www.autopilot.ru

АВТОПИЛОТ

коммерсантъ•автопилот

#04 (346) июнь 2025



В НОМЕРЕ:

AUDI A6 •
BMW CONCEPT SPEEDTOP •
GIAMARO KATLA • **DE TOMASO** P72 •
BENTLEY BLOWER JNR • **SOLARIS** HC •
OMODA C7 • **AITO** SERES M5 •
URBAN HOPPER PICKUP •
LYNK & CO 900 • **«РУССО-БАЛТ»** C24-30 •
ЗИЛ-4105 • **CADILLAC** FLEETWOOD •

SOLARIS HC ЛУЧШЕ НОВЫХ ДВУХ





Антон Богданов,

актер

Я мотоциклист, много лет состою в байкерском клубе. И мне бы хотелось немного поменять ПДД для мотоциклистов. Потому что это ущемленный класс, хотя мотоциклистов миллионы!





Максим Соколов,

глава АвтоВАЗа

Продажи Lada за пять месяцев составили 131 204 автомобиля. Это примерно на четверть – 26,3 процента – меньше, чем в 2024 году. Произведено, конечно, гораздо меньше, к сожалению, чем за пять месяцев прошлого года. И виной этому в том числе демпинг со стороны китайских автомобилей и высокая ключевая ставка, ну и, в общем-то, ужесточение условий кредитования.

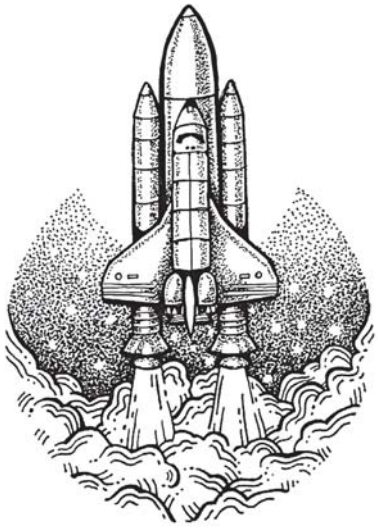




Илон Маск,

предприниматель

«Путеводитель по галактике для автостопщиков» научил меня, что самая сложная вещь на земле – это выбрать, какой вопрос задавать.
Но если уж ты выбрал его, то все остальное пойдет легко.



Коммерсантъ
ВКонтакте

ВЫЗЫВАЕТ ПРИВЫКАНИЕ К ФАКТАМ.
НЕОБХОДИМО
ПОДПИСАТЬСЯ

реклама 16+

Коммерсантъ

Ваш полезный подарок за подписку на «Коммерсантъ» в июне — подписка на библиотеку саммари лучших нон-фикшен-книг от Smart Reading

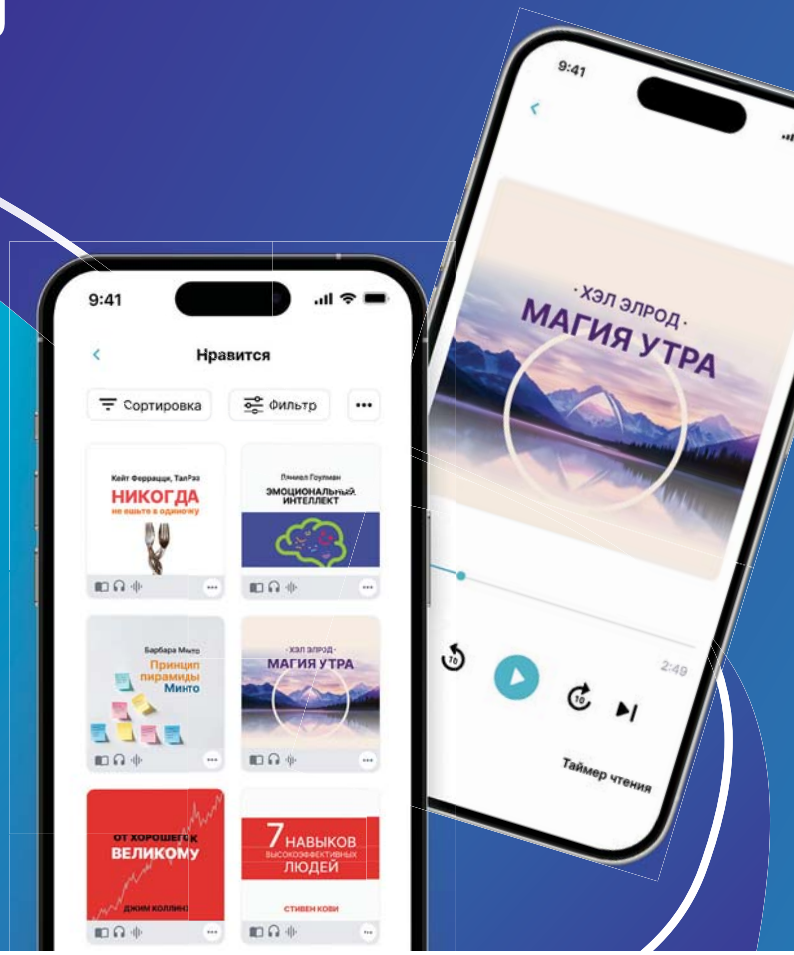
Срок подписки на библиотеку саммари от Smart Reading:

1 месяц — при подписке на газету на 1 или 2 месяца

3 месяца — при подписке на газету на 3–5 месяцев

6 месяцев — при подписке на газету на 6 месяцев и более

Smart Reading



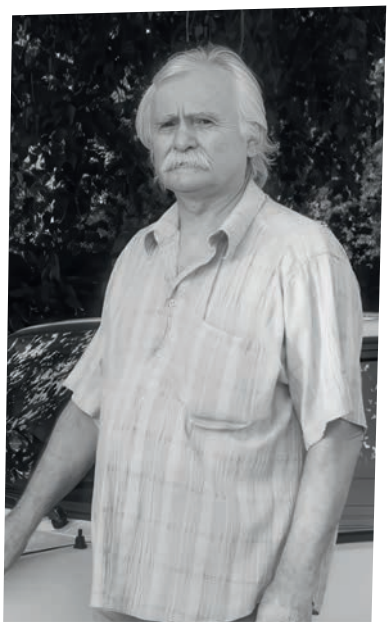
Как получить подарок?

Оформить и оплатить **с 1 по 30 июня 2025 года** подписку на печатную версию газеты «Коммерсантъ»:

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

Письмо с промокодом для активации подписки Smart Reading придет на ваш e-mail в течение 10 рабочих дней с момента оплаты подписки на газету. Срок активации подарка до 31.08.2025 г.

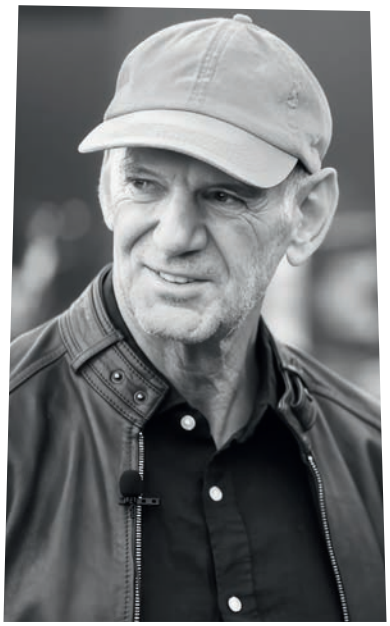
16+ реклама **kommersant.ru** АО «КОММЕРСАНТЪ», Г. МОСКВА, ОГРН 1027700204751



Владислав Пашко,

дизайнер

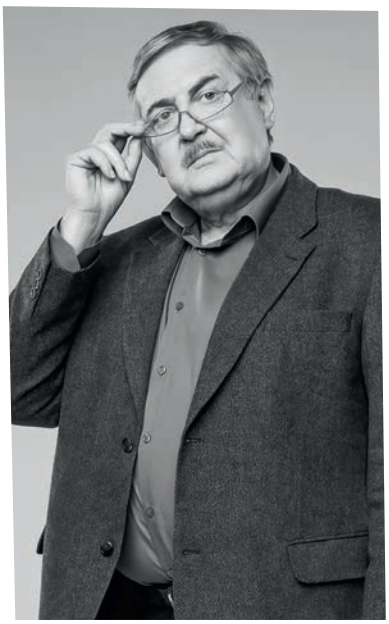
Автомобиль – конгломерат всех дизайнерских вопросов. Здесь и пространство, и жилье, и движение, и статика, и технология. Есть все! Автомобиль – это очень сложный объект. Поэтому гордиться тем, что ты нарисовал новую линию, – неправильно. Завтра будет другой, который нарисует новую линию, и про тебя забудут. Суть не в линии, а в том, что автомобиль – для человека. Сейчас комбинацию приборов делают – глубокие колодцы. Я сказал дизайнерам: «Вы что делаете? Попробуй залезть туда и вытереть при нашейто пыли».



Эдриан Ньюи,

конструктор гоночных автомобилей

Я родился в довольно творческой семье, как со стороны отца, так и со стороны матери. Я всегда был любознательным и довольно хорошо рисовал в школе, всегда делал наброски, проектировал и играл с моделями. Я считаю, что это важно: делать наброски и превращать их в реальные модельки. Это правило 10 000 часов: если вы занимаетесь чем-то с раннего возраста, серьезно работаете над этим, то в мозгу развиваются новые нейронные связи и вы становитесь экспертом в своем деле.



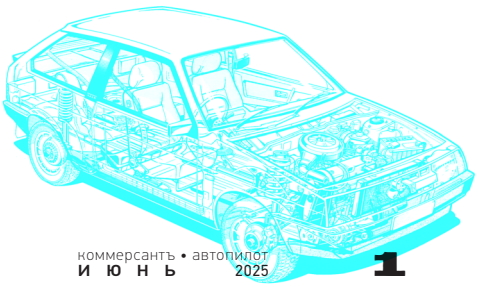
Юрий Стоянов,

актер

Моя первая машина была «восьмерка». В театр пришло три автомобиля – две «шестерки» и одна «восьмерка». И эту несчастную «восьмерку», тогда новую совсем, никто не захотел брать. Ни один человек. Меня вызвал замдиректора и говорит: «Юра, бери, пока я здесь сижу! Я – татарин, ты – болгарин, мы с тобою кашу сварим». Я впервые услышал, как замдиректора заговорил стихами и понял, что надо брать. Тем более это было после гастролей в Японии – завернутые в половую тряпку десять тысяч лежали под ванной. Стоила она 8350 рублей.









В КАКОЙ-ТО СОВЕТСКОЙ ДЕТСКОЙ КНИЖКЕ БЫЛ ЭПИЗОД. Ребята выходят из кинотеатра и обмениваются мнениями об увиденном. «Тоже мне картина, – говорит один, – ни одной перестрелки». Ну, без чего-то кровожадного фильмы все же могут обходиться, а без автомобилей – вроде никак, что логично: они часть нашей жизни, а значит, и часть сюжета про нашу жизнь. Впрочем, автомобили в кино – это не только мизансцена, но и самые настоящие герои. В июньском номере «Автопилота» мы попытались еще раз об этом напомнить.

ДМИТРИЙ ГРОНСКИЙ
главный редактор



*Цена достигается за счет выгоды 160 000 рублей по трейд-ин. Выгода предоставляется при сдаче в трейд-ин автомобилей марок Hyundai и KIA. Сдаваемый автомобиль должен состоять на учете в ГИБДД, находиться в собственности не менее 6 (шести) месяцев на момент использования его в качестве оплаты за новый. Комплектации автомобилей в наличии могут отличаться от изображения, представленного в данной рекламе. Некоторое из указанного оборудования не входит в базовую комплектацию и устанавливается за дополнительную плату. HC – ЭйчСи. Не оферта. Реклама. ООО «АГР». ИНН 5042059767. Юридический адрес: 248926, Калужская обл., г. Калуга, ул. Автомобильная, д. 1

ДОСТОЙНОЕ СОДЕРЖАНИЕ



ОТКРЫТИЕ

ЗАПАДНЫЕ ЦЕННОСТИ

ВОЗВРАЩЕНИЕ К ИСТОКАМ 8
«Шестерка», которую мы не ждем

ТЕНДЕНЦИИ

ПРОЖЕКТ 14

МАШИННОЕ ОТДЕЛЕНИЕ

ДОНЕСЕНИЯ

МЕСТО В ТОПЕ 16
Где обычно показывают красивые баварские автомобили

ЭЛЕКТРОКОПИЯ 22
4½ Litre 'Blower' масштабно вернулся

ЛУЧШЕ НОВЫХ ДВУХ 24
Хорошая история – история с продолжением

ГИБКОСТЬ И КООРДИНАЦИЯ 28
Пластика кроссовера Omoda C7

ЧЕРНОЕ ЗЕРКАЛО 34
Что бывает, когда автомобиль строят телефонисты

МИССИЯ

МАЛЫМИ СИЛАМИ 38
Или чем торгуют в немецком автомагазине

ЛИХИЕ 900-Е 44
Десять минут за рулем автомобиля, который не про нас

НАУЧНЫЙ ПОДХОД

ЧЕК НУЖЕН? 50
Что общего между неисправностями автомобиля и человеческими болезнями

БЕЗ ЛИШНИХ ТРАТ 54
Как оптимизировать расходы на деловые поездки

СПОРТИВНОЕ ПИТАНИЕ 58
Бензин ЭКТО 100 на гоночных трассах и дорогах общего пользования

ДОМ КУЛЬТУРЫ

УРОКИ МАСТЕРСТВА

ВРЕМЯ БИТЬСЯ 62
Как прошел один из съемочных дней фильма про «Руссо-Балт»

ЧЕЛОВЕЧЕСКИЙ ФАКТОР

ОТВЕТСТВЕННЫЕ ЛИЦА

ЖИЗНЬ НА КОЛЕСАХ 72
Вэнлайф в России – жизнь в поисках смысла, лета и новых впечатлений

АРТЕРИАЛЬНОЕ ДВИЖЕНИЕ 78
Зимние дороги и люди, которые по ним едут

ПОЛЕЗНЫЕ ИСКОПАЕМЫЕ

СТРЕЛЬБА В МОСКВЕ 84
Почему бронированный ЗИЛ-4105 лучше, чем Cadillac Fleetwood

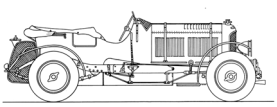
КРАСНАЯ МАШИНА 90
Советский автопром глазами ЦРУ

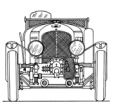
ПРАВИЛА ПОЛЬЗОВАНИЯ

ТОВАРЫ В ДОРОГУ 98

ЗА ОТЧЕТНЫЙ ПЕРИОД 110

ФОТО НА ДОКУМЕНТЫ 112





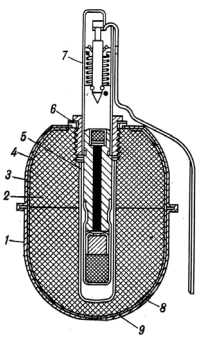


Рис. 72. Устройство ручной осколочной гранаты РГД-5:
1 — корпус; *2* — разрывной заряд; *3* — колпак; *4* — вкладыш колпака; *5* — трубка для запала; *6* — манжета; *7* — запал; *8* — поддон; *9* — вкладыш поддона

ГЛАВНЫЙ РЕДАКТОР **ДМИТРИЙ ГРОНСКИЙ,** АРТ-ДИРЕКТОР **ВИКТОР ПАДЕРИН,** ОБОЗРЕВАТЕЛЬ **АННА КИЛИМНИК**
НАД НОМЕРОМ РАБОТАЛИ: **НАТАША АФАНАСЬЕВА, ИВАН БАРАНЦЕВ, МИХАИЛ ГЗОВСКИЙ, АЛЕКСАНДР ГРИН, АЛЕКСАНДР КАТАЕВ, СЕРГЕЙ ШЕРСТЕННИКОВ, ДЕНИС ТОКМАКОВ, АЛЕКСАНДР ЯНКОВСКИЙ**

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

УЧРЕДИТЕЛЬ, РЕДАКЦИЯ: **ЗАО «АВТОПИЛОТ»** ГЕНЕРАЛЬНЫЙ ДИРЕКТОР **ВЛАДИМИР ЛАВИЦКИЙ**
ДИРЕКТОР ПО ПЕЧАТИ **АЛЕКСАНДР ПЛОТНИКОВ.** ОБЪЕДИНЕННАЯ СЛУЖБА РЕКЛАМНЫХ ПРОДАЖ, ТЕЛ.: (495) 797 69 70, RR@KOMMERSANT.RU
WWW.AUTOPILOT.RU. АДРЕС РЕДАКЦИИ: ОРУЖЕЙНЫЙ ПЕРЕУЛОК, 4, МОСКВА, РФ, 127006, 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

НАШИХ НОВОСТЕЙ ХВАТИТ НА ВАГОН И МАЛЕНЬКУЮ ТЕЛЕЖКУ

ПОДПИСЫВАЙТЕСЬ НА @KOMMERSANT В TELEGRAM



16+ реклама



104 **ГОВОРЯ «1970-Е», МЫ ПОДРАЗУМЕВАЕМ** невиданную свободу и обилие блеска. Эпоху культового дизайна, диско-лихорадку, красочные наряды, туфли на платформе... Именно под эти приметы той эпохи стилизован кабриолет Porsche 911 Spirit 70. А новая одноименная лайфстайл-коллекция вдохновлена автомобильным вайбом этой новинки.

У BMW SPEEDTOP – плавно ниспадающая к корме жесткая крыша, и это, пожалуй, главное отличие от концепта прошлого года.

16



38

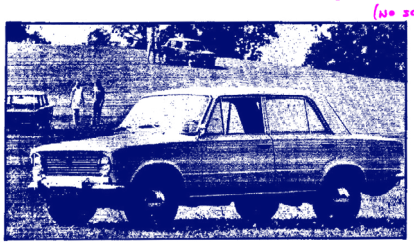
КРОМКА КРЫШИ кабины находится на высоте 167 см, а длина всего автомобиля — меньше трех метров! Но это совсем не мешает даже рослому человеку уверенно чувствовать себя на «рабочем месте водителя», а компактность автомобиля позволяет уверенно чувствовать габариты.



В СССР ХОДИЛА БАЙКА, что фабрики по выпуску макаронных изделий за пару дней можно перепрофилировать на выпуск патронов — калибры, мол, совпадают.

90

ZHIGULI
The People's Car
(no sources)



КоммерсантъFM

слушайте на частоте

93.6

16+ реклама


IN A 6302

AUDI A6	
Двигатель, тип	бензиновый, V6
Объем двигателя, куб. см	2995
Максимальная мощность, л.с. при об/мин	367 при 6300
Максимальный крутящий момент, Нм при об/мин	550 при 4000
Трансмиссия	7 S-tronic
Привод	полный
Максимальная скорость, км/ч	250
Разгон от 0 до 100 км/ч, с	4,7
Средний расход топлива, л на 100 км	7,8

Возвращение к истокам

Александр Янковский • Фото Audi



В ВЕЛИКОБРИТАНИИ продаются Audi A6 только с двухлитровыми рядными «четверками», бензиновой и дизельной. В странах Европы – еще и с трехлитровым V6, который, как и дизель, дополнен мягким гибридом. В США A6 с системой мягкого гибрида не поставляются.

«Шестерка», которую мы не ждем

МЕНЬШЕ ЧЕМ ЗА СОРОК ЕВРО И ЗА ТРИ С ПОЛОВИНОЙ ЧАСА ПОЛЕТА ИРЛАНДСКИЙ ДИСКАУНТЕР ПЕРЕНОСИТ ЧЕЛОВЕКА С ЮЖНОЙ ОКОНЕЧНОСТИ ИБЕРИЙСКОГО ПОЛУОСТРОВА В ЗАПАДНОМ НАПРАВЛЕНИИ И ВЫСАЖИВАЕТ НА ОСТРОВ В АТЛАНТИКЕ. ЯЗЫК ВОКРУГ ТОТ ЖЕ ИСПАНСКИЙ, ТОЛЬКО ПЕСОК НА ОКЕАНСКИХ ПЛЯЖАХ ЧЕРНЫЙ, А ТЕПЛО СМЕНЯЕТСЯ НЕОЖИДАННЫМ ХОЛОДОМ – ЭТО ЕСЛИ ЗАБРАТЬСЯ НА ВУЛКАНИЧЕСКОЕ ПЛАТО В НАЦИОНАЛЬНОМ ПАРКЕ. НО ВСЕ ЭТО ДЛЯ ОТДЫХАЮЩИХ, А НЕ ДЛЯ ЧЕЛОВЕКА, У КОТОРОГО ЕСТЬ ШАНС ПОЗНАКОМИТЬСЯ С НОВЫМ СЕДАНОМ AUDI, ВЫСТАВЛЕННЫМ ДЛЯ ФОТОСЕССИИ НА ТЕРРИТОРИИ ФАКУЛЬТЕТА ИЗЯЩНЫХ ИСКУССТВ МЕСТНОГО УНИВЕРСИТЕТА.

Audi A6 шестого поколения, но совпадение случайно. Автомобиль планировали назвать A7 – все четные индексы должны были отойти электрическим Audi. Но в последний момент в Ингольштадте передумали.

И правильно: где гламурный лифтбек A7, а где бизнес-седан A6. Классика и одновременно статус, а еще недавно – надежда и опора, главный автомобиль российского чиновничества. Это сейчас ему прочат на замену то Lada Aura, то Hongqi, а в гаражах ФСО уже давно вместо Mercedes-Benz прописались внедорожники китайской марки Tank – и правильно, она явно более соответствует структуре момента, и по сути, и по названию.

Tank, кстати, главный автомобильный партнер нынешнего Петербургского международного экономического форума, тоже закономерно. Но садясь в эти прекрасные китайские машины, кое-кто из гостей форума наверняка нет-нет да и вспомнит перестроечную еще комедию Эльдара Рязанова



ВСЯ СВЕТОТЕХНИКА
в Audi A6 диодная уже в базовой версии, матричные LED-фары — опция. Световую сигнатуру — рисунок фар и задних фонарей — можно настроить через экран мультимедиа в салоне машины, выбрав любой из минимум семи вариантов.



ЗА КАЧЕСТВО МУЗЫКИ В САЛОНЕ AUDI A6
отвечает 810-ваттная акустика Bang & Olufsen с 20 динамиками, которые встроены в том числе в подголовники. За тишину и низкий уровень вибраций — улучшенная шумоизоляция и новые опоры двигателя.

«Забытая мелодия для флейты», где советскому чиновнику снится страшный сон про поездку в электричке. Или даже почему-то всплывет в памяти эпизод повести Алексея Толстого «Похождения Невзорова, или Ибикус», где герои, спасаясь в 1918-м от большевиков, релоцируются морем из Одессы в Стамбул и по пути вспоминают: «А помните Яр, московский? Эх, ничего не умели ценить, батенька! Храм! Шесть холуев несут осетра на серебряном блюде. Водочка в графинчике, и сам графинчик инеем зарос, подлец. Расстегай с вязигой, с севрюжкой при свежей икорке...»
Но мы-то про новую Audi A6.

ДВС, как и было сказано

В прошлом году вышел лифтбек A5, первый Audi, построенный на новой платформе Premium Platform Combustion (PPC), предназначенной для проектирования – внимание! – автомобилей с ДВС. Вторым примерившим PPC и стал седан A6. Он на 17 сантиметров длиннее «пятерки», пять метров без одного сантиметра.





11,9-ДЮЙМОВАЯ ПАНЕЛЬ ПРИБОРОВ, 14,5-дюймовый экран мультимедиа, 11-дюймовый для пассажира — это в средней комплектации, в младшей на этом месте будет пластиковая заглушка. Apple CarPlay и Android Auto есть и проводной, и беспроводной.

С главным, к счастью, в порядке: новый A6 по-прежнему красив. С боковин ушли грани, кузов стал более гладким, ближе к Mercedes-Benz E-Класса, но профиль машины стал даже более легким, летящим, интеллигентным, чем у предшественника. С точки зрения аэродинамики этот автомобиль – лучший из седанов Audi за все время существования марки, его коэффициент лобового сопротивления, Cx, всего 0,23. А в версии универсал, Avant A6 – такой же чемпион по обтекаемости среди универсалов Audi, Cx – 0,25.

Спереди машина смотрится агрессивнее предшественника, виной тому новые фары и радиаторная решетка с широкими сотами, в стиле спортивных RS, хотя это обычный, «гражданский» седан. «3D-решетка радиатора» – повадились одно время писать в пресс-релизах, и никого не смущало, что в физическом мире все объекты трехмерные, если только они не нарисованы на куске старого холста, как очаг в каморке Папы Карло. Короче говоря, в переводе с языка маркетологов на русский 3D значило «рельефная». Так вот в A6 теперь, наоборот, не 3D: четыре кольца Audi на радиаторной решетке плоские, темные, матовые. Как и значки A6 на кузове, некоторые из которых в непривычных местах, на передней стойке например, что замечаешь, берясь за ручку двери, чтобы сесть в водительское кресло. Ручка тоже интересная – без физической связи с механизмом отпирания, на сенсорах, а дверь с доводчиками.

Лакировка действительности

Салон в общих чертах знаком тем, кто успел уже посидеть в новом A5. Во-первых, перебор с количеством черных пластиковых вставок под рояльный лак – на центральной консоли, на спицах рулевого колеса и на непрочном даже на вид блоке в дверной карте, в котором собрано управление освещением, замками, зеркалами и памятью сидений. Материалы уровнем пониже, чем в прежней A6. Но качество сборки и подгонки по-прежнему отличное. Во-вторых, экраны – их тут не два даже, а совершенно на китайский манер три, как в каком-нибудь Lixiang. Третий пассажирский даже немного развернут в сторону от водителя – чтобы не отвлекать его от управления машиной, если сосед захочет посмотреть кино.



ПРЕЖДЕ В AUDI ИМИТИРОВАЛИ
вывод выхлопных труб в диффузор заднего бампера с помощью декоративных вставок, а на самом деле просто оставляли глушитель и трубу под бампером. В A6 все по-честному, патрубки выпуска выведены в отверстия по краям бампера.

В БАЗОВОЙ ВЕРСИИ
Audi A6 передняя и задняя светотехника полностью светодиодная, в максимальной комплектации машины — матричная.

Наконец, хотя Volkswagen и объявил недавно, что отказывается от сенсоров и возвращает кнопки, но Audi отреагировать не успела, в салоне – царство «цифры». К счастью, она по-немецки логична, что делает управление простым.

Точная механика

В остальном A6 – все тот же знакомый Audi, разве что совсем бесшумный, на 30 процентов тише прежнего, вне зависимости от двигателя, которых три: две рядные 204-сильные турбочетверки, бензиновая TFSI и дизельная TDI. Первая с передними ведущим колесами, 8,3 секунды до сотни, 238 км/ч максимальной скорости. Дизель уже с полным приводом Quattro и 24-сильным довеском мощности от 48-вольтовой системы MHEV Plus, которая позволяет двигаться на низких скоростях только на электричестве. Максимальная скорость та же, но разгон от 0 до 100 км/ч уже за 7 секунд. Ну и третий двигатель, самый впечатляющий, трехлитровый бензиновый V6. Также с мягкогибридным довеском, суммарная мощность 367 сил, 4,7 секунды до сотни, 250 км/ч максимальной скорости. В трансмиссии у всех – привычный для Audi «робот» S-tronic с двойным сцеплением. Три вида подвески – стандартная, заниженная на 20 мм спортивная, пневматическая. У машин с Quattro задняя подвеска управляемая, уменьшает диаметр поворота на метр – тоже знакомо по прежним Audi. Опция – привод Quattro Ultra со спортивным дифференциалом.

Держать марку

Этот A6 для Audi в каком-то смысле знаковый. Символ возвращения к истокам после повального электромобильного угара. Все по-прежнему: бензиновый или дизельный двигатель, передний или полный привод, семиступенчатый S-tronic. Система мягкого гибрида – неизбежная уступка зеленой повестке. Панорамная крыша с затемнением, обилие рояльного лака, третий экран для пассажира на переднем ряду и прочие неочевидные решения, вроде вращающихся колпачков



ОБЪЕМ БАГАЖНИКА
в A6 с системой мягкого гибрида составляет 452 литра, в версии без нее – 492 литра. Спинка заднего ряда складывается по частям, из салона, в центре ее есть люк для перевозки лыж. Сложив спинку, получим объем 1534 литра.





в центре колесных дисков, как у американского репермобиля, – реверанс китайскому рынку. Компромиссные по сравнению с предшественником материалы салона – реакция на не лучшие времена, переживаемые материнским Volkswagen.

Но – классический премиальный седан, традиционная ценность Европы XX века. Родственный ему A6 Avant наследует славным универсалам Audi, первый из которых появился почти полвека назад – Audi 100 в кузове C2. А самый известный – вершина инженерной мысли, сумасшедший RS2 начала девяностых.

В Европу сейчас рвутся соперники с Востока, но A6 готов поспорить с ними на своем поле, где собрались ценители традиционных ДВС, отточенной управляемости, настроенных подвесок, продуманного дизайна. Те, для кого настоящее вино – французское, мода – итальянская, а автомобиль – немецкий. Традиционная система ценностей, привычный ландшафт. Немецкое слово, кстати.

Tank там не пройдет.

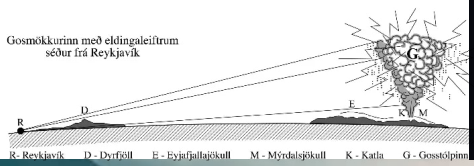
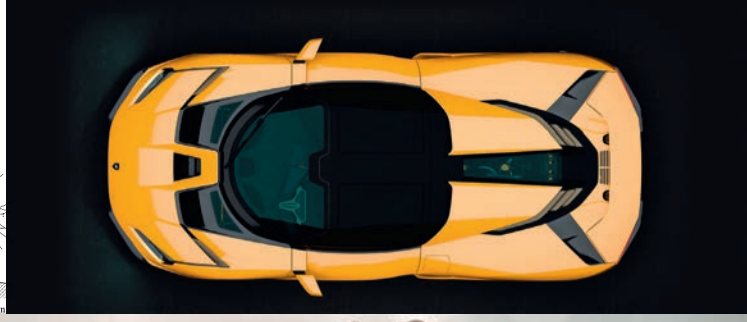


Figure 3. Drawing by Samúel Eggertsson (1919, redrawn here) showing the eruption plume with lightning flashes as seen from Reykjavík on October 12, also explaining how the height of the plume was determined from Reykjavík. – *Teikning Samúels Eggertssonar (1919, endurteiknuð) sýnir gosmökkinn með eldingaleiftrum eins og hann sást frá Reykjavík 12. október. Myndin sýnir einnig hvernig hæð gosmakkarins var ákvörðuð.*





Превратить в пепел

Giamaro Katla

GIAMARO AUTOMOBILI появилась в 2021 году «с одной непоколебимой целью — создать что-то неподвластное времени... не просто гиперкар, а живое творение, наполненное душой».

Мало кому известная до последнего времени итальянская компания Giamaro Automobili анонсировала гиперкар Katla. Он получит семилитровый V12 с четырьмя турбокомпрессорами, который будет развивать без всяких электрических довесков от 1670 л.с. (1556 Нм) до 2157 л.с (2008 Нм). Для понимания: гибридный Bugatti Tourbillon с V16 вместе с электродвигателями выдает только 1800 л.с. Но у Bugatti, правда, атмосферный мотор, и любой таксист подтвердит, что такое решение интереснее с точки зрения надежности и стоимости ремонта в постгарантийный период.

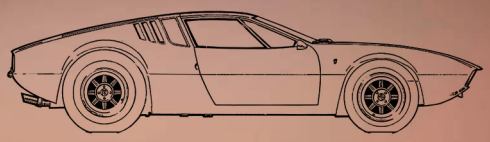
Тяга на Katla передается на заднюю ось через семиступенчатый робот с одним сцеплением. Позднее появится роботизированная 11-ступенчатая коробка с двумя сцеплениями. Динамические характеристики пока не приводятся. Длина автомобиля – 4791 мм, ширина – 2027 мм, высота – 1188 мм. В основе – карбоновый монокок весом 170 кг. Снаряженная масса гиперкара – 1450 кг. Автомобиль оснастят мощными углерод-керамическими тормозами с десятипоршневыми суппортами спереди и четырехпоршневыми сзади, дверьми типа «крыло чайки» и активным задним антикрылом.

Katla названа в честь вулкана на юге Исландии. Продолжить модельный ряд должно приподнятое купе Albor, получившее имя вулкана на Марсе. Albor – нечто среднее между гиперкаром и кроссовером. Подробностями компания пока не делится. Штаб-квартира Giamaro Automobili находится в получасе езды от Модены по соседству с Ferrari, Lamborghini, Maserati, Pagani и Ducati, а сам основатель компании, Эмилиано Джакомо Коммендаторе, приложил руку к проекту первой Pagani Zonda.









ВО ВСЕМ ПОДЧЕРКИВАЕТСЯ аналоговая сущность модели. Никаких режимов вождения не предусмотрено. Амортизаторы, правда, имеют трехпозиционную настройку «для соответствия предпочтениям водителя». Для владельца P72 «дорога — это интерфейс, двигатель — саундтрек».



Вам, шестидесятники

De Tomaso P72





Итальянская марка De Tomaso Automobili представила первый после своего возрождения серийный суперкар De Tomaso P72. Внешне он почти не отличается от показанного в 2019 году на Фестивале скорости в Гудвуде концепта и отсылает к гоночному P70, который в середине 1960-х аргентинский гонщик и визионер Алехандро де Томазо разработал совместно с американским гонщиком и конструктором Кэрроллом Шелби.

Заявлено, что P72 «воплощает дух эпохи, когда дизайн и инженерия управлялись эмоциями, а не алгоритмами», а «салон отвергает цифровые технологии в пользу механической близости: здесь нет экранов, мультимедийных систем или отвлекающих элементов – только аналоговые циферблаты, фирменные переключатели и кокпит, сконцентрированный на водителе». Бонусом обещаны «аналоговые ощущения от вождения».

Спорткар построен на карбоновом монококе и оснащен доработанным пятилитровым компрессорным V8 от Ford. Двигатель выдает 700 л.с. и 820 Нм, тяга передается на задние колеса через шестиступенчатую механическую коробку передач с рычагом, почти буквально олицетворяющим упомянутую выше «механическую близость».

Компания De Tomaso была основана 1959 году, в 2012-м ее признали банкротом. Бренд оживил китайский холдинг Consolidated Ideal TeamVenture, который купил права на него в 2014 году. Поставки P72 планируется начать в конце 2025 года. Предполагается, что минимальная цена суперкара составит 1,6 млн евро. Всего будет собрано 72 автомобиля по индивидуальным заказам.



