www.autopilot.ru

АВТОПИЛОТ

коммерсантъ•автопилот

#01 (349) апрель 2026



В НОМЕРЕ:

NISSAN MICRA •
BENTLEY BATUR •
ROLLS-ROYCE NIGHTINGALE •
AVATR 12 • **HAVAL** JOLION •
«МОСКВИЧ М70» •
«МОСКВИЧ М90» • **OMODA** C5 •
CHANGAN CS35 MAX •
JAECOO J6 • **SOLLERS** ST8 •
RANGE ROVER TWISTED •
VESPA 946 HORSE •
BENTLEY CONTINENTAL GT •
ЯАЗ-200 •



«ВЫБОР КОММЕРСАНТА»

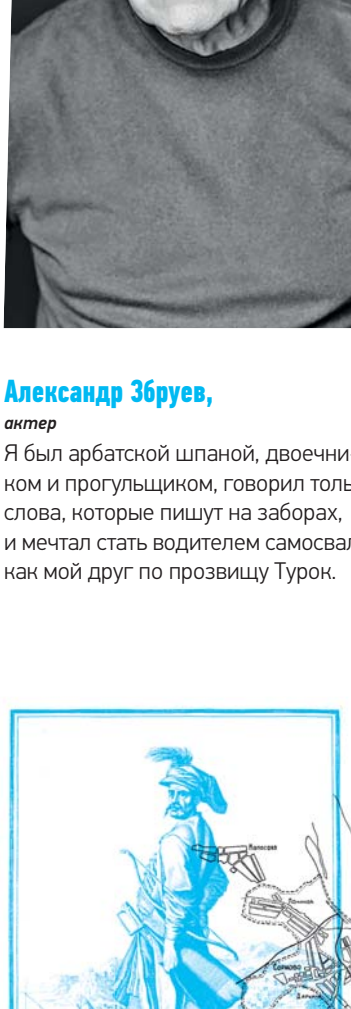
АВТОМОБИЛЬНАЯ ПРЕМИЯ



Вячеслав Петушенко,

глава «Автодора»

Мы презентовали иностранным партнерам российские технологии проектирования и строительства скоростных магистралей, а также интеллектуальные транспортные системы. Интерес проявили делегация Федерации инженерных организаций Африки (Нигерия, Уганда, Руанда, Замбия) и делегация из Китая.



Александр Збруев,

актер

Я был арбатской шпаной, двоечником и прогульщиком, говорил только слова, которые пишут на заборах, и мечтал стать водителем самосвала, как мой друг по прозвищу Турок.



Татьяна Фадеева,

глава бренда Volga

«Волга» – российский бренд, но с советских времен он хорошо известен за рубежом. Раньше, кстати, практиковалось двойное написание. Для внутреннего рынка – кириллицей, для остального мира – латиницей. Мы решили унифицировать решение и остановились на варианте Volga. Это наш зарегистрированный товарный знак, что дает нам право использовать его без ограничений именно в таком виде. Volga, замечу, не единственный отечественный производитель, отдавший предпочтение международному варианту. Это сразу облегчает экспорт.









Марина Ворожищева,

актриса

На дорогах часто непонятно, куда ехать; и если навигатор не работает, то бывает очень сложно понять, в каком месте ты находишься. И в метро не везде, но все же есть места, где теряешься.

Курт Воннегут,

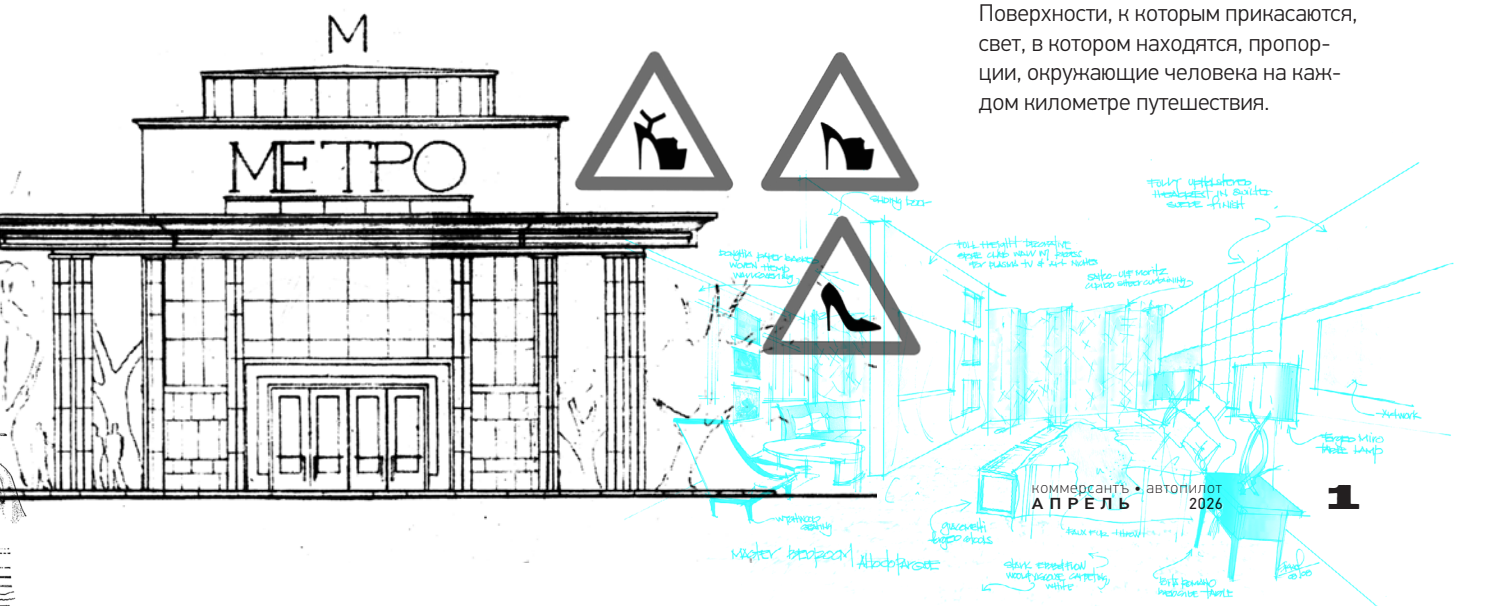
писатель

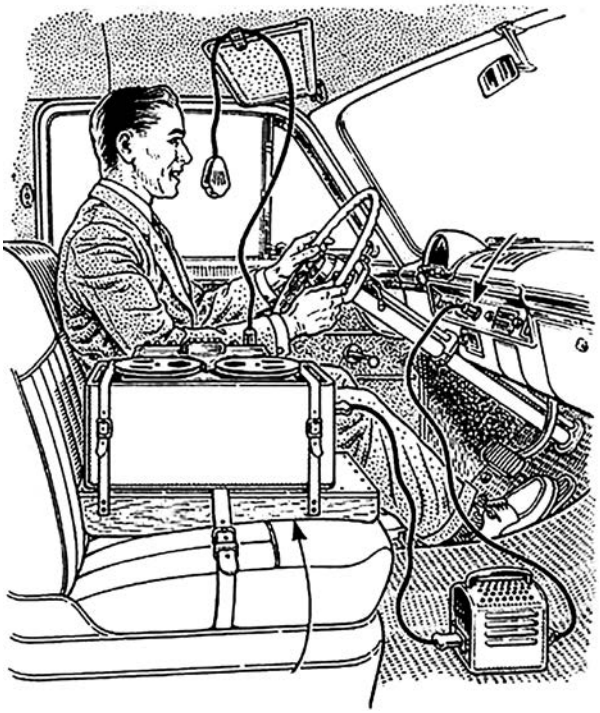
У моей сестры было своеобразное чувство юмора – она невероятно веселилась, когда кто-то падал. Однажды она увидела, как женщина, выходя из машины, зацепилась каблуком и грохнулась лицом об землю. Сестра после этого смеялась еще несколько недель.

Клаус Зисиора,

вице-президент по дизайну Changan

Начало карьеры с должности дизайнера интерьеров стало одним из важнейших решений в моей профессиональной жизни. Дизайн интерьеров дает то, чего не всегда хватает дизайнерам экстерьеров. Это глубокое, интуитивное понимание человека, находящегося внутри автомобиля. Вы проектируете пространство, в котором кто-то живет. Поверхности, к которым прикасаются, свет, в котором находятся, пропорции, окружающие человека на каждом километре путешествия.





В БРИТАНСКОМ СЕРИАЛЕ «ЧЕРНОЕ ЗЕРКАЛО» ВСЕ серии по-своему пугающие. Одна, не помню названия, повествует о том, как в недалеком будущем в специальной соцсети все выставляют оценки не только таксистам и курьерам, а вообще всем встречным-поперечным. И, если у тебя низкий рейтинг, ты действительно становишься изгоем общества. Представляя такие перспективы, невольно думаешь, что в блокировках соцсетей и отсутствии мобильного интернета есть не только вред, но и определенная польза. Но определять худших и выбирать лучших – это две большие разницы, как говорят то ли в Лондоне, то ли еще в каком городе. Наши коллеги, например, в апреле определились с лауреатами автомобильной премии «Выбор Коммерсанта». Ищете кроссовер для путешествий, шины, масло или бензин? Посмотрите наш рейтинг, обязательно пригодится.

ДМИТРИЙ ГРОНСКИЙ
главный редактор



Коммерсантъ



Подпишитесь на «Коммерсантъ» в мае

и получите подарок от образовательной платформы Level One



ТОП-5 ОНЛАЙН-КУРСОВ, КОТОРЫЕ ПРИГОДЯТСЯ КАЖДОМУ

- **История России в 20 веке:** эпоха крайностей
- **Генеалогия:** как узнать историю своей семьи
- **Здоровье:** научный подход
- **Деньги не проблема:** осваиваем финансовые инструменты
- **Спокойствие как навык:** что делать с тревожностью





LEVEL ONE

Как получить подарок?

Оформить и оплатить **с 1 по 31 мая 2026 года** подписку на печатную версию газеты «Коммерсантъ» **на 3 месяца и более**:

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

Письмо с промокодом для активации подарка придет на электронную почту подписчика в течение 10 рабочих дней с момента оплаты подписки на газету. Срок активации подарка **до 31.08.2026 г.** Информация об организаторе, правилах, количестве призов, месте и порядке получения на **kommersant.ru.**

16+ реклама **kommersant.ru**

АО «КОММЕРСАНТЪ», Г. МОСКВА, ОГРН 1027700204751

ДОСТОЙНОЕ СОДЕРЖАНИЕ



ОТКРЫТИЕ

ЗАПАДНЫЕ ЦЕННОСТИ

ИМПЕРИЯ ЧУВСТВ 8
Японский кроссовер с европейским акцентом

ТЕНДЕНЦИИ

ПРОЖЕКТ 14

МАШИННОЕ ОТДЕЛЕНИЕ

ДОНЕСЕНИЯ

НОВЫЙ СЕЗОН В ХОРОШЕЙ КОМПАНИИ 20
На АЗС ЛУКОЙЛа прошел звездный субботник «Чисто. Весна» в честь 35-летия компании

БЕЗ ОГЛЯДКИ 24
«Один-два» в пользу прогресса

НАРОДНОЕ ТЕХНО 30
Haval Jolion как новодел

М ЭНД М 36
Согласно давнему пророчеству

СВЯЗЬ БЕЗ БРАКА 42
Машина, которая к вам прислушалась

ГЕНЕРАЛ И ЕГО АРМИЯ 48
Changan CS35 Max, разведка боем

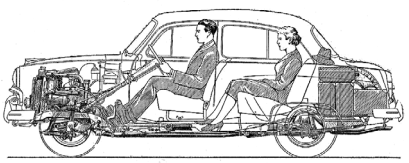
НЕ СЧИТАЯ СОБАКИ 54
Автомобиль для животных с людьми

КОЛОРИТ 60
Sollers ST8 где янки зимуют

ДОМ КУЛЬТУРЫ

УРОКИ МАСТЕРСТВА

ЭТО ОКРЫЛЯЕТ 68
Прошла церемония вручения автомобильной премии «Выбор Коммерсанта»



ЧЕЛОВЕЧЕСКИЙ ФАКТОР

ПОЛЕЗНЫЕ ИСКОПАЕМЫЕ

ЗНАЙ НАШИХ 78
Иностранные призы и награды отечественных автомобилей

ОБСТОЯТЕЛЬСТВА

НА СТАРЫЕ ДРОЖЖИ 88
Встать на лыжи не поздно в любом возрасте

ТОЛЬКО НЕ РЖАТЬ 92
Vespa 946 Horse как посвящение году Лошади

ТЕРПСИХОРА 96
Что скажет Приянка Чопра-Джонас за рулем Bentley Continental GT

ПРАВИЛА ПОЛЬЗОВАНИЯ

ТОВАРЫ В ДОРОГУ 100

ЗА ОТЧЕТНЫЙ ПЕРИОД 106

ФОТО НА ДОКУМЕНТЫ 110

ГЛАВНЫЙ РЕДАКТОР **ДМИТРИЙ ГРОНСКИЙ,** АРТ-ДИРЕКТОР **ВИКТОР ПАДЕРИН,** ЗАМЕСТИТЕЛЬ ГЛАВНОГО РЕДАКТОРА **АННА КИЛИМНИК**

НАД НОМЕРОМ РАБОТАЛИ: **НАТАША АФАНАСЬЕВА, ИВАН БАРАНЦЕВ, ВЛАД БЕЛЯЕВ, АСЯ ВОЛОЧНЕВА, АЛЕКСАНДР КАТАЕВ, ЯРОСЛАВ КОРОЛЕВ, АНТОН НОВОДЕРЕЖКИН, АЛЕКСАНДР ПАПЕШИН, ВИТАЛИЙ ТИЩЕНКО, СЕРГЕЙ ШЕРСТЕННИКОВ, АЛЕКСАНДР ЯНКОВСКИЙ**

ОТВЕТСТВЕННЫЙ СЕКРЕТАРЬ **МИХАИЛ ЛАРИН,** КОРРЕКТУРА **ИД КОММЕРСАНТЪ,** ДОПЕЧАТНАЯ ПОДГОТОВКА **АЛЕКСЕЙ КОМОГОРОВ**

УЧРЕДИТЕЛЬ, РЕДАКЦИЯ, ИЗДАТЕЛЬ: **АО «КОММЕРСАНТЪ»,** 127006, МОСКВА, ОРУЖЕЙНЫЙ ПЕР., Д. 41, ТЕЛ.: (495) 797 69 70 ДОБ. 2138. **WWW.AUTOPILOT.RU**
ДИРЕКТОР ПО ПЕЧАТИ **АЛЕКСАНДР ПЛОТНИКОВ.** ОБЪЕДИНЕННАЯ СЛУЖБА РЕКЛАМНЫХ ПРОДАЖ, ТЕЛ.: (495) 797 69 70, RR@KOMMERSANT.RU

ЖУРНАЛ «КОММЕРСАНТЪ «АВТОПИЛОТ» ЗАРЕГИСТРИРОВАН В РОСКОМНАДЗОРЕ ПИ № ФС77-89669 ОТ 30 ИЮНЯ 2025 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». 125284, Г. МОСКВА, СЕВАСТОПОЛЬСКИЙ ПР. 56/40

ИНФОРМАЦИОННАЯ ПРОДУКЦИЯ ДЛЯ ЛИЦ СТАРШЕ ШЕСТНАДЦАТИ ЛЕТ

© АО «КОММЕРСАНТЪ», 2026

Максимально деловой

Подписывайтесь на @kommersant в MAX



реклама 16+



96 **ТОЛЬКО НЕ ГОВОРИТЕ НИЧЕГО**
про чувство вины за имперское прошлое. Да, Индия была когда-то британской колонией. Но Bentley — не Jaguar, который приобрели индийцы, и вот уже почти два десятка лет медленно, с удовольствием, убивают компанию. Bentley — это VW Group.

ОЦЕНИВАТЬ ФЛАГМАН
самого престижного и прогрессивного суббренда компании Changan Automobile гораздо проще, если не считать Avatr 12… Вы догадались? Правильно — если не считать автомобилем!

24

ПРИРОСТ ДЛИНЫ КУЗОВА –
просто за счет бамперов, дверные проемы остались прежними. Но в целом — косметика, призванная не оттолкнуть прежних поклонников и одновременно привлечь новых.

42

В САЛОНЕ АВТОБУСА ЗИЛ-118
находилось 17 пассажирских мест, водитель был восемнадцатым. Остекление было выполнено по принципу круговой панорамы.

78







КоммерсантъFM

слушайте на частоте

93.6

16+ реклама

NISSAN MICRA

Двигатель, тип	электродвигатель
Максимальная мощность, кВт	110
Максимальный крутящий момент, Нм	245
Емкость батареи, кВт•ч	52
Трансмиссия	редуктор
Привод	передний
Максимальная скорость, км/ч	150
Разгон от 0 до 100 км/ч, с	8
Максимальный пробег на одной зарядке, км	405

Империя чувств

Александр Янковский • Фото Nissan

ЯПОНСКИЙ КРОССОВЕР С ЕВРОПЕЙСКИМ АКЦЕНТОМ

ЖАРКОЕ СОЛНЕЧНОЕ УТРО, РИМ, ВЕРШИНА ХОЛМА ЯНИКУЛУМ НА ПРАВОМ БЕРЕГУ ТИБРА, ГРУППА ЯПОНЦЕВ НА ПЛОЩАДИ СЛУШАЕТ ЭКСКУРСОВОДА. В ЦЕНТРЕ – ФОНТАН: БОЛЬШОЙ БАССЕЙН, НАД НИМ МОНУМЕНТАЛЬНАЯ БАРОЧНАЯ НАДСТРОЙКА ИЗ МРАМОРА, В ЕЕ ТЕНИ ПОЕТ ЖЕНСКИЙ ХОР, ВНИЗУ ПАНОРАМА ВЕЧНОГО ГОРОДА. ОДИН ИЗ ТУРИСТОВ ОТХОДИТ СФОТОГРАФИРОВАТЬ ЕЕ – И ВДРУГ ПАДАЕТ ЗАМЕРТВО.

Картина понятна: давно известный врачам «синдром Стендаля», психосоматическое расстройство, мозг человека не справился с передозировкой красоты и искусства. «La grande bellezza», «Великая красота» – киношедевр Паоло Соррентино, в начале которого эта сцена, так и называется.

И вот тот же Рим вживую, а не на экране. Та же площадь с фонтаном, и на ней тоже «японец» – электрический хетчбэк Nissan Micra. И в обморок падать никто, похоже, не собирается.





NISSAN MICRA
шестого поколения выпускается с августа 2025 года на той же платформе AmpR Small, в девичестве CMF-BEV, что и дружественный Renault 5 E-Tech, стартовавший годом раньше. Платформа позволяет строить и «электрички», и гибриды.

МЛАДШАЯ ВЕРСИЯ
хетчбэка с батареей емкостью 40 кВт•ч имеет запас хода 315 км. Старшая, с батареей в 52 кВт•ч, обещает уже 405 км пробега и при мощности зарядной станции в 100 кВт за полчаса увеличивает заряд батареи с 15 до 80 процентов.





КОЛЕСНЫЕ АРКИ
увеличены, чтобы придать машине больше сходства с внедорожником. Колесные диски тоже крупные, 18-дюймовые, доступны в трех вариантах исполнения. Вариантов окраски кузова — четырнадцать, не считая двухцветных.

Производство Япония – Франция

В последние годы дела у Nissan стали совсем нехороши. В Китае японцев начала теснить, в частности, BYD, пришлось даже закрыть один из заводов, выпускавший 130 тыс. машин в год, упали продажи в Северной Америке. Компания Nissan сократила несколько тысяч рабочих мест и на 20 процентов производственные мощности по всему миру, продала часть своей доли в капитале Mitsubishi Motors – партнера по альянсу Renault–Nissan–Mitsubishi. Была принята программа реструктуризации и запуска – уже в нынешнем году, кстати говоря, – тридцати новых моделей, шестнадцать из которых «электрички» и гибриды. Но разработка требовала денег. А значит, снижения затрат. Вот в Nissan и решили компактный хетчбэк Micra шестого поколения не создавать с нуля, а построить его на CMF-BEV – уже готовой электромобильной платформе другого партнера по альянсу, Renault. И даже перенести его выпуск на завод Renault в Дуэ, на север Франции. Что и было сделано.





НА ПЕРЕДНЕЙ ПАНЕЛИ – состыкованные, но не заподлицо, мультимедийный HD-тачскрин с диагональю 10,1 дюйма и такого же размера комбинация приборов. Мультимедиа создана Google, есть встроенная спутниковая навигация и доступ к магазину приложений американского IT-гиганта.



Так что, строго говоря, этот Nissan Micra, на котором мы катаемся по улицам и окрестностям Рима, – чистый продукт бейдж-инжиниринга, перелицованный электрический Renault 5 E-Tech. Вполне успешная машина, кстати, лауреат премии «Автомобиль года в Европе» 2025 года.

Собственно, для европейского автовладельца этот Nissan Micra и выглядит как японское издание «пятерки» Renault – в обоих автомобилях используются одни и те же двигатели и аккумуляторы, никаких изменений в трансмиссию компания Nissan, как она признает, тоже не вносила. На кромке лобового стекла сохранился силуэт галльского петуха, символа Франции, выдающий происхождение машины. Но поскольку шильдики на кузове машины все-таки «ниссановские», то в ее интерьере можно обнаружить рельефный контур горы Фудзи.

Но это пусть европейские коллеги развлекаются поиском сходств и различий этих почти идентичных близнецов, у нас-то оптика другая, нам для начала нужно с Micra просто познакомиться.

Micra-космос

Micra действительно микро. Ну, или хотя бы mini – кстати, дизайн машины в самом деле делали британцы. Пятидверный хетчбэк меньше четырех метров в длину, но с колесной базой больше двух с половиной – преимущество электрической платформы. Облитый пластиком понизу и колесным аркам кузов. Короткие свесы, очень приличный для европейской машины дорожный просвет в 145 мм. Вполне комфортабельный – для сидящих на первом ряду – салон. Чуть срезанный сверху и снизу руль, спортивные сиденья из комбинированного трехцветного кожзама. Пластик на торпедо мягкий на вид, но жестковат на ощупь, впрочем, есть тонкая полоска мягкого винила посередине. Контурная подсветка с сорока восемью вариантами цвета. Конечно, два экрана – приборной панели и мультимедиа. Ниже дефлекторы вентиляции и ряд физических клавиш – необходимый минимум для регулировки климата. Индукционная зарядка для смартфона без вентиляции, увы, но покрыта съемным резиновым ковриком, который можно чистить.



ДИЗАЙН ШЕСТОГО ПОКОЛЕНИЯ MICRA рисовали в Лондоне, в экстерьере машины читаются визуальные цитаты из предыдущих поколений этой модели Nissan. Например, фары, словно глаза навыкате, культовые для Micra третьего поколения с индексом K12.

БЛАГОДАРЯ ЗАЩИТЕ ИЗ НЕКРАШЕНОГО ПЛАСТИКА по низу кузова и бамперов небольшой хетчбэк класса B выглядит брутально. Хотя одновременно широкие накладки на боковинах делают Nissan Micra стремительным и изящным, визуально уменьшая высоту кузова.

Nissan обещает «великолепную динамику вождения, лучшую в своем классе езду и управляемость». Ну, во всяком случае, как у Renault. В Micra та же независимая подвеска, что у французского собрата: Макферсон спереди, многорычажная задняя, пружины, амортизаторы. Есть рекуперативное торможение. Micra – не драйвер-кар, конечно. Взрывная «электрическая» динамика машины, максимум крутящего момента уже со старта, еще не превращает его автоматически в спорткар. С восемью секундами-то до сотни! Причем это, похоже, в режиме вождения Sport, срывающем передние ведущие колеса в пробуксовку. При переходе в Eco мощность двигателя падает чуть не вдвое. Золотая середина – режим Comfort. В поворотах Micra демонстрирует «электромобильную» устойчивость благодаря низко расположенной тяжелой батарее. Руление – тут да, обратная связь могла бы быть и получше, но даже для итальянской манеры вождения остроты руля хватает. Что еще? На ходу в машине предсказуемо тихо.

Автомобильчик все-таки бойкий, так что системы безопасности ему точно не помешают. Тут круиз-контроль, само собой, адаптивный, система экстренного торможения при опасном сближении с впереди идущей машиной, так же экстренно Micra затормозит, если вы будете выезжать задним ходом со двора, а кто-то поедет поперек. Для человека уверенного в себе, ну или просто того, кого раздражают звуки срабатывания помощников водителя, есть специальная фишка, позаимствованная, как и многое в Micra, у Renault. На центральном экране во вкладке «Моя безопасность» есть виртуальная кнопка Perso, которой в несколько щелчков можно отключить те функции безопасности, что раздражают вас больше всего.

Классика и современность

Переживет ли автомобильная империя Nissan нынешние трудные для нее времена – как, впрочем, и многие другие традиционные марки? Спасут ли ее современные электрические реинкарнации успешных когда-то классических бензиновых машин вроде той же Micra? Время покажет.



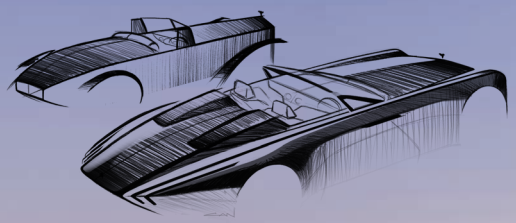
ФОРМАЛЬНО
Nissan Micra хетчбэк пятиместный, но удобно в нем максимум двоим, места для ног на заднем ряду почти не остается. Объем багажного отсека – 326 литров. Если сложить спинку заднего сиденья, можно увеличить этот объем до 1106 литров.





Сравнение рискованное, но вот взять хотя бы, например, знаменитый «Дворец итальянской цивилизации», Palazzo della Civiltà Italiana, построенный в Риме в 1939-м перед Всемирной выставкой, его еще называют «квадратный Колизей». Шесть ярусов одинаковых арок, строгая симметрия, явная отсылка к Колизею историческому. Простота античных форм плюс модернистская идеология режима Муссолини, здание – символ тогдашней Италии. Настоящий Колизей уже точно сохранился в веках, сохранится ли этот? Из последних новостей: Nissan объявила, что продолжит сокращать персонал, закроет еще семь заводов, приостановит все разработки новых моделей.

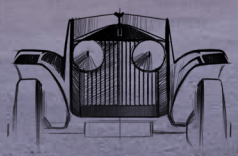
«Рим или смерть» – написано на постаменте памятника Джузеппе Гарибальди в Трастевере на том же римском холме Яникулум, откуда мы стартовали. Лучше, конечно, Рим. Но смерть неизбежна, она рано или поздно ждет любую империю. А если что от нее действительно остается, чрез звуки лиры и трубы, говоря по-державински, так это la grande bellezza, великая красота. Если повезет, конечно.

