъ Его Величества только „ЛОРЕЛЕЙ" пришелъ безъ штрафныхъ очковъ.
При осмотрѣ комиссіей пробѣга оказался на финишѣ въ наилучшемъ состояніи (въ такомъ же какъ на стартѣ).
Участвовавшій автомобиль обычнаго серійнаго производства типа H4, 8/20 HP.
Пробѣгъ сдѣланъ подъ управленіемъ любителя, владѣльца автомобиля.

Фабричный складъ для Россіи
Торговый Домъ Братья Крыловы и К°.
Москва, Зацѣпа, 21. ✻ Телефонъ 60-68.
Требуются солидные представители.

LXVII



№ 2 1913 г. АВТОМОБИЛЬ

1950 рублей. Мецъ „22" 1950 рублей.
ДЛЯ ДѢЛОВЫХЪ ЛЮДЕЙ
БИЗНЕСЪ-КАРЪ.

Моторъ 4 цил. (въ одномъ блокѣ) 3¼"×4", 22 силы.
Управленіе—съ правой стороны.
Зажиганіе—магнето Бошъ.
Охлажденіе—термосифономъ.
Скорость—отъ 7 до 75 верстъ.
Бензиновый бакъ—на пробѣгъ до 300 верстъ.
Кузовъ—полуторпедо.
Обивка—настоящей кожей.
Рама—прессованной стали.
Рессоры—эластичной специальной стали.
Шины 30"×3".
Вѣсъ—всего автомобиля 25 пуд.
Расходъ шинъ, бензина и масла на одну версту 2—3 коп.
Снаряженіе: американскій верхъ, фары ацетиленовые, генераторъ, боковые и задній керосиновые фонари, гудокъ, наборъ инструментовъ, насосъ, домкратъ. Цѣна, со снаряженіемъ, 1950 руб.

Расходъ шинъ—1 к. на версту.
Расходъ бензина 1 к. на версту.

Проспекты высылаются по первому требованію.
ПРЕДСТАВИТЕЛИ ДЛЯ ВСЕЙ РОССІИ
ПЕРВОЕ ТОРГОВОЕ Т-ВО
Михайловскій, Кохъ и К°.
(Здѣсь же и центральный складъ автомобилей Мецъ „22").
С-Петербургъ, (за Казанскимъ Соборомъ).
Телефоны: 119-09 и 108-48.
Казанская площ., 1 и 3.
Телеграммы: Зомико—Петербургъ.
Гребуются дѣятельные агенты.

LI



ДОВОЛЬНО НЕОБЫЧНОЕ РЕШЕНИЕ
с фотографией петербургского магазина итальянских автомобилей на набережной реки Фонтанки, снятого еще и снаружи, а не внутри. Очевидно, чтобы покупатель ничего не перепутал и не зашел не в ту дверь.

ITALA

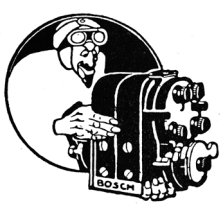
ОБЫЧНО РЕКЛАМА АВТОМОБИЛЬНОЙ МАРКИ
или торгового представителя занимала всю страницу целиком, но немецкие марки Audi и Dixi обошлись половиной, причем вертикальной. В рекламе Dixi еще и показано разнообразие выпускаемых кузовов.







МЕФИСТОФЕЛЬ
в шоферском балахоне, шлеме и очках-консервах — главный герой из рекламы немецкой фирмы Bosch, производившей электрооборудование для автомобилей. Прототип Мефистофеля — гонщик Камилль Женатци по прозвищу Красный дьявол.





В РЕКЛАМЕ AUDI
применено привычное, но всего лишь двукратное повторение названия марки, а также незатейливый слоган «Высший шик иметь "Ауди"». Очевидно, на что-то большее фантазии у торгового представителя не хватило.



ИСТОРИЧЕСКОЕ ВРЕМЯ

Две иконы автоспорта, швейцарский часовщик TAG Heuer и автомобильная марка Porsche, снова собрались вместе, чтобы отметить важный юбилей – первую победу Porsche 911 под номером 147 на ралли Монте-Карло в 1965 году. Отпраздновали они эту дату, разумеется, выпуском нового хронографа.

Часы TAG Heuer Carrera Chronosprint x Porsche Rallye рассказывают историю самых сложных гонок в мире и отдают дань уважения тем, кто решается участвовать в этом испытании на пределах выносливости как пилотов, и так автомобилей.

В то же время Carrera Chronosprint x Porsche Rallye – уникальное произведение часового искусства с впечатляющим запасом хода в 80 часов, которое прославляет качества, объединяющие два достойных бренда: неукротимость Porsche 911 и технологическое совершенство TAG Heuer.

Дизайн хронографа вдохновлен секундомерами на приборной панели Porsche 911 «147» и содержит многие узнаваемые элементы легендарного автомобиля. Так, видимый

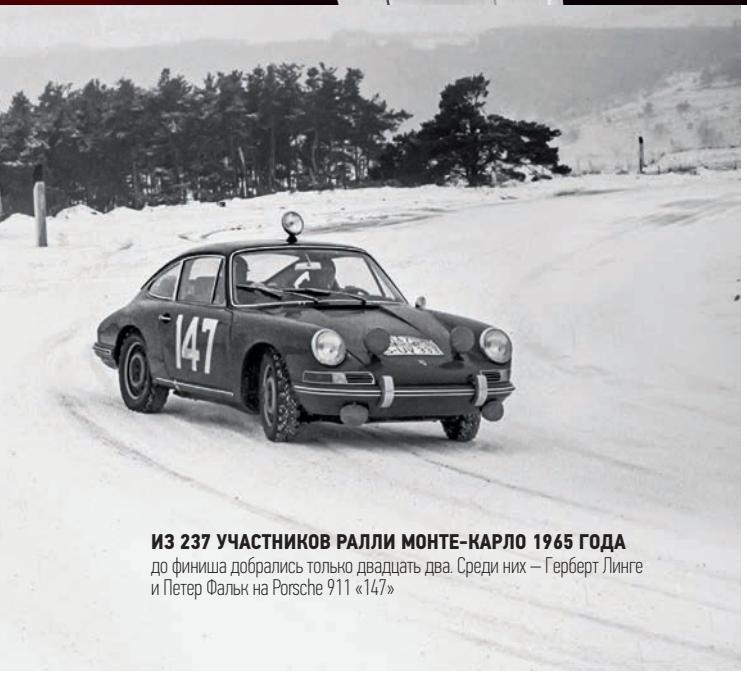




БРЕНД TAG HEUER
прославился своими инновациями в автомобильном хронометраже. Еще в 1911 году Хойер создал Time of Trip – первый хронограф, устанавливаемый на приборную панель.