МАШИННОЕ ОТДЕЛЕНИЕ

ДОНЕСЕНИЯ

BMW CONCEPT SPEEDTOP

Двигатель, тип	бензиновый, V8, битурбо
Объем двигателя, куб. см	4395
Максимальная мощность, л.с. при об/мин	625 при 6000
Максимальный крутящий момент, Нм при об/мин	750 при 5800
Трансмиссия	8-ступенчатая, автомат
Привод	полный
Максимальная скорость, км/ч	250
Разгон от 0 до 100 км/ч, с	3,2
Расход топлива (смешанный цикл), л на 100 км	10,6

Место в топе

Александр Янковский • Фото BMW Group Classic

ГДЕ ОБЫЧНО ПОКАЗЫВАЮТ КРАСИВЫЕ БАВАРСКИЕ АВТОМОБИЛИ

РАЗ В ГОДУ ТРИ ДНЯ ПОДРЯД МАШИНЫ НА ТЕРРИТОРИИ ЭТОГО ОТЕЛЯ МОЖНО СТАВИТЬ, НАПЛЕВАВ НА ВСЕ ПРАВИЛА ПАРКОВКИ, НА ПЕШЕХОДНЫХ ДОРОЖКАХ И ДАЖЕ НА ГАЗОНЕ, И НИКТО СЛОВА НЕ СКАЖЕТ. НАОБОРОТ, ВЕЖЛИВЫЕ РАСПОРЯДИТЕЛИ ПОМОГУТ ПРОЕХАТЬ ЧЕРЕЗ ТОЛПУ И ВЫБРАТЬ МЕСТО. А ТОЛПА ЗДЕСЬ В ЭТИ ДНИ ВСЕГДА, И ДОЖДЛИВАЯ ПОГОДА В ЭТОМ ГОДУ ПУБЛИКУ НЕ ИСПУГАЛА. ПОТОМУ ЧТО CONCORSO D'ELEGANZA VILLA D'ESTE, КОНКУРС ЭЛЕГАНТНОСТИ В ОТЕЛЕ «ВИЛЛА Д'ЭСТЕ» В ГОРОДКЕ ЧЕРНОББИО НА БЕРЕГУ ИТАЛЬЯНСКОГО ОЗЕРА КОМО, – ЭТО ОДИН ИЗ ГЛАВНЫХ, ЕСЛИ НЕ ГЛАВНЫЙ МИРОВОЙ ПРАЗДНИК АВТОМОБИЛЬНОЙ КРАСОТЫ И СТИЛЯ.

Конкурс проводится уже почти сто лет, с 1929-го, был только десятилетний перерыв из-за мировой войны и пауза в 2020-м из-за ковида. А так все было по сложившейся уже традиции: торжественный проезд участников по улочкам Черноббио, воскресенье, последний день мероприятия, – Il Festival, свободный вход для всех желающих. Из нововведений этого года – BMW Group Classic провела праздник Wheels & Weisswurscht, собравший 150 владельцев классических автомобилей со всей Европы. Аукционный дом Broad Arrow продал с молотка уникальных коллекционных авто на более чем 31 млн евро, главный лот – Ferrari 166 Spyder Corsa 1948 года – ушел за поразительные 7,54 млн.

Ну а в остальном – как обычно: за победу в конкурсе элегантности боролись 54 классических автомобиля, распределенных по восьми категориям. Гран-при забрала одноместная спортивная Alfa Romeo Tipo B (P3) 1934 года. Премия Coppa d'Oro Villa d'Este, присуждаемая по результатам общественного референдума, досталась родстеру BMW 507 1957 года. Ferrari 330 GTC 1967 года победил



ДЛЯ ОТДЕЛКИ САЛОНА
Speedtop использованы самые дорогие материалы, натуральная перфорированная кожа Budapest. Интерьер передней части машины — почти как у прошлогоднего концепта. Оба автомобиля двухместные, но у нынешнего гораздо больше места для багажа.



БАГАЖНИК SPEEDTOP
отделан кожей и снабжен полкой, прикрывающей поклажу от посторонних глаз. В боковые ниши за спинками сидений помещаются сделанные на заказ дорожные сумки Schedoni — это официальный поставщик всех изделий из кожи для Ferrari.



в номинации «Застывшие во времени» и заработал премию Trofeo BMW Group Ragazzi от самых юных участников мероприятия. В категории «Концепт-кары и прототипы» награду за современный дизайн получила Alfa Romeo 8C Doppia-Coda Zagato.

Красота механики

Кстати, о концепт-карах и прототипах. BMW не раз упоминается в предыдущих абзацах, что не случайно: баварская компания поддерживает Concorso d'Eleganza с середины 2000-х – ну и заодно привозит туда показать свои новинки. Именно на Villa d'Este компания представляла концепты второй половины 2000-х – начала 2010-х: Mille Miglia Coupe Concept, GINA Light Visionary Model, M1 Hommage Concept, 328 Hommage, Z4 Zagato Concept, Gran Lusso Coupe. И большая часть тех машин была построена в сотрудничестве с итальянцами.



В ОТДЕЛКЕ ДВЕРНЫХ КАРТ,
передней панели, сидений коричневый цвет Sundown Maroon гармонично сочетается со светлым Moonstone White. Двухцветная кожаная отделка визуально разграничивает интерьер на две части.



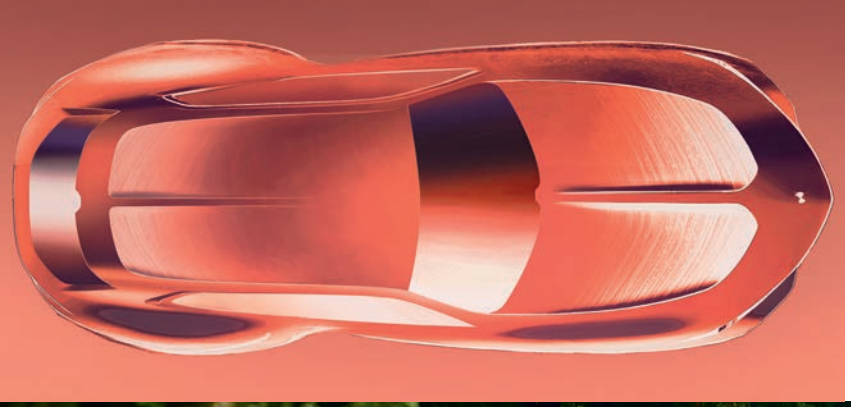
СПЕРЕДИ ОБА КОНЦЕПТА
выглядят одинаково: узкие фары, решетка радиатора с подсветкой. Центральная линия, проходящая по капоту, у Skytop продолжена по крышке багажника, у Speedtop – по крыше.



У итало-немецкого автомобильного альянса вообще глубокие корни, в начале июня в музее BMW в Мюнхене даже открылась выставка «Belle Macchine. Итальянский автомобильный дизайн в BMW», показывающая, что немецкая компания многим обязана итальянской культуре кузовостроения еще с 1930-х годов, признанные иконы стиля BMW созданы благодаря Джорджетто Джуджаро, Джованни Микелотти, Марчелло Гандини.

Нынешние-то серийные баварские машины сочиняют интернациональные команды дизайнеров, над самым, пожалуй, спорным по внешности BMW последних лет, XM, трудились Маркус Сиринг, Хусейн Аль-Аттар, Бозон Хуан, Крис Ли. Как не затосковать по тем временам, когда немцы отвечали в BMW за механику, а итальянцы – за красоту!

В этом году BMW Group привезла на Concorso d'Eleganza три новинки. Подразделение BMW Motorrad представило футуристический супербайк Concept R20 RR. В Villa d'Este



ПРИ ВЗГЛЯДЕ НА SPEEDTOP СВЕРХУ
хорошо различимы фамильные черты его внешности: четко очерченная тонкая «талия» кузова, стреловидный капот и характерный «акулий нос», отсылающий к культовым моделям марки, таким как BMW 503 или BMW Z8.



также состоялась премьера BMW M2 CS второго поколения, созданного на базе G87. И наконец, самым обсуждаемым дебютом BMW стал Concept Speedtop.

Крыша над головой

В прошлом году BMW показывала на Concorso d'Eleganza брата нынешней новинки, родстер Concept Skytop. Нынешний Concept Speedtop – универсал, вернее, shooting break, так правильно надо называть этот тип кузова, сочетающий черты универсала и купе. У Speedtop плавно ниспадающая к корме жесткая крыша, и это, пожалуй, главное отличие от концепта прошлого года, а технически оба автомобиля идентичны, поскольку созданы на базе серийного купе M8.

Длина Speedtop – ровно пять метров, ширина – ровно два, высота – метр тридцать шесть. Машина немного короче, шире и ниже, чем M8 Gran Coupe, при этом колесная база составляет 2800 мм, как у M8 Coupe. Но, в отличие от этих серийных моделей, Speedtop – строго двухместный автомобиль с местом для багажа вместо задних сидений.

Как и в случае со Skytop, автопроизводитель заявляет, что Speedtop оснащен «самым мощным двигателем V8, который сегодня предлагает BMW». Вероятно, это тот же, что у Skytop, 4,4-литровый двигатель с двойным турбонаддувом мощностью 625 л.с., который будет работать в паре с восьмиступенчатой автоматической коробкой передач и, возможно, распределять мощность между всеми четырьмя колесами.

BMW подтвердила, Speedtop, как и Skytop, будет запущен в производство ограниченным тиражом для «коллекционеров и ценителей». Но с конвейера сойдет уже 70 экземпляров, а не 50, как это было с предшественником, весь тираж которого, к слову, уже распродан. Цена Speedtop, по некоторым данным, превысит 500 тыс. долларов.



КУЗОВ У SPEEDTOP, ТАК ЖЕ КАК И У SKYTOP, окрашен градиентом – крыша представленного в этом году концепта при переходе к корме меняет цвет с Floating Sunstone Maroon на Floating Sundown Silver. Для автомобиля разработаны уникальные двухцветные 14-спицевые диски.

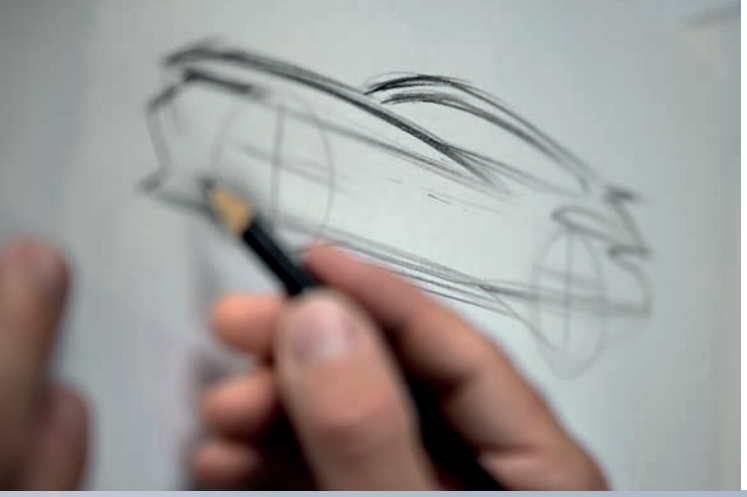


Главная интрига в другом: инсайдеры в BMW намекают, что это перспективная бизнес-схема. Компания, дескать, «открыта для идеи создания большего количества уникальных автомобилей, которые могли бы стать серийными моделями с небольшим объемом производства». И может быть, BMW даже возьмет за правило каждый год представлять специальные модели на Concorso d'Eleganza Villa d'Este, а потом выпускать их ограниченным тиражом и продавать по эксклюзивной цене.

Схема, да, рабочая: если с механикой у BMW все в порядке, то с красотой – не всегда. Руководитель отдела дизайна BMW Group Адриан ван Хойдонк заявляет: «Настоящий BMW излучает динамичность и элегантность, даже когда стоит на месте. То же самое можно сказать и о нашем новом концепт-каре. BMW Concept Speedtop отличается в первую очередь своим профилем. Он уникален в автомобильной промышленности. Таким образом, мы создали восклицательный знак для всей нашей линейки автомобилей, особенно для моделей Touring».

Есть ли у них план?

Мнения пользователей соцсетей в России, где марка BMW вот уже не одно десятилетие имеет культовый статус, разделились. Разброс мнений – во внешности концепта Speedtop, и о нынешнем дизайне серийных моделей марки у ее поклонников находится в диапазоне от «как будто был красивый бимер, который пчелы покусали, особенно, когда уезжал, попе досталось» до «красивое. Хотя восьмерка и так одна из самых красивых машин в текущей линейке BMW, поэтому неудивительно. Странно почему они не сделали концепт на базе iX или семерки? Наверно, знают, что их просто не пустили бы на этот конкурс элегантности, а то еще и по-



ВЕСЬ
многолетний производственный опыт, накопленный инженерами и мастерами завода BMW Group в Дингольфинге, был вложен в изысканную отделку экстерьера и интерьера Speedtop, изготовленного пока в единственном экземпляре.



ВИД В ПРОФИЛЬ
демонстрирует главное отличие нынешнего концепта от прошлогоднего: у Skytop крыша накрывала лишь сиденья и была съемной, из двух частей. У Speedtop крыша несъемная, накрывает и салон, и багажник, переходя в третью дверь.

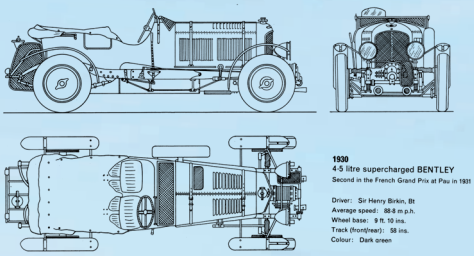


лицию вызвали бы». И планы компании на будущее, похоже, разгаданы и оценены: «Теперь красивые BMW с натуральной кожей будут делать только для миллионеров?» «Время сейчас такое, что красивое и снаружи, и внутри только для избранных. А ноздри на полморды, гиперэкран для всех разом – это всем остальным». И наконец: «Кажется, теперь понятно, какой план у руководства БМВ (кроме того, который они в самокрутки добавляют, конечно). Делаем уродский основной модельный ряд. Раз в год делаем более-менее нормальную эксклюзивную машину мелким тиражом, чтобы за ней были очереди и ценник x5 от базы. Профит».

Впрочем, это все гипотезы и предположения. Потому что, возвращаясь в реальность, людям приходится признавать: «Ловлю себя на мысли, проезжая по Москве, – а ведь после форм и линий китайцев любая BMW начинает казаться верхом художественного стиля!» **a**

BENTLY BLOWER JNR

Двигатель, тип	электрический
Максимальная мощность, кВт (л.с.)	15 (20)
Максимальная скорость, км/ч	72
Емкость батареи, кВт•ч	10,8
Время зарядки, ч	5
Масса, кг	550





ЭЛЕКТРОКОПИЯ

Денис Токмаков • Фото Bentley

4 ½ LITRE 'BLOWER' МАСШТАБНО ВЕРНУЛСЯ

МАРКА BENTLEY СОВМЕСТНО С КОМПАНИЕЙ HEDLEY STUDIOS НАЧАЛА ВЫПУСК BLOWER JNR – УМЕНЬШЕННОЙ ДО 85 ПРОЦЕНТОВ ОТ ОРИГИНАЛЬНЫХ РАЗМЕРОВ КОПИИ ЛЕГЕНДАРНОЙ МОДЕЛИ 1929 ГОДА. НЕ ОБОШЛОСЬ И БЕЗ ДРУГИХ ПОТЕРЬ: МАШИНА СТАЛА ЭЛЕКТРИЧЕСКОЙ И СИЛЬНО УБАВИЛА В МОЩНОСТИ И МАКСИМАЛЬНОЙ СКОРОСТИ. ПОЛУЧИЛАСЬ ИГРУШКА ДЛЯ БОГАТЫХ МАЛЬЧИКОВ.

Длина Bentley Blower Jnr составляет всего 3720 мм, ширина – 1480 мм, а потому водитель и пассажир сидят друг за другом, по схеме 1+1. Автомобиль с двигателем мощностью 15 кВт имеет максимальную скорость 72 км/ч, что делает показатель разгона до сотни бессмысленным, как деление на ноль. Для США ради допуска на дороги общего пользования скорость и вовсе ограничат на отметке 40 км/ч.
Конструкция Bentley Blower Jnr – комбинация оригинальных и современных решений. Спереди установлены дисковые тормоза, сзади – барабанные. Рама выполнена из окрашенной стали. Плавность хода обеспечивают листовые рессоры и фрикционные амортизаторы. Электродвигатель расположен поперек задней оси. Батарея размещена в закрытом отделении в нижней части машины.

Багажник вместо бензобака

Задняя часть кузова изготовлена не из ясеня, как прежде, а из карбона, но под тканью со специальной пропиткой разница незаметна. Капот изготовлен вручную из алюминия и закреплен кожаными ремнями с пряжками. Роль дополнительного багажника выполняет запираемый «топливный» бак. Подчеркивается, что мастера вручную выколачивают панели кузова, пока инженеры такими же дедовскими способами, то есть без участия роботов, собирают электросиловую 48-вольтовую часть.
Приборная панель выглядит как уменьшенная копия оригинальной. Рукоятка ручного топливного насоса превращена в селектор режима вождения с профилями Comfort, Bentley или Sport. Положения «Вперед», «Нейтраль» и «Назад» включаются с помощью рычага, которым на на-



НАРОСТ
в передней части кузова, изображающий нагнетатель, теперь выступает в роли токоприемника для зарядки. Веревочная оплетка на руль обсуждается отдельно. Но варианта из ПВХ, как на советских автобусах, видимо, нет.

ДЛЯ УЧАСТИЯ В ГОНКАХ
было создано четыре Bentley Blower образца 1929 года. Один из автомобилей — Bentley Blower Team Car № 2 — с 2000 года снова принадлежит британской марке. С помощью лазерного сканирования была сделана его точная 3D-модель. Оригинал застрахован на 25 млн фунтов стерлингов.



МОДЕЛЬ 1929 ГОДА
4½ Litre 'Blower' Bentley отличалась более завидной динамикой, чем современная копия. С механическим наддувом — потому и Blower — мотор объемом 4,4 литра выдавал 240 л.с., которые обеспечивали максимальную скорость более 200 км/ч. О том, сколько километров можно было проехать на одном баке, ничего не сообщалось: видимо, зависело от того, как «вдувать» — автомобиль-то гоночный.





стоящем Blower регулировали угол опережения зажигания. Заряд аккумулятора показывает штатный амперметр.

Финальная приемка модели состоялась на острове Джерси. «Ограничение скорости в 40 миль/ч (64 км/ч) и площадь всего 45 квадратных миль (116 кв. км) сделали Джерси идеальным полигоном для завершения испытаний компактного электромобиля, где характер и обаяние Blower Jnr раскрылись в полной мере», – сообщается в пресс-релизе. Возможный намек на то, что владельцу маленького Bentley неплохо тоже иметь пусть небольшой, но собственный остров.

За три дня финальных тестов было пройдено более 650 миль (1050 км). Запас хода на одном заряде достигает 105 км. Следовательно, минимум раз десять каждой машине требовалось «припасть к розетке».

Тираж Bentley Blower Jnr составит 349 экземпляров. Каждый будет сделан в соответствии с пожеланиями покупателя. В частности, можно выбрать внутреннюю отделку, цвет кузова и стартовый номер. В форме заявки среди стран указана Российская Федерация. Напишите – заодно и цену узнаете. **a**

SOLARIS HC		
Двигатель, тип	бензин, L4	бензин, L4
Объем двигателя, куб. см	1591	1999
Максимальная мощность, л.с. при об/мин	123/121 при 6200	149,6 при 6200
Максимальный крутящий момент, Нм при об/мин	151/148 при 4850	191 при 4500
Трансмиссия	МКП/АКП, 6	АКП, 6
Привод	передний/полный	
Максимальная скорость, км/ч	169/167	183/179
Разгон от 0 до 100 км/ч, с	11,8/12,5	10,7/11,3
Средний расход топлива, л на 100 км	6,8/7,5	7,1/7,7

Лучше новых двух

Александр Грин • фото Solaris

ХОРОШАЯ ИСТОРИЯ – ИСТОРИЯ С ПРОДОЛЖЕНИЕМ

СТАРЫЙ ЗНАКОМЫЙ? ЗНАКОМЫЙ, ДА. НО – НОВЫЙ! НАЙТИ В АВТОМОБИЛЕ БРЕНДА SOLARIS УЗНАВАЕМЫЕ ЧЕРТЫ НЕСЛОЖНО. НИЧЕГО УДИВИТЕЛЬНОГО В ЭТОМ НЕТ: ВЕДЬ МАШИНЫ СХОДЯТ С КОНВЕЙЕРА ПРЕДПРИЯТИЯ ПОЛНОГО ЦИКЛА ПОД САНКТ-ПЕТЕРБУРГОМ, КОТОРОЕ НЕ ТАК ДАВНО ВЫПУСКАЛО БЕСТСЕЛЛЕРЫ ШИРОКО ИЗВЕСТНЫХ И УВАЖАЕМЫХ У НАС АВТОМОБИЛЬНЫХ БРЕНДОВ ИЗ КОРЕИ.

Новую жизнь в предприятие вдохнула компания «АГР Холдинг». Несмотря на масштабные перемены в стране и в мире, самые важные для автомобильного завода вещи остались прежними. Удалось сохранить высококвалифицированных специалистов, технологии, уровень автоматизации, контроль качества и многое другое.

Сейчас предприятие носит имя «Автомобильный завод АГР» и создает новую важную главу в своей истории – российский автомобильный бренд Solaris. То, что биографию нового автомобильного бренда не пришлось писать с чистого листа, – безусловный и большой плюс. Многолетний опыт автомобильного производства на заводе «АГР Холдинг» – это опыт соблюдения всех международных стандартов и требований к производству. Все это новый бренд унаследовал в полном объеме. Высокая планка качества не опустилась ни на йоту. В своей продукции марка уверена: доказательство – «фирменная» гарантия на три года или 100 тыс. км.

Успешно работает не только производство. Развитая дилерская сеть «Соляриса» – а это более ста центров по всей стране от Калининграда до Владивостока – предоставляет полный набор услуг от продажи, техобслуживания и ремонта до приема машин в трейд-ин.

Перепроверено Россией

Будучи наследником российского бестселлера, Solaris HC был от рождения конструктивно и технологически приспособлен именно к нашим условиям эксплуатации. Чем, кстати, далеко не всегда могут похвастаться машины из



КРАСНАЯ КНОПКА ПОИСКОВОЙ СИСТЕМЫ
ЭРА-ГЛОНАСС далеко не единственная в интерфейсе Solaris HC. По счастью, он создавался в ту благословенную эпоху, когда тачскрины еще не захватили мирового господства. Тут, безусловно, есть куда нажать со вкусом.



ДИЗАЙНЕРА ЭТОГО ИНТЕРЬЕРА
хочется обнять и расцеловать: до того тут все понятно, привычно, удобно и радостно для глаз. Но даже если глаза закрыть, почти ничего не перепутаешь. Диагональ дисплея – всего 10,25 дюйма, зато он аккуратно вписан в панель.



теплых стран с хорошо развитой сетью автомагистралей. Логично: для многих пришельцев из жаркого климата понятия «обогрев», «антикор» и «бездорожье» – слова иностранные. А Solaris, что называется, на этом вырос.

Прочные и хорошо защищенные от невзгод – проверено годами! – шасси и кузов, высокий клиренс, опциональный полный привод позволяют не обращать особого внимания на качество работы дорожников. И даже на полное ее отсутствие... Атмосферные моторы обещают большой пробег без ремонта. А уж к русским морозам «Солярис Эйч-Си» готовили особенно тщательно. В его арсенале – все необходимое, от набора подогревов сидений, стекол и руля до мощного генератора, заводского аккумулятора увеличенной емкости и системы дистанционного пуска.

Еще один, но крайне немаловажный бонус от долгой российской предыстории «Сольяриса» – популярность на «вторичке». Его предшественник был хорошо знаком с нашими автовладельцами и заслужил их уважение. Многие ли модели на сегодняшнем автомобильном рынке страны могут







ВРЯД ЛИ ВЫ ПРИМЕТЕ
Solaris HC за другого: он однозначно узнаваем. Можно по-разному относиться к дизайну экстерьера, однако самобытности у компактного кроссовера не отнять. А также маневренности и удобства — и в мегаполисе, и за его пределами.

похвастаться подобным? Зато Solaris HC с полным правом унаследовал эту привилегию. Когда речь идет о сохранении остаточной стоимости, расходах на содержание и доступности запчастей, про Solaris HC все уже известно на годы вперед. Отечественный бренд не сулит риска остаться без нужной детали, месяцами ждать ее доставки и покупать по заоблачной цене.

К тому же определение «проверенный временем» применимо не только к присутствию на рынке, но и ко многим конструкторским решениям Solaris HC. Стремясь сделать машину максимально надежной, инженеры выбрали для нее узлы и агрегаты, которые уже подтвердили свой серьезный эксплуатационный ресурс. Это относится и к хорошо зарекомендовавшим себя двигателям, способным работать на 92-м бензине, и к выносливой автоматической трансмиссии – классической, с гидротрансформатором. Система полного привода автоматически распределяет тягу мотора по осям, а на скоростях до 60 км/ч позволяет принудительно делать ведущими все четыре колеса – это здорово повышает проходимость «Соляриса» за пределами асфальта.









БАГАЖНИК
объемом 433 литра — неплохой результат. А если вдруг не хватит, задние сиденья складываются раздельно в пропорции 60:40. Кстати, розетка на 12 вольт в грузовом отсеке тоже есть. А сверху его закрывает удобная жесткая полка — настоящий раритет!

Широта предпочтений

Впрочем, надежность в случае Solaric HC вовсе не синоним консервативности. В активе «Соляриса» – конечно, в соответствующей комплектации – не только передовые электронные помощники водителя, значительно повышающие активную безопасность, но и продвинутая штатная телематика «Solaris. Цифровой Автомобиль». Приложение на смартфоне позволяет дистанционно контролировать местоположение машины, расход топлива и состояние аккумулятора, отпирать и запирать двери и запускать двигатель, сохранять статистику поездок и планировать новые.

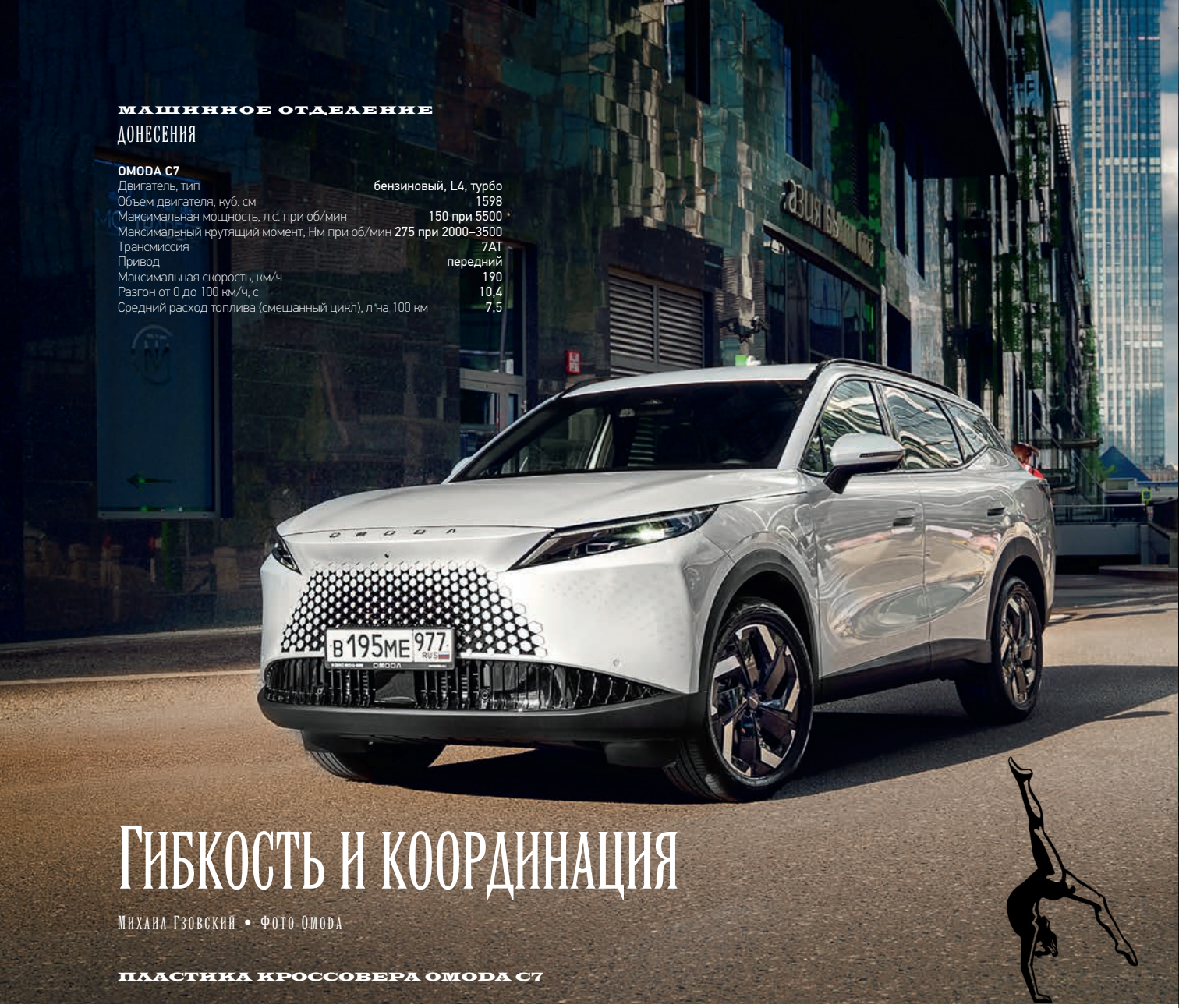
Панель приборов Supervision с семидюймовым цветным экраном, возможность выбирать экономичные, комфортные или спортивные настройки режима движения, система контроля давления в шинах, отделка деталей интерьера экокожей, электрические регулировки сиденья водителя – «Солярис» готов предложить такие технологии из области безопасности и комфорта, которые совсем недавно ассоциировались только с премиум-сегментом автопрома.

Однако многочисленных и недешевых опций Solaris HC по умолчанию владельцу не навязывает. Выбор комплектаций не просто есть: он, пожалуй, непривычно широк по нынешним временам. Два двигателя объемом 1,6 и 2 литра, механическая и автоматическая трансмиссия, передний или полный привод и несколько пакетов оснащения определенно позволяют сконфигурировать автомобиль под самые разнообразные покупательские запросы. Проще говоря, подобрать нужные и отсечь лишние опции наверняка сможет и далекий от темы connected car дачник, и родившийся со смартфоном в руках айтишник.

Соответственно, не менее широким оказывается и ценовой диапазон, который стартует от 1,8 млн рублей с учетом выгодных предложений. Однако сильная сторона Solaris HC – не окончательная сумма прописью, а соотношение «цена – качество». Оно же выгодно отличало и предшественника «Соляриса Эйч-Си»: безоговорочным бестселлером в России он стал не зря. Нет сомнений, что его преемник с российским свидетельством о рождении достоин такой же высокой оценки.

OMODA C7

Двигатель, тип	бензиновый, L4, турбо
Объем двигателя, куб. см	1598
Максимальная мощность, л.с. при об/мин	150 при 5500
Максимальный крутящий момент, Нм при об/мин	275 при 2000–3500
Трансмиссия	7АТ
Привод	передний
Максимальная скорость, км/ч	190
Разгон от 0 до 100 км/ч, с	10,4
Средний расход топлива (смешанный цикл), л на 100 км	7,5



Гибкость и координация

Михаил Гзовский • Фото Omoda

ПЛАСТИКА КРОССОВЕРА OMODA C7

БЫЛИ ЖЕ ВРЕМЕНА. КАЖДАЯ НОВАЯ МОДЕЛЬ НА РЫНКЕ, А УЖ ТЕМ БОЛЕЕ НОВОЕ ИМЯ СТАНОВИЛОСЬ СОБЫТИЕМ, ОТГОЛОСКИ КОТОРОГО ДОКАТЫВАЛИСЬ ДО НАС ГАЗЕТНЫМИ И ГЛЯНЦЕВЫМИ ОТЧЕТАМИ СПУСТЯ НЕДЕЛИ, А ТО И МЕСЯЦЫ. ПРОЕХАЛИ. СЕЙЧАС ЭПОХА БЫСТРЫХ И ГИБКИХ. ПОКА В ЭТОМ ЛУЧШЕ ДРУГИХ ПРЕУСПЕВАЮТ НАШИ КИТАЙСКИЕ ТОВАРИЩИ.

Десяток лет назад автомобили концерна Chery у нас были почти экзотикой, а сегодня – полюбуйтесь-ка: суббренды заполонили дороги и, вопреки переживающим за внутренний каннибализм гражданам, успешно находят каждый своего клиента. Да, Soueast, Jaecoo, Exlantix или Kaiyi пока только формируют у нас пул поклонников, возможно, кто-то вовсе покинет поляну. Но другие имена успешно пустили корни. Головная марка Chery метит в семейную аудиторию, Jetour пропагандирует путешествия, Exeed претендует на премиальность, а вот Omoda позиционирует себя как городская модная звезда. А раз так, почему бы не блеснуть звездным амбассадором?

Удержание и баланс

«Хрупкая девочка с лентой, днями и ночами отдававшая себя тренировкам, я была твердо уверена, что яркость и уникальность будут привлекать внимание с первого взгляда», – секрет своего успеха раскрыла на презентации C7 спортсменка, комсомо… простите, обладательница Кубка мира, телеведущая и просто красавица Ляйсан Утяшева. И хотя острые языки тут же включили юмор в стиле «Камеди», мол, имя-то больше ассоциируется с другим китайским брендом, эта параллель лишь докинула плюсик в карму и «Омоде», и Ляйсан.

Чего-чего, а внимание C7 удерживать умеет. Электромобиль? Гибрид? Народ желает разобраться! А вот и нет, этот словно сгенерированный искусственным интеллектом дизайн повезло нести по проспектам старым-добрым агрегатам с двигателем внутреннего сгорания во главе.

Если бы кто-то действительно формировал «промт для нейронки», запрос звучал бы примерно так: «Нарисуй машину будущего, но по классическим канонам, держи баланс».



УПРАВЛЕНИЕ КЛИМАТОМ
возложено на тачскрин, физические кнопки отвечают за включение кондиционера и обогревы лобового и заднего стекол. На радость аллергикам, в системе стоит очистка воздуха фильтром CN95.



КЛИРЕНС У C7
со всеми ведущими составляет 175 мм, у переднеприводной…176 мм. У обеих версий спереди стоит Макферсон, а сзади многорычажка.



Оригинальный дизайнерский стиль Art in Motion не давит обилием линий и внезапными решениями наподобие многоэтажной оптики, в которой иногда где ближний, а где габариты сразу и не поймешь. В результате запроса имеем стильные, невычурные блок-фары в стиле галогена, хотя на самом деле в составе каждой сорок два двухцветных светодиода в ходовых огнях, шесть в ближнем и восемь в дальнем свете. Безрамочная фальшрадиаторная решетка, именуемая производителем Star Diamond, представлена пиксельно-сотовой стилистикой, логотип вынесен на клюв капота, и все это придает передней части сходство с акульей мордой. В задних фонарях вспыхивают грозовые светодиодные молнии… хотя постойте: это же акульи зубы! Парящей ниспадающей крышей особо никого не удивишь, а вот дверными ручками – запросто. Они у C7 не выдвижные, а олдскульные, под нижний хват, какие когда-то очень любил один культовый немецкий концерн. И это классное решение совмещает визуальную лаконичность и эргономику. Стиль не ради стиля – это круто.





КРОССОВЕР ПРЕДЛОЖЕН
в пяти комплектациях: переднеприводная Omoda C7 оценена в 3 399 900–3 649 900 руб., за полноприводную придется выложить 3 699 900–4 049 900 руб.