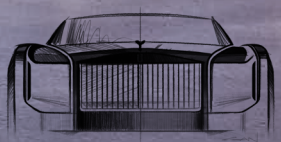




Проект «Соловушка»

Rolls-Royce Nightingale



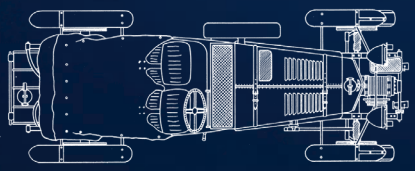


Компания Rolls-Royce представила двухдверный электрический кабриолет Nightingale, тираж которого составит всего 100 экземпляров. Это первая модель в новой линейке Coachbuild Collection, куда войдут эксклюзивные автомобили, разработанные для закрытого клуба особых клиентов. Длина Rolls-Royce Nightingale, что переводится с английского как «Соловей», составляет 5,76 метра, что сравнимо с седаном Phantom. При этом кабриолет имеет только два посадочных места. Дизайн модели вдохновлен автомобилями Rolls-Royce 1920-х годов, в частности экспериментальной моделью 17EX, у которой позаимствован бледно-голубой оттенок кузова. Спереди у Nightingale доминирует решетка радиатора Pantheon, которая вырезана из цельного блока нержавеющей стали. Она визуально соединяется с фонарями на корме полированными полосами из «нержавейки», которые проходят по всей длине автомобиля. Кроме того, сложный диффузор сзади управляет воздушным потоком без необходимости использования спойлера, что стало возможным благодаря отсутствию выхлопных труб. 24-дюймовые диски являются самыми большими из тех, что устанавливались на Rolls-Royce. Одна из особенностей интерьера – атмосферная подсветка «Звездный бриз», которая состоит из 10,5 тыс. элементов. Они располагаются не в случайном порядке, а формируют особый рисунок, полученный на основе анализа звуковых волн трели соловья. В конструкции крыши используется смесь кашемира и высокоэффективных тканей, специально разработанная для пропускания звука от падающих капель дождя и защиты от механических шумов.

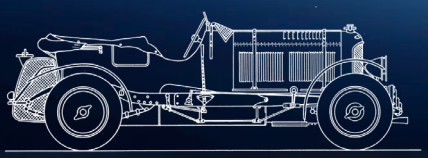


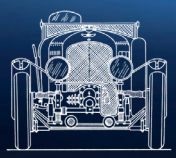


НАЧАЛО
поставок «Соловья» запланировано на 2028 год. По данным инсайдеров, стартовая цена составляет приблизительно 7 млн фунтов стерлингов.









Золотая Ручка

Bentley Batur Convertible

Читать о том, как состоятельные граждане соревнуются друг с другом в создании новых предметов роскоши на заказ, всегда немного странно на фоне известий о катаклизмах, сотрясающих наш мир. Но эта публика во все времена умудрялась жить как будто совсем в другом, изолированном от всего, мире. Компания Bentley отчиталась об окончании строительства кабриолета Batur № 4. Заказчицей четвертого автомобиля эксклюзивной серии стала Соня Бреслоу, гражданка США, проживающая в Аризоне. Если погуглить, то в первую очередь выскочат ссылки не о том, чем Соня зарабатывает на жизнь, а об автомобильных увлечениях дамы, в гараже которой стоит около четырех десятков очень дорогих и редких машин. Но вот ей довелось, наконец, построить автомобиль по собственному проекту.

Эксклюзивная модификация кабриолета Batur Convertible подготовлена придворным ателье Mulliner. Особенностью автомобиля стало первое применение Bentley деталей, напечатанных на 3D-принтере из платины. Из этого драгметалла выполнена нулевая метка на руле и некоторые органы управления системами автомобиля. Активно в интерьере используется и обработанный алюминий. Циферблаты приборной панели вместе с часами имеют особые оттенки голубого. В интерьере используются теплые осенние цвета – бежевые, карамельные оттенки и светло-голубой. Контрастной строчкой украшены сиденья, подголовники и приборная панель. Очертания вулкана Батур, в честь которого и назван автомобиль, вписаны в ворсистые коврики для пола.



СПЕЦИАЛЬНО ДЛЯ КЛИЕНТКИ
разработан особый рисунок, который выводится на асфальт при открытии дверей — анимированная лампа проецирует рукописный текст с ее именем через 415,8 тыс. микроскопических зеркал.





Золотой фургон

Louis Vuitton Gold Vehicle

79
Au
Gold
196.966

В ЭТОМ ГОДУ LOUIS VUITTON
стал титульным спонсором Гран-при Монако Ф1. Но уже пять лет назад дом моды производил эксклюзивные сундуки для трофеев упомянутых состязаний.

После начала боевых действий на Ближнем Востоке золото на международных рынках сразу потеряло десятую часть своей цены. Впрочем, это ничего не значит. Во-первых, «золотые технические проекты», о которых мы рассказываем, задумывались тогда, когда упомянутую нестабильность допускали, но не считали неизбежной. А во-вторых, никто не сомневается, что рано или поздно золото отыграет назад.

Любопытно, что три проекта, о которых мы хотим рассказать, еще и подчеркивают отношение к роскоши в Старом и Новом Свете. Видимо, памятуя об истории с сундуком на Красной площади и тем, какую классовую неприязнь вызывает суперкар, припаркованный на улице, Louis Vuitton и Ferrari, соответственно, представили камерные изделия, увидеть которые может исключительно тот, кто ими владеет. В США «золотым» сделали целый трактор. Но золото на нем не настоящее. Как и многое в Америке.

Французский модный дом Louis Vuitton представил механические настольные часы, которые выполнены в стиле фургона 1920-х годов. Стоимость часов составляет 650 тыс. евро. Они дороже, чем, к примеру, новый суперкар Lamborghini Revuelto. Всего будет выпущено 15 экземпляров таких «ходиков». И, как в таких случаях часто бывает, весь тираж был распродан еще задолго до того, как ювелирный проект стал изделием, которое можно потрогать.



«ЗОЛОТОЙ» ТРАКТОР
Fendt 1167 Vario MT компании гордо стоял на Капитолийском холме во время Большого американского фермерского рынка. После того как построенную в Джексоне, штат Миннесота, сельскохозяйственную машину показали президенту США Дональду Трампу, она отправилась на выставку Farm Progress. Организаторы проекта, главным из которых выступает концерн AGCO, мировой лидер в проектировании, производстве и дистрибуции сельскохозтехники, не раскрывают технологию, каким образом трактор стал «золотым». Однако специалисты по тюнингу отметили, что это пленка, которая не несет в себе ни микрона золота и которую можно купить в магазине за весьма скромные деньги.





НУМИЗМАТИЧЕСКАЯ
коллекция Итальянской Республики 2026 года пополнилась экземплярами, посвященными марке Ferrari. В частности, Государственный монетный двор отчеканил золотые монеты, в которых увековечены выдающиеся достижения гибридного V6, разработанного несколько лет назад маркой из Маранелло. Монета номиналом 100 евро изображает Ferrari 499P — гиперкар, с которым «Конюшня» вернулась в 2023 году для участия в гонках на выносливость FIA WEC. Тираж серии ограничен 499 монетами.





LOUIS VUITTON
представил «лайт-версию» часов Camionnette, которая имеет ту же конструкцию, но без драгоценных металлов и драгоценных камней. Ее цена составляет 68 тыс. евро, а тираж не объявлен.



Дизайн часов не привязан к конкретной модели, однако сильно напоминает фургоны Citroen B10 столетней давности. Эти автомобили когда-то перевозили кожаные чемоданы Louis Vuitton клиентам во Франции и одновременно служили передвижной рекламной площадкой.

Модель Camionnette разработана компанией La Fabrique du Temps Louis Vuitton в сотрудничестве со швейцарским часовщиком L'Epee 1839. Часы имеют корпус из позолоченного металла, украшенный вручную бриллиантами общей массой 41,44 карата. Эти драгоценные камни находятся на решетке радиатора, фарах и кромке крыши, а на месте фонарей размещены красные и оранжевые сапфиры. Центральным элементом модели весом 7 кг является бриллиант LV Monogram весом 0,51 карата, водруженный на радиатор.

Время в часах и минутах отображается на двух вращающихся цилиндрах под капотом. В кабине располагается механизм с ручным заводом Calibre MV.7417/101, запас хода составляет восемь дней. Для поддержания работы часов требуется заводить их вручную с помощью позолоченного стального ключа, он располагается в миниатюрном сундуке Louis Vuitton в кузове грузовика. Мини-сундук выполнен из дерева и латуни. Чем-то напоминает реквизит из сказки про Кощея Бессмертного.



Учкудук, две полоски

Porsche Hidden Racing Stripes

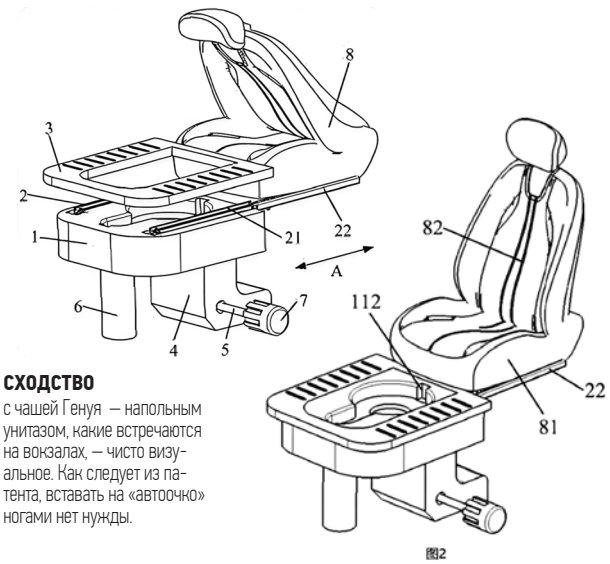
В мире спортивных автомобилей, предназначенных для гражданского использования, существует много технологий, позволяющих проявлять характер машины в строго определенные моменты времени. Например, нажатием клавиши можно изменить жесткость электронно-управляемых амортизаторов, алгоритм переключений в коробке передач и реакцию педали газа. Это скрытые, невидимые настройки. Если невидимые, но слышимые – перемещением заслонок в системе выпуска меняется агрессивность звучания выхлопа, от «двигателя почти не слышно» до «а ничего, что три часа ночи?». К видимым опциям относятся спойлеры и прочие аэродинамические устройства с электроприводами. Их поигрыванием хорошо забавлять тех, кто стоит с вами в одной пробке. Новое слово в показной спортивности – технология, недавно запатентованная компанией Porsche. Это спортивные полоски на крыше, капоте и других кузовных элементах, которые будут проявляться по команде водителя. Секрет – в специальном «оптически изменяемом покрытии», родственном технологии электронных чернил, используемых в «читалках». До времени незаметные полоски набирают цвет и яркость под воздействием электричества. Как это станет влиять на динамические показатели, данных пока нет.

Тут такое дело

Seres Mobile Toilet

Что уравнивает владельцев практически всех автомобилей в мире, вне зависимости от их цены, года выпуска и состояния? Отсутствие туалета на борту. Особенно обидно, наверное, по малой нужде покидать бронированное чрево броневика.

Китайская компания Seres – все созвучия случайны – запатентовала мобильный туалет для автомобиля, выдвигаемый по рельсам из сиденья. К сожалению, информации о том, можно ли пользоваться столь нужной опцией в движении и прилагается ли к мобильному унитазу самозатемняющееся остекление салона, найти не удалось.

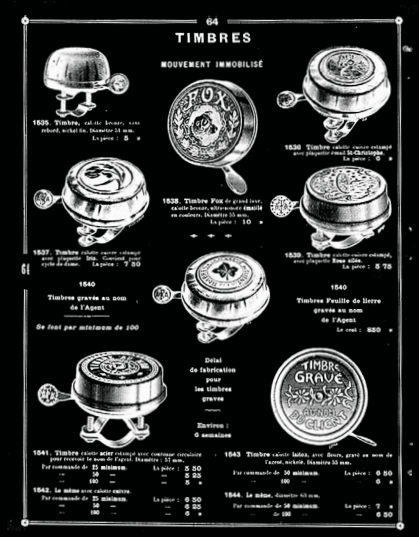


СХОДСТВО

с чашей Генуя — напольным унитазом, какие встречаются на вокзалах, — чисто визуальное. Как следует из патента, вставать на «автоочко» ногами нет нужды.

图2





Я ВАС УСЛЫШАЛ

Skoda DuoBell

Автомобильная компания Skoda, как известно, начала свой путь в конце XIX века с производства велосипедов. И двухколесная тема не отпускает чехов до сих пор – компания выступает автомобильным партнером Tour de France и предлагает велосипеды как часть коллекции своих оригинальных аксессуаров.

Разработанный Škoda совместно с британскими учеными велосипедный звонок DuoBell решает проблему, связанную с пешеходами, использующими наушники с активным шумоподавлением, которые не слышат сигналы об опасности, поступающие извне.

DuoBell — велосипедный звонок, чей звук может обходить алгоритмы «шумодавов» в наушниках. В ходе акустических испытаний исследовательская группа определила узкую полосу частот между 750 и 780 Гц, способную проникать сквозь электронные фильтры. Звонок работает в этом диапазоне и дополнен резонатором, создающим быстрые нерегулярные звуковые волны, повышающие шансы пробиться сквозь защиту. Полностью механическое устройство позволяет привлечь внимание пешеходов «на 22 метра раньше», чем с простым звонком.

В компании Skoda отмечают, что за последние 100 лет мир вокруг изменился, а велосипедные звонки будто застыли во времени и уже не отвечают современным требованиям по безопасности.

Между тем двухколесный транспорт возвращает себе былую популярность. Ожидается, что в 2026 году в Лондоне число велосипедистов впервые в истории превысит количество водителей автомобилей. При этом до половины пешеходов на улицах города носят наушники с шумоподавлением.



ЗВОНОК SKODA DUOBELL
проходил испытания на улицах Лондона с участием реальных велокурьеров. Им устройство понравилось: пешеходы шарахаются.





Новый сезон в хорошей компании

Ася Волочнева • фото Антона Новодережкина

НА АЗС ЛУКОЙЛА ПРОШЕЛ ЗВЕЗДНЫЙ СУББОТНИК «ЧИСТО. ВЕСНА» В ЧЕСТЬ 35-ЛЕТИЯ КОМПАНИИ

ЭКОЛОГИЧЕСКАЯ ИНИЦИАТИВА «ЧИСТО. ВЕСНА» ДЛЯ МНОГИХ КЛИЕНТОВ АЗС ЛУКОЙЛА ПРЕВРАТИЛАСЬ В ДОБРУЮ ТРАДИЦИЮ НАЧАЛА ТЕПЛОГО АВТОМОБИЛЬНОГО СЕЗОНА. В ГОД ПРАЗДНОВАНИЯ 35-ЛЕТИЯ КОМПАНИИ ПРАЗДНИК ОБЪЕДИНИЛ БОЛЕЕ МИЛЛИОНА УЧАСТНИКОВ ПО ВСЕЙ СТРАНЕ.

Ключевым событием первого дня акции стал запуск юбилейного проекта ЛУКОЙЛа «Создаем новый лес: 35 тысяч деревьев». Статистику саженцев можно увидеть на стадионе ЛУКОЙЛ Арена, а открыли зеленый счет футболисты московского «Спартака». Точнее, легенда красно-белых Артем Ребров – именно он высадил первый куст сирени на флагманской заправке ЛУКОЙЛа. Вместе с ним деревья сажали действующие игроки команды – вратарь Илья Помазун, защитник Кристофер Ву, полузащитник Наиль Умяров, нападающие Ливай Гарсия и Манфред Угальде, а также игроки женской команды и ветеран клуба Никита Баженов. После посадки сирени игроки мужской команды помыли бензоколонку. Гарсия и Угальде заправили клиентские машины. А игроки женской команды посадили цветы в вазоны у входа в здание АЗС.

Всего за время проведения акции «Чисто. Весна» на счетчике ЛУКОЙЛ Арены прибавилось 8492 дерева. Проект «Создаем новый лес» рассчитан на весь юбилейный год, пока не будет достигнута цифра 35 тыс. деревьев. Стать его участником легко, достаточно купить саженцы в приложении АЗС «ЛУКОЙЛ», а партнеры инициативы – экоплатформа «Сохрани лес» – высадят их в заповеднике «Смоленское поозерье».

НАУЧНЫЙ ПОДХОД



«РЕШИЛИ ЗАПРАВИТЬСЯ,
а попали на грандиозное событие – "Чисто. Весна" и "35 лет ЛУКОЙЛу"», – делится участник акции.





«Каждое дерево вырастет до 30 метров и будет поглощать до 106 кг CO_2 в год – столько же выделяет каждый автомобиль за 400–500 км пути», – поясняет коммерческий директор «Сохрани лес» Симон Трандафилов.

В павильоне АЗС считали уже не деревья, а забитые мячи в первом турнире по настольному футболу на кубок «Чисто. Весна». Капитанами женской и мужской команд из футболистов «Спартака» выступили актриса Елена Борщева и участник шоу «Титаны», обладатель Кубка мира по бодибилдингу Валерий Юшкевич. В ожидании матча супружеская пара также высадила именные кусты, которые дополнили сиреневую аллею у АЗС на Ленинградском шоссе в Москве.

«На акции весело и здорово! Несмотря на дождь, здесь очень теплая атмосфера. Я впервые участвую в акции, и меня переполняют эмоции!» – отметила Лара Ивануша, полузащитница женской команды «Спартак».





Маслом не испортишь

Звезды гоночного спорта Алексей Дудукало и Данила Воробьев из «ЛУКОЙЛ Рейсинг Тим» на субботнике «Чисто. Весна» помогли водителям подготовить автомобиль к теплому сезону и познакомили их с маслами бренда. В частности, с линейкой LUKOIL GENESIS, которая адаптирована к современным требованиям рынка, а также флагманской серией LUKOIL GENESIS ARMORTECH – полностью синтетическими моторными маслами нового поколения. Они обеспечивают надежную защиту двигателя, даже превосходя требования международных стандартов.

Как признался 11-кратный чемпион России по автомобильным гонкам Алексей Дудукало, масло ЛУКОЙЛа он использует и на соревнованиях, и для обслуживания собственной машины. «Пробовал другие марки, но ЛУКОЙЛ для меня – лучший вариант», – говорит Алексей.

Красивый гоночный автомобиль вызвал интерес не только у присоединившихся к «Чисто. Весна» водителей, но и у актера театра и кино Павла Табакова – гостя акции на одной





«ВЫБИРАЮ ЛУКОЙЛ
по двум важным критериям — качество топлива и сервис. И на АЗС не только в дни проведения акций, но и всегда теплая и уютная атмосфера», — отмечает постоянная клиентка бренда.





из столичных заправок. Артист пока не водит машину, но, пообщавшись с профессионалами автоспорта, задумался о том, чтобы пересесть с пассажирского на водительское кресло. Тем более что теперь у него есть повод приезжать на АЗС, чтобы проведать свой именной куст сирени.

Беспроигрышный формат

Развивая традицию, заложенную два года назад, экологическая акция «Чисто. Весна» приобрела культурно-развлекательный формат. Яркими событиями порадовали на АЗС во всех регионах присутствия ЛУКОЙЛа. В Уфе прямо на заправке припарковали три ретроавтомобиля. Один из них – «Чайка Кабриолет» 1960 года с красным салоном – уникален в своем роде, таких машин выпущено всего 20 штук. Был и русский народный драйв в Перми, где выступили гусляр и балалаечник, живые концерты певцов в Уфе и Астрахани, мастер-класс по игре на нефтяных бочках в Волгограде и невероятные трюки чемпиона мира по стандрайдингу Фомы Калинина в Санкт-Петербурге. **a**

МАШИННОЕ ОТДЕЛЕНИЕ

ДОНЕСЕНИЯ

AVATR 12 DYNAMIC

Силовая установка	2 электромотора
Максимальная мощность, л.с.	578
Максимальный крутящий момент, Нм	650
Емкость батареи, кВт•ч	94,5
Привод	полный
Разгон от 0 до 100 км/ч, с	3,9
Максимальная скорость, км/ч	220
Запас хода, км	610
Цена модели, руб.	от 6 650 000



Без оглядки

Александр Катаев • Фото автора

«Один-два» в пользу прогресса

«ЛОЗУНГ У НИХ БЫЛ ТАКОЙ: “ПОЗНАНИЕ БЕСКОНЕЧНОСТИ ТРЕБУЕТ БЕСКОНЕЧНОГО ВРЕМЕНИ”. С ЭТИМ Я НЕ СПОРИЛ, НО ОНИ ДЕЛАЛИ ИЗ ЭТОГО НЕОЖИДАННЫЙ ВЫВОД: “А ПОТОМУ РАБОТАЙ НЕ РАБОТАЙ – ВСЕ ЕДИНО”». ЦИТАТА ИЗ РОМАНА БРАТЬЕВ СТРУГАЦКИХ КАК БУДТО О НАШЕМ ЗНАКОМСТВЕ С ГАДЖЕТОМ-ФАСТБЭКОМ AVATR 12.

Оценивать флагман самого престижного и прогрессивного суббренда компании Changan Automobile гораздо проще, если не считать Avatr 12… Вы догадались? Правильно – если не считать автомобилем! Подойдешь с обыкновенными мерками, оценивай не оценивай – все едино: чувствуешь себя антигероем, Человеком-Анахронизмом. Электропривод отворяет водительскую дверь, а по ту сторону – новая параллельная бесконечность, и мы пока лишь на пороге познания.

«Один-два» – сокращают «двенадцать» представители. Сумею ли на раз-два освоить приоткрытый мне космос? Топ-версия Dynamic сложносочиненная, как научная фантастика, а график ее презентации в Сочи задали плотный, с умеренными пробегами. К счастью, нескучными: по городу, трассе, серпантину. На десерт промчим и по местному гоночному треку «Сириус»!

Устроен он так, люди

Ну что сказать. Желаем знать, какой технический уровень будет у фирмы лет через пять. Планка и сейчас высока. Changan Automobile в кооперации с гигантами CATL и Huawei напичкали Avatr 12 прогрессом снизу доверху: от пневматической подвески с адаптивными амортизаторами и по стеклянную крышу с защитой от ультрафиолетового излучения. В конструкции алюминиевые сплавы и высокопрочная сталь, оцинкованы все внешние части кузова, кроме капота. Гарантирована работоспособность в условиях сверхнизких температур.

Гаджет-фастбэк чисто электрический. У стандартного варианта 313-сильный мотор на задней оси. В трех других исполнениях вдобавок стоит передний 265-сильный, с ним





ФИЗИЧЕСКИЕ КНОПКИ НАПЕРЕЧЕТ.
Ряд под экраном заведует стеклоподъемниками, круговым обзором и автопарковкой. Приятно удивила грамотная русификация, можно ведь. Режим Eco позволяет существенно умерить расход энергии.

ВЕЛИЧИНОЙ ФАСТБЭК ВРОВЕНЬ
с Porsche Panamera, то бишь крупнее, чем Taycan. Двери без рамок, заднего стекла как такового нет. У топ-версии колеса в 21 дюйм вместо 20, красные суппорты и спортивный обвес.



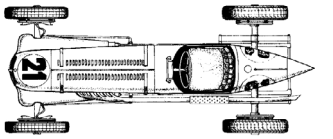


привод уже полный, а суммарная мощность достигает 578 сил. Заявлены разгоны от 0 до 100 км/ч за 3,9 секунды и максимальная скорость 220 км/ч. Емкость тяговой батареи в любом случае равна 94,5 кВт•ч. Сравните: у аккумулятора Porsche Taycan Turbo очень близкие 93,4.

А главное – мощь искусственного интеллекта: изобилие ассистентов и множество компьютерных умений. У нас официальный Avatr по закону лишен нескольких «органов восприятия», но и оставшихся достаточно для продвинутой автономности. По крайней мере, среди явной сочинской разметки. В пробках «Один-два» самостоятельно выполняет аккуратные подвижки. Мобильное приложение позволяет парковать машину дистанционно. Круть! Дело за малым: привыкнуть, э-э, к паре моментов.

Меню еще поизучаю

В нулевых годах я старался забирать тестовые автомобили из пресс-парков с наступлением темноты. Проверял незнакомые интерьеры на дружелюбие к пользователю,





ПНЕВМАТИКА ВАРЬИРУЕТ КЛИРЕНС
в диапазоне 120–165 мм: по выбору режима и автоматически. Адаптивные амортизаторы ZF минимизируют раскачку и клевки. Спойлер выдвигается при наборе 90 км/ч и прячется при сбросе до 60 км/ч.



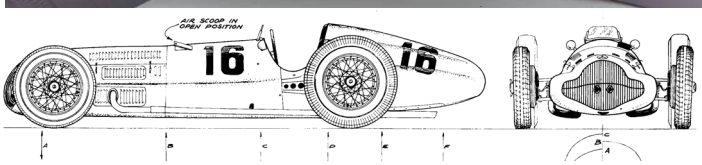


осваивая управление при салонной подсветке. Иногда – ощупью. Со временем яркости у подсветок прибавилось, сходства в обстановках тоже, и метод потерял смысл.

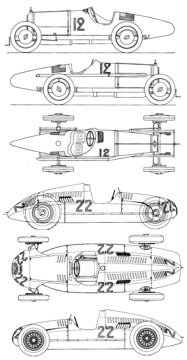
И вот у выхода из сочинского аэропорта ждет Avatr 12. Полдень, пора сразу в путь. Интерьер лаконичнее некуда, все на виду, но тронуться, качнув подрулевой рычажок на Drive, как раз единственное, что не требует разбирательств. Благо меня заранее научили: дверца закроется по двойному касанию кнопки или по нажатию педали тормоза. На аварийный случай в нише под подлокотником скрыта и простая ручка. Кстати, где «аварийка»? Ага, на потолке.

А регулировка рулевой колонки и боковых зеркал, переключение фар – пожалуйста, через меню. Там и выбор режимов: динамических и потребления энергии. Настроек – масса, позавидуют и студия звукозаписи, и графические редакторы, и компьютерные игры. Avatr 12 полагается формировать как продолжение своего «я». Хотя бы распределить в индивидуальном порядке секции-виджеты на длинном приборном экране.









ОТДЕЛКА ШИКАРНАЯ –
кожа, замша, натуральное дерево березы и ясеня. Передние кресла – с оттоманками и подсветкой подголовников. Боковая поддержка абсолютно неспортивная, зато какой приятный массаж.



Да, о зеркалах. На месте салонного видишь мини-экран и картинку от задней камеры с омывателем. Боковые у топверсии обычные, а по заказу их тоже заменят камерами, и тогда смотреть надо на экранчики по краям панели. Во тьме цифровые картинки светлее отражений, и вам не мешают отблески фар. Линзы с водоотталкивающим покрытием, угол обзора регулируется. Теоретически – супер.

На практике схема в конфликте с навыком. Сперва машинально бросаешь взгляд на корпус камеры – упс, тьфу ты! – и уж затем ищешь глазами экранчик. «Теряем время», – сказал бы Гоша, он же Гога. Наконец-то забитые транспортом улицы остались позади. Вперед, вперед, без оглядки!

Устами гонщика

Формат «олл инклюзив» означает и спортивную ипостась. Есть режим Sport, подвеска на скорости опускает кузов ради лучшей обтекаемости, сзади поднимается спойлер. Прямоугольник рулевого инструмента – не колесом же называть – а-ля формульный штурвал. На старт, внимание…

Я на сочинском треке, рядом в кабине гонщик-инструктор Денис. Марш!

Трасса незнакомая, инструктор советует траектории. Спасибо, обойдусь без подсказок. («Я сам!» – кричит упрямый внук.) Стараюсь наддать, и – зря. Тотчас перестаю попадать куда целился. («Бац, крынку выронил из рук».) Сорри, неправ, возвращаюсь к ровному темпу под диктовку. Так оно гоночнее! Avatr по-электрокаровски лихо разгоняется и надежно замедляется тормозами Brembo, послушно рисует верные дуги. Резких маневров не любит. Развесовка идеальная – 50:50, но подвеске в режиме Sport добавить бы плотности.

С чем согласен и Денис, он водил Avatr гораздо быстрее. Ходовая, говорит, ориентирована на комфорт. ESP до конца не отключается и успевает одернуть раньше, чем проявляется содействие полного привода. Прямоугольник руля? На «Сириусе» удобен, поскольку конфигурация трека не требует предзахватов обода и тем более перехватов. Киваю и думаю: предложить бы создателям штурвала порулить на здешнем серпантине!



ЭСТЕТИКУ БРЕНДА творят в немецкой дизайн-студии. Главный стилист Надер Фагихзаде, бывший сотрудник BMW, придумал моделям характерные черты, и любой Avatr безошибочно узнается в лицо — наука другим китайским автофирмам.