ИЗ 237 УЧАСТНИКОВ РАЛЛИ МОНТЕ-КАРЛО 1965 ГОДА
до финиша добрались только двадцать два. Среди них – Герберт Линге и Петер Фальк на Porsche 911 «147»

сквозь сапфировое стекло задней крышки корпуса ротор выполнен в форме рулевого колеса Porsche. Отделка черного контрастного циферблата напоминает знаменитый блестящий рубиновый корпус Porsche 911 «147». А красные линии – графическое выражение скорости. Именно на гонках 1965 года Porsche удалось достичь выдающегося ускорения и заложить тем самым основу многочисленным победам в будущем.

Контрастные серебристые и лазурные дополнительные циферблаты придают часам визуальную глубину. Модель представлена в двух версиях: из стали – таких часов символически выпущено 911 штук – и из цельного 18-каратного желтого золота 3N – это исключительные раритеты, изготовленные всего в 11 экземплярах.

Часы упакованы в подарочную коробку, корпус которой изготовлен из лакированного дерева с той же рубиново-красной отделкой, что и гоночный автомобиль 1965 года. В каждый набор также входит миниатюра легендарного Porsche 911 «147».





ТИХАЯ РОСКОШЬ

Вот уже десять лет Bentley создает свои собственные ароматы. Юбилейный Bentley Become позиционируется как запах для смелых и дерзких. Этот пряно-цветочный аромат создан парфюмером Алиенор Массене, которая так объясняет свою затею: «Вдохновленная красотой и магией природы, я стремилась создать аромат, который пробуждает чувства и вызывает ощущение того, что ты по-настоящему живой и сильный». Творение открывается ослепительным цитрусовым взрывом сладкого апельсина и бергамота. За ним следует бодрящий удар масла черного перца с Мадагаскара, который усугубляется пикантными нотами ягод можжевельника и древесными объятиями мирры. Ко всему этому пленительному характеру подмешиваются виргинский кедр и сантал. Одним словом, как и заявлено, это аромат для «бесстрашных исследователей подлинности».

Дизайн флакона создан по принципам дизайна Bentley: форма его отличается фирменной округлостью и тщательно обработанными краями, колпачок же изготовлен из перерабатываемого алюминия. Все вместе это должно олицетворять тихую роскошь бренда и в то же время подчеркивать его непреклонную экологическую ответственность.



ДЛЯ СОЗДАНИЯ
Bentley Become были использованы растения и цветы бренда натуральных ингредиентов для парфюмерии Maison Lautier, принадлежащего инновационной компании Symrise, где во главе производства стоит безотходность.



БОТИНКИ
имеют внутреннюю защиту в области лодыжек, а резиновая подошва обеспечивает надежное удержание ноги на педалях мотоцикла.





ПРЕДНАЗНАЧЕННЫЕ
для межсезонья и нежарких летних месяцев, Smith Air оснащены дышащей сетчатой подкладкой и удобной анатомической стелькой с противоударной вставкой на пятке.

КТО В СЕДЛЕ

Итальянский бренд Stylmartin появился на свет в 1970-х и сразу стал популярным благодаря своей революционной по тем временам идее – сделать такую мотообувь, чтобы выглядела она как крутые городские ботинки классического дизайна из дорогих материалов, но при этом была комфортна и безопасна для тех, «кто в седле».

Новая линия Smith – идеальный пример того, как можно совместить стиль, комфорт и защиту, которую может гарантировать только сертифицированная мотоциклетная обувь. Версия Smith Air разработана специально для весны, когда байкеры с воодушевлением пересаживаются на двухколесный транспорт – мотоцикл или скутер. В этом сезоне в «гибридной» модели Stylmartin они будут выглядеть, как рок-звезды на отдыхе. Smith Air изготовлены из водоотталкивающей кожи и дышащей ткани цвета «коньяк» и удачно сочетают в себе ретрошарм, комфорт и уверенность.







НАТЯНУЛИ ГЛОБУС

Легендарный испанский гонщик, чемпион мира по супербайку Карлос Чека и итальянский бренд Nolan, который делает отличные мотошлемы, вместе уже тридцать лет. Учитывая, насколько рискованна деятельность, в которой они сотрудничают, это очень впечатляющий срок. В честь юбилея совместной спортивной карьеры они выпустили уникальный шлем – X-804 RS UC Checa 30th Anniversary Limited Edition. Изготовлено всего тридцать экземпляров, и каждый имеет свой индивидуальный номер, нанесенный специальной краской.

Шлем украшен знаковой графикой, вдохновленной самыми интересными историями жизни Чеки, состоящей из гонок, страсти и авантюрного духа. Корпус изготовлен из карбона, покрытого краской Liquido посредством инновационного наложения слоев, что позволяет плетению углеродного волокна «просвечивать» на поверхности.

На синем фоне выделяется графика, получившая название mappamondo, что можно перевести как «глобус». В 2011 году в шлеме такой же раскраски Чека выиграл чемпионат мира. На самом первом шлеме чемпиона было все просто: белый земной шар на синем фоне. Сегодня все выглядит более стилизованно, современно, но узнаваемо.

ШЛЕМ БУДЕТ ДОСТАВЛЯТЬСЯ
в подарочной коробке, внутри которой фанатов ждет сюрприз: тканевая сумка с вышитой подписью Карлоса Чеки и шейный утеплитель.







В ГОД ЗМЕИ родилась и новая Vespa 946 Snake: пронумерованная ограниченная серия, которая сочетает в себе традиционное мастерство и смелый дизайн.















УКРОТИТЕЛЬ ЗМЕЙ

Новая коллекция одежды Vespa обыгрывает восточный гороскоп. Ведь 2025 год проходит под знаком Змеи, поэтому и коллекция называется Snake. Вопреки ожиданиям, змеиная линия оказалась вовсе не изумрудная с искрой, а совершенно наоборот – вся в холодных, перламутровых, ледниковых цветах. Завораживающая, обманчивая, таинственная. Самые простые, обыденные вещи: футболка из хлопкового трикотажа или кашемировый свитер, прямые джинсы и даже спортивный костюм – выглядят в этих переливчатых и мерцающих цветах очень загадочно. Более того, вся одежда щедро украшена змеиной графикой. А если и этого недостаточно, то к любой комбинации можно добавить шейный платок со змеевидной застежкой, украшенной драгоценными камнями.

Самый теплый предмет коллекции Snake – удлиненный пуховик с крупным изображением змеи на спине. Мягкий и обволакивающий, сшитый из стеганого нейлона, он буквально гипнотизирует, как удав. Все модели коллекции – унисекс и соответствуют концепции Vespa, которая гласит, что повседневные вещи должны быть вневременными и неубиваемыми.

SCUDERIA FERRARI
участвовала во всех сезонах Формулы 1 с момента начала чемпионата мира в 1950 году. Команда одержала 250 побед, получила 16 Кубков конструкторов и 15 Кубков гонщиков.





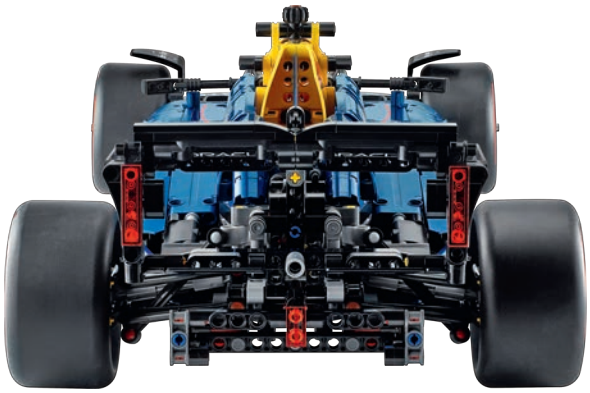


ДЕЛО ТЕХНИКИ

В коллекции Lego, которая официально вступила в партнерство с Формулой 1, сегодня представлены все десять команд со стартовой решетки чемпионата, но пока лишь в простой серии Speed Champions. А вот версии болидов в формате Technic появляются постепенно. К уже имеющимся в продаже версиям из знаменных кубиков Mercedes-AMG F1 W14 E Performance и McLaren Formula 1 Race Car прямо накануне старта нового сезона Формулы 1 появилось сразу несколько моделей гоночных болидов «для взрослых».

Теперь можно собрать из кубиков Lego легендарный SF-24 F1 от Scuderia Ferrari, самой успешной команды в Формуле 1, которая славится своей инженерной мыслью, которую теперь можно почувствовать буквально собственными руками. В модели, состоящей из 1361 детали, воспроизведена ме-







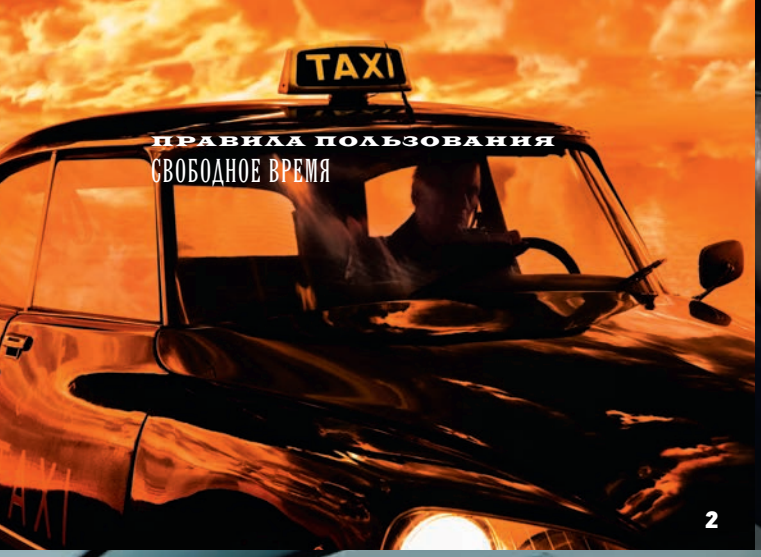


В ИСТОРИИ ORACLE RED BULL RACING – многочисленные чемпионские титулы. Пилоты команды – и Себастьян Феттель, и Макс Ферстаппен – четырежды становились чемпионами мира. Обладателем Кубка конструкторов команда становилась шесть раз, последний из которых – в 2023 году.



ханика одного из самых быстрых автомобилей в мире: детализированы передняя и задняя подвески, а также коробка передач. Сложные аэродинамические детали, такие как заднее антикрыло, дают уникальную возможность представить себе острые ощущения гонщика на последнем круге.

С момента своего основания в 2005 году команда Oracle Red Bull Racing стала мощным конкурентом легендарным командам Формулы 1 в том числе за счет своего технологического новаторства. Теперь фанаты автоспорта смогут убедиться в этом сами, собрав из 1639 деталей Lego Technic один из самых крутых гоночных автомобилей – Oracle Red Bull Racing RB20 F1: аутентичные детали дизайна реальной версии 2024 года включают заднее крыло, дугу Halo и более широкие задние шины с надписью Pirelli.



ПРАВИЛА ПОЛЬЗОВАНИЯ
СВОБОДНОЕ ВРЕМЯ

2



3



1

СХОДИТЬ В КИНО

1. Дэнни Долински – отставной киллер. Но роль пенсионера не особо ему нравится, и он ищет возможности полноценно вернуться в профессию. Он согласен на все, даже на роль наставника юного Вильборга. Но тот хорошо стреляет, а помимо цели убивает случайных прохожих. И это ловушка: конкуренты планируют и его, и его подопечного ликвидировать. Приходится действовать со смекалкой. Пускать под откос Range Rover в Северной Ирландии. Ходить на дискотеки. Да мало ли что еще. **«Киллер в отставке»** в кино с 13 марта.

2. Мюзикл в стиле фэнтези «Дольче!» – это современное прочтение мифа об Орфее и Эвридике, грандиозная сказочная фреска с элементами поп-культуры, попурри из известных опер и костюмами от Dolce & Gabbana. Эвридика гибнет от пули в день свадьбы. Орфей не может смириться с утратой и спускается за возлюбленной в царство Аида. Чтобы переправиться через реку Ахерон и попасть в отель «Гранд Аид» с его фантасмагорическими мирами, не только Орфею, но и другим героям придется воспользоваться услугами Харона. У него необычные плавсредства: по воде он ездит на автомобиле, точнее – на такси Citroen DS23, но, если клиентов много, может пересесть и за руль автобуса. **«Дольче!»** в кино с 27 марта.

3. Если на территории Российской Федерации вы на машине сбили лося и государство посчитает, что вы нанесли вред местной фауне, вы должны будете заплатить за такое ДТП 80 тыс. рублей. Если вы захотите скрыть следы и попробуете увезти лося с места аварии, то помимо оставления места ДТП вам впаяют браконьерство, и штраф за сбитого лося может возрасти до полумиллиона рублей. Неизвестно, какое наказание мог бы понести Эллиот за то, что сбил... единорога и попытался скрыть следы преступления, загрузив его в салон своего Volvo XC90. Этот отец-трудоголик ехал со своей дочерью Ридли в гости к своим работодателям – семейству Леопольд, алчным фармацевтам-миллионерам, которые тут же начали тестировать рог единорога на предмет чудодейственных свойств. Но за своего соро-



4



6



5

дича начали мстить его родственники. Фантастический комедийный триллер **«Смерть единорога»** в кино с 3 апреля.

4. Кажется, есть все шансы, что список киношных автомобилей-убийц, почетные места в котором занимают Plymouth Fury из фильма Джона Карпентера «Кристина» и грузовик Peterbilt 281 Tanker из ленты Стивена Спилберга «Дуэль», пополнится новым именем. Dolus. С латыни переводится как «орудие обмана». Именно внедорожник этой никому не известной марки собирается угнать Эдди – дверь-то закрыть забыли. Но нет – намеренно оставили незапертой. Владелец этой машины – настоящий психопат. Он вложил кучу времени и денег, чтобы сделать из этого автомобиля одновременно орудие пытки того, кто внутри, и убийства – тех, кто снаружи. Сиденья Dolus бьются током, кузов – пуленепробиваемый и звуконепроницаемый, сотовый внутри не работает, панель приборов – антивандальная. Ну и конечно, Dolus управляется дистанционно своим владельцем, который хочет «хорошенько развлечься». **«Западня»** в кино с 10 апреля.

5. Где наши деньги? Ключевой вопрос 1990-х, про которые вышел очередной фильм. Трое парней мечтают о хорошей жизни. Одному для счастья достаточно «Мерса», второму – пару заправок в городе, а третий просто хочет сгонять в Италию. Но пока у них на троих – одна «бэха-пятерка». С помощью экскаватора троица вламывается в хранилище провинциального банка, крадет большой куш, который сразу же становится маленьким – из 25 миллионов 24 куда-то пропадают. **«Где наши деньги?»** В кино с 10 апреля.

6. Бесконечный дождь, стремительные погони, много насилия, включая эффектные драки в лужах. Изобретательный мститель по прозвищу Хэчи убивает избежавших наказаний преступников их же коварными методами. А вот следователь-ветеран Со До-чхоль предпочитает ловить преступников по старинке. Встреча этой пары сулит много захватывающих сюжетных поворотов. **«Я, палач»** в кино с 17 апреля.



Быстрей тебя водить

Анна Килимник • Фото «Дни скорости на льду Байкала»

НА ОЗЕРЕ ПРОШЛИ ОЧЕРЕДНЫЕ СКОРОСТНЫЕ ЗАЕЗДЫ

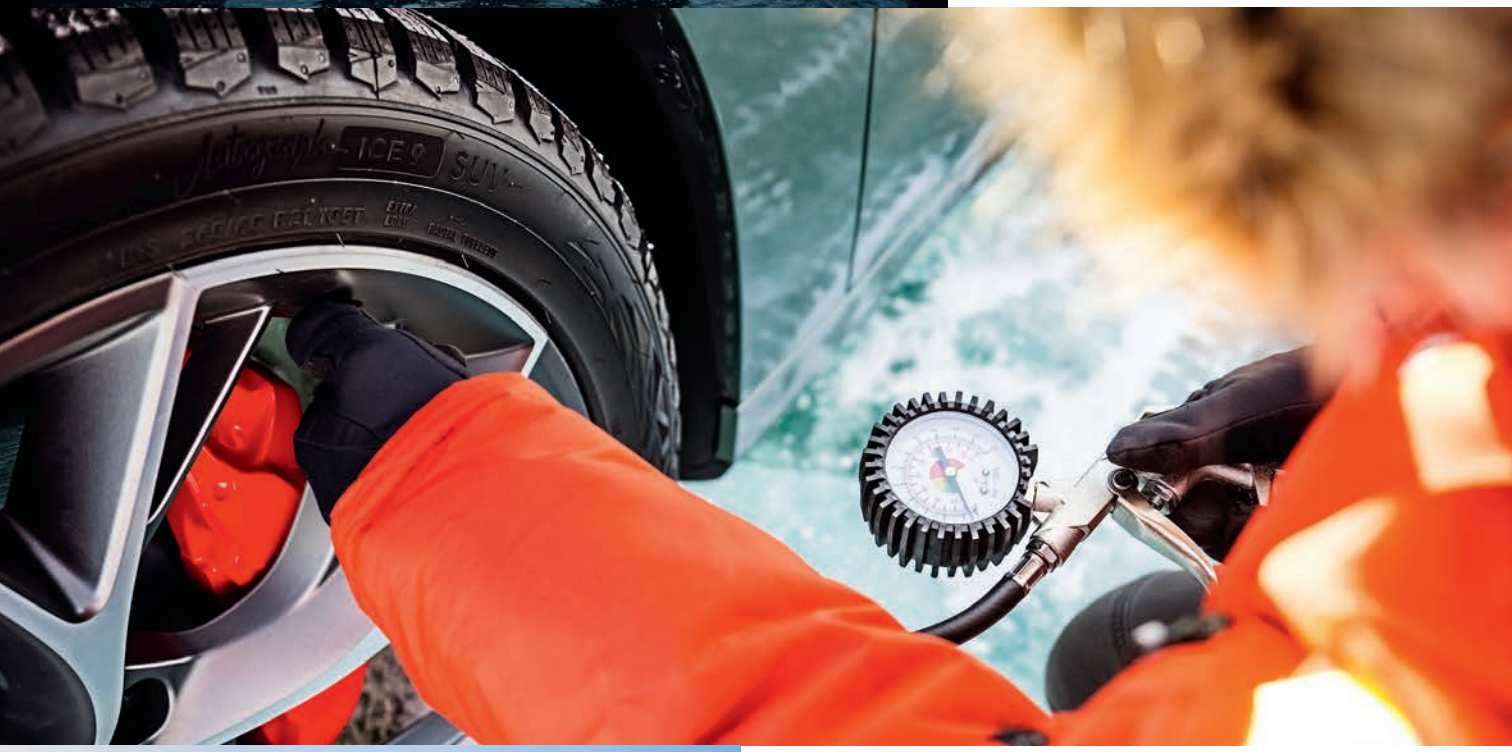
ФЕСТИВАЛЬ «ДНИ СКОРОСТИ НА ЛЬДУ БАЙКАЛА» ПРОШЕЛ В ЭТОМ ГОДУ УЖЕ В ТРИНАДЦАТЫЙ РАЗ. НО В ЭТОТ РАЗ – С НОВЫМ ОФИЦИАЛЬНЫМ НАЗВАНИЕМ: «ДНИ СКОРОСТИ IKON TYRES НА ЛЬДУ БАЙКАЛА». ТИТУЛЬНЫЙ ШИННЫЙ СПОНСОР ПОДОБНОГО СПОРТИВНОГО МЕРОПРИЯТИЯ НЕ ТОЛЬКО ДОБАВЛЯЕТ ЕМУ СОЛИДНОСТИ, НО И УВЕЛИЧИВАЕТ ШАНСЫ НА УСТАНОВЛЕНИЕ НОВЫХ РЕКОРДОВ.

Хотя по-прежнему успех взятия новых «скоростных» планок во многом зависит от погодных условий. Как сообщили организаторы, фестиваль этого года стал одним из самых сложных и непредсказуемых за все время существования проекта. В первый день был сильный ветер, а это один из самых опасных факторов для скоростных заездов по льду. На второй день погода радикально изменилась: снизилась скорость бокового и встречного ветра, а также выглянуло солнце – а это значит, немного подтопился лед, что способствовало эффекту аквапланирования. Зато в последний день был почти полный штиль, а из-за сильного ночного мороза ночью цепкость трассы к утру повысилась.

Автомобили – участники рекордных заездов были оснащены шинами Ikon Tyres, для которых это было настоящим испытанием, ведь лед – самая коварная поверхность для движения автомобиля. А лед Байкала – особенный. Возможность достижения рекорда и безопасность пилота зависят от максимального сцепления с «ледяной дорогой». Ее обеспечивали премиальные шипованные шины Ikon Autograph Ice 9, которые отвечают всем требованиям к движению в зимних условиях за счет фирменной концепции двойной ошиповки. Эта технология обеспечивает усиленное продольное сцепление при ускорении и торможении,



«ДНИ СКОРОСТИ НА ЛЬДУ БАЙКАЛА» прошли с 27 февраля по 2 марта 2025 года. Специальная трасса, включающая прямую дорожку длиной 15 км, традиционно была проложена в проливе Малое Море.



ПОЛНОПРИВОДНЫЙ БАГГИ F-MOTORSPORT построен по требованиям чемпионатов Международной федерации по ралли-рейдам, добился своей цели и превысил среднюю скорость на дистанции 500 метров с хода, которая составила более 207 км/ч. Управлял багги пилот Сергей Демин.



а также поперечное при поворотах. Участники заездов отметили и акустический комфорт Ikon Autograph Ice 9: специальный слой резиновой смеси под шипом обеспечивает амортизацию удара шипа о поверхность, а это важно для концентрации внимания водителя во время движения.

В этом году гонщики делали попытки новых «ледовых» рекордов скорости на интересных и эксклюзивных автомобилях, среди которых багги F-MotorSport и «Сарма»-Evolute Mk III, как автомобили с ДВС, так и современные электромобили-гибриды высокой мощности с большим запасом в батареях. Приняли участие в заездах и официальные машины фестиваля – электрическое купе Exlantix ES и гибридная версия кроссовера Exlantix ET, которые прошли испытания перед началом продаж на рынке.

Пилот Мария Мельникова достигла отметки средней скорости на дистанции «500 метров с места» более 80 км/ч за рулем



У ШИНЫ IKON AUTOGRAPH ICE 9
один вид шипов разработан специально для центральной части протектора, а другой — для плечевых зон. Усиленные боковины обеспечивают исключительную износостойкость и устойчивость к разрыву при внешних ударах и наезде на препятствия.



Exlantix ES. Этот результат продемонстрировал динамику электромобиля, хорошую работу систем стабилизации, интеллектуального полного привода, а также сцепные свойства шин. Многократный рекордсмен России Максим Леонов в самый суровый по погодным условиям первый день соревнований проехал на Exlantix ET дистанцию 500 метров с места со средней скоростью более 61 км/ч. Кроссовер также показал высокие динамичные характеристики и отличные показатели управляемости, несмотря на значительно больший вес. Кроме того, в рамках фестиваля было проведено испытание на автономию гибридного Exlantix ET, чтобы протестировать, какую максимальную дистанцию сможет преодолеть модель в суровых зимних условиях на одном заряде батареи и при полном баке топлива. В итоге общая дистанция составила 822 км, притом что температура во время более чем 13-часового теста опускалась ниже 20 градусов мороза.





ФЕСТИВАЛЬ
длился четыре дня, в каждый из которых участники соревновались в разных дисциплинах и на разных дистанциях: «1 км с хода» и «1 км с места», «500 м с хода» и «500 м с места».





АЭРОЛОДКА «СЕВЕР 750К LONG»
комплектуется двумя аккумуляторами и тремя отопителями пассажирского салона, включая один независимый, а также системой автоматической подкачки баллонов, электрической лебедкой и ходовыми огнями для безопасного передвижения в темное время суток.

Но самым необычным транспортом, который принял участие в «Днях скорости», стала аэролодка «Север 750К Long». Правда, этот альтернативный амфибийный транспорт тестировался вне зачета – на нем гостей мероприятия доставляли к месту старта. «Север 750К Long» имеет грузоподъемность до 1800 кг и сертифицирована для пассажирских перевозок. Эта всепогодная модель повышенной комфортности разработана с учетом особенностей эксплуатации в условиях Крайнего Севера. Аэролодка имеет уникальный для глиссирующего катера-амфибии металлический корпус в форме «чайки» со смещенным вниз центром тяжести – это собственная разработка конструкторов Красноярского амфибийного завода. «Север 750К Long» развивает на льду скорость до 140 км/ч, то есть лодка вполне могла бы попробовать установить рекорд скорости в одной из дисциплин фестиваля. **а**



Пушка гонка

Анна Килимник • фото Андрея Каменева

КАК ПРОШЛА «ЭКСПЕДИЦИЯ-ТРОФИ 2025»

«КТО МЫ? ГДЕ МЫ? ЗАЧЕМ МЫ?» ЭТУ НАДПИСЬ, НЕМНОГО ПОТЕРТУЮ ВРЕМЕНЕМ, ВСЕ ЕЩЕ МОЖНО ПРОЧИТАТЬ НА ФУНДАМЕНТЕ МАЯКА ТОКАРЕВСКОГО ВО ВЛАДИВОСТОКЕ. ФОТОГРАФ НАШЕЛ УДАЧНЫЙ РАКУРС, И ИМЕННО ЭТИ СЛОВА ПОПАДАЮТ В КАДР ВМЕСТЕ С КОМАНДАМИ – УЧАСТНИКАМИ ГОНКИ «ЭКСПЕДИЦИЯ-ТРОФИ». 14 ДНЕЙ И 7 ЧАСОВЫХ ПОЯСОВ ОТ БАРЕНЦЕВА МОРЯ ЧЕРЕЗ БАЙКАЛ К МОРЮ ЯПОНСКОМУ.

Формально есть и приз: шесть золотых жетонов – на каждого участника команды-победителя. И еще бонус: 50-процентная пожизненная наследуемая скидка в ресторане «Экспедиция. Северная кухня» в Москве. Но вряд ли это может быть мотиваций для изнурительного автопробега из Мурманска до Владивостока.

Двадцать лет спустя

«Экспедиция-Трофи» в этом году юбилейная – не по количеству гонок, а по времени проведения: первая гонка состоялась в 2005 году. Тогда на старт – подумать только! – вышло 69 экипажей, и не только из России, но и из Украины, Латвии, Казахстана, Киргизии, Сербии, Германии, Болгарии и США. И, предположим, главный приз весом 10 кг золота (денежный эквивалент на тот момент составлял 3 764 128 рублей) сыграл тут не последнюю роль. Тогда «Экспедиция-Трофи» установила несколько рекордов. Например, стала – и до сих пор является – самой протяженной трассой зимнего автомобильного соревнования – более 16 000 км.

Точный километраж указать сложно – у каждой команды он свой. Таковы правила: на этапах участникам нужно собрать как можно больше навигационных точек, которые «разбросаны» на разном расстоянии от федеральных трасс, для этого приходится разрабатывать свой маршрут. И еще надо прибывать на финиш действующего этапа в контрольное время.

Чтобы все успевать, приходится постоянно находиться в движении. Каждая команда состоит из шести человек и двух машин, которые постоянно должны быть вместе – иначе дисквалификация. Три человека в каждом автомобиле свои обязанности распределяют так: пока один спит, второй рулит, а третий выступает штурманом. Опытным путем установлено, что меняться лучше каждые четыре часа.

В начале каждого этапа – так называемые спецучастки: состязания на мастерство владения автомобилем, в том числе на бездорожье, в критических ситуациях, где многое решает командная работа.



НЕСМОТРЯ НА ПСИХОЛОГИЧЕСКИЕ СЛОЖНОСТИ,
с которой столкнулись «Все свои», участники этой команды получили специальную награду от JAC — за сбор памятного контента с участием автомобилей JAC со всех уголков страны.





Друг оказался вдруг

Командная работа, пожалуй, самая важная составляющая гонки. Две недели в одной машине – тут нужно особое взаимопонимание. Традиционно в гонку приходят более-менее слаженными коллективами. Но в этом году была команда, участники которой познакомились друг с другом лишь 1 февраля этого года, то есть за 23 дня до старта гонки. Этого времени им явно не хватило для притирки – преодолев лишь часть маршрута, команда под названием «Все свои» распалась.

Еще один формат участия – эстафетный, куда можно было заявиться как командой или экипажем из трех человек, так и отдельным участником, из которых уже формировались команды. Принять участие можно было в одном из трех этапов: Мурманск – Москва, Москва – Байкал, Байкал – Владивосток. Первый этап, так называемый Пролог, «гонка в гонке», – самый комфортный способ прочувствовать на себе «Экспедицию-Трофи», не отправляясь при этом на весь маршрут до Владивостока.

ТОЧНОЕ ВЫПОЛНЕНИЕ ЗАДАНИЙ,
а не скоростное движение по дорогам общего пользования, лежит в основе состязательной программы.

ПРАВИЛА ПОЛЬЗОВАНИЯ
ЗА ОТЧЕТНЫЙ ПЕРИОД

ТАКЖЕ JAC ОТМЕТИЛ
одну из эстафетных команд, а именно «ХЗ» («Хорошо замчим»), наградив дипломом и своим мерчем.





Надежный тыл

Очевидным становится вопрос с автомобилем: на чем отправляться в гонку, если ты заявляешься в нее одиночным участником? Тут и был в помощь официальный партнер гонки – бренд JAC, который представил пять пикапов T9 и четыре кроссовера JS6 для команд, которые заявлялись на гонку без своих машин, а также для экипажей СМИ, блогеров и организаторов. Все машины были «обуты» в шипованные шины Ikon Tyres Autograph Ice 9, что помогало в экстремальных погодных и дорожных условиях.

На долю «Джаков» выпали «стандартные» трудности «Экспедиции-Трофи» – холода, ветра и сложно проходимые участки. Важно еще, что в этой гонке автомобиль становится полноправным членом команды. Критически важно все – проходимость и динамика, грузоподъемность и комфорт, ведь даже не один, а три человека в течение двух недель буквально живут в автомобиле.

Важно отметить, что все девять машин добрались до финиша без поломок. В то время как «ломались» люди, рассыпались экипажи, распадались команды. Наиболее стойкие участники все же продолжали свой путь, пусть уже и вне зачета. Правда, лишившись возможности проехать и по самому одновременно сложному и манящему отрезку пути – автодублеру БАМа: туда отправились лишь пять сплоченных коллективов на своих автомобилях: «АктивРейд», «Белые орлы», «Майские жуки», «Находка» и Prototech.

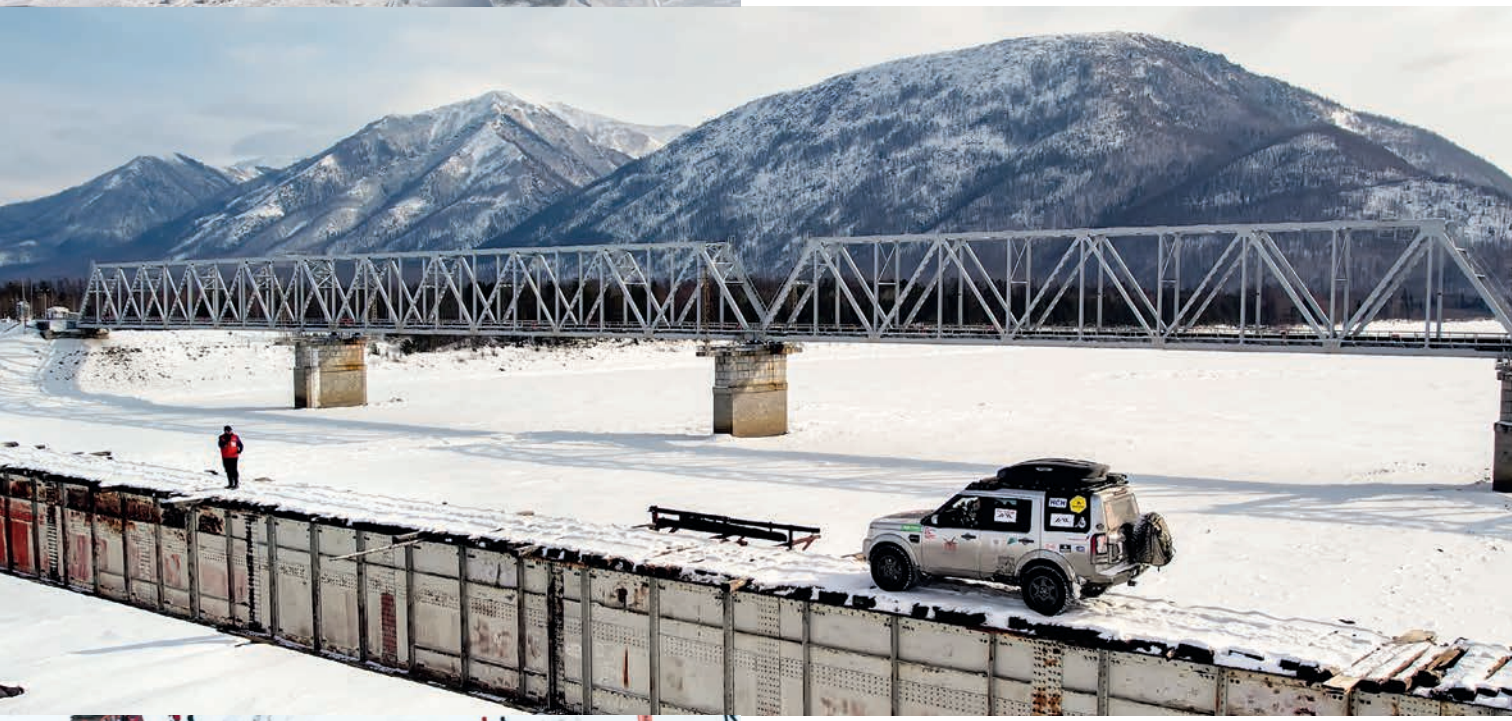


Дикие земли

«Было не просто – мы ехали по руслам замерзших рек, форсировали перевалы, ползли по полуразрушенным мостикам, вязли в сугробах и тряслись на бесконечных кочках… Но все это меркнет перед красотой этих мест, умопомрачительных рассветов и сногсшибательных закатов – край романтиков и авантюристов», – так делилась своими впечатлениями команда «Находка». Позади остался и Витимский мост на границе Забайкальского края и Бурятии, который называют «самым опасным мостом в России». Позади остались и Чарские пески – самая северная на планете песчаная пустыня.



ВИТИМСКИЙ МОСТ БЫЛ ПОСТРОЕН
как временное сооружение для строителей БАМа еще в начале 1980-х, и последние десять лет движение транспорта по нему официально запрещено.





На Байкале команды разделились на две группы: три из них рискнули за дополнительные баллы пройти одним из сложнейших внедорожных маршрутов России – по старой заброшенной дороге «110-й зимник». Две другие выбрали планомерное и кропотливое движение к финишу. Интрига сохранялась до последнего момента. Долгое время в лидерах была команда «Белые орлы», но по итогам последних двух этапов победу в гонке одержал «АктивРейд» из Самары. У некоторых участников были вопросы к корректности формулировок заданий, которые повлекли за собой отсутствие штрафных санкций за некоторые нарушения. После финала главный судья гонки признал: «Согласен, ошибки в судействе есть. И, увы, больше, чем хотелось. И мы будем дорабатывать как регламент, так и задания».

Остались вопросы?

Любой, кто участвует в этой гонке, хочет в ней победить. Но есть и еще что-то, возможно, более ценное, чем первое место. Испытание себя на прочность. Полная перезагрузка. Возможность побыть наедине с собой. Кто-то из участников «Экспедиции-Трофи» назвал ее чем-то вроде туристического буклета: всю страну проезжаешь, везде вроде побывал, но по сути ничего не увидел, только сделал мысленно отметку, куда хочешь вернуться.

Но возвращаются не только в те места, где понравилось, но и в саму гонку. Например, Сергей Сыч, капитан команды «Находка», до этого участвовал в «Экспедиции-Трофи» дважды – в 2013 и 2015 годах. Были «ветераны» и в других командах. Более того, «вне зачета» гонку проехал живущий в Калифорнии предприниматель и авантюрист Свен Бирвайлер. Это была его вторая «Экспедиция», первая – почти 20 лет назад.

Зачем преодолевать этот долгий и сложный маршрут снова и снова? Возможно, ответы на вопросы «Кто мы?», «Где мы?», «Зачем мы?» найти не так уж и просто.



МОДЕЛЬ 6C 1750
выпускалась с 1929 по 1933 год. Цифры в обозначении — число цилиндров и рабочий объем двигателя. Максимальная скорость составляла более 150 км/ч. Всего было выпущено 2635 экземпляров.

Вот это жесть!

Денис Токмаков • фото магазина «Порт Винтаж»

ALFA-ROMEO 6C 1750 НА КРЫШКЕ МЕТАЛЛИЧЕСКОЙ КОРОБОЧКИ

ТАКИЕ ЖЕСТЯНЫЕ КОРОБОЧКИ ЕСТЬ ПОЧТИ В КАЖДОМ ДОМЕ И ЗНАКОМЫ ВСЕМ, НЕВЗИРАЯ НА ВОЗРАСТ. СТАРШЕЕ ПОКОЛЕНИЕ ПОМНИТ «ГРУЗИНСКИЙ ЧАЙ» И «МОНПАСЬЕ ЛЕДЕНЦОВОЕ», МЛАДШЕЕ – КАКОЕ-НИБУДЬ ПЕЧЕНЬЕ ИЛИ ШОКОЛАД, НУ ПУСТЬ БУДЕТ BUTTER COOKIES. ОБЪЕДИНЯЕТ ТАКИЕ КОРОБОЧКИ ОДИН ФАКТ: ОНИ НАСТОЛЬКО КРАСИВЫЕ И СИМПАТИЧНЫЕ, ЧТО ПОСЛЕ ТОГО, КАК СТАНОВЯТСЯ ПУСТЫМИ, РУКА НЕ ПОДНИМАЕТСЯ ИХ ВЫБРОСИТЬ.

Наверное, с этой жестяной коробочкой произошла такая же история, хотя, судя по названию, изначально ничего вкусного внутри нее не было. На крышке нарисована девушка с фотоаппаратом в руке на фоне гоночного автомобиля, в котором узнается Alfa Romeo 6C 1750. Но не автомобиль тут главное, ведь на крышке есть еще и логотип немецкой фирмы Agfa, выпускавшей фотоаппараты и фотопленку. Вряд ли коробочка использовалась как упаковка для фотоаппарата, а вот пленку в ней вполне могли продавать. Как раз поместится несколько рулончиков среднего формата для ручных камер, подобных той, что у девушки в красном платье.

Рисовавший автомобиль художник изобразил модель 6C 1750 очень точно, хотя и без логотипа фирмы-производителя. Зачем он нужен, если коробочки заказала Agfa, а не Alfa Romeo. Казалось бы, для чего вообще тут еще и автомобиль, но такая ненавязчивая реклама ведь не только про фотоаппарат и пленку, а еще и про сюжеты, которые можно снимать. Автомобильные гонки и тогда, в 1928 или 1929 году, не уступали в популярности сегодняшней Формуле 1, а может быть, и превосходили, причем безо всяких телевизоров и интернета, которых тогда не было. Когда проходил Гран-при, то люди собирались у радиоприемников и, даже не видя перед глазами ни трассу, ни автомобили, страстно и эмоционально болели за любимых гонщиков. Вот из того простого «аналогового» мира до нас дошла эта жестяная коробочка. Из времени, когда слушали радио и проявляли пленку, гоночные автомобили обходились без электронных систем, а мастерство гонщика могло компенсировать недостатки конструкции. Давно это было… Коробочке, кстати, скоро сто лет. a