Упражнения без предмета

«При создании рулевого колеса мы вдохновлялись геймпадами от игровых приставок. Благодаря этому руль имеет правильный хват и идеальную толщину», – гласит пресс-релиз. В эпоху триумфального шествия киберспорта по просторам вселенной такому раскладу удивляться не приходится. Собственно, мы уже давно зависли в процессе экранизации, и степень погружения в матричную реальность зависит только от смелости производителя. У «Омоды» дизайнеры и маркетологи точно не из робких. В салоне стерильная цифровая атмосфера. Перед моими глазами, как это было принято говорить в советском автопроме, щиток приборов диагональю 8,9 дюйма в безальтернативно-скромном графическом варианте.

Главная же фишка этого интерьера, конечно же, центральный тачскрин. Ну как центральный… Монитор в буквальном смысле слова парит вдоль передней панели, так что мульти-







САЛОН ДЕМОНСТРИРУЕТ возможности современной химической промышленности: иногда трудно определить на ощупь, что это, замша или какой-то невиданный доселе хитропластик.

ИНТЕРЬЕРНЫЕ ФИШКИ: беспроводное подключение Apple Carplay / Android Auto, голосовое управление, беспроводная зарядка на 50 Вт. А вот сдвижной монитор пока не подвезли.

медиа можно отдать на растерзание пассажиру. Все просто: жест в стиле сурдоперевода, и монитор уезжает вправо посредством сервопривода. Классно? Киберклассно! Кибер – потому что эта опция пока недоступна на нашем рынке, придется набраться терпения.

Остальное наполнение C7 иллюстрирует типичную щедрость китайской души. Хотя наиболее приятные опции логично заставляют карабкаться на самый верх иерархии комплектаций. А уж коль добрались, то вот вам панорамная крыша, анимация атмосферной подсветки двух с половиной сотен оттенков в такт музыки, система даже не кругового, а, судя по заявленным 540 градусам, головокружительного обзора. Ну а за базовые ценности доплачивать не придется: при длине 4600 мм C7 предлагает приятный внутренний объем для пассажиров обоих рядов, а багажник открыт для приличного объема поклажи, хотя до заявленных 639 литров явно недотягивает.

Шаг галопа

Устроить тематический тест-драйв по дорогам столицы отличная идея, благо сегодняшней спортивной инфраструктуре Москвы и архитектурным решениям позавидует добрая половина мировых мегаполисов. Чувствует себя «семерка» среди хайтека из стекла, бетона и кирпичного лофта уверенно, как гимнастка на ковре. Уверенность внушают приятная высокая посадка, проекционный дисплей с данными об ограничениях скорости и дорожной информацией, а в наиболее продвинутой версии все это дополнено комплексом систем безопасности во главе с адаптивным круиз-контролем.

Как это нередко бывает с китайской электроникой, работает круиз специфически: на самом коротком поводке начинает тормозить поздновато, и я уже готов перекинуть ногу на педаль тормоза. Если же увеличить дистанцию до попутчика, то будьте готовы: кто-нибудь обязательно

ПАНОРАМНАЯ КРЫША С ЛЮКОМ
положена версии в самой дорогой комплектации, что не совсем типично для китайских производителей, иногда предлагающих такой комфорт по умолчанию.





вклинится и C7 опять-таки резковато вдарит по тормозам. Остальная электроника программу отрабатывает на высший балл, по крайней мере, предупреждения об опасности при открытии дверей или заднем перекрестном столкновении при выезде с парковки работают четко, а экстренные торможение и удержание в полосе опробовать, слава богу, не довелось.

За всем этим электронным раем почти забываешь о главном предназначении автомобиля… доставлять удовольствие от вождения! Сейчас где-то в Поднебесной у рандомного маркетолога, наверное, дернулся глаз. Потому что это удовольствие, увы, становится очень дорогим для обывателя и все реже доступно в массовом сегменте.

В основе модели лежит платформа Chery T1X, на которой базируется множество кроссоверов концерна. Omoda C7 представлена у нас с единственным вариантом наддувного мотора объемом 1,6 литра, безальтернативным семиступенчатым роботом и передним либо полным приводом. Сказать что-то плохое об этом шасси сложно, равно как и найти хоть какую-то искру. Omoda C7 готова доставить вас из офиса до дома и стрельнуть по шоссе до дачи, но сделает это безэмоционально. Нет, 150 сил мотора Acteco хватает для относительно бодрого движения и умеренно рискованных обгонов, да и робот Getrag 7DCT не слишком тупит на переключениях. Но огня от этого тандема не ждите. Как не подарит вам чувство единения с машиной и джойстик-руль с невнятной электрической обратной связью.

Давайте сбросим эту холодность со счетов и сместим внимание на комфорт. Настроение становится совсем другим. Гидравлические опоры двигателя в сочетании со звукоизоляцией моторного отсека, а также ламинированное лобовое и многослойные передние стекла эффективно оберегают салон от шумов. А как насчет приятно настроенной подвески? Здесь как раз эмоции типа взлета на лежачем полицейском или падения при наезде на асфальтовый



ДИАГОНАЛЬ ТАЧСКРИНА 15,6 ДЮЙМА, разрешение 2,5K — это достойно. Благодаря процессору Snapdragon 8155 система загружается за четыре секунды и не тормозит в режиме 3D кругового обзора.





кратер ни к чему. И в этом плане C7 производит очень приятное впечатление, молчаливо, даже породисто пересекает и грубоватые трамвайные пути, спасибо гидравлическим втулкам передних рычагов.

Прыжок антурнан

Если вы вдруг не знаете, то этот элемент в художественной гимнастике считается наиболее ценным. На топовую оценку от судей гимнастке можно рассчитывать, если в прыжке ее ноги образовали угол в 180 градусов. Причем в этом прыжке обязателен прогиб. В этом смысле Omoda действует на нашем рынке спортивно и точно. Хотите обогревы всего и вся? Пожалуйста. Дистанционный запуск? Будьте любезны. Практически полная оцинковка? Готово. Полноразмерная запаска? Докинули. Гарантия на пять лет или 150 тыс. км и программа помощи на дорогах? Ставим галочку. Все верно, ведь чтобы заполучить покупателя, сейчас нужно прыгать выше головы и прогибаться как никогда.

AITO SERES M5

Двигатель, тип	два электромотора
Мощность, л.с.	496
Максимальный крутящий момент, Нм	675
Максимальная скорость, км/ч	210
Разгон от 0 до 100 км/ч, с	4,6
Запас хода на электричестве, км	534
Общий запас хода, км	1200+



Черное зеркало

Георгий Дмитриев • Фото «МБ Рус»

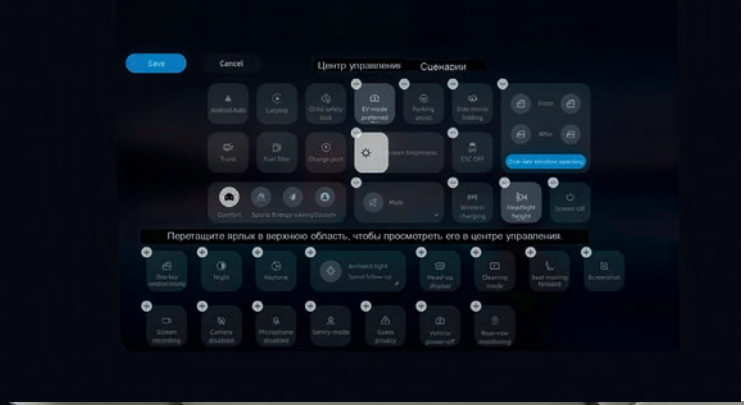
ЧТО БЫВАЕТ, КОГДА АВТОМОБИЛЬ СТРОЯТ ТЕЛЕФОНИСТЫ

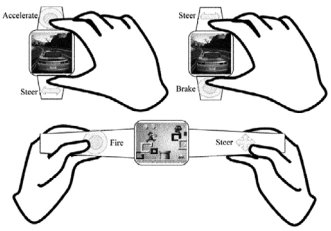
КОМПАНИЯ MERCEDES-BENZ RUS, ЛИШИВШИСЬ ТРИ С ПОЛОВИНОЙ ГОДА НАЗАД ВОЗМОЖНОСТИ ДИСТРИБУТИРОВАТЬ АВТОМОБИЛИ МАРКИ, УПОМЯНУТОЙ В ЕЕ НАЗВАНИИ, ДОЛГО ОПРЕДЕЛЯЛАСЬ С НОВЫМ ПАРТНЕРОМ. Я, КОНЕЧНО, НЕ РЕШУСЬ ЗАЯВИТЬ, ЧТО МАШИНЫ, С КОТОРЫМИ СЕГОДНЯ МОЖНО В ТОМ ЧИСЛЕ ПОЗНАКОМИТЬСЯ В ГЛАВНОМ ШОУРУМЕ «МБ РУС» НА ЛЕНИНГРАДКЕ, – ЭТО ЕДИНСТВЕННЫЙ ПРАВИЛЬНЫЙ ВЫБОР: ВСЕ ЖЕ ЭРЗАЦЕМ «МЕРСЕДЕСОВ» У НАС СЕГОДНЯ СЧИТАЮТСЯ АВТОМОБИЛИ СОВСЕМ ДРУГОЙ КИТАЙСКОЙ МАРКИ. НО НАДО ПРИЗНАТЬ, ЧТО С ТОЧКИ ЗРЕНИЯ БАЛАНСА МЕЖДУ КЛАССИКОЙ И УСТРЕМЛЕННОСТЬЮ В БУДУЩЕЕ – А ИМЕННО ЭТИМ СЛАВИТСЯ БРЕНД ИЗ ШТУТГАРТА – AITO SERES ЗАМЕНА ВЕСЬМА ДОСТОЙНАЯ.

Иречь, конечно, не о внешности. Aito M9, который у себя на родине стал настоящим бестселлером и в прошлом году собрал огромную очередь из желающих его купить, отчасти похож силуэтом и габаритами на Mercedes-Benz GLS. Но младшая модель, которая у нас продается как Aito Seres M5, скорее напоминает Porsche Macan. Речь – о сути. Под классикой стоит понимать комфорт во всех смыслах, дорогие материалы, безупречно скомпонованные, мощный мотор и запас хода, позволяющий не думать о пит-стопах. А устремленность в будущее… Значительная часть нашей жизни переместилась сегодня в черный кусочек стекла, который мы постоянно носим с собой. Но стоит ли автомобиль превращать в подобие смартфона? Вопрос непростой, но у некоторых компаний, собственно, и выхода другого нет. Вы наверняка слышали про автомобили марки Xiaomi. Так вот, Aito Seres M5 – это в какой-то степени Huawei, и это многое объясняет.

Служба одного окна

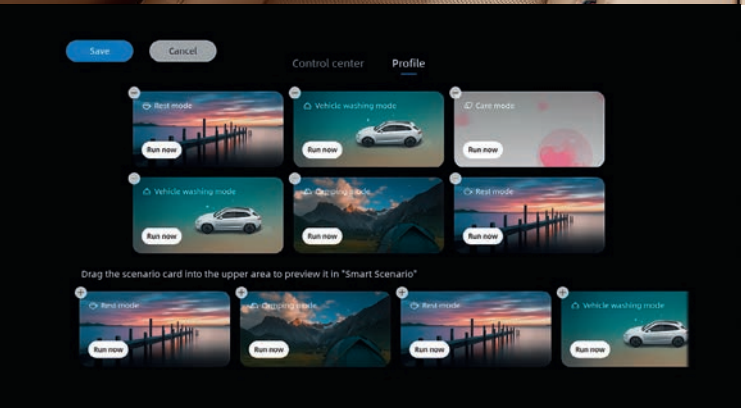
Я посмотрел на свои часы на запястье – аналоговые, со стрелками – и понял, что инструкция по пользованию автомобилем, которую проводит сотрудник дилерского центра, длится уже пятьдесят минут. Вероятно, я сам был виноват – тупил и переспрашивал. Менеджер терпеливо показывал мне на большом экране справа от рулевого колеса, в каком







МЕНЮ
в Aito Seres M5 можно вывести и на русском языке. Но отдельные его позиции понятнее от этого не становятся. Тут надо разбираться. Как в случае с новым смартфоном.



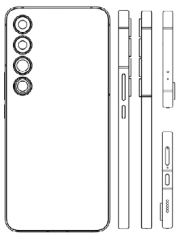


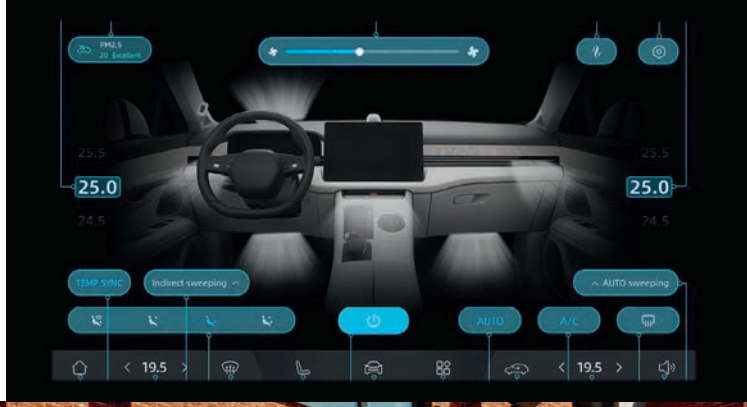
месте надо скроллить, а в каком свайпить. Мы как раз дошли до управления климатической системой. На экран выводится изображение всех воздуховодов. Дальше, чтобы направить поток воздуха в нужную сторону, нужно было вращать пальцем вокруг конкретного воздуховода, и анимированная графика показывала, как послушно за твоим перстом по экрану струится эфир.

Я в этот момент думал вот о чем. Развивает 487 л.с., до сотни автомобиль стартует за 4,6 секунды. А двадцатью минутами ранее менеджер инструктировал меня, что на скользкой дороге надо осторожнее подбирать режимы движения, потому что при отключенных системах стабилизации и чудовищном крутящем моменте резкое нажатие на газ может поставить машину чуть ли не кормой вперед. И вот представьте, что в такой ситуации, чтобы остудить свой вспотевший от напряжения в управлении чудо-колесницей лоб, вы не руку протягиваете, чтобы интуитивно найти воздуховод и направить струю свежего воздуха себе на лицо, а вынуждены погружаться в меню тачскрина. Который в этом автомобиле, по сути дела, такая «служба одного окна», как

МАШИННОЕ ОТДЕЛЕНИЕ
ДОНЕСЕНИЯ

НА КУЗОВЕ AITO SERES M5
размещено камер не меньше, а даже больше, чем на флагманских смартфонах Huawei. Картинки, которые они генерируют, максимально четкие даже в сумерках и при плохой погоде.







в офисе «Мои документы». Не секрет, что в смартфоне мы используем в среднем десятую часть его функций, как правило имеющих отношение к интертейменту. Но надо ли уподоблять смартфону автомобиль, многие опции которого имеют отношение не к развлечениям, а к безопасности?

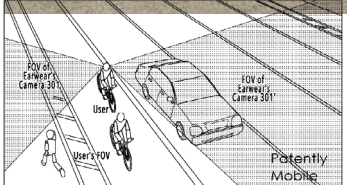
Будем последовательны

Если не брать во внимание вот эти вот уроки компьютерной грамотности, что субъективно, то объективно Aito Seres M5 – вероятно, один из лучших автомобилей, на которых мне доводилось ездить за последние три с половиной года.

В отличие от большинства автомобилей из Поднебесной, здесь не претензия на премиум, а премиум и есть. Никакого гулкого пластика, все приятное и на вид, и на ощупь. Даже багажник затянут мягкой ворсистой тканью. На креслах самая настоящая наппа, и чувству уюта не мешает даже огромная панорамная крыша, сквозь которую на тебя с чувством классовой неприязни смотрят пассажиры электробуса.

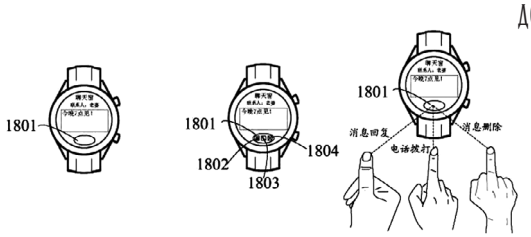
Мы же, к слову, тоже почти электробус – колеса вращают электромоторы. И как вращают! Подхват – только за руль







МАШИННОЕ ОТДЕЛЕНИЕ
ДОНЕСЕНИЯ





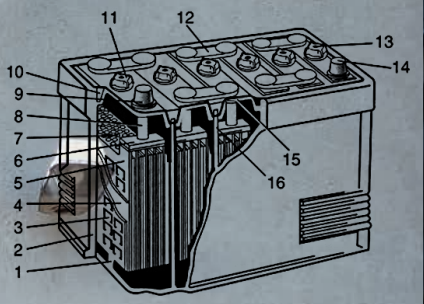
КАЗАЛОСЬ БЫ, ЕЩЕ СОВСЕМ НЕДАВНО
выдвижные ручки, появившиеся на Range Rover Velar, вызывали вопрос: как они будут работать зимой? А сегодня такая конструкция уже общее место.

держись. А низкий, за счет тяжелой батареи, центр тяжести позволяет буквально вкручиваться в повороты, причем без ощутимых кренов кузова. К слову, как и в электробусе, тут есть ДВС. Только там он потребляет солярку для обогрева салона, а у нас – крутит генератор, так что с полным баком топлива и с полностью заряженной батареей Aito Seres M5 может проехать целых 1200 километров.

Кстати, в этом тоже есть та самая «устремленность в будущее». Даже самые отпетые сторонники электромобилей уже признали, что именно за последовательным гибридом будущее. Слоган, под которым на нашем рынке продвигается Aito Seres M5, – «электромобиль, который не нужно заряжать». И, собственно, этим все сказано. Хлопоты по поиску зарядной станции, долгое ожидание, пока автомобиль «висит на проводе», страх оказаться на обочине с пустой батареей – владельцы последовательных гибридов начисто лишены фобий и хлопот, преследующих владельцев электромобилей. Эти машины можно просто заправлять бензином. Хотя тот самый менеджер сказал мне, что производитель советует хотя бы раз в месяц заезжать на зарядную станцию и все же подпитывать M5 не жидким топливом, а электроэнергией.

Гимнастика для ума

Возвращая автомобиль, я поинтересовался, какая у него аудитория. Дескать, наверняка какие-нибудь успешные молодые стартаперы, родившиеся если не с золотой ложкой во рту, то уж точно со смартфоном в ладони, а не люди в возрасте, которые не только еще помнят кнопочные телефоны, но и продолжают ими пользоваться. Но меня разуверили. Интересуются и покупают граждане вполне себе «состоявшиеся». Которым даже доставляет удовольствие постигать глубины экранного меню. Такая гимнастика для ума, профилактика Альцгеймера и деменции. Собственно, позже я нашел этому еще одно подтверждение. Четыре десятка Aito Seres M5 успешно трудятся в каршеринге «Яндекс Драйв». Средняя продолжительность аренды этой модели составила около трех с половиной часов с пробегом 35 километров за поездку. И нигде не написано, что минимум час из этого времени клиенты сервиса тратили на прохождение инструктажа.





Малыми силами

Дмитрий Гронский • Фото автора

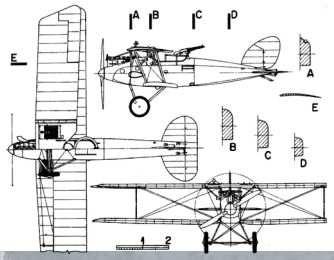
ИЛИ ЧЕМ ТОРГУЮТ В НЕМЕЦКОМ АВТОМАГАЗИНЕ

ГАРЦ И ЕГО ОКРЕСТНОСТИ ИЗДАВНА СЧИТАЮТСЯ «СКАЗОЧНЫМИ» МЕСТАМИ. ЭТО, КОНЕЧНО ЖЕ, ВЕРНИГЕРОДЕ, ГДЕ НА УЛИЦАХ И ПРИЛЕГАЮЩИХ ДОРОГАХ МОЖНО УВИДЕТЬ НА ДОРОЖНЫХ ЗНАКАХ НЕ НИЗКО ЛЕТЯЩИЙ САМОЛЕТ, А ВЕДЬМУ НА МЕТЛЕ – РЯДОМ НАХОДИТСЯ ГОРА БРОККЕН, НА ВЕРШИНЕ КОТОРОЙ В ВАЛЬПУРГИЕВУ НОЧЬ СОБИРАЕТСЯ ВСЯКАЯ НЕЧИСТЬ. КОНЕЧНО ЖЕ, КВЕДЛИНБУРГ С ЕГО ПРЯНИЧНЫМИ ПЯТИСОТЛЕТНИМИ ФАХВЕРКАМИ – ГОТОВАЯ ДЕКОРАЦИЯ ДЛЯ ЭКРАНИЗАЦИИ СРЕДНЕВЕКОВЫХ СКАЗОК. НЕ ТАК ДАЛЕКО И ХАММЕЛЬН, В КОТОРОМ КРЫСОЛОВ И ЕГО ДУДОЧКА УВЕЛИ ИЗ ГОРОДА НЕ ТОЛЬКО ГРЫЗУНОВ, НО И ДЕТЕЙ.

В городе Хальберштадте, который называют «воротами в Гарц», я первый раз побывал в 1987 году, еще во времена ГДР, по студенческому обмену. Путешествуя по стране, мы каждый день посещали редакции всевозможных СМИ, сотрудники которых рассказывали о своей борьбе с идеологическим противником, который вот он, буквально рядом и говорит с тобой посредством радио и ТВ на том же немецком языке. В Хальберштадте мы гостили в редакции районной газеты. После официальной части пожилой дядька-фотограф предложил подняться на чердак и посмотреть его лабораторию. Мы долго карабкались по крутой деревянной лестнице. В фотомастерской, помимо различимых в свете красного фонаря увеличителей, глянцевателей, кювет и прочего доцифрового фотооборудования, можно было разглядеть кресло, из-под которого торчала веревка. «Тяните!» – скомандовал немецкий фотограф советским студентам. Потянули. На том конце веревки был деревянный пушечный лафет на колесиках, но вместо пушки на нем лежала бутылка водки. После первой рюмки фотограф признался, что несколько лет был у нас в плену и с тех пор не упускает случая «выпить с советскими товарищами».

В отличие от других городов Гарца, Хальберштадту серьезно досталось во время Второй мировой – в апреле 1945 года американская авиация разбомбила четыре пятых города. Тут еще в 1912 году трудилось немецко-британское пред-





НА ВСЕХ НЕМЕЦКИХ САЙТАХ – A URBAN HOPPER TWIN, конечно же, торгует не только фирма Boegelsack – это транспортное средство фигурирует как Kabineroller или Mopedauto, то есть управлять им можно с 15 лет, а налоги и прочие отчисления фактически равны нулю.





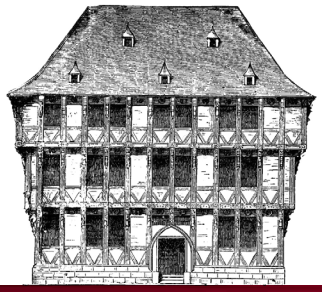
приятие по выпуску аэропланов Halberstadter Flugzeugwerke, после Версальского договора вынужденное перейти на выпуск мирного сельхозоборудования, но в конце тридцатых уступившее свои помещения компании Junkers. Поэтому вот так. С той поры, конечно, много бензина утекло, но, как оказалось, в плане техники Хальберштадт способен удивить и сегодня.

Красная полоска

На первый взгляд, автомобильное предприятие Boegelsack торгует всякой автомобильной экзотикой. На здании одного автосалона – их у фирмы в Хальберштадте несколько – еще висит вывеска «Lada». Когда-то здесь можно было купить и оранжевую экспедиционную «буханку». Сегодня на складе есть новые KGM, недавно появившиеся и в России, или китайские машины под пока малоизвестной у нас маркой Dayun. Но нас с коллегой заинтересовала техника, суть которой ну уж совсем не вяжется с общепринятым понятием «немецкий автомобиль».

Halberstadt
Flugzeug-Werke GmbH

МИССИЯ



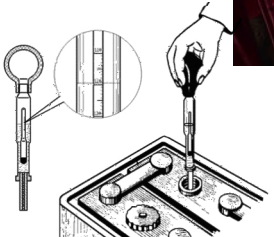
MINI PICKUP TWIN KIPPER сконструирован и построен просто и надежно. Примерно так, как в свое время строили фахверки – традиционные немецкие каркасные дома, которых немало сохранилось в центре Хальберштадта.



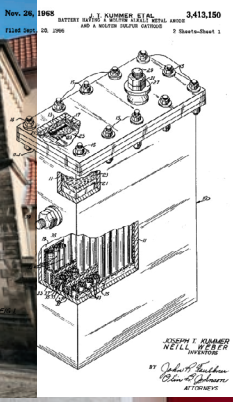


Чтобы сразу не шокировать, начнем с «люкса» в белом, как и подобает шикарным автомобилям, кузове. Едет Urban Hopper Twin бесшумно, на пороге горит зеленая полоска, показывающая степень заряда батареи. По логике эта информация больше нужна водителю, нежели прохожим, но слов нет – красиво. Оптика светодиодная, сзади по моде последних лет фонари объединены в единую красную полоску. У электромобиля – двигатель развивает 4 кВт, то есть 5,4 л.с., – зачем-то даже есть безрамочная радиаторная решетка, как у какой-нибудь Omoda C7. Максимальная скорость – 45 км/ч. Запас хода на одном заряде батареи – до 90 км. Внутри – два вполне взрослых сиденья спереди и диван на двоих во втором ряду. Первое, что бросается в глаза, – огромный, чуть ли не во всю ширину торпеды тачскрин. Есть стереомузыка и даже кондиционер. Стоит китайское – а какое же еще? – чудо 9945 евро. Если вы думаете, что это дешево, то вот вам еще машина.








Nov. 26, 1968 J. J. KUMMER ET AL. 3,413,150
BATTERY HAVING A METHYL SULFATE METAL ANODE AND A MOLTEN SULFUR CATHODE
Filed Dec. 20, 1966 2 Sheets-Sheet 1
JOSEPH T. KUMMER
NEILL WEBER
INVENTORS
BY
ATTORNEYS

В ЭЛЕКТРОМОБИЛЕ
даже есть физические органы управления, что сегодня фактически признак премиальности. Есть селектор RND. Кнопками включаются кондиционер и обогрев салона.



Вали все на них

Этот самосвал, конечно же, надо было сфотографировать рядом с человеком, чтобы был виден масштаб. Кромка крыши кабины находится на высоте 167 см, а длина всего автомобиля – меньше трех метров! Но это совсем не мешает даже рослому человеку уверенно чувствовать себя на «рабочем месте водителя», а компактность автомобиля позволяет уверенно чувствовать габариты и при маневрах обходиться без парктроников. Под сиденьем – вернее, это лавка на двоих – объемный рундук, в который можно сложить инструмент для выполнения тех или иных работ. Кондиционера в салоне нет, но вопрос с климатом решен остроумно: в потолке установлена вытяжка с двумя вентиляторами, позаимствованными у компьютерного системного блока, – включаются тумблером, расположенным рядом.

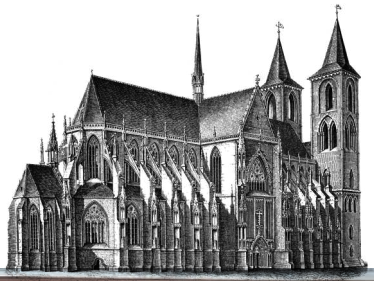
Кузов откидывается вручную. Каково будет поднимать его, чтобы вывалить полтонны – а именно такова грузоподъемность Mini Pickup Twin Kipper, – мы не пробовали. Все три борта, кстати, опускаются, так что можно перевозить на образовавшейся платформе что-то негабаритное.

Когда кузов поднят, хорошо видны не только обычные аккумуляторные батареи – напряжение бортовой сети 72 Вт, – но и конструкция задней подвески: все такое убедительное, железное. Максимальная скорость грузовика – 40 км/ч. Но для работы в городе наподобие Хальберштадта или тем более на селе быстрее и не надо. Запас хода – до 70 км.

В Германии эта «рабочая лошадка» стоит 7945 евро. Только потому, что «за морем телушка – полушка». Самосвал производит предприятие Saige из города Уси, расположенного неподалеку от Шанхая. Отпускная заводская цена электромобиля – 2380 долларов.

Fast & Furious

Ну и третий экземпляр в нашей коллекции впечатлений – Urban Hopper Twin глубокого бордового цвета, не путать с таким же белым, про который мы рассказывали выше. Сделан он чуть более колхозно, чем два предыдущих электромобиля, но и стоит при этом всего 8445 евро. При пробеге 25 км у машины уже отклеилась эмблема с середины баранки. Шильдик на корме X9 – привет BMW? – вероятно,



ПОМИМО
китайских электромобилей в автомагазине Boegelsack можно купить электрические скутеры Govecs eSchweibe. Их производят в Мюнхене, поэтому стоят они целое состояние – от 7945 евро.





тоже долго не проживет. Еще у машинки на переднем крыле написано «fast», а передние кресла в салоне с претензией на спорт – подголовники выполнены заподлицо со спинкой. 3 кВт или 4 л.с. – тот еще спорт, но весит машинка всего ничего, поэтому с места стартует очень даже резво.

Просто автомобиль

Кому все это нужно в стране, где производят Mercedes-Benz, Porsche, BMW, Audi и VW? Вопрос, как мне кажется закономерный. На который у моего немецкого коллеги без труда нашелся ответ.

«Иногда автомобиль – это не способ продемонстрировать свой социальный статус, а просто автомобиль. А потому и требования к нему крайне прагматичны. Китайские микроавтомобили не только дешево стоят, но и недороги во владении. Ты не платишь за него дорожный налог. Страховка не нужна. Техосмотр тоже не требуется. Электроэнергия на пробег 15 тыс. км обойдется, как посчитал продавец, в 56,25 евро. Заряжать такие машины можно не на зарядной станции, а от бытовой электросети. За руль садиться с 15 лет, обладая правами “мопедной категории”. То есть старшеклассник вполне может ездить в школу, что безопаснее, чем на велике, к тому же в Германии тоже бывает зима. Свинцово-гелиевые аккумуляторы – такие же, как стоят на погрузчиках, обслуживающих склады, – не требуют поддержания определенного температурного режима, как литий-ионные на “взрослых” электромобилях. Если что – взял и заменил любую из секций, что на более серьезной технике просто невозможно… И немцам, кстати, не привыкать к эксплуатации подобного рода техники. Что-то подобное – например, кабинероллеры, в том числе грузовые, – активно выпускались и эксплуатировались здесь в послевоенные годы. А сейчас тоже кризис…»

Увиденное мы, конечно же, захотели залить добрым немецким пивом. Единственное место в центре Хальберштадта, где мы нашли его в разлив, оказалось на площади перед ратушей. Заведение было немецким по антуражу, но владели им и обслуживали гостей китайские иммигранты. **a**

МЕСТА, ДОСТОЙНЫЕ ПОСЕЩЕНИЯ В ГОРОДЕ ХАЛЬБЕРШТАДТЕ И ЕГО ОКРЕСТНОСТЯХ

1. СОБОР СВЯТОГО СТЕФАНА

Хальберштадт считается одним из самых древних городов не только в Гарце, но и в Германии вообще. Первое упоминание о нем относится к 780 году, когда Карл Великий пожаловал населенный пункт первому Хальберштадтскому епископу. Поэтому главный собор города, построенный в XIII веке, можно сказать, относительно недавняя постройка. Однако посетить его имеет смысл. О грандиозности этого готического сооружения говорят и две башни, которые видны издалека, с какой бы стороны вы к городу ни ехали, но особенно он производит впечатление внутри — и объемами, и строгостью форм и декора. Во дворе собора лежит камень, якобы брошенный в строящийся храм самим Нечистым, но промахнувшимся. Однако никаких свидетельств того, что камень этот метеорит, нет. К собору примыкает Домшатц — сокровищница с христианскими реликвиями, ценность которых соперничает с собранием Ватикана. Многие реликвии были привезены в Хальберштадт после Четвертого крестового похода и разграбления Константинополя.



2. АНТИКВАРНАЯ ЛАВКА

Вернее, не лавка, а огромный крестьянский дом, забитый предметами быта самых разных эпох — от посуды и утвари XIX века до виниловых пластинок времен ГДР. Даже если вы ничего не купите, то считайте, что посетили роскошный музей. Название — Ajak-Nostalgie.



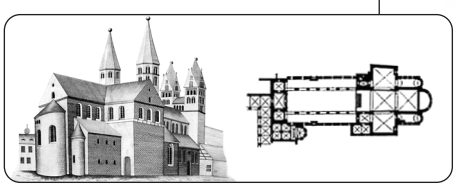






3. БРОККЕН

Знаменитая гора находится в сорока минутах езды от Хальберштадта и знаменита прежде всего тем, что именно здесь, по версии писателя Гете, в ночь на 1 мая проходит не коммунистическая маевка, а Вальпургиева ночь — шабаш нечистой силы во всех ее видах. Мистики горе, чья высота составляет 1141 метр, добавляют и другие факторы. 306 дней в году вершина окутана туманом. Вокруг поднявшихся на вершину людей может вдруг возникнуть разноцветное сияние, описанное как «броккенский ореол». Наконец, в годы ГДР тут была советская военная база, откуда наши разведчики наблюдали с высоты за «вероятным противником». На вершину горы из города Вернигероде ходит железнодорожный состав, который тянет самый настоящий паровоз.



4. БАЗИЛИКА БОГОМАТЕРИ

Стоящая на другом конце площади, напротив собора, базилика — это уцелевшая до наших дней в практически нетронутом состоянии романская постройка. Ее относят к 1005 году, то есть двадцать лет назад она отметила свое 1000-летие.

5. КРЕПОСТНАЯ БАШНЯ

Как и положено средневековому городу, Хальберштадт был некогда обнесен крепостной стеной с семью башнями, из которых до наших дней уцелела одна — построенная в 1443 году Башня Водяных ворот. Остатки крепости разобрали в XIX веке — ее сооружения мешали расширять улицы и развивать транспорт.





6. ФАХВЕРКОВЫЕ ДОМА

Их, конечно, уцелело здесь меньше, чем в соседних Гослере, Вернигероде или Кведлинбурге, но, если будете в городе, найти их стоит. Некоторые не отреставрированы, но от этого выглядят еще аутентичнее. Если кто не в курсе, фахверк — это каркас из горизонтальных и вертикальных деревянных брусьев и раскосов, ячейки из которых заполнены кирпичом, камнем, армированной соломой глиной и другими подручными материалами.

LYNK & CO 900 2.0 ULTRA

ДВС	бензинный, L4
Объем двигателя, куб. см	1969
Максимальная мощность, л.с. при об/мин	254 при 5500
Суммарная мощность гибридной системы, л.с.	734 при 5500
Максимальный крутящий момент, Нм при об/мин	1038 при 4800
Привод	полный
Максимальная скорость, км/ч	240
Разгон от 0 до 100 км/ч, с	4,6
Суммарный запас хода, км	1350
Цена в Китае, юани	385 000



Лихие 900-е

Анна Килимник • Фото автора и Lynk & Co

ДЕСЯТЬ МИНУТ ЗА РУЛЕМ АВТОМОБИЛЯ, КОТОРЫЙ НЕ ПРО НАС

КАК ВЫГЛЯДИТ ТЕСТ-ДРАЙВ АВТОМОБИЛЯ В КИТАЕ ДЛЯ ИНОСТРАННЫХ ГРАЖДАН? ОБЫЧНО ЭТО ДОВОЛЬНО ПРОДОЛЖИТЕЛЬНАЯ ПОЕЗДКА НА АВТОБУСЕ ИЛИ ПОЕЗДЕ, КОТОРЫЕ ПРИВОЗЯТ ВАС НА ТАК НАЗЫВАЕМУЮ ЗАКРЫТУЮ ТЕРРИТОРИЮ, ГДЕ ПОЗВОЛЯЕТСЯ СЕСТЬ ЗА РУЛЬ ТОЙ ИЛИ ИНОЙ НОВИНКИ КИТАЙСКОГО АВТОПРОМА. ЕСЛИ ПОВЕЗЕТ, МОЖНО ПРОВЕСТИ ЗА РУЛЕМ МИНУТ ДЕСЯТЬ. ЗАКРЫТОЙ ТЕРРИТОРИЕЙ ДЛЯ ПОДОБНЫХ МЕРОПРИЯТИЙ ЧАЩЕ ВСЕГО ВЫСТУПАЕТ ИСПЫТАТЕЛЬНЫЙ ПОЛИГОН КОМПАНИИ, КОТОРАЯ ДАЕТ ВОЗМОЖНОСТЬ КРАТКОГО ОЗНАКОМЛЕНИЯ С ЕЕ ПРОДУКЦИЕЙ.

Предположу, что один из испытательных полигонов Lynk & Co расположен в городе Луцяо, провинция Чжэцзян, на востоке Китая, в 350 километрах южнее Шанхая. Потому что там находится завод этого бренда. Но мы прилетели в город Урумчи, столицу Синьцзян-Уйгурского автономного района. Оказалось, что этот район на северо-западе Китая был выбран для ознакомления российских журналистов и блогеров с новым внедорожником Lynk & Co 900 потому, что из Москвы до Китая сюда лететь быстрее всего – чуть больше пяти часов. Есть в этой простой логике что-то от восточного гостеприимства.

Туда не ходи – сюда ходи

Знакомиться предполагалось тоже в необычном формате: в качестве пассажиров проехать на «девятисотом» по маршруту Урумчи – Цзинхэ – Хоргос, а это 650 километров пути. Все потому, что по законодательству КНР ни международные, ни национальные водительские удостоверения, кроме китайских, здесь не действуют.

Но в начале путешествия все же предполагалось сесть за руль. Альтернативой полигону для тестовой поездки иностранцев за рулем на территории Китая обычно выступает большая пустая парковка. Но что-то пошло не так, и утренний тест-драйв из Урумчи перенесли на вечер уже в окрестностях Цзинхэ. А накануне днем не рекомендовали самостоятельно посещать центр Урумчи и отменили предложенную не столько ради покупок, сколько ради атмо-

КОНКРЕТНО НА ЭТОМ УЧАСТКЕ ДОРОГИ
и проходит тест-драйв Lynk & Co 900. Среди наших сопровождающих был и оператор «мирного» дрона — сверху видно, что местные дороги довольно хорошие. Впрочем, с пассажирского места можно сказать то же самое.



сферы поездку на один из крупных ночных рынков столицы региона. На наше удивление отвечали по-разному: от «город большой, вы заблудитесь и не сможете вернуться в отель» до уверения, что все ограничения на наше передвижение наложены местной полицией.

Перед началом путешествия по Синьцзян-Уйгурскому автономному району вместо привычных фирменных бейджиков с нашими именами нам выдали «экстренные карты», на которых русские фразы «Я потерялся, мне нужна помощь» и «Пожалуйста, помогите мне связаться с этим человеком, спасибо» были переведены на китайский.

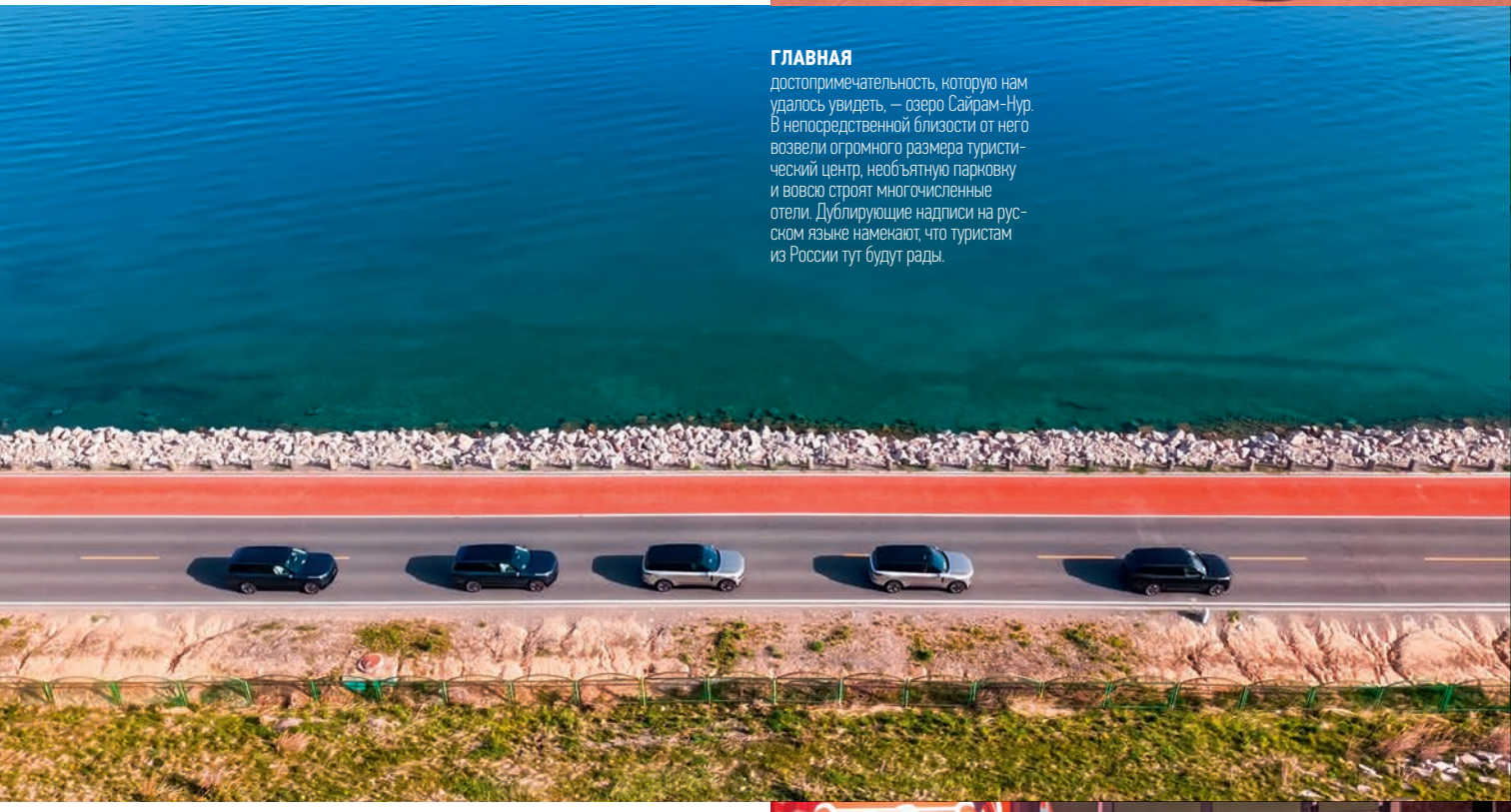
Присесть на дорожку

Представитель Lynk & Co провел краткую продуктовую презентацию прямо перед отелем. Длина-ширина-высота «девятисотки» – 5240, 1999, 1810 мм соответственно. Дизайн кузова – совершенное сочетание эстетики, аэродинамики и функциональности. Светодиодные ходовые огни прекрасно освещают дорогу. Под зеркалами заднего вида – крупная светящаяся вертикальная надпись «Lynk & Co».





ГЛАВНАЯ достопримечательность, которую нам удалось увидеть, — озеро Сайрам-Нур. В непосредственной близости от него возвели огромного размера туристический центр, необъятную парковку и вовсю строят многочисленные отели. Дублирующие надписи на русском языке намекают, что туристам из России тут будут рады.



Двери багажника – двустворчатые, нижняя откидывающаяся полка с электрическим приводом выдерживает до 300 кг. Представитель Lynk & Co сел на нее, даже слегка на ней попрыгал и заявил, что отсюда вполне удобно... ловить рыбу.

Затем нам показали главный аттракцион Lynk & Co 900. Второй ряд сидений здесь представляет собой два отдельных комфортных кресла. Есть еще и третий ряд, здесь тоже два места. Так вот, аттракцион заключается в том, что, нажав на кнопку, каждое сиденье второго ряда можно развернуть на 180 градусов, чтобы пассажиры сидели лицом друг к другу. А также эти кресла можно развернуть боком по ходу движения, ногами – во внешнюю сторону. Но сидеть таким образом во время движения нельзя. Да и все эти манипуляции проводятся только при открытой двери. Представитель Lynk & Co сел на развернутое к нам кресло, снова сказал заветное слово «fishing» и улыбнулся. Шутка была хороша еще и тем, что находились мы в городе Урумчи, который занесен в Книгу рекордов Гиннесса как самый отдаленный от моря город в мире.







САЛОН LYNK & CO 900

по-современному китайский: руль слегка овальной формы, огромный дисплей мультимедиа, в салоне насчитывается до 31 динамика аудиосистемы Harman/Kardon. На крыше – два люка. Был бы один, но тогда пассажиры лишились бы своего выдвигающегося из потолка экрана.



Абонент не доступен

По итогам преодоленных на заднем сиденье Lynk & Co 900 шести с половиной сотен километров с уверенностью можно констатировать: у машины удобные сиденья второго ряда. На них можно не просто сидеть, но также спать и работать за ноутбуком – из спинок передних кресел раскладываются столики. Правда, они высоковаты, и от долгой работы затекают руки. У сидений есть функция массажа, а также подогрев и вентиляция, а в подголовники встроены динамики для индивидуального прослушивания – в общем, по функционалу они не уступают креслам первого ряда. Посредством центрального дисплея из потолка можно открыть огромный экран. Конечно же, все многообразие представленного там интертеймента в России будет недоступно. Но к нему можно подключать ноутбук или проигрывать что-то с флешки… хотя, кажется, уже выросло поколение детей, которые не знают значения этого слова.

Недоступны будут и некоторые другие функции – голосовое управление, например. Наш водитель, который просил называть себя «просто Ли», общался с автомобилем исключительно посредством голосовых команд. «Лин-ко!» – говорил он вначале, после чего следовала очередная непонятная русскому уху китайская фраза, и у всех пассажирских кресел, например, включался массаж. «Спасибо», – говорили мы Ли. «Пожалуйста», – отвечал он нам. Он отлично говорил по-русски.

Впрочем, голосовые команды не всегда помогали: на заправке Ли замешкался в поисках способа открытия лючка бензобака. И тут на помощь пришли мы, русские водители, которые знают: чтобы заправить китайский автомобиль с минимальным набором аналоговых кнопок, надо «смахнуть» вниз огромный дисплей, и нужная иконка обнаружится именно там.

Как бы да, но нет

Все же состоявшийся краткий тест-драйв на водительском месте помог убедиться в следующем. Узкий экран вместо большой приборной панели – этого вполне достаточно: на нем – скорость движения и выбранный режим, сколько осталось до заправки и погода за окном, а для всего остального у машины есть ультраширокий проекционный дисплей с до-



ДЛЯ УДОБСТВА ВХОДА И ВЫХОДА
у Lynk & Co 900 есть электрическая подножка. На радость окружающим, у машины спереди между фарами — интерактивный экран, а сзади — сквозной интерактивный задний фонарь. Вариантов изображений много: кошечки, собачки, сердечки — выбор «милоты» весьма разнообразен.



полненной реальностью. В обычном режиме, который тут именуется Smart Hybrid, машина, что называется, «пуляет», а при прохождении змейки валится на бок, как какой-нибудь Cadillac Escalade. Ослушавшись представителя Lynk & Co и умудрившись продраться сквозь иероглифы, мы перешли в режим Performance и можем констатировать: автомобиль в нем менее валкий, руль – более острый, тормоза тоже достойны похвалы. Pure EV, Snow и Offroad – вот еще три доступных режима движения и редкие некитайские слова, которые можно прочесть на огромном 30-дюймовом экране медиасистемы с расширением 6K. К октябрю, говорят, его русифицируют. «А официальные продажи в России тоже к октябрю начнутся?» – спрашиваем мы у представителя Lynk & Co. «Нет, официальные не начнутся, – отвечает он. – Начнутся просто продажи. И давать комментарии под запись я не могу, у меня нет на это полномочий».

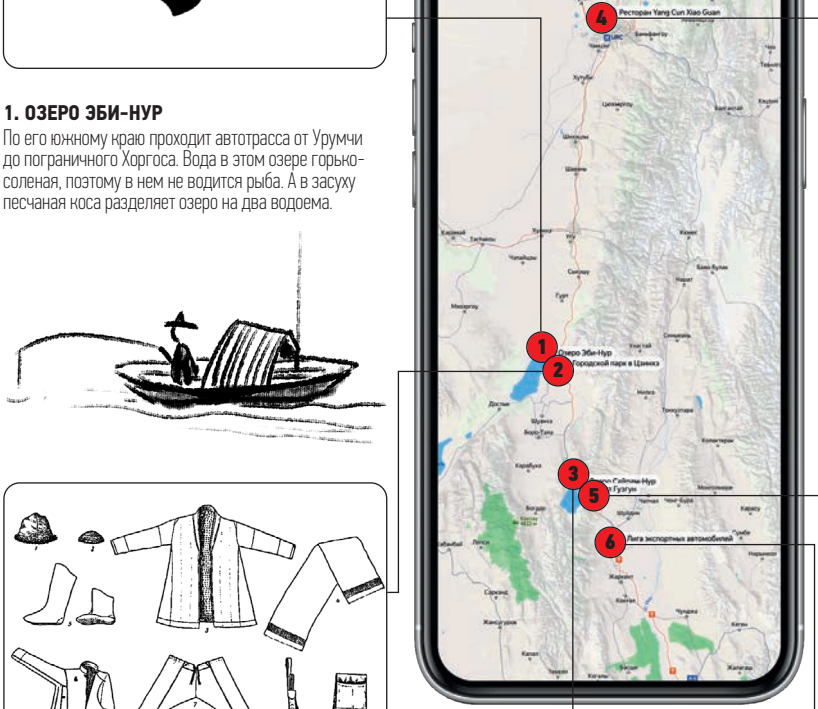
Есть такие ситуации, которые можно описать словосочетаниями «как бы да, но нет» и «все всё понимают». Что касается гарантии – то она будет, но не от производителя. Крупные дилеры будут давать на Lynk & Co 900 свою гарантию. Отдельные автосалоны – так называемую страховую, что-то вроде каско, но в отношении технических нюансов автомобиля.

И, кажется, неспроста наш «пассажирский» тест-драйв закончился в Хоргосе, приграничном с Казахстаном городе, точке, откуда китайские товары отправляются по всей Азии и дальше: в Россию, Белоруссию и – Европу. Именно так в 2013 году задумывался проект «Один пояс – один путь», инициатива, которую выдвинул председатель КНР Си Цзиньпин.

На улице, идущей параллельно границе с Казахстаном, буквально в одном километре он нее, один за другим располагаются автомобильные рынки – бесконечные вереницы новых машин, произведенных на территории КНР, в числе которых и Mercedes-Benz, и Toyota, и другие некитайские бренды. Пока я бродила по этим «развалам», ко мне подходили местные автоторговцы со словами, мол, «что меня интересует». А меня что интересует? Ну, например, как долго еще мы будем покупать новые машины в таких приграничных лавках. **a**

МЕСТА, ДОСТОЙНЫЕ ПОСЕЩЕНИЯ НА МАРШРУТЕ УРУМЧИ — ЦЗИНХЭ — ХОРГОС

水

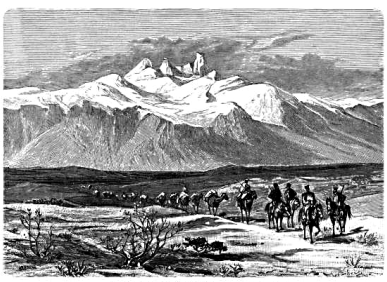


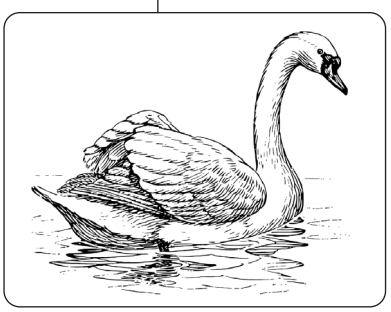
1. ОЗЕРО ЭБИ-НУР

По его южному краю проходит автотрасса от Урумчи до пограничного Хоргоса. Вода в этом озере горько-соленая, поэтому в нем не водится рыба. А в засуху песчаная коса разделяет озеро на два водоема.

2. ГОРОДСКОЙ ПАРК ЦЗИНХЭ

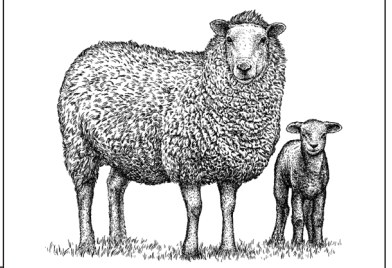
Летним днем здесь очень жарко, а вечером, с наступлением прохлады люди выходят на свежий воздух — ведь парк расположен на берегу небольшой реки. Даже в будни на одной из дорожек полно торговцев: игрушки, одежда, чай — торгуют всем подряд. Тут же за несколько юаней можно сыграть в игру, среди призов — не только плюшевые игрушки, но и настоящие кролики и цыплята. На берегу старики подыгрывают на барабанах доносящейся из колонки восточной песне, публика танцует, некоторые в национальных костюмах.


Der Bogdo-Ola im Tiënschan. (Nach Photogr.)



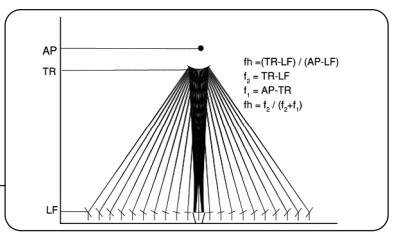
3. ОЗЕРО САЙРАМ-НУР

Это самое крупное высокогорное озеро в Синьцзян-Уйгурском автономном районе. На озере часто можно встретить белых лебедей. Согласно легенде, озеро образовалось из слез влюбленных, которые, спасаясь от демона, бросились в горную пропасть. Возможно, именно поэтому сюда приезжают на свадебные фотосессии: весь берег уставлен специальными свадебными декорациями на любой вкус. Накануне посещения озера нас предупредили: для красивых фото рекомендуется одежда белого или розового цвета, зеленый и синий цвета не рекомендуются.



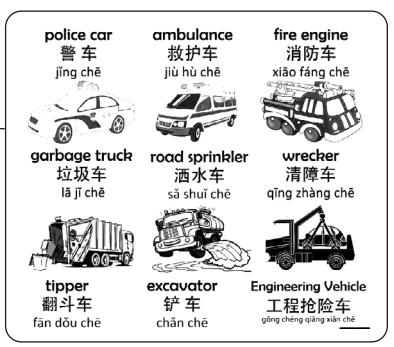
4. РЕСТОРАН YANG CUN XIAO GUAN

Он считается одним из лучших в Урумчи. Здесь подают блюда синьцзянской кухни в авторской интерпретации шеф-повара. Фирменное блюдо — продолговатые кусочки баранины, которая буквально тает во рту. Подается с пятью соусами, репчатым луком и маринованным чесноком. Вообще кухня Синьцзян-Уйгурского автономного района во многом похожа на узбекскую и казахскую, но ее особенности обусловлены китайским влиянием.



5. АВТОМОБИЛЬНЫЙ МОСТ ГУЗГУН

Он расположен недалеко от Сайрам-Нур в горах Боро-Хоро, которые является частью Тянь-Шаня. Двигаясь от озера в сторону Хоргоса, сначала проезжаешь по этому живописному мосту, а потом дорога уже уходит в многочисленные тоннели. К сожалению, любоваться Гузгуном можно только из автомобиля — обзорные площадки не предусмотрены.



6. «ЛИГА ЭКСПОРТНЫХ АВТОМОБИЛЕЙ»

Именно такая вывеска на русском языке висит на офисе, вокруг которого две огромные парковки, забитые новыми автомобилям, не только китайских, но и европейских, японских и корейских марок, произведенных на территории Китая. Здесь покупают автомобили для клиентов из Казахстана и Киргизии, а также для дальнейшей перепродажи в Россию и Белоруссию. И подобных рынков в Хоргосе очень много.



Чек нужен?

ЧТО ОБЩЕГО МЕЖДУ НЕИСПРАВНОСТЯМИ АВТОМОБИЛЯ И ЧЕЛОВЕЧЕСКИМИ БОЛЕЗНЯМИ

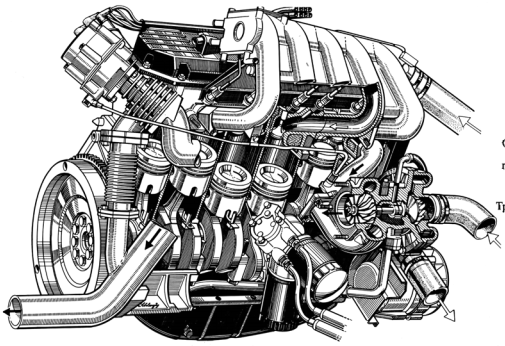
ЧТО МЫ СКАЖЕМ ПРО ЧЕЛОВЕКА, КОТОРЫЙ РЕГУЛЯРНО ПОЛЬЗУЕТСЯ ЛИЧНОЙ МАШИНОЙ, НО ГОДАМИ ЕЕ НЕ ОБСЛУЖИВАЕТ? В РОССИИ ТАКУЮ СИТУАЦИЮ ДАЖЕ ПРЕДСТАВИТЬ СЛОЖНО. ОДНАКО К СОБСТВЕННОМУ ЗДОРОВЬЮ МНОГИЕ ИЗ НАС ОТНОСЯТСЯ НАПЛЕВАТЕЛЬСКИ, ИГНОРИРУЯ РЕГУЛЯРНЫЕ ОСМОТРЫ И ИССЛЕДОВАНИЯ. ПОЧЕМУ ТАК ДЕЛАТЬ НЕ СТОИТ – ОСОБЕННО ТЕМ, КТО МНОГО ВРЕМЕНИ ПРОВОДИТ ЗА РУЛЕМ, – МЫ РАЗОБРАЛИСЬ СО СПЕЦИАЛИСТАМИ МЕДЦЕНТРА «СМ-КЛИНИКА». ЕСЛИ ПРОДОЛЖИТЬ АНАЛОГИЮ, РЕГУЛЯРНО МЕНЯТЬ МАСЛО ПРОЩЕ И ДЕШЕВЛЕ, ЧЕМ РАЗ В НЕСКОЛЬКО ЛЕТ – ДВИГАТЕЛЬ В СБОРЕ.

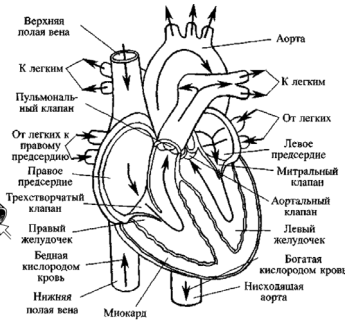
Современные автомобили оснащены системой самодиагностики со множеством контрольных ламп. Одну из самых тревожных, Check Engine, в шутку называют «Джеки Чаном», по имени артиста с сокрушительной харизмой. Джеки Чан схож по звучанию и со словом «чекап» – процедурой «технического осмотра» человеческого организма. У человека контрольных ламп нет, а болеть у нас иногда начинает тогда, когда таблетками уже не обойтись. Хуже того, заменить деталь в организме намного сложнее, чем в машине. Так что лучше не доводить до ситуации, когда мотор – тот, что в груди, а не под капотом – начнет отчетливо барахлить. Впрочем, мы не ограничимся очевидным сравнением «сердце – это двигатель». Но начнем с него.

Сердце

ДВИГАТЕЛЬ ВНУТРЕННЕГО СГОРАНИЯ

Сердечно-сосудистые заболевания – главная причина смерти современных людей. Причем водители находятся в зоне особого риска. Кандидат медицинских наук, врач-кардиолог медцентра «СМ-Клиника» Андрей Корольков выделяет несколько дополнительных негативных факторов: длительное пребывание в одной позе нарушает периферическое кровообращение и способствует застойным явлениям, что провоцирует развитие тромбоза; постоянная, пускай и не всегда заметная вибрация негативно влияет на тонус сосудов; состав





ЗАБОТА О СЕРДЦЕ ЗА РУЛЕМ НЕ ТАК СЛОЖНА.
Делайте каждые 1,5–2 часа остановки для короткой разминки на 5–10 минут, практикуйте в пробках дыхательные упражнения, вращения плечами, напряжение и ослабление мышц, держите под рукой запас воды и здоровой пищи, не экономьте на частоте замены и качестве салонных фильтров.





воздуха на дороге, который полностью не могут исправить никакие фильтры, снижает насыщение крови кислородом, что повышает риск развития атеросклероза и гипертонии; малоподвижный образ жизни способствует набору веса, причем, увы, не за счет мышц. Влияет все: даже резкое слово, обращенное к другому участнику движения, увеличивает частоту сердечных сокращений и нагрузку на миокард. Чекап – от кардиограммы до УЗИ сердца и специфических анализов крови – позволяет выявить первые признаки заболеваний и назначить своевременное лечение.

Глаза

ФАРЫ И СИСТЕМЫ МОНИТОРИНГА ОБСТАНОВКИ ВОКРУГ АВТОМОБИЛЯ

При управлении автомобилем мы используем разные органы чувств, но все же главный канал поступления информации – глаза. Они обеспечивают 90 процентов всех необходимых для принятия решений данных.

Казалось бы, водитель, который постоянно использует свои органы зрения по полной, должен и сам понять, когда

НЕ СТОИТ БОЯТЬСЯ
гастроскопии и колоноскопии, считает Михаил Матвеев, врач-эндоскопист медцентра «СМ-Клиника». Когда-то эти процедуры действительно были неприятными и даже болезненными. Сегодня они проводятся почти незаметно, в состоянии медикаментозного сна. За 20–30 минут врач успевает тщательно осмотреть органы, а при необходимости сразу удалить выявленные образования.





ОЩУЩЕНИЕ СУХОСТИ В ГЛАЗАХ – «БУДТО ПЕСКА НАСЫПАЛИ», проблема с фокусировкой – «сложно навести на резкость», появление сероватых и желтоватых пятен в поле зрения, разные оптические эффекты и искажения предметов, дискомфорт при вождении в сумеречное и ночное время – веские поводы для обращения к врачу-офтальмологу. Но даже если эти симптомы вам не знакомы, раз в год желательно проверять глаза.

с ними происходит что-то не так. Но кандидат медицинских наук, офтальмолог медцентра «СМ-Клиника» Светлана Миргородская обращает внимание на одно коварное свойство нашего организма: «Люди, которые ездят приблизительно одними и теми же маршрутами, знают каждый поворот, могут “идти по приборам”, не всегда замечают, что зрение снижается или что сужается поле зрения».

Сужение поля зрения – очень тревожный признак, который может быть связан с развитием глаукомы, болезни, способной привести к гибели зрительного нерва. Обследование на современном оборудовании выявляет даже незначительные изменения зрения для предотвращения его дальнейшего ухудшения.

Желудочно-кишечный тракт

СИСТЕМА ПИТАНИЯ И СИСТЕМА ВЫПУСКА

Готовы спорить: вы стараетесь заправляться только на крупных сетевых АЗС и только в самом крайнем случае зальете в бак топливо качеством ниже, чем рекомендует производитель. А к собственному питанию относитесь так же трепетно? Злоупотреблений не допускаете? Перерасход горючего вам не знаком? Признаков неисправности ЖКТ масса. Это болезненные ощущения в области желудка, подреберья и брюшины; изжога и тошнота; горечь и неприятный привкус во рту; нару-

АБС
РУЛЬ
ОСАГО
ФАРКОП
ПОЛУОСЬ
РАДИАТОР
ТЕРМОСТАТ
ИНТЕРКУЛЕР
ТРАНСМИССИЯ
СТАБИЛИЗАТОР
ТОПЛИВОПРОВОД
ГИДРОУСИЛИТЕЛЬ



МУЖСКИЕ СОВЕТЫ
от Антона Одегнала, уролога медцентра «СМ-Клиника». Пейте не меньше двух литров воды в день. Больше двигайтесь в повседневной жизни — чтобы разогнать кровь в малом тазу, компенсировать длительное нахождение за рулем и офисную работу. Ведите регулярную половую жизнь. Регулярно проверяйтесь у специалиста.



ПОЧТИ ФИКСИРОВАННОЕ СИДЯЧЕЕ ПОЛОЖЕНИЕ ВОДИТЕЛЯ, отмечает Константин Средин, травматолог-ортопед медцентра «СМ-Клиника», крайне неестественно и вредно для позвоночника. Отсюда простые правила: не жалейте денег на более правильные с точки зрения ортопедии кресла при покупке машины; нет такой возможности — дополните сиденье без поясничной опоры покупным валиком; в дальней дороге делайте остановки для разминки — наклоны, повороты туловища и так далее. Только без резких движений.

шения стула и метеоризм; непонятные кожные высыпания. Но даже если ничего такого не наблюдается, без дополнительных исследований нельзя сделать вывод, что «все хорошо».

Например, рак толстого кишечника и прямой кишки может годами себя вообще никак не проявлять. Это плохая новость. Хорошая состоит в том, что этот вид рака на 95 процентов предотвращаем – если вовремя сделать колоноскопию.

Спина (позвоночник)

НЕСУЩИЙ КУЗОВ ИЛИ РАМА

Каждый водитель знает: скорость движения надо выбирать в соответствии с состоянием дорожного покрытия. Если скакать по ямам, смело принимая все удары, то недолго «ушатать» не только детали подвески, в нашем контексте – суставы, но и несущий кузов – позвоночник.

Водитель – прекрасная цель для болезней спины: длительное пребывание в статичной и часто не совсем удобной позе, постоянные вибрации, разгоны и торможения подвергают позвоночник серьезным нагрузкам. И это без подвигов вроде замены запасных колес «в одно лицо». Достается всем отделам позвоночника водителя, от поясничнo-крестцового до шейного, а самые частые заболевания, выявляемые во время обследований, – грыжа межпозвоночных дисков и остеохондроз.

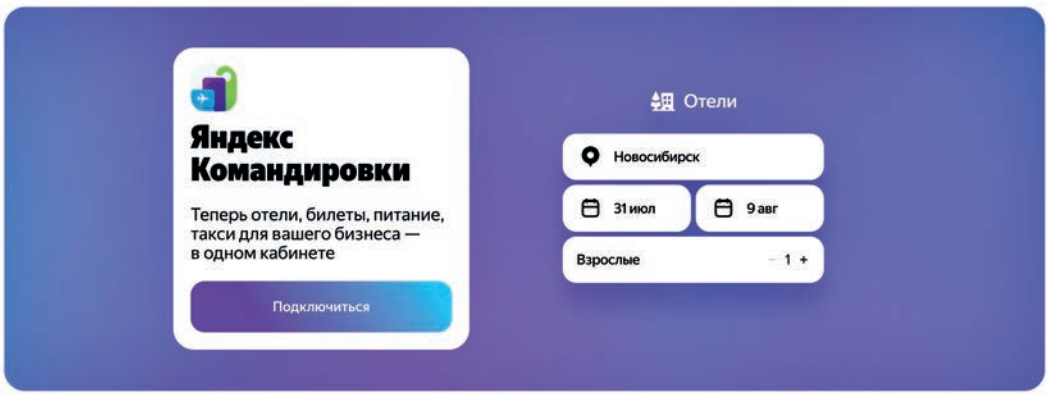
Боль в спине, онемение и слабость конечностей выступают теми самыми «контрольными лампочками», требующими немедленно провести диагностику, в том числе и компьютерную – КТ, МРТ и так далее.

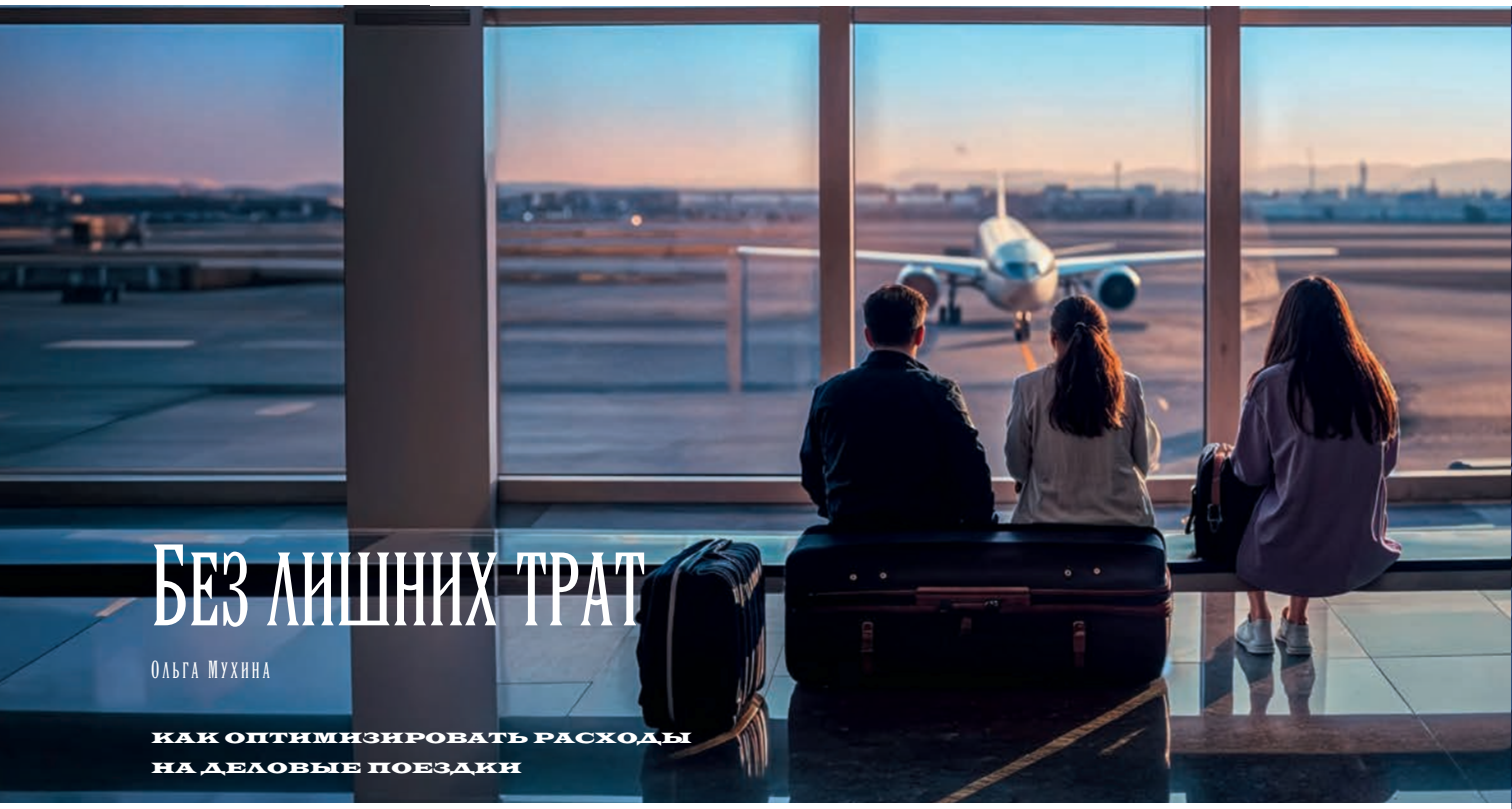
Мужское здоровье

ГИДРАВЛИЧЕСКИЕ ПРИВОДЫ АВТОМОБИЛЯ

Мужчины, что скрывать, считают, что самой природой лучше женщин приспособлены для вождения автомобиля. Они решительнее: им не надо полчаса высматривать место на обочине для «санитарной остановки». При этом именно мужчины-автомобилисты – в зоне риска по урологическим заболеваниям.

Основная причина мужских автомобильных болезней – статичная поза и, как следствие, застойные явления в малом тазу. А далее по списку – простатит, аденома простаты, эректильная дисфункция, бесплодие. Проверяться у уролога надо раз в год, не дожидаясь болей, жжения, частых позывов в туалет, снижения либидо и эректильной дисфункции. Хороший автомобиль дополняет образ мачо, но даже 500 коней под капотом не заменят самого водителя в постели. а





Без лишних трат

Ольга Мухина

КАК ОПТИМИЗИРОВАТЬ РАСХОДЫ НА ДЕЛОВЫЕ ПОЕЗДКИ

БИЗНЕС, ОСОБЕННО МАЛЫЙ И СРЕДНИЙ, ТРАТИТ НА ДЕЛОВЫЕ ПОЕЗДКИ ВСЕ БОЛЬШЕ. НА ФОНЕ ИНФЛЯЦИИ РАСТЕТ СТОИМОСТЬ ТРАНСПОРТНЫХ И ГОСТИНИЧНЫХ УСЛУГ. «АВТОПИЛОТ» НА ПРИМЕРЕ СЕРВИСА «ЯНДЕКС КОМАНДИРОВКИ» ИЗУЧИЛ, КАК СПЕЦИАЛИЗИРОВАННЫЕ B2B-РЕШЕНИЯ МОГУТ СНИЗИТЬ НАГРУЗКУ НА БЮДЖЕТ КОМПАНИИ

Объем рынка делового туризма в России в 2025 году может достигнуть 1,21 трлн рублей, прибавив 15 процентов год к году, прогнозируют в Союзе агентств делового туризма (САД). Бизнес нуждается в новых связях и партнерах, а затраты на организацию поездок увеличиваются.

В САД прогнозируют, что командировки в этом году могут подорожать на 20–25 процентов. И вовсе не из стремления сотрудников повысить класс перелета или категорию объекта размещения – инфляция влияет на тарифы отелей и перевозчиков. Это делает вопрос эффективного управления издержками бизнеса особенно актуальным.

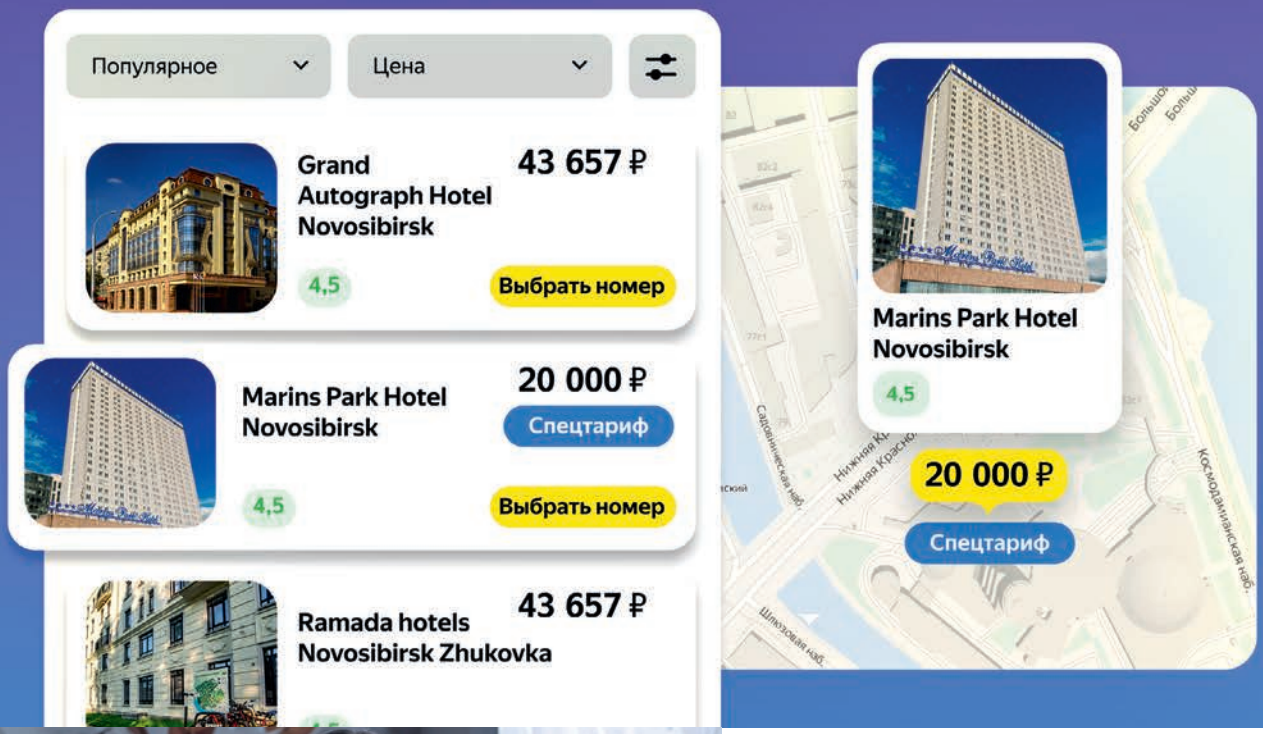
Снижение расходов

Малому бизнесу всегда сложнее искать дополнительные ресурсы в условиях высокой ключевой ставки. А на рынке делового туризма роль небольших игроков остается ведущей. Согласно оценке «Яндекс Командировок», более половины объема деловых поездок в России в денежном выражении – 418 млрд рублей – приходится на микро- и малый бизнес. Крупные компании формируют около 35 процентов.

Бюджеты командировок остаются значительными и без учета прогнозируемого роста. По данным исследования «Яндекс Командировок», российские компании сегодня в среднем выделяют на организацию деловых поездок около 135 тыс. рублей в месяц. У 32 процентов организаций



ЦЕНТРАЛИЗАЦИЯ
деловых поездок сотрудников на единой платформе позволяет видеть общую картину расходов, избегая пустых трат.

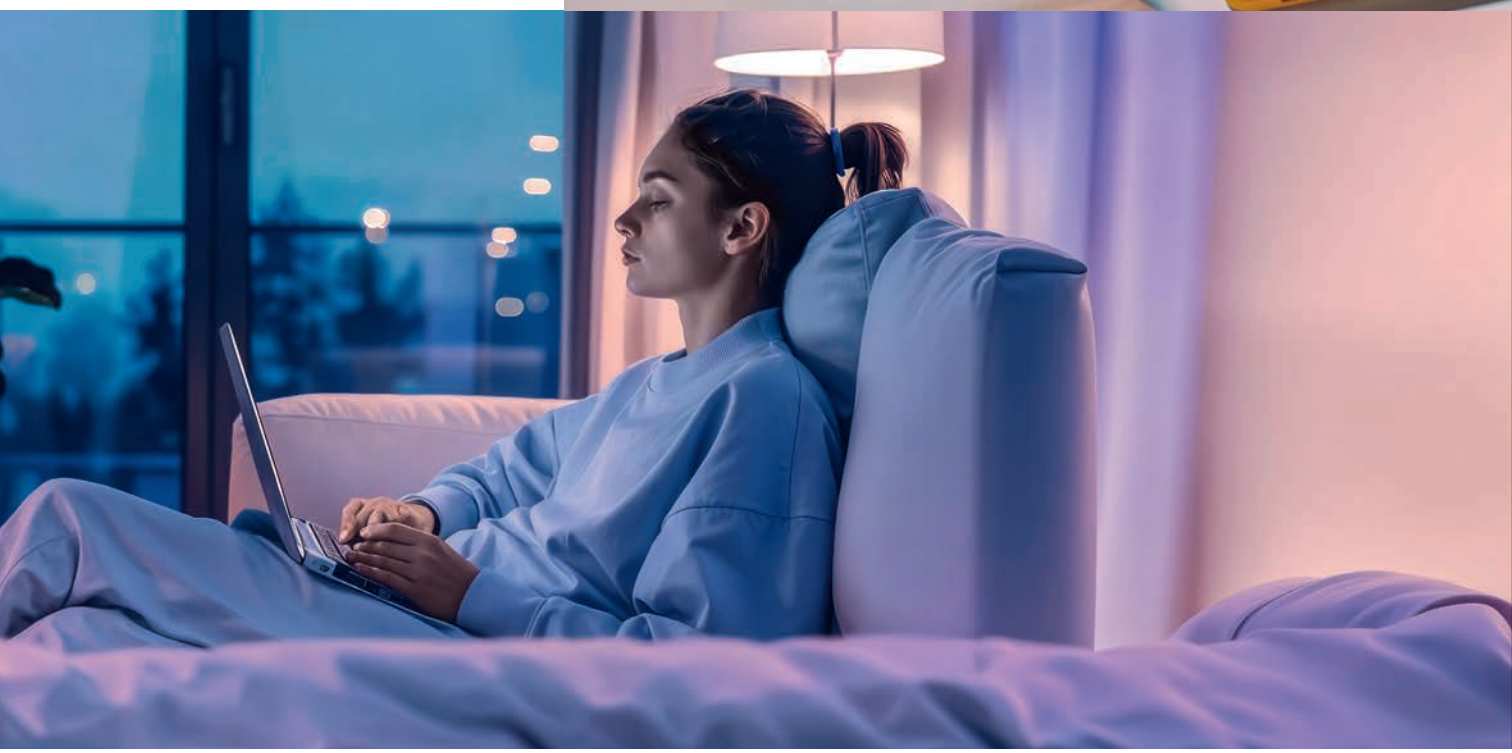




этот показатель не превышает 50 тыс. рублей, у 21 процента – 50–99 тыс. рублей, у 22 процентов – 100–199 тыс. рублей, у 12 процентов – 200–399 тыс. рублей, аналогичную долю занимают компании с бюджетом от 400 тыс. рублей в месяц. Один из способов оптимизировать расходы – использовать B2B-агрегаторы, которые предлагают специальные условия. Например, при бронировании отелей через «Яндекс Командировки» клиенты не платят 20 процентов НДС, некоторые гостиницы предлагают пользователям сервиса специальные тарифы. При самостоятельном бронировании через разные каналы, отмечают в САД, стоимость размещения в одном отеле может отличаться, а зачастую цена за номер на B2C-площадках может быть выше корпоративной. «Яндекс Командировки» подсчитали, что компании могут экономить до 30 процентов именно благодаря специальным условиям и отсутствию комиссий и абонентской платы за пользование сервисом.



«ЯНДЕКС КОМАНДИРОВКИ»
поддерживают клиентов на всех этапах деловой поездки, от этапа планирования до ее завершения.



Единое окно

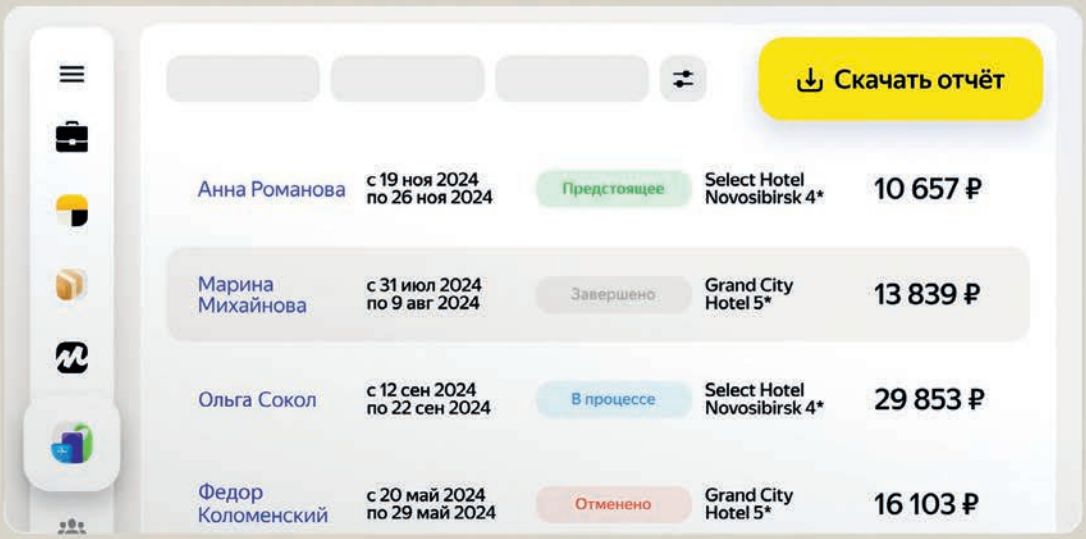
Транспорт и проживание не единственные статьи расходов при организации бизнес-поездок. 75 процентов опрошенных «Яндекс Командировками» компаний закладывают в бюджет суточные сотрудникам, 59 процентов выделяют средства на оплату топлива, 59 – на питание в кафе и ресторанах, 49 – на такси, 41 процент – на городской транспорт. У 40 процентов также есть представительские расходы, у 27 – трансфер в аэропорт или на вокзал, а 12 процентов предусматривают средства на аренду автомобиля с водителем.

Некоторые компании все еще организуют командировки через обычные B2C-сервисы. А по возвращении их сотрудники оформляют документы, прикладывая физические чеки за услуги из поездки. Именно на этом этапе и возникают проблемы: по данным «Яндекс Go для бизнеса», 68 процентов компаний сталкиваются с ошибками в командировочных документах – часто из-за чеков в неподходящем формате или за услуги, которые не подлежат компенсации. 75 процентов бухгалтеров регулярно теряют время на восстановление утерянных чеков и посадочных талонов. И здесь есть большой потенциал для развития B2B-решений.

Например, «Яндекс Командировки» поддерживают бизнес не только на этапе подготовки к деловой поездке, но и в процессе: с помощью сервиса можно организовывать доставку еды, оплату топлива, аренду каршеринга, заказ такси и другое. Для этого руководителю достаточно установить сотруднику лимиты на определенные сервисы, а после сотрудник самостоятельно распоряжается выделенным бюджетом – например, заказывает такси или доставку еды в отель. Во время поездки не нужно собирать чеки, квитанции, а по возвращении делать отчет – любая оплата с корпоративного счета отражается в системе. Счета и акты придут бухгалтеру, а реестр заказов он может в любой момент выгрузить в личном кабинете.



СОВРЕМЕННЫЕ
B2B-сервисы позволяют сотрудникам самостоятельно планировать поездки в рамках установленных лимитов.



УВЫ, ТРИ ЧЕТВЕРТИ
бухгалтеров российских компаний до сих пор тратят время на восстановление утерянных сотрудниками в поездках чеков.

Аналитический подход

Комплексные решения для управления командировками – основной путь к снижению затрат. Большой объем деловых поездок всегда создает риски появления множества «непрозрачных» трат, а централизация большинства процессов на одной платформе позволяет видеть общую картину. Так, в личном кабинете «Яндекс Командировок» руководитель видит все о командировках сотрудников: куда они ездят, сколько это стоит компании, как расходуют средства в поездке. Эти данные помогают топ-менеджменту принимать управленческие решения об оптимальном бюджете на командировки, целесообразности поездок и их частоте.

Бизнес уже видит целый ряд плюсов в работе с B2B-агрегаторами для организации деловых поездок. Так, по данным исследования «Яндекс Командировок», 26 процентов компаний отметили большое разнообразие предложений билетов, по 25 процентов – удобные гибкие фильтры для подбора вариантов и круглосуточную поддержку, 24 процента – простой процесс регистрации и работы с сервисом, 23 процента – большой выбор вариантов проживания, 22 процента – возврат НДС за билеты и отели, удобное предоставление закрывающих документов и большой выбор билетов и средств размещения в одном месте – по 21 процент.

Таким образом, использование B2B-решений позволяет компаниям не только снизить расходы на деловые поездки, но и оптимизировать процессы их организации и учета. Это дает бизнесу возможность более эффективно управлять бюджетом на командировки и принимать взвешенные решения на основе аналитики, что в итоге способствует повышению общей эффективности и конкурентоспособности компании.



«ЛУКОЙЛ РЕЙСИНГ ТИМ» в новом сезоне посвятила заезды 50-летию Когалыма, города, с которого началась история компании. Болиды команды украшены юбилейным логотипом.

Спортивное питание

Сергей Нестерцев • фото ЛУКОЙЛ

БЕНЗИН ЭКТО 100 НА ГОНОЧНЫХ ТРАССАХ И ДОРОГАХ ОБЩЕГО ПОЛЬЗОВАНИЯ

ЧЕМПИОН РОССИИ ПО КОЛЬЦЕВЫМ ГОНКАМ В КЛАССЕ TCR RUSSIA. ЧЕМПИОН РОССИИ ПО КОЛЬЦЕВЫМ ГОНКАМ В КЛАССЕ «ТУРИНГ-ЛАЙТ». ПОБЕДИТЕЛЬ МЕЖРЕГИОНАЛЬНОГО ЧЕМПИОНАТА ПО ДРИФТУ RDS EUROPE. ЭТО ЛИШЬ ЧАСТЬ ДОСТИЖЕНИЙ КОМАНДЫ «ЛУКОЙЛ РЕЙСИНГ» В 2024 ГОДУ. СЕЗОН 2025 ГОДА УЖЕ СТАРТОВАЛ. В ОДНОЙ ИЗ САМЫХ ИМЕНИТЫХ ГОНОЧНЫХ КОМАНД РОССИИ ПОЯВИЛИСЬ НОВЫЕ ЛЮДИ, ДВИГАТЕЛИ, МАШИНЫ. ПРЕЖНИМ ОСТАЛОСЬ ОСНОВНОЕ ТОПЛИВО – БЕНЗИН ЭКТО 100.

Бензин ЭКТО 100 появился в 2017 году, когда его выпуск наладили на Нижегородском нефтеперерабатывающем заводе. ЛУКОЙЛ во многом был первым, а на этот раз первым в России запустил промышленное производство автомобильного топлива с октановым числом 100.

ЭКТО 100 сменил в портфеле компании ЭКТО Sport 98 и оказался лучше его сразу по нескольким показателям. Новинка получила положительное заключение лаборатории Intertek в Швейцарии, а комплексные испытания, проведенные российским ФГУП НАМИ, показали, что ЭКТО 100 по сравнению с прежним ЭКТО 98 обеспечивает увеличение мощности и крутящего момента двигателей до 10 процентов, улучшение топливной экономичности двигателя – до 6, улучшение динамики разгона – до 7 процентов. По факту – больше удовольствия за рулем при меньшем уровне выбросов.

Замеры при исследовании бензина производились на автомобиле Porsche 911 Carrera.

Заметим, что ЭКТО 100 полностью соответствует ГОСТу, что значит: такое «спортивное питание» безопасно для обычных моторов, которые, в отличие от двигателей настоящих гоночных машин, не перебирают каждый сезон.

Спорт – в массы

Предшественник ЭКТО 100, бензин ЭКТО 98, имел в своем названии прибавку Sport. Со временем она стала лишней. И так понятно, что такое топливо – для любителей спортивного стиля езды.

А ведь когда-то было иначе. Во времена СССР «сотого» бензина на заправках не предлагалось, но в виде исключения встречался АИ-98. Книга «Экономия горючего», выпущенная Военным издательством в Москве в 1986 году, уточняла, что 98-й бензин предназначен «для форсированных двигателей легковых автомобилей большого и высшего класса, таких как "Чайка" и ЗИЛ различных модификаций». Никакого спорта, все чинно и солидно.



В РОЗНИЧНОЙ ЛИНЕЙКЕ МАСЕЛ ЛУКОЙЛ
есть настоящий спортивный продукт — LUKOIL GENESIS RACING 5W-50, высокоэффективное синтетическое моторное масло для спортивных высокофорсированных автомобилей. Оно рекомендовано к всесезонному применению в двигателях высоконагруженных спортивных автомобилей, в том числе участвующих в дрифте, спринте и ралли.



С 1997 ГОДА КОМАНДА «ЛУКОЙЛ РЕЙСИНГ» И ЕЕ ГОНЩИКИ
выиграли более 100 чемпионатов в российских и международных соревнованиях, включая Кубок и чемпионат мира по автомобильным кольцевым гонкам.



В РАМКАХ ПРОГРАММЫ
LUKOIL Drivers Support Program обучались сильнейшие российские гонщики — Даниил Квят, Сергей Афанасьев (на фото), Сергей Сироткин, Михаил Алешин и другие.

Примечательно, что октановое число АИ-98 в советское время доводили до нужного параметра с помощью ядовитого свинца, точнее – тетраэтилсвинца. Мощность требовала жертв. Иначе не получалось даже с учетом скромных объемов производства «правительственного» топлива.

Этилированное топливо запрещено в России с 2003 года. Сегодня октановое число ЭКТО 100 достигается за счет принципиально более глубокой и технологичной переработки нефти: если с ней как следует поработать на НПЗ и составить новые цепочки углеводородов, требуемой детонационной стойкости можно добиться без вредных добавок.

То есть опасных для здоровья человека и окружающей среды антидетонационных присадок в «сотом» бензине от ЛУКОЙЛа нет – есть только комплексные, благотворно влияющие на двигатель и снижающие уровень вредных выбросов, о них будет сказано позже.

ЭКТО 100, как и его предшественник ЭКТО Sport 98, относится к пятому экологическому классу, более известному как Евро-5, а это значит, что и по содержанию серы, которая в процессе сгорания в двигателе превращается в серную кислоту и другие опасные соединения, он кратно чище топлива для правительственных ЗИЛов и «Чаек». Допустимая концентрация серы с годами уменьшилась в десятки раз.



ПРИ ПОДДЕРЖКЕ ЛУКОЙЛА
команда впервые привезла в Россию соревнования чемпионата мира по автомобильным кольцевым гонкам FIA WTCC.



СОВРЕМЕННЫЕ ТУРБОМОТОРЫ
по своей литровой мощности близки к спортивным двигателям недавнего прошлого. И бензин ЭКТО 100 большинству из них будет в самый раз: он позволит раскрыть их потенциал и продлить срок службы.

Газ в пол

Команда «ЛУКОЙЛ Рейсинг» была создана в 1997 году «для участия в автомобильных соревнованиях». Но была у команды и вторая миссия – испытывать на трассах новейшие продукты компании, прежде всего масло и топливо.

По статистике, в кольцевых гонках двигатели работают при полностью открытом дросселе, то есть положении «газ в пол», на 62 процентах дистанции. Серьезная нагрузка. Главное топливо для «кольца» у команды «ЛУКОЙЛ Рейсинг» – ЭКТО 100. Этот бензин стал «топливом победы» для Андрея Масленникова. В 2024 году пилот «ЛУКОЙЛ Рейсинг» стал чемпионом России по кольцевым гонкам в классе «Туринг-Лайт». Боевая машина Андрея Масленникова построена на базе Audi A1 с двигателем 1.4, оснащенным турбиной и непосредственным впрыском. Обе эти технологии пришли в мир гражданских машин с гоночных трасс. И изменили представление о литровой мощности двигателей.

Рассмотрим на понятных примерах. Полуторалитровые двигатели «Москвичей» и «Жигулей» выдавали около 75 л.с. и довольствовались бензином с октановым числом 92–93. Сегодня «гражданские» турбомоторы такого же объема – 1500 «кубиков» – за счет турбины и непосредственного





КОМАНДА «ЛУКОЙЛ РЕЙСИНГ»
занимается обучением пилотов, а также производством, испытанием и подготовкой гоночных автомобилей любой сложности.



С 2003 ГОДА ДЕЙСТВУЕТ ПРОГРАММА ПОДДЕРЖКИ
молодых гонщиков LUKOIL Drivers Support Program. Благодаря ей российские пилоты получали возможность выступать в Европе. В 2005 году ЛУКОЙЛ объединил усилия с другой успешной компанией — Red Bull для совместного продвижения пилотов.

впрыска обеспечивают 150–180 л.с. И высокооктановое топливо, такое как ЭКТО-100, позволяет им полностью раскрыть свой потенциал, а заодно и продлить жизнь за счет сведения к минимуму детонационной нагрузки.

Быстрее, выше, сильнее

В 1980-х годах писали, что использование бензина с октановым числом «выше требуемого» может привести к «прогару выпускных клапанов». Некоторые автовладельцы до сих пор верят в то, что «высокий октан» – способ что-то испортить.

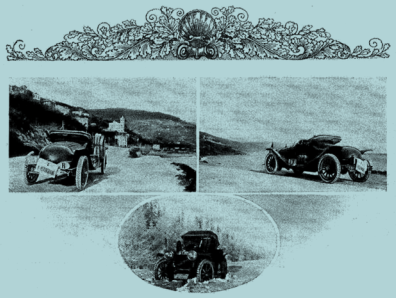
Для большинства современных машин никакой угрозы 100-й бензин не несет. Блок управления двигателем, заметив высокую стойкость горючего к детонации, автоматически скорректирует момент зажигания, чтобы топливо сгорало оптимальным образом.

Октановое число 100 – не предел для гражданских моторов. Не обязательно даже ездить на Porsche 911, BMW M5 или Audi RS4. Специалисты ЛУКОЙЛа приводят такой пример: отечественный двигатель ВАЗ-2112, рассчитанный на АИ-95, при испытаниях на бензине АИ-105 показал «некоторое увеличение максимальной мощности и снижение расхода топлива», при этом негативного влияния на показатели ресурса и надежности двигателя «выявлено не было». Однако снижение расхода не единственный из приятных побочных эффектов роста мощности двигателя при использовании ЭКТО 100. Как у всех бензинов серии ЭКТО, у ЭКТО 100 масса других положительных и, главное, «клинически доказанных» в лабораториях и на спортивных трассах свойств.

Многофункциональная присадка поддерживает чистоту системы впрыска топлива в двигателе: она удаляет существующие отложения на форсунках и клапанах и нагар в камерах сгорания и препятствует появлению новых. Модификатор трения способствует повышению мощности и снижению расхода топлива. Специальный ингибитор защищает топливную аппаратуру от коррозии.

Спортивный, но покладистый характер бензина ЭКТО 100 «раскусили» так много автомобилистов, что в 2024 году для его производства был задействован второй НПЗ компании ЛУКОЙЛ, находящийся в Перми.

Весной для LUKOIL Racing Team начался новый сезон. Взять новые подиумы и кубки гонщикам поможет ЭКТО 100. Услышав об очередных достижениях команды, не забудьте испытать топливо чемпионов. АЗС ЛУКОЙЛ работают круглосуточно, без выходных. **а**



Изъ 104 автомобилей А. П. Нагелемъ на автомобилѣ Русско-Балтійскаго завода взятъ

ПЕРВЫЙ ПРИЗЪ,—

кубокъ выносливости за разстояніе 4.492 километра (Москва — С.-Себастіанъ), кромѣ того изъ денежныхъ призовъ Русско-Балтійскіе автомобили получили



ВРЕМЯ БИТЬСЯ

Анна Килимник • Фото «Централ Партнершип»

КАК ПРОШЕЛ ОДИН ИЗ СЪЕМОЧНЫХ ДНЕЙ ФИЛЬМА ПРО «РУССО-БАЛТ»

«МОЙ ПЕРСОНАЖ – ИВАНОВ ИВАН ИВАНОВИЧ, ТАКОЙ ЧЕЛОВЕК ДЕЙСТВИТЕЛЬНО СУЩЕСТВОВАЛ. ОН ЖИЛ В ПЕТЕРБУРГЕ И БЫЛ ЗАВОДСКИМ ГОНЩИКОМ “РУССО-БАЛТА”», – РАССКАЗЫВАЕТ АКТЕР АНТОН РОГАЧЕВ О СВОЕМ ГЕРОЕ И О ТОМ, КАК ПРОХОДЯТ СЪЕМКИ ЭПИЗОДА КОЛЬЦЕВОЙ ГОНКИ ФИЛЬМА «БИТВА МОТОРОВ». ТОГДА ЕЩЕ НЕ БЫЛО АСФАЛЬТОВЫХ ДОРОГ, И ЕСЛИ ВО ВРЕМЯ ЗАЕЗДА ШЕЛ ДОЖДЬ, ТО И МАШИНЫ, И ПИЛОТЫ БЫЛИ НЕ ТОЛЬКО МОКРЫЕ, НО И ПОКРЫТЫЕ ПЛОТНЫМ СЛОЕМ ГРЯЗИ. «ПОСЛЕ КАЖДОГО ДУБЛЯ С НАС СМЫВАЛИ ЭТУ ГРЯЗЬ “КЕРХЕРОМ”. ДУМАЮ, КАЖДАЯ ГОНКА В ТЕ ВРЕМЕНА БЫЛА В НЕКОТОРОМ РОДЕ ПОДВИГОМ».

Мы приехали на съемочную площадку фильма «Битва моторов», запрятанную в лесах Тосненского района Ленинградской области, в самом конце апреля. Эту локацию съемочная группа искала очень долго, прежде пересмотрев около восьми вариантов – важна была конфигурация трассы, которую в итоге здесь воссоздали.

После дождя проселочную дорогу развезло, и минивэн Mercedes-Benz, на котором мы добирались до места, то и дело буксовал, а водитель опасливо смотрел на глубокие, грязные лужи. А до нас уже доносились звуки гонки. Среди специально построенных для фильма гоночных машин начала прошлого века есть и чемпион своего времени – Blitzen Benz, автомобиль, разработанный в 1909 году самим Карлом Бенцем и установивший в 1911 году рекорд



ОПЕРАТОР ФИЛЬМА – Михаил Хасая, известный по таким кинолентам, как «Холодный фронт» Романа Волобуева, «Притяжение» Федора Бондарчука и «Трезвый водитель» Резо Гигинеишвили, а также «Пророк. История Александра Пушкина» Феликса Умарова.

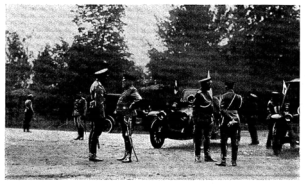






скорости того времени: 228 км/ч. Реплики лихо проезжают перед кинокамерами, из-под колес летят грязные брызги. Публика ахает – дамы в длинных пальто и шляпах, их кавалеры в пальто покороче и котелках. Среди них выделяется мужчина в грубом свитере и кожаной куртке. Он кричит проносящейся мимо машине: «Обороты! Сбавь обороты!» Не сразу узнаешь в этом светловолосом человеке Юру Борисова. В «Битве моторов» он играет инженера Дмитрия Бондарева.

«Эту трассу мы построили специально для съемок. Это не какой-то определенный гоночный трек, скорее некий собирательный образ. Мы изучили, где в начале прошлого века обычно проводили соревнования. Часто это были скаковые ипподромы, переделанные под трассу для гонок на





НАГРАДЫ и ПРИЗЫ,
ПОЛУЧЕННЫЕ
РУССКО-БАЛТІЙСКИМИ АВТОМОБИЛЯМИ.

ЗОЛОТАЯ МЕДАЛЬ.
Пробѣгъ С.-Петербургъ—Рига—С.-Петербургъ въ 1909 г.

ПРИЗЪ ЧЛЕНОВЪ
ИМПЕРАТОРСКАГО РОССІЙСКАГО АВТОМОБИЛЬНАГО ОБЩЕСТВА.
Пробѣгъ С.-Петербургъ — Кіевъ — Москва — С.-Петербургъ
16—30 Іюня 1910 года.

ПОЧЕТНЫЙ ПРИЗЪ
МОСКОВСКАГО АВТОМОБИЛЬНАГО ОБЩЕСТВА.
Одноверстная гонка въ Ригѣ 24 Іюля 1911 года.

1 ПРИЗЪ 1-й КАТЕГОРІИ.
Километровая гонка въ Митавѣ 11 Сентября 1911 г.

ПЕРВЫЙ ПРИЗЪ.
Пробѣгъ С.-Петербургъ—Севастополь, 7—16 Сентября 1911 года.





РОЛЬ ИМПЕРАТОРА НИКОЛАЯ II исполняет Сергей Волков, которого можно увидеть в таких сериалах, как «В парке Чаир», «Регби», «Мосгаз. Формула мести». Израильский актер Ехезкель Лазаров (на предыдущей странице) играет Густава Листа, московского предпринимателя немецкого происхождения.

автомобилях», – рассказывает художник-постановщик фильма Тимур Шагиахмедов.

А что с машинами – как выбирали и воссоздавали их? Для съемочной группы это был новый мир, в который пришлось максимально глубоко погрузиться. В первую очередь искали исторические фотографии машин, а также чертежи, по которым их строили. «Но эти машины делали в единичных экземплярах, производство было полностью ручное. И чертежей почти не сохранилось. Политехнический музей предоставил доступ к своей библиотеке и богатому архиву – поделился художник-постановщик.

«Битва моторов» – это фильм о первой русской автомобильной марке «Руссо-Балт». Для съемок был построен не один, а несколько автомобилей. Важную роль в сюжете играет модель «Руссо-Балта», известная как С24-30, которая участвовала в ралли «Монте-Карло» в январе 1912 года. Для защиты от непогоды у машины был только брезентовый складывающийся тент без боковинок, а ветровое стекло вообще отсутствовало. Мощность двигателя составляла 55 л.с. при 1800 об/мин, автомобиль мог развивать скорость до 113 км/ч. И в итоге русский экипаж раньше всех прибыл в финиш в Монте-Карло, преодолев больше трех тысяч километров. За что получил «Первый приз маршрутов» за наиболее длинный путь, пройденный без штрафных очков. Но по совокупности показателей в абсолютном зачете «Руссо-Балт» занял лишь девятое место. Все потому, что на результат влияли и такие показатели, как число мест и окон, а также итог участия в конкурсе красоты. Как бы странно это сейчас ни звучало.

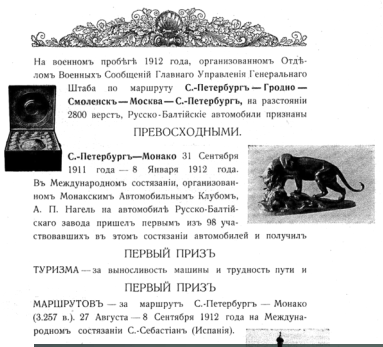

ЖЕРМЕНЪ
БИТВА МОТО
ИЛЬЯ МАЛАНИН
МИХАИЛ ХАСАЯ


Акціонерное Общество
РУССКО-БАЛТІЙСКАГО
ВАГОННАГО ЗАВОДА
ВЪ РИГѢ.
РУССКІЕ АВТОМОБИЛИ,
ВОЕННАГО ТИПА,
СЪ КАРОССЕРІЯМИ НОВѢЙШАГО ТИПОВ.
Награды:
DE CLEVES ET CHEVALIER
23 Avenue du Poale
КЕЙСЪ
6
6

МОЛОДОЙ АКТЕР АНТОН РОГАЧЕВ –
в роли заводского гонщика «Руссо-Балта». Алексей Розин – лишь один из многих звезд «Битвы моторов», фильма, где играют также Алексей Гуськов, Паулина Андреева, Юра Борисов и Иван Янковский.