Финиш и... Странное впечатление неестественности. А-а, слона-то я и не отметил. Нет моторного рева! Электрическая лихость – неизменно тихая. И у нее определенные рамки: после короткой интенсивной активности машину ставят на прикол остывать.

Аватр-туры

Зато фланировать в окрестностях сплошное электроудовольствие. Жмешь педаль тока – отдачи с лихвой. Подвеска натурально стелет. На треке хотелось опустить кресло ниже и драматически не хватало боковой поддержки, а теперь – нормально. Оттоманки у обоих передних кресел. У всех сидений подогревы, вентиляция и массаж. Греется и штурвал. Возникают мысли о туризме. А то и гран-туризме. Второй багажный отсек, что спереди, довольно объемный. На борту 25 динамиков Meredian и предоплаченный интернет МТС, а фирма обеспечит расширенную программу помощи на дорогах. Правда, шпарить по автостраде электрокару невыгодно, ему полезна рекуперация при накате и торможениях. Значит, отправимся по витиеватым региональным шоссе, а поиски зарядных станций добавят острых ощущений.
Запас хода? В идеальном мире – паспортные 610 км. А накопленный мной опыт с электрическими моделями позволяет прикинуть около 400 реальных. Как от Москвы до Смоленска и Костромы, от Нижнего до Казани, от Питера до Вологды или от Сочи до Краснодара. Опять же, супер. И опять же, теоретически.

Эффект погружения

Слышали или успели посмотреть? Вышла третья часть «Аватара». Накануне командировки я читал отзывы критиков и нашел статью американца Алана Сигеля, где объясняется, почему режиссер Джеймс Кэмерон не претендует на особенные роли своих синих человечков в масскультуре. Беско-



В ЭТОМ ГОДУ
компанию моделям 11 и 12 у нас составит кроссовер 07, первый пятидверный Avatr. Причем существующий и в гибридной версии. «Один-два» тоже бывает гибридом, но заднеприводным, поэтому сюда такой не приедет.

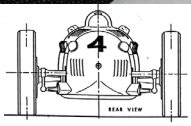


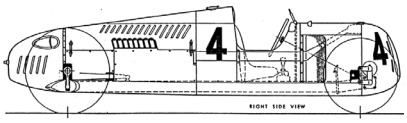
САЛОН А-ЛЯ КУПЕ – ТРЕТИЙ НА ДИВАНЕ,
безусловно, лишний. Пассажир справа может сдвинуть от себя переднее кресло и вытянуть ноги «лайк э босс». Обивка бывает одноцветной: синей или черной.



нечные «Звездные войны» породили уйму мерча, ролевых игр и тому подобного. А кэмероновская планета Пандора, которую все никак не подчинят алчные земляне, – вещь в себе. Кэмерон, говорится в статье, упирает на эффект полного погружения в альтернативный мир. И чем выдумывать персонажей, подходящих для выпуска игрушек – супергероев с фирменными бластерами в угоду алчным маркетологам, – режиссер гарантирует, что на время фильма мы позабудем обо всем земном.

Бренд Avatr – именно мир со своими правилами, в стороне от мейнстрима. Считать «Один-два» автомобилем – портить эффект. Закрывая водительскую дверь нажатием педали тормоза, вы оставляете знакомое снаружи и получаете кайф от непривычной новизны. Делаем скидку на все специфическое, ведь хороша сама возможность погрузиться в альтернативную реальность. Многие уходят туда насовсем. Вперед, вперед, без оглядки. **a**





МАШИННОЕ ОТДЕЛЕНИЕ

ДОНЕСЕНИЯ

HAVAL JOLION 2WD (4WD) 2026

Двигатель, тип	бензиновый, L4, турбо
Объем двигателя, куб. см	1497 (1499)
Максимальная мощность, л.с. при об/мин	143 при 5600 (150 при 5500)
Максимальный крутящий момент, Нм при об/мин	210 при 2000 (270 при 1500)
Трансмиссия	МКП6 или РКП7 (РКП7)
Привод	передний (полный)
Средний расход топлива, л на 100 км	7,5–8,1 (7,6)
Цена, руб.	от 2 049 000 (2 599 000)



Народное техно

Влад Беляев • Фото Great Wall Motor

HAVAL JOLION КАК НОВОДЕЛ

ВИДИТЕ СУСЛИКОВ? В СМЫСЛЕ ОБНОВЛЕНИЯ У КРОССОВЕРА 2026 МОДЕЛЬНОГО ГОДА. А ОНИ ЕСТЬ! ПРОСТО ФИРМА НЕ РИСКНУЛА МЕНЯТЬ УДАЧНЫЙ ДИЗАЙН ЭКСТЕРЬЕРА И ОСТАВИЛА КАКИМ БЫЛ. ДА И В ЦЕЛОМ ИСКАЛА ДОБРА ОТ ДОБРА БЕЗ РЕЗКИХ ДВИЖЕНИЙ, ЧТОБЫ HAVAL JOLION СОХРАНИЛ АДЕКВАТНЫЕ ЦЕННИКИ И ПОЗИЦИЮ АБСОЛЮТНОГО ХИТА СРЕДИ ОФИЦИАЛЬНО ДОСТУПНЫХ В РОССИИ ЛЕГКОВЫХ ИНОМАРОК.

Haval Jolion выкатили российскому рынку в 2021 году, наладили производство полного цикла на тульском заводе и к настоящему времени распродали уже 246 тыс. локализованных машин. Безусловный успех по меркам непростых сегодняшних реалий. Считайте, кроссовер стал объектом нашей массовой автокультуры. Почему именно Jolion? Ответ могут подсказать те импортные легковые модели, которые добивались значительных успехов здесь в прошлом. Вспомним особенно значимые.

Герои вчерашних дней

Объективно первым действительно многотиражным легковым иностранцем у нас оказался Fiat 124, лауреат европейского конкурса «Автомобиль года 1967», более известный под именем «Жигули». Его, пожалуй, пропустим. Ведь по пути из Турина на конвейер в Тольятти итальянский автомобиль получил несколько сотен доработок, ну и ВАЗ всегда выдавал классическое семейство за сугубо отечественную гордость. Продолжаем гордиться.

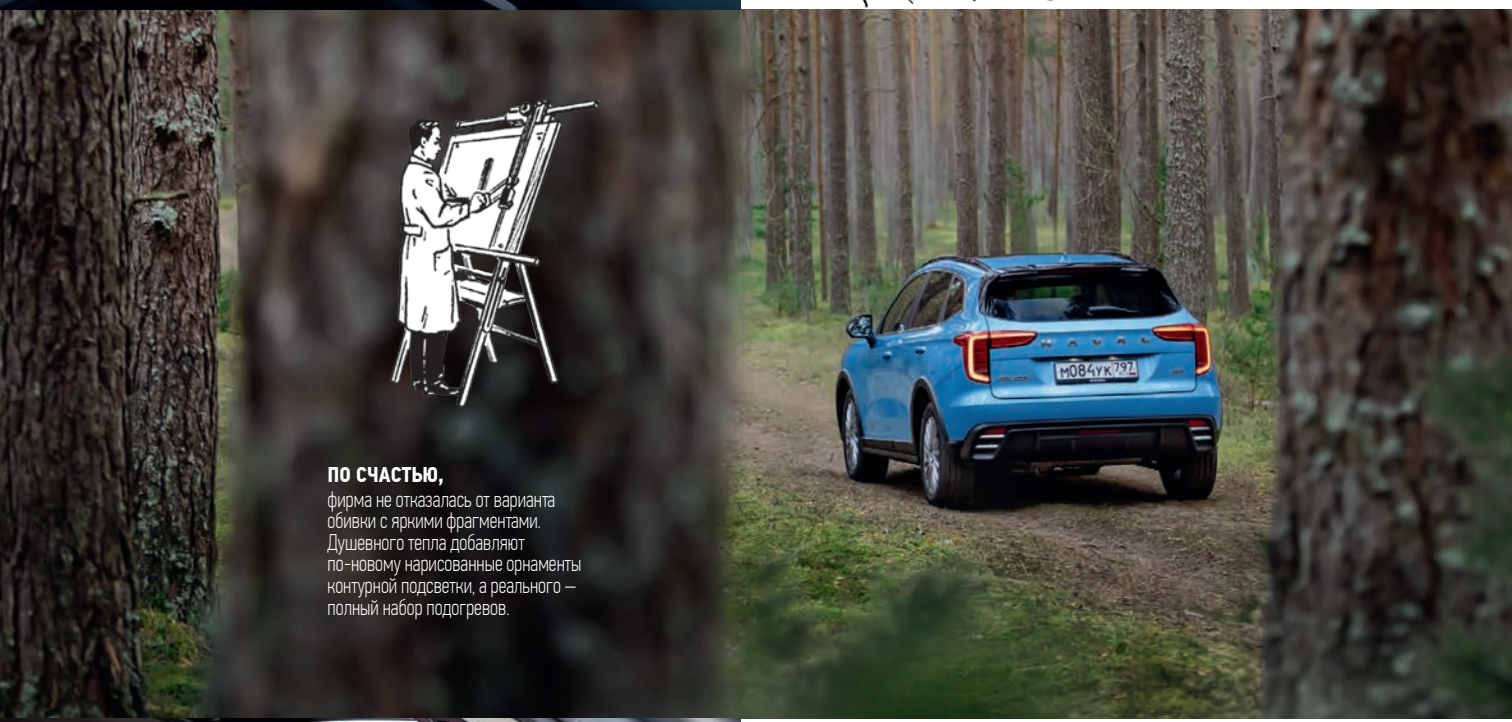
Начнем давайте с середины девяностых. Из каждого утюга звучала песня «Наро-одное техно-о!», а народ стремился поскорее приобщиться к импортной технике. В том числе к подержанным иномаркам. У кого-нибудь из читающих имелись во владении «автолегенды распавшегося СССР»? Audi 80 и 100, Ford Escort и Sierra, Mercedes-Benz 190, Opel Omega, Saab 9000, VW Passat или Volvo 740. Согласитесь, аж олдскулы сводит!

Но те автознаменитости непременно с пробегом. А место новой иномарки номер один ближе к нулевым заняла «Ксюша, Ксюша, Ксюша» – Daewoo Nexia узбекского про-





КУЗОВ МОЖЕТ БЫТЬ
и красным, остальные цвета сдержанные. Пятая дверь без электропривода, а под фальшполом докатка. Зато багажник обустроен практично, и в нем — ура! — есть штора. Часть груза кроссовер готов тянуть за собой — фаркоп сертифицирован.



ПО СЧАСТЬЮ,
фирма не отказалась от варианта обивки с яркими фрагментами. Душевного тепла добавляют по-новому нарисованные орнаменты контурной подсветки, а реального — полный набор подогревов.



изводства. И немецкого, напомним, происхождения. Созданная в 1995 году, она фактически являлась видоизмененной моделью Opel Kadett 1983-го. Учитывая долгоиграющий Fiat 124, конструкция Daewoo возрастом в каких-то полтора десятка лет никого тут не смущала. Наоборот, проверенная! Для многих тысяч россиян «Дэушка Ксюха» оказалась вожделенной альтернативой отечественному автопрому.

Зарубежные фирмы принялись активно осваивать постсоветский рынок. И поехало. Бестселлер за бестселлером. 1998-й – дебютировал Ford Focus и научил страну ездить красиво. 1999-й – некрасивый Renault Symbol козырнул огромным 510-литровым багажником и удобной простотой. 2004-й – Renault Logan удался попросту гениальным, ни убавить, ни прибавить. 2010-й – проходимый и неприхотливый Renault Duster во многом повлиял на распространение формата кроссоверов. Долго ли, коротко ли, в лидеры рванули Hyundai Solaris и Kia Rio, подкупая богатством оснащения и качеством за адекватные деньги. Впрочем, деньги, естественно, решали во всех случаях.



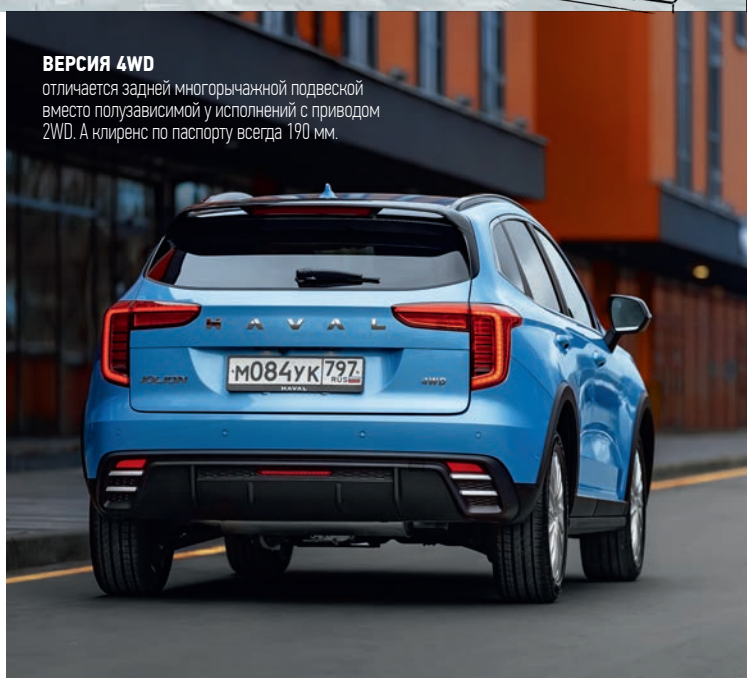




Слагаемые успеха

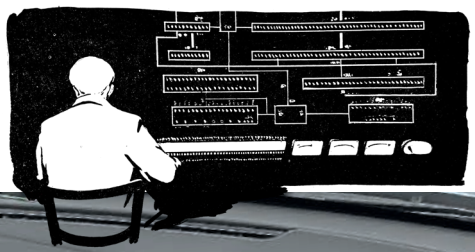
Наконец, явился он – Jolion. Объединивший плюсы упомянутых давних любимцев российской публики. Опять-таки, адекватный по цене. Вот и причина лидерства.

Смотрите, выглядит не хуже, а то и посимпатичнее, чем отправленный на покой Focus. Богатство оснащения сродни корей... ой, нет же, российскому кроссоверу Solaris HC. Радуют традиционные решения: обычные дверные ручки, аналоговые кнопки и пультики. Компоновка напоминает Symbol: вытянутый салон превосходит ожидания по вместимости, у сидящих на втором ряду завидный простор. Багажник, правда, устроен по остаточному принципу и не ахти: всего 337 литров. Duster меньших габаритов предлагает 428. Вдобавок Duster лучше по геометрической проходимости. Но там, где не опасно чиркнуть днищем и где шинам достаточно сцепления, полноприводный Jolion одолевает бездорожье с похвальной уверенностью. Специального пресета для офроуда не предусмотрено, в подмогу только «Снег»



ВЕРСИЯ 4WD
отличается задней многорычажной подвеской вместо полузависимой у исполнений с приводом 2WD. А клиренс по паспорту всегда 190 мм.







ДОБАВИЛАСЬ
система голосового управления, которая способна выполнять около трех сотен команд. Примеры формулировок приведены в разделе меню.

плюс базовый набор «Эко», «Стандарт» и «Спорт». Однако электроника настроена грамотно, и вывешивания побеждаются, какой режим ни включи. А чтобы включить, э-э...

В прошлый раз мы испытывали Jolion два года назад и сетовали, что выбор ездовых пресетов и настроек рулевого усилителя почему-то запрятан в меню. Пока экран занят картой навигатора, о переключениях впору забыть: путь к разделу требует пяти нажатий, а надо еще и вернуться к маршруту. У обновленного кроссовера с этим по-прежнему. И все те же сиденья с явно слишком короткими 50-сантиметровыми подушками, те же крепления ремней без регулировок, та же посредственная шумоизоляция.

«И так сойдет?» Отнюдь нет! Сотрудники российского представительства стараются устранить все перечисленные минусы. Выбор режимов, например, планируют вынести на опускаемую свайпом страничку кнопок первой необходимости. За чем дело стало? А дело в китайских условиях вокруг любого обновления для конкретного рынка.

За кулисами

Российский инженерный центр Great Wall Motor выполняет три основные задачи. Первая: занимается отладкой технологических процессов на тульском заводе. Вторая: проводит предпродажные испытания новинок и выявляет их слабые места, а равно отслеживает таковые у моделей, уже находящихся в эксплуатации. Третья – сейчас нам интереснее этот пункт: собирает клиентские и дилерские отзывы и формирует на их основе списки желаемых улучшений.

Поскольку вносить изменения самостоятельно наши специалисты не уполномочены, список этаким письмом возможного счастья уходит в штаб-квартиру. Там китайцы, вероятно, всем штабом берутся за калькуляторы и прикидывают целесообразность доработок.

Подобно всем крупным автоконцернам Китая, компания Great Wall Motor ориентируется на глобализацию и унификацию. Соответственно, любые действия в пользу одного рынка китайская бухгалтерия считает накладными. Как правило,





НОВОЯВЛЕННАЯ ручка регулировки громкости привела к перемене дизайна всей консоли. На поверку оказалось удобнее. Остается упразднить набивший оскомину черный пластиковый «глянец».

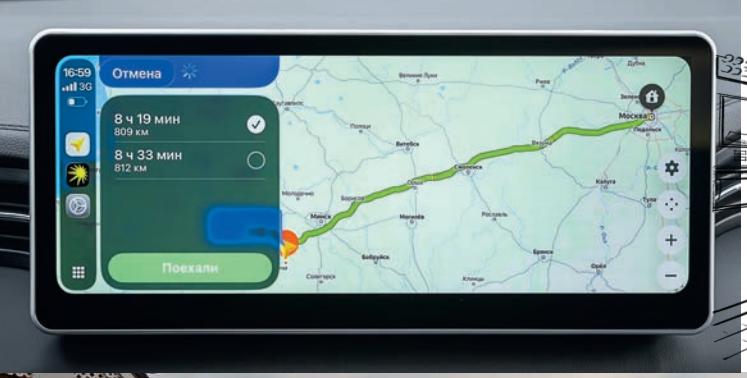
штабные командиры утверждают лишь часть очередного списка, не в ущерб привлекательным ценам. Остается надеяться, дойдет ли, скажем, до появления электропривода у пятой двери. Внедрение одобренных позиций занимает около года.

К местным новостям

Ключевая обновка кроссовера на сегодня под капотом. Отныне у полноприводных версий другой 150-сильный турбомотор 1.5 – с крутящим моментом, увеличенным на 40 Нм, до 270 при 1500 об/мин. В пару двигателю назначена знакомая семиступенчатая коробка-робот. При этом время разгона от 0 до 100 км/ч удалось сократить почти на секунду – до 9,1, а средний расход топлива снизился на литр – до 6,1 литра на 100 км. Кстати, разрешен бензин АИ-92.

Результат? Позитивный! После апгрейда Jolion 4WD поехал ровнее и даже благороднее: мотор и коробка пришли к обоюдному согласию, исчезли рывки, сократились паузы. Кроме того, преобразился интерьер. Рулевой обод сделан потолще. На консоли появилась физическая ручка регулировки громкости. Шайбу R-N-D заменили рычажком – оказывается, иным покупателям крутилка не нравилась. Рядом организовали удачный «хозблок» со сдвоенными подстаканниками. Мощность беспроводной зарядки повысили до 50 Вт, а к USB-разъемам типа A добавили три слота типа C. Улучшить бы плавность хода. Чего не отнимешь: плотная подвеска уберегает от сильных кренов и раскачки. А с неровностями буквально не все гладко.

Значение имеет и размер колес. Мы специально подыскали мощеный участок и прокатили по нему сперва топ-версию с 18-дюймовыми, а затем начальную с 17-дюймовыми – вторая комфортнее. Причем ощутимо. Пока меняли машины, брусчатка словно успела подтаять.







НАИМЕНЕЕ ДОРОГАЯ
из полноприводных версий обходится аналоговыми приборами — они гораздо лучше цифровых. Благо у виртуальной комбинации из трех видов нашелся один вполне информативный.



Бывает разным

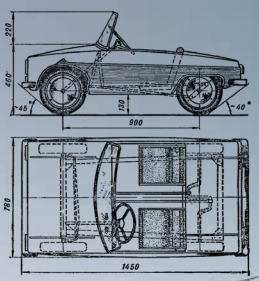
Известный закон любого бизнеса: чем больший охват аудитории хочешь получить, тем понятнее должен быть продукт. Haval Jolion завоевал популярность главным образом потому, что абсолютно понятен одновременно нескольким группам российских покупателей. Устроит непритязательных. Угодит прогрессивным.

Гамму открывают переднеприводные версии со 143-сильным турбомотором 1.5 – у одной шестиступенчатая МКП, у двух семиступенчатая РКП. Полноприводных с новым мотором и РКП тоже три. И если базовый Haval Jolion 2WD «Комфорт» подорожал на 50 тыс., то цена максимального исполнения 4WD «Техно+» не изменилась. Думаем, эта новость понравится народу в первую очередь. **a**

МАШИННОЕ ОТДЕЛЕНИЕ

ДОНЕСЕНИЯ

	«МОСКВИЧ M90»	«МОСКВИЧ M70»
Двигатель, тип	бензиновый, L4, турбо	бензиновый, L4, турбо
Объем двигателя, куб. см	1986	1496 (1986)
Максимальная мощность, л.с. при об/мин	200 при 4000	150 при 4500 (200 при 4000)
Максимальный крутящий момент, Нм при об/мин	350 при 2500	275 при 3000 (380 при 2500)
Трансмиссия	АКП, 9	РКП, 7 (АКП, 9)
Привод	полный	передний
Максимальная скорость, км/ч	195	195 (220)
Цена, руб.	от 4 199 000	от 3 499 000



М энд М

Ярослав Королев • Фото «Москвич»

СОГЛАСНО ДАВНЕМУ ПРОРОЧЕСТВУ

2001 ГОД. У ПРИБЫВШЕГО БУКВАЛЬНО С КОНВЕЙЕРА НА РЕДАКЦИОННЫЙ ТЕСТ «КНЯЗЯ ВЛАДИМИРА» ВСКОРЕ ЗАДЫМИЛАСЬ ПРОВОДКА. МЫ ВЕРНУЛИ СЕДАН ДИЛЕРАМ, ВЗАМЕН ПОЛУЧИЛИ ДРУГОЙ, ИЗ ТОГО ХЛЫНУЛ АНТИФРИЗ. РИСКНУЛИ ВЗЯТЬ И ТРЕТИЙ, ТАМ ВЫБИВАЛО ПЕРЕДАЧУ. ИЗОЩРЕННЫЕ ЭКСПЕРИМЕНТЫ ПРОИЗВОДИТЕЛЯ НАД ЖИВЫМИ ЛЮДЬМИ, КОНЕЧНО, НЕ ЗАБЫТЬ. НО КТО СТАРОЕ ПОМЯНЕТ, ТОМУ – ВОН ОНИ, ГОТОВЫ «МОСКВИЧИ» НОВОЙ ГАММЫ, «М-ЛИНЕЙКИ».

Отныне продукция столичного автозавода делится на два обособленных направления – условно говоря, «Джак-сквичи» и «Мо-саик-вичи». В первой группе до поры до времени остаются жить и наживать какую-то свою прибыль клоны немолодых автомобилей JAC. А вторую образовали современные и – подумать только! – заявленные престижными модели M70 и M90, двойники кроссоверов MG от концерна SAIC. Да-да, речь о той самой легендарной английской марке MG – Morris Garages. Вернее, сорри, давным-давно китайской.

М-игранты

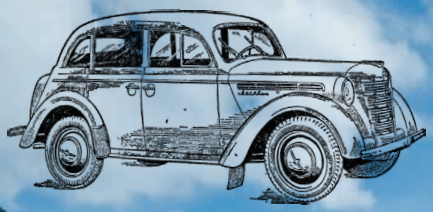
Оглянемся на 2006 год. Тогда предприятие ОАО «Москвич» признали банкротом, и над территорией с некомплектными машинами закружило воронье. По совпадению годом раньше очутилась в нескольких дюймах от разорения и фирма MG, но ее приобрела китайская Nanjing Automotive Company, а через пару лет сама отошла под контроль автоконцерну SAIC.

Китайцы воссоздали едва не рухнувшие «Гаражи Морриса», считай, целиком с нуля, наполнив кроссоверами, седанами и хетчбэками собственных конструкций для внутреннего и внешних рынков. В рекламных видео снимался актер Бенедикт Камбербэтч, исполнитель роли Шерлока, а по факту английское у автомобилей не вычислит даже сыщик. Другое дело – актуальные технологии, которых у концерна SAIC набралось в избытке. И которыми он согласился делиться









ВСПОМНИМ ЗАВОДСКИЕ ПРОРОЧЕСТВА?
Концепт-вэн 2139 «Арбат» прогнозировал увеличение салона и три ряда сидений, а седан 2143 «Яуза» — богатое оснащение. Первенец «Москвич-400» был клоном иномарки, как и нынешние модели.

ДВЕ ВЕРСИИ M70
якобы отличаются настройками подвески. Если и так, расхождение в нюансах: базовая машина показалась менее лояльной к неровностям, но меньше и раскачки. Клиренс одинаковый — 180 мм.

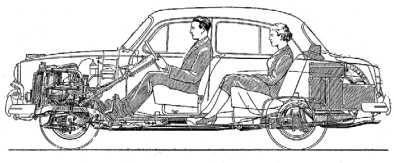


с нашим заводом – сейчас и, главное, в будущем, поэтому утвержден как перспективный бизнес-партнер.

Для пополнения гаммы «Москвичей» были выбраны довольно свежие кроссоверы – премьеры 2024 года: среднеразмерный MG HS и внушительный MG RX9. Тут их превратили, соответственно, в M70 и M90. Плиз уэлкам: нью рашн «М энд М», товарищи леди и джентльмены! Ведь подготовка к производству – на данный момент крупноузловому – не ограничилась подменой логотипов.

Похоже разные

«Москвичи-М» вторят экспортным MG для регионов с перепадами климата и к тому же испытаны сверхнизкой температурой в Сургуте. Сообщается о необходимых российских улучшениях в целом и некой доработке подвесок в частности. Оцинкованы капоты, крылья, панели всех пяти дверей и кузовные боковины. В стандарте – подогревы кресел, дивана, руля, лобового стекла и форсунок омывателя. Меню переведены на грамотный русский.





КОНЦЕПТ 2144 «ИСТРА» предложил максимально лаконичное место водителя. У M70 обстановка в чем-то более традиционная. И просит некоторой оптимизации.





САЛОН ПОХВАЛЬНО свободный. Места по длине на втором ряду, пожалуй, что и с запасом. Правда, диван до обидного негостеприимен: с короткой подушкой.

Обоим дебютантам положен 200-сильный бензиновый турбомотор 2.0 с девятиступенчатой АКП. У флагмана M90 это единственный силовой агрегат и привод исключительно полный. У M70 помимо двухлитровой версии есть еще стартовая со 150-сильным турбомотором 1.5 и семиступенчатой коробкой-роботом, но привод в любом случае передний, а вожделенный 4WD разрабатывают и представят позднее. Искать ответы на вопрос престижа нас пригласили в Кисловодск. И заинтриговали! Дескать, локация намечена специально: витиеватые шоссейки предгорий позволят «Москвичам-М» продемонстрировать одно из главных преимуществ над конкурентами. Догадаетесь, какое?

M70: компромиссный

Вспомним пропорции безмерно растянутого люксового седана АЗЛК-214242 «Иван Калита» и вздрогнем. Вот и у «Москвича M70» оригинальная длинная передняя часть, но здесь эффект на пользу: машина узнается и будто бы не-







ПРОТОТИП 2150
вполне мог эволюционировать в «наш Suzuki Jimny» или мини-кроссовер. А редкой красоты купе «Турист» — породить серию престижных версий.

ПРЕВРАЩЕННЫЙ В М90
кроссовер утратил дорогие адаптивные амортизаторы. А зачем остались хромированные секции за арками? С нашими зимами — приговорены.



терпеливо тянется куда-нибудь поехать. Габаритами новенький близок к бестселлеру Toyota RAV4, а заодно и внешностью – дизайн тоже легкоатлетический, формы подтянутые, поэтому M70 выглядит компактнее, чем оказывается внутри. Дверные ручки обычные – сразу плюсик.

Водительское место навскидку... Ну, явно престижнее обустройства в «Москвиче 3». А на поверку противоречивое. Виртуальные приборы нарисованы бестолково. Подстаканники под консолью за неимением полочки служат подсмартфонниками, а беспроводная зарядка отнесена под локоть. Тоннель залит марким и уязвимым «глянцем», который пора бы запретить в Китае наравне с рогатыми штурвалами.

Хватает и позитива. Доступна нескучная оранжевая обивка. Передние сиденья удивляют почти европейским удобством. Организация меню дружелюбна. На руле две программируемые кнопки. И возле экрана крупные физические в ряд. Приятный сюрприз – щедрость стартовой комплектации «1.5 Драйв» с бесключевым доступом, двухзонным климат-контролем, панорамным люком, приводом пятой двери, полным комплектом подушек безопасности и адаптивным круиз-контролем в пакете ассистентов. Наоборот, у топ-версии «2.0 Ультра» добавок мало, из них важны разве что система кругового обзора и мониторинг слепых зон. Получается, доплату в 400 тыс. просят главным образом за мощный двигатель с АКП. Его сперва и заводим.

М-пауэр

Внимание, отгадка. Упомянутое преимущество М-кроссоверов – качественная управляемость. M70 2.0 до внезапности радует послушным поведением в поворотах, не пытаясь распрямить траекторию и вильнуть кормой. Провоцирует наддать по серпантинам. Мотор темпераментный, АКП действует ловко и мягко, а подвеска терпима к неровностям. Умерить бы раскачку кузова и шумы снизу.

M70 1.5 рулится ничуть не хуже, способен ускоряться с достаточным энтузиазмом, но РКП оберегает саму себя от

ДЛЯ «МОСКВИЧА-410»
полный привод когда-то разработали газовцы. Интересно, что и версии 4WD для M70 создаются при участии российских инженеров.







СТИЛЬ ИНТЕРЬЕРА
у флагмана M90 гораздо привлекательнее. Много привычных решений. К пассажирам дивана обращен свой климатический пульт.

нагрузок и зачастую медлит. Серию шоссейных извилин ровным темпом уже не пройти. M70 2.0 позволяет водителю формировать индивидуальные пресеты и оперировать подрулевыми лепестками, а 1,5-литровый – лишь менять настройки ЭУРа и отклонять рычаг коробки в позицию Sport/Manual. Градус драйва меньше, да и пусть, самое оно для повседневности. Чай, не вся страна увита серпантинами.

«Москвич M90» – автомобиль иного уровня. В салоне тишь. Подвеска здорово смягчает движение по серьезным ухабам, неровная мелочь кажется гладью. Полный привод убедителен: штурмуя земляной гребень, кроссовер с переменным успехом одолевает вывешивание во всех режимах.

И управляется M90 иначе, без интересных оттенков, хотя по-своему благонадежно. Разгоняется флегматичнее. В общем, после двухлитрового M70 явно чувствуются дополнительные 355 кг снаряженной массы. Однако эта прибавка – чего надо прибавка.

M90 – веский

Флагман заведомо перевешивает по размерам салона, комфорту и по числу систем безопасности. Среди прочего добра: 20-дюймовые диски, передние сиденья с вентиляцией, трехзонный климат-контроль, регулировки секций второго ряда и третий ряд, пускай «бонусный», поместившийся впритык.

Масса удовольствия? Ее, увы, сокращают выдвижные ручки дверей, нечитаемые приборы и короткие подушки кресел. Еще – отсутствие вентиляции дивана, массажа передних сидений, оттоманки и проектора данных на стекло.

Правда, любителям традиций всяко понравятся обыкновенный пульт регулировки зеркал, физические кнопки в ряд под центральным экраном и удобная шайба смены режимов. А с этакой грузовместимостью можно рассчитывать на прибавку семейных дел. Кстати, появление M90, судя по всему, оставит не у дел большие моноприводные «Москвичи 8».







КУПЕ 214243 «ДУЭТ»
и седанище 214242 «Иван Калита» уже имели мотор 2.0. На них старания завода самостоятельно попасть в высший свет и закончились...

...НО СЛЕДУЮЩЕЙ МОДЕЛЬЮ
«М-линейки» обещает стать именно бизнес-седан а-ля Toyota Camry. Такой есть у бренда Roewe, подконтрольного тому же концерну SAIC.

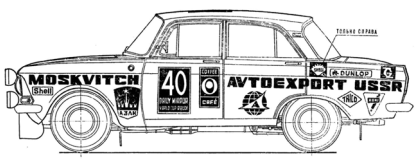




Нас предупреждали

«Москвич» планирует наращивать процент локализации, переходить к производственному циклу со сваркой и окраской. M70, повторимся, снабдят полным приводом. Логично бы ввести третью комплектацию с мотором 1.5 и оснащением топ-версии. В обозримой перспективе к линейке должен присоединиться седан, а в отдаленной – модели на альтернативных энергиях.

Автозавод твердо намерен гнуть «М-линию» – вверх, к бизнес-сегменту. И мы неспроста оформили рассказ иллюстрациями былых москвичевских прототипов. Если окинуть взглядом те концептуальные пророчества, выяснится, что «Москвич» в последние полтора десятка лет самостоятельности тяготел не к массовым проектам, а к престижным. Теоретически мог добраться до выпуска собственных M70 и M90. Но история не терпит сослагательного наклонения, а с нынешними «Москвичами» не опасаешься возгорания проводов. **а**



МАШИННОЕ ОТДЕЛЕНИЕ

ДОНЕСЕНИЯ

OMODA C5

Двигатель, тип	бензиновый, L4, турбо
Объем двигателя, куб. см	1498
Максимальная мощность, л.с. при об/мин	147 при 5500
Максимальный крутящий момент, Нм при об/мин	210 при 4000
Трансмиссия	DCT-6
Привод	передний
Максимальная скорость, км/ч	195
Разгон от 0 до 100 км/ч, с	9,9
Средний расход топлива, л на 100 км	7,4



Связь без брака

Александр Янковский • Фото Omoda

МАШИНА, КОТОРАЯ К ВАМ ПРИСЛУШАЛАСЬ

СТРАННЫЙ, НА ПЕРВЫЙ ВЗГЛЯД, ВОПРОС: ЭТО ВСЕ ЕЩЕ «ПЯТЕРКА» ИЛИ УЖЕ НЕМНОГО «СЕМЕРКА»? НИЧЕГО СТРАННОГО, ПОСЛЕДНЯЯ ВЕРСИЯ КРОССОВЕРА OMODA C5 ПОЛУЧИЛА КОЕ-ЧТО ОТ ФЛАГМАНА МАРКИ, OMODA C7. ЧТО ИМЕННО, А ГЛАВНОЕ, КАКОВ РЕЗУЛЬТАТ – ЭТА НОВАЯ «ЦЭ-ПЯТАЯ» БЛИЖЕ К ПРЕЖНЕЙ ИЛИ В ЧЕМ-ТО УЖЕ ПОДТЯГИВАЕТСЯ К «ЦЭ-СЕДЬМОЙ»? А ВОТ И ПОСМОТРИМ. ЗА ДВА ДНЯ, ПРОВЕДЕННЫХ ЗА РУЛЕМ ЭТОГО МОДНОГО КРОССОВЕРА, И ЧЕРЕЗ ПОЧТИ ПОЛТЫСЯЧИ КИЛОМЕТРОВ ПУТИ ПО МАРТОВСКИМ ДОРОГАМ ПОДМОСКОВЬЯ ОТВЕТ ДОЛЖЕН ВОЗНИКНУТЬ САМ СОБОЙ.

Вот уже двадцать лет подряд в России выбирают «слово года». Экспертное сообщество, в которое входят лингвисты, педагоги, писатели, журналисты, социологи, культурологи, каждый год к декабрю определяет, какое слово или словосочетание стало самым актуальным, значимым и популярным в уходящем году. И хотя до новогодних праздников еще далеко, слово 2026 года, похоже, определено, им явно станет «блокировка». Отключение мобильного интернета, неработающие мессенджеры, сошедшие с ума навигаторы – это просто факт жизни, отрицать его не получится, спорить с ним бессмысленно. Все ради нашего же блага, нет сомнений. Раньше в подобных случаях было принято говорить «идя навстречу пожеланиям трудящихся». Но не огорчаться и не расстраиваться тоже не получается. На этом фоне особенно радуешься, когда вдруг оказывается, что тебя слышат. Любой пример хорошей обратной связи становится невероятно ценным.

Сделаем это по-быстрому

«Эти китайцы обновляются чаще, чем долбаные айфоны», – это говорит герой фильма «Джентльмены», имея в виду таких же, как он, наркоторговцев, азиатских конкурентов. Но примерно теми же словами было принято еще не так давно говорить про автомобильных «китайцев» на российском рынке. Дескать, они работают в парадигме производителей даже не гаджетов, а программного обеспечения.





СЕЛЕКТОР КОРОБКИ
передач у новой Omoda C5 переместился с центральной консоли на рулевую колонку. В топовой комплектации машины тачскрин мультимедиа в центре передней панели с 15,6-дюймовой диагональю и мощным процессором Snapdragon 8155.





Обновления выходят чуть ли не каждые полгода. Поэтому в сервисах мастера хватаются за голову: каталоги не успевают за изменениями в конструкции машин, запчасти по номерам не совпадают. Но у каждой медали две стороны. Жалобы в последнее время вроде поутихли, может быть, потому, что покупателям нравится та скорость, с которой реагируют китайские производители на запросы рынка.
Живой пример – новая модель Omoda C5, в которой мы сейчас едем из одних «пяти звезд» в другие, из «Хилтона» на севере столицы – в «Рэдиссон» в Завидово, в Тверскую область.

Опросный лист

Первая Omoda C5 начала продаваться в России в октябре 2022-го. Компактный городской кроссовер с ярким дизайном, современный, безопасный, – наверное, поэтому машина людям, что называется, «зашла». Но зачем гадать, если можно спросить? И послушать ответы, и сделать выводы. В Omoda так и поступили. Провели опрос целевой





МОДА НА УПРАВЛЕНИЕ
через экран не помешала создателям новой Omoda C5 частично сохранить в салоне машины физические кнопки.







АВТОМОБИЛЬ ВЫРОС
на 145 мм в длину, уменьшился на 6 мм в ширину, высота и длина колесной базы остались прежними. Характерные рельефные выштамповки на боковинах кузова также сохранились от модели предыдущего поколения.

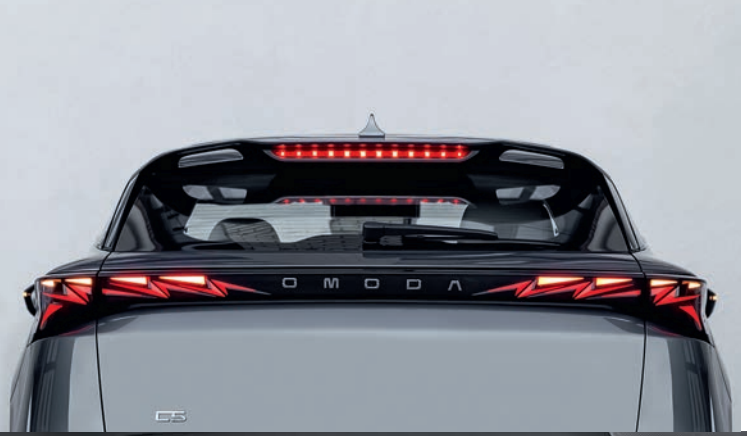
аудитории C5, а его данные учли при смене поколений. Тем более что, одно к одному, эта смена совпала с открытием в России полноценного производства «цэ-пятой» – в Калининграде, на заводе «Автотор».

Всего два вопроса задали маркетологи людям: «Что вам больше всего нравится в Omoda C5?» и «Что вы хотели бы улучшить в Omoda C5?». Ответы на первый вопрос распределились так: внешний вид – 44 процента, комфорт вождения – 34, интерьер – 34, оснащение – 32 процента. По второму вопросу аудитория попросила: больше места в салоне (45 процентов), больше места в багажнике (41), заменить коробку CVT (35), больше физических кнопок (31). Сказано – сделано? А вот и посмотрим.

Все как заказывали

Почти половина опрошенных внешний вид прежней Omoda C5 одобряла. Видимо, поэтому изменения экстерьера новой практически укладываются в рамки классиче-







ЗАДНЯЯ ОПТИКА У НОВОЙ OMODA C5
тоже новая, в световой подписи можно заметить молниевидные зигзаги. Объем багажника в стандартной конфигурации увеличился с 378 до 412 литров, запасное колесо под фальшполом сохранилось.



ВСЕ ПЕРЕМЕНЫ
в салоне новой Omoda C5 — характерной формы руль да и архитектура рабочего места водителя в целом — приводят интерьер к общему знаменателю с тем, как устроена кабина старшего, флагманского кроссовера Omoda C7.

ского фейслифтинга. Иначе оформлена передняя часть машины: вместо прежней мелкоячеистой сети на радиаторной решетке – прямоугольная прорезь. Изменилась передняя и задняя светотехника, рисунок светодиодных фар и задних фонарей теперь – в стиле флагманского Omoda C7. Что еще? Задний спойлер, эффект «парящей» крыши за счет черных задних стоек. Новый дизайн колесных дисков. Прирост длины кузова – просто за счет бамперов, дверные проемы остались прежними. Но в целом – косметика, призванная не оттолкнуть прежних поклонников и одновременно привлечь новых.

Что в салоне? Тоже перемены, но с поправкой на иные цифры опроса. Внутренним убранством прежней Omoda C5 была довольна лишь треть участников, так что дизайн интерьера новой переработан уже серьезнее: асимметричная передняя панель, спортивная ручка для переднего пассажира. Такие же, как в Omoda C7, спортивные сиденья с регулируемыми подголовниками и новой многослойной набивкой. Само собой, с подогревом и вентиляцией. Оснащением прежней модели тоже была довольна не самая большая часть аудитории – вот и получайте не сдвоенный экран, как раньше, а два раздельных. Новый экран мультимедиа с диагональю почти 16 дюймов – не вписанный в переднюю панель, как прежде, а стоящий отдельно и вертикально.

Просили больше комфорта в салоне? На заднем ряду посадка точно не изменилась, но, похоже, стала длиннее подушка дивана. А вот в целом в салоне стало ощутимо тише на ходу. Лучше изолирован моторный отсек, передние боковые стекла – акустические, а всего для улучшения шумоизоляции проведено 65 изменений.

Хотели больше места в багажнике? Получайте прибавку объема в тридцать с лишним литров, причем без ущерба для запаски, она сохранена. Багажная дверь, естественно, с электроприводом, угол ее открытия можно настраивать и сохранять в памяти машины.

КОЛЕСНАЯ БАЗА ОСТАЛАСЬ ПРЕЖНЕЙ,
так что на втором ряду место в ногах у пассажиров не увеличилось, как и пространство над их головами. Как и раньше, по-настоящему комфортно сесть здесь можно только вдвоем, а не втроем.







ДОРОЖНЫЙ ПРОСВЕТ
увеличился по сравнению с прежней моделью, теперь он составляет 190 мм. Соответственно, улучшились и внедорожные возможности новой Omoda C5.

Коробка с сюрпризом

Но вернемся на место водителя, главная перемена все-таки ждет нас там. Для начала – изменилась панель беспроводной зарядки. У прежней был удобный наклон, эта стала горизонтальной, хм. Впрочем, в остальном претензий нет, мощность 50 Вт, с охлаждением. Переводим взгляд ниже – и вот оно.

Где же селектор коробки? Смотрите выше и левее, ручка управления КП теперь на рулевой колонке, справа. Ваше задание выполнено, господа, у новой Omoda C5 в трансмиссии теперь не вариатор, а безальтернативный шестиступенчатый «робот» Getrag с двухдисковым сцеплением. КПД этой коробки – 98 процентов, переключение передач происходит за 0,2 секунды. У агрегата хорошая родословная и, как следствие, надежность: этот «робот» устанавливался на BMW 1-й и 2-й серий, Mercedes-Benz A-Класса, B-Класса, GLA, GLB... Двигатель у новой Omoda C5 остался прежний – полуторалитровая турбированная рядная «четверка» Acteco второго поколения. Как с новой трансмиссией автомобиль изменился на ходу? Поначалу кажется даже, что стал менее резвым. Но «робот» не только быстрый, но и, видимо, обучаемый. После нескольких быстрых ускорений с места и с хода электронные мозги коробки, похоже, усваивают новые требования к качеству связи по педали газа, динамика разгона, кажется, улучшается.

Пятерка во всех смыслах

Удобно, кстати, что адаптивный круиз-контроль в новой C5 работает в диапазоне от 0 до 130 км/ч – можно довериться ему не только на загородной трассе, но и в городском трафике. Вообще бортовой комплекс помощников водителя ADAS стал умнее, он адаптируется под водителя благодаря машинному обучению и работает более деликатно: плавнее замедляется и ускоряется на круиз-контроле, не так нервно удерживает машину в полосе движения. Подушки без-







ЗАРЯДНЫЕ РАЗЪЕМЫ
двух распространенных стандартов, раздельные трехступенчатые подогревы дивана, два регулируемых дефлектора вентиляции — о комфорте задних пассажиров создатели нынешней Omoda C5 явно подумали отдельно.





опасности здесь тоже «умные», после срабатывания они сохраняют 50 процентов давления еще в течение 6 секунд – на случай вторичных столкновений после основного ДТП. Да и общая оценка за безопасность у Omoda C5 – пять звезд. Нехитрый каламбур, заготовка к тосту в ходе вечернего застолья: стартовали из московских «пяти звезд», финишировали в завидовских, ехали в «омодовских», весь пресс-тур вышел стопроцентно пятизвездочным. А поскольку и правда близится время ужина, вернемся к началу и подытожим.

Слово 2026 года – «блокировка», проблемы со связью. Давайте примем скорость и качество обратной связи в Omoda как ориентир. Пусть она всегда и везде не замедляется, а только ускоряется. Как отклик у мультимедийного тачскрина новой C5, который «оживает» после включения зажигания всего за четыре секунды. Скорость и качество коммуникации в двадцать первом веке решают если не все, то многое. Так будем же помнить любимый тост связистов: «За связь без брака!» **a**



CHANGAN CS35 MAX

Двигатель, тип	бензиновый, L4, турбо
Объем двигателя, куб. см	1494
Максимальная мощность, л.с. при об/мин	147 при 5500
Максимальный крутящий момент, Нм при об/мин	280 при 1500
Трансмиссия	DCT-7
Привод	передний
Максимальная скорость, км/ч	180
Разгон от 0 до 100 км/ч, с	7,93
Средний расход топлива, л на 100 км	7,8



Генерал и его армия

Александр Янковский • Фото Changan

ОТ МОСКВЫ ДО КОЛОМНЫ – ЧАСА ДВА ПУТИ, ЗА РУЛЕМ НАДО ЧЕМ-ТО СЕБЯ ЗАНЯТЬ. МОЖЕТ, АУДИОКНИГОЙ? А НУ-КА, К ПРИМЕРУ, ПЕЛЕВИН. «ЕСЛИ ВЫ ПРОДАЕТЕ ПАРТИЮ ПУЛЕМЕТОВ, ТАК СКАЗАТЬ, В ПУСТОТУ, ИЗ КОТОРОЙ ВАМ НА СЧЕТ ПОСТУПАЮТ НЕИЗВЕСТНО КАК ЗАРАБОТАННЫЕ ДЕНЬГИ, ТО ВЫ МАЛО ЧЕМ ОТЛИЧАЕТЕСЬ ОТ КАССОВОГО АППАРАТА. НО ЕСЛИ ВЫ ПРОДАЕТЕ ТУ ЖЕ ПАРТИЮ ПУЛЕМЕТОВ ЛЮДЯМ, ПРО КОТОРЫХ ВАМ ИЗВЕСТНО, ЧТО КАЖДЫЙ РАЗ, КОГДА ОНИ УБИВАЮТ ДРУГИХ, ОНИ ДОЛЖНЫ КАЯТЬСЯ ПЕРЕД ТРЕМЯ ИПОСТАСЯМИ СОЗДАТЕЛЯ ЭТОГО МИРА, ТО ПРОСТОЙ АКТ ПРОДАЖИ ВОЗВЫШАЕТСЯ ДО ИСКУССТВА И ПРИОБРЕТАЕТ СОВСЕМ ДРУГОЕ КАЧЕСТВО». А КНИГА-ТО В ТЕМУ. ПРО ПАРТИЮ ПУЛЕМЕТОВ? НА ТЕСТ-ДРАЙВЕ СУГУБО МИРНОГО КРОССОВЕРА?

Положа руку на сердце: в целом машины в Поднебесной уже научились делать. Сегодня их главная проблема в том, что все китайские автомобили для нас пока на одно лицо. А вернее, без лица вообще. Почему? Да потому, что мы не знаем, что за каждой из марок стоит, какая у нее легенда, какая мифология. Они выпрыгнули четыре года назад словно из ниоткуда, возникли с чистого листа, и их названия – просто буквы на этом листе, вернее, еще хуже: непонятные иероглифы.

Хотя на самом-то деле это просто мы, говоря словами Пушкина, ленивы и нелюбопытны. А так-то у каждой китайской марки история есть, худо-бедно на несколько десятилетий минимум, стоит открыть даже просто Википедию. Внимание, даю мастер-класс.

Ли Хунчжан, отец Changan

Генерал и адмирал, наместник столичной провинции Чжили, фактически управлявший внешней политикой императорского Китая в конце эпохи Цин, один из богатейших людей страны, был удостоен желтой кофты, павлиньего пера и звания воспитателя наследника престола. Все это – один человек, Ли Хунчжан. Его подпись стоит под Союзным договором между





CHANGAN CS35 MAX
на 40 мм выше, на 35 мм шире и на 210 мм длиннее предшественника. На 110 мм выросла колесная база, она относится к длине кузова как 1:1,67. Так у машины одновременно и более просторный салон, и более стремительный вид.





Российской империей и Китаем; чтобы ее поставить, в 1896 году он послом приезжал в Москву, где к его приезду оформили в китайском стиле известный сегодня всем Чайный дом на Мясницкой. Ли Хунчжан был официальным гостем коронации Николая Второго, застал трагедию на Ходынке и очень удивлялся тому, что правительство оплатило похороны жертв катастрофы, а каждой пострадавшей семье выдало по тысяче рублей – дескать, император в Китае никогда бы так не поступил.

И вот именно этот самый Ли Хунчжан еще в 1862 году основал в Шанхае компанию по импорту, а потом и производству оружия. В 1937-м производство переехало в Чунцин, в 1947-м завод национализировали коммунисты, в 1957-м он начал выпускать автомобили – тяжелые военные грузовики. И сегодня это – барабанная дробь – государственная корпорация Changan. Десятки тысяч сотрудников, больше тридцати миллионов выпущенных автомобилей – огромная армия, которой генерал Ли Хунчжан мог бы гордиться. Включая и тот CS35 Max, который мы сейчас тестируем на весенних столичных улицах, подмосковных дорогах и скоростных автострадах.







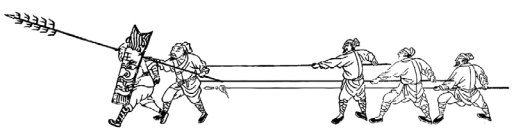
ПЛОЩАДЬ панорамной крыши Changan CS35 Max — почти 3/4 квадратного метра. Солнцезащитная шторка блокирует 99 процентов света. Площадь открытия люка в передней части крыши — больше 1/3 квадратного метра. В дождливую погоду люк закрывается автоматически.

Оборонное сознание

Выходит, мирные легковые автомобили для Changan, в общем-то, побочный квест? Продолжая эту логическую цепочку, можно приписать машинам этой марки все свойственные военной технике качества – высокую надежность, например. И ведь это уже работает. Как раз недавно знакомый автомобильный инженер с военным прошлым объяснял мне, почему из субкомпактных переднеприводных SUV разных китайских марок выбрал Changan. Человек дотошный, он изучил статистику проблем и поломок двигателей – у Changan она его устроила. Но главное, добавлял он, это же китайская оборонка!

«Про советскую военную приемку слышал? Партию машин, выпущенных для армии, выставляли на площадку. У пяти из ста, выбранных наугад, запускали двигатель. А еще одну брали, говоря сегодняшним языком, на длинный тест-драйв, километров на тысячу. И если у какой-то машины двигатель вдруг не запускался или у взятой на тест возникала поломка,











ТРИ ЭКРАНА ВСТРЕЧАЮТСЯ
в китайских автомобилях нередко. Но обычно правый экран развлекательный и предназначен для пассажира. В Changan CS35 Max все три ломаной дугой словно обнимают водителя, формируя подобие кокпита спорткара.

весь завод лишали премии. Если повторялось – директор клал партбилет на стол. Шутку про главный советский фильм ужасов "Потеря партбилета" помнишь? Так это не шутка. Поэтому многие советские военные УАЗы до сих пор почти не ржавеют – они нормально загрунтованы и покрашены. И если у Changan военные гены – это козырь».

Что ж, даже если это мифология, то вполне убедительная, не хуже любой другой. Так что, маркетологи, ловите перспективную идею продвижения: повышенная надежность, в основе – бескомпромиссное военное качество. Случайность или нет, но наш пресс-тур в Коломну стартовал от автомобильного музея на окраине Москвы, где была выставлена советская БМД, боевая машина десанта, – так что получается одно к одному, такая вот вышла скрытая смысловая рифма.

Но посмотрим все-таки на само, как говорят военные, изделие – на Changan CS35 Max. И – вот же волшебная сила слова и аутотренинга – даже после собственного беглого экскурса в историю марки смотришь на автомобиль с большим пониманием и уважением к проделанному пути. Да, пусть в начале была торговля оружием, потом военные грузовики – и что? Ферруччо Ламборгини вон тоже начинал с того, что после Второй мировой переоборудовал военную технику в сельскохозяйственную, выпускал трактора – а чем кончилось?

Параметры изделия

Несколько главных вещей, которые нужно знать про Changan CS35 Max, так сказать, с порога.

Это не рестайлинг или фейслифтинг предыдущей модели, CS35 Plus, а вообще другой автомобиль. Более крупный, а главное – с иным соотношением длины кузова и колесной базы. Которое более свойственно не субкомпактному кроссоверу, которым CS35 Max остался, а подобает, скорее, бизнес-седану. А это значит что? Прежде всего, что салон у него более просторный и комфортный для водителя и пассажиров. Багажник тоже более вместительный, чем

МАШИННОЕ ОТДЕЛЕНИЕ
ДОНЕСЕНИЯ



ДОПОЛНИТЕЛЬНЫЙ ДИСПЛЕЙ
с четырехдюймовой диагональю располагается слева от руля. На этом экранчике отображаются время дня, температура воздуха за бортом, название проигрываемого трека или радиостанции и датчик ускорения G-Force.




Построение китайского отряда с боевой колесницей

ОБЪЕМ БАГАЖНИКА
Changan CS35 с приставкой Max по сравнению с предыдущей моделью машины тоже увеличился — до 584 литров в штатном варианте, прибавка составила 181 литр.

у предшественника. Но главное – у CS35 Max совершенно иная, улучшенная управляемость. Что подтвердилось на маршруте – организаторы предусмотрели возможность прохватить по пустынной извилистой загородной дороге в полях и перелесках. А тающие по обочинам высокие сугробы добавили глубоких луж, так что скоростной прохват пришлось чередовать с активным рулением и резким оттормаживанием. Что ж, в каждой из этих дисциплин CS35 Max выступил достойно, несмотря на передний привод. Кстати, в коробке у новой модели добавлен режим Track, для большей уверенности на легком бездорожье.

Общее для всех китайских машин сегодня – не слишком эффективная и настроенная подвеска. Для всех, но не для CS35 Max, подвеска этого, напомним, субкомпактного кроссовера гораздо серьезнее, чем от нее ожидаешь. На трассе, отвлекшись на разговор с пассажиром, пропускаешь под колесо неприятную яму с острыми краями. И уже внутренне сжимаешься, предчувствуя неприятный пробой на кузов, – но нет, подвеска CS35 Max справляется с препятствием на пять с плюсом.

Повышенная моторность

Идем дальше – дизайн. Внешность у CS35 Max какая-то более «взрослая», что ли, чем у предыдущей модели. А все потому, что создатели его экстерьера намеренно закладывали в него много скрытых и не очень цитат из лучших европейских образцов автодизайна. Впрямую источники вдохновения на презентации, организованной перед отъездом в Коломну, не назывались, но в рисованных скетчах угадывались очертания моделей Volkswagen, Alfa Romeo… Да и внутри автомобиль выглядит классом выше – необычная архитектура рабочего места водителя с тремя экранами, обступающими его с трех сторон, качество материалов, подгонка деталей. Не говоря уж о полном зимнем пакете.

Но главное преимущество CS35 Max – его двигатель. Именно благодаря этому полуторалитровому турбированному агрегату с заводским индексом JL473ZQF в связке со семиступенчатым «роботом» DCT автомобиль едет интереснее и опять же «взрослее» предшественника. Хотя формально мощность тут чуть меньше, чем у CS35 Plus, зато крутящий момент существенно выше, что сразу дает себя







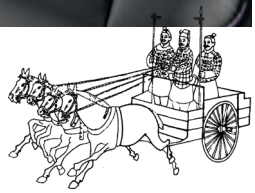
ЕСТЬ ТРИ ЦВЕТА КУЗОВА
на выбор: звездный серый, глубокий черный и перламутровый белый, как на фото, — этот особенно эффектно выглядит в сочетании с черными колесными дисками 18-го радиуса. Салон — только черный, включая потолок.



знать – разгон мощнее и увереннее уже с низов. И это еще мотор дефорсирован при российской сертификации, а как автомобиль поедет, если перенастроить его «электронные мозги» в исходное состояние, вернуть природные 181 л.с. мощности и 300 Нм крутящего момента? Сотрудники ГИБДД и Changan, считайте, что я ничего не говорил.

Полетное задание

А Коломна, как оказалось, это не только знаменитая пастила и пятисотлетний Кремль, с Маринкиной башней, названной по имени ее знаменитой узницы Марины Мнишек, жены Лжедмитрия Первого. И первой коронованной царицы Руси, между прочим. Современные технологии приходят и в древние стены. У Пятницких ворот Кремля приветливая девушка раздает рекламные листовки: «Хотите увидеть Коломну с высоты птичьего полета?» Воздушный шар? Вертолет? Да нет, просто туристический аттракцион, «Летающий театр». Компьютерное игровое кресло, VR-очки – и часовой сеанс виртуального полета над городом. VR-реальность тоже ведь, если вдуматься, военная технология? Ну или как минимум двойного назначения. **a**



МАШИННОЕ ОТДЕЛЕНИЕ

ДОНЕСЕНИЯ

JAECOO J6

Двигатель, тип	бензин, L4, турбо
Объем двигателя, куб. см	1498
Максимальная мощность, л.с. при об/мин	147 при 5500
Максимальный крутящий момент, Нм при об/мин	210 при 1750–4000
Трансмиссия	АКП, 6
Привод	передний
Максимальная скорость, км/ч	180
Разгон от 0 до 100 км/ч, с	10
Средний расход топлива, л на 100 км	7,5

Не считая собаки

Виталий Тищенко • Фото Jaecoo

АВТОМОБИЛЬ ДЛЯ ЖИВОТНЫХ С ЛЮДЬМИ

В СЕГМЕНТЕ НЕБОЛЬШИХ КИТАЙСКИХ КРОССОВЕРОВ НЕ ПРОДОХНУТЬ. ЗА НАШИ РУКИ И СЕРДЦА БЬЕТСЯ ДОБРЫЙ ДЕСЯТОК МОДЕЛЕЙ. ВСЕ ЧУДО КАК ХОРОШИ: СКУЛЬПТУРНЫЕ ФОРМЫ, ШИРОКИЕ ЭКРАНЫ, ГРАНЕНЫЕ РУЛИ, СЕНСОРНЫЕ ПАНЕЛИ. КАЖДАЯ ЗОВЕТ В ДАЛЬНИЙ ПУТЬ, МАНИТ КОМФОРТОМ И ЭЛЕКТРОННЫМ ВОЛШЕБСТВОМ. КАК ТУТ ОТЛИЧИТЬСЯ ОТ ДРУГИХ? А ОТЛИЧАТЬСЯ НАДО!

Оттого марка Jaecoo и не стала ваять очередную автоскульптуру, всю в сполохах диодных огней. Ну как не стала: для автоскульптур у ее alma mater есть другой популярный бренд, Omoda. А Jaecoo сразу был рожден для иного. Вернее, для иных: для тех, кто кайфует от прямых и плоскостей. Фанатов той геометрической простоты, которая лучше воровства.

Новую, самую компактную свою модель класса B-SUV Jaecoo представила в том же лапидарном стиле «короткий кроп»: что не сбрито, то квадратно. Привычно посулила особый кайф от путешествий. И внезапно пообещала неземное счастье домашним питомцам! Тут даже мы, потомственные животноводы, проснулись и начали вникать.

За высоту в холке

Глядя на Jaecoo J6 снаружи, нипочем не узнаешь в нем Omoda C5. Они отличаются сильнее, чем брат и сестра. Эти двое настолько разнополы, что, если в семье у вас окажутся оба, придется расселить их по разным гаражам. У «Омоды» – бедра, грудь, большие фары с макияжем. У «Джейку» – квадратная челюсть, суровый прищур и отсутствие талии. Правда, опознать в нем стопроцентного бандераса и мачо мы не смогли. Во-первых, помешал размер: в машине всего 4,5 метра в длину и 2,61 между осями. Сенбернару на смех.

А во-вторых, образу чуть-чуть не хватает единства. От асфальта и до плеч Jaecoo – настоящий самец, лысый и брутальный. Даже топ-колеса у J6 оказались более мужскими, чем обычно: 235/55R18, хотя стандартной в этом классе счи-





ЗАЯВЛЕННАЯ МОЩНОСТЬ
охлаждаемой бесконтактной зарядки — целых 50 Вт. Казалось бы, хватит на два телефона сразу. Но в реале 15-й айфон в режиме трансляции «Яндекс Навигатора» через беспроводной CarPlay заряжаться не успевал и нещадно грелся...





тается ширина 215 мм. Но над плечами – кокетливо ниспадающая к корме линия крыши... Перед глазами сразу встает самый маленький из Range Rover. Тот, который Evoque. Охотнику и рыбаку, охраннику и бульдозеристу мечтать о такой машине сложно.

Зато понять и простить дизайнеров легко. Машина массовая – хотелось, чтобы она нравилась не только водителям мусоровозов. Тем более что за рулем B-SUV бишоны попадаются чаще, чем мастино наполитано. Последние, впрочем, тоже не в обиде: для них предусмотрены внесенный в ОТТС фаркоп для буксировки прицепа массой до 750 кг и рейлинги 75-килограммовой грузоподъемности на крыше. То есть даже шотландский пони и тюк вкусного сена смогут отправиться в путь, на поиски ярких впечатлений.

Просторный вольер

Однако истинным нуждам ризеншнауцера, игуаны и какаду отвечает интерьер. Правда, несколько неожиданным образом. Услыхав про особый зоологический комфорт, мы сразу

МАШИННОЕ ОТДЕЛЕНИЕ
ДОНЕСЕНИЯ



ЗООЦЕНТРИЧНОСТЬ МОДЕЛИ J6
подтверждает и наличие в линейке фирменных аксессуаров для животных. В такой переноске, как на фото, ваш хомяк станет звездой «ТикТока» и соберет тысячи лайков. Кстати, слово «Джейку» на миске — кличка машинки, а не собачки.





вообразили себе обивку просторного багажника высокотехнологичным ковролином «догсдрим» и ремни безопасности, которые подойдут даже кролику. Но все оказалось проще. Материалы, которыми отделан салон, получили сертификат безопасности для домашних питомцев: они официально неядовиты и гипоаллергенны. А еще салон трудно поцарапать когтями, но легко мыть. Для людей обивка тоже совершенно безвредна: кто хочет, может грызть подлокотники наперегонки со своим терьером, никакого ущерба здоровью.

Причем на ощупь эти материалы даже приятнее, чем на глаз. Парадокс! Европа и Япония давно приучили нас к отделке soft-look: это когда нежнейший на вид пластик вдруг отзывается фанерным эхом. В Jaecoo J6 все наоборот: сначала сумрачно-серо-черные панели настораживают местами неряшливой текстурой, а потом податливо проминаются под пальцами. То есть нам с питомцами подсунули гораздо лучший мех. И это, конечно, плюс.







МИКРОФОНЫ ДЛЯ КАРАОКЕ – не самый очевидный атрибут животновода. Почему компания включила это фото в пресс-пакет, мы не знаем. Будут ли доступны микрофоны в РФ, нам тоже неведомо. А с другой стороны, какая нормальная собака не любит пения хором?



КАЖЕТСЯ, главная задача большого тачскрина – отвлекать внимание от прочих деталей интерьера. Забавна приборная панель: скорость и прочие параметры показаны крупными «электронными» цифрами а-ля калькулятор, белым по черному. Читаются отлично!

Из других плюсов в интерьере – почти круглый руль и большой вертикальный тачскрин. Ну, если вдруг вы любите большие вертикальные тачскрины. Такой положен машинам в средней комплектации «Комфорт» и топовой «Престиж». Поэтому мы бы остановились на базовой версии «Актив»: у нее там не 13,2", а всего 9. И физические кнопки. И ткань вместо дерматина. Мечта! Правда, всего два музыкальных динамика вместо шести-восьми и ни одной камеры, только парктроник. Ну и пусть.

Вообще-то всякие комфортные и электронные примочки тут аккуратно и разумно распределены по всем трем комплектациям. И в топ-версии найдется все, чего вы ждете от современного китайского автомобиля. Разве что массажа и проекционного дисплея нет. А гордость J6 – самая большая в классе прозрачная крыша. Реально сплошное стекло. Клаустрофобия тут ни человеку, ни питомцу не грозит. А если налить воды – отличный аквариум получится.

Жаль, что багажник к плюсам отнести, пожалуй, не выйдет. Всего 480 литров при поднятых спинках – тут даже лабрадор средней упитанности почувствует себя узником Алькатраса. Тем более что в высоту багажник больше, чем в длину. Зато дно можно устанавливать в двух уровнях, верхний – заподлицо с порогом. В образовавшееся подполье кроме запаски и инструмента поместится много нужного. Мамашам не придется выбирать, что взять с собой: коляску или все остальное.

Выгул и дефиле

Четверым в салоне просторно, если они среднего роста. Подушки передних сидений, говорят, специально для русских великанов удлинили. Тут и правда неплохо, хотя удлинение не очевидно. А вот задние диванчики регулировками не балуют. Из развлечений сзади – кнопки стеклоподъемников и USB-разъем. Даже включить-выключить обогрев сидений придется просить водителя или его соседа: управление зашито в центральный тачскрин. Так что возьмите в дорогу лишний пакетик корма, чтобы пассажир не скучал.



В ЧЕРНОМ J6 ИЗБЫТОЧНО ОФИЦИАЛЕН: эти ребра и грани хочется дополнить парой мигалок на крыше. Но выбор расцветок небогат: помимо «черной жемчужины» предлагаются «мокрый асфальт», «белый перламутр» и «темный изумруд». Зато все цвета – металлики.

Хотя одному из вас скучно точно не будет – тому, который за рулем. Вопреки общему зооцентричному подходу, лучшее в автомобиле J6 собака оценить не сможет, только человек. Потому что это ощущения от пилотажа. Еще один парадокс J6 – независимая многорычажная задняя подвеска при безальтернативно переднем приводе. Для управляемости и комфорта вещь, безусловно, классная: J6 мягко стелет, охотно вкатывается в повороты и не бьет задом «на лежаках». Руль, правда, поначалу показался по-китайски безмолвным, но на второй день руки привыкли и начали принимать какие-то сигналы в поворотах. Жаль только, что темная сторона красивых широких колес – нервная болтанка в колее. И это еще один аргумент в пользу базовой версии «Актив» с колесами 215/60 R17.

Если не суетиться, 147 сил полуторалитрового турбомотора везут уверенно, а шестиступенчатый робот переключается незаметно и не тупит. И да, здесь вполне себе тихо. Виброшумоизоляция явно имеет место быть, помогают и двойные передние стекла. Конечно, решительные обгоны на скоростных шоссе – не стихия J6: моторного крика становится много, а темпа – не очень. Сразу вспоминаешь, что 10 секунд до сотни – это в общем-то не быстро, а просто «норм». Но с питомцем вам будет хорошо и без этих понтов. Зачем беспокоить животное ускорениями? Наслаждайтесь комфортом и маневренностью – рекомендация лучших собаководов!

А если вдруг придет фантазия перебирать разные режимы работы силовой установки, рекомендуем «Спорт». Ничего экстремального по сравнению со «Стандартом» и «Эко» в «Спорте» нет, просто машина чуть-чуть бодрее отзывается на газ и веселее раскручивает двигатель. Похожим образом под занавес своего пребывания в РФ настраивал машины альянс Hyundai-Kia: ничто не ново под луной.

Приятный бонус – наличие среди водительских ассистентов не только адаптивного круиз-контроля, но и ограничителя максимальной скорости – по нашему мнению, устройства гораздо более полезного. А вот самоподруливание в полосе (Lane Keep Assist) разочаровало: J6 дрейфует от линии к линии и часто, потеряв разметку, без предупреждения бросает рулить. Хорошо, что по умолчанию эта функция выключена.





ГРУЗОВОЙ ОТСЕК ТОЖЕ ПОСТАРАЛИСЬ
сделать жилым — в проемах задних окон есть кольца для крепления «антисобачьей» сетки, отделяющей багажник от салона. Но наша любимая опция — электропривод пятой двери — в базовой комплектации, увы, отсутствует.



ЗАДНИЙ ДВОРНИК НА *J6*
прячется сверху, под спойлером. Место удачное: щетка не пачкается, омыватель работает эффективно. Чего не скажешь о спойлере: на влажной дороге заднее стекло через полминуты покрывается водяной пылью и теряет прозрачность.



Друг человека

Итак, может ли J6 рассчитывать на респект «от бульдога и от дога, от собаки-водолаза и от всех овчарок сразу»? Ну нет: дога, водолаза и немецких овчарок, поколебавшись, вычеркиваем. Но все, что не крупнее корги или шелти, оценят новую модель Jaecoo по достоинству. Тем более что и ценник на первых порах объявлен более чем гуманный. Базовая, но душевная комплектация «Актив» (заметьте, в соответствии с новым законом о русификации названия пишутся кириллицей) – 2 290 000 рублей. Средний и вполне достойный «Комфорт» – 2 499 000. И, наконец, нашпигованный динамиками, камерами кругового обзора и прочими электронными излишествами «Престиж» – 2 649 000 рублей. Тотально оцинкованный кузов, полный набор подогревов, качественная русификация, беспроводные CarPlay и Android Auto, 176 мм клиренса и почти пятилитровый бак для «омывайки» – эта машина неплохо готова к реалиям русских сезонов. И таки не исключено, что сертифицированный пластик J6 действительно более износостоек и приятен на вкус, чем его аналоги от Belgee, Changan или Geely. Лапу, «Джейку»! **a**

SOLLERS ST8

Двигатель 2.4, тип	бензиновый, L4, турбо
Максимальная мощность, л.с. при об/мин	204 при 5200
Максимальный крутящий момент, Нм при об/мин	320 при 2000–4000
Трансмиссия	МКП, 6
Привод	подключаемый полный
Дорожный просвет, мм	210
Грузоподъемность, кг	до 900
Цена, руб.	от 2 918 000





Колорит

Александр Катаев • Фото автора

SOLLERS ST8 ГДЕ ЯНКИ ЗИМУЮТ

ХЭЛЛОУ, АМЕРИКА! ДОПУСТИМ, ТЕПЕРЬ АКТУАЛЬНЕЕ «ГУДБАЙ», «НЕ БЫЛ НИКОГДА» И «ПРОЩАЙ НАВСЕГДА», НО Я НАХОЖУСЬ В РЕДКОМ УГОЛКЕ, ГДЕ С АМЕРИКОЙ У НАС НЕ РАССТАЮТСЯ. ИДЕЮ СЮДА ПОЕХАТЬ НАВЕЯЛ ТЕСТОВЫЙ АВТОМОБИЛЬ ХАРАКТЕРНОГО АМЕРИКАНСКОГО ТИПА – ПИКАП-МИДСАЙЗ. ПРИ ЭТОМ У НЕГО ЯПОНСКАЯ ПОДНОГОТНАЯ И РОССИЙСКАЯ СБОРКА.

Попробуйте угадать, сколько легковых моделей выпускала великая и могучая советская автоиндустрия в 1959 году. Ограничимся базовыми, чтобы не путаться в модификациях. Минуточку, я перепроверю… Ага – девять. Учитывая недоступные к продаже народным массам ГАЗы, ЗиЛ и УАЗ.

Простому советскому человеку оставались на выбор – внимание – четыре модели. «Волга», два «Запорожца» и «Москвич». Примерно вчетверо меньше, чем автоновинок из США, показанных россыпью на знаменитой американской выставке того же года в Москве. Судя по старым фотографиям, горячий интерес посетителей вызывали абсолютно все экспонаты, вплоть до немудреного седана Plymouth Belvedere. Люди изучали, что, собственно, им надлежит догнать и перегнать.

И вот, очевидное-невероятное, стою перед выставочным Belvedere! Между мной и «Плимутом» меньше метра и одновременно целых 67 лет. Уникальный экземпляр отреставрирован и хранится в музее «Автокомбинат», который хозяева Андрей и Екатерина самоиронично называют «Джанкъярдом». В их коллекции около 300 олдтаймеров, по большей части заокеанских.

Территория историй

Junkyard в буквальном переводе «стоянка хлама», иначе говоря, автосвалка. Наверняка вы видели в каком-нибудь фильме эти лабиринты со штабелями мятых кузовов, зияющих пустыми глазницами. Днем висит мертвая тишина, а ночью куролесит





КОМБИНАЦИЯ КАК В ТОМ МУЛЬТИКЕ – «ничего не говорит, только меняет цвет». Вот картинки с камер – информативны. Но включаешь заднюю, и система упрямо переходит на ракурс за кормой, хотя парковаться удобнее, оставив вид «сверху».



КОЛЕСА И КЛИРЕНС побольше, чем у ST6. Величина кузова совпадает, а внутри – отделка полиуретаном и петли. Добавить бы крюки на бортах. Пикапы в США постоянно что-то буксируют, и ST8 тоже оснащается фаркопом.



и заводит ржавые моторы умерший – черт, опять нет? – Фредди Крюгер. Одно слово – кладбище. Наш «Джанкъярд» вовсе не кладбище – сокровище. Машины собраны разной сохранности, отсюда и самоирония. Из некоторых впору делать рэт-роды, то бишь хот-роды с нарочито загубленной внешностью, когда начинка крутая, а кузов ржавый от носа до хвоста. А многие образцы в нормальном состоянии, многие на ходу. И почти у любого в багажнике сокрыта небанальная история.

Упомянутый Plymouth Belvedere после выставки работал в американском посольстве, потом перешел в собственность киностудии «Мосфильм», а там просуществовал и порой привлекался к съемкам до 2006 года, был списан на металлолом и, по счастью, спасен энтузиастами от уничтожения.

Ford Mustang '64 рассказывает криминальную историю. Владелец привлек покупкой внимание органов и угодил в тюрьму за нетрудовые доходы. Ford конфисковали. Через три года гражданин освободился и ухитрился вернуть себе любимый автомобиль. Рядом Mustang '71 якобы из автопарка Брежнева.







ХОРОШО ВИДНЫ
убранные щитки, которыми Dodge Charger '69 закрывает фары. На ST8 фары просят омывателей, а еще актуальнее была бы функция подсветки поворотов.

НЕИЗВЕСТНО, КАК СПРАВИЛСЯ БЫ
сейчас отопитель кабриолета Plymouth Fury '67, а кондиционер пикапа требует постоянной коррекции и температуры — по шкале наугад, и направления потоков.



Отдельный ангар заполнила флотилия кораблей Cadillac, и надо видеть воочию, каких грандиозных они в действительности размеров. Есть и невероятной длины девятидверный – не ошибка – универсал Pontiac Catalina '76. И знакомый по мультику «Тачки» Hudson Hornet. Привет, Док. Градус колорита в музее зашкаливает, а зимой кажется, что видишь стоп-кадр парковки в Детройте и время натурально замерло. Правда, в кадре вроде бы не хватает чего-то обязатель... Ах, ну пикапов же! Знаю, один был точно. Сейчас ни одного, и тем по-своему колоритнее выглядит Sollers ST8.

В переводе с японского

У пикапов семейства Sollers ST не менее любопытная история. Производят их на УАЗе методом полного цикла, со сваркой и окраской. ST8 является перелицованным, улучшенным и дополненным вариантом ST6, а у того родословная уходит аж к тойотовскому «Хайлаксу» 2005 года.





КРЕСЛО ПОДХОДИТ
для путешествий и подальше моего. Другие плюсы: легкое в обращении меню, замечательные боковые зеркала, автоматический режим у всех стеклоподъемников. А вот к электрическому ручнику — вопросы.



И с жалобами на тесноватую по ширине кабину или регулировку руля только по высоте, извините, это – к японцам двадцатилетней давности.

Оба ST могут иметь наддувный дизель 2.0 (136 л.с.), но бензиновые турбомоторы опять-таки разные. Под капотом у «Шестого» трудится 2.0 (176 л.с.), а на «Восьмом» и конкретно на тестовом стоит лицензионный, от роду японский же Mitsubishi 2.4 (204 л.с.). Коробка, как и в паре с дизелем, шестиступенчатая механическая, привод – подключаемый part-time с понижающей. И последняя пригодилась еще во дворе моего дома.

Драйвинг хоум фо Кристмас

Грянули аномальные снегопады, и коммунальщиков замело сразу. Поэтому ST8 очень порадовал соседей с лопатами наперевес. Я загонял пикап в снег по ступицы и тем экономил раскопанное место для легковой. Тут все аплодировали, аплодировали. Мне не трудно: выбираться из сугробов как раз и помогал режим 4L. Вообще с проходимостью у ST8 полный полноприводный порядок, хватало бы сцепления шинам.

До музея со двора около 160 км, почищенных и нет. Крутишь-вертишь шайбу, меняя по ситуациям 2WD и 4WD, и – как в песне – «драйвинг» себе «хоум фо Кристмас». Под конец маршрута дорога сельская, снег разрыхлен, перемежается льдом, и польза от подключения передних колес особенно ощутима.

Удивила, а в итоге понравилась «двухступенчатая» педаль газа. Жмешь – отдача сперва умеренная, а после явного порога – активная, словно впрыснул допинг. Тяговитость образцовая: позволяет стартовать со второй, ускоряться с 30 км/ч на третьей, подолгу катить на четвертой и пятой. Расход бензина по заправочным чекам не превышал 11 литров на 100 км. О'кей, принимается. С оговоркой, что возил я исключительно нападавший снег.





ПОЛНЫЙ ПРИВОД
можно задействовать на скоростях до 80 км/ч, при этом система стабилизации отключается и не создает лишнего сопротивления.



В РЕЖИМЕ 4WD
автомобиль заведомо сопротивляется поворотам, а перейдешь на 2WD — ожидаемо стремится к заносу. Специфика схемы part-time.

Будь в кузове допустимые 900 кг, пикап, вероятно, меньше тряс бы задней рессорной подвеской. Зато на руле вибраций крайне мало и при езде порожняком. Еще в кабине неожиданно благополучно с акустикой. Хотя шумы издает подключенный привод, первая передача втыкается с трудом, баранка делает 3,6 оборота – колорит, куда деваться.

Красиво жить не запретишь

Повторю, один пикап в музее точно выставлялся – продан. И какой! Chevrolet El Camino '76 из серии так называемых ютов на легковой основе. Суть в следующем. Представьте, что у «Волги» ГАЗ-24 за передними креслами стенка кабины, а дальше бортовая платформа, причем весь корпус – одно целое.

El Camino и подобные ему GMC Caballero или Ford Ranchero, будучи комфортнее традиционных грузовичков и прибавляя в числе опций с каждым поколением, преподносились клиентам а-ля атрибуты лайфстайла. На рекламных иллюстрациях то ипподром, то гавань с яхтами. Утром – дела за деньги, вечером – стулья в зале какого-нибудь клуба, а «ют» не стыдно припарковать напротив главного входа.

У нас и подавно пикапы чаще про стиль жизни. Недаром Sollers ST8 в сравнении с ST6 оснащен заметно богаче. На руле прибавилось кнопок, приборы уже по-модному цифровые, главный сенсорный экран вырос почти на всю консоль, обычный стояночный тормоз с рычагом заменили электрическим с клавишей. Топ-комплектация обзавелась камерами по кругу, люком и подлокотником по центру дивана. Грузовым современникам экспонатов «Джанкъярда», конечно, не снилось.

Рыжий, честный, упрощенный

Прогуливаюсь по музейной Америке и думаю – экие ведь особенности национальной охоты выбирать типичное. При всем разнообразии заокеанского автопрома, лидируют на рынке США стабильно пикапы. Ибо пикап для Штатов –





ЗДОРОВО, ЧТО СПИНКА
складывается. Жаль, что вся целиком, делая кабину двухместной. Диван обзавелся подлокотником, а подогревом — пока нет.





больше, чем пикап. А для России – меньше. Вернее сказать, практически ничто.

Однако ST8 убедителен. «Я бы фермером пошел, пусть меня научат». Кстати, учиться пришлось бы многому, фермерство нынче в прямом смысле космическое. Американский трактор John Deere, работая на бескрайнем поле, удерживает ровную линию пахоты благодаря спутниковой навигации.

Sollers ST8, разумеется, проще. И никаких ассистентов, кроме ESP, круиз-контроля и контроля давления в шинах. Пожалуй, автомобиль… еще бы упростить!

Оптимальный ST8 видится без ненужного люка и без хрома дверных ручек. На поверку с электрическим ручником слишком много возни. Вернуть бы аналоговые приборы и физический пульт климата. Добавить обогрев дивана, ручки на стойках и крючки для одежды, замок откидного борта. В отличие от экспортеров, компания Sollers вольна совершенствовать пикапы ST по своему усмотрению.

Да будет особенный российский колорит!



ЭТО ОКРЫЛЯЕТ

ПРОШЛА ЦЕРЕМОНИЯ ВРУЧЕНИЯ АВТОМОБИЛЬНОЙ ПРЕМИИ «ВЫБОР КОММЕРСАНТА»

ЕСЛИ БЫ КТО-НИБУДЬ СКАЗАЛ ВАМ, ЧТО В 2026 ГОДУ ПРЕЖНИЕ ЕВРОПЕЙСКИЕ, ЯПОНСКИЕ, КОРЕЙСКИЕ И АМЕРИКАНСКИЕ МАРКИ ОСТАНУТСЯ ТОЛЬКО НА ВТОРИЧНОМ РЫНКЕ, – ВЫ БЫ НЕ ПОВЕРИЛИ. А СКАЗАЛИ БЫ ПРО «ПАРАЛЛЕЛЬНЫЙ ИМПОРТ» – ВАС БЫ НЕ ПОНЯЛИ. ПЯТЬ ЛЕТ НАЗАД ИЗВЕСТИЕ О ПЕРЕЗАПУСКЕ «МОСКВИЧА» ВОСПРИНЯЛИ КАК ЗАПОЗДАЛУЮ ПЕРВОАПРЕЛЬСКУЮ ШУТКУ. УСЛЫШАВ ОТ ГОСТЯ ИЗ БУДУЩЕГО, ЧТО СОВСЕМ СКОРО НА РЫНКЕ БУДЕТ ПРЕДСТАВЛЕНО ТАКОЕ КОЛИЧЕСТВО НОВЫХ МОДЕЛЕЙ И МАРОК, НАЗВАНИЯ КОТОРЫХ МАЛО КТО СПОСОБЕН НЕ ТОЛЬКО ЗАПОМНИТЬ, НО ДАЖЕ ВЫГОВОРИТЬ БЕЗ ПОДСКАЗКИ, ВЫ БЫ РАССМЕЯЛИСЬ ПОСЛАНЦУ В ЛИЦО.

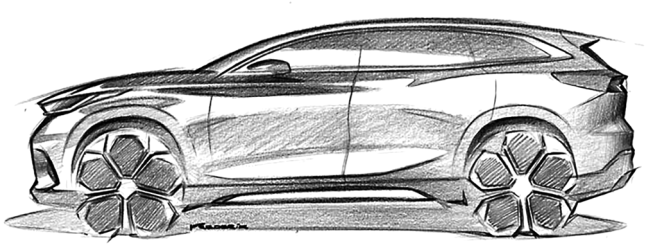
За последние пять лет автомобильный рынок смешали, взболтали и продолжают трясти как грушу. Но автобизнес жив. Потому что последнее, что прекратят делать люди, это смотреть на огонь, есть на ночь и покупать машины. Наша премия – попытка зафиксировать глобальные изменения российского авторынка за пять лет. Попробовать внести ясность. И расставить точки на i – пока латиницу окончательно не запретили.

Покупка автомобиля – это не только рациональный, но и в известной степени эмоциональный поступок. А поскольку «нравится – не нравится» – это сугубо индивидуальный выбор, то и любая оценка автомобиля всегда субъективна. Кому-то важен полный привод, а кому-то белый цвет кузова. Каждый по-своему прав, а потому попытка найти объективно лучший автомобиль так же обречена на провал, как попытка сравнить стеклянное с горячим. Автомобильная премия «Выбор Коммерсанта» – это именно субъективная оценка, вынесенная сотрудниками Издательского дома «Коммерсантъ».

Встречайте первых победителей!



ОРГКОМИТЕТ ПРЕМИИ не устраивал показательных тест-драйвов, где эксперты имеют возможность познакомиться с автомобилем в течение десяти минут. Не проводились и «всенародные голосования», где лауреат выбирается на основании сведений, почерпнутых в интернете. «Выбор Коммерсанта» — это именно выбор журналистов ИД «Коммерсантъ».





СТАТУЭТКА
лауреата автомобильной премии «Выбор Коммерсанта» была вручена Илье Перминову, операционному директору бренда Tenet.

ОБРАЗЦОВАЯ СЕМЬЯ

«Лучший бренд SUV»

Невероятно сложно в последнее время стало найти мессенджер для мобильного телефона, чтобы он отвечал нескольким условиям: работал бы сами знаете с чем, был у всех ваших знакомых, не вызывал подозрений по поводу конфиденциальности, не служил мишенью для мемов. Очень мал выбор. Еще сложнее выбрать сегодня кроссовер в России. Но потому, что их, наоборот, очень много. Больше, чем советов, как оставаться в 2026 году на связи. А что вы хотите? Доля кроссоверов на рынке новых машин достигла в России 75 процентов. Для облечения задачи эксперты решили выбирать не одну модель, а целое семейство, наиболее полно закрывающее потребности разных покупателей. Бренд Tenet стартовал на российском рынке в середине прошлого года, но уже через несколько месяцев вошел в топ-3 по продажам. Брендов, специализирующихся только на SUV, сегодня немало. Но лучшим признан Tenet.



РАНЬШЕ ВСЕ АВТОМОБИЛИ ПОДОБНОГО КЛАССА
называли джипами. Потом, когда такие машины практически вытеснили с рынка все остальные, им придумали специальный термин — SUV. Лучшие SUV, по версии «Коммерсанта», делает бренд Tenet.







НАШИ ПОЗДРАВЛЕНИЯ
Юлии Зелепукиной, заместителю генерального директора бренда Jetour.

JETOUR T1 ДЕБЮТИРОВАЛ
на российском рынке в прошлом году. Помимо потребительских характеристик слово «тур» в названии бреда и «единица» в индексе модели дополнительно указывают на первенство этого автомобиля в номинации про путешествия.



ЗАВТРА ТУРИСТА

«Лучший автомобиль для путешествий»

За последние пять лет российские туристы в полтора раза реже стали выезжать на отдых за границу и на треть чаще, чем прежде, выбирают маршруты внутри страны. Если на первое место вы ставите не скорость передвижения, а эмоции и цените возможность двигаться по тому расписанию, что выберете сами, лучшего способа, чем автотуризм, еще не придумано. В книгах для автомобилистов полувековой давности описывается, как своими руками доработать автомобиль для путешествий – например, обустроить в нем место для ночлега. Сегодня в гостиницах дефицита нет, но выбор транспортного средства не менее важен, чем тогда. Особенно в том случае, если зона ваших интересов включает не только дороги, но и направления. За пределами асфальта такие показатели автомобиля, как величина дорожного просвета и угол рампы, значат не меньше мощности двигателя. Но наши эксперты во всем разобрались.

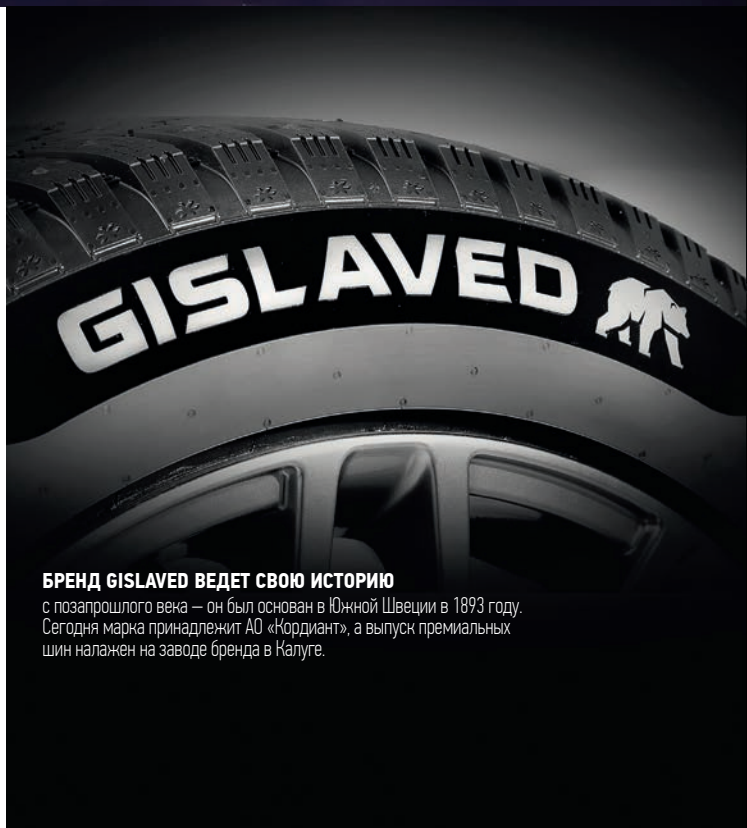


СТАТУЭТКУ
и сертификат премии получает Александр Наконечный, представитель холдинга Cordiant.

ДВИГАТЕЛЬ ПРОГРЕССА

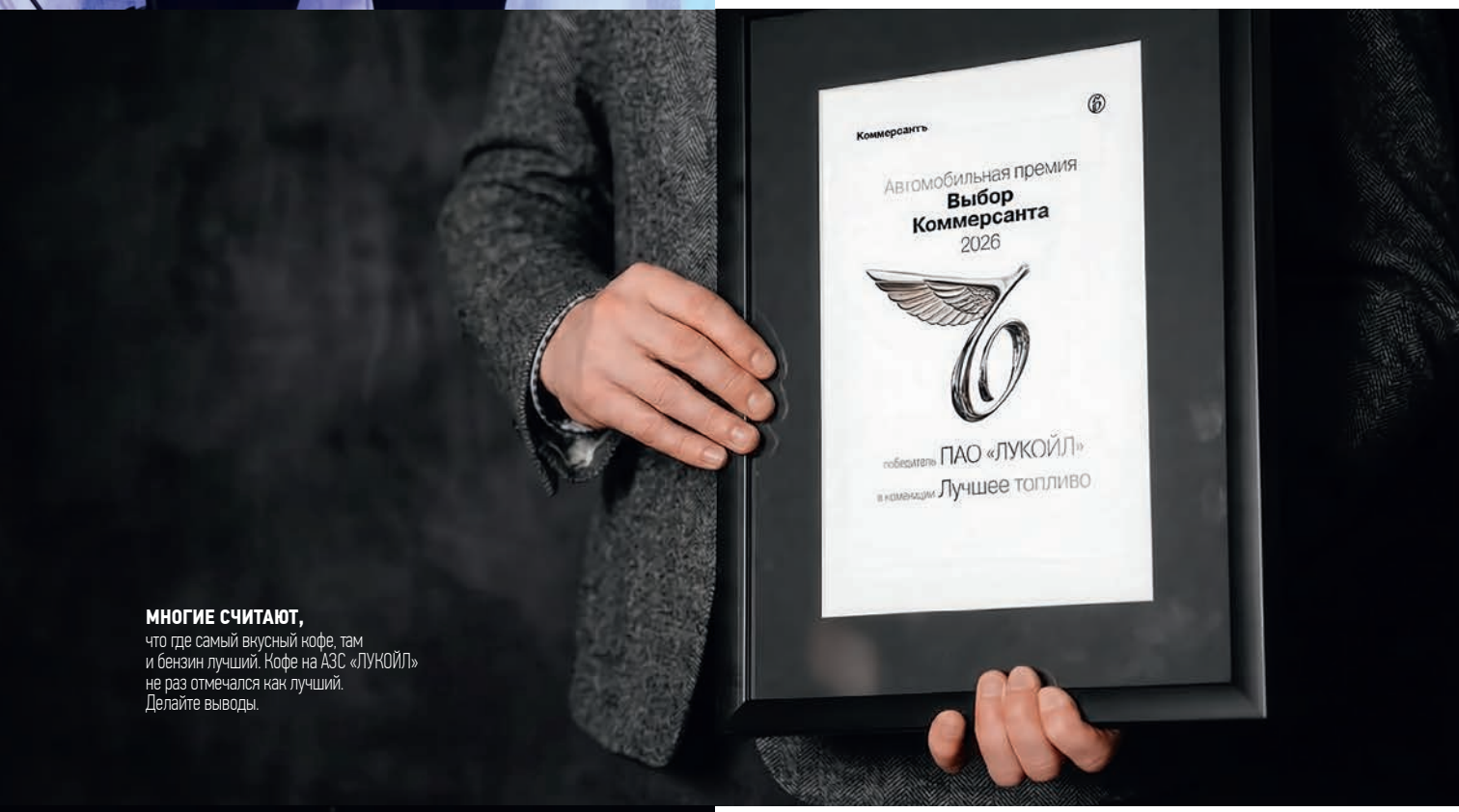
«Лучший шинный бренд»

Все говорят: санкции, изоляция, дефицит валюты. А они, между прочим, иногда служат двигателем прогресса. Первая в мире технология массового производства искусственного каучука была придумала в СССР около ста лет назад химиком Сергеем Лебедевым. Гевея бразильская, из сока которой получают натуральный каучук, на территории Советского Союза не росла, заморских колоний у страны не было, валюты не хватало, а международные отношения оставляли желать... Вот и изобрели свое. А сегодня заново изобретается российская шинная промышленность. Примерно по тем же причинам. Только условия уже другие. Потребитель знает, с чем сравнивать отечественный товар. Шинных марок на сегодняшнем рынке немного – можно пересчитать по пальцам двух рук, – и большинство из них вошли в шорт-лист премии. Но лучший бренд по совокупности характеристик – Gislaved.



БРЕНД GISLAVED ВЕДЕТ СВОЮ ИСТОРИЮ
с позапрошлого века — он был основан в Южной Швеции в 1893 году. Сегодня марка принадлежит АО «Кордиант», а выпуск премиальных шин налажен на заводе бренда в Калуге.





МНОГИЕ СЧИТАЮТ,
что где самый вкусный кофе, там и бензин лучший. Кофе на АЗС «ЛУКОЙЛ» не раз отмечался как лучший. Делайте выводы.



СЕГОДНЯ
качество российского автомобильного топлива так высоко, что ажиотажный спрос на него за границей получается ограничивать только одним способом – запретом на экспорт. Самим надо.

ПЕРВУЮ – ЗА ЗДОРОВЬЕ

«Лучшее топливо»

«Куртка шофера пахнет бензином» – утверждалось в стихотворении, которое знали все советские дети. Ситуация давно изменилась. Одежда водителя автомобиля, если он – автомобиль, а не водитель – исправен, не пахнет ни бензином, ни дизельным топливом. Что не отменяет важности того, что именно заливаем мы в баки своих машин. Сейчас, когда пошла мода на винтажную технику, а средний возраст легкового автомобиля в России превысил 15 лет, от того, насколько качественное топливо мы используем, зависит, встретят ли наши машины свое 30-летие в полном здравии или нет. К тому времени, по идее, кругом должны быть электромобили. Но что-то нам подсказывает, что если это случится, то очень и очень нескоро. А пока эксперты Издательского дома «Коммерсантъ» сошлись во мнении, что лучшее топливо нам поставляет ПАО «ЛУКОЙЛ».





НАША ИСКРЕННЯЯ ЗАВИСТЬ – Василию Чеботареву, руководителю специальных проектов Voyah. Ведь он может работать в таком мобильном офисе постоянно.

НЕ МАШИНА – МЕЧТА

«Лучший мобильный офис»

Не соврем, если скажем, что жанр мобильного офиса был изобретен в нашей стране. Помните, раньше подходишь к отделению ГАИ, а там 500 вариантов мобильных офисов на базе единственной модели – «Газели». Внутри и факсы-ксероксы, и газовое отопление. В одном месте можно купить, продать и застраховать машину, проверить подлинность наличных, получить дельный совет. Но бизнес-минивэны, претендовавшие на звание победителя этой номинации, слишком хороши, чтобы простаивать на одном месте. Эти машины – продолжение кабинетов офисов в Сити. Главные пассажиры этих машин сами кого хотят купят, продадут, застрахуют-запугают и проверят на подлинность. Победителем номинации единодушно признан Voyah Dream: роскошный, электрифицированный – и в самом деле мечта, а не машина. В Китае модель называется Dreamer, но российское название точнее – автомобиль для тех, кто не только мечтает, но и делает.



VOYAH DREAM – последовательный гибрид с запасом хода под 1 тыс. километров, почти две сотни из которых он способен проехать с выключенным ДВС.



НАШИ ПОЗДРАВЛЕНИЯ –
Александру Паршутину, бренд-директору Foton в «МБ Рус».

FOTON TUNLAND G9.
С виду – брутальный и неуступчивый. По факту – надежный партнер для любого бизнеса. И для души – если душа просит грунтовки и приключений.



РЕЖИМ ТРУДА И ОТДЫХА

«Лучший пикап»

Если верить статистике, то в Америке только трех пикапов местных марок в год продается больше, чем легковых автомобилей всех типов на российском рынке. Говорят, что это связано с традициями трудовых миграций, когда житель США переезжал на новое место жительства не только вместе с женой, детьми и собакой, но и со всем своим скарбом, включая холодильник и барбекю. У нас пикапы всегда были нишевым транспортом и адресовались в основном рыбакам-охотникам, а также участникам марафонов Iron Man. Но сегодня на нашем рынке официально представлено больше дюжины пикапов. Будто их производители и продавцы заранее знали, что один российский миллиардер призовет нас трудиться по двенадцать часов шесть дней в неделю... Уверены, что многие согласятся с «Выбором Коммерсанта»: Foton Tunland G9 – идеальный выбор. Причем не только для работы, но и для семейных путешествий.





ПРИЗ И СЕРТИФИКАТ
номинации «Эталон безопасности гибридного автомобиля» в руках у Дарьи Предводителевой, руководителя группы по связям с общественностью бренда Exeed.

РОДИНА ЭЛЕКТРИЧЕСТВА

«Эталон безопасности гибридного автомобиля»

Доля электрических автомобилей в российских продажах растет не так быстро, как планировалось. Одна из причин – размеры страны. Через каждые 10 тыс. елок или березок электрическую зарядку не поставишь, а электричество, в отличие от бензина, нельзя залить в канистру. И тут нас выручают гибриды. Есть зарядка – перед вами электромобиль, нет – сгодится и жидкое топливо. Такой вот разумный компромисс. Но в чем компромисса в современном автомобиле быть не может, так это в вопросах безопасности. Нашим экспертам предстояло выбрать эталон безопасности гибридного автомобиля, и они его сделали. Exeed Exlantix ET – вероятно, самый обсуждаемый за последний год электрифицированный кроссовер, официально представленный на российском рынке. Между прочим, официальные поставки – это тоже немаловажный фактор безопасности автомобиля.



EXEED EXLANTIX ET.
Звучит как шифр для секретного протокола. Но на деле – инженеры просто постарались, чтобы вы запомнили: этот гибрид знает про безопасность все. И даже чуть больше.



ПРЕМИЮ
за «Лучшее синтетическое масло» получает Артем Чальцев, директор по исследованиям и разработкам Rolf Lubricants Vostok.





ROLF ULTRA –
продукт на нашем рынке относительно новый: линейка моторных масел доступна российским потребителям с сентября 2023 года. Но уже в момент появления о Rolf Ultra стали говорить как о высококачественной замене маслам премиальных брендов, покинувших рынок РФ.

КАК СИНТЕЗИРОВАТЬ УСПЕХ

«Лучшее синтетическое масло»

Общеизвестно, что практически все мужчины разбираются в футболе, политике, медицине, воспитании детей, строительстве и том, как часто нужно менять моторное масло в двигателе. Наверное, нет темы, связанной с обслуживанием автомобиля, которая вызывала бы больше споров. Класс, вязкость, сернистость, минералка, синтетика, наши присадки, импортные, жестяная упаковка, пластиковая. Спорщики сходятся в одном: двигателей для легковых машин, способных пройти миллион километров без капремонта, уже не выпускают. Сговорились производители машин. Но выбором хорошего масла все же можно существенно продлить годы жизни мотора. А для начала довериться какому-то бренду. «Коммерсантъ» доверился Rolf Ultra – продукту с уникальной формулой, локализацией производства на территории России, но с применением лучших европейских компонентов и присадок.



«АВТОПЕРСОНОЙ ГОДА» по версии автомобильной премии «Выбор Коммерсанта» стала Наталья Королева, заместитель генерального директора «МБ Рус».

КТО НАМИ РУЛИТ

«Автоперсона года»

«Автомобилями управляют люди. Поэтому главный принцип, который лежит в основе всего, что мы делаем, был и должен оставаться неизменным – это безопасность». Эти слова лежат в основе философии одной автомобильной компании из Швеции – если забыли, что это такое, поищите в интернете. Но люди управляют не только автомобилями, но и автобизнесом. От них зависит устойчивость и безопасность системы, ее способность вовремя ускориться, совершить маневр, а если надо – то и притормозить. Например, вовремя выставить барьер, поднять налог или утилизационный сбор. Главное – объяснить, что это необходимо для будущего рывка. Но к счастью, автомобильный бизнес делают не только те, кто ставит барьеры, но и те, кто их преодолевает. Успехи «МБ Рус» очевидны. И в немалой степени это заслуга заместителя директора компании Натальи Королевой.

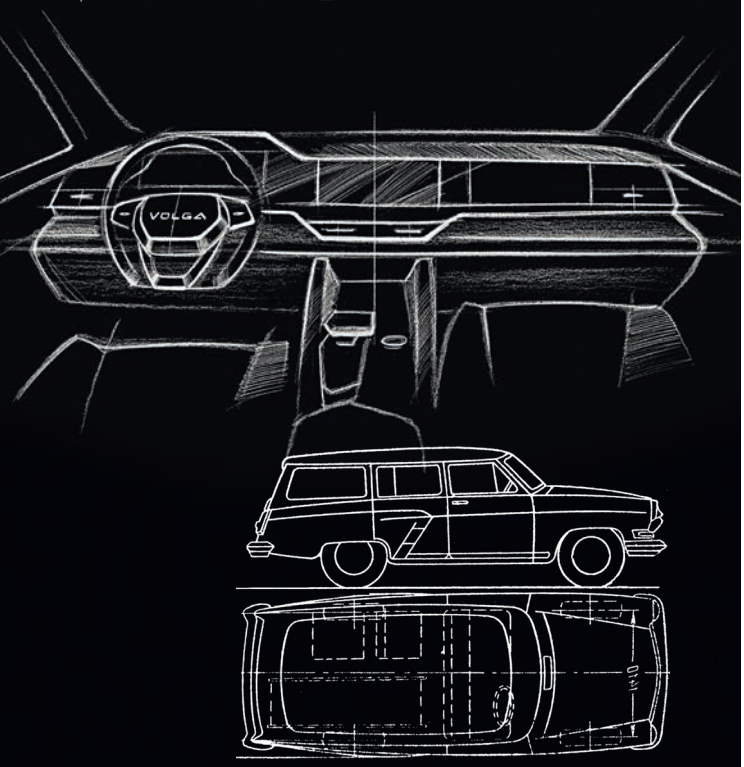


В ОДНОМ ИЗ СВОИХ НЕДАВНИХ ИНТЕРВЬЮ Наталья Королева пообещала, что «в 2026 году ключевым трендом останется прагматичность, но в более технологичном исполнении. Бизнес будет искать универсальные решения с низкой совокупной стоимостью владения, понятной сервисной поддержкой и возможностью адаптации под конкретные задачи». Прислушаемся к лауреату.





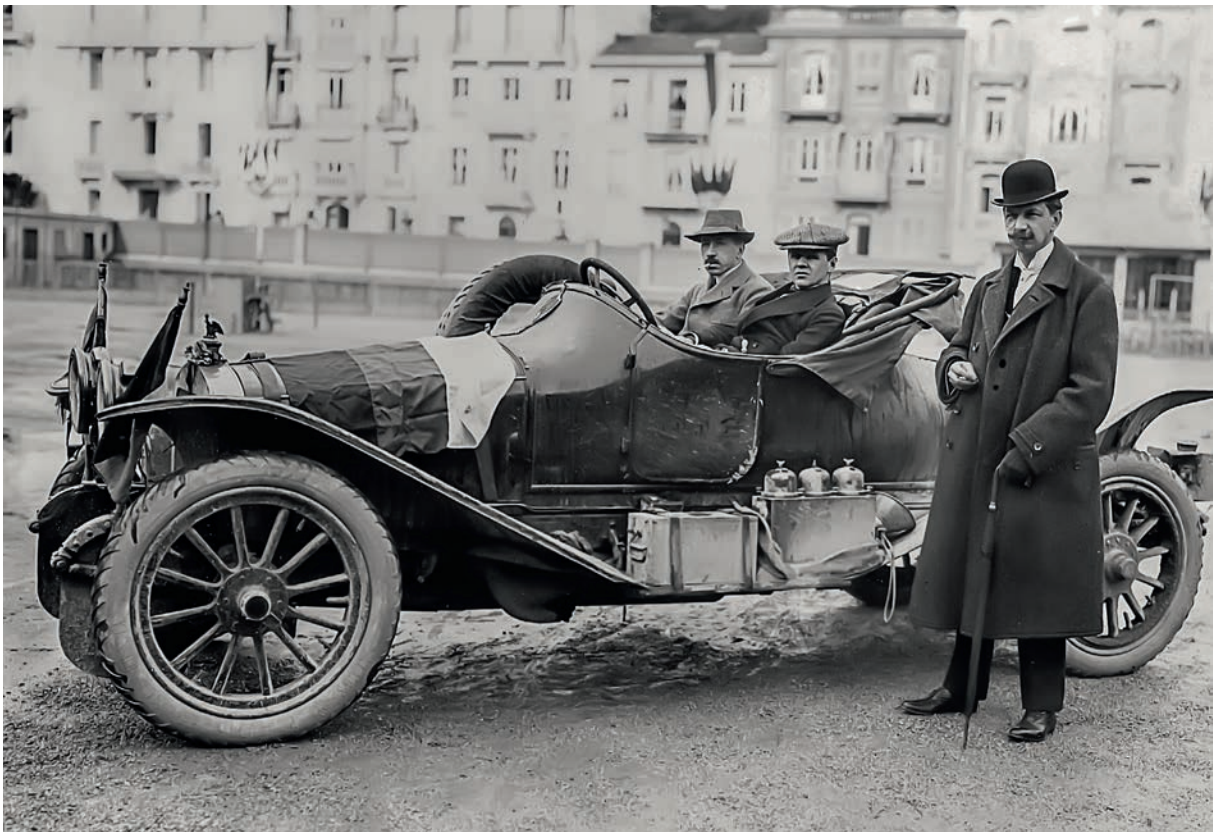
НАШИ НАДЕЖДЫ
по поводу возрождения легендарного отечественного автомобильного бренда передаем в руки Татьяне Фадеевой, главе бренда Volga.



ВОЗВРАЩЕНИЕ ЛЕГЕНДЫ

«Открытие года»

В 2025 году на российском автомобильном рынке произошел важный перелом. Больше половины новых легковых автомобилей, проданных в стране, были произведены на территории России, а не ввезены из-за границы, как раньше. Российская автомобильная промышленность возрождается. Скептик: во многом при помощи иностранцев. Историк заметит, что китайский автопром, первый в мире по объему выпуска, именно так и начинал – с копирования. А потом пошло-поехало. Наша награда и наша надежда – бренд Volga. На старте Volga будет представлена тремя моделями, все они будут позиционироваться в сегменте D – среднеразмерные автомобили по европейской классификации. Производство товарных машин уже идет, компания работает над формированием склада, чтобы дилерам было что продавать. Первые собранные в Нижнем Новгороде машины должны попасть к дилерам уже в июне.



Знай наших

Иван Баранцев • Фото ВАО «Автоэкспорт», АМО-ЗИЛ, Автомобильное историческое общество «Горькийклассик», РГАКФД и из архива автора

ИНОСТРАННЫЕ ПРИЗЫ И НАГРАДЫ ОТЕЧЕСТВЕННЫХ АВТОМОБИЛЕЙ

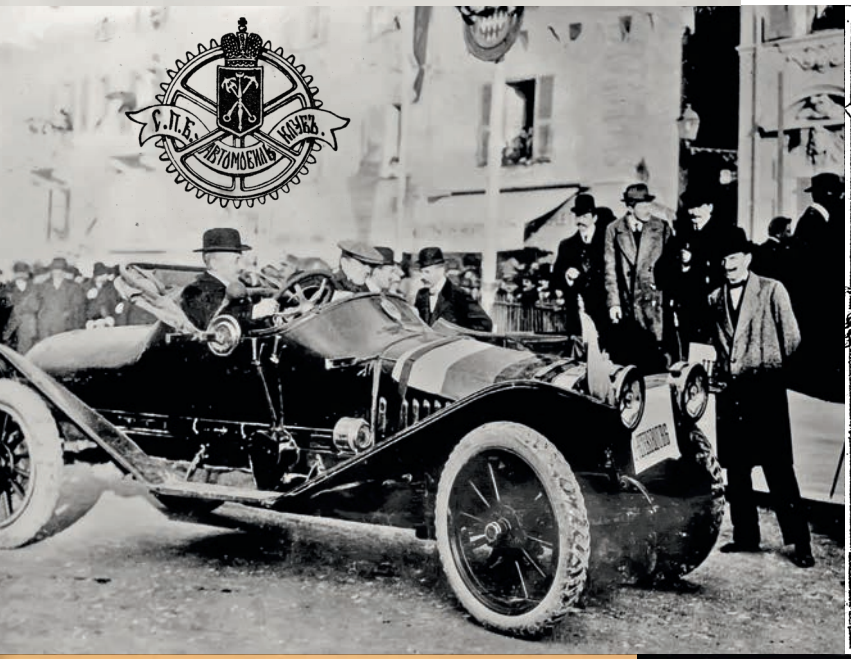
В РОССИИ ЛЮБЯТ РАЗДАВАТЬ ИНОСТРАННЫМ АВТОМОБИЛЯМ РАЗНЫЕ ПРИЗЫ И НАГРАДЫ, НО ПОЧТИ ВСЕ ОНИ НЕ ИМЕЮТ НИКАКОГО ЗНАЧЕНИЯ НА МЕЖДУНАРОДНОМ УРОВНЕ – ВСЕ ЭТО ПРЕДНАЗНАЧЕНО ИСКЛЮЧИТЕЛЬНО ДЛЯ ВНУТРЕННЕГО РЫНКА. А НА МЕРОПРИЯТИЯХ МИРОВОГО МАСШТАБА УЖЕ ОТЕЧЕСТВЕННЫЕ АВТОМОБИЛИ ВОЗНАГРАЖДАЛИСЬ ОЧЕНЬ РЕДКО, НО ВСЕ ЖЕ ТАКИЕ ДОСТИЖЕНИЯ В ИСТОРИИ БЫЛИ.

Первые награды за границей автомобиль российского производства завоевал еще до революции, когда в 1912 году журналисты Андрей Нагель и Вадим Михайлов на «Руссо-Балте» заняли девятое место в общем зачете на ралли в Монако и еще получили первый «Приз туризма» и приз за наиболее длинный маршрут. Проехать зимой в открытом автомобиле без отопителя из Санкт-Петербурга в Монте-Карло – безусловный спортивный подвиг, но при подсчете очков учитывались и качества самого автомобиля, такие как комфортабельность и элегантность. На Лазурном берегу все с удивлением и восхищением рассматривали «Руссо-Балт», проделавший путь протяженностью 3257 км за 195 часов 23 минуты, причем старт состоялся при температуре окружающего воздуха минус 19 градусов, а вот российские участники от полученных призов и церемонии награждения были не в восторге, о чем потом в своем репортаже написал Михайлов: «Раздача призов состоялась в воскресенье, в ясное солнечное утро, чуть ли не единственное за все наше пребывание в Монако. Раздача состоялась наверху, на горе перед замком под звуки довольно жиденького оркестра, которым управлял сам chef-des fanfares, как громко величали дирижера. Нагелю торжественно вручили наши призы, между которыми, увы, красовался и злополучный лев или, вернее, львица, с соответствующей подписью: La première proie».



◀ АВТОМОБИЛЬ
«Русско-Балтийский» тип C24/30 HP в Монте-Карло после финиша ралли. За рулем — Андрей Нагель, рядом с ним — Вадим Михайлов. На капоте закреплен российский трехцветный флаг, а на пробке радиатора виден двуглавый орел.

RALLYE AUTOMOBILE MONACO
проводилось по принципу «звездного сбора»: оргкомитет принимал заявки от участников из разных городов, назначал им время старта, точки контроля по маршруту и предельное время прибытия в Монте-Карло.













ДО ФИНИША
в Монте-Карло Андрей Нагель и Вадим Михайлов добрались не только благодаря отечественному автомобилю «Руссо-Балт», но и во многом за счет надежных шин «Проводник», выпускавшихся одноименной резиновой мануфактурой в Риге.

СКУЛЬПТУРА ЛЬВИЦЫ –
один из призов, полученных в Монако. На обратном пути в Петербург у Андрея Платоновича Нагеля случилась с ним неприятность: за провоз этого изделия на таможне в него потребовали пошлину в 75 рублей, но обошлось.

ВСЕМИРНАЯ ВЫСТАВКА 1958 ГОДА стала одиннадцатой бельгийской и пятой проведенной в Брюсселе — ранее они проходили в стране в 1888, 1897, 1910 и 1935 годах. После 1958 года Бельгия больше не устраивала у себя Всемирные выставки.

ПОМИМО ТЕХНИЧЕСКИХ ДОСТИЖЕНИЙ была представлена и культура — картины Герасимова и Дейнеки, графика Фаворского, скульптуры Вучетича и Коненкова. Во время работы выставки в брюссельских кинотеатрах показывали фильм «Летят журавли».





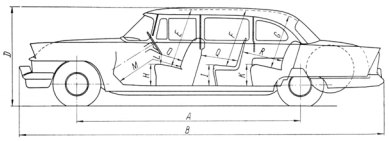
В Брюссель на выставку

Традиция проводить Всемирные выставки зародилась еще в середине XIX века, когда в одном из крупных городов на несколько месяцев возводились огромные павильоны, где все страны-участники показывали свои новейшие достижения и самую лучшую продукцию. Россия традиционно, помимо всего прочего, показывала драгоценности, меха, водку и балалайки. Автомобили отечественного производства на такие мероприятия начали привозить только при Сталине. Так, в 1937 году на Всемирной выставке в Париже в советском павильоне демонстрировались лимузин ЗИС-101 и седан ГАЗ-М1, которыми очень гордились в СССР, но которые не произвели никакого впечатления на тамошнюю публику.

В 1939 году на Всемирную выставку в Нью-Йорке отправили лимузин ЗИС-101А и фаэтон ЗИС-102 – тот же эффект. Эти откровенные копии «Бьюика» двухлетней давности в США заинтересовать в принципе никого не могли. И только в третий раз удача улыбнулась советским автомобилям.

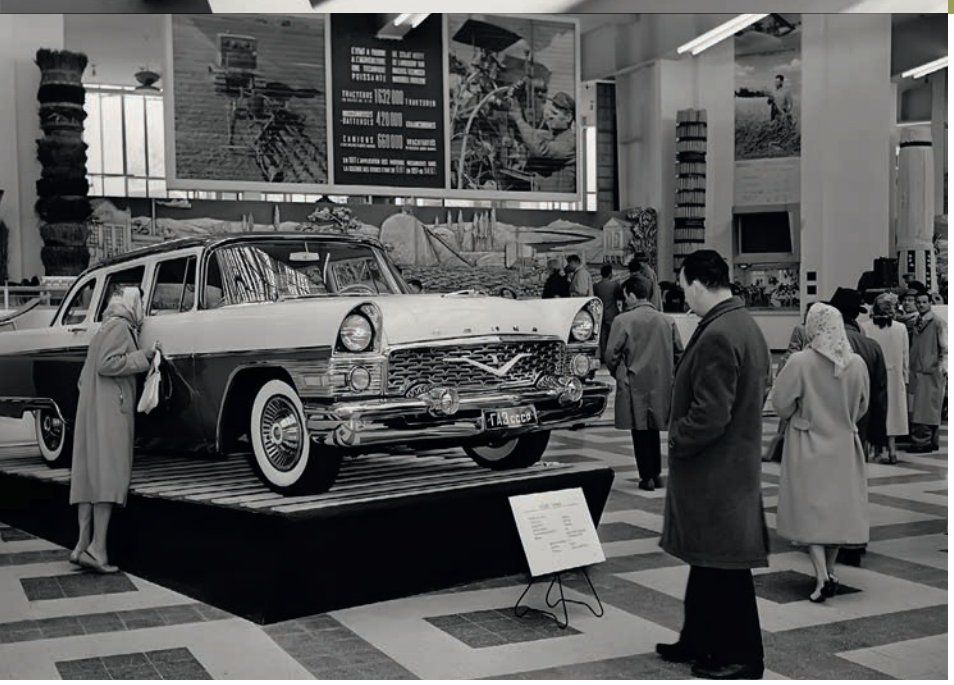


ПОЛЕЗНЫЕ ИСКОПАЕМЫЕ









ДЛЯ ПОКАЗА В БРЮССЕЛЕ
были выбраны «Чайка», «Волга» и «Москвич» в яркой и привлекательной двухцветной окраске. И только лимузин ЗИЛ-111 отправили в привычном черном цвете. Колеса на всех легковых машинах поставили с белыми бортами.

НА СНИМКАХ С ВЫСТАВКИ
в Брюсселе видно, какой живой и неподдельный интерес у посетителей вызывают автомобили из СССР. Все толпятся вокруг, женщины заглядывают в салон, а мужчины — под днище, благо машины поставили на подиумы.

СПЕЦИАЛЬНО
для брюссельской выставки были напечатаны брошюры на иностранном языке, причем даже по ЗИЛ-111 и ГАЗ-13, которые никогда не поступали в свободную продажу в Советском Союзе, но вполне могли поставляться на экспорт.

ПОЛЕЗНЫЕ ИСКОПАЕМЫЕ

ЗИЛ-111 И ГАЗ-13 «ЧАЙКА»
внешне очень похожи, отличаясь только в размерах, пропорциях и деталях. Этому есть свое объяснение: у внешнего вида автомобилей был один автор — скульптор Лев Еремеев. Он же вылепил и формы ГАЗ-21.


Zyablov

DAVID SCOTT
22 Alexandra Grove
Finchley, London, N.12

NEWS AUTOMOTIVE AND AVIATION

Soviet Tchaika is powered by a V-8 engine

Soviet 7-Passenger Car Shown at Brussels Fair

The Soviet Tchaika, now on display at the Brussels World Fair (see illustration), is powered by one of Russia's first V-8 engines—a 293 cu in. unit developing 180 hp at 4600 rpm.

The Tchaika—or Seagull—is equipped with a four-barrel carburetor and has a 8.5 to 1 compression ratio, which is designed for 92-octane gas.

tolerance of .0002 in. Magnets and air gauges are used to test parts.

The room, 75 by 80 ft, has sealed walls and a special floor of dry sand topped with cement and a plastic sealer.

S-P Reports Quarter Loss, Will Gamble on Small Car

Studebaker-Packard Corp., reporting its loss for the first quarter was



ИНОСТРАННАЯ ПРЕССА СООБЩАЛА,
что «Чайка» оснащена двигателем V8 — одним из первых в СССР. Самой первой же такой «восьмеркой» был мотор стоящего рядом ЗИЛ-111. Также отмечен и комбинированный декор ГАЗ-13 — хром с «золотом».

ПОСЛЕ ЗАКРЫТИЯ ВЫСТАВКИ
советский павильон был разобран и отправлен обратно в СССР. Авторы этого шедевра из стекла и металла — архитекторы Абрамов, Борецкий, Дубов, Полянский и инженер Рацкевич, разработавший перекрытия на вантах.

ИТАЛЬЯНСКУЮ ПРЕССУ
привлек «Москвич», очевидно, своей схожестью с Alfa-Romeo Giulietta. Для читателей даже перевели его цену — это около 20 тыс. рублей — в привычные 3 млн лир. «Джульетта» тогда стоила 2 млн.



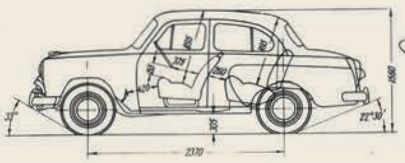
ESPOSTE ALL'«EXPO» LE AUTO RUSSE

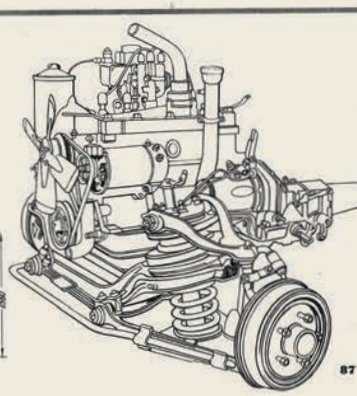
All'esposizione internazionale di Bruxelles la Russia espone anche alcuni esemplari della sua produzione automobilistica. Com'è noto, la produzione russa di autoveicoli, calcolata per il 1957 in circa mezzo milione di unità, riguarda per tre quarti i veicoli industriali. Bisogna ricordare che l'automobile, in Russia, è in pratica riservata per ora agli appartenenti alle classi dirigenti politiche ed industriali.

86



Questo è il nuovo modello (407) della Moskovitch, la vettura dalle caratteristiche più popolari attualmente costruita in Russia. E' una berlina quattro posti equipaggiata con motore di 1220 cc. (35 CV) e cambio a tre velocità. Ne vengono prodotte circa 6-7 mila al mese; in Russia costa circa 20.000 rubli cioè circa tre milioni di lire. A sinistra la Moskovitch vista di tre quarti anteriore; sotto le dimensioni della vettura; a destra il gruppo motore-frizione-cambio completo sull'assale anteriore.





87



«МОСКВИЧ-407» И ЗИЛ-111
на фоне скульптуры Ленина авторства Евгения Вучетича в главном зале советского павильона, расположенного на 2,5 метра выше вводного зала. Легковые автомобили были расставлены попарно у лестницы между залами.

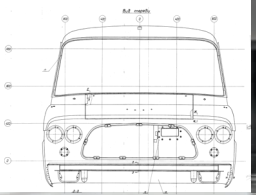
Это случилось в 1958 году в Брюсселе, где с 17 апреля по 19 октября проходила Всемирная выставка, для которой Советский Союз выстроил самый красивый павильон – огромный по размеру, но легкий, воздушный, изящный и очень светлый изнутри за счет полного остекления стен.

Внутри павильона – самые последние достижения СССР: модели первого в мире атомного ледокола «Ленин» и судов на подводных крыльях «Ракета» и «Волга», самолетов Ту-114 и Ил-18, вертолетов Ми-4 и Ка-18.

Автомобили демонстрировались в натуральную величину – почти весь легковой модельный ряд: «Москвич-407», «Волга» ГАЗ-21, «Чайка» ГАЗ-13 и ЗИЛ-111. И еще грузовик ГАЗ-52 и гигантский карьерный самосвал МАЗ-530, способный перевозить 51 тонну груза.

По итогам выставки советские автомобили были награждены медалями и дипломами о получении Grand Prix – такие регалии достались каждому заводу-производителю. Всемирные выставки потом проходили еще много раз и проводятся до сих пор, но отечественные автомобили на них не показываются.

ЗИЛ-118 «ЮНОСТЬ» –
автобус представительского класса, созданный на базе представительского лимузина ЗИЛ-111. Выпускался небольшими партиями и в разных модификациях с 1963 по 1994 год, став одним из долгожителей совавтопрома.





НАГРАДЫ,
полученные советскими автобусами в Ницце. В центре – ваза работы Севрской фарфоровой мануфактуры, которую экипаж ЗИЛ-118 выиграл на ралли.



НА АВТОБУСЕ ЗИЛ-118
видны «черные» номера специальной «заграничной» серии АВТ, предназначенные для выездов советских автомобилей за пределы СССР.

Автобус до Ниццы

Настоящим триумфом, какого не было ни до, ни после, для советского автопрома стали XVIII Международный конкурс автобусов в Ницце и XV Международное туристическое ралли в 1967 году.

От СССР участвовало пять автобусов: ЗИЛ-118 «Юность», ПАЗ-665Т, ЛАЗ-«Украина» и два ЛАЗ-699А. По условиям ралли каждый автобус следовал на Лазурный берег по специальному маршруту и в строго определенном режиме. Протяженность каждого маршрута составляла около 4 тыс. км, а программа поездки предусматривала еще и посещение автомобильных заводов и автотранспортных предприятий.

По итогам ралли автобус ЗИЛ-118 получил Гран-при президента Франции – это была севрская ваза, а также бронзовую медаль Комиссариата по туризму и еще вымпел туристического комитета Ниццы. «Большие призы отличия» в виде кубков достались автобусу ЛАЗ-«Украина» и одному из ЛАЗ-699А, а простые «призы» отличия – тоже кубки – получили второй ЛАЗ-699А и ПАЗ-665Т.



Приложение № 3

Московский городской совнархоз

КАРТА
художественно-конструкторского уровня изделий
по состоянию на ____ 1962 г.

Управление: Автомобильной промышленности
Предприятие: Автомобильный з-д имени И.А.Лихачева

Наименование изделия и его основная эксплуатационная характеристика	Многоместный легковой автомобиль высшего класса с несущим кузовом вагонного типа. Число мест 18, включая водителя. Максимальная мощность 180 л.с. Максимальная скорость 120 км/час. Контрольный расход топлива 22 л.

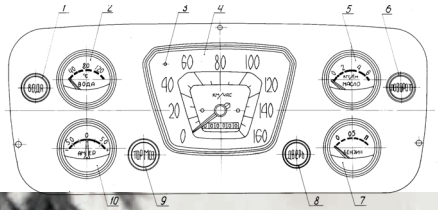
Модель	Год постановки на производство	Наименование конструкторской и подконтрольной организации	Ведущий конструктор	Главный (ведущий) художник
ЗИЛ-118		Отдел Главного Конструктора	Родионов В.Ф.	Кононыкин Д.А.

Основная оценка художественно-конструкторского уровня изделия

Многоместный высококомфортабельный легковой автомобиль с кузовом вагонного типа – новый вид автомобилей, предназначающихся для обслуживания туристско-экскурсионных перевозок, аэродромной службы, междугородных сообщений, маршрутных такси, а также специальных установок как то телевизионных передатчиков, медицинского оборудования и т.д.

Отличается как оригинальным решением ряда конструкторско-технологических вопросов, так и удачно найденными пропорциями, внешним очертанием и гармоничной отделкой.

НА БОРТАХ АВТОБУСОВ
была нанесена эмблема Всесоюзного акционерного общества «Интурист», ставшего одним из организаторов поездки наряду с Министерством автомобильной промышленности и Министерством автомобильного транспорта.



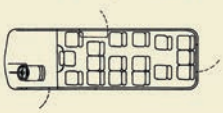
Фиг.3 ЩИТОК ПРИБОРОВ
1-контрольная лампа перегрева (замерзания) жидкости; 2-указатель температуры (замерзания) жидкости; 3-контрольная лампа дальнего света; 4-спидометр с суточным счетчиком; 5-манометр давления масла; 6-контрольная лампа указателя поворота; 7-указатель уровня топлива в баках; 8-контрольная лампа открытого положения боковой двери; 9-контрольная лампа включенного положения ручного тормоза; 10-амперметр.

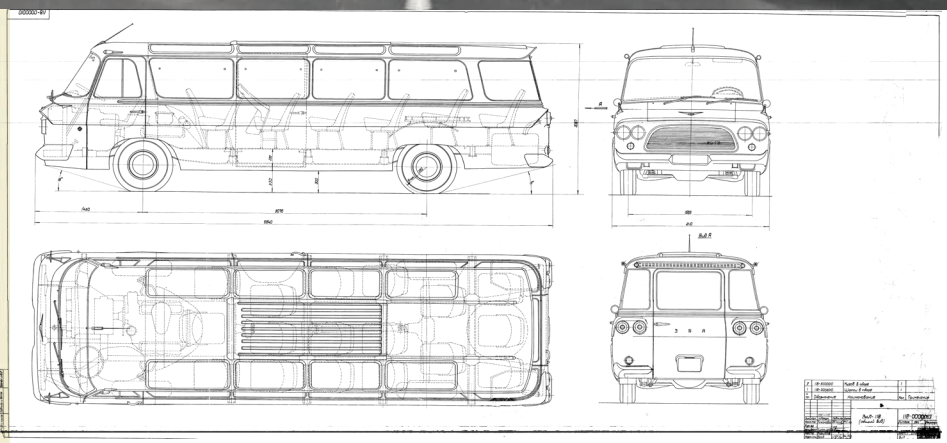


АВТОБУС ТУРИСТСКИЙ ЗИЛ-118 АВТОЗАВОД ИМ. И.А.ЛИХАЧЕВА

ТЕХНИЧЕСКАЯ ХАРАКТЕРИСТИКА

Число мест для сидения	— 17
Максимальная вместимость	— 17
Габаритные размеры: длина	— 6840 мм
ширина	— 2110 мм
высота	— 2067 мм
База	— 3760 мм
Высота пола	— 585 мм
Вес сухой	— 3200 кг
Вес полный	— 4770 кг
Мощность двигателя	— 170 л.с.
Максимальная скорость	— 120 км/час
Тип трансмиссии — гидропередача	
Рулевое управление — с гидравлическим усилителем	
Тормозы	— барабанные, привод гидравлический с вакуумным усилителем





В САЛОНЕ
автобуса ЗИЛ-118 находилось 17 пассажирских мест, водитель был восемнадцатым. Остекление было выполнено по принципу круговой панорамы. Автор внешнего облика «Юности» — художник Эрик Владимирович Сабо.

ЗИЛ-118
заявляли как «туристский автобус», но основными его пассажирами стали правительственные делегации, а также пациенты «Кремлевки» и сотрудники КГБ и МВД, для которых на базе «Юности» делались спецавтомобили.

Маршрут	Автобус	Трасса маршрута
№ 1	ЗИЛ-118 „Юность"	СССР — ПНР — ГДР — ФРГ — Франция
№ 2	ЛАЗ-699А „Турист"	СССР — ПНР — ЧССР — Австрия — Италия — Франция
№ 3	ЛАЗ-699А „Турист"	СССР — ЧССР—Австрия—Швейцария — Франция
№ 4	ПАЗ-665	СССР — ЧССР — Австрия — Италия — Франция
№ 5	ЛАЗ „Украина"	СССР — ВНР — Югославия—Италия — Франция



ПЯТЬ МАРШРУТОВ
для пяти автобусов из СССР через разные страны на Лазурный берег. Автобусы стартовали 17, 19 и 20 апреля из Москвы, Минска, Киева и Львова, а финишировали в Ницце 2 мая ровно в 18 часов 00 минут.

АВТОБУС ЛАЗ-«УКРАИНА»
выделялся авангардным дизайном — задняя стенка кузова с обратным наклоном, передние фары в глубоких нишах. В салоне предусматривались 37 комфортабельных мест, а также умывальник и гардероб.



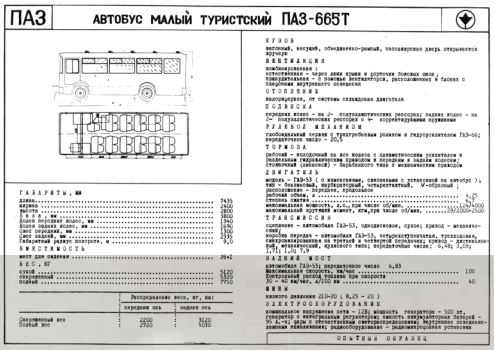
ЛАЗ-699А,
уже подготовленный к участию в конкурсе автобусов и туристическом ралли, но еще с номерами «Проба», а не серии АВТ. Это был серийный междугородний автобус, эксплуатирующийся на обычных линиях в СССР.

СОВЕТСКИЕ
ЛАЗ-«Украина», ПАЗ-665Т и немецкий автобус Setra на Лазурном берегу. Если иностранные фирмы-производители принимали участие в конкурсе в Ницце ежегодно, то автобусы из СССР появились там только один раз.





ПАЗ-665Т
был туристической версией городского «шестьсот шестьдесят пятого». Городских сделали всего четыре, а туристических – вообще два. Модель так и осталась на этапе прототипов, один из которых отправили на конкурс во Францию.


ПАЗ
АВТОБУС МАЛЫЙ ТУРИСТСКИЙ ПАЗ-665Т

ПАЗ-665Т

ФОТОСЪЕМКА ПАЗ-665Т
перед стартом на Лазурный берег. Номера еще заводские, серии «Проба», но на борту уже надпись с названием конкурса. На маршрутном табло указаны начальная и конечная точки маршрута – Москва и Ницца.



Выставочный образец автобуса ПАЗ-665Т предназначен для перевозки небольших групп туристов.
Изготовлен в 1967 году.

Экспонировался :
1967 году Международный конкурс автобусов в г. Ницца /Франция /.
Награжден специальным призом в конкурсе кузовов, Большим призом отличия и Большой серебряной медалью комиссариата Франции по туризму.





ИЗ ФРАНЦИИ
удалось привезти множество наград, в том числе и самых главных, но больше такой опыт не повторился, став самым выдающимся и последним в истории совавтопрома.

В Ницце завершилось ралли и началась «автобусная неделя», состоявшая из технических испытаний, конкурса кузовов и соревнования на маневренность и точное вождение. Соперников было много – только в одном конкурсе кузовов набралось 129 участников. К слову, на ралли их было значительно меньше – всего 33.

Автобус ЗИЛ-118 получил Гран-при за лучшие результаты в технических испытаниях среди 64 участников, а ЛАЗ-699А – только кубок оргкомитета и по своей категории. «Большой приз отличия» в виде кубка и бронзовую медаль Автомобильного клуба Франции на соревнованиях по вождению завоевал инженер-испытатель Степан Иванович Борим на автобусе ЛАЗ-«Украина». И еще пяти советским автобусам за участие в конкурсе кузовов дали серебряную медаль от Федерации кузовостроителей Франции – одну на всех. Несмотря на такой успех, ЗИЛы, ЛАЗы и ПАЗы в Международном конкурсе автобусов больше не участвовали, хотя Министерство автомобильной промышленности считало это целесообразным и полезным с точки зрения знакомства с иностранными аналогами. **а**

ПРАВИЛА ПОЛЬЗОВАНИЯ

ОБСТОЯТЕЛЬСТВА

RANGE ROVER CLASSIC TWISTED AUTOMOTIVE

Двигатель, тип	атмосферный бензиновый, V8
Объем двигателя, куб. см	6162
Максимальная мощность, л.с. при об/мин	466 при 6000
Максимальный крутящий момент, Нм при об/мин	630 при 4600
Трансмиссия	АКП, 8
Привод	полный



НА СТАРЫЕ ДРОЖЖИ

Александр Папешин • фото Twisted

ВСТАТЬ НА ЛЫЖИ НЕ ПОЗДНО В ЛЮБОМ ВОЗРАСТЕ

В РОССИИ ШУТЯТ: ЕСЛИ У ВАС В ДЕТСТВЕ НЕ БЫЛО ВЕЛОСИПЕДА, А СЕЙЧАС ЕСТЬ RANGE ROVER, ТО В ДЕТСТВЕ У ВАС ВСЕ РАВНО НЕ БЫЛО ВЕЛОСИПЕДА. АНГЛИЧАНЕ СМОТРЯТ НА ЭТО ДЕЛО ИНАЧЕ И ПОВОРАЧИВАЮТ ВРЕМЯ ВСПЯТЬ.

Образ трехдверного внедорожника Range Rover Classic с расширенными колесными арками и белыми дисками – один из самых почитаемых в Великобритании. И тому есть объяснение. В 1979 году комфортный автомобиль «на все случаи жизни» стал победителем самого первого в истории ралли-марафона «Париж – Дакар». Конечно, пустячок на фоне успехов советских «Москвичей» в гонках «Лондон – Сидней» и «Лондон – Мехико», но британцам и это приятно.

Первое поколение Range Rover, со временем получившее обозначение Classic, выпускали с 1970 по 1996 год. Было произведено чуть более 300 тыс. машин. Мастерских, готовых заняться восстановлением и «новым прочтением», достаточно по всему миру. В том числе и на родине марки. Автоателье Twisted Automotive в графстве Йоркшир решило добавить «классикам» как шика, так и лошадиных сил. Автомобиль не только перешивается с использованием лучших материалов, но и перетряхивается по механической части. Упор сделан на динамику и управляемость.

Главная замена – двигатель. В оригинале ничего «злее» бензинового V8 объемом 4,2 литра мощностью 200 лошадиных сил британцы не предлагали. Сейчас при реконструкции под капот загоняют 6,2-литровый V8 LT1 мотор производства General Motors.

Весь запланированный на 2026 год тираж – ровно дюжина машин – уже раскуплен.

ОБСТОЯТЕЛЬСТВА

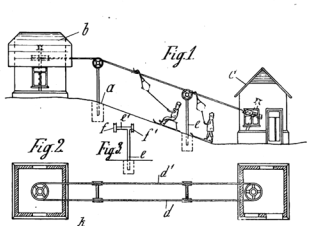


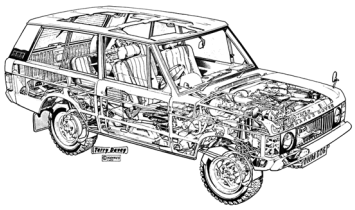




ДЛЯ ТОГО ЧТОБЫ
американский двигатель не размолотил старую трансмиссию в фарш, на «ретро-ренджах» меняются дифференциалы, полуоси и автоматическая коробка — вместо прежних четырех передач пользователь получает восемь.

В РАБОТУ БЕРУТСЯ
преимущественно машины начала 1990-х годов, то есть поздние версии. Конфигурация подвески остается прежней, но пружины и амортизаторы устанавливаются новые.

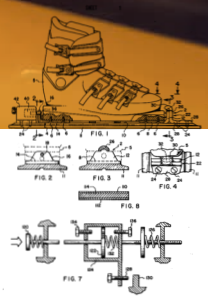








ДИЗАЙН САЛОНА НАПОМИНАЕТ
о тех временах, когда все управление функциями комфорта было «на кнопках и ползунках», а рычаг стояночного тормоза своими размерами и формой кого-то мог даже смутить.





ПОЧЕМУ ВЛАДЕЛЕЦ RANGE ROVER нервничает, когда не находит капель масла под машиной? Переживает, что все уже вытекло. Почему водители Range Rover не здороваются при встрече в обед? Утром они виделись на автосервисе. Британская марка — проверенная мишень для шуток.

ТОНКИЕ СТОЙКИ КУЗОВА обеспечивают прекрасный обзор, но современным требованиям по безопасности на случай опрокидывания уже не отвечают.



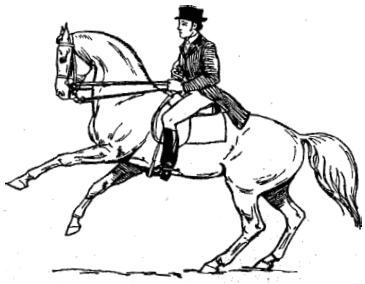






VESPA 946 HORSE 150

Двигатель, тип	бензиновый, одноцилиндровый, четырехтактный
Тип охлаждения	воздушный
Объем двигателя, куб. см	155
Максимальная мощность, л.с.	13
Максимальный крутящий момент, Нм	12,8
Трансмиссия	вариатор
Привод	задний
Максимальная скорость, км/ч	95
Средний расход топлива, л на 100 км	2
Объем топливного бака, л	8







Только не ржать

Александр Папешин • фото Vespa

VESPA 946 HORSE КАК ПОСВЯЩЕНИЕ ГОДУ ЛОШАДИ

ВСЕ В ЭТОМ МИРЕ ПРОДАЕТСЯ И ПОКУПАЕТСЯ. ПРИ УДАЧНОМ СТЕЧЕНИИ ОБСТОЯТЕЛЬСТВ – ПО НЕСКОЛЬКУ РАЗ. ДОКАЗАТЕЛЬСТВОМ СЛУЖИТ СУДЬБА МОТОРОЛЛЕРА VESPA.

Мотороллер в его современном виде появился после Второй мировой войны в Италии. Авиационный инженер Коррадино Д'Асканио разработал для компании Piaggio прототип MP6 с удобной посадкой, продуманной защитой водителя от грязи и брызг и очень простой конструкцией – мотор располагался непосредственно у ведущего заднего колеса. В серию прототип пошел в 1946 году под именем Vespa 98.

А в 2013 году компания Piaggio, владелец бренда, представила переосмысленную версию модели 1946 года – она получила название Vespa 946. При общем сходстве форм новый образец был выполнен на совершенно ином техническом уровне: множество алюминиевых деталей, дисковые тормоза с АБС, светодиодная фара, электрический стартер, вариатор вместо механической коробки.

Главный же «прикол» 946-й модели заключается в том, что она предлагается исключительно в виде лимитированных серий. Например, в 2015 году в честь 40-летия дома Armani в Италии выпустили 946 скутеров в цвете Satin Grey.

В 2023 году вышла первая серия в честь животного по китайскому лунному календарю. Это был Кролик. За ним последовали Дракон и Змея. В 2026 году появилась Лошадь. Тираж Vespa 946 Horse – 888 штук. На Востоке оценят число. Европейская цена – 12 тыс. евро. Впереди еще восемь животных.

ПРАКТИЧНОЕ
и как нельзя лучше подходящее для бедной послевоенной Италии транспортное средство быстро стало символом стиля и свободы. На «Веспе» катались в «Римских каникулах» Одри Хепберн и Грегори Пек. Правда, то была модель второго поколения.









ПОД СИДЕНЬЕМ СКУТЕРА
красуется «золотой» знак серии Vespa 946 Horse. Монограмма бренда Vespa в виде буквы V помещена в середину лошадиной подковы.

ВОЗРОЖДЕНИЕ VESPA 98,
самой первой версии скутера, началось с неформалов, тусующихся в Индонезии. Уже в наши дни они превратили восстановление старых «Весп» в искусство. Производитель не остался в стороне. И поставил дело на поток.

ОСОБАЯ
коллекция одежды, идеально сочетающаяся с Vespa 946 Horse, получила название In sella, что в переводе с итальянского значит «верхом».

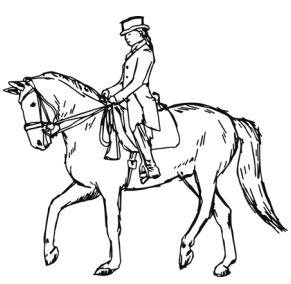


ТЕМНО-БОРДОВЫЙ
цвет скутера должен напоминать лошадь гнедой масти. В дизайне этот оттенок называется «марроне», то есть «каштановый».





СТИЛЬНЫЙ
бело-синий орнамент по краю вырезов кардиганов, жилетов и накидок коллекции In sella вдохновлен историческим дизайном Vespa. Основной цвет коллекции — темно-синий. Его отличает «неподвластная времени элегантность».







ЭЛЕМЕНТЫ ОТДЕЛКИ
коллекции одежды In sella вдохновлены мастерством изготовления конской упряжи: индивидуальный стиль и мотивы свободы.





VESPA 946 HORSE –
воплощение стиля «дорого-богато». Тормозные суппорты имеют золотой цвет, золотым знаком V украшен и оригинальный шлем.





В ДИЗАЙНЕ ОДЕЖДЫ
фантазия переплетается с иронией. На светлой рубашке из поплина вы можете обнаружить лошадь, которая пьет кофе на пару с мужчиной в шлеме Vespa.

BENTLEY CONTINENTAL GT

Двигатель, тип	гибридная силовая установка
Рабочий объем бензинового двигателя, куб. см	V8 с двойным турбонаддувом, 3996
Емкость аккумулятора, кВт•ч	25,9
Максимальная мощность, л.с. при об/мин	782 при 6000
Максимальный крутящий момент, Нм при об/мин	1000 при 6000
Трансмиссия	8-ступенчатая с двойным сцеплением
Привод	полный
Максимальная скорость, км/ч	335
Разгон от 0 до 100 км/ч, с	3,1

Терпсихора

Александр Папешин • Фото Bentley

ЧТО СКАЖЕТ ПРИЯНКА ЧОПРА-ДЖОНАС ЗА РУЛЕМ BENTLEY CONTINENTAL GT

ИНДИЙСКАЯ АКТРИСА, ПЕВИЦА, МОДЕЛЬ, «МИСС МИРА 2000», ПРОДЮСЕР И БИЗНЕС-ЛЕДИ ПРИЯНКА ЧОПРА-ДЖОНАС В АПРЕЛЕ ЭТОГО ГОДА НАЗВАНА АМБАССАДОРОМ МАРКИ АВТОМОБИЛЕЙ «БЕНТЛИ». МАРКЕТОЛОГИ КОМПАНИИ ОТМЕТИЛИ, ЧТО ОЧАРОВАТЕЛЬНАЯ И ХАРИЗМАТИЧНАЯ КИНОДИВА «ПРИВНОСИТ СВЕЖУЮ ЭНЕРГИЮ И АУТЕНТИЧНЫЙ ВЗГЛЯД, КОТОРЫЕ СООТВЕТСТВУЮТ ДУХУ BENTLEY». И КОНЕЧНО ЖЕ, ПРЕДЛОЖИЛИ ЕЙ СНЯТЬСЯ В КИНО…

Только не говорите ничего про чувство вины за имперское прошлое. Да, Индия была когда-то британской колонией. Но Bentley – не Jaguar, который приобрели индийцы, и вот уже почти два десятка лет медленно, с удовольствием, убивают компанию. Bentley – это VW Group, а потому – никаких аллюзий с колониальным прошлым. Тем более что Приянка – не национальное, а международное достояние. Она давно уже перешла от ролей в индийских мелодрамах к американским боевикам и триллерам. «Спасатели Малибу» образца 2017 года, «База Куантико», «Цитадель» – не путать с кинолентой Никиты Михалкова…

Приянка с благодарностью приняла предложение Bentley Motors, посчитав сотрудничество интуитивно верным, основанным на общей любви к процессу созидания. Коллаборация началась со съемок документального фильма – название пока не раскрывается, – в котором кинодива откровенно рассказывает о своей жизни, карьере и творческих взглядах. Кино и обещает откровенный рассказ об острых моментах в личной жизни актрисы, и передает экспрессию работы на сцене, и, конечно же, поведает много чего о мировоззрении Приянки, которая теперь не только актриса, но и общественный деятель.

В съемках фильма участвует Bentley Continental GT – самый мощный на сегодняшний день автомобиль марки. И то, что распоряжаться почти восемью сотнями лошадиных сил доверили хрупкой женщине, говорит о многом.





BENTLEY CONTINENTAL GT,
купе класса люкс первого поколения, было создано с чистого листа и представлено в 2003 году. Четвертое поколение появилось в 2025 году как продолжение традиций «гран-туризмо» — путешествий со скоростью и комфортом на большие расстояния.

МАГИЯ
индийского фольклора, красота и приятный голос, интуитивно понятный язык танца сделали Приянку Чопра-Джонас звездой шоу-бизнеса мирового масштаба. Отныне Терпсихоре — музе танца — предстоит вдохновлять поклонников марки Bentley.

КАНВА ФИЛЬМА, СНЯТОГО НА СТУДИИ SONY
в Лос-Анджелесе, — это непринужденная беседа Приянки и Грега Уильямса, именитого британского фотографа, который более 20 лет работал на Британскую академию кино и телевизионных искусств — BAFTA. С сентября прошлого года он совмещает статус посла Bentley с должностью креативного директора.





ЭКСТЕРЬЕР
четвертого поколения Bentley Continental GT стал динамичнее, но общий облик узнаваем: четкие грани кузова, фары и задние огни с эффектом граненого хрусталя, колесные диски 22 дюйма с карбоно-керамическими тормозными дисками.

ГИБРИДНАЯ СИЛОВАЯ УСТАНОВКА
Bentley Continental GT не только отличается выдающимися характеристиками, но и способствует идеальному распределению веса благодаря компоновке батареи за задней осью. Пневмоподвеска адаптируется к изменению условий за доли секунды.

ИДЕЯ
документального формата рекламы Bentley принадлежит Грегу Уильямсу. Он уверен, что кино с аутентичными историями от Приянки — сильный инструмент по развитию сторителлинга, необходимого для установления более тесных связей с целевой аудиторией.

ПАКЕТ
индивидуализации салона позволяет адаптировать интерьер Bentley Continental GT под конкретные предпочтения. Мягчайшая кожа сидений дополнена приятными тактильными ощущениями при контакте с органами управления. Традиционно аналоговые приборы сочетаются с фирменным дисплеем, способным для удобства поворачиваться.





ГДЕ ВЗЯТЬ АВТОПИЛОТ

Автосалоны и автосервисы

Автомир Дмитровка	Москва, Дмитровское ш., 98, стр. 1
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
Big Boys' Big Toys	Москва, Профсоюзная ул., 160
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
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 0556** (звонок по России бесплатный) или электронной почте **podpiska@kommersant.ru**





ТОНКИЕ НАМЕКИ

Ничто так не украшает человека, как внутренняя уверенность в том, что он выглядит как икона стиля. В одежде и аксессуарах от Maybach этого состояния достичь совсем не сложно, ведь все эти предметы – будь то куртка или толстовка, очки или шарф – украшены узнаваемым логотипом, который так и кричит, что эти вещи – истинно Icons of Luxury. Знак Maybach может быть стеганым или напечатанным, сделанным в виде гравировки или аппликации – в любом случае он служит синонимом высочайших стандартов качества, роскоши и индивидуальности, свойственных этому бренду. И гарантирует, что сделано тут все исключительно вручную, из натуральных и самых драгоценных материалов: высококачественной кожи, тончайшей шерсти или самого прочного шелка.

Основа последней коллекции Maybach – теплые куртки. Изготовленные из двухслойной водоотталкивающей и при этом дышащей ткани из переработанных волокон, эти тонкие пуховики надежно защитят в переменчивую весеннюю погоду. А когда окончательно потеплеет, можно доставать куртку из кожи ягненка, с мягкой и крайне приятной на ощупь текстурой. Ну а множество стильных деталей от бренда Maybach, которые ненавязчиво зашифрованы в разных местах, дадут правильный сигнал окружающим.

Толстовки из мягкого, согревающего материала идеально подходят для стильного и комфортного повседневного образа. Объемный логотип из махровой ткани спереди и характерная надпись на рукаве скромно, но красноречиво укажут, что в основе вашего расслабленного вида лежит солидная роскошь. Пуловеры связаны из ценной австралийской шерсти. Этот очень дорогой и экологичный материал в прямом смысле окутывает приятным теплом и нежностью.

Позаботился Maybach и о драгоценных ногах своих клиентов. Элегантные и при этом функциональные кроссовки изготовлены из высококачественной кожи и имеют дышащую антибактериальную внутреннюю подкладку.

Фирменный шопер имеет характерный треугольный дизайн и ненавязчивый, но яркий логотип Maybach. Сумки из тисненой телячьей кожи дополнены металлическими элементами золотистого или серебристого цвета.



ШЕЛКОВЫЕ ШАРФЫ
из коллекции Maybach изготовлены из тончайшего шестизвездочного шелка, то есть материала самой высокой категории прочности. Рисунок нанесен высококачественной трафаретной печатью — дань уважения историческим истокам Шелкового пути.







Не осталась без внимания и галантерея. Кожаный кошелек создан для того, чтобы было сразу понятно: его содержимое так же богато, как и внешний вид. В нем предусмотрено множество отделений для карт, наличных денег и удостоверений личности, а также съемный плоский карман на молнии и даже ремешок, чтобы носить кошелек как барсетку. Тонкое тиснение и серебристый логотип Maybach ненавязчиво подчеркивают благородное происхождение этих денег.

Чехол для очков тоже элегантно сочетает в себе функциональность и роскошь. Внешний корпус очечника изготовлен из тонкой тисненой телячьей кожи, а внутри – мягкая замшевая внутренняя подкладка, которая обеспечивает превосходную защиту окулярам. С помощью кожаного ремешка с карабином чехол можно прикрепить к сумке или куртке, что очень практично. Ну а застежка с эмблемой Maybach серебристого или золотистого цвета – приятное дополнение, которое из простой вещи делает настоящий эксклюзив.





ЛОНДОНСКИЙ АКЦЕНТ

Как истинный британский бренд, Range Rover всегда черпал вдохновение в английском образе жизни, а также природе и культовых местах Великобритании. Вспомнить хотя бы их фирменную кожу, названную дизайнерами марки Windsor, или лакокрасочное покрытие, именуемое Oxford Blue.

С некоторых пор в компании решили подходить к названиям собственным более детально и предложили окунуться в атмосферу Лондона. Новые версии легендарных автомобилей стали посвящать самым влиятельным районам города. Например, Range Rover Evoque Hoxton Edition – в честь творческого эпицентра Лондона, который славится своими модными течениями и прогрессивным характером. Вестминстер – самый влиятельный район Лондона, символ британского лидерства – дал свое имя для версии Range Rover Westminster Edition. А район Белгравия, известный гармоничным сочетанием классической архитектуры и современного образа жизни, определил облик Range Rover Velar Belgravia Edition.

Неудивительно, что и свою новую лайфстайл-капсулу, связанную общей ДНК с легендарными автомобилями, в Range Rover назвали The London Collection. В нее вошло восемь предметов: куртки, шелковые платки, пледы из шерсти с кашемиром и эксклюзивная алюминиевая скульптура Range Rover. Все они так или иначе воспевают Лондон, такой меняющийся и узнаваемый сквозь время, динамичный и чопорный, модный и классический, а также, конечно, сами автомобили Range Rover как неотъемлемую часть стиля столицы Великобритании. Через всю коллекцию яркой нитью проходит повторяющийся мотив, отсылающий к узнаваемому силуэту британских внедорожников. Созданный командой дизайнеров Range Rover, этот уникальный графический элемент вдохновлен модернистским искусством.

Центральный элемент коллекции – оригинальные двусторонние куртки. Одна сторона модели Knightsbridge Promenade насыщенного коричневого цвета контрастирует с бледно-розовой стеганой обратной стороной. У модели Soho Chic стеганая замшевая сторона сочетается с принтом малиново-розового цвета стороны противоположной. Каждое изделие скроено и прошито вручную мастерами в Великобритании и Италии и дополнено фирменными золотыми застежками-молниями в фирменном цвете Sunset Gold.





РИСУНОК МОДЕЛИ ШАРФА
Chelsea Blossom, созданной на одной из последних сохранившихся шелковых фабрик Великобритании в Маклсфилде, вдохновлен знаменитой цветочной ярмаркой в Челси.







В дополнение к курткам идеально подойдут шарфы из стопроцентного шелкового твила под названием About Town. Шарфы также украшены абстрактным графическим рисунком, отсылающим к силуэту Range Rover, и выпущены ограниченным тиражом. Каждый из них отличается тщательно подобранной модернистской цветовой палитрой и обработанными вручную краями.

В коллекции представлены также пледы из натуральной шерсти и кашемира, сотканные на итальянских жаккардовых станках. Пледы London Nightfall и Cream Tea тоже украшены фирменным узором и отделаны окантовкой, выполненной в технике одеяльного шва.

Венчает лондонскую коллекцию алюминиевая скульптура Range Rover как один из самых ярких символов этого пышущего богатством города. Придерживаясь общей линии модернистского дизайна, фигурки изготовлены в двух цветах – Tourmaline Brown или Sunset Gold – и созданы из цельного куска алюминия, имитируя высочайшее мастерство и лаконичные, безупречные поверхности настоящего автомобиля.

ТАКЖЕ К НОВОМУ СЕЗОНУ
Porsche Design обновили модельные серии очков The Eternal Series и The Refined Streamline





ЖЕНСКИЙ ВЗГЛЯД

«Производительность начинается в сознании, в том, как мы видим мир». Философия профессора Фердинанда Александра Порше, которая и по сей день лежит в основе каждого изделия, вышедшего под маркой Porsche Design, наглядно отражается в новой коллекции очков, суть которой можно определить в двух словах: функциональная элегантность.

В новой коллекции оптики Porsche Design удачно сошлись пуристский минимализм, передовые инженерные решения, техническая точность, долговечность и стиль. В общем, все качества, вдохновленные миром автоспорта.

Модель очков серии The Targa названа в честь Porsche 911 Targa, культовой модификации Porsche 911, сочетающей безопасность купе и ощущения кабриолета. Эта серия переосмыслила принципы автомобильной защиты в виде узнаваемой дуги безопасности кабриолета. Дизайн сверхлегкой титановой оправы сочетает в себе современную классику и спортивный стиль, гарантируя максимальный комфорт за счет выдвинутой вперед части оправы.

Легендарная для Porsche Design модель P'8478 возвращается в свежей и красочной интерпретации в виде капсульной коллекции исключительно для женщин. Палитра цветов линз разработана специально для прекрасной половины аудитории, одержимой немецким брендом: можно выбрать «Нефритовый цветок» или «Розовое напряжение». Все версии включают дополнительный комплект сменных линз. Оправы изготовлены из титана, что делает модели сверхлегкими и чрезвычайно прочными, и доступны в двух размерах, обеспечивая идеальную посадку для любой формы лица.

Вдохновленная культовым силуэтом Porsche 911, серия The Refined Flowing Titanium воплощает вневременную элегантность и исключительную производительность. Изысканные трехмерные титановые дужки проходят более 200 производственных процессов и создают интересную игру света и тени, а встроенные пружинные шарниры и регулируемые носовые упоры гарантируют максимальный комфорт и гибкость при ношении.







ДО ПЕРВОЙ ЗВЕЗДЫ

Бренды Mercedes-Benz и Mercedes-AMG представили коллекцию для будущих автолюбителей, разработанную совместно с немецким производителем детских колясок Hartan. Теперь малыши будут кататься в индивидуальных транспортных средствах модных оттенков Vintage Blue или Verde Silver, украшенных исторической звездой Mercedes-Benz. Цвет Siena Brown предлагается для детей тех родителей, что выбирают Mercedes-AMG.

Модель коляски Performance от Mercedes-Benz в классическом дизайне привлекает такими функциональными деталями, как система ремней безопасности Quick-Fix, большая люлька с откидной спинкой и панорамной климат-зоной, а также стационарным адаптером для детских автокресел, который при необходимости можно разложить за считаные секунды.

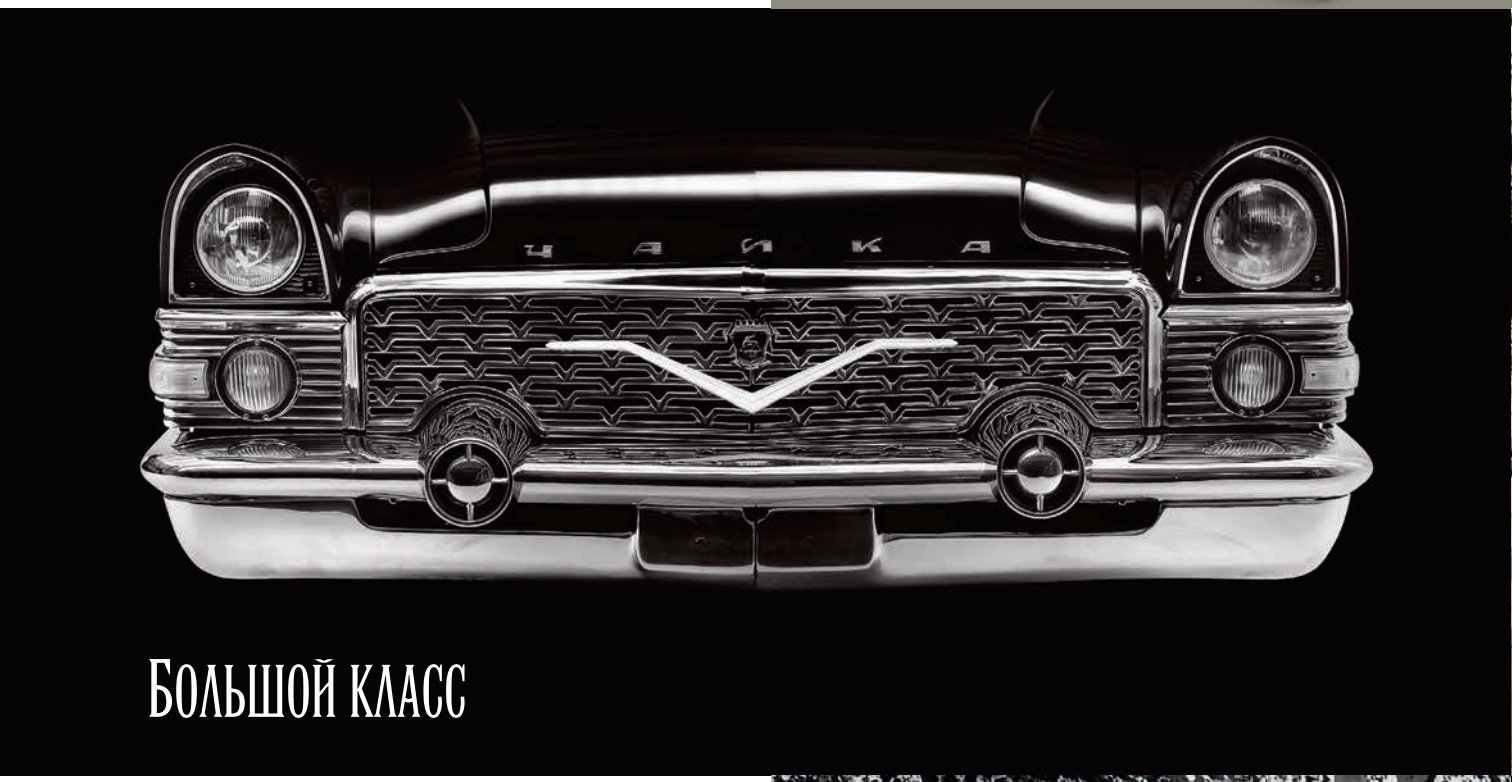
Модель Avantgarde отличается телескопической ручкой, удобной для родителей разного роста. Эргономичное сиденье с функцией поворота и многофункциональная регулируемая подножка обеспечивают дополнительный комфорт и для пассажира, и для «водителя».

Благодаря большим внедорожным колесам со специальными шинами модель All-Terrain готова к любым приключениям. Практичный ручной тормоз с функцией замедления обеспечивает дополнительную безопасность при движении под уклон.

Для всех трех моделей Mercedes-Benz доступно исполнение в ткани Vegan Leatherette, которая выглядит и ощущается как натуральная кожа, но отличается высокой функциональностью и исключительной износостойкостью.

Модель Mercedes-AMG GT2 впечатляет своими сверхкомпактными размерами в сложенном виде – она помещается практически в багажник любого автомобиля, даже спорткара. Спортивный дизайн подчеркивают оригинальные диски AMG с перекрестными спицами.





Большой класс

Книга «Большой класс» – большая и классная сама по себе. Только в такой 500-страничный фолиант энциклопедического формата смогла комфортно уместиться вся история представительских автомобилей ГАЗ, едва ли не самых красивых машин Советского Союза. Автор – бывший главный конструктор ГАЗа по легковым автомобилям Владимир Носаков. Его личный архив занимает практически все иллюстративное пространство книги.

Три главы содержат уникальный свод материалов о триаде номенклатурных моделей большого класса – ГАЗ-12 ЗИМ, ГАЗ-13 и ГАЗ-14 «Чайка». Главы оформлены каждая по-своему и сообразно канонам громоздких подарочных книг сороковых – семидесятых годов прошлого века. Для окончательного уяснения сути момента весь объем заключен в классический ледериновый переплет с металлизированным тиснением.

События в книге начинают разворачиваться летом 1942 года, за несколько месяцев до сражения под Сталинградом, когда главный конструктор ГАЗа Андрей Липгарт по заданию правительства дает оценку конструкции лимузина ЗИС на









ЗИМ ГАЗ-12

Горьковский АМПИР

1950 — 1960



«ЧАЙКА» ГАЗ-13

Крылья

1959 — 1981



«ЧАЙКА» ГАