www.autopilot.ru

АВТОПИЛОТ

коммерсантъ•автопилот

#03 (345) май 2025



В НОМЕРЕ:

EASTER JEEP SAFARI 2025 • **HAVAL** H7 • **EXLANTIX** ET • **HONGQI** HQ9 • **BESTUNE** T90 • **JETOUR** T2 AWD • **KGM** TIVOLI • **KGM** KORANDO • **KGM** TORRES • **KGM** REXTON • **HYUNDAI** INSTEROID • **VW** ID.ERA • **VW** ID.AURA • **VW** ID.EVO • **MERCEDES-BENZ** VISION V • **HYPTEC** EARTH • **GENESIS** X GRAN EQUATOR • **MG** CYBER X • **HONGQI** OFFROAD • **GEELY** GALAXY CRUISER • **PORSCHE** 911 SPIRIT 70 • **MERCEDES-BENZ** CLA •

КОНЦЕПТ 2025





Наталья Бондарчук,

актриса

Я смотрела картину тысячу раз, и, знаете, этот фильм не стареет вообще, как и все картины Тарковского. Но «Солярис» особенно. Есть сцена, где один из героев фильма Бертон, его играет Владислав Дворжецкий, едет в машине, и его руки не касаются руля – автомобиль едет сам. Вы представляете, раньше я не замечала этого, пока не села в современную машину Tesla, которая прокладывает сама дорогу и едет сама, без водителя.



Наталья Королева,

генеральный директор МБ РУС

Что делать с автоконсерваторами? Словесно переубеждать кого-то в том, что китайские автомобили могут быть качественными, премиальными и инновационными, – бесполезная трата времени. Нужно дать им возможность прочувствовать автомобиль, не ограничиваясь коротким тест-драйвом вокруг салона. Чтобы поверить, клиенту нужно съездить на дачу, отправиться в дальнее путешествие, ощутить на себе все те возможности и технологии, которые предлагает современный автомобиль.



Джайлс Тейлор,

креативный директор FAW Group

Сейчас Китай – лидер с точки зрения технологий и производства. Не скажу, что европейцы шпионят, но они внимательно смотрят, как именно что устроено. И еще один момент – скорость. Важно не только, как ты что-то делаешь, но и насколько быстро ты это делаешь. Внедрение новой технологии и выпуск продукта на рынок – максимум за полтора года.



Коммерсантъ
ВКонтакте

ВЫЗЫВАЕТ ПРИВЫКАНИЕ К ФАКТАМ.
НЕОБХОДИМО ПОДПИСАТЬСЯ

реклама 16+

АО «КОММЕРСАНТЪ», Г. МОСКВА, ОГРН 1027700204751

Коммерсантъ

последние скидки весны!

Успейте оформить подписку со скидкой 20%
на второе полугодие 2025 года
на сайте **kommersant.ru** (раздел Подписка)
по телефону **8 800 600 0556** (бесплатно по РФ)

Промокод на скидку vesna2025

Акция действует с 21 по 31 мая 2025 г.
для подписки на газету «Коммерсантъ» **на 6 месяцев**
в регионах, доступных для оформления на сайте kommersant.ru
один **фирменный подарок** на выбор для участников акции
в Москве и Санкт-Петербурге (плед для пикника/бутыль для воды)
доставка газеты по акции осуществляется
силами АО «Почта России»



16+ реклама
kommersant.ru



Николай Соболев,

генеральный директор группы «Соллерс»

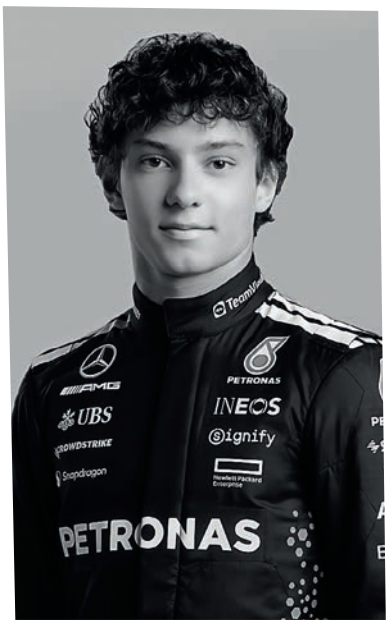
Одна из ключевых премьер этого года для нашей компании – новый внедорожник Sollers. Мы считаем, что этот проект станет важным продуктовым событием не только в рамках группы «Соллерс», но и для всего российского рынка. Впервые за долгие годы в России будет запущено локальное производство полноразмерного рамного внедорожника. После ухода японских брендов мы видим дефицит этого продукта на отечественном рынке.



Сергей Митрохин,

политик

В Москве стало гораздо лучше с общественным транспортом. Метро теперь выглядит вполне себе современно, в особенности МЦК. Появились диаметры. При этом, как мне кажется, в автомобильной сфере власти не сделали ничего, чтобы москвичам стало комфортнее. Кольцевая структура транспортного движения тупиковая с точки зрения развития. Никакие новые проекты не приносят улучшений, город буквально стоит в пробках.

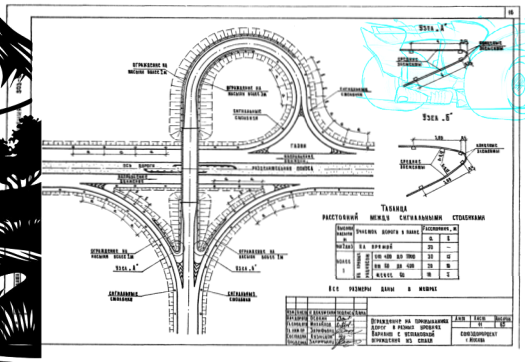


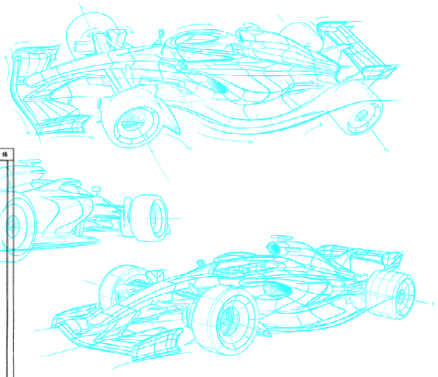
Андреа Кими Антонелли,

автогонщик

Я бы хотел стать автомобильным дизайнером, чтобы разработать собственную машину. Или стать архитектором – тогда я смогу спроектировать собственный дом!









БРУТАЛЬНЫЕ УГЛОВАТЫЕ ВНЕДОРОЖНИКИ, А ТАКЖЕ ВСЕВОЗМОЖНЫЕ «мехмобили» – не от слова «механика», а от слова «мех», то есть пушистые, – таковы оказались тенденции Шанхайского автосалона, главной китайской автомобильной выставки года. Вероятно, так и должно быть, потому что так устроен мир. Мужское и женское. Инь и Янь. Ну, или «мягкая сила» – именно этими двумя словами принято обозначать то, что идет к нам из Поднебесной. Но, к счастью, представителям других цивилизаций тоже есть что сказать на эту тему. На страницах майского номера журнала вы узнаете, что коллектив художников Кукрыниксы одинаково здорово рисовал не только всевозможных негодяев-империалистов, но и девушек в автомобилях. Увидите, во что превратила новый Mercedes-Benz CLA американская рэп-исполнительница Айс Спайс. И заглянете вместе с маркой Porsche в семидесятые годы прошлого века, когда все были кучерявые и танцевали диско.

ДМИТРИЙ ГРОНСКИЙ
главный редактор

ВСЕ ВАЖНЫЕ НОВОСТИ В ОДНОМ КЛИКЕ.

ПОДПИСЫВАЙТЕСЬ



на @kommersant в Telegram

16+ реклама

ДОСТОЙНОЕ СОДЕРЖАНИЕ



ОТКРЫТИЕ

ЗАПАДНЫЕ ЦЕННОСТИ

ЧЕМ КРУЧЕ ДЖИП 8
Семь машин и девять дней в штате Юта

МАШИННОЕ ОТДЕЛЕНИЕ

ДОНЕСЕНИЯ

ПОДКОВАННЫЙ 16
Тульский умелец Haval H7

БИЛЕТ ТУДА-ОБРАТНО 22
Зачем машине гнаться за мячом

ТОРЖЕСТВО ПРИБЫТИЯ 28
С красным знаменем по красной дорожке

ВЕСЕННЯЯ ПУТИНА 32
Свежий улов: на крючке кроссовер T90

ЭТИ МОГУТ 38
И иногда они возвращаются

ГИДРОТРАНСФОРМАЦИЯ 44
Классика перехода от неохоты к охоте

НАУЧНЫЙ ПОДХОД

ЗАДАЧА СО ЗВЕЗДОЧКОЙ 50
Посадить лес, не покидая АЗС

ИМ НАВЕРХУ ВИДНЕЕ 54
10 причин установить на свой автомобиль спутниковый охранный комплекс

ДОМ КУЛЬТУРЫ

УРОКИ МАСТЕРСТВА

КУДА ЕДЕМ? 58
Завтра много планов

ЧЕЛОВЕЧЕСКИЙ ФАКТОР

ПОЛЕЗНЫЕ ИСКОПАЕМЫЕ

КАРИКАТУРНОЕ ПРОШЛОЕ 70
Над чем шутил «Крокодил» в эпоху перестройки

ДЯДЯ САША 82
Жизнь коллекционера Ломакова

ПРАВИЛА ПОЛЬЗОВАНИЯ

ОБСТОЯТЕЛЬСТВА

РАЗДЕВАЙСЯ, ВСЕ СВОИ 90
Микроэлектрокар Ami представили без лишних деталей

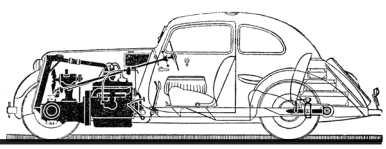
ДИСКОТЕХНИКА 94
Особое удовольствие ностальгировать

НА СЛАДКОЕ 100
В Нью-Йорке представили особую версию нового Mercedes-Benz CLA

ТОВАРЫ В ДОРОГУ 104

СВОБОДНОЕ ВРЕМЯ 108

АРТЕФАКТ 112



ГЛАВНЫЙ РЕДАКТОР **ДМИТРИЙ ГРОНСКИЙ,** АРТ-ДИРЕКТОР **ВИКТОР ПАДЕРИН,** ОБОЗРЕВАТЕЛЬ **АННА КИЛИМНИК**
НАД НОМЕРОМ РАБОТАЛИ: **НАТАША АФАНАСЬЕВА, ИВАН БАРАНЦЕВ, АСЯ ВОЛОЧНЕВА, МИХАИЛ ГЗОВСКИЙ, АЛЕКСАНДР КАТАЕВ, АНТОН НОВОДЕРЕЖКИН, АЛЕКСАНДР ПАПЕШИН, ВИТАЛИЙ ТИЩЕНКО, 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 АО «КРАСНАЯ ЗВЕЗДА». 117342 Г. МОСКВА, СЕВАСТОПОЛЬСКИЙ ПРОСПЕКТ, Д. 56/40

ИНФОРМАЦИОННАЯ ПРОДУКЦИЯ ДЛЯ ЛИЦ СТАРШЕ ШЕСТНАДЦАТИ ЛЕТ

© ЗАО «АВТОПИЛОТ», 2025

КоммерсантъFM

слушайте на частоте

93.6

16+ реклама



106

КАК ЗАВЕЩАЛ ФЕРРИ ПОРШЕ,
коллекция чего бы то ни было от Porsche Design неизменно должна строиться по формуле: передовые материалы плюс инженерное совершенство, помноженное на вневременной дизайн. Новые модели очков от Porsche Design — идеальное воплощение этого рецепта на практике.

В ЗОНЕ SPA
в креслах Exlantix ET с системой Zero Gravity можно было расслабиться и получить сеанс массажа «кошачьи лапки».

22



С ТАКОЙ ВНЕДОРОЖНОЙ ЗАТОЧКОЙ
Jetour T2 не должен оказаться аутсайдером в челлендже «дальше всех бегу за трактором». Но все испортила та самая коробка-робот.

44



ЦВЕТ OLIVE NEO
сотворили по мотивам желто-зеленого из палитры семидесятых. Кабриолет окрасят также в черный, серебристый или оранжевый.

94



Коммерсантъ

предложение, от которого нельзя отказаться



деньги

16+ реклама

Чем круче джип

Александр Янковский • Фото Stellantis

СЕМЬ МАШИН И ДЕВЯТЬ ДНЕЙ В ШТАТЕ ЮТА

«ПРИВЕТ, ВЫ ПО ОБЩЕЙ ТРОПЕ ИЛИ ВАМ ДЛЯ НАЧИНАЮЩИХ»? – ВПЕРЕДИ ГИГАНТСКАЯ СКАЛЬНАЯ СТУПЕНЬКА, НА КОТОРУЮ МАШИНА ДОЛЖНА ВЗОБРАТЬСЯ, НО МОЖНО И ОБЪЕХАТЬ ПО БОЛЕЕ ПОЛОГОЙ ТРАЕКТОРИИ. И МАРШАЛ-ВОЛОНТЕР ПОМОГАЕТ ВЗЯТЬ ВЕРНОЕ НАПРАВЛЕНИЕ С УЧЕТОМ АМБИЦИЙ ВОДИТЕЛЯ И ВНЕДОРОЖНОЙ ПОДГОТОВКИ ЕГО МАШИНЫ: НА САМЫЕ-ТО СЛОЖНЫЕ ТРАССЫ ВООБЩЕ ПУСКАЮТ ТОЛЬКО БАГГИ, КОТОРЫЕ УЖЕ ДАЖЕ И НА АВТОМОБИЛИ НЕ ПОХОЖИ – СИЛОВОЙ КАРКАС ИЗ ТОЛСТЫХ ТРУБ НА ЦИКЛОПИЧЕСКИХ КОЛЕСАХ.

Но наш Jeep Wrangler тоже не лыком шит, подготовился к испытаниям: лифтованная подвеска, сорокадюймовые внедорожные шины. Так что нам, да, основной путь, average. Воздух из шин мы подстравили уже заранее, джиперам объяснять не надо, а для остальных – это чтобы увеличить пятно контакта, площадь соприкосновения протектора с поверхностью, улучшить зацеп. Техника прохождения этого препятствия известна: нужно не слишком медленно и не слишком быстро подъехать к скальному выступу и ткнуться в него передними колесами, чтобы пухлая высокопрофильная резина сработала на сжатие, а потом на расширение и забросила передок джипа на ступеньку, а дальше медленно вползаем, дорожного просвета хватит, но нет-нет да и цепанешь рамой, прежде чем заберутся задние колеса. Ну да не беда, для того и ехали сюда, в Моаб, за адреналином.



КОНЦЕПТЫ
своих внедорожников Jeep представляет на Easter Jeep Safari с 2002 года. Исключением стал 2020-й, тогда и само мероприятие было отменено из-за пандемии коронавируса. В этот раз кроме семи концептов компания привезла в Моаб серийный Wagoneer в комплектации Overland.





JEEP BUG OUT 4XE – это гибридный Jeep Wrangler 4xe с колесной базой, увеличенной на 30 мм, карбоновым кузовом, приподнятой крышей и увеличенным дорожным просветом. Автомобиль укомплектован внедорожным электроскутером и гамаком.



Уран, Голливуд, офроуд

Это сегодня, точнее в прошлом году, Моаб, штат Юта, вошел в топ-10 самых гостеприимных городов Земли ежегодного рейтинга booking.com. Он там, кстати, единственный из городов США. А в конце марта 1967-го, когда местная торговая палата решила организовать в субботу перед Пасхой новое мероприятие, посвященное полноприводным автомобилям, это был эксперимент по привлечению туристов. Тогда город был известен как сельскохозяйственное и торговое поселение, потом тут добывали калийные удобрения, марганец, нефть и газ. Одно время Моаб даже называли «урановой столицей мира» – крупные залежи урана и ванадия тут обнаружили в начале 1950-х.

Хотя пейзажи-то вокруг фантастические – когда эти места открыли для себя киношники, каньоны, красные скалы и сотни естественных арок из песчаника, ущелья, поля и долина реки Колорадо в окрестностях Моаба стали для Голливуда люби-





JEEP REWIND – внедорожник без крыши и дверей, созданный на базе Jeep Wrangler и раскрашенный в неоновые цвета восьмидесятых. Машина укомплектована телефоном тех лет и CD-плеером. Rewind – кнопка кассетного магнитофона, значит «обратная перемотка».



мой натурой. Здесь снимались десятки фильмов, навскидку: «Тельма и Луиза», «Индиана Джонс и последний крестовый поход», «Миссия невыполнима – 2», сериал «Мир Дикого Запада» – кто видел, узнает эти места сразу.

Но мы-то про офроуд. Первое пасхальное сафари в 1967-м было однодневным субботним маршем энтузиастов по окрестным пустыням и горам на полноприводниках и собрало несколько десятков участников. Сегодня пасхальное сафари на внедорожниках в Моабе уже не местечковый однодневный пробег, а самое крупное внедорожное мероприятие страны, заявки на участие в котором подаются аж в январе и куда люди съезжаются со всей Америки и не только, чтобы проверить себя и свою машину на сотнях дорог и троп, от простых до экстремальных, на территории площадью более 103 тысяч квадратных миль, захватывающей в том числе национальный лес Манти-Ла-Сал, национальные парки Арчес и Каньонлендс, зону отдыха Сэнд-Флэтс. За прохождение трассы выдают специальную наклейку, но трасс столько, что наклейки можно собирать годами.

Такие мужские игры на свежем воздухе, неделя без вайфая, в контакте с природой. Прыжки с тарзанкой, барбекю, экскурсия к наскальным петроглифам. Ночное световое шоу дронов – в небе высвечивается логотип Jeep и анимированный автомобиль, карабкающийся по склону. Ну и общение с единомышленниками вечером в барах Моаба, но с выпивкой очень умеренно: завтра-то снова за руль. Кстати, женщины тоже участвуют, уже третий год подряд приезжает Фонд Джесси Комбс – эта легендарная автогонщица установила мировой рекорд скорости среди женщин, 768,61 км/ч, и погибла в 2019 году при попытке установить очередной: ее автомобиль развалился на части на 842 км/ч. И в этом году в ее память больше 30 женщин преодолели Hell's Gate, «Врата Ада». А всего последнее Jeep Easter Safari, проходившее с 12 по 20 апреля, собрало более 3000 участников на 1500 внедорожниках.

ЗАПАДНЫЕ ЦЕННОСТИ



JEEP GLADIATOR HIGH TOP HONCHO
отсылает к пикапу Honcho, популярному в семидесятых. Кузов классического бордового цвета с оранжево-красными вставками, 40-дюймовые колеса с белыми дисками, дуга безопасности, пневмоподвеска, мосты Dana.



Десять ступеней мастерства

Трассы разбиты на десять категорий сложности, описание выглядит примерно так: вот номер 3 – трасса из камней, грязи и песка, с участками гладких скал, возможны ямы в грязи, высота скальных ступеней не больше 12 дюймов. Обязательно наличие 4WD, шин размером от 33 дюймов. Седьмая – трасса из камней, песка и значительной части гладких скал, многие ступени которых превышают 48 дюймов. Преобладают крутые подъемы и спады. Требуется внедорожное оборудование, включая локеры переднего и заднего мостов, шины высотой 35 дюймов, максимальный дорожный просвет автомобиля и буксирные крюки. Желательно наличие лебедки. А еще – отличные навыки вождения. Возможны механические повреждения автомобиля или кузова. Существует вероятность опрокидывания.

Девятая категория: даже хорошо оснащенный внедорожник может столкнуться с большими трудностями при прохождении этого маршрута. Ступени превышают 60 дюймов. Преобладают крутые подъемы и спады с неровными участками. Требуется внедорожное оборудование, включая локеры обоих мостов, шины высотой от 37 до 40 дюймов, лебедку и буксирные крюки, максимальный дорожный просвет, а также колесная база не менее 100 дюймов. Тут, конечно, тоже необходимы навыки и готовность к механическим повреждениям автомобиля. Очень часто происходит опрокидывание. Рекомендуется использовать запасные части и инструменты. Наконец, категория номер десять – территория багги. Внедорожники 4x4 не допускаются. Даже подготовленные заводские автомобили не смогут проехать по этой трассе. И названия участков говорящие: «Месть Ада», «Покоритель Стали», «Измельчитель Металла».



JEEP WRANGLER 4XE MOPAR BLUEPRINT CONCEPT создан на базе Jeep Wrangler 4xe при участии производителя автозапчастей Mopar. На машине помещены 35 QR-кодов, каждый из которых можно считать смартфоном и тут же онлайн купить запчасти с завода.





Проходят трассы как в одиночку, так и группами. Группа собирается обычно в городе, до места едут колонной. Участники заполняют стандартную форму, что вся ответственность в случае чего на них; проходят инструктаж: не сходить с маршрута, не топтать траву и кустарники и так далее. Съехав с асфальта, сбрасывают давление в шинах и начинают движение. Общаются между собой по рации. Перед сложным препятствием кто-то из экипажа выходит из машины и контролирует процесс.

Смерть под запись

Для джиперов участие в мероприятии бесплатно, так что, конечно, есть спонсоры: на их деньги готовятся трассы, ставятся ограждения, обеспечиваются безопасность и забота об экологии. Про безопасность – не для красного словца: в 2004 году при спуске по гладкому скальному хребту Lionsback,



JEEP J6 HONCHO – ретроконцепт, отсылающий к пикапу Comanche второй половины восьмидесятых – начала девяностых. Кузов четырехдверного Gladiator Rubicon укоротили и покрасили в белый цвет с синими полосами. Эффектные бронзовые колесные диски дополняют картину.



JEEP CONVOY CONCEPT – современный Gladiator Mojave сделали похожим на пикап Jeep Gladiator SJ 1962 года. Передние крылья, капот, передняя панель и светотехника кастомные. Вместо крыши – тенты, сиденья без подголовников, 40-дюймовые шины, лебедка.



«Спина Льва», у Chevrolet Blazer неожиданно отказали тормоза и машина неуправляемо скатилась вниз, рухнув на скалы с высоты около 10 метров. В салоне автомобиля была чета молодоженов, погибли оба. Один из зрителей снимал прохождение по маршруту на личную видеокамеру, запись трагедии потом показывали в нескольких телешоу, сегодня она есть на запрещенном YouTube. А «Спину Льва» после этого закрыли для проезда.

Технически организацией праздника с 1983 года занимается внедорожный клуб Red Rock 4-Wheelers. Ну и поскольку в названии праздника присутствует логотип Jeep, понятное дело, что Jeep Easter Safari для этой автомобильной компании – часть корпоративной программы бренда. А для других участников, производителей запчастей и аксессуаров, – огромная рекламная площадка. По традиции каждый год начиная с 2002-го Jeep привозит в Моаб несколько своих концепт-каров и выставляет их на парковке



JEEP WRANGLER 4XE RUBICON SUNCHASER – третий концепт, построенный на основе подключаемого гибрида Wrangler 4xe, также призван служить выставкой аксессуаров — внедорожных. Таких, например, как поворотные светодиодные дополнительные фары на крыше.



Walker Drug в самом центре города. Ну и традиционное групповое фото, уже на природе, на фоне red rocks, красных скал. Эта выставка – не продажа, в серию эти машины, сделанные в единственном экземпляре, не пойдут, хотя какие-то отдельные решения – могут. Но вообще это демонстрация возможностей и идей по кастомизации и тюнингу. Хотя не только. Концепты Jeep – не выставочные экспонаты, с которых сдувают пылинки, в Моабе они ездят по скользким камням и глубокому песку, часто под руководством тех же инженеров, которые их создали. Прекрасная фокус-группа, идеальный инструмент для проверки внедорожников и аксессуаров в реальных условиях.

Картинка с рамой

Когда в СССР запускали «Ниву», она на испытаниях на Дмитровском полигоне на скорости пролетала участки с вязкой грязью, там, где более мощные и именитые иностранные внедорожники, которые привезли для сравнения, вязли. «Нива» победила их влегкую за счет малой массы, для нее испытатели тогда даже официально изобрели новый параметр – «пролетаемость». Так что известная шутка про то, что чем круче джип, тем дальше идти за трактором, здесь неуместна. Здесь – в смысле в Моабе. Jeep, как Humvee или Gelandewagen, не создан для преодоления глубокой грязи или болот, в них эти тяжелые рамники вязнут. Но здесь другое бездорожье: скалы, камни, глина. Тут важен объемный мотор с большим крутящим моментом уже с низов, дорожный просвет, ходы подвески, мосты с блокировками, огромные высокопрофильные колеса. И рама, которая выдержит нагрузки на кручение там, где у несущего кузова начнут расползаться сварные швы.

Таков в общих чертах генетический код Jeep, и пока он сохраняется. Хотя и уточняется: в этом году из семи концептов, которые Jeep представил в Моабе, три сделаны на базе гибридного Wrangler 4xe. **a**

HAVAL H7

Двигатель, тип	бензиновый, L4, турбо
Объем двигателя, куб. см	1998
Максимальная мощность, л.с. при об/мин	192 при 5600
Максимальный крутящий момент, Нм при об/мин	320 при 1500–4000
Трансмиссия	РКП, 7
Привод	полный
Разгон от 0 до 100 км/ч, с	10,1
Максимальная скорость, км/ч	180
Средний расход топлива, л на 100 км	9,7
Цена, руб.	от 3 499 000





Подкованный

Александр Катаев • Фото GWM

ТУЛЬСКИЙ УМЕЛЕЦ HAVAL H7

ПРЕЗЕНТАЦИЮ УСТРОИЛИ В ЛЕНИНГРАДСКОЙ ОБЛАСТИ. ХОТЯ СИМВОЛИЧНЕЕ ПОКАЗЫВАТЬ НОВЫЙ HAVAL H7 В ТУЛЬСКОЙ. СВОДИЛИ БЫ НАС В МУЗЕЙ, ПОГЛЯДЕТЬ ИСКУССТВО ЗНАМЕНИТЫХ ОРУЖЕЙНИКОВ. И ПОТОМ – СРАЗУ НА СОСЕДНЕЕ ПРЕДПРИЯТИЕ GWM, ГДЕ НАЧАЛАСЬ СБОРКА ЭТОГО КРОССОВЕРА. ОТ БЫЛОГО ЗДЕШНЕГО МАСТЕРСТВА ИЗГОТОВЛЕНИЯ ДОСТОЙНЫХ ВЕЩЕЙ – К СОВРЕМЕННОМУ.

Помним историю, когда туляку-оружейнику Левше привезли стальную аглицкую танцующую блоху. Дескать, придумай иноземной диковине нашу доработку, которая превзошла бы замысел англичан. Паренек нимфузорию подковал. Натурально провел адаптацию к русским дорожным условиям.

Мастерство чем-то похожего тонкого рода освоили и дистрибьюторы Great Wall Motor – долго ли, коротко ли, аргументами и уговорами, но получают все более объемные доработки у иноземцев из Китая. Благодаря чему конкретный Haval H7 у нас всерьез обособлен от китайского исходника. Сам по себе, свой собственный. Подкованный!

Dargo в уме

«Платов… досказал до того, что туляки просили блоху государю показать, Николай Павлович его по плечу хлопнул и говорит:
– Подавай сюда. Я знаю, что мои меня не могут обманывать. Тут что-нибудь сверх понятия сделано».

Нам подали топ-версию H7 Tech Plus. Первое впечатление: как если бы пухленький старшеклассник Haval Dargo занялся физкультурой и подрос атлетом. Ничего себе блоха, ха-ха. Размерами примерно с Tank 300.

«Седьмой» – давайте называть его так – эстетически и технически действительно является производным от Dargo. Не преемником, а соратником, автомобили будут предлагаться одновременно. И сначала их распределили по разным дилерским сетям. Dargo относится к группе Haval City наряду с моделями Jolion, M6 и F7. «Седьмой» определили в группу повышенной проходимости Haval PRO заодно с угловатыми H3, H5 и H9.





ВНЕДОРОЖНАЯ СТРАНИЦА
главного меню, скорее, развлекательная. На пересеченке полезнее вывести картинку с «прозрачным кузовом» от камер. Тему офроуда можно задать и для приборного экрана, и для проекции на стекло.

НА ОФРОУДЕ ПРИГОДЯТСЯ
и клиренс в 200 мм, и «ползучий» круиз-контроль для перемещения на сверхмалой скорости. Брод? Туда тоже можно. Преодолеваемая глубина — полуметровая.





И заменили силовой агрегат. На родном рынке кроссовер – гибридный. На арабском имеет 228-сильный бензиновый турбодвигатель 2.0 с девятиступенчатой АКП. Нашему «Седьмому» установили аналогичный двухлитровый, но дефорсированный (192 л.с.) и с семиступенчатой коробкой-роботом. Как и у Dargo. Связка «мотор – РКП» локализована в Туле, и ее выгодно применять по полной программе. Но коробку постоянно совершенствуют, и на «Седьмом» она работает лучше.

По-российски сверх китайского понятия сделано многое. На кузове дополнительный антикор. Увеличены мощность аккумулятора и емкость бачка омывателя, плюс добавлен индикатор уровня жидкости. Учтен монтаж фаркопа, ремни безопасности регулируются, предусмотрены сервисы Yandex и голосовое управление на русском. Ну и максимальный комплект подогревов. Короче, целый мешок «тульских пряников» адаптации. Приятный сюрприз – багажная шторка! Dargo и H3 ее лишены, и мы уж думали – тенденция.





В РЕЖИМАХ проходимости педаль газа теряет остроту. Удобнее дозировать тягу. Меняется и настройка ЭУРа. По умолчанию комфортная, а в «Снеге» и «Траве» — спортивная ради точности скупых движений на скользоте.

PRO-движение

Привод обязательно полный, с муфтой BorgWarner и блокировкой заднего диффера. А внутренняя дверная ручка напоминает рукоятку профессионального инструмента: берешься, захлопываешься и хочется серьезных мужских действий.

Песчаный карьер? «Я!» – «Седьмой» предлагает десять ездовых режимов, из них половина внедорожные. По карьерным колеям спокойно прокатывает и в стандартном Auto. Заранее подключаешь помощь на спусках, они здесь пугающе крутые. Глаза боятся, а кроссовер аккуратно съезжает.

«Снег», «Грязь», «Песок», «Трава/Гравий», «Неровности». В зависимости от выбора алгоритмы электроники меняются подходяще. Блокировка доступна во всех режимах, кроме как на «Траве/Гравии», где скользко и замкнутая связь может ухудшить управляемость. В «Неровностях» диффер блокируется сам, заодно отключается ESP, чтобы не душила мотор, а оставшаяся начеку система обретает крайнюю







ПОДДЕРЖКА APPLE CARPLAY
и Android Auto беспроводная. Система голосового управления понимает разделение на зоны. Командовать надо конкретными фразами.



УДИВИЛА ТУЛЬСКАЯ СКРУПУЛЕЗНОСТЬ.
Наши внимательны к фидбэку от клиентов. Были претензии к читаемости слов, поэтому здесь шрифты крупнее, чем у Dargo. И качество отделки на высоте, а маркого глянца, считай, нет.

Рис. 69. Тульское ружье модели А

строгость. Что позволяет карабкаться с минимумом букса. В общем, грамотное подспорье.

Загадка, каким чудом LR Defender Classic, УАЗ и другие легендарные внедорожники умудрялись одолевать офроуд без хитрых алгоритмов. Хотите узнать? Опытным пользователям адресован особый «Экспертный» режим. Жмешь кнопку ESP несколько секунд, и от всей страховки остается АБС. Свобода! – при добавлении газа кроссовер лихо подруливает кормой, выбрасывая фонтаны грунта. До перегрева трансмиссии у нас не дошло. И до подъемов по рыхлым склонам – тоже, просили поберечь машину. Вероятно, под серьезной нагрузкой система привода таки спасует...

Эмоциональное равновесие

Заказать у дилеров крепкую нижнюю защиту взамен условной стандартной, и тогда на поиски приключений – только в путь. Пассажирам сзади вольготно, части диванной спинки регулируются, в наличии подстаканники, на окнах шторки, на консоли USB-слот. В багажнике заготовлены крючки, петли и карманы.

Дороги Ленинградской области разнообразны. Сперва на маршруте автострады, потом извилистые местечковые шоссе – то ухоженные, то битые. «Седьмой» старается угодить везде.

Мотор, скажем, достаточный. Пока не наберешь 100 км/ч, все прекрасно, а на скоростях выше отдача тускнеет. Зато кроссовер остается негромким, шумы в основном от набегающего воздуха. Коробка проявляет похвальную сообразительность и переключается плавно. А реакции на отклонения руля неожиданно резковаты. По этой ли причине GWM называет автомобиль эмоциональным? Даже в чем-то спортивным!

Верно называть собранным. Подвеску российских версий специально сделали плотнее. Эффект очевиден: крены умеренные, никакой расхлябанности. А типичные асфальтовые проблемы отрабатываются без грубости. Удачный баланс! Похоже едет Renault Duster.

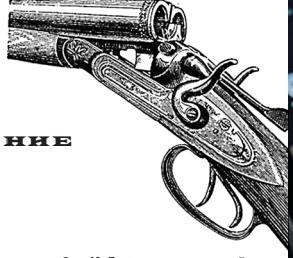


Рис. 68. Тульское ружье модели Б



ОБЫЧНЫЕ КНОПКИ
управления климатом одобряем горячо. Но среди них почему-то отсутствует самая нужная — Auto. При этом в ряд поместили кнопку «аварийки», попробуй отличи ее и попади второпях. Нет предела совершенству.



КУЗОВ
российского H7 избавили от хромированных деталей. Колеса по умолчанию 18-дюймовые, у топ-версии 19-дюймовые. Про запас, увы, докатка, очевидно неподходящая на пересеченке.

Итого Haval H7 – правильный универсал. Этакий тульский умелец. И тем интереснее после знакомства оглянуться на Dargo. Или, наоборот, с появлением «Седьмого» не интересно?

Двое из ларца

Неподалеку от Тулы расположен гостиничный комплекс, чей владелец, бизнесмен Михаил Борщев, собрал самую масштабную российскую коллекцию самоваров и бульоток. Свыше шестисот предметов. Они представлены в музее на территории. Со своим самоваром приезжать точно не стоит. А побывать стоит обязательно. Среди экспонатов, разумеется, много тульских с уникальными мастерскими деталями. Вроде бы стоят рядом два абсолютно похожих? Экскурсоводы разъяснят нюансы.

Мысленно ставим бок о бок Haval Dargo и Haval H7. В подробностях они совсем непохожи! Нюансов не сосчитать. Изобретательный и зрелищный интерьер «Седьмого» – углы, винты, фактура – по сути работа над ошибками Dargo. У того коробкой заведует бесконечно крутящаяся шайба, у нового – удобный рычаг. Там разброс мелочей, здесь порядок. И обогревы кресел не надо выискивать в меню, кнопки под рукой. Поменять бы еще приборы. От этой картины одна польза – переключение на карту навигации.

Стремясь удержать цену в рамках разумного, из комплектаций «Седьмого» убрали «излишества»: черную обивку потолка, массажер водительского кресла, ионизатор и тому подобное. А все равно новинка получилась богаче Dargo.

Опись имущества оставим на фирменном сайте. Как пример, по умолчанию сиденья обиты кожей, передние – с вентиляцией. Расширен пакет систем активной безопасности. Контурная подсветка – разноцветная. Упомянутый «Экспертный» режим у Dargo отсутствует, а задняя блокировка полагается топ-версии. Главное – со всем своим богатством «Седьмой» оказался ненамного дороже: 3,5–3,8 млн рублей против дарговских 3,1–3,6 млн.





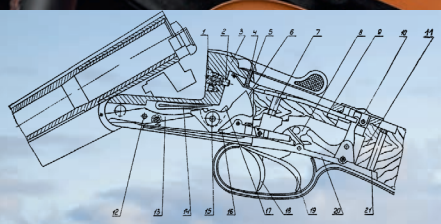


Рис. 1. Положение механизмов при взведенных курках.

1 — втулка бойка; 2 — боек; 3 — колодка; 4 — указатель; 5 — пружина указателя и бойка; 6 — поводок указателя; 7 — винт стяжной; 8 — замок предохранительный; 9 — движок предохранителя; 10 — кнопка предохранителя; 11 — ложа; 12 — ось взводителя; 13 — рычаг взводитель; 14 — пружина боевая; 15 — курок; 16 — шептало; 17 — ограничитель; 18 — крючок спусковой правый; 19 — крючок спусковой левый; 20 — основание (личинка); 21 — винт стяжной.

НА ВЫБОР ТРИ КОМПЛЕКТАЦИИ:
Elite, Premium и Tech Plus. Если сравнивать базовый H7 и Dargo X Elite с блокировкой, «Седьмой» дороже на 50 тысяч. А по сравнению с Dargo Elite без нее — на 150 тысяч.

ПО-ВИДИМОМУ, ЛЮЧОК ДЛЯ ДЛИННОМЕРОВ –
исчезающее явление. Китайцы не катаются на лыжах? Но туляки-то катаются. И вдобавок рыбачат удочками. Кстати, у базовой версии диван и не греется.



Лучше больше

Понравилась функция i-Space. Предварительно выбираем расслабляющее положение кресла, успокоительные обои на экран и благоприятный аккомпанемент – пение птиц, шум дождя. Окончился тест-драйв, применяем i-Space, кроссовер активирует все намеченное и оборачивается местом релакса. Отдыхаешь, ни о чем не беспокоясь.

О рыночной судьбе Dargo, в частности. Мы ведь не сотрудники представительства. А рынку – чем больше по-российски доработанных автомобилей, тем лучше. Мастерам-тулякам за подкованный Haval H7 – благодарность.

Левше в городе и вовсе памятник. «Таких мастеров, как баснословный Левша, теперь, разумеется, уже нет в Туле: машины сравняли неравенство талантов и дарований, и гений не рвется в борьбе против прилежания и аккуратности… Работники, конечно, умеют ценить выгоды, доставляемые им практическими приспособлениями механической науки, но о прежней старине они вспоминают с гордостью и любовью». **а**



МАШИННОЕ ОТДЕЛЕНИЕ

ДОНЕСЕНИЯ

EXLANTIX ET

Двигатель, тип	**гибридный, бензиновый, L4, турбо + два электромотора**
Объем двигателя, куб. см	1499
Максимальная мощность, л.с. при об/мин	469 при 5200
Максимальный крутящий момент, Нм при об/мин	634 при 4000
Трансмиссия	АКПП
Привод	полный
Максимальная скорость, км/ч	195
Разгон от 0 до 100 км/ч, с	4,8
Емкость батареи, кВт•ч	40
Запас хода, км	1180
Средний расход топлива, л на 100 км	6,4



Билет туда-обратно

Александр Янковский • Фото Exlantix

ЗАЧЕМ МАШИНЕ ГНАТЬСЯ ЗА МЯЧОМ

РАССТОЯНИЕ В ШЕСТЬСОТ С ЛИШНИМ КИЛОМЕТРОВ ОТ ДИЛЕРСКОГО ЦЕНТРА EXEED В САНКТ-ПЕТЕРБУРГЕ ДО ПОДМОСКОВНОГО ЗАВИДОВА КРОССОВЕР EXLANTIX ET ПРЕОДОЛЕВАЕТ ЗА ШЕСТЬ С ЛИШНИМ ЧАСОВ ПУТИ, ПРИЧЕМ БЕЗ ЗАЕЗДА НА ЗАПРАВКУ. ТОЖЕ МНЕ ЧУДЕСА ЭКОНОМИЧНОСТИ, ФЫРКНЕТ ЧИТАТЕЛЬ И БУДЕТ СОВЕРШЕННО ПРАВ: ТАКОЙ ПРОБЕГ НА ПОЛНОМ БАКЕ – СОВСЕМ НЕ ФОКУС ДЛЯ БОЛЬШИНСТВА СОВРЕМЕННЫХ МАШИН. ФОКУС В ТОМ, ЧТО EXLANTIX ET СПОСОБЕН БЫЛ ПРОДЕЛАТЬ БЕЗ ЗАЕЗДА НА КОЛОНКУ И ОБРАТНЫЙ ПУТЬ.

Путешествие из Петербурга почти в Москву в салоне машины совершил популярный стендап-комик Эмир Кашоков, который вел трансляцию этой поездки в соцсетях – вплоть до прибытия в Завидово, на территорию гостиничного комплекса Radisson Resort в Тверской области, где проходила презентация машины для автомобильных дилеров, журналистов и блогеров. Вообще пиар-сопровождение прихода на российский рынок первой модели новой китайской марки Exlantix было организовано с учетом всех современных трендов и по лучшим стандартам, заданным когда-то марками ушедшими. Само собой даже всплыло в памяти словосочетание «философия бренда», сегодня уже почти неуместное в мелькании китайских марок. В эти три апрельских дня, Exlantix Technical Experience Day, тут все было как надо. С точным посылом и внятным месседжем: этот новый премиальный кроссовер – экологичный, высокотехнологичный, комфортный. Модный, наконец.

Три дня в Завидове

Exlantix ET – последовательный гибрид, «дальнобойность» его по паспорту – 1180 километров, расходует двух с половиной тонный кроссовер 6,4 литра топлива на сотню пути. Тема автономности и экономичности была успешно отыграна пробегом из Петербурга, ставим галочку.

Не спасовал автомобиль и в специально оборудованной перед завидовским отелем зоне внедорожных испытаний:



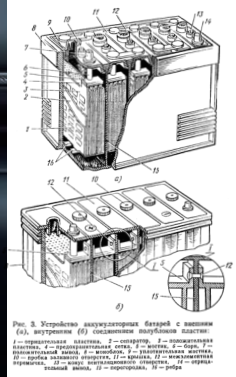


Рис. 3. Устройство аккумуляторных батарей с внешним (*а*), внутренним (*б*) соединением полублоков пластин:
1 — предохранительная пластина, *2* — сепаратор, *3* — положительная пластина, *4* — отрицательная пластина, *5* — положительный полюсный вывод, *6* — межэлементная перемычка, *7* — моноблок, *8* — положительная пластина, *9* — отрицательная пластина, *10* — пробка заливного отверстия, *11* — крышка, *12* — межэлементная перемычка, *13* — конус вентиляционного отверстия, *14* — отрицательный полюсный вывод, *15* — перегородка, *16* — ребра

ПЛАВНОСТЬ
и бесшумность хода, свойственная каждому автомобилю на электротяге, в случае с Exlantix ET обеспечивается кроме пневмоподвески еще и шинами с довольно высоким профилем — 255/50 при диаметре 20 дюймов.

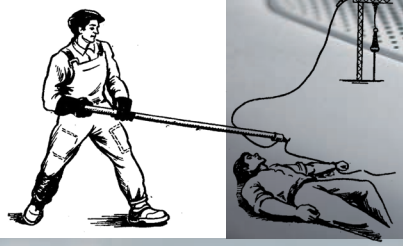




заезжал одной стороной на искусственную рампу, демонстрируя углы въезда и съезда и дорожный просвет, максимум 227 мм, низкий центр тяжести и устойчивость даже при экстремальных кренах. Тоже зачет.

Диагональное вывешивание показало работу интеллектуального полного привода. Еще Exlantix ET забирался на высокие качели с одной стороны и съезжал с другой – это был успешно пройденный тест на плавность подвески и точность настроек педалей газа и тормоза. Уверенный подъем на крутую горку с имитацией скользкого покрытия продемонстрировал мощность двигателя, точность распределения крутящего момента в трансмиссии и возможности регулируемой пневмоподвески.

В специальной зоне можно было проверить работу ассистентов движения и парковочных датчиков. С полностью затемненными стеклами салона Exlantix ET маневрировал на площадке между полосатыми конусами – любой желающий мог проехать между ними «по приборам». Обещанный паспортом разгон за 4,8 секунды до сотни машина под-



КОЛЕСНАЯ БАЗА EXLANTIX ET
составляет внушительные три метра. Свойственная всем подобным машинам «электромобильная» компоновка агрегатов позволила сделать салон машины очень просторным, для пассажиров второго ряда — особенно.





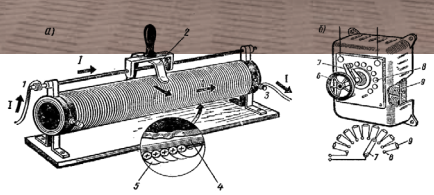
Рис. 33

твержда́ла, обгоняя при старте с места летящий мяч для гольфа, отправленный в полет ударом клюшки Давида Нагиева, одного из самых титулованных гольфистов России. В зоне SPA в креслах Exlantix ET с системой Zero Gravity можно было расслабиться и получить сеанс массажа «кошачьи лапки» – этой функцией оборудованы все сиденья машины. Кейтеринг-повар жарил сосиски на электрогриле, подключенном к бортовой батарее машины. И даже робособака была задействована в сценарии праздника.

В общем, вспомнился бородатый анекдот: «Лондон. В центре британской столицы прошел праздник Coca-Cola. Во время торжеств в воздухе кружило сто самолетов с надписью Coca-Cola, было выпущено 200 тысяч зарядов праздничного салюта, на импровизированной сцене пели Пласидо Доминго и Хосе Каррерас. Специалисты завода “Буратино” считают, что это дешевый рекламный трюк».

Но если серьезно, судя по презентации Exlantix ET в Завидове, принятая недавно программа глобальной экспансии




Рис. 14. Реостаты с плавным (а) и ступенчатым (б) изменением сопротивления





ПАНОРАМНАЯ КРЫША EXLANTIX ET
визуально увеличивает пространство салона. Но она лишена функции автоматического затемнения, которая есть у электрохромных боковых стекол заднего ряда. Впрочем, есть привычная солнцезащитная шторка.



ПЕРЕДНЯЯ ПАНЕЛЬ
решена современно – два экрана, 10,25-дюймовая приборная панель и центральный экран с диагональю 15,6 дюйма. Есть Apple CarPlay и Android Auto, меню полностью русифицировано, есть встроенные российские приложения

марки Exeed на зарубежные рынки распространилась и на Россию. А значит, есть надежда, что марка пришла к нам всерьез и надолго. А не как некоторые ее земляки, которые, словно две черные крысы из сна Городничего в гоголевском «Ревизоре», «пришли, понюхали – и пошли прочь».

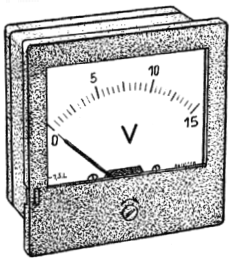
Но мы же про Exlantix, при чем тут Exeed, спросит читатель?

Из одной семьи

При том что марка Exlantix основана в прошлом году брендом Exeed, и с той поры название Exlantix закреплено за премиальными электромобилями и гибридами, построенными на специально спроектированной для них модульной платформе EOX.

А так Exlantix ET, строго говоря, экспортный вариант Exeed Sterra ET, модели, представленной в 2023 году, тот же без двух сантиметров пятиметровый SUV с трехметровой колесной базой. Exlantix от Sterra отличается оформлением передка, светотехникой, прорезями в решетке радиатора. А в целом – тот же типичный «электрический» экстерьер: гладкий кузов, выдвижные ручки дверей, светотехника – диодные полосы светотехники. Еще в Exlantix ET, в отличие Sterra, за работу адаптивного круиз-контроля и ассистентов водителя отвечает не низко посаженный в бампере радар, который у нас осенью и зимой быстро залепляется грязью и снежной кашей, а камера за лобовым стеклом. Так что отказов в работе системы не предвидится.

Силовая установка у Exlantix ET та же, что и у китайского «исходника»: по одному электромотору на каждую из пар колес, под полом прячется батарея емкостью 43 кВт•ч, которую можно заряжать от сети через разъем европейского стандарта CCS2 для быстрой зарядки, во время которой автомобиль способен принимать до 110 кВт. Если розетки поблизости не окажется, подпитывать батарею на ходу будет скрытая под капотом машины полуторалитровая бензиновая турбочетверка мощностью 156 сил. На чистом электричестве можно проехать чуть меньше двухсот километров;



ОБЪЕМ БАГАЖНИКА EXLANTIX ET
в стандартном варианте составляет 546 литров, не самый выдающийся показатель. Но сложив сиденья второго ряда, получим уже 1835 литров. Электрические кнопки складывания расположены на стенке багажного отсека.





в автоматическом режиме, когда силовая установка сама выбирает источник энергии, – под тысячу двести, как уже было сказано. И пока есть бензин в баке, машина будет ехать – бесценное преимущество последовательного гибрида.

Быстро и плавно

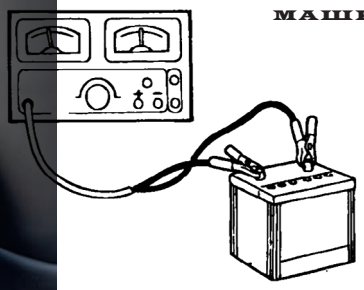
Ездовые тесты в Завидове были короткими, но с первых же метров за рулем машины стало ясно, что если не главные, то первые козыри машины, которые замечаешь, сидя за рулем, – динамика разгона и плавность движения. Даже если забыть о трюке с полетом мяча, который Exlantix ET опережает при старте с места, разгон очень убедительный, как у всякого породистого электрокара. И даже разряженная батарея не помеха, производитель заявляет, что, если в ней останется 20 процентов заряда, время разгона увеличится всего примерно на секунду.

А насчет плавности – пневмобаллоны и адаптивные амортизаторы в подвеске машины, как показали тестовые заезды в Завидове, позволяют проходить «лежачих полицейских» на городских скоростях, вообще не тормозя. Недавно наделал немало шуму ролик в сети, где один тоже китайский электроседан делает это буквально не дрогнув, тогда как два его одноклассника-соперника из немецкой «большой тройки» повторяют за ним то же упражнение, раскачиваясь с боку на бок, как корабли в шторм. Есть подозрение, что такую же битву, будь она устроена среди кроссоверов, Exlantix ET тоже мог бы выиграть.

Кроссовер плавный, но при этом не валкий, помогает тяжелая батарея под полом. Но вообще через центральный экран можно настроить любую комбинацию жесткости и высоты подвески, отзывчивости руля. Помимо стандартных дорожных пресетов, в настройках есть внедорожные режимы движения «Снег», «Эвакуация джипа», «Песок».

Двойные акустические стекла дверей, сами двери безрамочные, с электроприводами, доводчиками и голосовым управлением. В отделке салона – перфорированная кожа





ПРИ ДВИЖЕНИИ EXLANTIX ET расходует 20 кВт энергии батареи за час. Производитель рекомендует не разряжать батарею ниже 20 процентов и не заряжать свыше 80–90 процентов емкости. ДВС генерирует 3,7 кВт•ч в расчете на один литр потребляемого топлива.



КУЗОВ ИЗГОТОВЛЕН ИЗ АЛЮМИНИЕВЫХ, стальных и композитных элементов, кроме крыши, алюминиевого капота и композитной крышки багажника, все они оцинкованы. У кузова высокая жесткость, коэффициент на кручение – 42 600 Нм/град.



Nappa, натуральное дерево и алюминий, все кресла с обогревом, вентиляцией и массажем – в общем, дорого-богато.

Для России

На презентации Exlantix ET в Завидове особо подчеркивалось, что машина прошла адаптацию для России. Шасси и подвеска защищены по высшему антикоррозийному стандарту. В список оснащения добавлены обогрев лобового стекла, подогрев форсунок стеклоочистителей, увеличенный до 8 литров бачок омывающей жидкости, дополнительный уплотнитель для всех четырех дверей. Но особая «фишка» Exlantix ET – фирменный аксессуар от производителя, настоящий подарок всем ненавистникам настроек всего и вся через центральный экран. Специальная рамка-накладка с физическими крутилками и кнопками присоединяется к экрану мультимедиа и активируется через специальное приложение. Сегодня, когда мировые производители возвращают в свои машины кнопки и клавиши, именно это признак настоящего премиума. **a**



МАШИННОЕ ОТДЕЛЕНИЕ

ДОНЕСЕНИЯ

HONGQI HQ9

Двигатель, тип	бензиновый, L4, турбо
Рабочий объем, куб. см	1989
Максимальная мощность, л.с. при об/мин	245 при 5500
Максимальный крутящий момент, Нм при об/мин	380 при 1800
Трансмиссия	8AT
Привод	передний
Разгон от 0 до 100 км/ч, с	9,5
Максимальная скорость, км/ч	200
Средний расход топлива, л на 100 км	8,8
Цена в России, руб.	от 7 690 000



Торжество прибытия

Дмитрий Гронский • Фото автора и Hongqi

С КРАСНЫМ ЗНАМЕНЕМ ПО КРАСНОЙ ДОРОЖКЕ

НА ВЪЕЗДЕ В ПОДМОСКОВНЫЙ САНАТОРИЙ ПЕРЕД ШЛАГБАУМОМ СКОПИЛАСЬ НЕБОЛЬШАЯ ОЧЕРЕДЬ ИЗ МАШИН. ОХРАННИК С РАЦИЕЙ НА ГРУДИ ДОВОЛЬНО СТРОГО ДОПРАШИВАЛ ВОДИТЕЛЕЙ СТОЯВШИХ ВПЕРЕДИ МЕНЯ СЕДАНОВ. ЕВРОПЕЙСКИХ, ОФИЦИАЛЬНОГО ЧЕРНОГО ЦВЕТА – ТАКОГО ЖЕ, КАК УНИФОРМА УПИВАВШЕГОСЯ ВЛАСТЬЮ ОХРАННИКА. КОГДА ДОШЛА ОЧЕРЕДЬ ДО МОЕГО МИКРОАВТОБУСА ЦВЕТА БАКЛАЖАН, СМУЩЕННЫЙ ПРИВРАТНИК УВАЖИТЕЛЬНО ОБЪЯСНИЛ МНЕ, КАК ДОЕХАТЬ ДО ПАРКОВКИ, А ПОТОМ, ОТКРЫВ СВОЮ РЕГИСТРАЦИОННУЮ ТЕТРАДКУ, РОБКО СПРОСИЛ, ЧТО ЗА МАРКА АВТОМОБИЛЯ. Я НАЗВАЛ. ОН НЕ ПОНЯЛ. ПРИШЛОСЬ ДИКТОВАТЬ ПО БУКВАМ: «ХАРИТОН, ОЛЬГА, НИКОЛАЙ, ЧЕБУРАШКА...»

Лет десять назад марка Rolls-Royce к своему вековому юбилею подготовила чудной концепт – Vision Next 100. Представить эту колесницу на дорогах общего пользования было категорически невозможно. Впрочем, такая задача и не ставилась. Целью было – показать, в каком направлении марка будет развиваться ближайшие сто лет и каким главным критериям должна соответствовать ее продукция. Одним из них было Grand Arrival – «Торжественное прибытие». То есть автомобиль должен был повергнуть увидевшую его публику в такое же изумление, которое посетители Третьяковской галереи могут увидеть на знаменитом полотне художника Иванова. Позволим себе пространную цитату.

«О том, что момент Торжественного прибытия приближается, первым подсказывает Spirit of Ecstasy: фигурку и решетку радиатора охватывает неземное сияние. Пока Rolls-Royce Vision Next 100 грациозно скользит последние метры, сияние распространяется от заднего переднего края арки переднего колеса до задней части единственной двери, заставляя присутствующих замереть в ожидании. Автомобиль мягко останавливается, и происходит нечто великолепное: стеклянная крыша, закрепленная на левой стороне автомобиля, поднимается, позволяя прибывшему встать в полный рост и защищая его от ненастной погоды. Затем одним плавным





ЛЮБОЙ АРХИТЕКТОР ОБЪЯСНИТ ВАМ, что вертикальные акценты делают объект визуально выше, а горизонтальные — шире. Габариты Hongqi HQ9 можно было бы специально не подчеркивать: длина кузова превышает пять метров.



КОМУ-ТО САЛОН HONGQI HQ9 покажется старомодным. Но в отличие от всех других автомобилей, представительские минивэны не кричат на каждом углу, что они адресованы «молодым и энергичным».



движением распахивается дверь, выдвигается порог, и, наконец, автомобиль расстилает от порога красную дорожку света, торжественно приветствуя высокопоставленного гостя. Словно Венера из морской раковины на картине Боттичелли, пассажир выходит из роскошного салона навстречу вспышкам камер и восхищенным взорам».

Двадцать пятилеток

Ко всему вышеописанному пафосу самое прямое отношение имеет Джайлс Тейлор, трудившийся тогда главным дизайнером Rolls-Royce. Но в 2018 году британский художник получил должность вице-президента по глобальному дизайну и креативного директора китайского концерна FAW. И все последние Hongqi – это его рук дело.

Полностью реализовать намеченное в Rolls-Royce на двадцать пятилеток Джайлсу не удалось, но кое-что из тех задумок очень даже заметно. Взгляните на эту радиаторную решетку, сопоставимую по габаритам с плугом бульдозера. По сравнению с ней решетка Rolls-Royce – не «античный храм»,









а фасад сельского ДК времен сталинского ампира. Даром что не светится. Зато сияет пусть не «красная дорожка», а алый стяг, проецируемый на асфальт. Еще одна черта державного пафоса – задние фонари, имитирующие распростертые крылья орла. Впрочем, учтены в дизайне и местные тренды – похожую металлическую накладку на задней стойке с горизонтальной насечкой мы видели на BYD Yangwang U9. Ну и, конечно же, габариты. Если встать у передней правой фары и смотреть в сторону лобового стекла, то кажется, что водитель где-то там, очень далеко, будто под капотом урчит минимум V12, которому, конечно же, требуется место.

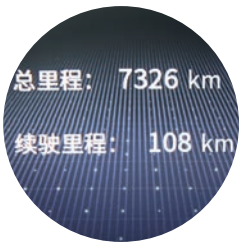
Восточное терпение

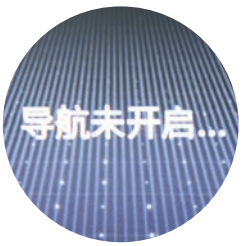
На самом деле минивэн приводится в движение единственно возможным двухлитровым турбодвигателем, развивающим 245 л.с. Для машины, собственный вес которой составляет почти две с половиной тонны, вроде бы немного, но вполне хватает в том числе для уверенных обгонов – по паспорту ускорение до сотни умещается в 10 секунд. Для управления климатом не обязательно лезть в тачскрин – есть физические



КОГДА КРЕСЛА ВТОРОГО РЯДА отодвинуты так далеко от передних, это значит, что на третьем ряду в данный момент никого нет.









ДОСТАВШИЙСЯ НАМ ЭКЗЕМПЛЯР
был завезен в Россию по ЗОЕТС, и потому перевод меню был предоставлен не полном объеме. Поставки по ОТТС должны избавить российских пользователей от иероглифов.



КРЕСЛА
второго ряда не хвастаются Zero Gravity, но в них одинаково удобно что сидеть, что возлежать.

органы управления, что сегодня редкость. Управляется автомобиль четко, а маневрировать в тесном пространстве позволяют многочисленные камеры. Подушка сиденья на водительском месте по-китайски коротковата, но не будем забывать, что водитель тут, скорее всего, не автовладелец, а нанятый шофер, который может и потерпеть, ибо главная его задача – комфорт пассажиров второго ряда. Которым, например, надо вовремя открыть с правильной стороны одну из боковых дверей – я, к стыду своему, долго разбирался, как это делается и кнопками в салоне, и дистанционно – с ключа. Впрочем, не я один такой. В сети я наткнулся на целый шоферский форум, посвященный пользованию Hongqi HQ9. У одного не открывалась с пульта правая боковая дверь, что было справедливо, потому что, как выяснилось, у него не была защелкнута крышка бачка бензобака, другой сетовал, что нельзя слушать музыку при выключенном зажигании...

На коленях

Ну, и настала пора поговорить о главном в этой машине – двух креслах второго ряда. Они без преувеличения роскошны и действительно сопоставимы с креслами первого класса в каком-нибудь транконтинентальном лайнере. Электроприводами они превращаются в лежанку, на которую так удобно откинуться, разглядывая облака за стеклом панорамной крыши и в целом предавшись дзену. Никаких экранов на потолке тут нет. Да и на самом деле это олдскул, когда есть смартфоны и планшеты. Именно планшеты, потому что ноутбук придется держать на коленях, вспомнив еще одно его обозначение – laptop. Из кресел спинок переднего ряда откидываются столики, но их размер и угол не позволят на них поставить даже самый маленький компьютер. Зато на потолке у каждого из пассажиров есть макияжное зеркальце, которое тоже позволит подготовиться к «торжеству прибытия».

Впрочем, у последнего в Китае своя трактовка. Один из самых знаменитых пользователей Hongqi, товарищ Си, прибыл 9 мая в Кремль последним. «Он выдержал театральную паузу и в результате не опоздал, но и не приехал вместе со всеми», как засвидетельствовала газета «Коммерсантъ». То есть время и место важны не меньше, чем пафосный транспорт. **a**

МАШИННОЕ ОТДЕЛЕНИЕ

ДОНЕСЕНИЯ

BESTUNE T90

Двигатель, тип	бензиновый, L4, турбо
Объем двигателя, куб. см	1498
Максимальная мощность, л.с. при об/мин	160 при 5500
Максимальный крутящий момент, Нм при об/мин	258 при 1500–4350
Трансмиссия	7AMT
Привод	передний
Максимальная скорость, км/ч	200
Разгон от 0 до 100 км/ч, с	9,3
Средний расход топлива (смешанный цикл), л на 100 км	7,2





Весенняя путина

Михаил Гзовский • Фото Bestune

СВЕЖИЙ УЛОВ: НА КРЮЧКЕ КРОССОВЕР T90

НОВЫЕ ИМЕНА КИТАЙСКИХ АВТОПРОИЗВОДИТЕЛЕЙ НЕРЕСТЯТСЯ НА НАШЕМ АВТОМОБИЛЬНОМ РЫНКЕ С ЗАВИДНОЙ СКОРОСТЬЮ, ХОТЯ КРОССОВЕР, НА КОТОРОМ Я МЧУ ПО АСТРАХАНСКИМ ДОРОЖКАМ, – ДЕТИЩЕ КОНЦЕРНА FAW, ПРИПЛЫВШЕГО В РОССИЮ ЕЩЕ В 2012 ГОДУ. С ТЕХ ПОР И СУББРЕНД ПЕРЕИМЕНОВАЛИ ИЗ BESTURN В BESTUNE, И АВТОМОБИЛЬНЫЕ ВРЕМЕНА В НАШЕЙ СТРАНЕ НАСТУПИЛИ ДРУГИЕ. КАК ЖЕ ВПИСЫВАЕТСЯ В СОВРЕМЕННУЮ ПАРАДИГМУ НОВЫЙ ФЛАГМАН РОССИЙСКОГО МОДЕЛЬНОГО РЯДА BESTUNE?

«Знаешь, что идеально аккомпанирует хорошему игристому? – Мой собеседник хитро улыбнулся, наполняя бокалы брютом из личной коллекции. – Конечно же, черная икра, причем паюсная. Угощайся. И вино обязательно выпей залпом!»

Я частенько отматываю пленку на тысячи мотор-часов назад и вспоминаю ту поездку на ателье Alpina. С Андреасом, сыном Буркарда Бовензипена, основателя святая святых для всех поклонников баварских машин, а по совместительству виноторговца, мы тогда в прямом смысле упоительно беседовали и о BMW, и о деликатесах, и о русских традициях. Мог ли я тогда подумать, что промысел черной икры естественного созревания вот-вот запретят и попробовать аутентичную паюсную уже не получится ни за какие деньги, а вместо машин из Европы меню наших автодилеров запестрит ста пятьюстами оттенками китайского?

Первая свежесть

Кроссовер Bestune T90 дебютировал у нас в декабре 2024-го и добрался до дилеров аккурат к наступившей весенней путине в Астраханской области. И вот мы уже катим по дорогам «волжской Венеции». По идее, кроссоверу бы удивленно таращиться на окружающие красоты, чем-то напоминающие саванны где-нибудь в Намибии, широко раскрытыми глазами. Но нет: машина щурится от солнца узкими светодиодными ходовыми огнями, объединенными тонкой подсвеченной лентой. Именно верхний ярус и при-




Министерство рыбной промышленности Союза ССР
Главрыбсбыт
ПОКУПАЙТЕ
ЗЕРНИСТУЮ, ЛИЗИСТУЮ
• ПАСТЕРИЗОВАННУЮ
И К Р У

ДЖОЙСТИК УПРАВЛЕНИЯ
трансмиссией, на первый взгляд, ничем не примечателен. Лишь когда возникает желание пощелкать передачи вручную, понимаешь: мануальный режим в T90 не предусмотрен.





СИДЕНЬЯ МЯГКИЕ,
с ненавязчивой боковой поддержкой и, увы, недостаточной поясничной. По умолчанию отделаны — цитата — высококачественной кожей, а в топовой версии — загадочной стеганой микрофиброй.

дает лицу T90 осознанное выражение, хотя на самом деле основная головная оптика здесь установлена ниже ватерлинии и, кстати, моментально покрывается пылью. Зато модно!

Местные подолгу смотрят вслед стелющему по грунтовке T90: то ли обижаются на поднятую пыль, то ли пытаются угадать модель. А это непросто: минималистичная корма выполнена в духе многих современных моделей из Китая. Благо кое от каких трендовых инженерно-стилистических изысков все же отказались. Например, поднадоевшие и не самые эргономичные выдвижные ручки к T90 решили не прикручивать, отчего профиль кроссовера нисколько не потерял.

Собирательный характер и у интерьера T90: минимум кнопок, вертикальный планшет управления всем и вся, смелые цветовые сочетания в отделке, разнофактурный пластик и имитация алюминия. В топовой версии эта красота щедро залита атмосферной контурной подсветкой. Похожие рецепты покорения покупателей уже опробованы на десятках других моделей и особого вау-эффекта не вызывают.

ЧЕРНЫЙ,
серый, серебристый, белый — нет, тут речь не об икре. Это такая непривычно сдержанная цветовая палитра в духе седанов премиум-класса подготовлена для T90.



Не удивляют и некоторые неоднозначные решения, как ни крути, они есть у каждого «китайца». Натурально, панель приборов в наш век должна быть цифровой, и, казалось бы, рисуй на ней что хочешь. Но приборка T90 предполагает единственный вариант оформления с минималистичной графикой, можно лишь сменить светлую тему на темную. Ну да бог с ним, хуже, что информация с трип-компьютера слишком мелкая и в движении считывается так себе. Что еще? Кнопку запуска мотора ищите по центру передней консоли, включения аварийки – на потолке в блоке управления светом и люком, а подрулевые лепестки, как и мануальный режим, на селекторе коробки искать бесполезно: вручную пощелкать передачи не получится.

Без консервантов

Привод на T90 выбирать не приходится: момент безальтернативно уходит на передние колеса. А вот с силовыми агрегатами можно поиграться. На выбор один из турбомоторов: 1,5-литровый мощностью 160 л.с. и моментом 258 Нм и 2-литровый отдачей 245 л.с. и 380 Нм. Интересно, что каждому из моторов положена своя коробка передач, и обе –









КНОПКА СИСТЕМЫ
ЭРА-ГЛОНАСС на потолке вопросов не вызывает: пользуемся мы ею, к счастью, крайне редко. А вот пристроенная неподалеку клавиша аварийки — эргономический фейл.



САЛОН ПРЕТЕНДУЕТ
на необычность цветовыми сочетаниями: даже относительно строгий черно-голубой (на фото) интерьер смотрится игриво, а уж бордово-кремовый вариант и вовсе эпатажен.

от компаний с именем. В паре с младшим трудится робот 7DCT производства BorgWarner, а двум литрам положен классический восьмиступенчатый автомат от Aisin.

Ожидаемо в движении кроссовер с тем или иным наполнением подкапотного пространства воспринимается по-разному, но неожиданно эта разница не так уж и велика. Версия с младшим двигателем выпрыгивает из штанов, чтобы доказать – я не овощ! В немалой степени этому впечатлению способствует роботизированная коробка, не склонная к размазыванию «ньютонов» по сцеплениям, как это нередко бывает с аналогами от других китайских производителей. Автомобиль трогается без заминок и чутко реагирует на правую педаль, робот с готовностью скатывается на две, а то и три передачи вниз, не досаждает рывками или толчками на пешеходных скоростях. На этом фоне версия с автоматом кажется даже чуть флегматичной в смене передач, хотя объективно прибавка в мощности все же дает преимущество в наборе скорости, но не сказать, чтобы радикальное. Одним словом, прежде чем переплачивать 600 тысяч, не поленитесь доехать на тест-драйв. В общем-то, эта универсальная рекомендация перед покупкой любого автомобиля для китайских машин актуальна как ни для каких других. Никогда не знаешь, чем удивит тебя потенциальное приобретение. Вот T90, например, обладает специфической подвеской и рулевым управлением. Усилие на руле неожиданно «вязкое» и даже чрезмерное, хотя обратная связь могла быть и почище. А подвеска вообще сбивает с толку. Первое впечатление – плотная, если не сказать жесткая, передающая мелкие неровности в салон. Значит, на грунтовке лучше помедленнее? Вот и нет! Поддаешь газу, и T90 будто всплывает над дорогой: ни тремора, ни пробоев на крупных неровностях, но откуда ни возьмись возникает раскачка. И – внезапно – старший вариант на 19-дюймовых колесах стелет мягче, чем базовая машина на 18 дюймах. Удивительное дело!

Усилитель вкуса

Долой придирки. Для семейного транспорта, каким его и позиционирует производитель, T90 вполне себе подходит. Машина крупная, сопоставима по габаритам с кроссоверами Skoda Kodiaq или Geely Atlas. Так что за спинами водителя и переднего пассажира достаточный запас про-

СИЛОВОЙ АГРЕГАТ ПРЕДСТАВЛЕН
двумя сочетаниями различных двигателей и коробок передач: с роботом идет младший мотор 1.5, гидромеханический автомат положен варианту с двигателем 2.0.





Рис. 73. Скелет черепа осетра (Acipenser) по удалении частей наружного скелета.
1 — rostrum, 2— parasphenoideum, 3 — позвонки, лежащие в составе черепа, 4 — palatoquadratum, 5 — quadratum, 6 — mandibula, 7 — hyomandibulare, 8 — symplecticum, 9 — interhyale, 10 — hyoideum, I, II, III — жаберные дуги. (Из Видерсгейма по Goodrich.)

странства для трех отпрысков, которым наверняка понравится разглядывать облака через панорамную крышу, но за зарядку для смартфона будет драка: разъем USB тут только один. Зато мелочовку распихать есть куда: тут вам и ниша для зонта, и подстаканники с регулируемой высотой, и двойной карман для документов на спинке кресла.

В отпуск на T90 тоже рвануть не проблема. Благо багажник вместительный. Жаль, функционал и наполнение немного подкачали: почему электропривод пятой двери лишь на самой дорогой версии? А где шторка или полка? Неужели за ней придется бежать в дилерский отдел аксессуаров? Не предусмотрены и варианты для фиксации багажа, а они бы не помешали – боковины отделаны жестким пластиком, так что посторонним звукам из багажника удивляться не приходится.

Впрочем, все эти нюансы меркнут на фоне щедрого оснащения, уже ставшего нормой для автомобилей нашего восточного соседа. Бесключевой доступ, панорамная крыша, поддержка Apple Car Play / Android Auto, система кругового обзора на 540 градусов с функцией «прозрачного» шасси и полный набор электронных ассистентов, включая адаптивный круиз-контроль, – сегодня без всего этого уже грустно, а T90 предлагает эту роскошь даже в базовой версии за 2 779 900 руб. Цена, что называется, «в рынке».

Аквакультура производства

Созерцая равнинные пейзажи и пересекая бесконечные рукава, протоки и речки в дельте Волги, удивляешься: почему этот край живет так небогато? Бог с ней, с краснокнижной рыбой и икрой. Жаркое лето, пресная вода – сам бог велел этим краям процветать в сельскохозяйственном плане! Увы, дьявол кроется в деталях: быстром опустынивании региона, обмелении Волги и деградации почв.

Вот и с автомобилями так же: в ответ на многочисленные «почему?» у каждой компании есть свой аргументированный ответ, и у Bestune в том числе. Исключительно передний привод? Да просто потому, что большинство китайцев живут в городах, регионов с суровыми погодными усло-



ИКРА

ЗЕРНИСТАЯ, ПАЮСНАЯ И ПАСТЕРИЗОВАННАЯ

С ЗАХОДОМ СОЛНЦА
шансы на опознание марки увеличиваются: спасибо светящейся подсказке — названию бренда на пятой двери.





виями немного, плохих дорог все меньше. Только «наддувные» моторы? Все та же экология, которая тащит за собой даунсайзинг и, как следствие, ухищрения для повышения отдачи двигателя. Бесконечные тачскрины по заявкам трудящихся? Этот тренд хитро продвигают нам под модным соусом, хотя на самом деле выпустить унифицированный тачскрин под кучу моделей банально дешевле, чем возиться с десятками кнопок, клавиш, «крутилок» как при производстве, так и на конвейере.

В итоге мы получаем этакую аквакультурную автотехнику: взращиваемую в искусственных условиях и не способную тягаться по вкусовым качествам с истинным деликатесом. Но такой продукт хотя бы доступен нам с вами, простым смертным! Ведь мало кто может позволить себе дегустацию бесценной белой икры white caviar (от 33 тысяч евро за килограмм), добываемой из рыб-альбиносов. Именно про таких счастливчиков говорил мне когда-то шеф BMW Classic Флориан Мозер: «Когда нефть на планете закончится, последние ее капли сгорят в V12». **a**



KGM TIVOLI

Двигатель, тип	бензин, L4, турбо
Объем двигателя, куб. см	1497
Максимальная мощность, л.с. при об/мин	163 при 5000
Максимальный крутящий момент, Нм при об/мин	280 при 1500
Трансмиссия	АКП, 6
Привод	передний
Максимальная скорость, км/ч	175
Разгон от 0 до 100 км/ч, с	10,6
Средний расход топлива, л на 100 км	7,0



ЭТИ МОГУТ

Виталий Тищенко • Фото KGM

И ИНОГДА ОНИ ВОЗВРАЩАЮТСЯ

KOREA CAN DO, СОКРАЩЕННО KORANDO – САМАЯ ДОЛГОЖИВУЩАЯ ТОРГОВАЯ МАРКА ЮЖНОЙ КОРЕИ. ТАК УТВЕРЖДАЮТ ВИКИПЕДИЯ И КНИГА РЕКОРДОВ ГИННЕССА. ФАКТ, В ОБЩЕМ, НЕУДИВИТЕЛЬНЫЙ. КАКОЙ КОРЕЕЦ РЕШИТСЯ СНЕСТИ НА СВАЛКУ ИСТОРИИ СЛОГАН «КОРЕЯ ДЕЛАЕТ ВЕЩИ»? И КАКОЙ ОН ПОСЛЕ ЭТОГО КОРЕЕЦ ВООБЩЕ? УДИВИТЕЛЬНО ДРУГОЕ: ДОЛГОИГРАЮЩЕЕ ИМЯ ХОЛИТ И ЛЕЛЕЕТ АВТОПРОИЗВОДИТЕЛЬ НУ ОЧЕНЬ ЗАТЕЙЛИВОЙ СУДЬБЫ.

«Делать вещи», копируя американский Jeep, Корея начала еще в шестидесятые. В 1983-м на свет появился первый Korando на базе CJ-7 с мотором Isuzu. Тогда еще под маркой Keohwa. Но вскоре компанию поглотила другая, другую – третья, и пошло-поехало… За минувшие 40+ лет автопроизводство, известное нам как SsangYong Motor, побывало в руках корейских SsangYong Group и Daewoo, китайского SAIC, индийской Mahindra & Mahindra. Во времена индийского владычества, в 2005 году SsangYong зашла и в Россию – и тоже не особо триумфально. Тогда в модельном ряду были в основном рамные внедорожники непривычного дизайна: товар явно специфический. Хотя на ТагАЗе даже наладили локальную сборку машин. А в 2015-м наконец появился небольшой кроссовер Tivoli… Но тут компания внезапно покинула рынок РФ. Ее продолжало трясти. Долгожданной стабильности не принесли ни участие корейских финансистов из KB Capital, ни попытка поглощения канадским стартапом Edison Motors. Зато в 2022-м SsangYong Motor наконец обрела нового корейского патрона в лице сильного чеболя KG Group. Который тут же переименовал контору в KG Mobility – начать с чистого листа, уйти от ассоциаций с прошлым. А нынешней весной первым из бывших зарубежных «партнеров» вернул марку на российский рынок. Со всеми антисанкционными предосторожностями – но с гарантийной поддержкой, дилерской сетью и складом запчастей.

И тут же созвал журналистов на тест-драйв всей производственной линейки в количестве аж четырех моделей: Tivoli, Korando, Torres и Rexton. О которых расскажу в том же порядке, в котором удалось на них прокатиться.



ДОНЕСЕНИЯ

KGM TORRES

Двигатель, тип	бензин, L4, турбо
Объем двигателя, куб. см	1497
Максимальная мощность, л.с. при об/мин	63 при 5000
Максимальный крутящий момент, Нм при об/мин	280 при 1500
Трансмиссия	АКП, 6
Привод	передний / полный
Максимальная скорость, км/ч	191
Разгон от 0 до 100 км/ч, с	10,9
Средний расход топлива, л на 100 км	9,1



TORRES НА УЛИЦЕ
точно ни с кем не спутать, и на сей раз это комплимент. Одна из дизайнерских фишек — красная крышечка в бампере, под которой... нет, не пулемет, а гнездо для буксировочной проушины. У Tivoli на фото слева такая же.



КОНТРАСТНАЯ НАКЛАДКА НА ШИРОЧЕННОЙ ЗАДНЕЙ СТОЙКЕ – приемчик из серии «полюби или возненавидь». Я полюбил — хотя бы потому, что стойка не мешает обзору с водительского места. Но «Торресу» больше идут цвета посветлее: заметнее рельеф.

Torres – симпатичный

Несмотря на вечную нехватку средств и поиски надежного инвестора, SsangYong – пока не привыкли к KGM, продолжим называть ее так – продолжала разрабатывать новые модели. Torres – свежак, представленный в Корее в 2022 году. На международные рынки, среди которых главные – Турция и Венгрия, он выехал в 2023-м. Хочется назвать его машиной нового поколения, но... Построен он все же на платформе актуального Korando. Хотя заметно превосходит его по габаритам, втиснувшись между размерными классами D и E. Это типичный кроссовер: несущий кузов, поперечный мотор и всего 195 мм клиренса. Привод – передний или подключаемый муфтой полный. Подвеска – спереди Макферсон, сзади многорычажка. И «турбополторашка» T-GDI на 163 л.с. и 280 Нм момента, общая для всех моделей компании, кроме «Рекстона». Плюс заслуженный шестиступенчатый автомат Aisin. Без вариантов.

Поначалу кажется, что главный и единственный козырь «Торреса» – дизайн. На фоне собратьев он – ягода совсем другого поля. Свежая и оригинальная в лучшем смысле





ИНТЕРЬЕР ТОП-ВЕРСИИ
Torres Icon может быть не только черным, но и коричневым. Редкий случай, когда к цвету прилагается еще пара бонусов: комбинированная обивка экокожей и тканью и шторки от солнца в подоконниках задних дверей.



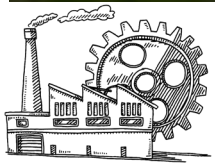
ДИЗАЙНЕРСКАЯ СВЕЖЕСТЬ «ТОРРЕСА»
особенно заметна сзади: такой квадратный «чехол для запаски» в моде только у самых современных машин. Мощная дверная ручка справа, как у серьезных «джипов», — обман: дверь багажника открывается вверх.

этого слова, не чета одиозным Rodius или Actyon нулевых. В нем легко уловить аромат Land Rover и Jeep, но прямых цитат не найдете. Ничего китайского, да и вообще азиатского в облике тоже нет: машину можно принять за изделие европейской или американской марки.

Torres изо всех сил старается казаться модно-брутальным, как настоящий вездеход. Причем не только снаружи и внутри, но и на ходу. Поступь его основательна и увесиста, без кроссоверной легкомысленности. Подвеска собранная и энергоемкая, а руль – о чудо! – полон информации о дороге и маневрах. Общаясь с «китайцами», я уж и подзабыл, что электроусилители так умеют. Динамика тоже достаточная. Несмотря на паспортно-грустноватые 10,9 секунды до сотни, в потоке машина идет шустро и уверенно, расходуя при этом около 12 литров 95-го.

Так что на асфальте Torres приятно удивил. Да и вне его не разочаровал: достойно исполнил все, что положено исполнять кроссоверу с небольшим клиренсом, короткоходной подвеской и дорожной резиной. В салоне достаточно простора, в ба-







KGM KORANDO

Двигатель, тип	бензин, L4, турбо
Объем двигателя, куб. см	1497
Максимальная мощность, л.с. при об/мин	163 при 5000
Максимальный крутящий момент, Нм при об/мин	280 при 1500
Трансмиссия	АКП, 6
Привод	передний / полный
Максимальная скорость, км/ч	193
Разгон от 0 до 100 км/ч, с	11,0
Средний расход топлива, л на 100 км	8,2



В САЛОНЕ KORANDO многое кажется знакомым. Где-то мы такое уже видели – в прошлых «Тигуанах», что ли? Однако россыпи кнопок и ручек не радуют даже экраноненавистника. Интерьер серый и откровенно недорогой – нет, это не Рио-де-Жанейро.

KORANDO МОЛОДИТСЯ ИЗО ВСЕХ СИЛ, но рядом с космолетами пришельцев из Китая все равно выглядит олдскульно. Возраст – упрямая вещь: чем больше на кузове разных складок и морщин, тем машина старше. У людей, кстати, все точно так же.

гажнике – места. То есть сугубо «железная», автомобильная его часть в полном порядке. Ахиллесова пята «Торреса» – электроника. Она как бы есть, но… Дисплеи подслеповаты и неотзывчивы, интерфейсы примитивны, ассистенты водителя немногочисленны, вариантов оформления нет. Спасибо, работают CarPlay и камера заднего вида. О перманентном финансовом кризисе, в котором SsangYong прожил большую часть жизни, местами напоминает и качество отделки, и шумоизоляция: элегантный дизайн требует большего. Но в целом Torres способен составить счастье своего владельца. Если у того хватит духу закрыть глаза на отдельные несовершенства и сосредоточиться на отдельных достоинствах.

Korando – подуставший

Пересаживаясь из «старшего по званию» Torres в теоретически более скромный Korando четвертого поколения, никак не ожидаешь обнаружить в нем более продвинутую водительскую электронику. Ведь эта машина не только на размер меньше – «междуклассник» C/D, но и появилась целых шесть лет назад. Зато тут понимаешь, что Корея действительно «Кен Ду»: в топ-версии присутствует, например, адаптивный круиз-контроль, которого у Torres нет, да и другие ассистенты покруче. Подозреваю, это издержки наших комплектаций и желания удержать цену в намеченных рамках. Платформа та же, потому дальше об отличиях. Приоритетом явно был комфорт: подвеску расслабили почти до дряблости. Хотя динамика, наоборот, стала бодрее: мотор тот же, а машина меньше и легче!

Иных достоинств у «Корандо» я, увы, не обнаружил. Подвеска болтает, коробка тупит, нарастание усилия на руле отстает от угла поворота, как у самых ранних электроусилителей… Охоту к сколько-нибудь резвой езде отбивает мгновенно. При этом изнутри машина не так чтобы велика. И спереди, и сзади сидишь плотно и вертикально, как яичко в лотке. А уж отделка – сплошь жесткий пластик и черный «рояльный лак», мечта дактилоскописта. В таком раскладе единственной целевой аудиторией Korando видится пожилая дачная пара. Если, конечно, старичков не смутит более чем скромный багажник.

МАШИННОЕ ОТДЕЛЕНИЕ

ДОНЕСЕНИЯ

KGM REXTON

Двигатель, тип	бензин, L4, турбо
Объем двигателя, куб. см	1998
Максимальная мощность, л.с. при об/мин	225 при 5500
Максимальный крутящий момент, Нм при об/мин	350 при 1500
Трансмиссия	АКП, 6
Привод	подключаемый полный
Максимальная скорость, км/ч	185
Разгон от 0 до 100 км/ч, с	11,5
Средний расход топлива, л на 100 км	10,4





REXTON,
напротив, выглядит удивительно свежо для своих долгих-предолгих лет. В салоне истинный возраст, пожалуй, заметнее: настоящему олдфагу тут все близко и знакомо. И дорого — как в хорошем смысле, так и, увы, в самом прямом...

Rexton – нестареющий

После двух относительно свежих моделей в «Рекстон» я лез с опаской. Как-никак конструктивно эта машина родилась аж в 2001 году и с тех пор переживала лишь модернизации и рестайлинги. Конечно, за четверть века облик ее изменился до неузнаваемости. Заподозрить в современном Rexton его собственного, по автомобильным меркам, прадедушку нельзя даже вооруженным взглядом. Благо рамная машина может позволить себе менять кузова, как перчатки. Но шасси-то, древнее шасси – как оно едет сегодня? И знаете что – нормально оно сегодня едет! Rexton однозначно удивил приятнее всех.

В чтимом у нас жанре «заднеприводный рамный вездеход с подключаемым (part-time) полным приводом» он выступает более чем удачно. Большой и высокий, как верблюд, «Рекстон» дубасит по грунтовым тропам и месит грязь втрое быстрее и комфортнее своих собратьев-кроссоверов. А на асфальте не только презирает лежаки, ямы и кочки, но мягко и тихо мчит, уверенно попадая в повороты извилистых провинциальных шоссе! Двухлитровая 225-сильная бензиновая турбочетверка вполне подходит настрою шасси – динамики в самый раз. А уж про отделку и речи нет: топ-версия в светлой натуральной коже и качественном пластике просто не оставляет желать лучшего.

Да, это слегка олдскульные шик и комфорт. Да, большой центральный планшет тут пригоден лишь для созерцания «Яндекс.Карт» через CarPlay по проводу – хотя приборный дисплей у Rexton по качеству и графике, напротив, лучший в модельном ряду. Но для возвращения в Москву из Тарусы я без колебаний выбрал Rexton. Ведь только ему реально наплевать на то, что под колесами: неоценимый на Руси талант.

Послевкусие и счет

Перепрыгивание из одного SsangYong в другой оставляет в недоумении: все такие разные, что не знаешь, чего ждать. Общее тут лишь ощущение легкой несовременности, что ли. Проворные китайские коробейники успели промыть нам мозги, ослепив блеском новейших технологий, ошеломив скоростью перемен, гибридизации и электрификации всего





TIVOLI ОСТАЛСЯ НЕОБЪЕЗЖЕННЫМ: битву за руль единственной тестовой машины я проиграл. Но даже официальные лица KGM не скрывают, что в линейке он для солидности: мелкий, возрастной и дорогой «недокроссовер» в большие продажи не метит.

УДАЧНЫЕ ПРОПОРЦИИ, внушительный клиренс, богатый антураж – на такой колеснице не стыдно выезжать даже представителю власти. Например, председателю колхоза-миллионера. Что, колхозов больше нет? Ничего, зато миллионеров все больше!



и вся. На их фоне KGM – тихая заводь, сонная долина, где время течет так же неспешно, как десятилетие назад. Компания выходит на рынок под слоганом «Надежные корейские машины» – и, пожалуй, этим о них сказано все. В надежности сомневаться не приходится: даже избалованная московская публика не спешит продавать 10–15-летние «Актионы» с мерседесовскими дизелями. То есть самую консервативную клиентуру, не падкую на электронные чудеса, KGM очаровать сумел бы.

Если бы не цены. Субкомпакт Tivoli – 3 590 000 – 4 190 000 рублей, Korando – 4 040 000 – 5 040 000, Torres – 4 800 000 – 5 950 000, а Rexton и вовсе 6 790 000 – 7 190 000. Трудно избавиться от ощущения, что курс «корейской надежности» чуть ли не 1,5 к рынку. Из предусмотренных выгод пока только «лояльный трейд-ин»: при сдаче любого (ну, почти) «корейца» сэкономите до 350 000. Несмотря на смену имени, компании снова не повезло: собирались на рынок-бум образца 2024-го, закупали доллар по 100+, а попали в «идеальный шторм – 2025». Но, может, не зря говорят, что старый друг дороже новых двух? **a**

МАШИННОЕ ОТДЕЛЕНИЕ

ДОНЕСЕНИЯ

JETOUR T2 8AT

Двигатель, тип	бензиновый, L4, турбо
Объем двигателя, куб. см	1998
Максимальная мощность, л.с. при об/мин	245 при 5500
Максимальный крутящий момент, Нм при об/мин	375 при 1750
Трансмиссия	АКП, 8
Привод	полный
Максимальная скорость, км/ч	190
Разгон от 0 до 100 км/ч, с	8,9
Средний расход топлива, л на 100 км	9,7

Гидротрансформация

Виталий Тищенко • Фото Jetour

КЛАССИКА ПЕРЕХОДА ОТ НЕОХОТЫ К ОХОТЕ

КАК НИ КРУТИ, НЕ ТОЛЬКО РАЗМЕР ИМЕЕТ ЗНАЧЕНИЕ В АВТОМОБИЛЕ. ВОЗЬМЕМ ХОТЬ СПОСОБ ПЕРЕМЕНЫ ПЕРЕДАЧ. ДА, НЕКОТОРЫЕ ЭЛЕКТРОМОБИЛИ УЖЕ ПОКАЗАЛИ НАМ, ЧТО ПЕРЕДАЧИ МОЖНО И НЕ МЕНЯТЬ. НО СТАРОЕ ДОБРОЕ ВНУТРЕННЕЕ СГОРАНИЕ – А ИМЕННО ОНО ВРАЩАЕТ КОЛЕСА КРОССОВЕРА JETOUR T2 – ТАК И НЕ ВЫУЧИЛОСЬ ОБХОДИТЬСЯ БЕЗ ПОСРЕДНИКА В ЛИЦЕ НАБИТОЙ ШЕСТЕРЕНКАМИ КОРОБКИ. А НЮАНСОВ В ЭТОЙ КОРОБКЕ НЕ МЕНЬШЕ, ЧЕМ ШЕСТЕРЕН.

Например, очень непросто создать автоматическую трансмиссию, которая была бы легкой, надежной, недорогой и простой в использовании и при этом совмещала бы максимально быстрый разгон автомобиля с экономией топлива. Все эти хотелки практически взаимоисключающие. Приходится выбирать. В наше непростое в смысле экологии время чаще выбирают экономию, разгон и малый вес. Оттого в масс-сегменте рынка нынче так популярны «роботы». Это такая автоматизированная механика, в которой вместо водительской руки и выжимающей сцепление ноги передачи переключают электроприводы. Агрегат нетяжелый, не особо дорогой, хотя и не самый простой: дисков сцепления у робота не один, а два. Но благодаря тому, что двигатель и колеса при движении связаны жестко, механически, железно, потери при передаче энергии минимальны. А значит, и с разгоном, и с экономией топлива все ок.

Так что неудивительно, что год назад Jetour T2 выехал на наш авторынок именно с такой коробкой передач. Вернее, было бы неудивительно, будь T2 заурядным паркетником, который с асфальта съезжает раз в год по обещанию. И только в протоптанную дедушкиной «жигой» колею. Но не все оказалось так просто.

Пуще неволи

Мир сегодня живет под девизом «Казаться, а не быть». Если с виду машина брутальна, как полтора землекопа или один Land Rover Defender, это еще не повод подозревать у нее





СКОЛЬКО ДЮЙМОВ?

На главный вопрос не мальчика, но мужа и современного автовладельца конструкторы T2 отвечают достойно. Экран медиасистемы — это 15,6" плюс хорошая графика, разрешение, быстродействие, русификация, Apple CarPlay и Android Auto.

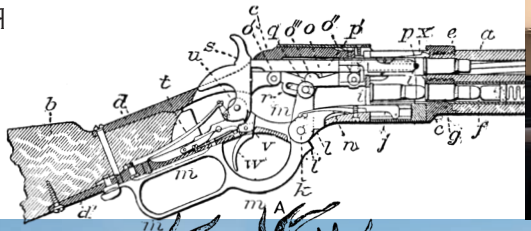




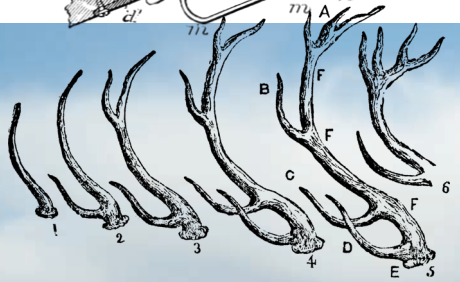
вездеходный талант. Особенно когда разглядишь, что «мощные буксировочные проушины» в нарядном переднем бампере T2 лишь пластиковая имитация. Рамы тоже нет, кузов несущий. Привод полный, однако задние колеса приходят на помощь передним исключительно автоматически, посредством электромагнитной муфты BorgWarner 6-го поколения. Да, той самой, которую многие привыкли называть «халдексом» аналогично копировальному «ксероксу» и вездеходному «джипу». И которая давно прописалась в арсенале местами полноприводных, но в целом сугубо легковых машин а-ля какая-нибудь «Шкода»...

Однако кое-что мешает с разбегу списать T2 в городские пижоны в белых штанах. Например, штатная блокировка заднего дифференциала с электромагнитным актуатором. Много ли паркетников имеют такую «снарягу», причем прикрытую металлической пластиной защиты? Плюс пороги на взрослых силовых кронштейнах, легальный фаркоп, прочная крыша статической грузоподъемностью 300 кг – на ней можно переночевать в палатке.











ЕСЛИ ПРИ ВИДЕ T2
вам не захотелось встать и заголосить «God save the Queen», в автомобилях вы не шарите. Британский Land Rover глубоко вспахал мозги любителям внедороги, и подражать ему, пожалуй, незазорно. Ford Bronco тоже напоминает, кстати.



Но главное – короткие свесы кузова и достаточно длинноходная подвеска. В сочетании с 220 мм клиренса все это позволяет смотреть на ямы и кочки сквозь пальцы. Или сквозь вполне себе джиперскую систему кругового обзора с функцией «прозрачного шасси»: это когда на экране видно, что находится под автомобилем. Еще из внедорожного – семь различных режимов работы управляющей электроники для разных покрытий, специальный круиз-контроль. И заявленная возможность выехать сухим из водоема глубиной до 700 мм.

Охотники – на привале

Казалось бы, с такой внедорожной заточкой Jetour T2 не должен оказаться аутсайдером в челлендже «дальше всех бегу за трактором». Но, как утверждают знающие люди, все испортила та самая семиступенчатая коробка-робот. Оказалось, две тонны автомобильного веса и двухлитровый бензиновый турбомотор T2 с крутящим моментом 375 Нм сильно нагружают породистое изделие концерна Magna. Да и программа







ИЗНУТРИ ОПОЗНАТЬ ВЕРСИЮ С АВТОМАТОМ
проще всего по набалдашнику могучего джойстика коробки передач. У машин с роботом он нейтрально-серенький, у реально автоматических — играет гранями псевдохрусталя и фирменным лого «JT» внутри. Богатая вещь.

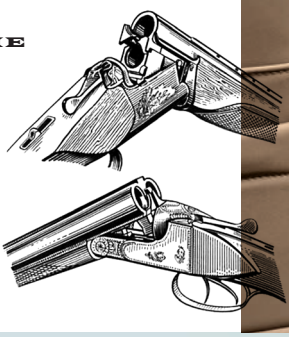
управления коробкой делает явный акцент на «сохран»: бережет инвентарь от износа. И на бездорожье, немного побуксовав сцеплениями, робот выбрасывает белый флаг. А точнее, включает защиту от перегрева, фиксируя техническое поражение в неравной схватке с грязью, песком или снегом.

То есть никаких «ату его!», никакой загонки зверя по буеракам: скорый вынужденный привал и томительное ожидание, пока температура нежного механизма упадет до приемлемой. Да, городской охотник, который на шашлыки не выезжает дальше парка, об этом нюансе может и не узнать. Или наплевать, как на декоративные проушины. Но если душа просится на травку… Внезапно остаться без тяги на длинном скользком подъеме, в который не удалось взлететь ходом, перспектива так себе. С этим «так себе» надо было что-то делать.

Кстати, летать ходом на T2 тоже лучше поаккуратнее. В целом энергоемкая и комфортная подвеска допускает довольно большую вертикальную раскачку. На асфальте или на разбитом грейдере это особо не мешает: ездить быстро подвеска «Джетура» любит и умеет. Но когда местность становится хоть сколько-нибудь пересеченной, в запале приложиться пузом о кочку реально проще простого. Проверено лично – лесными дорогами в окрестностях великой сибирской реки Енисей под Красноярском.

И зверь бежит, бежит, бежит!

Так что нечаянно рожденный летать T2 был просто обязан научиться ползать. И таки научился! Потому что помимо роботизированной у него теперь есть версия с классическим автоматом – с гидротрансформатором и набором планетарных передач. В концерне Chery, которому принадлежит марка Jetour, эту коробку, в отличие от робота, построили самостоятельно. Правда, закупив важнейшие части у серьезных поставщиков: управляющие соленоиды – в Японии, пакеты фрикционов – в Германии. Чем теперь заслуженно гордятся. Равно как и тем, что изделие получилось продвинутым: по утверждению создателей, на 9 кг легче большинства других восьмиступенчатых автоматов.



КОМФОРТ В САЛОНЕ T2 –
приятная неожиданность. От суровой с виду машины особых изысков не ждешь, но простор и материалы отделки хороши, а подвеска уверенно скрадывает дорожные несовершенства. Только климат-контроль по-китайски непредсказуем.





СНАРУЖИ У ТОП-ВЕРСИИ
Discovery тоже есть характерное отличие. На пятой двери вместо угловатого «рюкзачка» с докаткой – полноразмерная запаска. В ее ступице – камера заднего вида. Если что, сначала надо рвать из креплений камеру, а это непросто.

Глобально управляется АТ рычагом-джойстиком между передними креслами – там только паркинг, реверс и драйв, а вручную – подрулевыми «ушами». Правда, честного ручного режима у коробки нет. Дергая за ухо, коробку можно заставить подоткнуть нужную передачу, но вскоре она сама вернется в автоматический режим. Впрочем, дергать приходится нечасто: переключения, как правило, логичны и не особо затянуты. Конечно, на асфальте классика АТ по сравнению с роботом несколько более задумчива и эластична по водительским ощущениям. Но если смотреть чуть дальше капота и просчитывать дорожную обстановку хотя бы на несколько секунд вперед, дискомфорта не будет. Особенно в режиме «Спорт»: он тут вообще самый рабочий. Все реакции машины в нем становятся чуть веселее. При этом никакой тяги к пониженным ступеням: в выборе передач отличий «Спорта» от «Комфорта» я не обнаружил.

А уж на бездорожье слова «перегрев коробки передач» можно забыть как страшный сон. Хочешь – выбирай один из семи внедорожных пресетов, хочешь – задействуй круиз или помощника спуска с холма, хочешь – как я, включай «Спорт» и дергай уши: машина едет плавно, уверенно, надежно.

Охотхозяйство

Конечно, мы штурмовали только офроуд-лайт: матерого джипера таким разве что насмешишь. Но ведь и вездеход из T2 все же условный. Даже с автоматом это кроссовер – но не в кроссовках, как раньше, а в высоких охотничьих сапогах. Да, чуть менее динамичный – плюс две десятки к разгону до сотни по сравнению с роботом. И чуть более прожорливый – заявлены плюс те же две десятки к среднему расходу. Правда, у меня получились не паспортные 9,7 литра на сотню, а все 12. Зато действительно усредненные по максимуму: тут и город, и пустая трасса на пределе ПДД, и широкие красноярские грейдеры, и покатушки по лесу и грунту. Кататься на T2 с автоматом мне однозначно понравилось. Предъявить ему хочется только за пустой восьмиугольный руль (а у кого из китайцев он нынче полный и круглый?) и не лучший про-





БАГАЖНЫЙ ОТСЕК – откровенная слабость T2. Он неплохо спланирован, но по размеру сильно скромнее, чем хотелось бы владельцу такой немаленькой машины. Теперь ясно, откуда взялся простор на задних сиденьях. Зато они складываются в ровный пол.





филь передних кресел: плосковаты и необнимательны. Впрочем, к автоматической трансмиссии, которую мы вам тут представляем, это отношения не имеет.

А вот цена – имеет. Вряд ли кого-то удивит, что версия с автоматом стала топовой в коротенькой линейке комплектаций T2. Теперь их три: базовый Voyage, средний Expedition и тот самый Discovery – эх, не только дизайнерам не дают покоя лендроверовские вайбы! Помимо гидротрансформации, топчик от Jetour дополнительно предлагает усовершенствованную систему очистки воздуха в салоне, самозатемняющееся зеркало, массаж для водителя и память настроек кресла для переднего пассажира, аудиосистему Sony с 12 динамиками, подогрев спинок задних сидений и 220-вольтовую розетку в багажнике. А еще глубоко ненавистную мне систему старт-стоп, за наличие которой надо давать скидку, а не требовать доплаты. За все про все – 3 849 000 рублей, ровно на 200 000 рублей дороже версии «Экспедишн» с роботом.

Я бы взял. **a**





Задача со звездочкой

Ася Волочнева • Фото Антона Новодережкина

ПОСАДИТЬ ЛЕС, НЕ ПОКИДАЯ АЗС

ОСНОВНАЯ ЦЕЛЬ ПРОЕКТОВ ПО ОХРАНЕ ОКРУЖАЮЩЕЙ СРЕДЫ – ПРИВЛЕЧЬ ВНИМАНИЕ КАК МОЖНО БОЛЬШЕГО КОЛИЧЕСТВА УЧАСТНИКОВ. ВЕДЬ, КАК ИЗВЕСТНО, ЭКОЛОГИЧЕСКИЕ ПРОБЛЕМЫ НЕВОЗМОЖНО РЕШИТЬ В ОДИНОЧКУ. И ВСЕ ЧАЩЕ «ЗЕЛЕНЫЕ» ИНИЦИАТИВЫ ПРЕДСТАВИТЕЛЕЙ КРУПНОГО БИЗНЕСА ПОДДЕРЖИВАЮТ ИХ ПАРТНЕРЫ И КЛИЕНТЫ. ПРИЧИНА ПРОСТА – ЛЮДИ ВИДЯТ, ЧТО ИХ ВКЛАД ДЕЙСТВИТЕЛЬНО ВАЖЕН.

Один из таких проектов в партнерстве с лесовосстанавливающей платформой «Сохрани лес» реализует компания ЛУКОЙЛ.

Если открыть приложение «АЗС ЛУКОЙЛ» и проскроллить главный экран вниз до конца, можно увидеть зеленый баннер и надпись: «Посадить дерево». Пара кликов – и перед тобой сосна обыкновенная. Красивое взрослое дерево – но пока только на фотографии. Хотя снимок со смыслом: объясняет, что подобное дерево обычно вырастает до 30 метров в высоту и компенсирует за 55 лет своей жизни 106 кг CO_2. Примерно столько углекислого газа выбрасывает автомобиль с двигателем внутреннего сгорания объемом до 2,5 литра за одну тысячу километров пути.

Сажать за каждую тысячу по дереву – вполне реальная возможность компенсировать углеродный след своих автомобильных перемещений. Посадка одного дерева через приложение «АЗС ЛУКОЙЛ» обойдется всего в 300 рублей, при этом часть денег вернется в виде кешбэка на карту лояльности. Но кто и где его посадит и посадит ли? А если да, то вырастет ли оно до 30 метров и поглотит ли ту самую сотню килограммов «цэ-о-два»?

Экологические активисты

Мы решили отправиться в Национальный парк «Смоленское поозерье», в один из заповедников, где высаживают приобретенные в приложении деревья. Место выбрано неслучайно – в природоохранных зонах вырубка лесов строго запрещена.

Возможно, именно поэтому «Смоленское поозерье» – рай для любителей девственной природы. В заповеднике тридцать пять больших и малых кристально чистых озер, окруженных первозданными лесными массивами. Здесь живут



НАУЧНЫЙ ПОДХОД

В АПРЕЛЕ НА АЗС СЕТИ ЛУКОЙЛА прошел масштабный субботник «Чисто. Весна». В этом году акция стала международной — к экомарафону присоединились автозаправочные комплексы в Беларуси, Узбекистане, Казахстане и Турции. В общей сложности количество участников «Чисто. Весна» превысило миллион человек, совместно они благоустроили территорию свыше тысячи гектаров.





медведи, лоси, волки, лисы, рыси и горностаи. А еще – зубры. Их популяцию стали формировать в 2015 году, и сегодня этих животных в местных лесах уже больше сотни. Им становится тесновато – нужно больше леса.

Сажать его мы сюда и приехали: час от Смоленска по шоссе в сторону Пскова на легковушке, потом еще двадцать минут на «Буханке» вглубь нацпарка, и мы оказались между деревней с немного пугающим названием Большое Закустище – по словам местного лесника, тут живет один человек – и уже не деревней Булыжа, в которой давно никто не живет.

Место, куда мы приехали на высадку деревьев, некогда тоже было деревней – метрах в пятидесяти еще виднеется крыша дома, давно вросшая в землю. Открытое пространство рассечено полосками распаханной земли. На ней – маленькие сосенки, их посадили прошлой весной, а саженцы приобрели клиенты сети АЗС ЛУКОЙЛа. Лесник отмечает, что почти все они хорошо прижились.

Весенняя высадка деревьев оказалась занятием увлекательным. Для начала – примеряешься по корню саженца, на какую глубину копать. Потом берешь в руки меч Колесова – так называется узкая стальная лопата, изобретенная в 1883 году

НАУЧНЫЙ ПОДХОД



ЕСТЬ ВОЗМОЖНОСТЬ ПРОСЛЕДИТЬ УДАЛЕННО
за тем, как растет дерево, купленное в приложении «АЗС ЛУКОЙЛ». Каждый покупатель может получить именной сертификат с информацией о месте посадки, сорте растения и его GPS-координатах, а также расчет поглощающей способности дерева. Сертификат дает доступ к личному кабинету, в котором в течение пяти лет можно наблюдать за ростом сеянцев с момента посадки. Затем лес крепнет и перестает нуждаться в тщательном уходе. И присмотре.

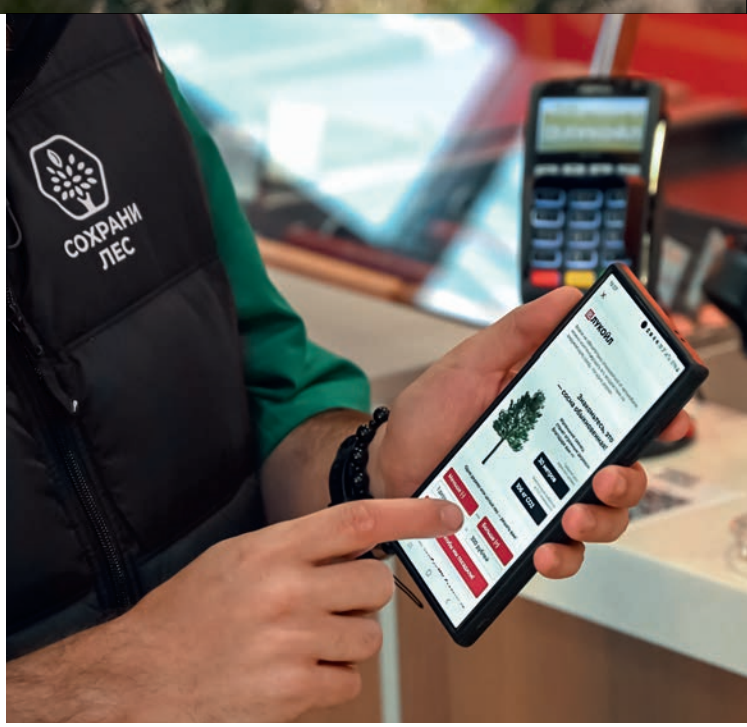


Александром Колесовым, директором Харьковского земледельческого училища. «Меч» легко и глубоко входит в землю, пара движений вперед-назад – лунка готова. Погружаешь в нее саженец и снова втыкаешь лопату в землю – сантиметрах в десяти от первой лунки, чтобы затем плотно прижать корень землей: в засыпанной лунке не должно быть воздушных полостей. Делаешь шаг – и можно сажать следующее дерево.

Коллективная поддержка

С декабря 2023 года, когда началось сотрудничество ЛУКОЙЛа с проектом «Сохрани лес», высажено более 11 тысяч деревьев. «Для понимания – это где-то три гектара леса, которого, если бы не клиенты компании, просто не было бы», – отмечает основатель и генеральный директор сервиса «Сохрани лес» Андрей Хорошилов. По его словам, вклад в проект как можно большего числа людей обеспечит мощную поддержку экологии.

В чем она выражается, пояснил эколог Александр Чикин, директор по устойчивому развитию и цифровизации компании «Сохрани лес». По его словам, у деревьев есть кумулятивный накопительный эффект, и чем больше их растет на определенной площади, тем устойчивее каждое дерево в отдель-







ности. «В группе деревья лучше заметает снегом, так им лучше зимовать. Вместе они устойчивее против ветра, что влияет на сохранность листьев и способствует увеличению эффективности фотосинтеза. А ведь именно для этого мы их и сажаем. А еще деревьям свойственна коллективная поддержка: корни разных растений одной породы могут срастаться и работать как единое целое», – поясняет эколог.

Драйверы для движения вперед

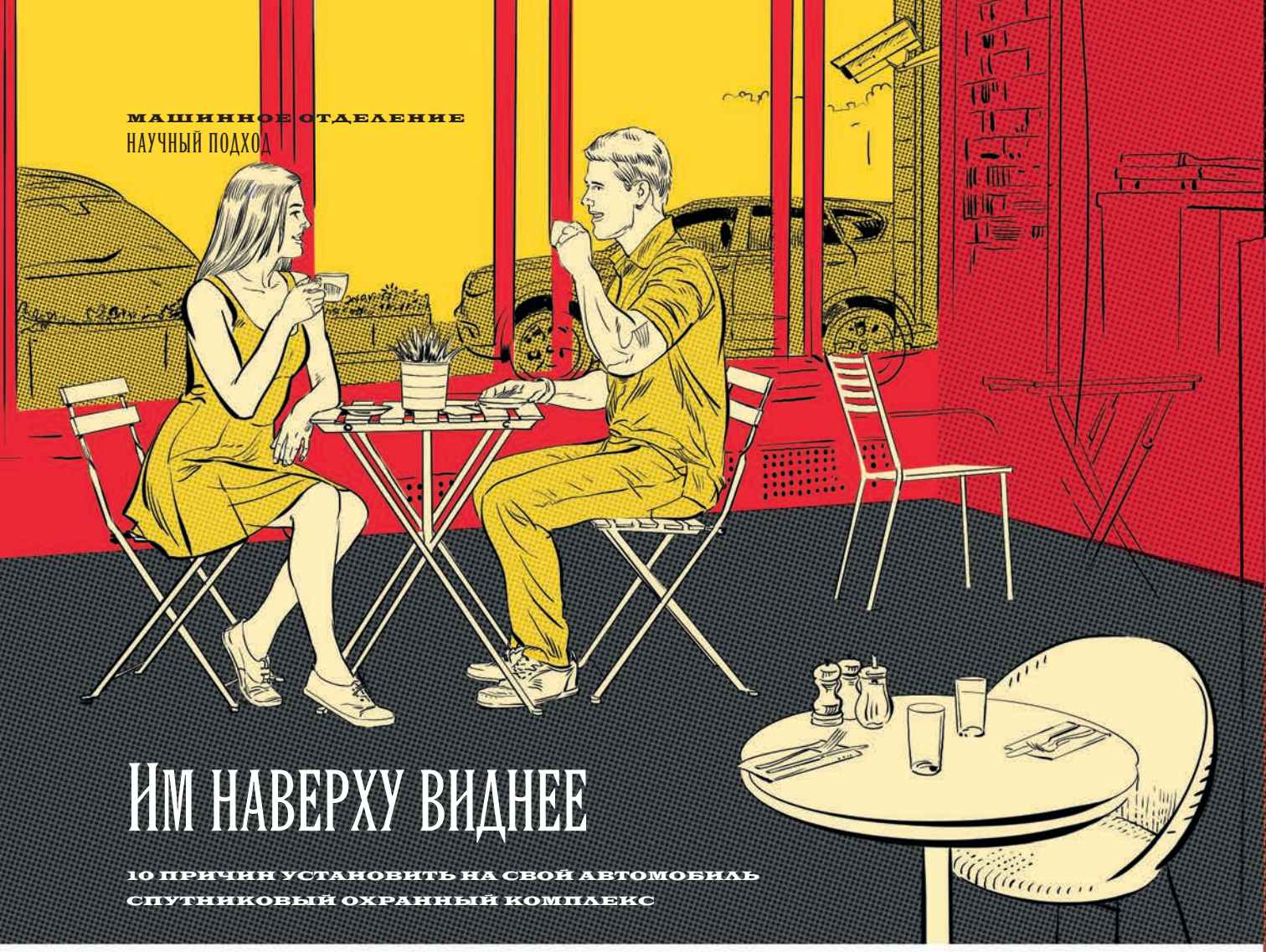
По аналогии с корнями деревьев, для устойчивого развития и роста компании необходимо активно развивать экологические проекты по разным направлениям.

К примеру, в прошлом году ЛУКОЙЛ стал лауреатом премии «Экотех-Лидер 2024» в номинации «Альтернативная энергетика и устойчивое развитие гидроэнергетики и других ВИЭ». Победу принес проект строительства Кольской ветряной электростанции, которая стала самым мощным в мире ветропарком за полярным кругом. Еще одна победа, но уже в номинации «Эффективное обращение с промышленными отходами» досталась ООО «ЛУКОЙЛ-Энергосети» – за эффективный проект вторичной переработки канистр из-под химических реагентов.

Также в 2024 году инициатива ЛУКОЙЛа по поддержке популяции сайгака отмечена престижной премией имени В.И. Вернадского. Благодаря природоохранным мероприятиям численность реликтовой антилопы увеличилась в четыре раза. На международном конкурсе по устойчивому развитию Sustainability Innovation Awards кампанией года стал проект ЛУКОЙЛа по обеспечению местных сообществ питьевой водой.

ЛУКОЙЛ комплексно работает над сокращением углеродного следа. Большой вклад вносит поставка на перерабатывающие предприятия в Нижегородской и Волгоградской областях зеленой электроэнергии, произведенной на собственных СЭС, ВЭС и ГЭС. Широкое распространение получили проекты установки СЭС небольшой мощности на АЗС в России, Узбекистане и других странах. Кроме того, более крупные солнечные электростанции есть на нефтебазах в Волгоградской и Астраханской областей.

«Последнее время ведутся разговоры, что зеленая повестка себя изжила и никому это не нужно. Но на примере ЛУКОЙЛа мы видим, что эти устремления должны быть в ДНК компании, именно они – драйверы, которые дают конкурентные преимущества для движения вперед», – считает Андрей Хорошилов.



Им наверху виднее

10 причин установить на свой автомобиль спутниковый охранный комплекс

ВЫ ЗАМЕТИЛИ, КАК РЕДКО СТАЛИ ЗВУЧАТЬ НА УЛИЦАХ ЗВУКИ АВТОМОБИЛЬНЫХ СИГНАЛИЗАЦИЙ? ЛЮДИ ПОНЯЛИ, ЧТО ОБЫЧНАЯ ЭЛЕКТРОННАЯ СИРЕНА ЗАЩИЩАЕТ МАШИНУ НЕМНОГИМ ЛУЧШЕ, ЧЕМ ФУРАЖКА СОТРУДНИКА ПРАВООХРАНИТЕЛЬНЫХ ОРГАНОВ ПОД ЗАДНИМ СТЕКЛОМ. БЫЛ В СОВЕТСКОЕ ВРЕМЯ ТАКОЙ ТИП «ОБЕРЕГА». ПО-НАСТОЯЩЕМУ ОГРАДИТЬ ОТ УГОНА И ПОМОЧЬ В ЭКСТРЕННЫХ СИТУАЦИЯХ МОГУТ МНОГОФУНКЦИОНАЛЬНЫЕ СПУТНИКОВЫЕ СИСТЕМЫ. ОНИ СЕЙЧАС «ПОШЛИ В НАРОД». ОБЪЯСНИМ ПОЧЕМУ.

В конце 2024 года drom.ru провел опрос, чтобы узнать, как автовладельцы относятся к противоугонным системам. Выяснилось, что у 24 процентов ответивших машина не имеет дополнительной защиты, у 53 процентов установлен какой-то простой вариант, а 4 процента вообще не понимают, о чем идет речь.

Многие автовладельцы, следует из комментариев к опросу, не верят в способность сигнализации защитить машину – «если захотели угнать, то угонят; никакие приблуды не помогут», но ценят дополнительные функции комфорта, прежде всего – автозапуск.

Кстати, для некоторых страховых компаний «неродной» автозапуск – повод повысить стоимость полиса каско, потому что очень часто подобные системы ослабляют штатную защиту от угона.

Получается, выхода нет? Есть. Спутниковые охранные комплексы. По данным оператора одной из ведущих европейских систем, «Цезарь Сателлита», в России последние полгода наблюдается заметный рост интереса к установке таких комплексов. Этому есть как минимум десять объяснений.

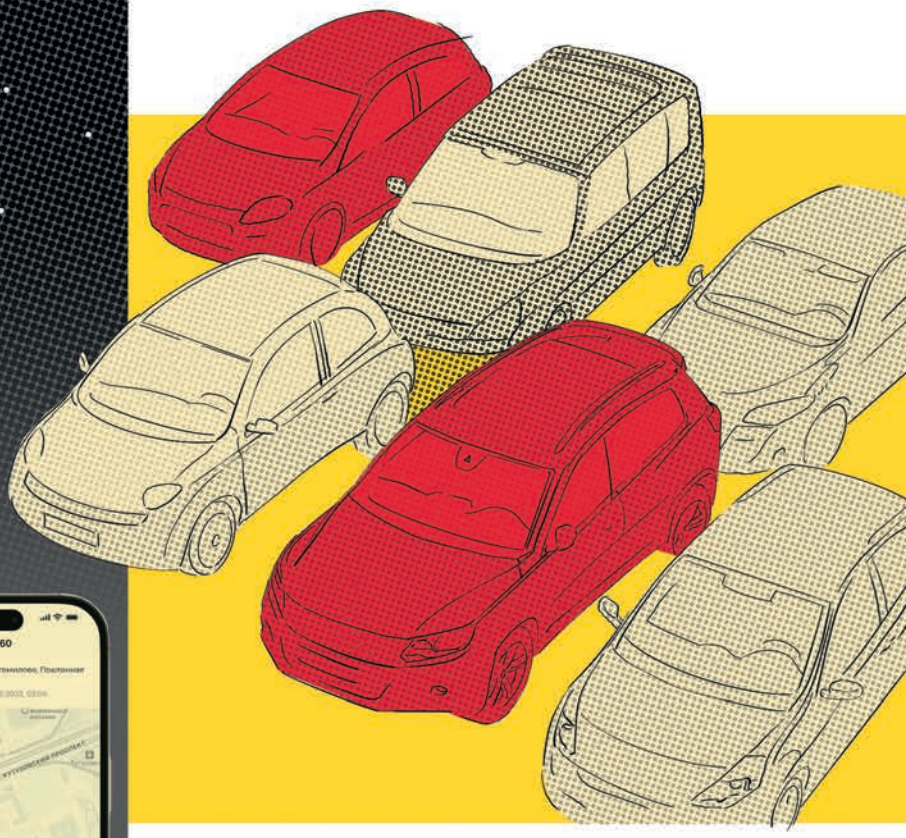
1. Число угонов растет

Крупнейшие страховые компании, такие как «АльфаСтрахование» и ВСК, утверждают: за первый квартал 2025 года число угонов увеличилось на 60–70 процентов по сравнению с аналогичным периодом 2024 года. Из интересных тенденций: в топе популярных у преступников машин стали фигурировать китайские бренды. «Известия» со ссылкой на компанию «Согласие» сообщают: три из пяти заявлений теперь приходятся на автомобили китайских марок. Их, как и машины привычных брендов, часто угоняют для разбора на запчасти, дефицит которых ощущается для автомобилей всех возрастов.

2. Китайские машины – легкая мишень

Автомобили китайских брендов, по данным агентства «Автостат», заняли в 2024 году 58 процентов рынка новых машин. У автомобилей, разработанных в Китае, много особенностей, и одна из них – слабая защита от угона. Все объяснимо. В самом Китае такой проблемы почти нет – это





заслуга развитой системы видеонаблюдения и жестких наказаний за угоны, а массовый экспорт китайских машин начался относительно недавно. Со временем восточные товарищи, конечно, доработают конструкцию, а тем, кто уже купил автомобиль китайского бренда, имеет смысл подумать о многоступенчатой защите. Например, при установке продвинутых спутниковых систем владелец получает специальную метку: даже если кто-то сделает копию электронного ключа, двигатель не запустится без хозяина.

3. Люди боятся: вторую такую не купить

Лет пять назад спутниковые комплексы с круглосуточной поддержкой в основном приобретали владельцы автомобилей премиальных марок. Сегодня, как показывает опыт компании «Цезарь Сателлит», все чаще обращаются хозяева более демократичных брендов – Skoda, Mazda, Ford, Nissan, Kia. Объяснение типичное. Люди боятся потерять автомобиль, а спутниковые системы за последние пять лет подорожали не так критично, как машины.

4. Не вместо каско, а плюс к нему

Этот аргумент тоже чаще всего приводят владельцы автомобилей ушедших марок. «Раньше, – говорят они, – мне хватало одной страховки от угона. Пропала машина – получу выплату, немного добавлю – куплю у дилера новую. Но офи-



циальных дилеров моей любимой марки больше нет. На машину, ввезенную по параллельному импорту, нет денег. На деньги, которые страховая выплатит в случае угона, вряд ли получится купить такой же ухоженный автомобиль с пробегом, как у меня. Лучше пусть будет и спутник, и каско». Сложно спорить, все так. Надо хранить то, что имеешь.

5. Устройство «антистресс»

Жизнь – это не только угоны. Любое ДТП – тоже стресс. Люди порой не могут вспомнить собственный телефон, когда заполняют протокол, и уже тем более не всегда способны уследить за правильностью оформления документов. Ошибки обходятся дорого: все сомнения страховая вправе истолковать в свою пользу, уменьшив суммы выплат. В топовые пакеты обслуживания операторов российских спутниковых систем входит выездная поддержка при ДТП: специально обученные люди оперативно приедут и проследят за тем, чтобы интересы их клиента при заполнении бумаг были учтены, а нужные фотографии приобщены к делу.

6. Зимой и летом – комфортный салон

Удобная вещь автозапуск двигателя. Зимой прогреет салон к вашему приходу, летом охладит. На современные китайские машины автозапуск часто ставится с завода. На машину с пробегом автозапуск можно установить в составе сигнализации. Но вот проблема: страховые компании очень не любят такие инсталляции, потому что «кустарный» автозапуск часто ис-



ключает из цепи штатную систему безопасности – иммобилайзер, который опознает оригинальный ключ на электронном уровне.

Одно из исключений – профессиональные спутниковые комплексы с автозапуском. Их установка занимает половину рабочего дня, при этом защищенность от угона и разбойных нападений только возрастает: появляются функции вроде антихайджек, антиджаммер, защита «от длинного ключа». А если машина все-таки уедет без ведома хозяина – своим ходом или на эвакуаторе, – ее быстро обнаружат. Им сверху видно все.

7. Легко найти «потеряшку»

Бывало, что вы не могли найти свою машину в незнакомом месте или на большой открытой парковке? Спутниковые системы в режиме реального времени показывают, где находится машина, достаточно зайти в мобильное приложение. Через то же приложение получится проверить остаток топлива в баке, узнать напряжение в бортовой сети, закрыть или открыть окна.

8. Помощь 24/7

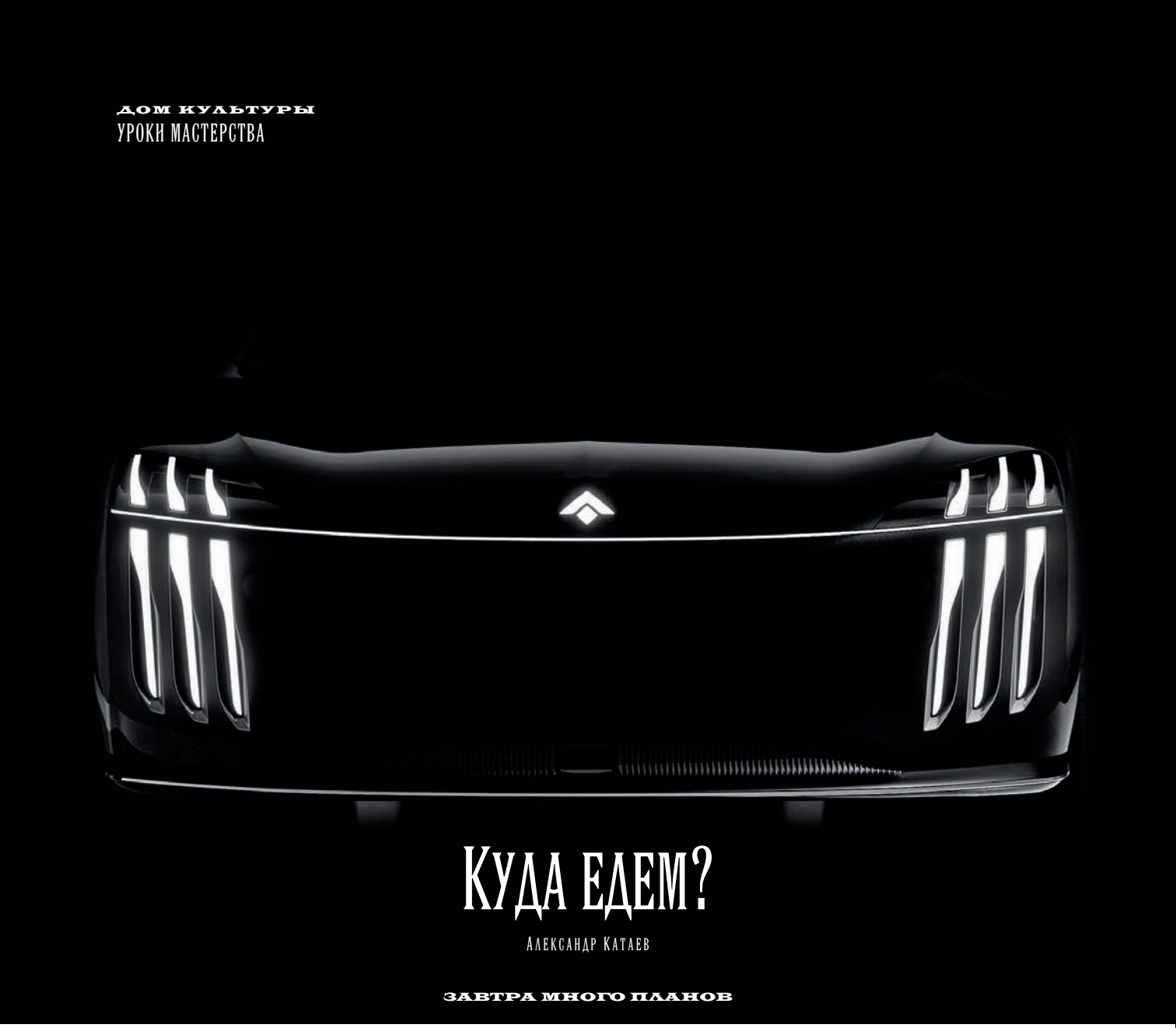
Вас выводит из себя общение с «умными голосовыми помощниками», которые минут десять изнуряют вопросами, перед тем как соединить с живым человеком? Когда дело касается личной безопасности, промедление просто опасно. У крупных операторов спутниковых систем автозащиты круглосуточно дежурят десятки специалистов, которые обрабатывают сотни тысяч звонков в год. Иногда приходится отвечать даже на такие вопросы: с какой стороны дома лучше оставлять на ночь автомобиль? Тот же «Цезарь Сателлит» видит Москву с помощью 250 тысяч камер городского наблюдения и может подсказать самые «просматриваемые зоны».

9. Помощь друга

По звонку – или по тревожной кнопке, установленной в машине, – клиент компании может вызывать группу быстрого реагирования. Бывают случаи, требующие присутствия физически крепких мужчин, действующих решительно, но в рамках закона. Среднее время реагирования в крупных городах – пять-семь минут. Тревожные кнопки появились как средство защиты от разбойных нападений: они были распространены лет двадцать назад и исчезли во многом благодаря появлению систем вроде «Цезарь Сателлита». С их помощью удавалось не только найти автомобиль, но и задержать преступников.

10. Спутниковая система как повод для скидки

Операторы многофункциональных спутниковых систем безопасности поддерживают клиентов круглые сутки. Естественно, такая забота требует абонентской платы. Но ее можно компенсировать, по крайней мере частично, скидкой при оформлении полиса каско: некоторые страховые компании учитывают резкое снижение риска угона. Чем «вкуснее» для угонщиков модель машины, тем больше размер дисконта. **а**



Куда едем?

Александр Катаев

ЗАВТРА МНОГО ПЛАНОВ

НЫНЕШНИЙ ПЕРИОД МИРОВОЙ АВТОИСТОРИИ ПОТОМКИ НАЗОВУТ ЭТАПОМ ГЛОБАЛЬНЫХ СМЕЩЕНИЙ, ЛИХОРАДОЧНЫХ ИСКАНИЙ, ПЕРЕОСМЫСЛЕНИЯ ЦЕННОСТЕЙ И В ИТОГЕ – СМУТНОЙ НЕОПРЕДЕЛЕННОСТИ. ПОНЯТНО, ЧТО С АВТОМОБИЛЯМИ БУДУЩЕГО, ДАЖЕ ОБОЗРИМОГО, ПОКА НИЧЕГО ТОЛКОМ НЕ ПОНЯТНО. ОСТАЕТСЯ ТРАДИЦИОННОЕ ГАДАНИЕ ПО ПРОРОЧЕСКИМ КОНЦЕПТАМ. ИХ КАК РАЗ ПРИБЫЛО.

Незаметно и как-то вдруг автоиндустрия перешла из твердого состояния в жидкое. Все течет, все изменяется. Обмелел авторитет западных компаний, рынок грозят захлестнуть китайские волны. Куда вообще едем?

Очередная глава о развитии автопрома пишется китайскими иероглифами, без гугл-переводчика не осилить. Про электромобили в основном. Правда, оказалось, только сам Китай и знает, как правильно их готовить, а главное – эффективно использовать. В странах Европы электростратегия, второпях объявленная безальтернативной, работает с перебоями, и фирмы опасливо включают задний ход, обратно к бензоколонке.

Удивительная китайская быстрота создания брендов, моделей и рестайлингов обернулась эффектом сиюминутности. Стараемся привыкнуть к машине, а она уже устарела. Несемся в потоке премьер, и не за что уцепиться, не из чего перестраивать систему устойчивых координат. Средства передвижения дебютируют одно за другим, а харизматичных новинок – наперечет. С китайской же подачи сильно поплохело дизайну – эпидемия хуже коронавирусной.

Критикуя – предлагай? Давние научно-популярные книги, журналы и телепередачи обещали, что с развитием прогресса автомобили станут прежде всего удобнее. Хорошо бы индустрия нашла баланс продвинутых технологий и дружелюбности к пользователям. Ну и пускай автомобильное завтра не умрет никогда. А если умрет, то не сейчас.





СОГЛАСНО
раллийному формату, в кабине только кресла-ковши и спортивные инструменты пилота. Креативность исполнения зашкаливает. Дарим идею: заменить стекла экранами и продавать хетчбэк богатым геймерам как домашний гоночный симулятор.



HYUNDAI INSTEROID
создан дизайнерским филиалом в Европе. Авторы явно вдохновлялись легендарными беспредельными машинами европейской ралли-группы B. Кажется, вдобавок оглядывались на стиль художников-аниматоров студии Pixar.





В дорогу молодым

Интерес юношества к автоновинкам настолько мал, что фирмы готовы изменить продукцию как угодно, лишь бы интегрировать в молодежную среду. Российский перспективный Atom с ходу заявлен колесным гаджетом. А компания Hyundai заигрывает с концептом Insteroid, который ловко мимикрирует под спорткар из виртуальных гонок. По идее, должен привлечь внимание к серийному электрическому мини-хетчбэку Inster. Дескать, таким был бы раллийный вариант на стероидах, отсюда и название. А раньше злюки на базе массовых моделей гонялись реально...

ТЕХНИЧЕСКИХ ДЕТАЛЕЙ НЕ СООБЩАЮТ.
Но раз доступен режим дрифта, значит, электрокар заднеприводный. Поскольку концепция чисто забавы ради, полкузова занято мощнейшей аудиосистемой. Лишней на гонках, но важной на районе.







VW ID.ERA –
крупный универсал с трехрядным салоном на большую семью. Подзаряжаемый гибрид, у которого ДВС не связан с колесами и служит исключительно для подзарядки. Обещан запас хода до 1000 км или до 300 км на чистой электротяге.

VW ID.AURA –
седан среднего класса а-ля Jetta. Электрический, как и новая модификация нашей «Ауры». В остальном отличается от нее примерно лет на сто, хотя для бедствующего концерна важнее сравнение с китайскими аналогами.

VW ID.EVO –
кросс-хетчбэк с претензией на сферу лайфстайла. Адресован тем, кто хочет выделиться из толпы, хотя применимо к марке это звучит оксюмороном. Впрочем, из троицы концептов дизайном менее всего похож на Volkswagen.









Переводы на китайский

Модели специально для Поднебесной становятся для гигантов автопрома обязательной частью программы. А для иных брендов – способом выживания. Volkswagen, почивая на лаврах, проспал все превентивные меры конкуренции, провалил народный евроэлектрокар, теперь в кризисе и уповает на Китай. Подготовил китайским семьям сразу три концепта при участии местных партнеров. Кроссовер ID.Era делали вместе с SAIC, кросс-хетчбэк ID.Evo – с JAC, а седан ID.Aura – с FAW. Почивать, разумеется, некогда, трио пойдет на конвейер в этом году.













BUICK ELECTRA –
пример сверхновой китайской жизни исторических названий. Американские Electra – это седаны 1959–1990 годов. А в Китае, где филиал Buick давно сам по себе, возрожденное имя получит грядущая линия электромобилей.

СЕДАН GS
с надстройкой лидара обещает автономию вождения. В салоне задний ряд по-модному разделен тоннелем на два места. Водителю придуман самолетного типа штурвал. Меж тем американские «Бьюики» – обычные кроссоверы на бензине.

MERCEDES-BENZ VISION V
электрический, и за отсутствием ДВС у него растянут салон. Китай оценит — там в роли бизнес-машин именно вэны. Однако, оформляя интерьер, немцы, похоже, запутались во вкусах китайцев, арабов и цыганских баронов.





Идентификация спорна

Иконосглаз какой-то наслали на ведущую немецкую тройку. Неладно в этих королевствах и с формами, и с их содержанием. Гиганты мыслят одновременно по всем направлениям, но нерасторопны, а наспех толкового не получается. Потерпев неудачу с новой линейкой дорогих электрокаров, Mercedes-Benz выдал базу – концепт престижного однообъемника. По крайней мере, очевиден традиционный фирменный V-Класс. Немцам вернуть бы в модельные ряды орднунг и переосмыслить классику. Иначе трендом окажется расстройство идентичностей.





V-KLASS НА НЕМЕЦКОМ
произносится «фау-класс». По совпадению в облицовке узнается эмблема китайского концерна FAW. «Навеяло»? Хотя Mercedes-Benz ведет совместные дела в Китае с другим исполином, пекинским BAIC.

ЛАУНДЖ-ЗОНА
отделена громадным экраном. Половина пресс-релиза посвящена его возможностям и 42 динамикам. Конечно, караоке тоже. Есть опция и для ума: Mercedes-Benz выяснил, что в Китае популярны шахматы, и добавил набор для игры.

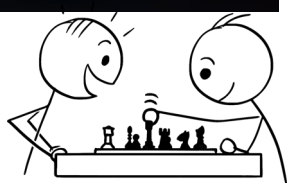






ПОДСВЕТКОЙ ЛОГОТИПОВ,
радиаторных решеток и порогов не удивить. У вэна светятся колесные диски! А на потолке люстра. Кресла составлены из валиков для разнообразия регулировок. Чем оснастят версию кемпера — электрокамином?

ДЕЖАВЮ!
Чувство, название которому есть только на французском. Сами видите, до чего мерседовский Vision похож на ситроеновский концепт Tubik. Кто-то ошибся, подумав, что за 14 лет все забыли тот проект. Мерси за «Мерситроен».







HYPTEC – БРЕНД ОТ GAC. Имеется в виду электрическая гипертехника. И не без хайпа. У спортивного премиум-концепта с нескромным именем Earth — «Земля», читай «Планетарный» — фары изображают… не следы когтей, а потоки лавы!

Премиум далее везде

Китайская автомобильная кухня всеми силами стремится к высокой. Премиального наготовили по горло. Одному нашему рынку предложены Aito, Exeed, Exlantix, Hongqi, Tank и Wey. Богатая история бренда для китайцев ничего не значит, поэтому их неопремиум активно размывает устои жанра. Мир может привыкнуть, что люкс определяется не долголетием мастерства, а свистелками и светилками, числом экранов и электронных ассистентов. Да и материалы Китай при необходимости выделывает искусно, вспомним шелк. Призадумается сам Rolls-Royce.

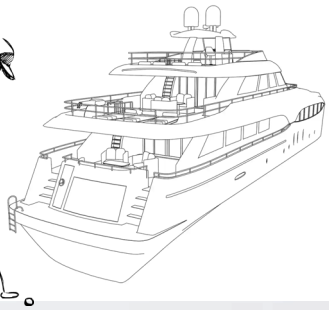






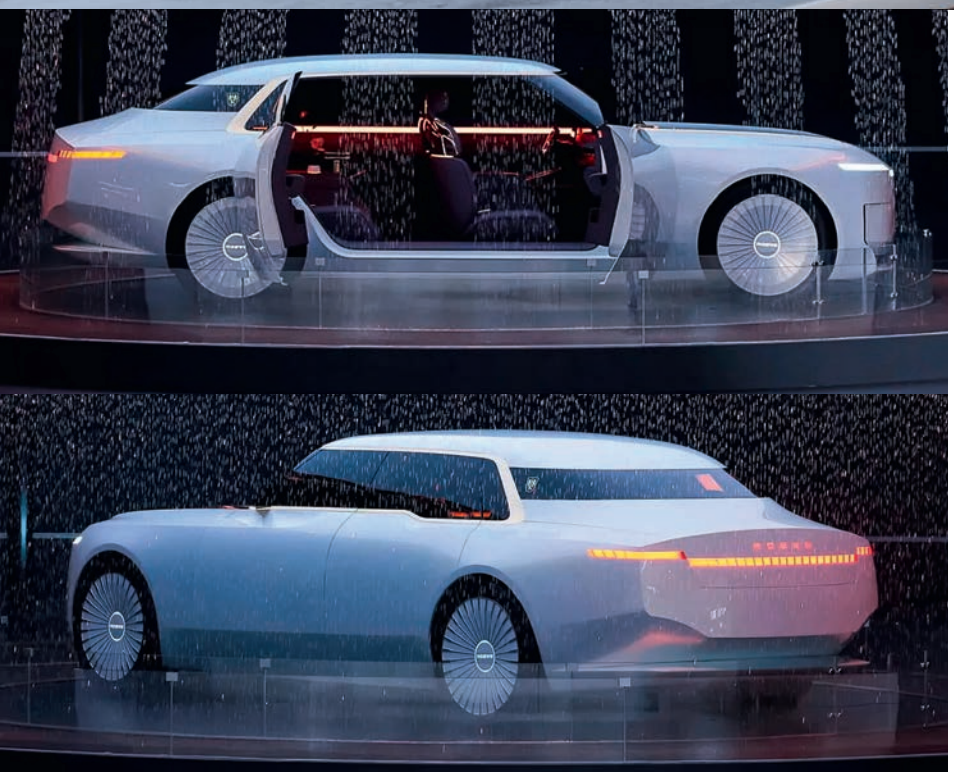








СЕЙЧАС НЕ РАСКРЫВАЮТ, как получится, но Earth должен ехать, адаптируясь по информации датчиков, следящих за водителем. Сжимаешь руль — подбирается подвеска. Что бы сказал Джон Коннор? И да, «Porsche Panamera есть у нас дома».



ROEWE PEARL интересен самим фактом возникновения. Ведь бренд Roewe концерна SAIC всегда действовал в низком и среднем ценовых сегментах. Возможно, стоимость серийного автомобиля тоже назначат привлекательной для неофитов.

ОБЛИК СОЗДАЛ ЙОЗЕФ КАБАНЬ, известный перекати-дизайнер. Работал с марками Skoda, BMW, VW, Bugatti, Audi и Rolls-Royce. Наверное, в постоянном творческом поиске. А мы находим параллели с недавним розовым концептом Jaguar.







GENESIS X GRAN EQUATOR
напоминает, что все гениальное просто. Вроде этих новых фирменных светящихся полос. Строго параллельных, в том и гений шеф-дизайнера Люка Донкервольке. Выдвинутая передняя ось дает «расстояние престижа».

Кросс-прогресс

Оптимальным форматом массового автомобиля принято считать кроссовер. Но теперь кроссоверам надо выделяться из массы других кроссоверов. Бренд Genesis вспомнил, что «crossover» означает скрещение чего-то большего, помимо легкового кузова и добавки клиренса. Концепт совместил темы престижа, ретро и проходимости. Очевидное-невероятное: результат абсолютно гармоничный и притом из ряда вон. Если инициативу подхватят другие компании, глядишь, кроссовер перестанет означать банальность и переродится в истинный crossover.



КРОССОВЕР ВТОРИТ
эффектным трехдверным купе-универсалам типа shooting break. Такие машины выпускали Aston Martin, Jaguar, Ferrari, Volvo. Получается, концепт в достойной компании. Хотя и пятидверный, что тщательно скрывает.







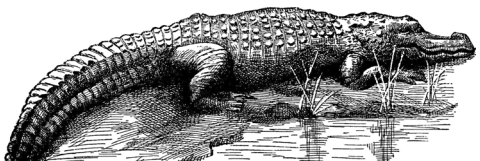


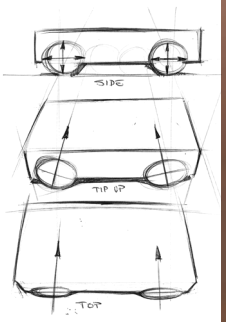
ТАК МОЖНО БЫЛО?
Уникальный интерьер, где нет мега-экрана, а четыре маленьких имитируют шкалы. И каков приключенческий антураж! Есть надежда на силовую установку с ДВС. Электрокар в поисках затерянного ковчега не зарядишь.



MG CYBER X –
еще одна иллюстрация того, что в сегменте пора уйти от ровного уныния. Подконтрольная китайцам английская марка MG объявлена разноплановой. Если в планах такие оригинальные модели, одобряем полностью.

ТРЕНДОВОЙ
могла бы оказаться лаконичность с оригинальными элементами. Таковыми у кросс-компакта являются подъемные блоки фар в духе былых спортивных машин. Обращаться к хорошо забытому хорошему опять-таки тенденция.





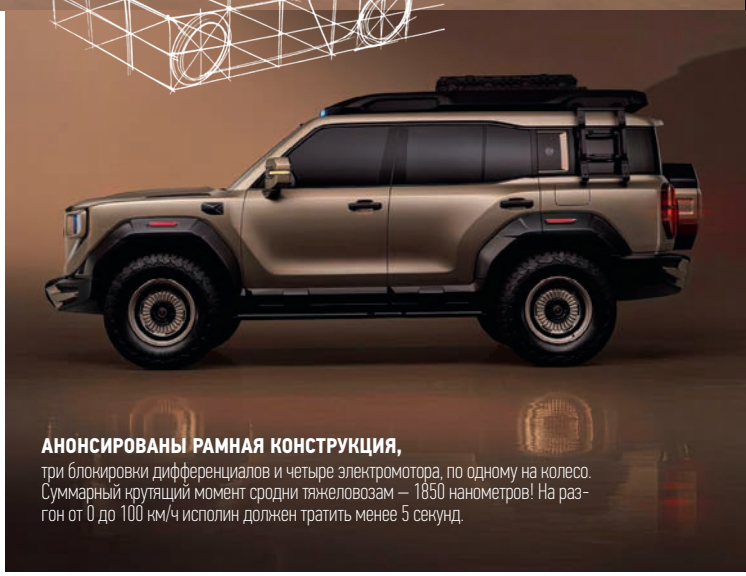
HONGQI OFF-ROAD –
временный псевдоним. Фирма объявила всеобщий конкурс по выбору названия. Такой устраивал и ВАЗ для 2101-го. Однозначно внедорожник пойдет в серию. Кстати, победитель получит… собственно «афф-томобиль»!



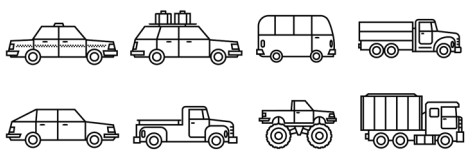


Разлюбить овал

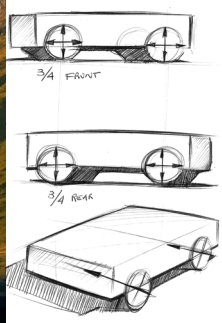
Этому жеманному миру в шортиках и обтягивающих хилые фигуры маечках определенно не хватает старой недоброй брутальности. Китайцы запрос уловили и буквально возводят ее в квадрат. Все больше напористо угловатых внедорожников, причем действительно проходимых. На их фоне современный округлившийся LR Defender сама милота. Даже старейшая китайская марка Hongqi, знаменитая лимузинами для правительства, выкатила нечто монументальное и угрожающее конкурентам. А вслед за флагманами стиль наверняка перейдет моделям поменьше.



АНОНСИРОВАНЫ РАМНАЯ КОНСТРУКЦИЯ,
три блокировки дифференциалов и четыре электромотора, по одному на колесо. Суммарный крутящий момент сродни тяжеловозам — 1850 нанометров! На разгон от 0 до 100 км/ч исполин должен тратить менее 5 секунд.



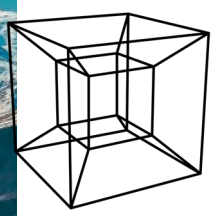




GEELY GALAXY CRUISER – в той же геометрии квадратиш-практиш. Снова пример китайской конкретики. Никаких размытых фантазий: подробный концепт означает премьеру товарной модели. По отзывам успеют что-нибудь подправить.



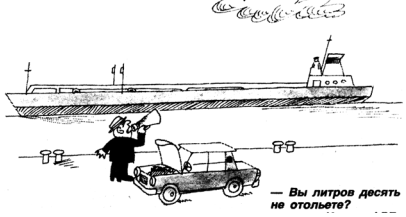


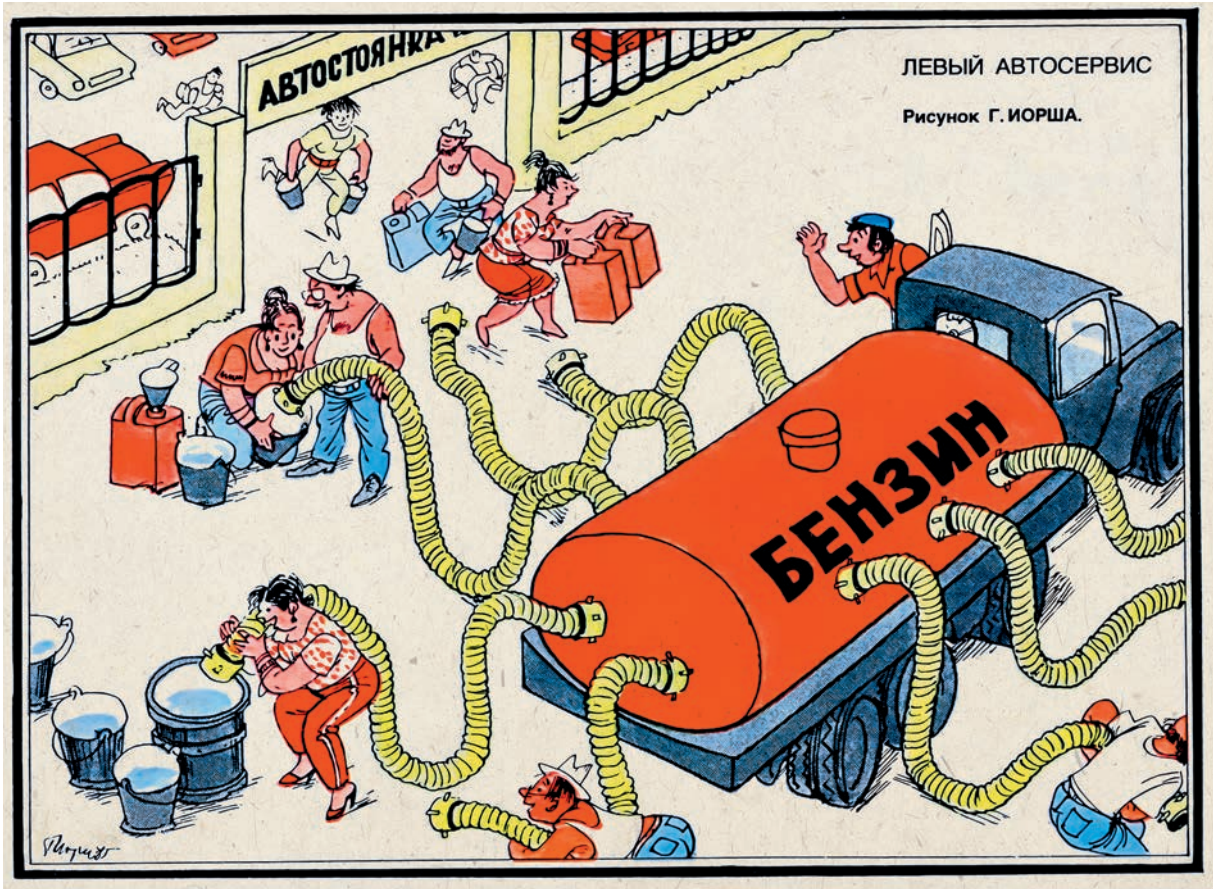


ВНЕДОРОЖНИКИ удачно совмещают цифровые технологии с аналоговыми традициями. Другим наука. Geely преподносит водителю два ряда физических клавиш и здоровенный П-образный селектор трансмиссии. Впрочем, царит все равно тачскрин.

ПРИВЫКАЙТЕ К НОВИЗНЕ. Galaxy Cruiser умеет плавать около двух часов со скоростью 8,5 км/ч. В комплектации гидролокатор. Полноуправляемое шасси дает свободу двигаться боком. А контролирует системы — правильно! — искусственный интеллект.







Карикатурное прошлое

Денис Токмаков

НАД ЧЕМ ШУТИЛ «КРОКОДИЛ» В ЭПОХУ ПЕРЕСТРОЙКИ

ТО, ЧТО В СТРАНЕ
кругом и везде бензином торгуют «налево», ни для кого не было секретом, а шутить на эту тему разрешалось при любых вождях. Наверное, главное отличие карикатуры — большое количество шлангов. Такие времена!

В ЭТОМ ГОДУ ИСПОЛНЯЕТСЯ 40 ЛЕТ СО ДНЯ НАЧАЛА ПЕРЕСТРОЙКИ – ЦЕЛОГО КОМПЛЕКСА КАРДИНАЛЬНЫХ ПЕРЕМЕН В ПОЛИТИЧЕСКОЙ И ЭКОНОМИЧЕСКОЙ ЖИЗНИ СТРАНЫ, ИЗНАЧАЛЬНО НАПРАВЛЕННЫХ НА ПОПЫТКУ РЕФОРМИРОВАНИЯ, НО ЗАКОНЧИВШИХСЯ ПОТЕРЕЙ УПРАВЛЕНИЯ И РАЗВАЛОМ СОВЕТСКОГО СОЮЗА. ДНЕМ РОЖДЕНИЯ ПЕРЕСТРОЙКИ СЧИТАЕТСЯ 23 АПРЕЛЯ 1985 ГОДА, КОГДА НОВЫЙ ГЕНЕРАЛЬНЫЙ СЕКРЕТАРЬ ЦК КПСС МИХАИЛ СЕРГЕЕВИЧ ГОРБАЧЕВ ПРОИЗНЕС РЕЧЬ О НЕОБХОДИМОСТИ ПЕРЕМЕН.

Впрочем, отсчет перестройки можно вести и с майской поездки Горбачева в Ленинград, когда он заявил местным партийцам: «Видимо, товарищи, всем нам надо перестраиваться. Всем». Или вообще от даты 8 апреля 1986 года, когда во время посещения Волжского автомобильного завода Михаил Сергеевич впервые упомянул само слово «перестройка», попутно заявив, что «ВАЗ должен стать законодателем моды в мировом автомобилестроении». Конечно же, никаким законодателем ВАЗ не стал, так и оставшись в хвосте мирового автопрома – никакая перестройка заводу не помогла.

В те годы в обиход вошли такие слова и выражения, как «демократия», «гласность», «ускорение», «госприемка», «антиалкогольная кампания», «борьба с привилегиями», «новое мышление». Последнее слово произносили со специфическим горбачевским говорком и ударением на первый слог – была такая манера подражать генсеку. А еще про все эти ускорения-госприемки народ сочинял анекдоты, а на официальном уровне над реалиями перестройки в меру подшучивал журнал «Крокодил». Мы решили внимательно перелистать подшивки с 1985 по 1991 год в поисках карикатур на нашу автомобильную тематику, чтобы сделать небольшую подборку, отражающую дух времени и его юмор.



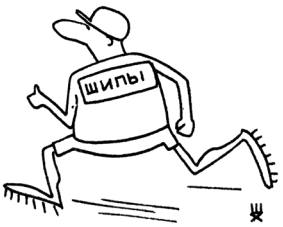
ДОРОЖНЫЕ
«крокодилинки» — несколько сюжетов на общую тему, такой вневременной юмор, как с карикатурой про сходство знака с бутылкой или про черную кошку на переходе. Кстати, антиалкогольная кампания началась в том же 1985 году.

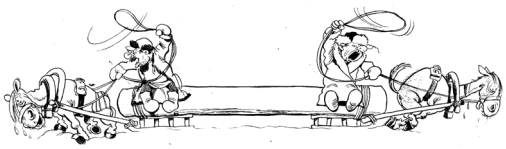
В 1985 ГОДУ
еще по инерции в «Крокодиле» продолжали печатать карикатуры про «гнилой Запад», как вот эта, посвященная безработице. Для усиления эффекта автомобиль изображен старым и раздолбанным драндулетом чуть ли не из тридцатых годов.





КУПИТЬ
новый автомобиль в СССР было целой проблемой — очереди по несколько лет, безумные цены... Поэтому его берегли как могли — покупали гараж и мало ездили. Именно эти два способа бережливости высмеивает карикатура.





ПОЛЕЗНЫЕ ИСКОПАЕМЫЕ



Ряд издательств ФРГ выпускает крупными тиражами человеконенавистническое сочинение Гитлера «Майн кампф», а также различные мемуары, прославляющие фашистский рейх.

НОВЫЕ ДУШЕГУБКИ Рисунок Ю. ЧЕРЕПАНОВА.



— Мама, а ты мне говорила, что нельзя играть на проезжей части! Рисунок М. ПЕТРОВА.

КАРИКАТУРА
«Новые душегубки» — про издание книги Адольфа Гитлера «Моя борьба» в ФРГ. На самом же деле в 1985 году в свет вышла другая книга — «История "Майн Кампф"», написанная немецким историком Вернером Мазером. В редакции все перепутали.

ЛОДЫРИ И БЕЗДЕЛЬНИКИ –
любимые персонажи карикатуристов, рисовавших для «Крокодила». К слову, работа самих художников хорошо оплачивалась, ведь гонорар за одну карикатуру мог составлять от 50 до 300 рублей, на что можно было жить целый месяц.

ИЗВЕСТНЫЙ ВСЕМ
и каждому способ доставать дефицит с черного хода и его главные, как бы сейчас сказали, бенефициары, полностью упакованные «в фирму». Автомобиль — не то иномарка, не то модная в те годы «семерка» ВАЗ-2107.



— Через этот ход я вышел в люди! Рисунок В. ШКАРБАНА.

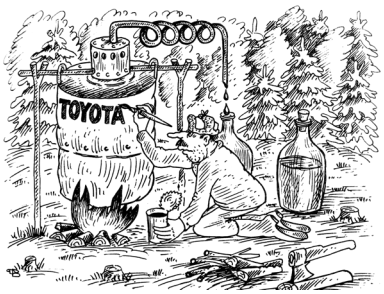


ПОЛЕЗНЫЕ ИСКОПАЕМЫЕ



— Никакого зерна я не крал, я только проехал рядом с грузовиком!

Рисунок Е. ВЕДЕРНИКОВА.



ИЗВЕЧНАЯ

советская проблема — как довести урожай до элеватора с минимумом потерь по дороге. Бороться с этим было бесполезно, о чем свидетельствуют карикатуры из «Крокодила», шутившего на эту тему чуть ли не в течение всего времени своего существования.





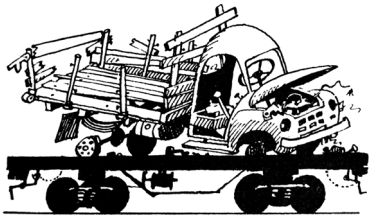
БЮРОКРАТИЯ

была еще одной вечной темой, на которую разрешалось шутить, но только до определенного уровня бюрократов, а выше — уже нельзя. Эта карикатура очень жизненная, ведь действительно много хороших разработок застряло в «бумажной трясине».

И СНОВА

про нелегальную заправку, на этот раз бесплатную и прямо из трубы от бензохранилища. Точно подмечены ветхие уплотнения на стыках, дающие течь, благодаря которой заправляются автолюбители.



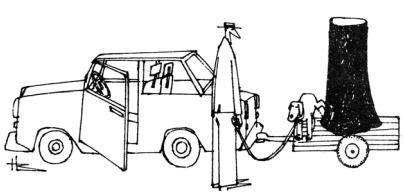


— «Мерседес» с гаражом, дача на море, японская видеосистема...
— Продолжайте, дорогой, о любви я могу разговаривать бесконечно...

Рисунок Е. ШУКАЕВА.

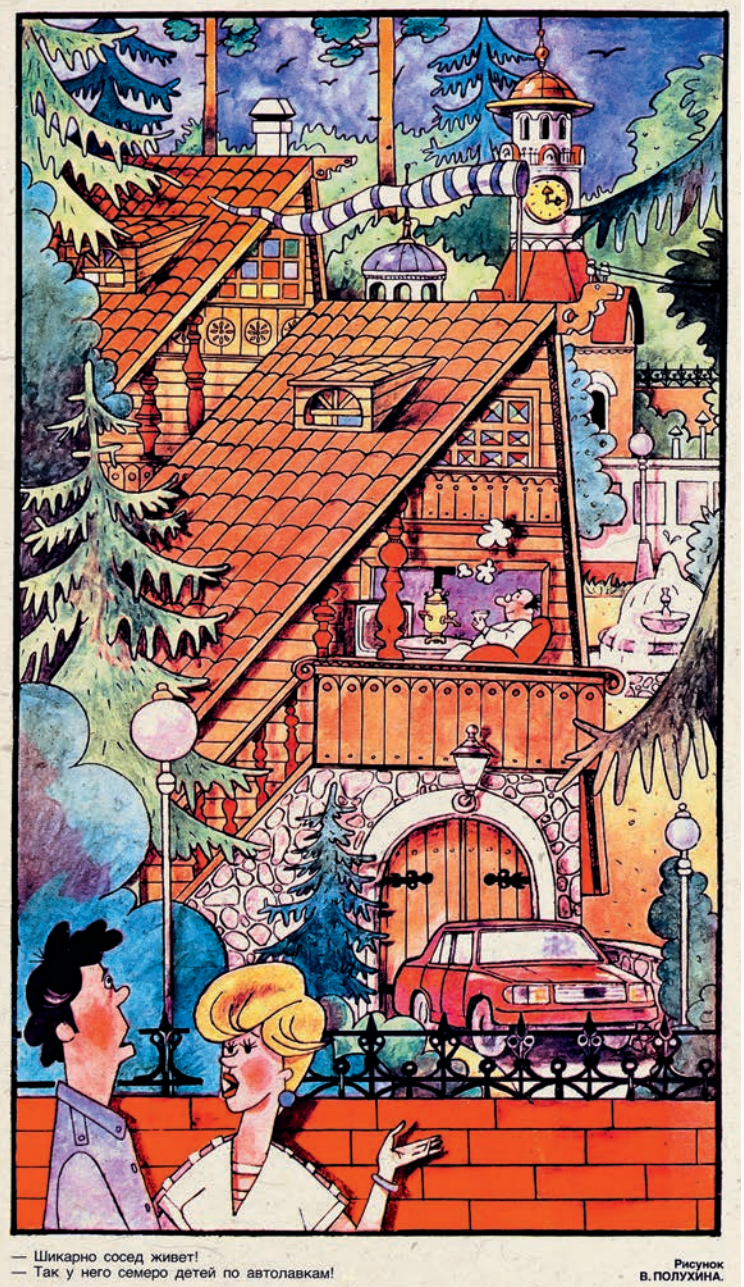
НОВАЯ МОРАЛЬ
нашла отражение и в «Крокодиле», к слову, эти двое напоминают маститого драматурга Михаила Шатрова и его молодую жену Елену Горбунову, ставшую впоследствии женой олигарха Бориса Березовского. Шатров и Горбунова как раз поженились в то время.

СРЕДИ СОСТОЯТЕЛЬНЫХ
советских людей всегда ценилось пресловутое «умение жить», которое заключалось в банальном накопительстве дорогих и дефицитных вещей, в том числе и личного автомобиля.



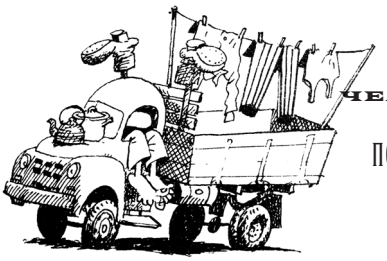
— Эх! И жить-то по-человечески не умеет, а ведь сто лет живет...

Рисунок М. СКОБЕЛЕВА.



— Шикарно сосед живет!
— Так у него семеро детей по автолавкам!

Рисунок В. ПОЛУХИНА.



ПОЛЕЗНЫЕ ИСКОПАЕМЫЕ

МНОЖЕСТВО КАРИКАТУР
посвящено зажиточной жизни и доходам от только что разрешенной коммерческой деятельности, как эта про автолавки — магазины на колесах.

ДРУГИЕ ПРОДОЛЖАЛИ
увеличивать свое благосостояние за счет государства — карикатура высмеивает старых добрых «несунов», впрочем, один из них уже «везун».

АВТОСЕРВИС
в Советском Союзе всегда был островком капитализма, где за вознаграждение многое делалось неофициально, например продажа запчастей на сторону.

ЧАСТНЫЕ УРОКИ –
еще один способ неофициального заработка, причем настолько высокого, что репетитор мог позволить себе машину, в отличие от родителей ученика.



ВЕЗУН: — Были когда-то и мы несунами!

Рисунок В. ПОЛУХИНА.



— Ах, д'Артаньян, вы все перепутали, не подвески я передала другу в знак любви, а аккумулятор!

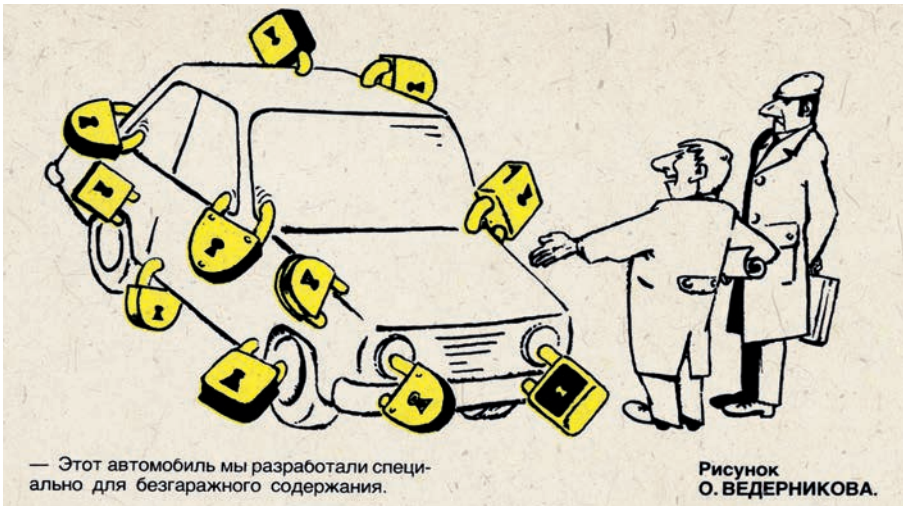
Рисунок Ю. ЧЕРЕПАНОВА по теме, присланной читательницей Е. Дунаевой (г. Борисполь) на конкурс «Крокодильские делишки».



— Нашего сына мы учим не даром: репетитор ездит к нему уже на собственной машине.

Рисунок А. СЕМЕНОВА.

ПОЛЕЗНЫЕ ИСКОПАЕМЫЕ

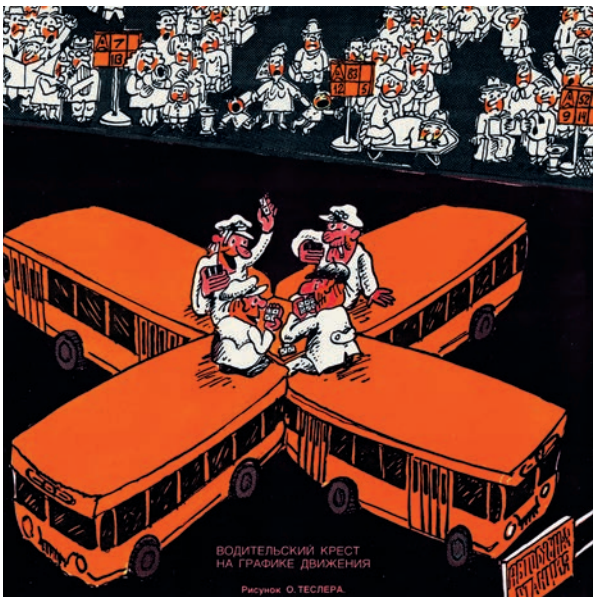


— Этот автомобиль мы разработали специально для безгаражного содержания.

Рисунок О. ВЕДЕРНИКОВА.

В ЭПОХУ ТОТАЛЬНОГО
дефицита из машин крали все, начиная от щеток стеклоочистителя и заканчивая распредвалами в моторе — научились вскрывать и снимать за секунды, как на пит-стопе. Ну а «Крокодилу» только и оставалось, что шутить на эту тему.

«ВОДИТЕЛЬСКИЙ КРЕСТ
на графике движения» — про то, что водители автобусов не хотят работать, а сидят и играют в домино. Толпы народа на остановках тогда были соизмеримы с очередями в магазинах за каким-нибудь дефицитным товаром.





— Ты уж нас, дочь, не подведи, слушайся во всем вожатых!

Л. НАСЫРОВ, Р. ХУСАИНОВ (тема).

КАРИКАТУРА 1989 ГОДА
про отправку строгими родителями своей дочери в пионерлагерь, где вожатые уже давно не те. Как раз годом ранее на экраны вышел фильм «Маленькая Вера», ставший символом раскрепощения в прямом и переносном смысле.

ГАЕЧНЫЙ КЛЮЧ
в виде протянутой руки — карикатура на советский автосервис, где мастер начинал заниматься машиной клиента только после того, как тот сунет ему трешку или пятерку в карман халата.

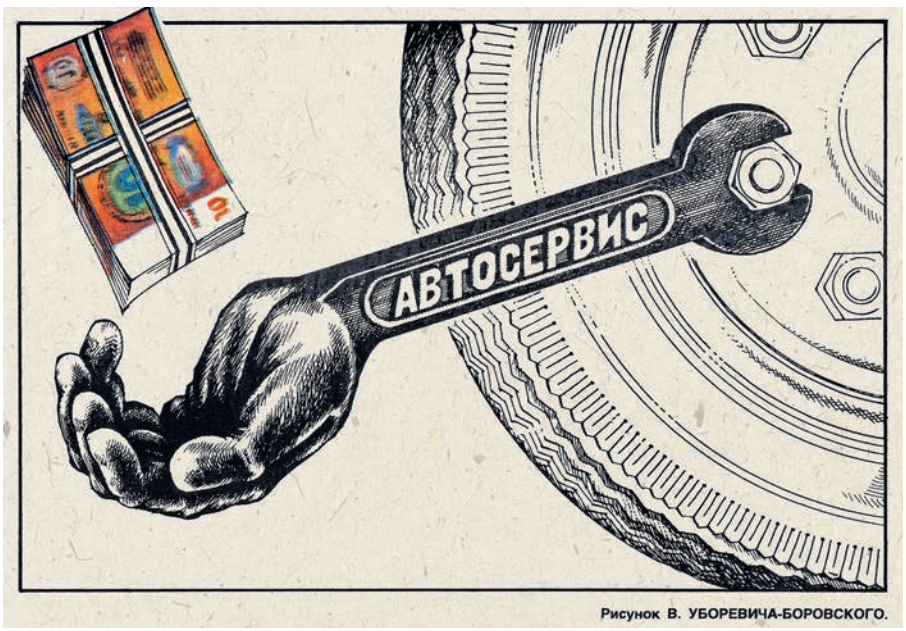
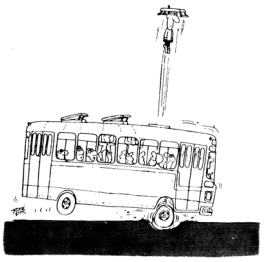


Рисунок В. УБОРЕВИЧА-БОРОВСКОГО.



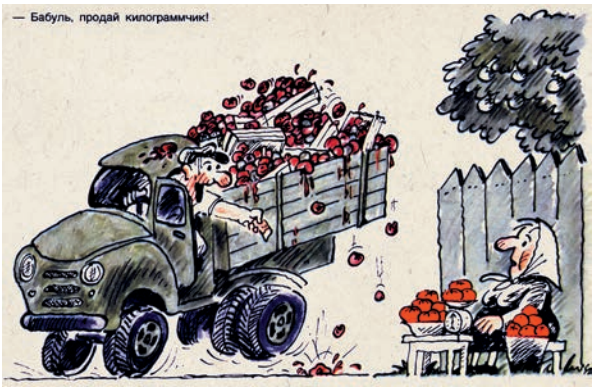
ПОЛЕЗНЫЕ ИСКОПАЕМЫЕ





— А мы загрузили шесть тонн.
— Не волнуйся, тонны уже нет.

Рисунок Вл. ДОБРОВОЛЬСКОГО.

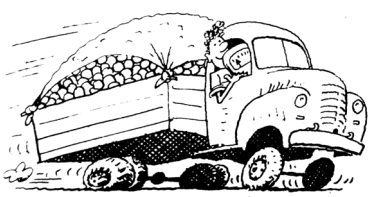




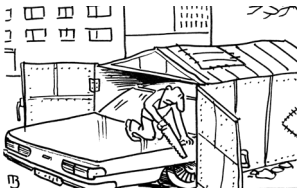
ШОФЕР ГРУЗОВИКА
ЗИЛ-130 явно брезгует колхозными помидорами, которые ему поручено доставить на овощебазу, потому и приценивается к сочным и аккуратным томатам из домашнего хозяйства. Ведь колхозный урожай был ничейный — его мало кто берег.

ЕЩЕ ОДНА КАРИКАТУРА
про колхозную жизнь с председателем в автомобиле ГАЗ-69А — раз ничего не посеяли, то и убирать будет намного легче. Внедорожник, к слову, уже старенький для восьмидесятых годов, его прекратили выпускать в 1972-м, заменив на УАЗ-469.

ВЕЧНАЯ ТЕМА В «КРОКОДИЛЕ»
про потери урожая при перевозке, и на этот раз — капусты. Грузовик на рисунке похож на МАЗ-500 или КАМАЗ-5320, но у обеих моделей грузоподъемность значительно больше шести тонн.



ПОЛЕЗНЫЕ ИСКОПАЕМЫЕ



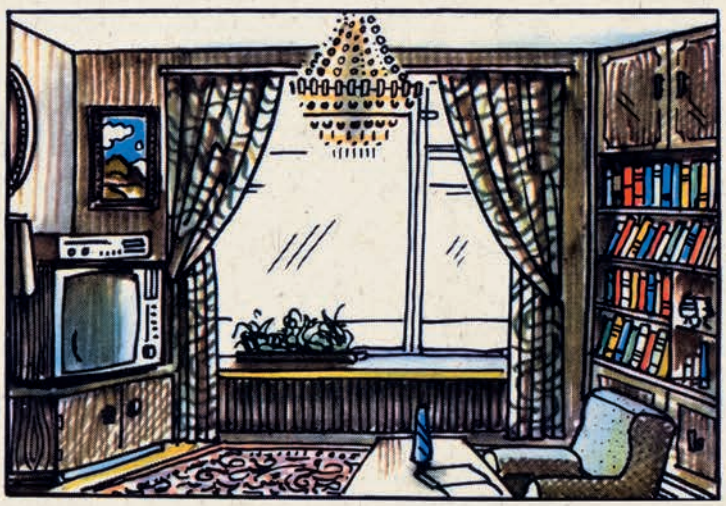


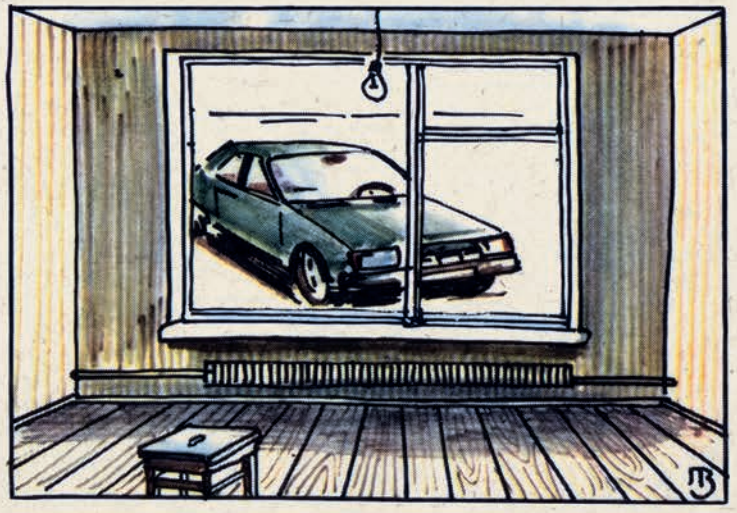
— Я в такси только на чаевые езжу!
— А я на чаевые только в ресторане обедаю.

Рисунок Л. СТОРОЖУКА, г. Харьков.



Рисунок А. КАПНИНСКОГО.





НАЙДИТЕ РАЗНИЦУ МЕЖДУ ДВУМЯ РИСУНКАМИ В. ПЕСКОВА.

ТАКСИСТЫ И ОФИЦИАНТЫ – две состоятельные касты советских людей, живущие, как это следует из диалога, на чаевые. В эпоху перестройки чаевые уже перестали «оскорблять достоинство советского официанта», как это пропагандировалось ранее.

ДВА РИСУНКА, наглядно показывающие в сравнении, насколько дорого обходится советскому человеку личный автомобиль и его содержание: или хорошо обставленная квартира, но без машины, или с машиной, но совершенно пустая жилплощадь с одним табуретом.

ЕЩЕ ОДИН СПОСОБ заработка таксистов тех времен — нелегальная продажа водки в ночное время, когда все магазины были закрыты. Днем водка покупалась по 3 рубля за бутылку, а ночью стоила от 10 до 25 рублей в зависимости от ситуации.

И СНОВА ПРО ТАКСИСТОВ, приторговывающих водкой по ночам. Тогда основным автомобилем в такси была «Волга» ГАЗ-24-01 или модификация 1985 года ГАЗ-24-11. Но в обеих машинах запасное колесо в багажнике крепилось горизонтально, а не вертикально.





Его АВТОпоилка

Рисунок М. СКОБЕЛЕВА.

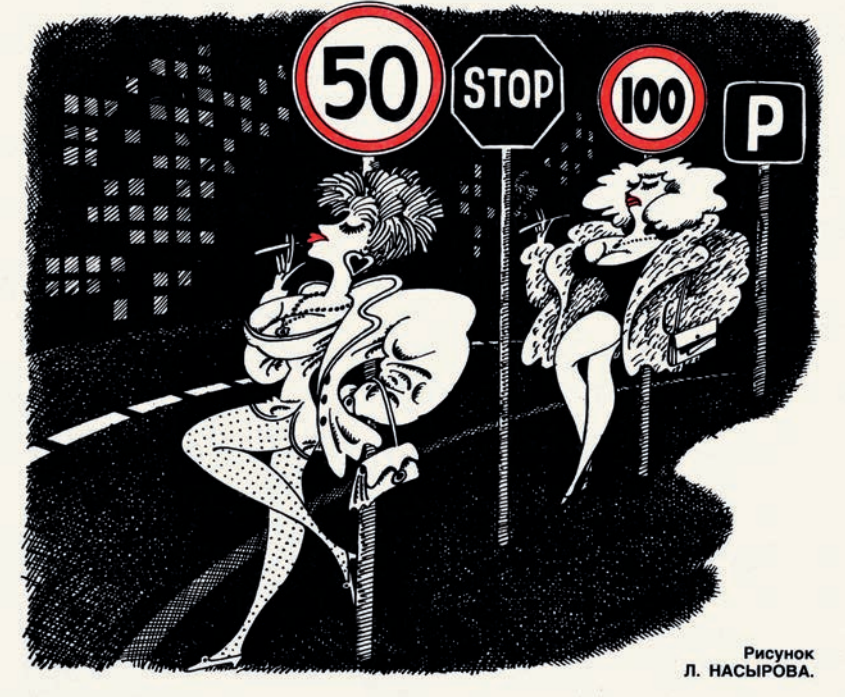
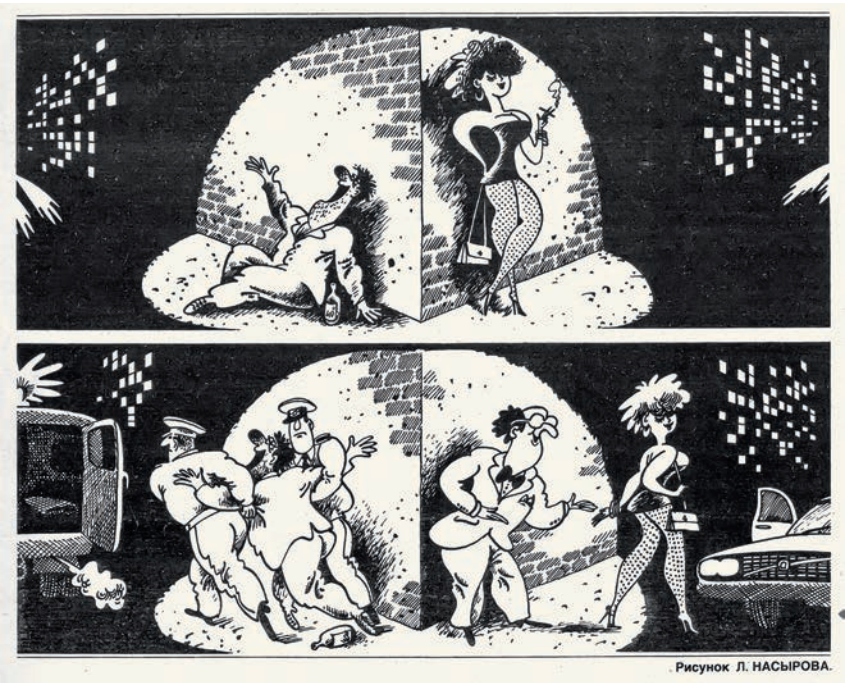


Рисунок Л. НАСЫРОВА.

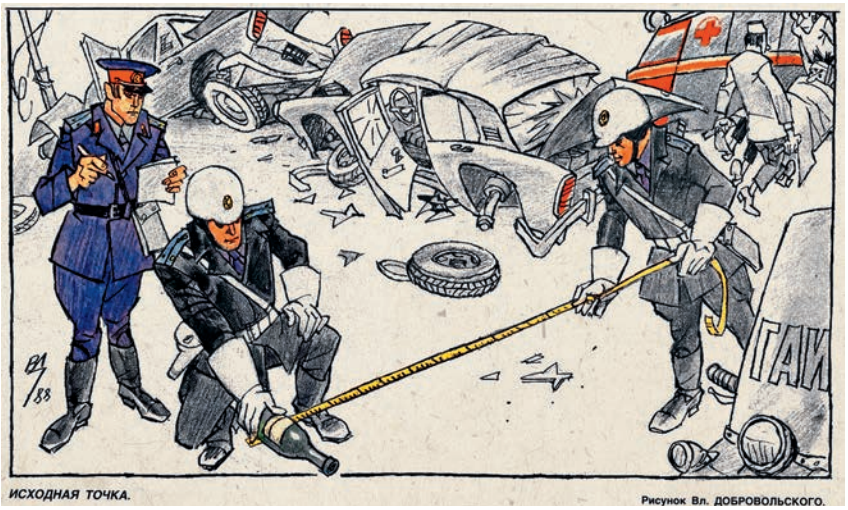
В КОНЦЕ ВОСЬМИДЕСЯТЫХ годов в «Крокодиле» стали появляться карикатуры на тему проституции, «пробитой» в советском обществе фильмом «Интердевочка». Здесь с помощью дорожных знаков обыгрываются расценки на услуги жриц любви.

ДРУГОЙ АСПЕКТ – безнаказанность проституции, которая благодаря тому же фильму «Интердевочка» стала одной из самых желанных профессий в стране. В автомобиле, кстати, угадывается Volvo с характерным косым молдингом на облицовке радиатора.




Рисунок Л. НАСЫРОВА.





ИСХОДНАЯ ТОЧКА.
Рисунок Вл. ДОБРОВОЛЬСКОГО.

ВО ВРЕМЕНА ПЕРЕСТРОЙКИ появилось много неформальных движений, в том числе и байкеров, которых тогда почему-то называли рокерами. Байкеры-рокеры обязательно носили кожаные куртки-косухи, чаще всего черного цвета, обильно украшенные значками и символами.

ПОУЧИТЕЛЬНАЯ КАРИКАТУРА о вреде пьянства за рулем — классика журнала «Крокодил». Разве что в перестройку это смотрелось более актуально, учитывая официально проводимую государством антиалкогольную кампанию.



ПОЛЕЗНЫЕ ИСКОПАЕМЫЕ



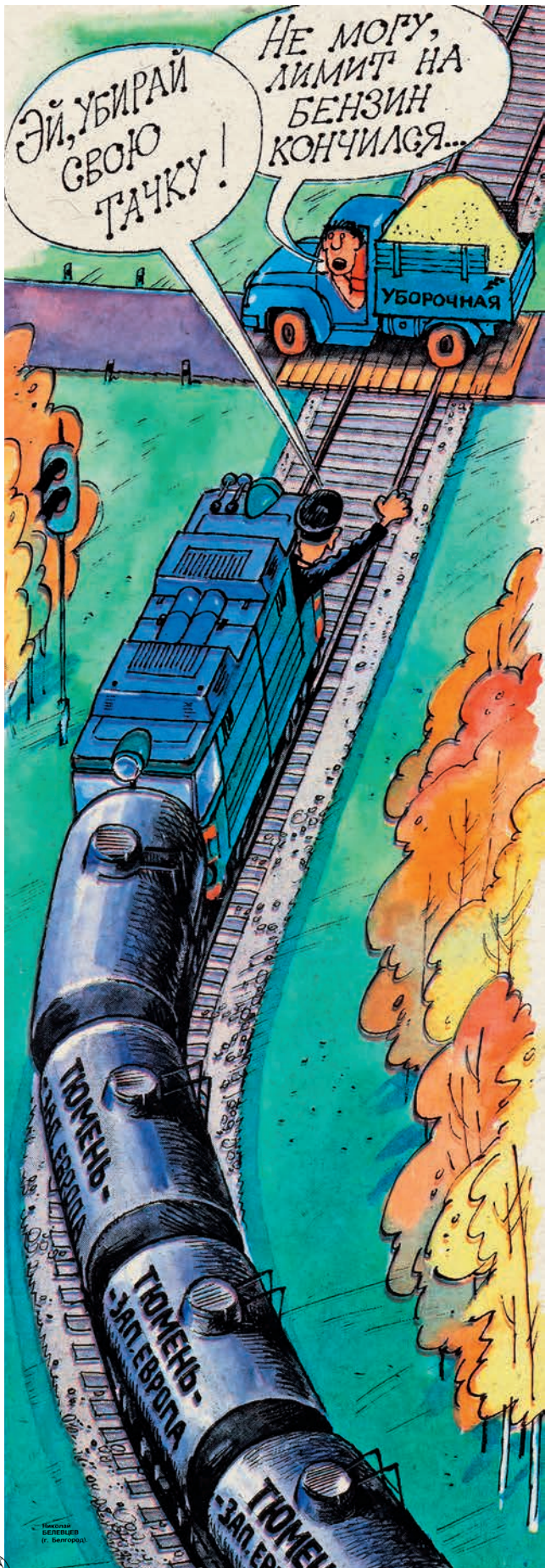
В ЭПОХУ ПЕРЕСТРОЙКИ
вчерашние «антигерои» вдруг превратились в успешных людей, выгодно смотрящихся на фоне своих бывших коллег. Как пример — этот артист на Audi, ранее работавший в бригаде дорожных рабочих, но уволенный из нее по каким-то причинам.



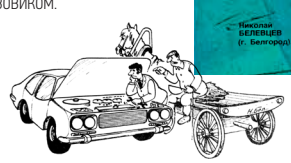
Рисунок В. ДМИТРЮКА.


— Говорят, деньги с налога на автотранспорт брошены на улучшение дорог.
Рисунок С. РЕПЬЕВА.

ТРАНСПОРТНЫЙ НАЛОГ
был и в СССР — по закону 1988 года частные владельцы ежегодно платили по 50 копеек с одной лошадиной силы. Но вопрос дальнейшего распределения средств волновал отечественных автовладельцев во все времена.

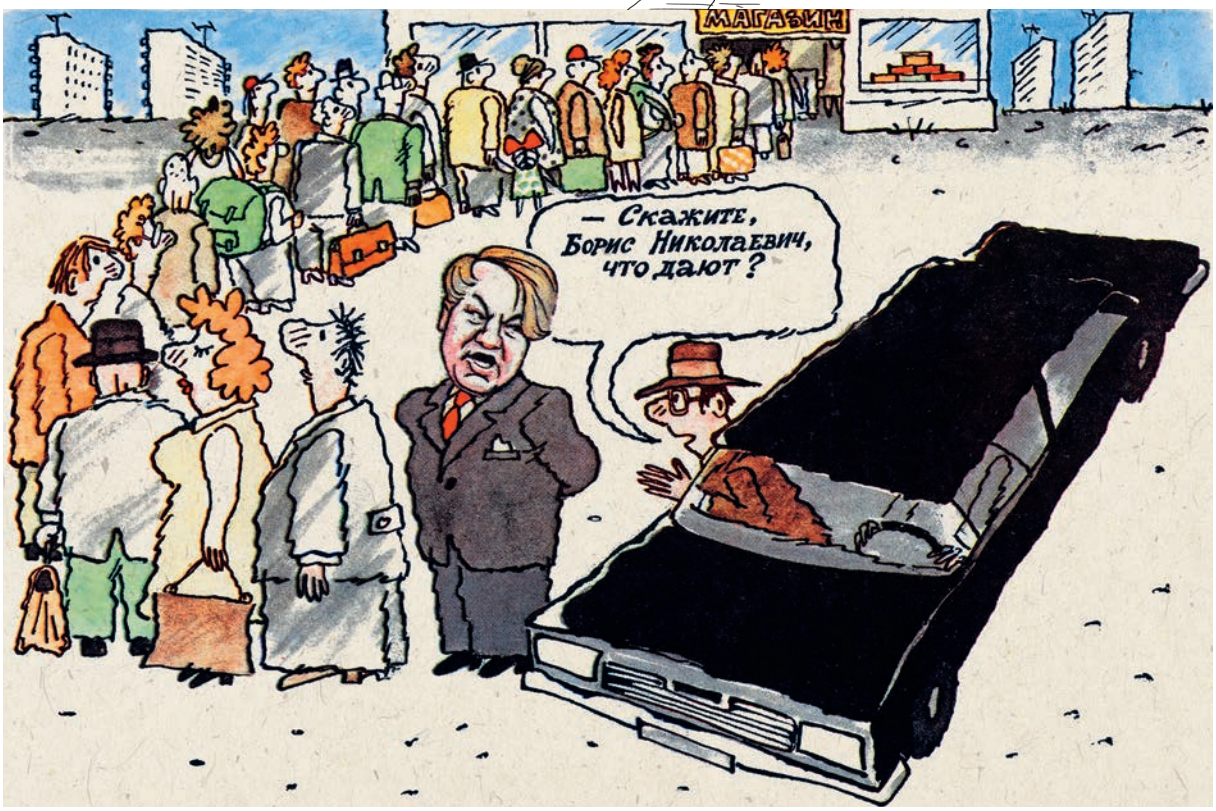


ДРУГАЯ НЕСПРАВЕДЛИВОСТЬ –
это когда внутри страны бензин распределяется по лимитам, а значительная часть нефти идет на экспорт, что и обыграно в этой карикатуре с товарным поездом и остановившимся на переезде грузовиком.





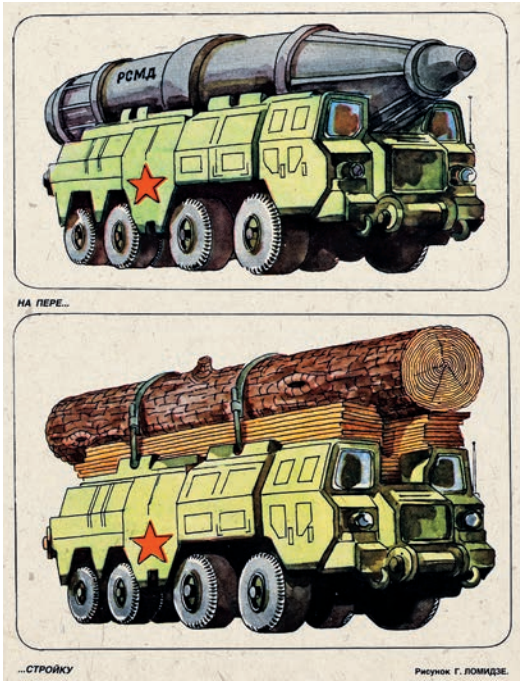
ПЕРВЫЙ СЕКРЕТАРЬ
Московского городского комитета КПСС Борис Ельцин в годы перестройки любил демонстрировать близость к народу — ездил на работу на троллейбусе и общался с простыми людьми, что нашло отражение и в карикатуре из «Крокодила».





ПЫТАЮТСЯ НАРУШИТЬ

Рисунок Ю. ЧЕРЕПАНОВА.



НА ПЕРЕ...

...СТРОЙКУ

Рисунок Г. ЛОМИДЗЕ.

НЕ ЗАБЫВАЛИ В «КРОКОДИЛЕ» И ПРО ПОДЖИГАТЕЛЕЙ ВОЙНЫ – американские корпорации. Boeing и Lockheed изображены участниками дорожного движения, которые хотят нарушить договор ОСВ-2, подписанный еще Брежневым и Картером в 1979 году в Вене.

ШУТИЛИ В ПЕРЕСТРОЙКУ И НА ТЕМУ КОНВЕРСИИ – тогда казалось, что ядерное вооружение уже больше не потребуется. Надпись «РСМД» отсылает к договору о ликвидации ракет средней и меньшей дальности, подписанному Рейганом и Горбачевым в 1987 году.





Дядя Саша

Иван Баранцев • Фото из архива автора

ЖИЗНЬ КОЛЛЕКЦИОНЕРА ЛОМАКОВА

ОН БЫЛ САМЫМ ИЗВЕСТНЫМ КОЛЛЕКЦИОНЕРОМ И РЕСТАВРАТОРОМ СТАРИННЫХ АВТОМОБИЛЕЙ В СССР – ВО МНОГОМ БЛАГОДАРЯ СВОЕМУ НЕСОМНЕННОМУ АКТЕРСКОМУ ТАЛАНТУ, ИСКРЕННЕЙ ЛЮБВИ К ДЕЛУ ВСЕЙ ЖИЗНИ, ОТКРЫТОЙ ДУШЕ И БОЛЬШОМУ ОБАЯНИЮ. В НАРОДЕ ТАКИХ ОБОЖАЮТ, К НИМ ТЯНУТСЯ, О НИХ СЛАГАЮТ ЛЕГЕНДЫ. ВСЕГДА ЖЕ ИНТЕРЕСНЫ ЧУДАКИ, ЖИВУЩИЕ НЕ КАК ВСЕ ОСТАЛЬНЫЕ.

Александр Алексеевич Ломаков, которого и сейчас все знавшие его называют по-доброму дядя Саша, был неординарной личностью. Начинал как художник и гравер, много лет работал на ЗИЛе, потом увлекся старинными автомобилями – на всю жизнь, сумев собрать и сохранить большую коллекцию, представленную сегодня в Ломаковском музее. Дяди Саши нет с нами уже двадцать лет, но за это время в среде автомобильных коллекционеров так и не появилось столь же яркого и жизнерадостного человека. Наверное, такой и не родится больше никогда.

Появление дяди Саши на публике – всегда театр одного актера, разыгрывавшего представление вокруг кабриолета Horch 853, он же «автомобиль Геринга». Когда кто-то из любопытствующих спрашивал, каким образом «Хорьх» наци номер два попал в СССР, то дядя Саша отвечал как наивному ребенку: «А подошел красноармеец с автоматом, ткнул ему дуло в пузо и говорит: “Давай, толстый, вылезай – приехали!”». И следом в таком же духе про «Мерседесы» Евы Браун, Геббельса и Бормана. Сейчас начни что-то подобное вещать – высмеют, причем злобно. Но в исполнении дяди Саши подобные байки про автомобили звучали как-то полушутя-полусерьезно и так же воспринимались, не оставляя никакого негатива в душе – только улыбку. Сейчас об этом остается только вспоминать, глядя на старые фотографии с дядей Сашей, к счастью, их осталось великое множество.





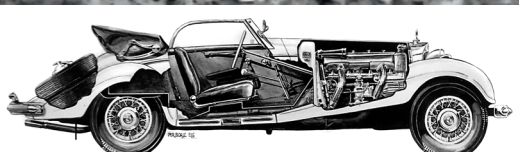
УВЛЕЧЕНИЕ СТАРИННЫМИ АВТОМОБИЛЯМИ началось у Ломакова с участия в реставрации ленинского Rolls-Royce 40/50 HP, где он восстанавливал приборы и приборную доску. Это было во второй половине пятидесятых годов, когда дядя Саша работал художником на ЗИЛе, а заводу поручили отреставрировать машину вождя мирового пролетариата. Спустя годы Александр Хлупнов сфотографировал Ломакова рядом с результатами его работы.





КАБРИОЛЕТ HORCH 853 – первый экспонат в коллекции Александра Ломакова, про который он всем рассказывал, что это «автомобиль Геринга», но никаких документальных подтверждений такой версии нет. Автомобиль выпущен в 1935 году — это экземпляр номер 853 123, относящийся к раннему выпуску с крышкой багажника на нижних петлях и барометром в салоне. Полезная вещь в кабриолете!

ГЛАВНАЯ ПРОБЛЕМА для любого советского коллекционера автомобилей — наличие гаража, получить который тогда было не легче, чем купить новые «Жигули». В таких металлических боксах первое время хранилась и коллекция Ломакова, причем сразу в нескольких. На фотографии видны BMW 319, Horch 853 и Mercedes-Benz 540K под крышей одного из таких гаражей. Кто запечатлен рядом с дядей Сашей — неизвестно.



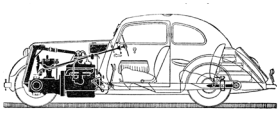


Рис. 1. Расположение моторно-силовой группы на автомобиле Адлер-Трумпф-Юниор с приводом на передние колеса.

ПОЛЕЗНЫЕ ИСКОПАЕМЫЕ



ДЯДЯ САША
и московский адвокат Михаил Михайлович Стацевич на заднем сиденье кабриолета Mercedes-Benz 170V. Фотография сделана в восьмидесятые годы на каком-то мероприятии с участием старинных автомобилей, но на каком именно — неизвестно. Также остается неизвестным и имя владельца «Мерседеса», сидящего за рулем.

СОВЕТСКИЕ РЕСТАВРАТОРЫ
начинали в гаражах, как на этом снимке, где дядя Саша чистит в корыте коробку передач от переднеприводного Adler Trumpf Junior. Но со временем у Ломакова появилась и полноценная мастерская в подвале дома на Фруктовой улице, которую он оборудовал станками и даже гальванической ванной.







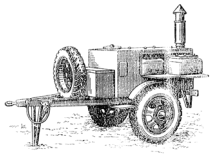
ФУРГОН OPEL 1,2 LITER LIEFERWAGEN
у гаража в Хлебозаводском проезде. Рядом — Mercedes-Benz 230 W153, восстановленный Александром Иванович Хлупновым. Он же и автор этого снимка. Сейчас шасси фургона экспонируется в Ломаковском автомотомузее. В пояснении к нему указывается, что «Опель» 1928 года выпуска, но это не так — модель 1,2 Liter начали выпускать только в 1931 году.











ПОЛЕЗНЫЕ ИСКОПАЕМЫЕ

В КОЛЛЕКЦИИ ЛОМАКОВА – несколько ЗИС-5 в различных модификациях. Отреставрированная дядей Сашей военная версия ЗИС-5В в 1988 году стала памятником военным шоферам у ворот 23-го автокомбината на Загородном шоссе, а на закамуфлированном самосвале он приезжал на День Победы с прицепленной сзади походной кухней. Другой ЗИС-5 довоенного выпуска служил для перевозки экспонатов коллекции.

ВОЗНЯ СО СТАРИННЫМИ АВТОМОБИЛЯМИ порой дорого обходится. Однажды при попытке запустить Steyr 50 дядя Саша лишился пальца на правой руке – его оторвало вентилятором внезапно заработавшего двигателя. На снимке он демонстрирует Михаилу Стацевичу последствия обращения с коварной австрийской малолитражкой. Автомобиль – самосвал на базе ЗИС-5.

ЛОМАКОВСКИЙ HORCH 853 часто снимался в кино. В фильмографии автомобиля картины «Вариант "Омега"», «Здравствуйте, я ваша тетя!», «Ближний круг», «Частный детектив, или Операция "Кооперация"», «Бархатный сезон» и другие. Был «Хорьх» и свадебным автомобилем. На фотографии – свадьба Владимира Стацевича, брата адвоката Михаила Стацевича. Снимок сделан у Исторического музея в Москве.





ДЯДЯ САША И ADLER TRUMPF JUNIOR.
Очевидно, это тот самый «Адлер», который реставрировался для обмена на Mercedes-Benz 540K Cabriolet A, найденный в Сухуми во время съемок фильма «Бархатный сезон». Обмен был еще и с доплатой — помимо машины пришлось накинуть еще несколько тысяч рублей. Откуда у Ломакова взялся «Адлер», неизвестно. Фотография сделана около гаражей в Хлебозаводском проезде.

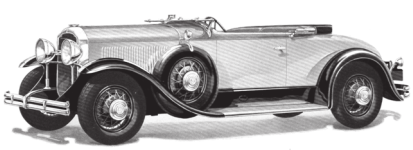


Фиг. 57. Подвеска задних колес автомобилей Хорьх:
1 — трубчатая ось; 2 — кронштейн; 3 — полуось; 4 — защитный кожух.

КАЖДОЕ ПОЯВЛЕНИЕ ДЯДИ САШИ
на парадах старинных автомобилей превращалось в театральное представление, особенно если он приезжал на кабриолете Horch 853. Все с ним общались, все с ним фотографировались. На снимке «Хорьх» облепили участники автопробега от Альп к Уралу, прибывшие в Москву в сентябре 1987 года. Дядя Саша сидит на бампере, крайний слева в темных очках — адвокат Стацевич.



ЖИЗНЬ В КЛУБЕ «СЛЕДОПЫТЫ АВТО-МОТО СТАРИНЫ»
изобиловала интересными событиями. Так, в августе 1984 года состоялся пробег в Звездный городок, посвященный Дню воздушного флота СССР, когда любители ретро могли пообщаться с космонавтами. Около Дома космонавтов сфотографированы ломаковский Horch 853 и родстер Buick Model 44, принадлежавший адвокату Стацевичу.





ЕЩЕ ОДИН ВОССТАНОВЛЕННЫЙ ЛОМАКОВЫМ АВТОМОБИЛЬ – BMW-319, который почему-то всегда выдавался за более раннюю модель 303. Интересно, что у BMW и фургона Opel был один на двоих номерной знак 22-54 КАТ, выданный в Калининской области, ныне Тверской. Сейчас автомобиль находится в экспозиции Ломаковского музея, причем на прикрепленной к нему бумажке — даже не табличке! — написано, что это BMW-303.





В ГАРАЖАХ В ХЛЕБОЗАВОДСКОМ ПРОЕЗДЕ БЫВАЛО ВЕСЕЛО. Стены были исписаны разными изречениями и лозунгами, как этим про карманистов. Очевидно, под этим термином подразумевались расчетливые люди, думающие только о своем кармане. На фото дядя Саша «вешает» фотографа Александра Новикова, к слову, автора нескольких снимков в этой заметке. Гаражи в Хлебозаводском проезде потом, конечно же, снесли.

НА КОЗЫРЬКЕ КАБИНЫ ЗИС-5 можно прочесть аббревиатуру ЮСАМС — это альтернативный клуб «Юные следопыты авто-мото старины», созданный Александром Ломаковым после его изгнания из «взрослого» клуба САМС, где его многие откровенно не любили. В ЮСАМСе собирались дети, которых дядя Саша обучал реставрации старинных автомобилей, впрочем, и здесь его достали, обвинив в эксплуатации детского труда.



ПОЕЗДКА ИЗ МОСКВЫ на мероприятие в эстонский город Тарту в 1978 году. Дядя Саша участвовал за рулем шасси от автомобиля Mercedes-Benz 540K с бочкой для бензина вместо кузова. На фото его приветствует председатель таллинского клуба UNIC Валерий Кирс. Справа от Кирса — родстер Horch 930V, принадлежавший коллекционеру и реставратору Ольгерту Орлеансу из Риги.





ДЯДЯ САША ПОЗИРУЕТ
у шасси кабриолета Mercedes-Benz 540K во время парада клуба САМС на стадионе АЗЛК в 1979 году. «Мерседес» он нашел в Таллине в 1975 году во время съемок фильма «Вариант "Омега"», а потом всем рассказывал, что это «автомобиль Геббельса». Впоследствии дядя Саша установил на шасси кузов, поэтому сегодня кабриолет можно увидеть практически в комплектном виде.



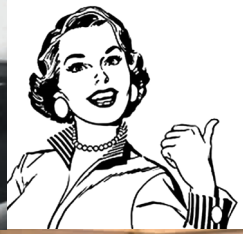
С ГОСТЯМИ В ГАРАЖНОМ ДВОРЕ
на Хлебозаводском проезде. Слева стоит BMW 321 в процессе реставрации, справа на асфальте разложены детали деревянного каркаса кузова от Mercedes-Benz 540K из Сухуми. Методы реставрации у дяди Саши были свои, народные: все деревяшки он сначала долго вымачивал в разведенном водой коровьем навозе, а затем пропитывал олифой. Некоторых такие технологии приводили в ужас.



HORCH 853
даже без статуса «автомобиля Геринга» со временем стал самым знаменитым олдтаймером в СССР, конечно же, благодаря своему владельцу. От тех лет осталось множество фотографий, как этот снимок авторства Александра Новикова, но что за девушки изображены рядом с дядей Сашей — неизвестно и уже вряд ли кто-то скажет.







ЕЩЕ ОДНА ФОТОГРАФИЯ
с дядей Сашей за рулем Horch 853 и девушкой на заднем сиденье, неизвестно когда, где и кем снятая. В салоне кабриолета за много лет вообще успело побывать немыслимое для старинного автомобиля количество людей, отчего он сегодня находится в удручающем состоянии, хотя обивка сидений родная и не перешивалась.





ДЯДЯ САША ПОСРЕДИ СВОЕГО ГАРАЖА
на Хлебозаводском проезде, но уже другого — большого, просторного и двухэтажного, где помещалось сразу несколько машин. На заднем плане — Mercedes-Benz 540K, который «автомобиль Геббельса», а рядом с ним — Horch 853, или «автомобиль Геринга». Внизу слева — две BMW 321. Наряду с автомобилями дядя Саша собирал и мотоциклы.

ОДИН ИЗ УНИКАЛЬНЫХ ЭКЗЕМПЛЯРОВ
в коллекции дяди Саши — кабриолет Citroen 7CV. Автомобиль до сих пор находится в том состоянии, в каком был найден, и никогда не реставрировался. Какими судьбами столь редкий «француз» оказался в СССР, неизвестно, скорее всего, был ввезен после войны как трофей. На передних крыльях видны следы поздних переделок — врезки передних фар в поверхность крыльев.

ПРАВИЛА ПОЛЬЗОВАНИЯ

ОБСТОЯТЕЛЬСТВА

CITROEN AMI BUGGY

Максимальная скорость, км/ч	45
Запас хода на одном заряде батареи, км	до 75
Время полного заряда батареи от сети 220 V, ч	4
Цена в Европе, евро	от 9590



Раздевайся, все свои

Александр Папешин • Фото Citroen

МИКРОЭЛЕКТРОКАР AMI ПРЕДСТАВИЛИ БЕЗ ЛИШНИХ ДЕТАЛЕЙ

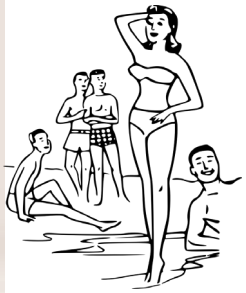
КОГДА ПЯТЬ ЛЕТ НАЗАД У ФРАНЦУЗСКОЙ МАРКИ ПОЯВИЛСЯ AMI, ЧТО ПРАКТИЧЕСКИ БЕЗ ВАРИАНТОВ ПЕРЕВОДИТСЯ КАК «ДРУГ», ОН СНАЧАЛА ВЫЗВАЛ УДИВЛЕНИЕ, ПОТОМ ЛЮБОПЫТСТВО, НО В ИТОГЕ СТАЛ НАСТОЯЩИМ СОЦИАЛЬНЫМ ФЕНОМЕНОМ. В 18 СТРАНАХ БЫЛО ПРОДАНО 75 ТЫСЯЧ ЕДИНИЦ ЭТОГО ПРОГРЕССИВНОГО ЭЛЕКТРОТРАНСПОРТА, И ЭТОГО КОЛИЧЕСТВА ОКАЗАЛОСЬ ДОСТАТОЧНО ДЛЯ ТОГО, ЧТОБЫ КВАДРИЦИКЛ СУЩЕСТВЕННО ПРЕОБРАЗИЛ ГОРОДСКОЙ, ПРИГОРОДНЫЙ И ДАЖЕ СЕЛЬСКИЙ ЛАНДШАФТ.

В настоящее время он является лидером в области электрической микромобильности в Европе. Доступный – в некоторых странах им можно управлять с 14 лет, инновационный, Ami является более безопасной и комфортной альтернативой другим формам микромобильности, например скутерам. В прошлом году модель подверглась редизайну: был переработан внешний вид передней части и кормы, которые стали симметричными, головную оптику и задние фонари перенесли выше. А к нынешнему пляжному сезону появилась открытая версия. Ami Buggy отличается от Ami усеченными трубчатыми калитками вместо дверей, люком с брезентовой накидкой в крыше, массивным спойлером на корме, контрастными деталями в салоне, золотистыми дисками, органайзером для мелочовки, встроенным в переднюю панель, и другими решениями.

Мест в открытом салоне по-прежнему два. Впрочем, если автовладелец хочет дружить сам с собой, то вместо второго пассажирского кресла можно установить в салон грузовой отсек объемом целых 200 литров. Впрочем, для одиноких кое-что придумано. Это кое-что – маленький робот Энди. Настоящий талисман, как бы воплощающий в себе дух Ami Buggy. Эта фигурка будет стоять на приборной панели, как дома на серванте. Только дома она неподвижна, а тут будет покачивать головой в такт тому, как покачивается машина… На неровностях проселочной дороги, ведущей к пляжу.



ПРАВИЛА ПОЛЬЗОВАНИЯ
ОБСТОЯТЕЛЬСТВА



БАГГИ,
хотя и открыт всем ветрам, в дождливую погоду тоже не спасует. В качестве аксессуара к автомобилю доступны мягкие накладки на двери, застегивающиеся на молнию. Их легко хранить, они сворачиваются в рулон. Крыша при необходимости тоже затягивается тентом.





AMI BUGGI,
хотя на вид и лишен множества «лишних» деталей, стоит на целых 1,5 тысячи евро дороже обычного Citroen Ami.





ПОСЛЕ ПРОШЛОГОДНЕГО РЕСТАЙЛИНГА
передняя и задняя части автомобиля стали практически идентичными. То есть теперь это такой электромобильный Тяни-Толкай.



В МОДИФИКАЦИИ BUGGY
квадрицикл лишился дверей. Но даже то, что от них осталось, открывается по-разному, как у обычного Ami: пассажирская — обычным образом, а водительская — против хода.



ГЛЯДЯ В ПРОФИЛЬ
на багги, отличить, где у него корма, можно по увесистому спойлеру и декоративному бублику возле стойки, окрашенному в серо-желтый.



14-ДЮЙМОВЫЕ СТАЛЬНЫЕ ДИСКИ
имеют золотую отделку. Черная ступица украшена знаменитым ситроеновским шевроном.



КАК И ОБЫЧНОМУ «ДРУГУ»,
Ami Buggy приборная панель не нужна — со всеми необходимыми для управления электромобилем опциями справляется смартфон.

ПРАВИЛА ПОЛЬЗОВАНИЯ

ОБСТОЯТЕЛЬСТВА

PORSCHE 911 SPIRIT 70

Двигатель, тип	**бензиновый, 6-цилиндровый, турбо**
Объем двигателя, куб. см	3591
Максимальная мощность, л.с.	541
Максимальный крутящий момент, Нм	610
Трансмиссия	РКП, 8
Привод	задний
Разгон от 0 до 100 км/ч, с	3,1
Максимальная скорость, км/ч	312
Средний расход топлива, л на 100 км	10,8



Дискотехника

Александр Катаев • Фото Porsche

ОСОБОЕ УДОВОЛЬСТВИЕ НОСТАЛЬГИРОВАТЬ

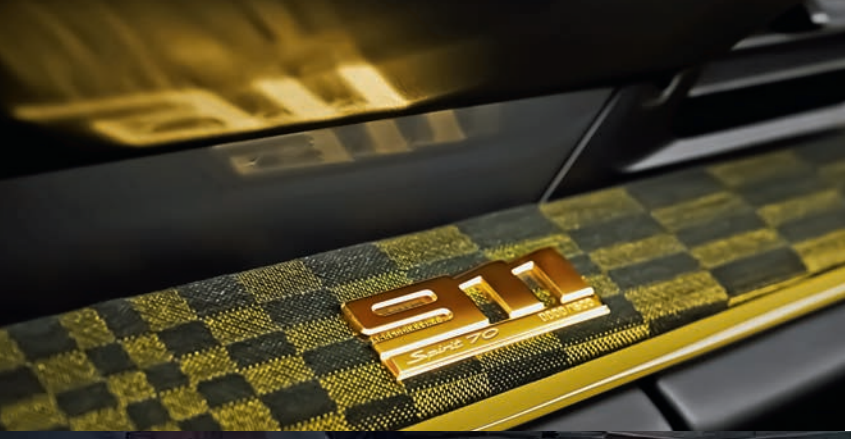
ИЗВЕСТНЫЙ АВТОФИРМЕННЫЙ ЛАЙФХАК. ХОЧЕШЬ РАЗОГРЕТЬ ИНТЕРЕС К МОДЕЛЬНОЙ ГАММЕ, ПРИДУМЫВАЙ ОГРАНИЧЕННЫЕ ПАРТИИ СПЕЦВЕРСИЙ, ИХ ПОКУПАЮТ АКТИВНЕЕ. ЧЕМ МЕНЬШЕ ТИРАЖ, ТЕМ БОЛЬШЕ ВНИМАНИЯ. А БИТВА ЗА УНИКАЛЬНЫЕ СОТНИ-ДЕСЯТКИ ВСПЫХИВАЕТ, ЕДВА ОБЪЯВЛЕН АНОНС. PORSCHE 911 SPIRIT 70 ВЫПУСТЯТ В КОЛИЧЕСТВЕ 1500 ШТУК ПО 240 ТЫСЯЧ ЕВРО. СОГЛАСНО НАШИМ СВЕДЕНИЯМ, ПОЧТИ ВСЯ СЕРИЯ ПРЕДОПЛАЧЕНА.

Лимитки – limited versions – лимиткам рознь. Как правило, они бывают уникальны технически либо тематически. К первым относятся навороченные доработками всякие «Мегатурбо-Суперчемпион-Эдишены». Вторые порой гораздо любопытнее – креативные исполнения, отсылающие к модным брендам, кино, юбилеям, приключениям. Да к чему угодно. Прекрасный вариант – тема ностальгии. Сейчас очень популярна светлая тоска по славному прошлому.

Что в прошлом, что сейчас авторитет Porsche выезжает на круглой спине модели 911. Плохого слова об остальных автомобилях марки – ни в коем разе. Однако так и не сложилось другой легенды хотя бы вровень по значимости. Поэтому спецверсии изобретают прежде всего для 911-й, чтобы оставалась на виду.

Если мы не потеряли нити в хрониках компании – а наверняка потеряли, ведь история еле умещается в книжные тома, – спортивные лимитки у 911-й начали появляться вскоре после рождения, а тематических заметно прибавилось с середины семидесятых. К примеру, двести купе 911 2.7 S Signature Edition 1976 года с автографом Ферри Порше на ступице руля. И поехало, и поехало. За последние десять лет набралось двадцать лимитированных партий. Тиражами от 5 экземпляров до 1974.

Porsche 911 Spirit 70 – то есть «911 в духе семидесятых» – посвятили расцвету диско, а фактически новинка передает настроения всей эпохи. Смотрим, ждем следующей серии.



МАГИЯ ЧИСЕЛ
сопровождает любую Porsche 911. Заветные цифры индекса обратились позолоченными шильдиками на корме и в кабине. Вытянулись орнаментом заодно с полосами на капоте. А-ля наклейки, которые использовались в семидесятых.



ИСХОДНИКОМ НАЗНАЧИЛИ
кабриолет 911 Carrera GTS. Ранее были выпущены тарга и купе в стиле пятидесятых и шестидесятых. Фанаты ринулись платить. На радостях фирма объявила стратегию «Наследие в дизайне». И пока горячо, будет ковать подобное железо.



1970-е ОКАЗАЛИСЬ БУРНЫМИ
как для общества, так и для Porsche. Смена руководства, переход на моторы большего объема в 2,7 литра, первая 911 Turbo; дебют 928-й; много гонок. И удар топливного кризиса по мощным автомобилям.



ОБСТОЯТЕЛЬСТВА



РЕТРО ПОДАНО
в творческом переосмыслении. Допустим, герб эмблемы на подголовниках — оригинальный. Нарисован эксклюзивно к этой машине. Хитро до неуловимости объединил стили давнего логотипа и современного.

ЦВЕТ OLIVE NEO
сотворили по мотивам желто-зеленого из палитры семидесятых. Кабриолет окрасят также в черный, серебристый или оранжевый. Верх черен всегда. Бортовой номер могут сменить на 77, чему есть свое историческое объяснение.





SPIRIT 70
возвращает нас ко временам окончания вьетнамского конфликта, экономической неопределенности, прорыва феминизма, революции в сексе, сверкающих диско-шаров и лазерных мечей. Проще говоря, побуждает учить историю.

ПО ЛОГИКЕ АУДИОСИСТЕМА ДОЛЖНА
исполнять репертуары групп ABBA и Arabesque, Baccara и Boney M, Modern Talking и «Мираж». Слишком банальные? Повод глубже покопаться в той музыке, среди побрякушек встречается и золото.

ГЛАВНАЯ НАХОДКА
авторов интерьера — ткань Pasha, повторяющая узор гоночных флагов. Раньше ее использовали для вставок.
А здесь в клетку кресла, дверцы, перчаточный отсек и багажный коврик. По старинке оформлены шкалы приборов.

СТАКАН

Стала [illegible] Простаивает автомобиль [illegible] Интересно, [illegible] хранится чувство защищенности [illegible]

КЛУБНАЯ КУЛЬТУРА,
как принято считать, зародилась в скандальном нью-йоркском заведении Studio 54 (1977–1980). Элитная дискотека знаменитостей славилась безумными вечеринками. По легенде, последний напиток заказал Сталлоне.

КОЛЕСА SPORT CLASSIC
20-дюймовые впереди и 21-дюймовые сзади — по-гоночному с центральным креплением. Впервые Porsche 911 получила диски из алюминиевого сплава в 1965 году от компании Otto Fuchs KG.



ТАКОЙ НОСТАЛЬГИЧЕСКИЙ – А ГИБРИД!
Шестицилиндровому оппозитному турбодвигателю 3.6 (485 л.с.) помогает тяговый электромотор (54 л.с.), встроенный в роботизированную восьмиступенчатую коробку. Суммарная мощность установки – 541 л.с.





ШЕФ-ДИЗАЙНЕР
Михаэль Мауэр говорит: «Без прошлого нет будущего». Ну и без сопутствующих коллекций отделения Porsche Design. Уже доступны предметы одежды и аксессуары в оливковую масть и в клеточку, а еще часы в тон приборам.



ЗАНЯТНО –
на стадии подготовки создатели именовали проект «Психоделиком». С пониманием дела, значит. А нашел ли Spirit 70 правильное понимание в Китае, где состоялась премьера версии? У коллекционеров-то безусловно.

На CLAдкое

Александр Папешин • Фото Mercedes-Benz

В Нью-Йорке представили особую версию нового Mercedes-Benz CLA

ОТКРЫТИЕ ОБНОВЛЕННОГО ДИЛЕРСКОГО ЦЕНТРА MERCEDES-BENZ НА МАНХЭТТЕНЕ БЫЛО ОТМЕЧЕНО ЯРКИМ СОБЫТИЕМ. ИСПОЛНИТЕЛЬНИЦА С ТВОРЧЕСКИМ ПСЕВДОНИМОМ АЙС СПАЙС, КОТОРАЯ БЕЗ ЛОЖНОЙ СКРОМНОСТИ НАЗЫВАЕТ СЕБЯ «ПРИНЦЕССОЙ РЭПА», ПОКАЗАЛА MERCEDES-BENZ CLA 2026 В ЛИВРЕЕ СОБСТВЕННОГО ДИЗАЙНА. ЦЕРЕМОНИЯ ЗАВЕРШИЛАСЬ МУЗЫКАЛЬНЫМ ШОУ И ОБЕЩАНИЕМ ПРОИЗВОДИТЕЛЯ ПРЕДСТАВИТЬ ЕЩЕ ЧЕТЫРЕ АВТОРСКИХ ДИЗАЙНА НОВОЙ МОДЕЛИ В ТЕЧЕНИЕ ЭТОГО ГОДА.

Mercedes-Benz CLA, дебютировавший на Детройтском автосалоне в 2013 году, изначально был ориентирован на молодых и амбициозных. И нет ничего удивительного в том, что третье поколение модели, представленное совсем недавно, в Америке доверили промоутировать Айсис Найе Гастон, она же Айс Спайс (Ice Spice). Уроженка Бронкса, впервые появившаяся на музыкальной сцене в 2021 году, четырехкратная номинантка на премию «Грэмми», исполнительница рэпа и хип-хопа, она идеально подошла для запуска проекта «Класс творцов», цель которого – интерпретировать новый автомобиль как произведение искусства.

В образе «Расплавленный хром» от Айс Спайс, первой получившей ключи от нового Mercedes-Benz CLA, можно разглядеть и девичий максимализм, и эстетику гламура. Трудно понять, можно ли на таком автомобиле ездить: он скорее похож не на транспортное средство, а на праздничный торт, щедро политый блестящей глазурью и усыпанный съедобными кристалликами.

Вслед за Ice Spice 22 мая, когда этот номер «Автопилота» уже уйдет в печать, состоится показ арт-объекта от шведского архитектора Густава Вестмана. Затем, 28 июня, настанет черед американского модельера и художника Колма Диллейна, также известного как KidSuper. Подробности еще двух коллабораций – с брендом игрушечных машинок Hot Wheels и игровой платформой League of Legends – будут объявлены позднее.





ПРЕЗЕНТАЦИЯ
Mercedes-Benz CLA 2026 будет проходить в пять этапов. Вслед за ливреей от музыки — «принцессы рэпа» Ice Spice появятся арт-объекты от остальных из пяти избранных «Класса творцов», представителей мира моды, хобби, игр и дизайна.







«ПРИНЦЕССА РЭПА» ICE SPICE
назвала свою гламурную концепцию CLA «Расплавленный хром». Металлические подтеки, дополненные фактурными цепями, завершаются готическими узорами. Сверкающая бриллиантами аэрография Princess идет вдоль всего кузова.

СНИМОК СДЕЛАН НА МИРОВОЙ ПРЕМЬЕРЕ
Mercedes-Benz CLA, состоявшейся в марте этого года на вилле Миани в Риме. Слева направо: дизайнер одежды Колм Диллейн, также известный как KidSuper, Беттина Фетцер — вице-президент по коммуникациям и маркетингу Mercedes-Benz AG, «принцесса рэпа» Ice Spice, шведский архитектор-дизайнер Густав Вестман.

ДЛЯ MERCEDES-BENZ CLA

«принцесса рэпа» выбрала тонировку стекол в цвет кузова. Необычное решение полностью скрывает салон и подчеркивает цельность экстерьера. О причастности Ice Spice к дизайну красноречиво говорят колесные диски.





ПРЕЗЕНТАЦИЯ MERCEDES-BENZ CLA
в ливрее от «принцессы рэпа» собрала 350 именитых гостей. Мероприятие завершилось вечеринкой Stars, Sounds & Slices с выступлением бродвейского шоу Hell's Kitchen и саундтреками от диджея из Бруклина LPX — Lizzy Plapinger.

КСТАТИ,
в стилистике «Расплавленный хром» скоро должна выйти капсульная коллекция толстовок, футболок и прочих аксессуаров.







С ЖЕЛТЫМ АКЦЕНТОМ

Капсульная коллекция Blauer x Pirelli – эксклюзивная линейка из четырех предметов верхней одежды, в которых сочетаются функциональность Blauer и дизайнерская страсть Pirelli. Все модели изготовлены из переработанных материалов и не имеют гендерного разделения.

Стеганая куртка разработана для того, чтобы стильно противостоять непогоде. Ее бесшовная трубчатая структура обеспечивает максимальную свободу движений, а полиуретановое ламинирование делает куртку совершенно водо- и ветронепроницаемой. Простая с виду безрукавка оснащена множеством невидимых «умных» деталей вроде водонепроницаемой застежки и внутренней кулиски на талии. Все это делает ее универсальной одеждой для любых погодных условий. Стильная парка сшита по формуле «2 в 1» – она сочетает в себе трехслойную ламинированную внешнюю ветровку и съемную мягкую внутреннюю часть. А плащ из переработанной полиэфирной ткани с двойным ламинированием защищает от ветра и дождя, сохраняя при этом воздухопроницаемость благодаря тщательно продуманной системе вентиляции.



ОСТРЫЕ КОЗЫРЬКИ

Pirelli продолжает активно заезжать на территорию дизайна. В партнерстве с дизайнером Денисом Декovичем, который работал с такими спортивными брендами, как Nike, Adidas и Fila, итальянская компания выпустила серию подуимных кепок, которые гонщики Формулы 1 будут надевать на подиумы Гран-при сезона 2025 года. Лимитированная коллекция будет также доступа для покупки. Дизайн каждой модели отражает цвета, культуру и наследие принимающей страны. Уже вышли кепки, вдохновленные Гран-при, прошедшими в Австралии, Китае и Японии.



КОЛЛЕКЦИЯ
MINI JCW дополнена практичными аксессуарами: брелок, дорожные кружки, зонты.



МИНИ НА МАКСИМАЛКАХ



ПРОЧНОСТЬ
зонта-трости JCW была протестирована в аэродинамической трубе. Его светоотражающие полосы выдерживают порывы ветра до 120 км/ч.

Если к MINI добавлены буквы JCW, что расшифровывается как John Cooper Works, это значит, что перед нами вариант на «максималках» – самые высокопроизводительные модели, с максимальной мощностью и крутящим моментом.

Лайфстайл-коллекция MINI John Cooper Works, соответственно, тоже усилена и расширена по сравнению с базовой. Ее сразу можно отличить по логотипу JCW и другим графическим деталям, отсылающим к дизайну новых автомобилей. Колористическая гамма текстиля основана на цветовой концепции дизайна John Cooper Works: черный, белый и красный.

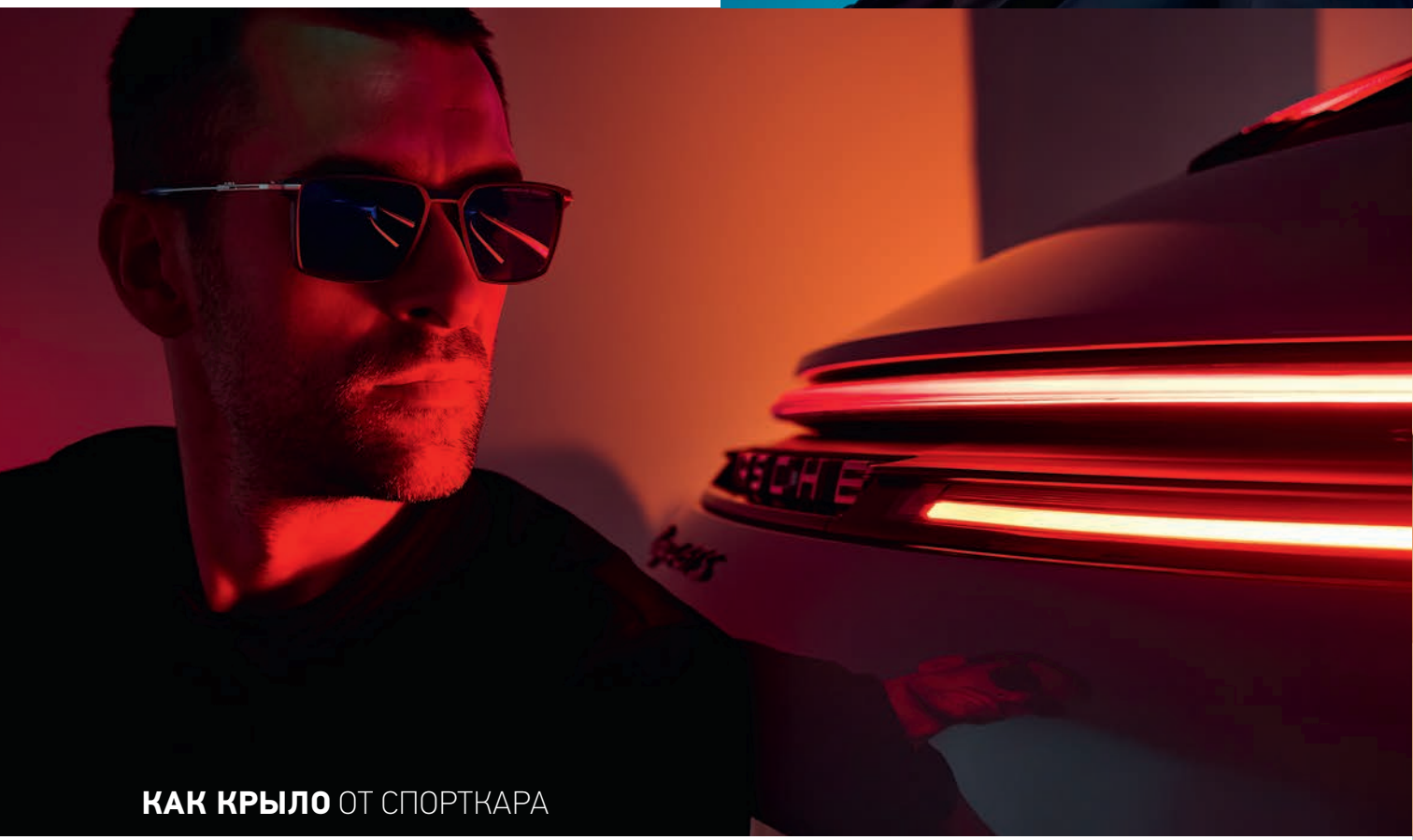
Что осталось неизменным по сравнению с классической коллекцией, так это качество и экологичность, которым MINI традиционно уделяет особое внимание: футболки и толстовки изготовлены из органического хлопка и переработанных материалов.

Сумки коллекции MINI JCW не только выражают спортивный характер бренда, но и отражают свет – все они имеют характерные светоотражающие полоски. Мягкая сумка-органайзер помогает держать под рукой все необходимые мелочи вроде проводов и ручек. В рюкзак с мягкой спинкой поместятся вещи покрупнее: и ноутбук, и бутылки с водой. А дорожная сумка обеспечит максимально комфортное путешествие.



В ОСНОВЕ СЕРИИ STREAMLINE – дизайн Porsche 911 GT3 RS. Изготовленные из 100-процентного титана очки выделяются дизайном дужек, который напоминает заднее крыло этого спорткара.





КАК КРЫЛО ОТ СПОРТКАРА

Как завещал Ферри Порше, коллекция чего бы то ни было от Porsche Design неизменно должна строиться по формуле: передовые материалы плюс инженерное совершенство, помноженное на вневременной дизайн. Новые модели очков от Porsche Design, вдохновленные аэродинамикой гоночных автомобилей, – идеальное воплощение этого рецепта на практике.

В серии Carbon Fiber используется углеволокно тоньше волоса и прочнее стали. Карбон знаменит своей исключительной прочностью и долговечностью, а также замечательной термо- и коррозионной стойкостью. Конструкция дужек этой серии сочетает в себе углеродное волокно, испытанное в спорткарах Porsche, а также мягкую резину и металлический сердечник. Эта трехкомпонентная конструкция обеспечивает идеальный баланс устойчивости и гибкости, прочности и невероятной легкости.

Вдохновленная силуэтом Porsche 911, серия Flowing Titanium воплощает вечную элегантность и исключительную производительность спорткаров и отличается аэродинамическим дизайном. Только заушники очков проходят более 200 производственных процессов, что гарантирует устойчивость титана к коррозии, создавая при этом потрясающую игру света и тени. Интегрированные пружинные петли и регулируемые носовые упоры повышают комфорт и гибкость при ношении.



КАЖДАЯ СЕРИЯ новой коллекция дополнена стильными солнцезащитными очками.



КОНЕЧНО ЖЕ,
только полученный таким длительным и трудоемким способом виски заключает в себе бесконечные нотки вкуса и волшебство в каждой капле.



НУ, ПОНЕСЛОСЬ...

Хотя самый знаменитый водитель Aston Martin предпочитал иные напитки, за свой лучший гиперкар Valkyrie компания предлагает выпить коллекционный виски Bowmore ARC-54. Дистиллированный в ноябре 1968 года, этот редкий напиток, как и подобает односолодовому виски, все это время выдерживался в двух бочках из разного дерева. Спустя 54 года две части в пропорциях золотого сечения – 61,8 процента спирта, выдержанного в европейском дубе, и 38,2 процента – в американском – в течение 15 месяцев выдерживаются вместе.

Дизайн выдувного графина Bowmore ARC-54, в который разлит этот божественный напиток, перекликается с аэродинамическим экстерьером Aston Martin Valkyrie, создавая ощущение потока. И с каждым глотком пьющий, видимо, должен чувствовать себя все больше пилотом Формулы 1.



МИНИМАЛИСТИЧЕСКИЙ ДИЗАЙН ФЛАКОНА
из прозрачного стекла напоминает формой культовое здание штаб-квартиры BMW в Мюнхене.

ЗАПАХ РАДОСТИ

Два новых аромата BMW созданы с весьма амбициозными целями: чтобы открыть новые измерения радости, передать через обоняние наслаждение жизнью. Особенно когда ты за рулем хорошей машины. Два вида парфюмерной воды, Amberness и Bergamood, были созданы по заказу BMW итальянской парфюмерной компанией Mavive.

Ноу-хау ароматов – технология EmotiWaves, которая используется в коллекции, основана на передовых нейробиологических открытиях, где натуральные ингредиенты используются для воздействия на эмоции и их усиление. Так, Amberness предлагает чувственный опыт, который передает спокойствие и чувство красоты. А Bergamood, напротив, обладает свежим и бодрящим эффектом.





ДРИФТ БЕЗ ПРАВИЛ

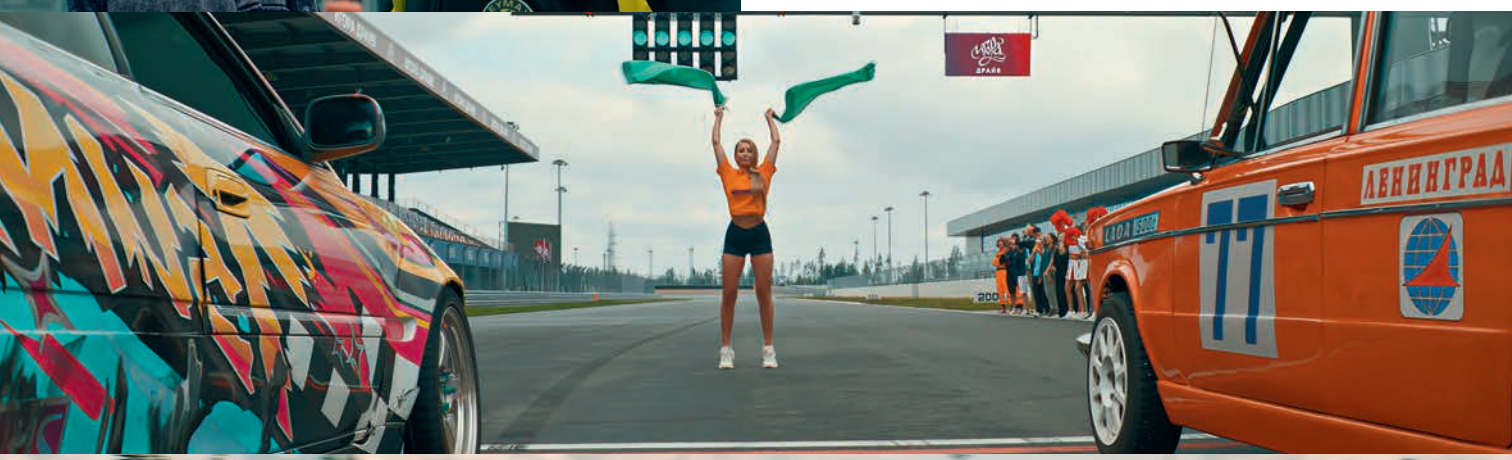
В ОНЛАЙН-ПРОКАТ ВЫШЕЛ ФИЛЬМ «ЖИГА. НА ПОЛНОЙ СКОРОСТИ»

Считается, что дрифт сегодня – самая популярная автоспортивная дисциплина в России. Зрелищные заезды RDS GP – Гран-при Российской Дрифт Серии – собирают немало зрителей. А принять участие в открытом турнире RDS Open может, по сути, любой желающий – организаторы стремятся создать условия, при которых «каждый перспективный спортсмен сможет раскрыть свой потенциал и получить ценный опыт на пути к спорту высших достижений».

Кажется, именно подобные гонки можно увидеть в финале фильма «Жига. На полной скорости», где в роли камео даже появляется именитый автогонщик-дрифтер Аркадий Цареградцев. Хотя главный герой к спорту высших достижений не стремится, да и вообще относится к той категории граждан, которые про дрифт что-то слышали, но не понимают «в чем прикол». Леша буквально недавно «вылез из танка» – вернулся из армии, где служил танкистом. Он парень простой, добрый и честный, университетами не грезит – идет в таксисты, чтобы накопить первоначальный капитал и открыть какой-нибудь бизнес. Но с такси после стритрейсинга с пассажиром на заднем сиденье быстро приходится завязать, а звонящие маме коллекторы по итогам набранных для телефонных мошенников кредитов заставляют мыслить в плоскости «продать что-нибудь ненужное». Ненужными оказываются старые «Жигули».

ВАЗ-2103 в подозрительно великолепном состоянии пылился под тентом в дедушкином гараже, куда после давнишней смерти бывшего автомобильного конструктора никто даже не заглядывал. А машина не простая – раллийная, «она под гонки готовилась, у нее вся система не заводская, это – настоящий эксклюзив». Но объяснить это нерадивым покупателям, которые готовы купить настоящий раритет лишь по цене обычной старой «трешки», не выходит. За понимающими толк в тачках Леша вместе с младшим братом едут на тусовку, напоминающую что-то вроде официально разрешенного стритрейсинга: в бочках горят огни, диджеи крутят пластинки, публика выпивает что-то безалкогольное и наблюдает, как уличные гонщики проходят восьмерку в управляемом заносе.







Место было выбрано правильно: на неофициальных заездах и понимающие в гоночных «Жигулях» нашлись, и покупатель, готовый заплатить за дедушкину «трешку» ни много ни мало два миллиона рублей. Впрочем, нет, за эти деньги популярному блогеру Шкурному нужна не машина, а шоу с ее участием. Леше предлагается сначала проиграть на ней Шкурному в дрифт-заезде, потом впасть из-за этого в бешенство, порубить машину топором и сжечь ее дотла. Так как коллекторы не шутят и угрожают жизни и здоровью мамы, Леша соглашается на сделку. Но об этом «договорняке» никто не знает. И все его новые друзья, и старые дедовы товарищи верят официальной версии Леши: кто-то должен поставить эту выскочку – нагловатого и хамоватого Шкурного – на место.

Многие называют «Жигу. Дрифт без правил» русским «Форсажем». Такого сравнения всегда жаждали все русские фильмы про, скажем так, зрелищные любительские гонки. Но зрительской популярности эти ленты не снискали. «Стритрейсры» 2007 года с Алексеем Чадовым и Мариной Александровой имеют рейтинг на «Кинопоске» в 3,6 пункта. А, например, «Мантикора» 2011-го, которая, возможно, останется в истории как фильм, где в одном из эпизодов снялся тогда никому не известный Сергей Бурунов, – и вовсе 1,1. А у «Жиги», которая после кинотеатрального проката в мае появилась на платформах, – уже 6,1. Возможно, потому, что что «Жига», как и «Форсаж», – это кино не только про машины. Герои франшизы «Форсаж» из обычных друзей довольно быстро превратились в настоящую семью, а Доминик Торетто в каждом фильме транслирует идею, что семья важнее автомобилей и гонок. Вот эта идея в первую очередь и позволяет сравнивать оба фильма. И если трепет, с которым герой Вина Дизеля холит и лелеет свой Dodge Charger R/T 1970 года, умиляет, то отношение не только Леши, но и почти всех героев фильма к дедушкиной «ласточке» подкрепляется традиционным уважением к вазовскй классике, на которой большинство из россиян получали свой первый автомобильный опыт, если и не за рулем, то как минимум в качестве пассажиров. **a**


1


3


2

СХОДИТЬ В КИНО

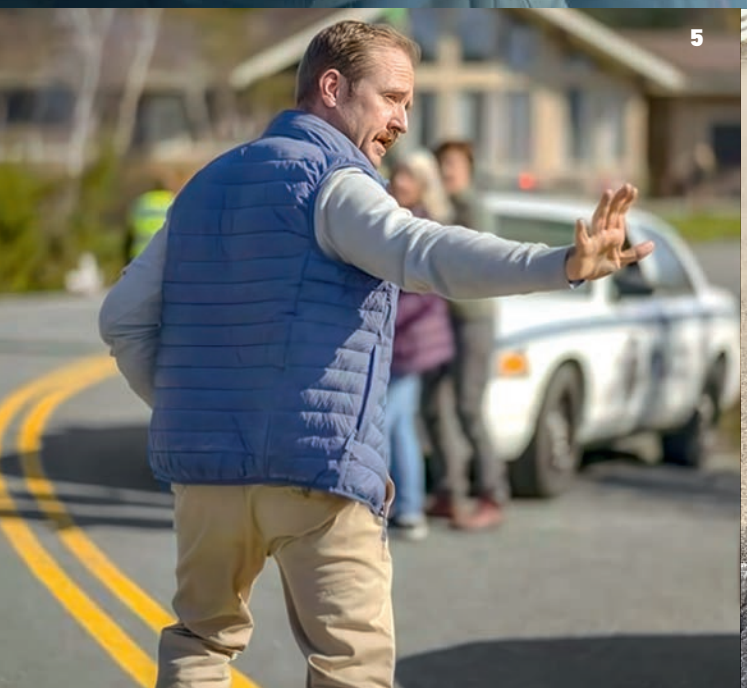
1. Несмотря на проблемы в бизнесе, Рома не спешит продавать не простой, а особенный Dodge Coronet 1968 года. Ведь Рома – типичный авантюрист: трудности с бизнесом никак не должны внешне проявляться на его статусе. То есть как бы плохо ни шли у тебя дела, «тачка» всегда должна быть «на уровне». Но самому быть на уровне не получается: тому, кто начинает видеть гномиков, сложно производить приличное впечатление на бизнес-партеров. Но гномики – не какие-то там галлюцинации, а самые что ни на есть настоящие. **«Сокровища гномов»** – фильм для аудитории шести лет и старше. В кино с 1 мая.

2. Фильм **«Легенды наших предков»** имеет возрастное ограничение 12+, что не влияет на характеристику, которую дает герою его автомобиль. Антон – репортер из Екатеринбурга. После командировки в затерянное в тайге селение он начинает видеть и слышать древнего духа леса, который активно призывает журналиста спасти исчезающих фантастических созданий. У Антона из жизни «исчезают» куда более правдоподобные существа – его бывшая жена и дочка. Чтобы вернуть доверие хотя бы последней, именно с 12-летней дочерью, приехавшей к нему на каникулы, он на своей видавшей виды иномарке родом из 1990-х отправляется на важное фэнтезийное задание. «Легенды наших предков» в кино с 1 мая.

3. Дорога – это не только путь из точки А в точку Б, но и метафора пути к самому себе: терапевтического, вдохновляющего и освобождающего. Так считают авторы роуд-муви **«Туда»**. Режиссер и сценарист фильма Иван Петухов придумал историю путешествия из Москвы до Уфы благодаря частым поездкам в такси и беседам с водителями. В кино в автомобиле двое: за рулем – таксист Вадим, он привык ездить и жить по навигатору, на пассажирском месте – Вера, жизнь которой – одно большое приключение. Она и заказала поездку длиной 1500 километров через приложение на обычном городском такси. По традиции отечественного кинопроизводства, модель автомобиля максимально непознаваема – все шильдики сняты или заклеены. Но судя по всему, перед нами вместительный кроссовер Chery Tiggo 8 Pro Max – так что тариф главная героиня выбрала явно не «Эконом». «Туда» в кино с 15 мая.



4


5



6

4. «Фарго» по-французски – так окрестили фильм **«Как заработать на убийстве»**. Мишель и Кати – настоящие супруги: их жизнь состоит из финансовых трудностей и семейного быта, ничего личного. Но внезапно Мишель становится виновником аварии на лесной дороге, итог которой – два трупа, обмазанные медом, огромный медведь и сумка с двумя миллионами евро. Эти обстоятельства добавят перчинки любым отношениям. «Как заработать на убийстве» в кино с 15 мая.

5. Счастливая семья переезжает в дом своей мечты, но обнаруживает себя в самом ужасном месте, в каком только можно оказаться. Именно так начинаются множество хорроров и триллеров. Примерно то же самое приключается и в новом фильме канадского режиссера Джейсона Бакстона. Но проблема не в самом доме, а в повороте, на котором он стоит: тут постоянно происходят аварии разной степени тяжести, в том числе с летальными исходами. Главный герой фильма Джош, хороший муж и отец, не то чтобы расстроен. Он, скорее, странно взволнован, в подробностях пересказывая своим гостям ужасы, которые постоянно случаются буквально на лужайке перед его домом. Но ему мало быть самодовольным носителем плохих новостей. Автомобильные аварии почти полностью охватывают его сознание, и мысль, что в следующий раз он сможет спасти пострадавших до приезда медиков и спасателей, не самое смелое, что приходит ему в голову. **«Крутой поворот»** в кино с 22 мая.

6. В конце июня в мировой прокат выходит блокбастер с Брэдом Питтом в главной роли – «Формула 1». А в середине апреля в кинотеатрах по всему миру можно было посмотреть совместную французско-бельгийскую спортивную драму «Rapide», тоже про Формулу. Совпадение? Скорее всего. Тема гонок привлекает кинематографистов с завидным постоянством. Фильм выйдет и в официальный российский прокат под названием **«Быстрее ветра»**. Но эта картина не столько про автогонки, сколько про нелегкую женскую долю в этой профессии. Сколько вы знаете гонщиков женского пола Формулы 1? Вот об этом и речь. Героиня фильма – многообещающая гонщица с мальчиковым именем Макс сталкивается с трудностями автоспортивного мира, в котором доминируют мужчины. Решив завершить по сути еще не начавшуюся карьеру, она встречает эксцентричного бывшего гонщика, который становится ее наставником и возвращает ее на гоночный путь. Но девушки – это же обязательно еще и про любовь. И вот вопрос – справится ли героиня со своими эмоциями, которые явно будут мешать ей стать чемпионкой. В кино с 29 мая.



Железо полезно

Денис Токмаков • Фото аукционного дома «Литфонд»

БРОНЗОВАЯ «ВОЛГА» НА ДЕРЕВЯННОЙ ПОДСТАВКЕ

ИНОГДА НА ИНТЕРНЕТ-АУКЦИОНАХ ВЫСТАВЛЯЮТ НА ТОРГИ ТАКИЕ НЕОБЫЧНЫЕ АРТЕФАКТЫ, ЧТО ТОЛЬКО ДИВУ ДАЕШЬСЯ – КТО, КОГДА И ЗАЧЕМ ИХ СДЕЛАЛ? НАСТОЛЬНАЯ МОДЕЛЬ СОВЕТСКОГО АВТОМОБИЛЯ ГАЗ-21 «ВОЛГА» – ИЗ ЭТОЙ СЕРИИ.

Более-менее определиться можно только с годами изготовления. «Волга» относится к так называемой третьей серии, которая выпускалась с 1962 по 1970 год. Мастер, сделавший эту модель, очевидно, так и останется неизвестным, а о назначении «Волги» останется только гадать. С большой долей вероятности это был сувенир для какого-то директорского или даже министерского кабинета.

Модель выполнена необычным способом. Как правило, такие сувениры делаются из цельного куска дерева или металла, а эта «Волга» отлита из бронзы и сделана не только полой, но и с окнами. Правда, без стекол, без руля и без салона. Автор модели очень грамотно распорядился свойствами металла: кузов у «Волги» покрашен эмалью, все блестящие части оставлены бронзовыми – это ободки фар, решетка радиатора, бампер, эмблема на капоте.

Размер настольной модели довольно приличный – деревянная подставка почти совпадает с размерами листа А4. К слову, подставка под бронзовую «Волгу» сделана из эбенового дерева – ценной породы древесины черного цвета. Эбеновое дерево, или по-простому эбен, произрастает в тропических лесах Африки и Азии, а также на островах Индийского океана. Аборигены приписывали эбену магические свойства: например, сделанное из этого дерева оружие обладает способностью убивать демонов, а если обнести жилище эбеновым частоколом, то в него не проникнут злые духи. И, конечно же, из эбена делались волшебные палочки. Наверное, Горьковскому автозаводу следовало бы еще тогда присмотреться к такому необычному материалу и добавить его в свои настоящие модели – чтобы не ломались.

Возможно, что именно из-за большого спроса на эбен этот вид деревьев занесен в Красную книгу, ведь помимо магических аксессуаров из него делали мебель, бильярдные кии, музыкальные инструменты, дверные и оконные ручки, рукоятки столовых приборов. И вот даже подставки для масштабных моделей автомобилей, отлитых из бронзы. Кому-то на счастье.