Руссо-Балт




На военномъ пробѣгѣ 1912 года, организованномъ Отдѣломъ Военныхъ Сообщеній Главнаго Управленія Генеральнаго Штаба по маршруту **С.-Петербургъ — Гродно — Смоленскъ — Москва — С.-Петербургъ**, на разстояніи 2800 верстъ, Русско-Балтійскіе автомобили признаны ПРЕВОСХОДНЫМИ.

С.-Петербургъ—Монако 31 Сентября 1911 года — 8 Января 1912 года. Въ Международномъ состязаніи, организованномъ Монакскимъ Автомобильнымъ Клубомъ, А. П. Нагель на автомобилѣ Русско-Балтійскаго завода пришелъ первымъ изъ 98 участвовавшихъ въ этомъ состязаніи автомобилей и получилъ ПЕРВЫЙ ПРИЗЪ ТУРИЗМА — за выносливость машины и трудность пути и ПЕРВЫЙ ПРИЗЪ МАРШРУТОВЪ — за маршрутъ С.-Петербургъ — Монако (3.257 в.). 27 Августа — 8 Сентября 1912 года на Международномъ состязаніи С.-Себастіанъ (Испанія).

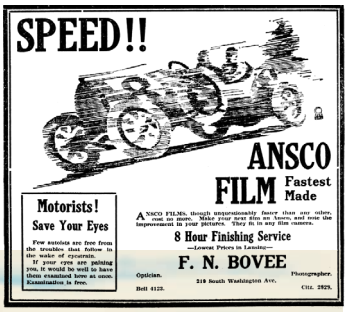
ПАУЛИНА АНДРЕЕВА
играет автогонщицу Лидию, которая занимается вполне мужскими делами по меркам начала прошлого века: разбирается в автомобилях и много путешествует по Европе и не только.



По сюжету «Битвы моторов» в экипаже «Руссо-Балта» пилотом был редактор журнала «Автомобиль» Андрей Нагель, которого играет Иван Янковский, а его штурманом – уже упомянутый инженер Дмитрий Бондарев, роль которого исполняет Юра Борисов. На вопрос, смогли бы актеры преодолеть такое расстояние на таком автомобиле в суровую зимнюю погоду, актеры, не сговариваясь, ответили, что им подобное испытание было бы не под силу – они бы сошли с дистанции на первой же дозаправке.

«Для меня “Битва моторов” – это история в первую очередь все же про людей, – рассказывает режиссер фильма Илья Маланин. – Ключевые персонажи сюжета – Андрей, Дмитрий, а также Лидия, женщина-автогонщица, которую играет Паулина Андреева, – они первопроходцы, экспериментаторы. Хотя и машины, безусловно, важная часть фильма. Мы рассказываем про эпоху, когда автомобили были инновацией. В то время это было опасное транспортное средство, к тому же еще и довольные редкое: обычные люди просто пугались, когда автомобиль проезжал мимо. У первопроходцев, одержимых автомобилизмом как наши герои, были серьезные противники: они выступали против “этих ужасных железяк”, которые портят вид города, шумят и гремят, пугают прохожих и лошадей».

Но главным героем гонки, которую снимали под Санкт-Петербургом, была другая модель «Руссо-Балта» – гоночный «Руссо-Балт» со стартовым номером 9. Этот автомобиль в народе прозвали «Русский огурец» – за его бескрыльный,









обтекаемый кузов и зеленую окраску. «Раллийный» «Руссо-Балт» был максимально лишен комфорта – ведь основная задача была сделать машину быстрой. Поэтому, отправляясь в сторону Лазурного берега, Нагель избавлялся от лишних деталей, улучшая в первую очередь выносливость автомобиля на бездорожье в самых разных погодных условиях. Но у него в машине хотя бы были более-менее удобные сиденья. А «Огурец» и этого был лишен – сидеть приходилось почти на плоском полу, при этом рычаг переключения передач располагался справа на внешней стороне кузова. Если грязь, пыль или дождь портили обзор, то приходилось нелегко: стеклоочистители к тому времени уже изобрели, но их еще не использовали на гоночных автомобилях, к тому же у «Огурца» не было ветрового стекла.

Гонки, как известно, даже в наши дни не выигрываются без оперативной технической поддержки. Если во время съемок что-то выходило из строя у «автомобильных» героев фильма, за их починку быстро бралась целая команда механиков. Чуть в стороне от съемочной площадки они разбили свой шатер и, как на настоящих гонках, за считаные минуты готовы были полностью перебрать вышедшие из строя узлы – и в снегу, и под дождем.

Немаловажно и то, что каскадерскую группу «Битвы моторов» возглавляет Мартин Иванов, трехкратный обладатель премии американских кинокаскадеров Taurus в категории «Лучшая работа с автомобилем», на счету которого каскадерские работы почти в восьми десятках фильмов, в числе которых «Не время умирать», «Ультиматум Борна» и «Индиана Джонс

ХУДОЖНИК-ПОСТАНОВЩИК

«Битвы моторов» Тимур Шагиахмедов работал над такими фильмами и сериалами, как «Хэдшот» Владимира Битокова, «Карамора» Данилы Козловского, «Плевако» Анны Матисон, «Летучий корабль» Ильи Учителя.





РЕЖИССЕР ФИЛЬМА –
Илья Маланин, и пока можно увидеть одну его режиссерскую полнометражную работу — «Ненормальный», зато как у актера у Ильи Маланина за плечами почти три десятка киноработ.





ПРОДЮСЕРУ «БИТВЫ МОТОРОВ»

Петру Анурову мы обязаны появлением таких фильмов, как «Duxless», «Серебряные коньки» и «Волшебник Изумрудного города. Дорога из желтого кирпича» и «Пророк. История Александра Пушкина».


1882 АКЦІОНЕРНОЕ ОБЩЕСТВО 1896

РУССКО-БАЛТІЙСКАГО ВАГОННАГО ЗАВОДА

ВЪ РИГѢ.

ОТДѢЛЕНІЕ ВЪ РИГѢ: Рижскій Сталелитейный Заводъ.

ПРАВЛЕНІЕ: Спб., ул. Гоголя, 13. Телеф. 568-24, 508-18 и 2-74. | СПБ. АВІАЦІОННЫЙ ОТДѢЛЪ: Строгановская наб., 1. Телеф. 199-14.

СПБ. АВТОМОБИЛЬНОЕ ОТДѢЛЕНІЕ: Спб., Эртелевъ пер., 10. Тел. 469-07.

ЗАВОДЪ ИЗГОТОВЛЯЕТЪ:

АЭРОПЛАНЫ собственной системы (типъ И. И. Сикорскаго) и друг., всѣ запасныя части къ нимъ и принадлежности.

АВТОМОБИЛИ спеціально приспособленные для русскихъ дорогъ: пассажирскіе съ кароссеріи новѣйшихъ типовъ—для бѣды по городу и туризма; грузовые — для всякаго назначенія.

ВАГОНЫ пассажирскіе, трамвайные, товарные и спеціальнаго назначенія.

ДВИГАТЕЛИ нефтяные и керосиновые, разной мощности.

МОЛОТИЛКИ паровыя автоматическія, американскаго типа, и конныя.

СОРТИРОВКИ, сѣялки, плуги и другія издѣлія.

ПРЕДСТАВИТЕЛИ:

Въ С.-ПЕТЕРБУРГѢ, А. И. ЛУКОЯНЧИКЪ, Суворовскій пр., 34. Тел. 109-20 (по двигателямъ); ВЪ КІЕВѢ, инж. В. Е. ПОПЕЛЬСКІЙ, Александровская ул., № 47.

ВЪ ЕКАТЕРИНОДАРѢ И БАКУ, Торговый домъ «СТУКЕНЪ и Ко».

ВЪ ЦЕНТРАЛЬНОЙ РОССІИ, Торговый домъ «ЖЕЛѢЗНИКЪ», Москва, Мясницкая ул. № 17.

ВЪ ОДЕССѢ, РОСТОВѢ НА ДОНУ И ХАРЬКОВѢ, Торговый домъ «Инженеры: ВРЖОСТОВИЧЪ, КАРСНИЦКІЙ и ЗАКРЖЕВСКІЙ», Харьковъ, Сумская, № 15.





и колесо судьбы». Помимо этого, каскадерская команда проводила тренировки с актерами перед съемками технически сложных сцен. «Когда мы тренировались, были моменты, когда я очень сильно разгонялся, – делится впечатлениями актер Антон Рогачев. – У этих машин подушек безопасности, естественно, нет. И ремней безопасности – тоже. Из-за того что на проселочной дороге на ней еще и довольно сильно трясет, то даже на скорости семьдесят ты ощущаешь себя, будто несешься сто двадцать».

Были на съемках и автомобили, которые не носились с такой скоростью, но присутствовали в кадре. Это уже не кинореплики, а настоящие музейные экспонаты, не предназначенные для тяжелых дорожных испытаний. Эти машины приехали на съемочную площадку из музея автомобильной техники «Верхняя Пышма», а также из коллекции «Ленфильма». Несколько машин предоставил частный коллекционер. Но среди них не было ни одного «Руссо-Балта». Ведь оригинальный автомобиль первой русский марки сохранился лишь в единственном экземпляре, и увидеть его можно в Политехническом музее в Москве. Возможно, именно «Битва моторов» поможет рассказать широкому кругу зрителей о значимости этого автомобильного бренда для истории российского автомобилестроения. Увидим осенью 2026 года в кинотеатрах



Жизнь на колесах

Наталья Афанасьева • фото Влада Перуновского

ВЭНЛАЙФ В РОССИИ – ЖИЗНЬ В ПОИСКАХ СМЫСЛА, ЛЕТА И НОВЫХ ВПЕЧАТЛЕНИЙ

ФИЛОСОФИЯ VANLIFE – ТО ЕСТЬ БУКВАЛЬНО «ЖИЗНИ В ФУРГОНЕ» – ЗАРОДИЛАСЬ В 1970-Е ГОДЫ В СРЕДЕ ХИППИ И ПРОЧИХ РАСТАМАНОВ. С ТЕХ ПОР ПОМЕНЯЛИСЬ И САМИ ВЭНЛАЙФЕРЫ, И ОБСТОЯТЕЛЬСТВА, ПО КОТОРЫМ ЛЮДИ ВЫБИРАЮТ ЖИЗНЬ КОЧЕВНИКА. ДЛЯ КОГО-ТО АВТОДОМ – ЭТО ШИКАРНЫЙ ОТДЫХ, ДЛЯ КОГО-ТО – НЕОГРАНИЧЕННАЯ СВОБОДА ПЕРЕДВИЖЕНИЯ. А КТО-ТО ВЕДЕТ КОЧЕВУЮ ЖИЗНЬ ВЫНУЖДЕННО: ТАК, ПОСЛЕ КРИЗИСА АМЕРИКАНЦЫ МАССОВО ПЕРЕСЕЛИЛИСЬ В ФУРГОНЫ ИЗ-ЗА БАНКРОТСТВА ГОРОДОВ.

В России же до последнего времени движение вэнлайф было развито крайне мало. Все изменилось пять лет назад – в пандемию, когда автодом стал едва ли не единственным шансом вырваться на волю. Активные люди придумывали способы, как путешествовать, жить и отдыхать в условиях заточения на карантине.

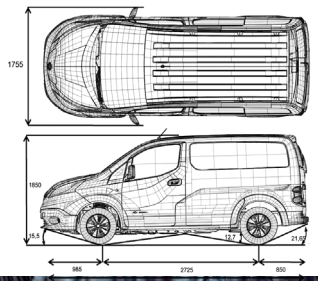
И с тех пор «жизнь в фургоне» набирает у нас популярность бешеными темпами. Если в 2020 году из крупных был только Hello Camper под Питером, то теперь фестивали есть во всех регионах России, и съезжаются на них тысячи кемперов.

Иркутянин Влад Перуновский, режиссер и сценарист, увлекшись этой культурой, не только погрузился в нее с головой, но и решил снять о ней и ее героях художественный фильм «Убегая от зимы». Про который и рассказал «Автопилоту».

До этого автодом я видел только в кино и в автоломбарде Иркутска. А в пандемию стал думать, как путешествовать, когда все закрыто. Тем более что в то время жена была беременная, стало понятно, что с палаткой уже в поход не пойдешь. И вот совершенно случайно я наткнулся на ролик томских ребят, которые сделали себе из японского минивэна кемпер, колесят по всей стране во время карантина и горя не знают. Вот так впервые появилась идея дома на колесах.



ВЛАД ПЕРУНОВСКИЙ – основатель кредитивного комьюнити Kit Movie, сценарист, кинорежиссер и продюсер из Иркутска. Этот продакшен больше десяти лет занимается созданием комедийного видеоконтента. Короткометражка «Убегая от зимы» — атмосферная роуд-муви-комедия.



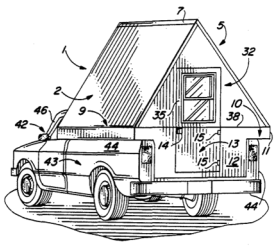




Сначала мы купили малолитражный японский фургончик Daihatsu Hijet – небольшой, но с высокой крышей, внутри он оказался очень вместительный. В русскоязычном интернете тогда информации было очень мало, я изучал, что делают европейцы. В результате получился неплохой кастенваген: с кроватью, подъемным столиком, и, в принципе, все это было очень мило. Но малютка не прижился – все-таки у нас в Иркутске горы, на сорока девяти «лошадях» преодолевать подъемы тяжело.

И тогда мы приобрели Nissan NV200 – это уже был нормальный фургон с двигателем 1,6. Вместе с женой мы что-то придумывали, что-то подсматривали у других, в результате получился настоящий автодом: с раздвижной кроватью, детской кроваткой – к тому времени у нас родилась дочка, поворотными сиденьями, биотуалетом и вообще всем необходимым. После этого я превращал в кемперы еще Nissan Serena и Suzuki Every.

ОТВЕТСТВЕННЫЕ ЛИЦА





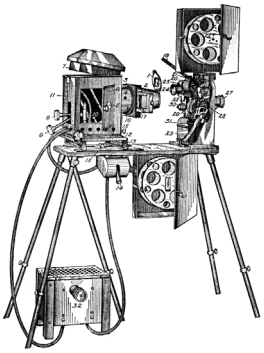




Можно, конечно, купить готовый вэн. Любой каприз за ваши деньги: бывают автодома с бассейном, с отсеком для малолитражного автомобиля и даже вертолетной площадкой. Но среди настоящих вэнлайферов заводские автодома не считаются чем-то значимым.

Суть «трушного» вэнлайфа – своими руками превратить дешевую машину в дом на колесах, то есть «закемперовать». И тут фантазия людей, их инженерные таланты и умение работать руками вообще не знают границ. Мы встретили как-то ребят на Volkswagen Crafter, где помимо кровати, гостевой зоны, душа, туалета, кухни и обеденной зоны умещались винный шкаф и кофемашина!

Мы также встречали ребят, которые сделали вполне себе годный дом из малолитражек, таких как Nissan Note, Honda Fit, Toyota Passo, Nissan March и так далее. Или тех, кто обустроился на базе кей-каров – Suzuki Every, Daihatsu Hijet,



СЪЕМКИ ФИЛЬМА
прошли с 20 декабря 2024 года по 11 января 2025 года. Стартовали они в Иркутске, но основная часть прошла берегу Азовского и Черного морей, а также в Красной Поляне.



Toyota Pixis Van, Honda Vamos, Mitsubishi Minicab, Subaru Sambar, Mazda Scrum, Nissan Clipper.

Но чаще всего у нас кастенвагены делают на базе фургонов и автобусов: Fiat Ducato, Peugeot Boxer, Citroen Jumper, Ford Transit, Renault Master, а также «Газель Next ГАЗ Соболь». Уважают для этих целей «шишиги» и «пазики».

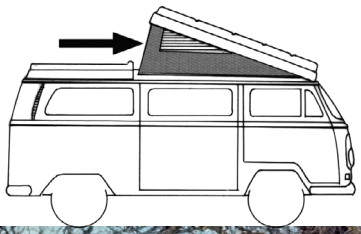
Инфраструктуры для автодомов в России по-прежнему нет. Отечественный вэнлайф – это жизнь в поисках электричества и воды. Выкручиваются кто как может: договариваются на заправках, заезжают по дороге к каким-то знакомым. Однажды мы поехали в баню помыться, заодно залили в машины воды и зарядили батареи.

Но все-таки, несмотря на бытовые трудности, путешествие на автодоме по России дает огромную свободу. И выходит сильно дешевле, чем покупать билеты на поезд или самолет и снимать отель.

Например, прошлым летом мы всей семьей и собакой впридачу ездили больше двух недель по Алтаю. Я потом посчитал – мы сэкономили около полумиллиона рублей. И это не говоря уже о тех впечатлениях, которые можно получить, путешествуя только таким способом.

Есть стереотип, что вэнлайферы в России в основном люди обеспеченные, в отличие, скажем, от американских «номанов». Действительно, в основном россияне заводят фургоны, чтобы отдыхать, но среди них совсем немного богатых людей. Сегодня люди все больше выбирают автодом не от хорошей жизни – квартиры стали недоступны, накопить на фургон оказалось гораздо легче.

Некоторые живут в фургоне годами, есть кочевники, которые ездят по семь-восемь лет. И они уже и не стремятся к оседлой жизни, скорее всего, город на них уже будет давить.







Углубляясь в тему, погружаясь с этот мир, начиная узнавать сообщество изнутри, я понял, насколько разные судьбы привели людей к жизни на колесах. И насколько они не похожи на те блестящие, рекламные ролики, которые мы видим в интернете от топовых блогеров, где они пьют вино с видом на красивый закат.

Так пришла идея снять фильм. Для того, чтобы, с одной стороны, рассказать людям о мощной субкультуре, которая развивается бешеными темпами и для многих остается совершенно неизвестной. А с другой – снять маски с тех блогеров, кто показывает слишком рекламную картинку из «жизни в фургоне».

Мне хотелось показать, что есть и другая сторона вэнлайфа, драматическая, это далеко не только кайф. Рассказать истинные, иногда трагические истории современных кочевников, которые едут через всю страну на юг, убегая от зимы. В общем, пока я обдумывал все это, вышел американский фильм «Земля кочевников» и получил «Оскар». И тогда я понял, что медлить нельзя, надо срочно снимать.

Роуд-муви «Убегая от зимы» – комедия с элементами социальной драмы о жизни и философии современных кочевников и автопутешественников.

Наш главный герой Денис – выдуманный персонаж, но это собирательный образ, в основе которого реальные люди. 35-летний интроверт, оказавшийся на улице после смерти своей матери, вынужден приспосабливаться к жизни в обществе, в котором у него нет ни друзей, ни близких. Ему встречается молодая вдова, решившая идти к своей мечте, и целая группа ее бесшабашных друзей, каждый из которых старается получить от этой жизни все, скрывая за маской беспечности личную трагедию.



ОТВЕТСТВЕННЫЕ ЛИЦА

СЪЕМКИ ФИЛЬМА «УБЕГАЯ ОТ ЗИМЫ» – почти авантюра. У проекта практически нет бюджета, но есть уверенность в качестве итогового продукта. В данный момент ребята запустили краудфандинговую компанию на «Планете.ру».





В фильме снялись реальные вэнлайферы, которые играют сами себя и рассказывают свои истории: Александр, Евгения и Всеволод Кучерук (Born to van), Артур Матвиенко и Виктория Щербакова (Ace of Vans), Александр Трубников («Пушка гараж», Vanlife Russia), Роман Абраменцев (SmlKotey) и Элиза Багдасарова (Elise Krink), а также Евгения Ярменко и Роман Галигузов (Chick Camper). Съемки стартовали в Иркутске, но основная часть пришлась на Краснодарский край.

Режиссером, сценаристом и продюсером фильма стал я сам, а оператором-постановщиком и монтажером – Артем Мунтьян. Тот самый вэнлайф-блогер, с ролика которого совершенно случайно началось мое знакомство с жизнью кочевников.



Артериальное движение

Анна Килимник • Фото «Студия Рек»

ЗИМНИЕ ДОРОГИ И ЛЮДИ, КОТОРЫЕ ПО НИМ ЕДУТ

ДОКУМЕНТАЛЬНЫЙ ФИЛЬМ «ЗИМНИК» РЕЖИССЕРА ЮРИЯ ДОРОХИНА ВОШЕЛ В ЭТОМ ГОДУ В КОНКУРСНУЮ ПРОГРАММУ МОСКОВСКОГО МЕЖДУНАРОДНОГО КИНОФЕСТИВАЛЯ И ЗАВОЕВАЛ ТРИ НАГРАДЫ: СПЕЦИАЛЬНОЕ УПОМИНАНИЕ ЖЮРИ КОНКУРСА ДОКУМЕНТАЛЬНОГО КИНО, ПРЕМИЮ NETPAC AWARD – СПЕЦИАЛЬНОЕ УПОМИНАНИЕ «ЗА РОССИЙСКИЙ ЭПОС ПОВСЕДНЕВНОСТИ И СИБИРСКИЙ ХАРАКТЕР», А ТАКЖЕ ПРИЗ МЕЖДУНАРОДНОЙ ФЕДЕРАЦИИ КИНОКЛУБОВ «КОЛЮЧИЙ ВЗГЛЯД». ЭТО ФИЛЬМ О ЗИМНИХ ДОРОГАХ, КОТОРЫХ В СИБИРИ ВООБЩЕ И В ИРКУТСКОЙ ОБЛАСТИ В ЧАСТНОСТИ ОЧЕНЬ МНОГО. НО ЭТО ФИЛЬМ И О ЛЮДЯХ, КОТОРЫЕ НЕ ПРОСТО ЕЗДЯТ ПО ЭТИМ ДОРОГАМ, НО И ВЕЗУТ ПО НИМ ЖИЗНЕННО НЕОБХОДИМЫЕ ГРУЗЫ. КАК ПРОШЛИ СЪЕМКИ «ЗИМНИКА», ЮРИЙ ДОРОХИН И РАССКАЗАЛ «АВТОПИЛОТУ».

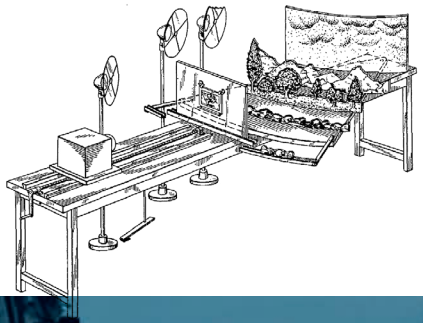
В детстве я с родителями жил на Чукотке за полярным кругом – папа был летчиком. И тогда слово «зимник» звучало для меня как «елочные игрушки», «конфеты», «велосипед». Все снабжение держалось на зимнике. В магазине были замороженные яблоки, потому что их везли по зимнику. Мы бросали их в холодную воду, чтобы они «отошли».

Зимники – это как бы артерии нашей страны, той громадной территории, которая простирается за Уралом. Сюда раньше шли поезда, на которых было на самом деле написано «Петербург – Сибирь». Безадресно и адресно одновременно. Потому что это невероятно громадная территория. И ты, когда летишь над ней на небольших самолетах – Ан-24, скажем, – ты осознаешь всю ее необъятность. И при всей своей громадности и незаселенности она играет решающую роль для страны.

В этих местах фраза «Движение – это жизнь» имеет стопроцентное соответствие реальности. Потому что жизнь



ЮРИЙ ДОРОХИН –
режиссер и продюсер продакшена «Студия Рек» в Иркутске. Работал на телевидении, много снимал и снимает в рекламе. На его счету больше десяти документальных фильмов, а также работа над художественным фильмом «Сатисфакция» с Евгением Гришковцом в главной роли.







городков и вахтовых поселков зависит от того, доедут ли до них зимой машины с жизненно необходимым грузом.

В рамках другого проекта мы снимали перевозку по зимнику буровой установки. И сразу стало очевидно, что эта тема очень интересная. Тогда же стало понятно, что одним из главных героев станет Сергей Петрович Мерзляков. Он – начальник каравана большегрузов. Водители зовут его просто Петрович.

Все, что касалось техники, нас, безусловно, интересовало. Как при минус пятидесяти эти машины двигаются вообще? Как вращаются эти колеса? Как взаимодействуют люди и техника? Когда машины застревают, они вытаскивают друг друга. В некоторые экспедиции они даже везут с собой бульдозер, чтобы тот затаскивал фуры в гору по укатанной скользкой поверхности. Герои в фильме рассказывают, что, когда у них сломалась рессора, они трое суток жили на дороге в машинах и ждали, когда им привезут запчасть.





FIG. 5B

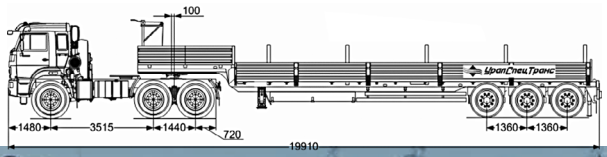
Насколько тут сильны люди, настолько же должна быть сильна техника, и наоборот. Почему они сами делают ремонт? Потому что, если ты сам не сможешь починить свою машину, это может закончиться катастрофой.

Все люди, которые едут в этом караване, они такие, какие они есть. Что я вкладываю в эту фразу? Они делают свою работу, не добавляя к этому ни грамма пафоса. А делают они очень Большую работу, буквально с большой буквы. После премьеры иркутянин, но давно работающий в Москве кинокритик Егор Москвитин написал, что герои фильма – мужчины, которые своими колесами замерзших машин вращают земной шар. И это реально так и есть. Потому что они везут эту буровую, которая пробурит в земле, как они сами говорят, дырку, и из этой дырки пойдет нефть, на которую будет жить вся страна. И в этих местах не будет никогда хороших дорог – это нереально. Здесь всегда будет только зимник.





«ЗИМНИК» снят методом фильма-наблюдения. Постепенно герои картины перестали обращать внимание на камеры, забыли о том, что на них нацеплены микрофоны. И тем самым полностью раскрылись перед зрителями.





Когда работаешь над сценарием документального фильма, выстраиваешь некую конструкцию. Мы с моим соавтором Юлией Бывшевой рассматривали варианты нелинейного сценария, где не было бы все завязано на движении этого каравана, было бы больше флешбэков. Но в конце концов мы от этого отказались. Мы много это обсуждали: линейное повествование помогло лучше раскрыть характеры героев.

Моим кастинг-директором был Сергей Петрович. Он предложил мне кандидатуры двух ребят – водителей Жени и Сергея. С каждым из героев в машине сидел оператор. Мы заранее продумали темы для разговоров, и операторы выступали еще и в качестве интервьюеров. С самого начала у нас была идея сделать съемочную группу частью экспедиции, которую мы снимали. Потому что, если бы мы абстрагировались и показывали в кадре свое объективное присутствие, это было бы кокетство, с моей точки зрения. За время путешествия съемочная группа по сути превращается в часть этой экспедиции.

Съемочная группа была большой для документального проекта. Помимо трех операторов был еще, не считая режиссера, оператор дрона, звукорежиссер и логгер – человек, который перебрасывает отснятый материал с карт памяти на жесткий диск. Мы отсняли большой массив материала – боялись упустить что-то.

Непростая задача была у звукорежиссера. Одновременно писался звук с пяти микрофонов, все это контролировать в моменте, когда колонна с героями движется, крайне сложно.

В фильме есть моменты, которых изначально в сценарии не было. Автомобильная авария, например, – это невозможно предусмотреть. Но она очень тщательно снята с точки зрения изобразительного ряда. Благодаря автомобилям, которые подъехали вытаскивать джип из кювета, там поставлен такой свет, будто это момент игрового фильма. Качественно записан звук, потому что у нас были хорошие

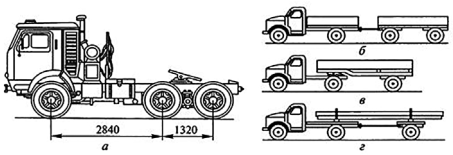


Схема седельного тягача и основных типов автопоездов:
а — седельный тягач КамАЗ-5410; *б, в, г* — автопоезда (соответственно прицепной, седельный, роспуск)





накамерные микрофоны. На Петровиче микрофон-петля был постоянно, а он руководил по сути этой небольшой спасательной операцией. И это, конечно, большое везение для всей съемочной группы, что все сложилось так, как сложилось. И драматичный момент на дороге, и никто из людей не пострадал. И одна из пассажирок этого джипа спрашивает у Петровича: «Вы кто?» А он отвечает: «Я – человек».

Для меня было важно раскрыть характер моих героев. Поэтому мы ездили в Ижевск снимать Сергея Петровича и его жену Наташу – как они живут, какие у них отношения. Потом ездили в Усть-Кут – к Жене и его семье. А вот жена Сергея сниматься отказалась. Уговорить ее не получилось, и я подумал, что это нормально, это тоже жизнь.

Этот фильм – он именно про жизнь, про ее ценность. Там много чего есть, но не впрямую, а опосредованно – о том, в каком мире и в какой момент мы живем. Например, стрельба, которую герои смотрят по ютубу. Как говорят про парней, которые уже были мобилизованы, и что за них переживают. Это отражение сегодняшней ситуации. И ребята не боятся, в общем, рассказывать про себя, потому что особо им скрывать, мне кажется, нечего.

Я, конечно, хотел бы, чтобы этот фильм смотрели на большом экране, потому что мы очень много сил вложили в изображение и звук. Я считаю, что документалистика – это то, что сегодня принято называть «интертеймент», то есть развлечение. В самом высоком смысле этого слова. Я считаю, надо стремиться к тому, чтобы документальные фильмы производили впечатление, затягивали зрителя. Чтобы их было интересно смотреть не только с точки зрения смыслов, но и с точки зрения визуализации и звука. У нас уже есть предварительные договоренности – фильм точно выйдет в кинотеатральный прокат.



В БЛИЖАЙШЕЕ ВРЕМЯ фильм будут показывать на различных фестивалях. Юрий Дорохин хотел бы, чтобы этот фильм смотрели на большом экране, потому что авторы «Зимника» очень много внимания уделили изображению и звуку.







Рис. 57. Движение автомобильной колонны по снежной целине

Мне хочется снимать хорошее кино. Хочется, чтобы его показывали в кинотеатрах и на него бы ходил зритель.

Мой отец был летчиком, и для меня всегда было очень близкой и волнующей темой все, что связано с авиацией. И сейчас я работаю над фильмом про МС-21. Это название расшифровывается как «магистральный самолет XXI века». Мы снимаем материал о ходе строительства с 2014 года, и я как режиссер не могу остаться равнодушным к этому материалу.

Сейчас пришло время сделать документальный фильм, который я назвал «Самолет». Это очень интересный проект. В том числе с технической точки зрения: снимать его будет даже сложнее, чем «Зимник». В прошлом году мы получили финансирование от Министерства культуры. Надеюсь, что все наши смелые идеи смогут реализоваться. И зритель, который будет смотреть его на большом экране, выйдет из кинозала с пониманием того, как непросто строится самолет. **а**



Стрельба в Москве



Иван Баранцев • Фото из архива АМО-ЗИЛ

ПОЧЕМУ БРОНИРОВАННЫЙ ЗИЛ-4105 ЛУЧШЕ, ЧЕМ CADILLAC FLEETWOOD

ОДНОЙ ИЗ НЕУДАЧ ЦРУ В ОХОТЕ ЗА СОВЕТСКИМИ СЕКРЕТАМИ СТАЛИ БРОНИРОВАННЫЕ АВТОМОБИЛИ МАРКИ ЗИЛ, НА КОТОРЫХ ПЕРЕМЕЩАЛОСЬ РУКОВОДСТВО СССР, – АМЕРИКАНЦАМ ТАК И НЕ УДАЛОСЬ РАЗГАДАТЬ ТАЙНЫ КОНСТРУКЦИИ ТАКИХ «ЧЛЕНОВОЗОВ», НАСТОЛЬКО ЗАКРЫТОЙ БЫЛА ВСЯ ИНФОРМАЦИЯ. А САМИ ОНИ ТАК И НЕ СУМЕЛИ СОЗДАТЬ ДЕЙСТВИТЕЛЬНО НАДЕЖНЫЙ И ЗАЩИЩЕННЫЙ АВТОМОБИЛЬ ДЛЯ СВОИХ ПРЕЗИДЕНТОВ.

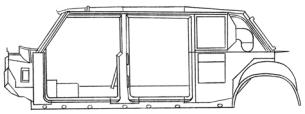
Советским конструкторам было что скрывать. Основой конструкции всех бронированных лимузинов, начиная от ЗИС-115 и заканчивая ЗИЛ-41052, служила «бронекапсула» – бронекорпус, обшитый снаружи кузовными панелями. В то время как американцы всегда шли самым примитивным путем и просто-напросто вставляли бронеплиты и бронестекла в обычный лимузин. Проведенный в 1985 году сравнительный обстрел бронированных ЗИЛ-4105 и Cadillac Fleetwood показал полное превосходство советской конструкции.

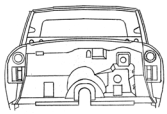
Обстрел ЗИЛ-4105 и Cadillac Fleetwood «в паре» стал уникальным экспериментом, хотя броневая защита советского лимузина проверялась и ранее. Так, в 1983 году на пулестойкость испытывались узлы крепления остекления, производился обстрел макета лобового стекла и подрыв гранатой макета крыши, обстреливались все стекла и сам готовый автомобиль. И обстрел из винтовки калибра 7,62, и подрыв гранатой ЗИЛ-4105 выдержал достойно – ни одного сквозного пробития.

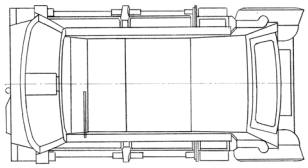
После распада СССР все это перестало быть секретом. Бронированные лимузины разошлись по частным рукам, а заводские архивы и вовсе стали никому не нужными, собственно, благодаря этому у нас сейчас и есть возможность узнать о подробностях тех испытаний. Американцам же, как говорят, только в «лихие девяностые» удалось купить старый ЗИЛ, чтобы разобрать его и узнать, наконец, советскую технологию бронирования.







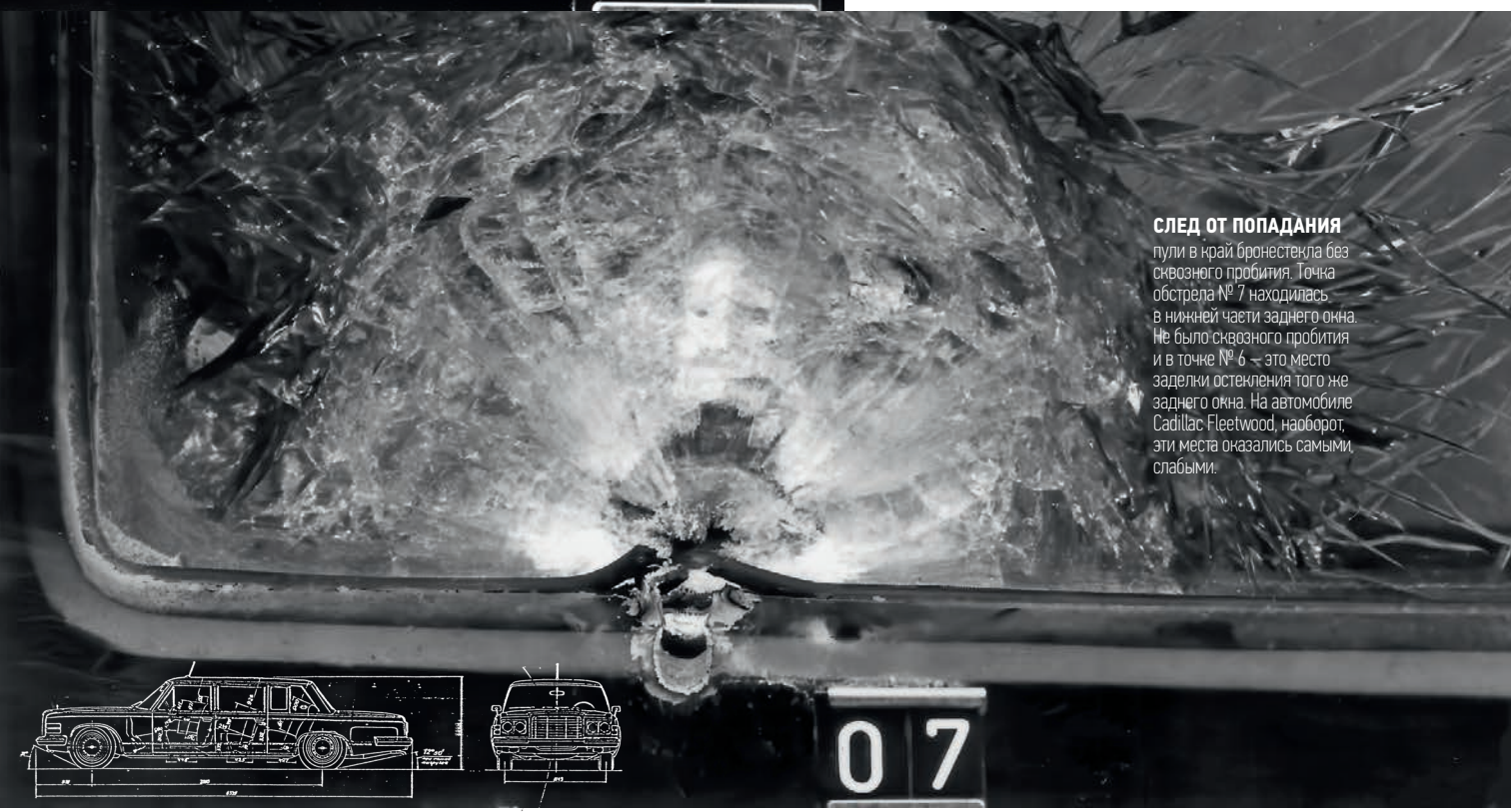




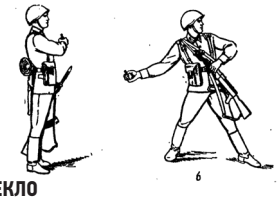
«БРОНЕКАПСУЛА» СОСТОЯЛА
из двухсот деталей толщиной от 4 до 10 мм. Толщина ветрового стекла — 43 мм, заднего и боковых — 47 мм. Автомобиль весил 5235 кг. Двигатель V8 объемом 7,68 литра развивал мощность 315 л.с. при 4600 об/мин и разгонял ЗИЛ-4105 до 150 км/ч. По бронированному Cadillac Fleetwood данных нет.

ТОЧКА ОБСТРЕЛА № 4 –
место стыка передней и задней дверей ЗИЛ-4105. Пуля вошла под углом 60 градусов в направлении салона, но не смогла пробить насквозь броневую защиту кузова. Выдержал обстрел без сквозного пробития и стык между передним крылом и передней дверью, а также между задней дверью и задним крылом.

ПРОБОИНА В ОБШИВКЕ КУЗОВА
в районе заднего дивана, где располагается пассажир, он же «охраняемое лицо». Сквозного пробития броневой защиты нет. Такой же прекрасный результат показали и другие точки — всего их было восемь, причем три располагались на задней стойке кузова в районе головы пассажира.



СЛЕД ОТ ПОПАДАНИЯ
пули в край бронестекла без сквозного пробития. Точка обстрела № 7 находилась в нижней части заднего окна. Не было сквозного пробития и в точке № 6 – это место заделки остекления того же заднего окна. На автомобиле Cadillac Fleetwood, наоборот, эти места оказались самыми слабыми.



ПОПАДАНИЕ ПУЛИ В БРОНЕСТЕКЛО
правой задней двери ЗИЛ-4105 — точка обстрела № 14. Сквозного пробития нет. Интересно, что обстрел производился только по боковым стеклам, хотя на фотографии Cadillac Fleetwood видны отметки и на заднем стекле. Впрочем, в отчете они не упоминаются и на схеме не обозначены.

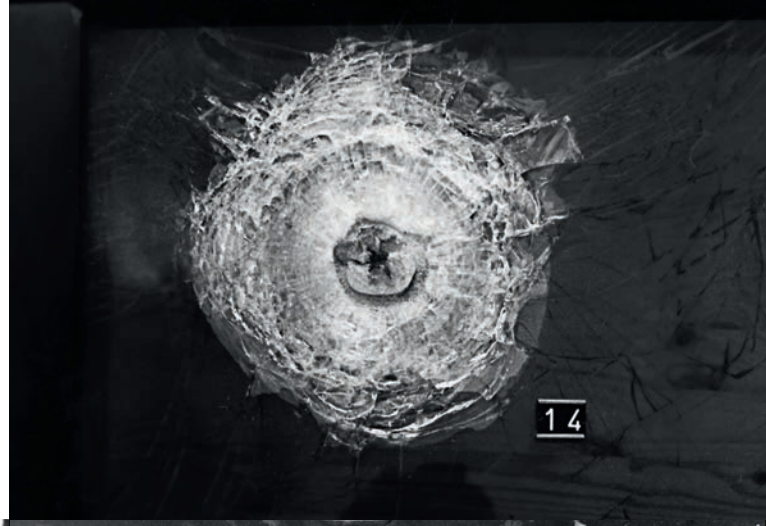




Фото 8 Вид гранаты РГД-5 на крыше автомобиля ЗИЛ-4105 (точка 26).

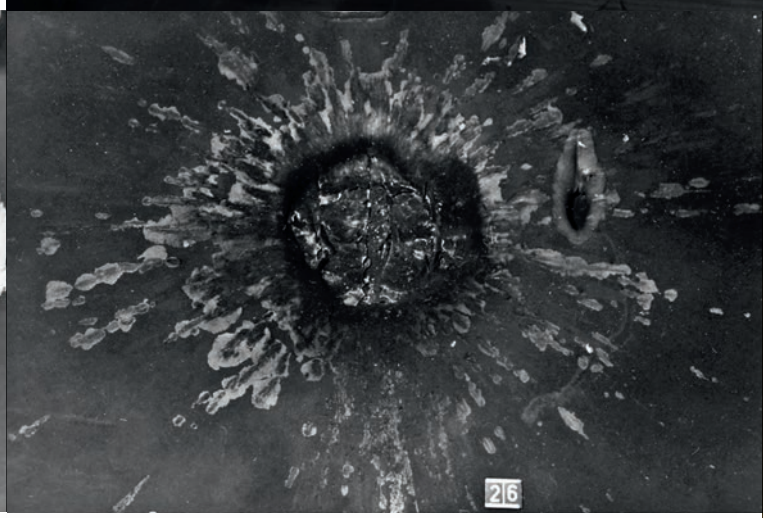
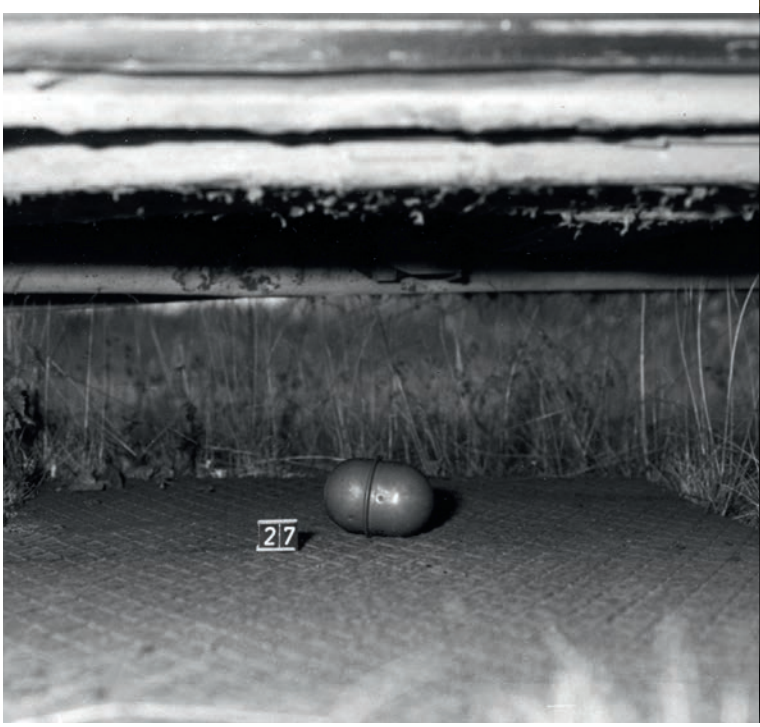


Фото 9 Результат подрыва гранаты РГД-5 на крыше автомобиля ЗИЛ-4105. Видна пробоина в облицовке и следы действия взрыва на броневую крышу (точка 26). Сквозного пробития нет.

ИСПЫТАНИЯ ПОДРЫВОМ ГРАНАТЫ РГД-5
на крыше ЗИЛ-4105. В облицовке — пробоина, но сквозного пробития броневой защиты нет. В отчете об испытаниях отмечено, что «динамический прогиб крыши от взрыва составил 23 мм». Рядом с гранатой виден след от попадания пули в крышу под углом 15 градусов без сквозного пробития.



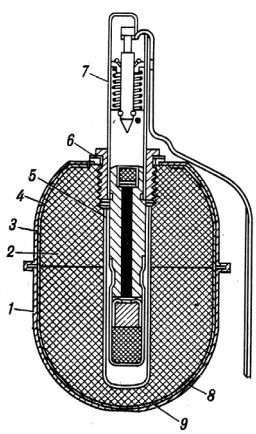


Рис. 72. Устройство ручной осколочной гранаты РГД-5:
1 — корпус; *2* — разрывной заряд; *3* — колпак; *4* — вкладыш колпака; *5* — трубка для запала; *6* — манжета; *7* — запал; *8* — поддон; *9* — вкладыш поддона

ГРАНАТА РГД-5
под днищем автомобиля перед подрывом. Сквозных пробоин не было, однако фотографии днища ЗИЛ-4105 после подрыва в отчете нет — только лишь до. РГД-5 — это советская ручная граната, относится к противопехотным осколочным ручным гранатам, масса взрывчатого вещества составляет 0,11 кг.



ЦИФРОЙ 6 ОБОЗНАЧЕН СЛЕД ОТ ПУЛИ
в салоне Cadillac Fleetwood, которая сначала пробила кузов в зоне крепления стекла, а потом и деревянный щит в салоне. Точка обстрела № 6 находилась у заднего окна на уровне груди пассажира. Всего же на американском лимузине оказалось шесть таких сквозных отверстий.



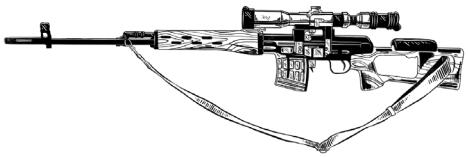


ФОТОГРАФИЯ
автомобиля Cadillac Fleetwood с обозначенными на кузове точками обстрела. В отчете об испытаниях советского и американского лимузинов ничего не говорится о толщине броневых панелей и бронестекол, равно как и о происхождении этого Cadillac Fleetwood. Дальнейшая судьба машины также неизвестна.

ТОЧКА ОБСТРЕЛА № 4
располагалась в переднем крыле Cadillac Fleetwood. Пуля вошла в эту точку под углом 60 градусов с правой стороны и пробила насквозь место стыка двери и крыла, оставив след на подушке водительского сиденья. Если бы на этом месте находился водитель, то он как минимум был бы серьезно ранен.



ПОЛЕЗНЫЕ ИСКОПАЕМЫЕ



ВХОДНОЕ ОТВЕРСТИЕ

сквозной пробоины в дверном стыке Cadillac Fleetwood при стрельбе под углом 60 градусов в направлении салона. В салоне установили деревянный щит из сосновых досок толщиной 25 мм для отслеживания дальнейшей траектории пули, и пуля оставила отверстие и в нем, в итоге войдя в обивку дивана.





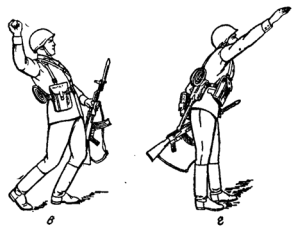
Фото 24 Сквозная пробоина в 25 мм сосновом щите после пробития кузова автомобиля "Кадиллак-Флитвуд" (точка обстрела I7).



Фото 25 След от пули на стекле со стороны салона автомобиля "Кадиллак-Флитвуд" после пробития кузова и 25 мм соснового щита (точка обстрела I7).







ЕЩЕ ОДНА СКВОЗНАЯ ПРОБОИНА

в месте крепления бронестекла: пуля вошла в точке № 17, расположенной рядом с задним окном, вышла в салоне, пробила деревянный щит и еще разбила изнутри бронестекло на противоположной стороне. Сквозного пробития второго стекла не было, но след от пули выглядит впечатляюще.

ТОЧКА ОБСТРЕЛА № 23 –

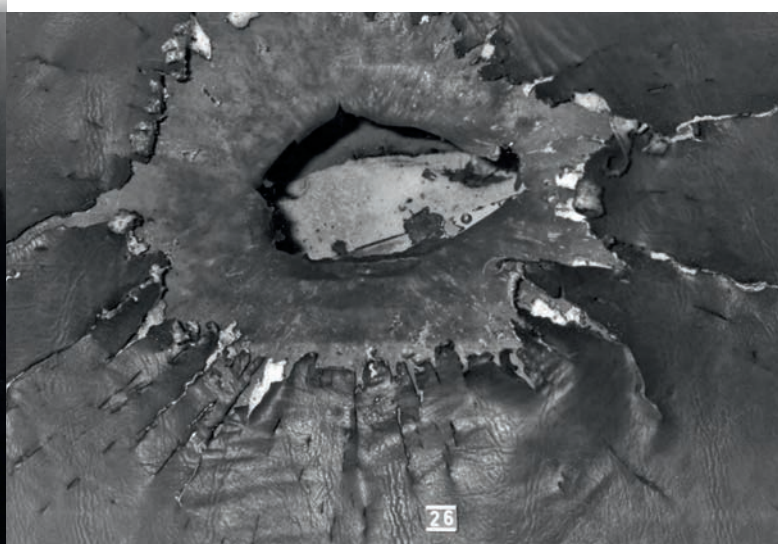
место крепления остекления автомобиля Cadillac Fleetwood. На двух фотографиях представлены входное и выходное отверстия сквозной пробоины от пули калибра 7,62, причем энергии пули после пробития оставалось достаточно для поражения водителя и пассажиров, находившихся в салоне.



ЧИСТОТУ ЭКСПЕРИМЕНТА
все же соблюсти не удалось. В 1985 году производился сравнительный обстрел ЗИЛ-4105, на котором ездило руководство СССР, в том числе генеральный секретарь ЦК КПСС, и Cadillac Fleetwood, но совсем не таким, каким в тот год пользовался президент США Рональд Рейган.

СЛЕД ОТ ПУЛИ ПРИ СТРЕЛЬБЕ ПО ОСТЕКЛЕНИЮ
Cadillac Fleetwood — точка обстрела № 24, сквозного пробития нет. Точка № 26 — пробоина от взрыва гранаты РГД-5 на крыше автомобиля. Днище также не обеспечивало защиту от взрыва гранаты, лежавшей на грунте, — весь пол салона был в сквозных пробоинах от осколков.





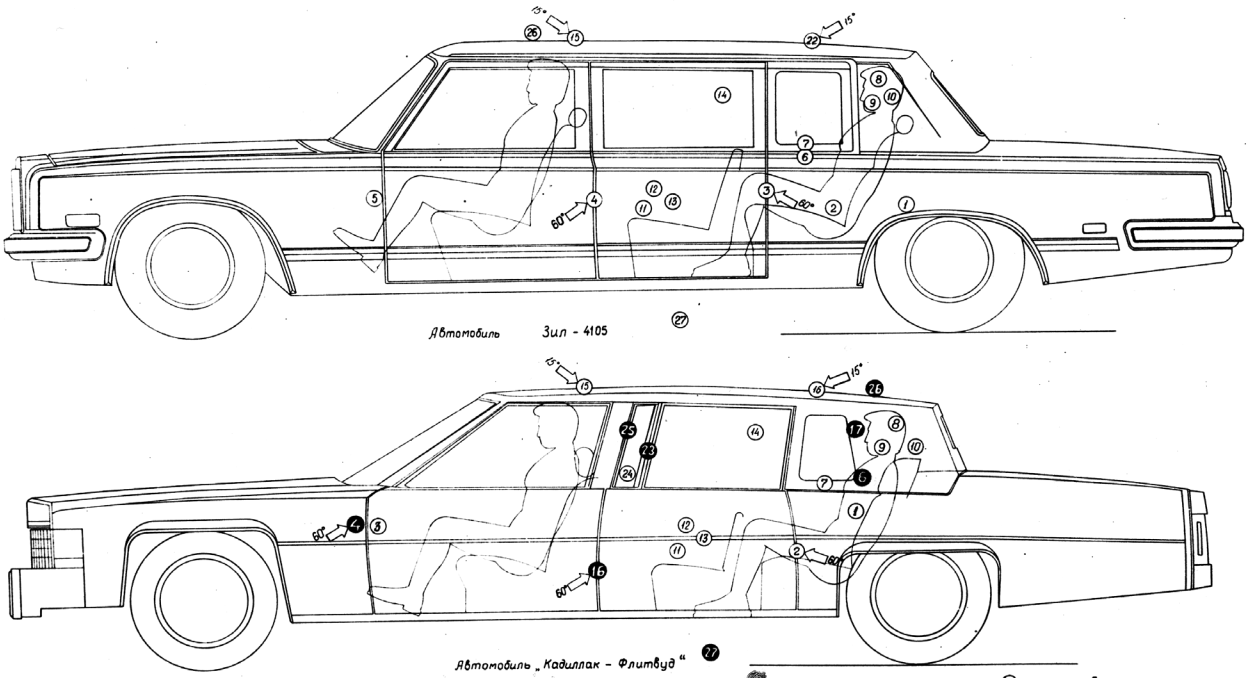


Рис. 1

ТОЧКИ ОБСТРЕЛА НА ЗИЛ-4105 И CADILLAC FLEETWOOD.
Советский бронированный лимузин выдержал все испытания, а на американском обнаружились незащищенные зоны в дверных стыках и местах крепления бронестекол. Крыша и днище автомобиля Cadillac Fleetwood не смогли обеспечить защиту от взрыва гранаты РГД-5.





Красная машина

Сергей Шерстенников, Иван Баранцев

СОВЕТСКИЙ АВТОПРОМ ГЛАЗАМИ ЦРУ

В 2025 ГОДУ, ПОСЛЕ ПРИХОДА К ВЛАСТИ ДОНАЛЬДА ТРАМПА, В США РАССЕКРЕТИЛИ ОЧЕРЕДНЫЕ ПАПКИ АРХИВОВ ЦРУ. МИР ЖДАЛ СЕНСАЦИЙ НА ТЕМУ УБИЙСТВА КЕННЕДИ, НО НИЧЕГО ПРИМЕЧАТЕЛЬНЕЕ, ЧЕМ ОПЕРАЦИЯ ПО УМЫШЛЕННОЙ ПОРЧЕ КУБИНСКОГО САХАРА, ОТПРАВЛЕННОГО МОРЕМ В СССР, НЕ НАШЛОСЬ. МЕЖДУ ТЕМ НА САЙТЕ ЦРУ ДАВНО В ОТКРЫТОМ ДОСТУПЕ ВЫЛОЖЕНО МНОЖЕСТВО ЛЮБОПЫТНЫХ ДОКУМЕНТОВ, КАСАЮЩИХСЯ АВТОМОБИЛЬНОЙ ПРОМЫШЛЕННОСТИ СССР.

Порыться в архивах Центрального разведывательного управления может каждый. Заходим на сайт ведомства, направляемся в «читальный зал», вбиваем в поисковом окне Lada, Volga, ZIL и прочие автомобильные заклинания. Переносимся в эпоху холодной войны.

Самый загадочный документ

«Автопилот» изучил десятки документов, выложенных на сайте ЦРУ, и самым загадочным признал каталог запасных частей автомобиля ГАЗ-21 «Волга».

В 1962 году он получил печать «Для служебного пользования» и лишился полусекретного статуса только спустя полвека. При этом каталог изначально предназначался для чужих глаз. Его выпустило объединение «Автоэкспорт». На русском, правда, языке.

Зачем американцам мог понадобиться список деталей к «Волге»? Чтобы сделать из нее обратно Ford Mainline, в копировании которого подозревали дизайнеров и инженеров ГАЗа?

Другие версии не менее фантастичны. Например, «джеймс-бондовская». Ян Флеминг придумывал для своего героя автомобили, оснащенные самыми немыслимыми устройствами – самонаводящимися пулеметами и ракетами, выдвижными фрезами и дымовыми завесами. Поскольку в Советском Союзе у ЦРУ работали свои, реальные «джеймс бонды», то им наверняка могли потребоваться автомобили с подобными сверхвозможностями, но до времени незаметные в общем потоке. Ни один западный автомобиль для этих целей не годился, а лазерную пушку нашли бы и «спионерили» в первую же ночь, проведенную импортной машиной без присмотра, пока Джейс Бонд занимался сами знаете чем.

Approved For Release 2002/01/04 : CIA-RDP83-00415R011900050005-9



Автомобиль ГАЗ-63 — двухтонный двухосный грузовой автомобиль, повышенной проходимости, с приводом на обе оси. Конструкция автомобиля ГАЗ-63 гарантирует его надежность и долговечность в эксплоатации.

коробка с понижающей передачей повышают проходимость автомобиля ГАЗ-63.

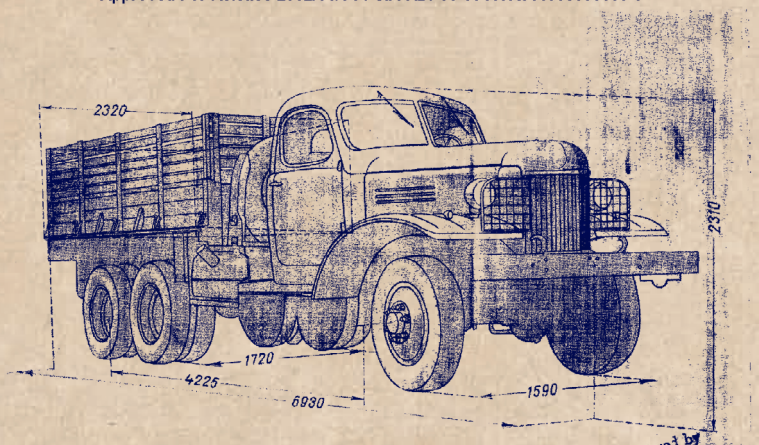
Для быстрого запуска двигателя во время сильных морозов автомобиль ГАЗ-63 оборудован специаль-

На автомобиле устанавливается жесткий цельнонесущий кузов бескрылой конструкции.

Отсутствие выступающих крыльев и подножек, плавное внешнее очертание кузова обеспечивают хорошую обтекаемость автомобиля и свободное размещение пассажиров.

Наличие вместительного багажника создает дополнительные удобства для пассажиров.

Approved For Release 2002/01/04 : CIA-RDP83-00415R011900050005-9



This material procured by the Central Intelligence Agency

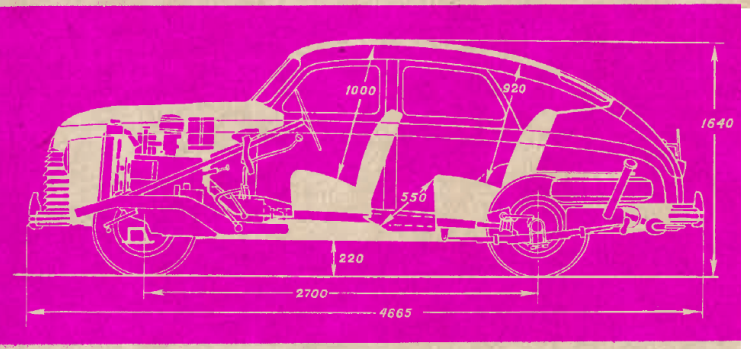
Шестерни пятой и третьей передач — спиральные, находятся в постоянном зацеплении. Наличие пятой (ускоряющей) передачи позволяет экономить топливо при езде по хорошей дороге, а также при езде с неполной загрузкой или без груза.

Раздаточная коробка — ступенчатого типа, одноходовая, с двумя передачами.

4 кг/см², средне- и заднего мостов и запасных колес — 3 кг/см².

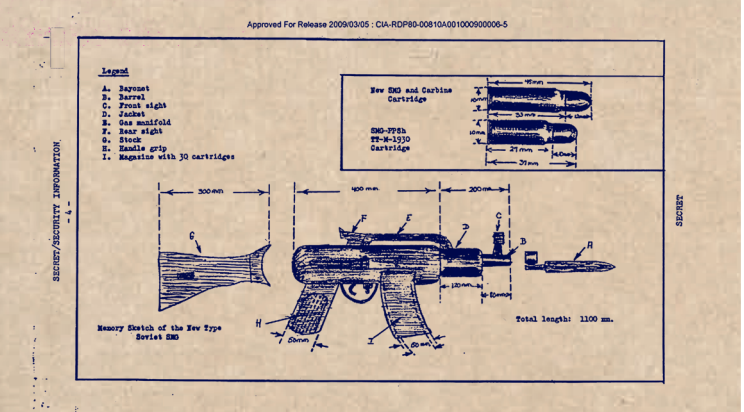
Грузовая платформа — деревянная, армированная металлом, с откидным задним бортом. Внутренние размеры платформы: длина — 3560 мм, ширина 2090 мм, высота бортов — 92[illegible] мм.

Буксирный прибор — двухстороннего действия, с



1/04 : CIA-RDP83-00415R011900050005-9

Approved For Release 2009/03/05 : CIA-RDP80-00810A001000900006-5



Следующее предположение. Каталог выпущен в 1960 году, а в 1959-м советский лидер Никита Хрущев во время дискуссии с тогдашним вице-президентом США Ричардом Никсоном на выставке в Сокольниках напугал американца словами «А мы будем строить для вас автомобили!». Возможно, ЦРУ дали задание – выяснить, какие скрытые достоинства есть у советских автомобилей. Способны ли те претендовать на мировое господство? Изучили каталог, успокоились, сдали в архив.

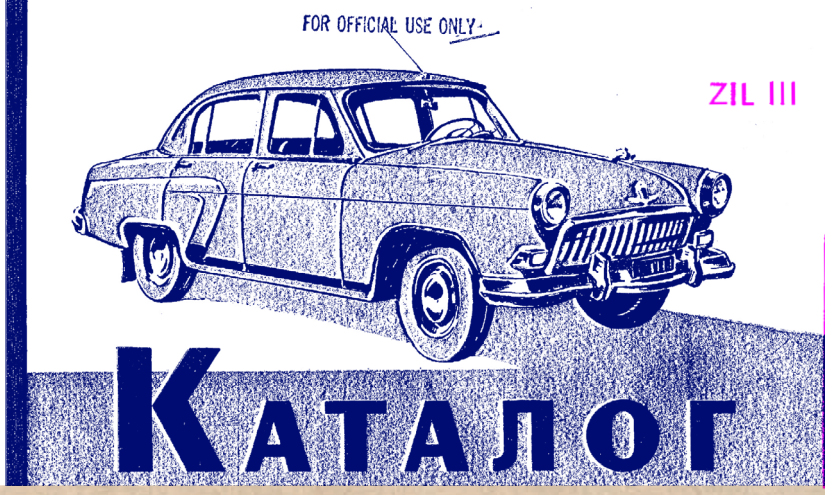
Огонь, макароны...

В 1960 году Советский Союз собирался продавать в США свои «Волги» и «Москвичи». Местное автомобильное лобби было, конечно, против – зачем Детройту нужны конкуренты? Американцы докопались до мышей. Выяснили, что в советских автомобилях применяются конструктивные решения, нарушающие действующие в США патенты. В 21-й «Волге», например, подозрение вызывала шестеренчатая петля капота, запатентованная в Америке в 1954 году. Позаимствованная без задней мысли идея – впрочем, мы не можем исключать, что конструкция пришла в голову советскому

Declassified in Part - Sanitized Copy Approved for Release 2011/12/13 : CIA-RDP80T00246A063400100001-6



Declassified in Part - Sanitized Copy Approved for Release 2011/12/13 : CIA-RDP80T00246A063400100001-6



SECRET
MODELS OF SOVIET AUTOMOBILES
Approved For Release 2006/11/13 : CIA-RDP79-00927A005300110002-2
Approve



VOLGA– Largest car available to the public; retail price $6,000 plus.



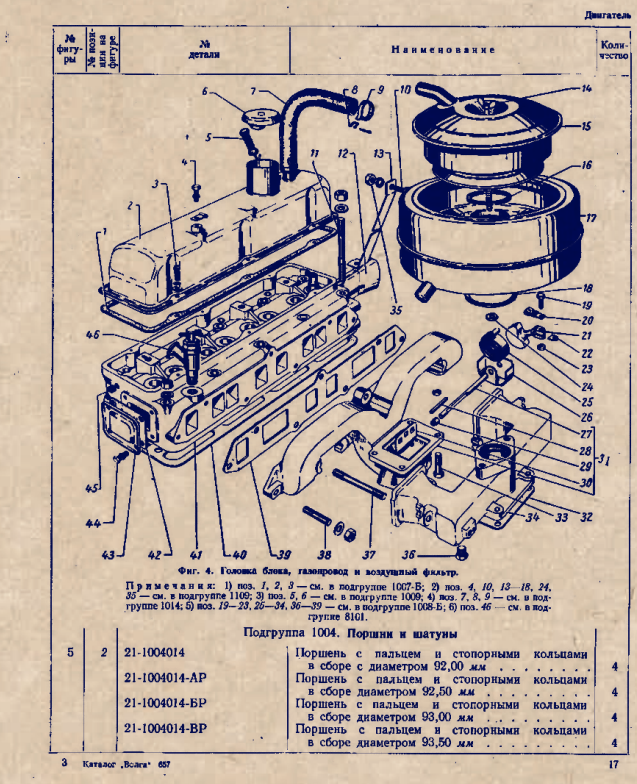
ZAPOROZHETS– Smallest and most unpopular Soviet car; retail price about $1,500.

Declassified in Part - Sanitized Copy Approved for Release 2011/12/13 : CIA-RDP80T00246A063400100001-6

инженеру во сне, – грозила «Автоэкспорту» серьезными штрафами. Возможно, ЦРУ поручили найти другие случайные конструктивные совпадения.

Последняя по счету, но не значению, версия – военная. В СССР ходила байка, что фабрики по выпуску макаронных изделий за пару дней можно перепрофилировать на выпуск патронов – калибры, мол, совпадают. Не ожидали бронебойных советских спагетти диаметром 7,62 мм?! А мы еще фабрику по выпуску рожков не подключили.

В отношении продукции Горьковского автомобильного завода, где помимо легковушек и грузовиков выпускали различную армейскую технику, у ЦРУ был резон проявить интерес. Глядишь, под капотом «Волги» обнаружится военная тайна – что-то из узлов «двойного назначения». Ходил же в СССР анекдот про мирный отечественный трактор, который пахал пашню в приграничном районе, а в «ответ на провокацию открыл незамедлительно стрельбу по сопредельной территории изо всех видов стрелково-пушечного вооружения». Анекдот имел такую концовку: «ТАСС уполномочен заявить: если провокации не прекратятся, мы выведем на поля комбайны».



Двигатель

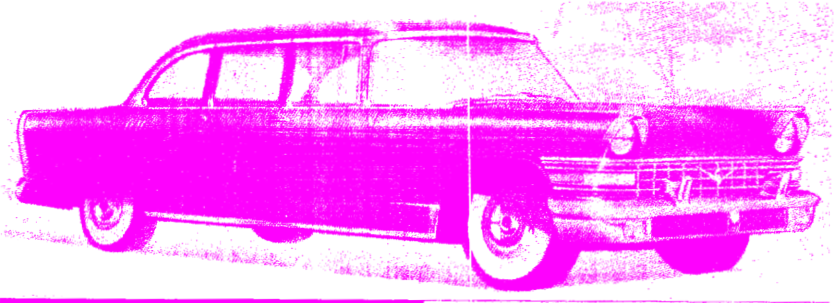
№ фигуры	№ позиции на фигуре	№ детали	Наименование	Количество
5	2	21-1004014	Поршень с пальцем и стопорными кольцами в сборе с диаметром 92,00 мм	4
		21-1004014-АР	Поршень с пальцем и стопорными кольцами в сборе диаметром 92,50 мм	4
		21-1004014-БР	Поршень с пальцем и стопорными кольцами в сборе диаметром 93,00 мм	4
		21-1004014-ВР	Поршень с пальцем и стопорными кольцами в сборе диаметром 93,50 мм	4

Фиг. 4. Головка блока, газопровод и воздушный фильтр.

Примечания: 1) поз. 1, 2, 3 — см. в подгруппе 1002-Б; 2) поз. 4, 10, 13—18, 24, 35 — см. в подгруппе 1109; 3) поз. 5, 6 — см. в подгруппе 1009; 4) поз. 7, 8, 9 — см. в подгруппе 1014; 5) поз. 19—23, 26—34, 36—39 — см. в подгруппе 1008-Б; 6) поз. 46 — см. в подгруппе 8101.

Подгруппа 1004. Поршни и шатуны

3 Каталог „Волга" 657 17





CHAIKA

ИЗ ДОКУМЕНТА 1971 ГОДА,
посвященного появлению «советского "Фиата"», как называли ВАЗ-2101 в отчетах ЦРУ: «Цена "Жигулей" (5500 руб.) равна двум годовым доходам средней семьи... Покупатели — в основном высокооплачиваемые профессионалы и управленцы верхнего уровня, сумевшие скопить достаточно наличных... Продажа (сотен тысяч автомобилей) слабо улучшит средний уровень советской жизни, но может углубить недовольство, подчеркнув разрыв между элитой и обычными гражданами в "бесклассовом" советском обществе».



Самый полный документ

Наиболее всеобъемлющий документ, посвященный отечественному автопрому, датирован 1979 годом и называется «Значение иностранных технологий в развитии автомобильной промышленности СССР».

Автор исследования – Роберт Фрейзер, «давний член Американского общества автомобильных инженеров».

Уже на первых страницах документа – слова, обидные для советских автолюбителей. Например, некий Энтони Саттон, автор «трехтомной работы о западной технологической помощи СССР», утверждает, что «в период с 1917 по 1965 год в советской автомобильной промышленности не было внедрено значительных собственных инноваций. Все заимствовано».

А другой малоизвестный ученый, Джордж Холлидей, написавший целую диссертацию, построенную на очернительстве советского автопрома, приходит к выводу, что СССР «фундаментально неспособен» соответствовать уровню западных технологических разработок.

Однако автор доклада, лежащего в архивах ЦРУ, не согласен с позицией злопыхателей и считает, что советская автомобильная промышленность обладает «опытом, знаниями и ресурсами, чтобы идти в ногу с мировыми достижениями».

Да и в переосмыслении чужих наработок инженер Роберт Фрейзер не видит ничего плохого и приводит пример создания в 1930-х годах двигателя В-2.

«Используя западный авиационный бензиновый двигатель (Hispano-Suiza) в качестве прототипа, советские инженеры создали крупногабаритный дизель В-2 для танков. Эта разработка продемонстрировала исключительные инженерные навыки... В западных странах дизели мощностью свыше 350 л.с. стали устанавливать в танки только к концу Второй мировой войны... Этот V-образный двигатель имел 12 цилиндров с рабочим объемом 38,8 литра. В версии для тяжелого танка ИС-3 он развивал 600 л.с. (максимум) при 1800 об/мин, а в модификации для Т-34 – 500 л.с. при тех же оборотах».

А послевоенные модели автомобилей показали, что советские специалисты смогли выявить «лучшие технические особенности техники, полученной по ленд-лизу или захваченной у немецких войск».

Approved For Release 2008/02/26 : CIA-RDP79-00927A010800010002-2



Weekly Summary
Approved For Release 2008/02/11 : CIA-RDP79-00927A010400040001-4

ZHIGULI
The People's Car

(No sources)

The Soviet leadership is ushering in a new era for the Soviet consumer by permitting private individuals to purchase most of the Zhigulis—replicas of the Italian Fiat 124—produced by the new plant at Tolyatti. More than half of the 500,000 Zhigulis and the 400,000 other Soviet cars to be built this year will be sold through a growing network of state-controlled retail outlets.

The decision to build the Tolyatti plant reversed long-standing Soviet policy of keeping car output low and set a course toward "automobilization" of the economy. Until recently, the USSR had fewer cars than any major industrial country; the government owned most of the few cars there were. By 1975, however, the country will have an estimated 5 million cars, and two thirds of them will be privately owned. According to Soviet plans, by 1980 there will be 11 million cars on the road, 8 million privately held—about one for every ten families. By that time the family car—once a Kremlin symbol of the decadent West—will have established its place in Soviet society.

Typical Prices of Communist Cars in the West

Moskvich	(USSR)	$1755
Wartburg	(East Germany)	1910
Skoda	(Czechoslovakia)	2085
Fiat 125	(Poland)	2200
Lada	(USSR)	2315



Exports of Communist Cars to Western Markets

USSR	41,000
Czechoslovakia	33,000
Yugoslavia	17,000
Poland	10,000
East Germany	5,000
Total	106,000

year could rise to 100,000; total Soviet car output is expected to reach 1 million cars.

Communist automotive industries have limited experience with modern production techniques, so that their cars are lower in quality and workmanship than Western counterparts. The Moskvich brake system is not satisfactory by British standards, for example, and the Wartburg was built with defective front wheel bearings that necessitated a recall. Moreover, most Communist-made cars, even those built under Fiat license, lack the smooth riding and easy handling characteristics of Western models.

Despite these drawbacks, buyers in the West are attracted by the cheap prices, economy of operation, and rugged construction of the Communist-made cars, which are built to last on rough roads and are often featured as "country cars." The low prices of Communist cars are becoming even more attractive as inflation drives up the price of cars made in the West. On the British market, for example, the price of a Moskvich has changed little since 1970, whereas other car prices have increased 10 to 20 percent.

The Soviet automobile industry is already bearing much of the burden in Moscow's attempt to increase sales of manufactured goods in the West. After 1975, when Soviet planners expect domestic demand to moderate, exports to Western Europe could reach even higher levels. Elsewhere in Eastern Europe, Poland is pushing exports of the Fiat 125, Czechoslovakia is doubling the size of its industry to boost exports, and Yugoslavia, already burdened with a mounting inventory of unsold cars, is seeking to increase exports to the West. The long run success of these Communist export programs will depend on the ability of domestic industries to turn out high-quality cars backed up by reliable service. Marketing cars in the West is certain to become more difficult in the years ahead as regulations on emission control, safety, and fuel economy impose new burdens on Communist producers.



Estimated Distribution of Zhiguli Cars

	1972	1973	1975
Retail Market	150,000	300,000	400,000
Official Use	100,000	100,000	100,000
Export	70,000	100,000	160,000
TOTAL	320,000	500,000	660,000

Привлечение итальянцев в Россию

В середине 1960-х годов перед советской властью встала задача «предоставить населению возможность владеть личными автомобилями – как для удовлетворения растущих потребительских ожиданий, так и для поглощения избыточных сбережений».

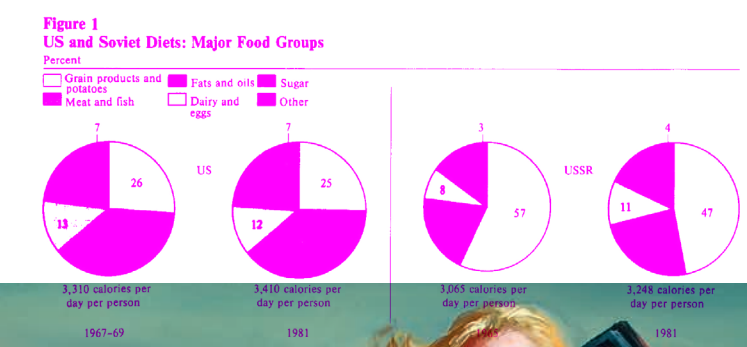
Был запущен масштабный проект по увеличению производства легковых автомобилей. За десять лет, с 1965 по 1975 год, их выпуск должен быть увеличиться почти в шесть раз, до 1,2 млн единиц. В частности, в «Тольятти предстояло построить гигантский новый завод мощностью 660 000 автомобилей в год».

Но вот незадача. Советская автомобильная промышленность не имела опыта производства легковых моделей, «соответствующих современным мировым стандартам производительности и комфорта», и не могла сделать оборудование для их массового выпуска. Потому и привлекли итальянцев.

«FIAT гарантировал эффективность завода ВАЗ, курировал запуск и обкатку всех систем, обучал советских руководителей и ключевых рабочих, а также поставлял первоначальные комплектующие для пробной сборки и восполнения пробелов, вызванных медленным освоением советскими поставщиками новых производственных заданий».

Опыт с запуском завода в Тольятти показался советскому руководству таким успешным, что было решено построить «новый завод грузовиков беспрецедентного масштаба в Набережных Челнах на реке Каме». Для него в США было закуплено «критически важное» литейное оборудование, поставки которого требовали отдельного согласования с американскими властями.

В докладе утверждается, что за десять лет до того, в 1961 году, Советский Союз хотел купить оборудование для производства двигателей V8 для автомобилей ЗИЛ, но получил отказ. Однако с КамАЗом получилось. Вероятно, «бабло победило зло», как говорили в 1990-х.





ДЛЯ ПОДКРЕПЛЕНИЯ ВЫВОДОВ В ИССЛЕДОВАНИЯХ иногда приводятся ссылки на источники. Например, на обзоры BBC, газету Sotsialisticheskaya Industriya и журнал Stanki i Instrument. Некоторые страницы из документов изъяты, о чем свидетельствует штамп Page Denied, а часть слов в открытом тексте замазана. Как говорится, всей правды нам не узнать.



«Выпускает устаревшие модели»

«Советские грузовики хорошо подходят для местных условий эксплуатации, включая плохие дороги, низкооктановый бензин и небрежное обслуживание. Однако за пределами регионов с похожими условиями советские грузовики не пользуются спросом, они слишком тяжелы по сравнению с массой перевозимых грузов». Так, одним абзацем, американский инженер объясняет все, что нужно было знать про экспортный потенциал произведенных в СССР грузовых машин. С легковыми ситуация была не лучше: они «могут продаваться за рубежом только по ценам ниже, чем у западных аналогов».

По данным доклада, «менее 20 процентов советской дорожной системы имеет твердое покрытие, причем значительная часть этого покрытия находится в плохом состоянии, особенно зимой из-за выбоин. Около половины дорожной сети имеет грунтовое покрытие без должного основания, и эти дороги становятся… непроходимыми для обычных транспортных средств в сырую погоду». По этой

Sanitized Copy Approved for Release 2011/04/08 : CIA-RDP87T00787R000300110-4
Sanitized Copy Approved for Release 2011/04/08 : CIA-RDP87T00787R000300110-4
Directorate of Intelligence
MASTER FILE COPY
DO NOT GIVE OUT OR MARK ON

The Soviet Motor Vehicle Industry: Improving Quality and Productivity

«НОВАЯ LADA-2108
разработана немецким автопроизводителем Porsche» – уверяет подпись к фото на соседней странице. ЦРУ сгущает краски. Корректнее было бы сказать: «Специалисты Porsche помогли с доводкой советской модели».

причине советские машины отличаются от западных: грузовики чаще обычного имеют полный привод, легковые машины – увеличенный дорожный просвет.

Местами отчет ЦРУ 1979 года копирует журнал «Крокодил». «Система поощряет объем выпуска, а не улучшение продукции». «Производители не реагируют на жалобы потребителей, потому что им не нужно беспокоиться о конкуренции».

Но есть в докладе и пример качественной советской инженерной работы – «Нива», запущенная в производство в 1977 году. «Этот автомобиль, отвечающий потребностям Советов в комфортабельном личном транспорте для сельской местности, обладает большим экспортным потенциалом. Судя по всему, он был разработан без иностранной помощи и собирается преимущественно на собственном оборудовании».

Прочие выводы

Архивные документы, рассмотренные «Автопилотом», хотя и носили когда-то грифы «Секретно» или «Для служебного пользования», сообщали о том, что в СССР было известно каждому, кто мог отличить амортизатор от канцелярской скрепки.



Kam AZ-4310 heightened-mobility general purpose cargo truck



ZIL-131 heightened-mobility general purpose cargo truck

Figure 1
Major Soviet Motor Vehicle Plants



Secret

Motor vehicle plant – vehicle produced

1. Belorussian – heavy trucks
2. Gor'kiy – medium trucks, automobiles, and armored vehicles
3. Kama River – heavy trucks
4. Kremenchug – heavy trucks
5. Kutaisi – heavy trucks
6. Minsk – heavy trucks and missile transports
7. Ul'yanovsk – jeeps, light trucks, and vans
8. Ural – medium and heavy trucks
9. Moscow Motor Vehicle Plant *imeni* Likachev (ZIL) – medium and heavy trucks and automobiles
10. Lutsk – automobiles
11. Volga – automobiles
12. Motor Vehicle Plant *imeni* Lenin Komsomol (Moskvich) – automobiles
13. Ustinov – automobiles
14. Zaporozh'ye – automobiles
15. Kurgan – buses
16. Likino – buses
17. L'vov – buses
18. Pavlovo – buses
19. Riga – buses and minivans
20. Yerevan – buses and minivans

Figure 8:
Limited- and Heightened-Mobility Trucks



Kam AZ-5320 limited-mobility general purpose cargo truck



ZIL-130 limited-mobility general purpose cargo truck

Soviet vehicle p... hea... program, nearly all of the general purpose truck models now in production are based on a dozen or so basic chassis designs that date from the 1960s or earlier. The components of these basic designs are modified frequently, and the basic models are often fitted with a variety of bodies and freight platforms for special applications. Because each configuration usually has its own model designator, about 250 variations of truck models are in production at any given time. Long production runs have important advantages. First, production lines can be equipped with less expensive, fixed tooling optimized for high output of a single product. The Soviets realize economies of large-scale production and, for at least the first several years of a new production program, benefit from "learning" effects as process flows, machining, fabrication, and assembly practices are improved and save



Estimated Annual Production of ZIL-131 Trucks, 1968–85

Table 2
Identified Soviet Orders for Western Automotive Technology, 1976-85

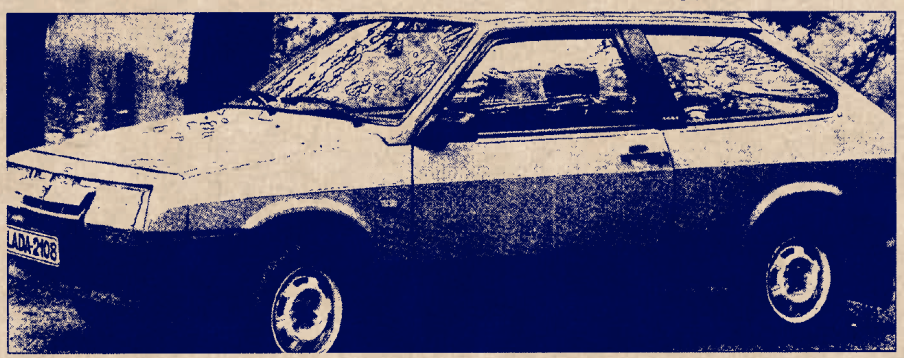
Major Equipment Orders	Date	Country	Value *(million US $)*
1980-85			
Diesel engine piston manufacturing equipment	January 1980	West Germany	10.4
Crankshaft grinding machines	April 1980	Japan	15.0
Gear manufacturing equipment	April 1980	United States	40.0
Industrial robots	November 1980	Japan	50.0
Metal treating equipment	February 1981	West Germany	14.0
Automatic transfer lines	April 1981	West Germany and Italy	30.0
License and equipment for manufacturing car components	May 1981	France	14.8
Carburetors and carburetor production equipment	July 1981	France	27.2
Equipment and licensing for carburetor production	October 1981	France	96.0
Engine and cylinder-head assembly lines	April 1982	Italy	25.0
Piston-ring manufacturing equipment	February 1983	Japan	25.2
Expansion of Moskvich car plant and design of Moskvich 2104 car	November 1983	France	37.0
Automatic drilling and robotic welding lines	July 1984	Italy	40.0
Crankshaft grinding equipment	November 1984	Japan	12.0
Fiberglass production equipment	April 1985	Italy	14.1
Press lines	May 1985	Japan	19.7
Machine tools to modernize the Moskvich plant	October 1985	France	58.0
Subtotal			528.4
Value of other known orders, 1980-85			**219.1**
Value of known orders, 1976-79			**844.0**
Total			**1,591.5**



Sanitized Copy Approved for Release 2011/04/08 : CIA-RDP87T00787R000400530010-4

Secret

Figure 12. The New Lada-2108. *This car was designed by the German car manufacturer Porsche, and was put into series production in 1985 at the Volga Motor Vehicle Plant in Tolyatti.*



I W M OK
JT-0310-86
PAGE NUMBERS 37
TOTAL NUMBER OF COPIES 600 (N)
DISSEM DATE 86/09/04
EXTRA COPIES 487-519
RECORD CENTER 520-569
JOB NUMBER 405-934
MIS
25X1

of several billion dollars. Simultaneously addressing the extensive modernization needs at other motor vehicle plants could drive investment requirements well above levels committed during previous cycles of modernization. By way of comparison, the USSR

On balance, we believe that the modernization program of the last decade—albeit heavily oriented toward "hard" automation—will yield significant gains in product quality and productivity into the 1990s. Moreover, the cycle of modernization is well

Copy 486

В 1966 году отмечалось, что «частный потребитель находится в конце очереди за автомобилями» – большая часть произведенных в СССР машин шла в государственные автопарки и армию.

Не вызывает удивления, что Zaporozhets – smallest and most unpopular Soviet car, то есть самый маленький и непопулярный советский автомобиль за 1500 долларов. Это они про «горбатый».

«Волга» ГАЗ-21 по цене «от 6000 долларов» названа «самой большой машиной, доступной населению». «Москвич-408» обозначен просто как «популярная модель с розничной ценой около 5000 долларов». Правительственные ЗИЛ-111 и «Чайка» ГАЗ-13 бесценны, потому как производятся «исключительно для советской элиты», то есть в продаже их нет.

Без ссылки на источник в докладе утверждается, что в середине 1960-х годов каждый пятый советский автомобиль простаивал в ожидании ремонта – таково было следствие дефицита запасных частей и сервисных центров.

При этом уровень автомобилизации в СССР и без того признавался невысоким. В 1964 году в США на 1000 человек приходилось 375 машин, в Западной Германии – 144, в Испании – 20, в СССР – 4.

Ситуацию с недостатком частных легковых машин в СССР должны были решить «Жигули». В 1973 году ЦРУ исходило из того, что к 1980 году у каждой десятой семьи в СССР будет собственный автомобиль, тот самый, что ранее «считался Кремлем символом загнивающего Запада».

Аналитики Центрального разведывательного управления отмечали: своим гражданам советское государство продает автомобили втридорога. Оригинальный Fiat 124 стоит на Западе 2500 долларов, а в России – 7400 долларов. Так, на удивление всем валютным спекулянтам, была переведена розничная цена 5500 рублей.

«Zhiguli не появятся в каждом гараже, пока правительство не снизит цену, не повысит доходы рабочих или не предложит рассрочку, – сообщали разведчики и как будто успокаивали советских граждан: – Однако доступность автомобилей – не безусловное благо для советского покупателя. Автосервис, и без того известный плохим качеством, по мере увеличения числа машин на дорогах станет менее доступным... Заправочные станции трудно найти во многих городах и вдоль шоссе. Дорожная система слабо развита и напоминает американскую сеть 1920-х годов». Спустя сорок с лишним лет эта мысль станет крылатой в России. «Зачем вам машина, если нет дороги?» а



Просто езжай!

Всемирно известная марка итальянских скутеров, как известно, начала свою историю после Второй мировой войны, когда дороги были разрушены, автомобили не выпускались или были для большинства слишком дороги, и только двухколесный транспорт мог за относительно небольшие деньги дать возможность перемещаться в пространстве не только на своих двоих.

Разработка первых моделей – заслуга инженера-авиаконструктора Коррадино Д'Асканио. Это он придумал использовать пухлые колеса, которые уже были не нужны бомбардировщикам. И еще он не любил мотоциклы – считал их громоздкими и плохо поддающимися ремонту. Так появился скутер, с удобной посадкой, с защитой ног от грязи, формой и шумом мотора, напоминающим осу. Vespa – это и есть «оса» по-итальянски. Со временем новое средство передвижения понравилось людям искусства. Vespa снялась в «Римских каникулах». А Сальвадор Дали отметил, что новый итальянский скутер является символом мобильности и, следовательно, свободы. И превратил один экземпляр в предмет современного искусства.

За семьдесят с лишним лет существования марки Vespa не растеряла своей привлекательности, по-прежнему остается востребованным и стильным средством передвижения. В основном для молодежи. Для поддержания интереса бренд регулярно разрабатывает, но не новые скутеры – здесь марка отличается похвальной консервативностью, – а коллекции одежды и аксессуаров.







КУПАЛЬНИК БИКИНИ
из лайкры имеет двусторонний дизайн. То есть его можно носить как белой, так и бежевой стороной наружу, в том числе комбинировать светлый верх и темный низ или наоборот. Сзади на плавках — металлический значок с логотипом Vespa. Пляжные брюки-шорты из нейлона моментально сохнут и потому тоже подходят для купания.





ПРАВИЛА ПОЛЬЗОВАНИЯ

ТОВАРЫ В ДОРОГУ

ШЕЛКОВЫЙ ПЛАТОК
размером 55×55 см со слоганом коллекции «Нет планов, нет карт, просто езжай» и с логотипами Vespa исполнен в пастельных оттенках, создающих эффект акварели и ручной работы. Впрочем, отделка края действительно выполнена вручную. На бандане небесно-голубого цвета размером 31×31 см такая же надпись сделана мелко и идет по краю.









Новейшая коллекция – Summer Edit 2025 пытается переосмыслить классические предметы, которые никогда не выйдут из моды: шляпы, банданы, шорты, толстовки, ремни, купальники, сумки, жакеты, шлемы и многое другое. Предметы украшает либо логотип в виде буквы V, либо слоган: «Никаких планов, никаких карт, просто езжай». Натуральные материалы, такие как хлопок, шелк, кожа и натуральные цвета, которые традиционны для Италии, естественно, в приоритете. Принты в пасторальной манере с эффектом ручной работы дополняют краски путешествия. Колосья пшеницы, жучки, кривые буквы словно зовут преодолеть себя и отправиться летом навстречу новым ощущениям. Неважно куда. Важно наслаждаться мимолетным безрассудством – слушать песни ветра, вдыхать ароматы цветов, осязать ласку трав. Все то, за что люди продолжают любить марку Vespa.

НА ТОПАХ ЛОГОТИПЫ VESPA
расположены в области сердца, что символично. Матерчатая на вид куртка (на фото слева) на самом деле сделана из кожи ягненка. Такая же обманка и на шлеме. Его корпус выполнен из пластика, но текстура напоминает ткань.













В КОЛЛЕКЦИИ FALL 25 от Balenciaga / Automobili Lamborghini преобладают натуральные материалы и вторсырье, оверсайз и унисекс. Например, клатч из переработанного нейлона черного и зеленого цвета. Футболки из мягчайшего джерси сделаны с эффектом товаров, бывших в употреблении: черные ткани — выцветшие, белые — грязного оттенка.

ВОПРЕКИ

Это слово, пожалуй, главное, что объединяет Lamborghini и Balenciaga. Мы знаем, что новая автомобильная марка возникла из желания Ферруччо Ламборгини доказать Энцо Феррари его неправоту. Модный дом Balenciaga сегодня квартирует в Париже, но Кристобаль Баленсиага родился в стране, в честь быков которой традиционно называются модели Lamborghini, пусть в Стране Басков коррида не так популярна, как во всей остальной Испании. И тоже отличался завидным упрямством: за те полвека, что он возглавлял свой модный дом, Баленсиага бился против прессы, против Синдиката высокой моды, был новатором в использовании новых тканей и далее по списку.

В мае этого года бренд, под которым выпускаются одни из самых желанных суперкаров в мире, и не менее знаменитая марка модной одежды заявили о коллаборации. В течение года модные показы пройдут во флагманских бутиках Balenciaga в Париже, Лондоне, Нью-Йорке, Майами, Дубае, Шанхае, Сеуле, Риме и Милане. В коллекции представлены куртки-бомберы, кожаные гоночные куртки, футболки и толстовки с изображением новейшего Lamborghini Temerario, всевозможная кожгалантерея и даже носки. Уже известно, что в ряде магазинов будут установлены гоночные симуляторы от Vesaro, с помощью которых можно будет почувствовать себя за рулем упомянутого суперкара. Будут задействованы в мероприятиях и самые настоящие Lamborghini Temerario, украшенные стикерами Balenciaga. А еще во время модных показов будет демонстрироваться арт-объект немецкого художника Ингве Холена Platooning Facial Skeleton. Он представляет собой две автомобильные двери, выкрашенные в красный цвет и соединенные шарниром. Двери, кстати, явно не от Lamborghini, а скорее от «Газели», что, впрочем, не мешает изделию стоить дорого, сопоставимо с продукцией если не Lamborghini, то Balenciaga точно.













БОМБЕР

из сверхмягкой овечьей кожи, дышащие мужские носки, мужская сумка из кожи с фурнитурой под старинное серебро и перстень-печатка — все это, как и положено двум маркам, стоит недешево: 6500, 120, 7500 и 450 евро соответственно.





КРУТЯТСЯ ДИСКИ

Говоря «1970-е», мы подразумеваем невиданную свободу и обилие блеска. Эпоху культового дизайна, революционные музыкальные стили, диско-лихорадку, красочные наряды, туфли на платформе… Именно под эти приметы той эпохи стилизован кабриолет Porsche 911 Spirit 70. А новая одноименная лайфстайл-коллекция Porsche 911 Spirit 70 вдохновлена автомобильным вайбом этой новинки. Неоновый оливковый цвет Olive Neo, акценты Bronzite и культовый узор Pascha – этот легендарный принт стал отличительной чертой всех предметов коллекции, будь то одежда, сумки или кроссовки.

1970-е годы были временем экспериментов с формами и цветами. Клетчатый принт Pasha, вдохновленный образом развевающихся финишных флажков, впервые украсил



ТОВАРЫ В ДОРОГУ





ДОПОЛНЕНИЕМ К КОЛЛЕКЦИИ стала серия багажных сумок Heritage, где достаточно места для всего спортивного снаряжения и вещей в дорогу. Благодаря деталям из черной кожи наппа и внутренней подкладке с узором Pascha багаж напоминает интерьер кабриолета Porsche.









салон Porsche 928 в 1977 году, а теперь возвращается в модели 911 Spirit 70. Одежда линии Design Pasha, в которой представлены рубашки поло, топы, футболки, толстовки и двусторонние куртки, передает как раз этот экспериментальный дизайнерский дух.

Узор Design Pasha также стал центральным элементом футбольной коллекции, созданной Porsche в сотрудничестве с Puma. В базовый комплект входят футбольные бутсы King, майка и шорты. А дополнительный пакет Offside включает в себя спортивный костюм, кепку и кроссовки Xetic III Pascha. Кроссовки, выпущенные тиражом всего 911 пар, оснащены инновационной технологией для оптимального сцепления с любой поверхностью, недаром же они носят логотип Porsche.





БУДУЩЕЕ В ПРОШЛОМ

«Все лучшее сразу» – так кратко можно было бы охарактеризовать модную коллекцию, созданную совместно тремя монстрами в своей области: Mercedes-Benz, Moncler и Nigo. Тут автомобили сошлись с музыкой, атмосфера восьмидесятых – девяностых годов прошлого века удачно переплелась с современным хип-хопом, горы – с андеграундом, а винтажная Америка – с элегантной Францией. И все это приправлено авангардной Японией.

В Японии есть поговорка: учитесь у прошлого, чтобы создать что-то новое. На эту мудрость и опирался японец Nigo – модельер, музыкальный продюсер и художник, когда создавал коллекцию Mercedes-Benz x Moncler by Nigo. В качестве основы он взял базовую модель старинного французского бренда Moncler, известного своими экспериментами в создании верхней одежды для гор и других экстремальных погодных условий.

Дерзкий японец добавил во французскую классику долю нью-йоркской уличной культуры и винтажной Америки с ее университетскими куртками, толстовками и клетчатыми рубашками. А также мгновенно узнаваемую стилистику Mercedes-Benz. Ведь коллекция посвящена новому автомобилю G-Class Past II Future и повторяет некоторые детали его интерьера. Например, двухцветную внешнюю окраску в зеленом и сером цвете и клетчатую обивку салона.



NIGO ТАКЖЕ РАЗРАБОТАЛА
миниатюрную копию Mercedes-Benz Project G-Class Past II Future с полностью литой конструкцией, шинами из настоящей резины и логотипом коллаборации на крышке.







СВОИ В ДОСКУ

Лови волну с шиком и пользой – Bentley представила эксклюзивную доску для серфинга, созданную в сотрудничестве с двумя выдающимися серф-брендами, каждый из которых внес в дело катания на досках по волнам особый вклад.

Так, компания Marnie Rays разработала новый тип оздоровительного приключения на волнах – так называемые серф-кэмпы. А бренд Otter Surfboards придумал экологичную ручную технологию изготовления полых деревянных досок. Ну а Bentley добавила в совместный проект свое чувство роскоши, а также исключительное мастерство.

Доска украшена шпоном коа, его подобрали в столярной мастерской Bentley в Крю – там, где делают интерьеры для самых шикарных британских автомобилей. Древесина коа, привезенная с Гавайских островов, – дань уважения традиционному производству досок для серфинга. И в то же время она отражает вековую приверженность Bentley к использованию экологичных и благородных материалов.

Эта доска не просто дорогой спортинвентарь: она будет продана на благотворительном аукционе с целью сбора средств на программу инклюзивного серфинга для людей с ограниченными возможностями.



СКОРОСТЬ ВО ВЗГЛЯДЕ

Швейцарский производитель роскошных хронографов Tag Heuer выпустил новую коллекцию очков, в которой сочетаются преданность бреда к точному машиностроению и многолетняя спортивная история этой часовой марки.

Модельных линеек всего три: Jack Heuer, Mini Vingt-Sept и Shield Pro, каждая отличается своим стилем, но имеет и общие конструктивные особенности. Прежде всего, это градиентные линзы, разработанные эксклюзивно для Tag Heuer, которые динамично взаимодействуют со светом. А также оправы, изготовленные из высококачественного японского титана, что делает их сверхлегкими, гипоаллергенными и удивительно прочными.

Линия Jack Heuer с «пилотскими» оправами в стиле 1960-х годов отдает дань уважения наследию инноваций в автоспорте и в области хронометража. И подчеркивает исключительную роль и влияние в этом направлении Джека Хойера, сына основателя бренда.











Линия Mini Vingt-Sept вдохновлена инженерией автоспорта и отличается гладким эллиптическим стальным шарниром и бионейлоновыми дужками, которые подчеркивают производительность и точность. А поляризованные линзы улучшают четкость зрения.

Линия Shield Pro воплощает в себе смелый, футуристический дух TAG Heuer. Благодаря гибкой оправе из бионейлона очки получились сверхлегкие и прочные. Они идеальны для велосипедистов, гонщиков и всех, кто не приемлет компромиссов, – только скорость, ясность и контроль.

Амбассадором новой коллекции стал актер и гонщик Патрик Демпси. Опытный участник гонок на выносливость, Демпси неоднократно участвовал в одном из самых сложных автоспортивных мероприятий в мире – гонке «24 часа Ле-Мана». И даже занял второе место в категории GTE Am в 2015 году. В 2019 году он получил награду «Дух Ле-Мана». Но еще прежде, в 2014 году, Патрик Демпси стал послом TAG Heuer и с тех пор олицетворяет собой основные ценности бренда в рамках разнообразных рекламных кампаний.

АТМОСФЕРА БУДУЩЕГО

Именно ее не без успеха попытались воплотить устроители торжественной церемонии запуска нового флагманского кроссовера Omoda C7. В спортивном комплексе «Навка Арена» собрались друзья бренда, чтобы познакомиться с автомобилем, который представила официальный амбассадор модели – телеведущая и заслуженный мастер спорта по художественной гимнастике Ляйсан Утяшева. В ожидании презентации гости могли не только сделать фото в футуристичной фотозоне, но и познакомиться с другими технологическими инновациями в стиле Omoda. Например, с робособакой: пес подавал гостям лапу, танцевал и даже делал сальто. В отдельной зоне были представлены парфюмы Formula C7 и Future Intonation, разработанные брендом Omoda совместно с парфюмерным домом Nomkamo. Кульминацией вечера стало яркое футуристичное шоу, во время которого под аплодисменты гостей на сцену выехали сразу три долгожданных кроссовера. Среди звездных гостей и друзей Omoda C7 на презентации присутствовали певицы Виктория Дайнеко и Юлия Волкова, олимпийская чемпионка по спортивной гимнастике Ангелина Мельникова, музыкант Никита Киоссе, дизайнер Александр Сирадекиан, глава маркетинга Pinsky & Co. Елена Пинская, а также многие популярные блогеры.



НОВЫЙ КРОССОВЕР OMODA C7
отличает футуристичный дизайн и инновационные технологии. Элегантные линии силуэта подчеркивает светодиодная оптика динамичной формы, а X-образная фронтальная часть, безрамочная решетка радиатора и стилизованные под молнии задние фонари сверхкрасного освещения дополняют стильный экстерьер.

НОВАЯ ЭНЕРГИЯ

Официальная российская премьера инновационной линейки Exeed Exlantix прошла в формате вечерней презентации в яхт-клубе Skyriver с участием более 300 гостей, среди которых были известные медиаперсоны: Светлана Бондарчук, Юлия Барановская, Юлия Ковальчук, ST, Иракли Пирцхалава, Игорь Чапурин, Радислав Гандапас, Юлианна Караулова, Тимур Соловьев, Александр Энберт и другие. Важность появления новой линейки была подчеркнута «Отражением превосходства» – грандиозным шоу на водной глади.
Гибридный кроссовер Exeed Exlantix ET уже доступен в авторизованных дилерских центрах марки. Четырехдверное купе Exeed Exlantix ES появится в шоурумах чуть позже, но уже этим летом.







МОДНАЯ ПРЕМЬЕРА

Яркий показ нового лифтбека бизнес-класса Hongqi H6B состоялся в пространстве TAU. Оно объединяет индустриальный минимализм с премиальной подачей: зеркальные плоскости, мягкая световая палитра и подчеркнутая геометрия сцены создавали идеальный фон для новой модели. Презентация Hongqi H6 представляла собой модный показ с азиатским акцентом – автомобиль стал главным fashion-образом события. Гостями вечера стали: олимпийская чемпионка по фигурному катанию Виктория Синицина, известная актриса Ингрид Олеринская, звезды телеэкранов Влад Ценев и Влад Прохоров, актриса и чемпионка мира по танцам Александра Киселева, российская фотомодель и телеведущая Елена Кулецкая, певица Venera, солист группы «Инь-Ян» Артем Иванов, продюсер Снежина Кулова, певица Дарья Эпова, актер Иван Ратников и Анна Чернавских, fashion-инфлюенсер Виктория Яценко, легенда футбольного клуба «Динамо» Александр Точилин и другие.



ГДЕ ВЗЯТЬ АВТОПИЛОТ

Автосалоны и автосервисы

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

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



Та еще парочка

Александр Катаев • Фото автора

ЗНАМЕНИТОСТИ У ВАШИХ НОГ

СТАРЫЕ ЗНАКОМЫЕ ДВОЙНЯШКИ. ОДНА ЛЕГКИМ ДВИЖЕНИЕМ КРЕПИТСЯ НА ПЕДАЛЬ ТОРМОЗА, ДРУГАЯ – НА ПЕДАЛЬ СЦЕПЛЕНИЯ. ХАРАКТЕРНЫЕ НАКЛАДКИ, ПРИВЫЧНЫЕ ЛЮБОМУ ВЛАДЕЛЬЦУ ВАЗОВСКОЙ КЛАССИКИ. И ПРОСЛАВЛЕННЫЕ ПО ВСЕЙ ИТАЛИИ. ТАКИЕ ЖЕ, НАПРИМЕР, У КОНЦЕПТА MASERATI BOOMERANG 1972 ГОДА!

Перед вами образцы из салона «Копейки». Напомним, что машину начали собирать 55 лет назад. И теперь уже вся заднеприводная гамма последователей – дело прошлое. А парочки-накладочки выпускаются по-прежнему!

Разрешите представить – изделие с артикулом 2101-1602048. Необходимое не только живым представителям семейства 2101–2107, но и заводу для производства классической «Нивы». У нее тоже были и остались эти неубиваемые жигулевские накладки.

Вернее, они фиатовские, конечно. От седана Fiat 124, послужившего исходником для «Жигулей». Мы решили выяснить, на каких автомобилях итальянской компании встречается двойня, углубились в историю и...

Ничего себе! Детальки на удивление долгоиграющая, даже эпохальная. Впервые изделия замечены нами у легендарного малыша Fiat 500, представленного в 1957 году. Затем у 124 Coupe и Spider, Polski Fiat 125, 126, 127, 128, 850, X1/9, 1200, 1500. У легких грузовых клонов Fiat Ducato, Citroen C25 и Peugeot J5. «Горшочек, не вари!» Представился огромный склад, откуда накладки черпали десятилетиями. Вы удивитесь – вплоть до середины нулевых!

Кто придумал? Интрига. Подобные мелочи разрабатывались в комплексе инженерной системы и не являлись авторскими. За общую фиатовскую стилистику тех времен отвечал великий заводской дизайнер Данте Джакоза. Участие также принимали студии Bertone и Pininfarina. Но унифицированные накладки, очевидно, утвердил сам шеф. А у концепта Maserati Boomerang они «со склада», не рисовать же пустяковину специально.

Итальянские накладки от модели к модели разнились по величине и округленности. Главное – неизменная удачная форма площадки. Выпуклые точки улучшают сцепление, а канавки «елочкой» отводят грязь. Недаром российские изготовители сохраняют оригинальный вид полувековой давности – от добра добра не ищут. а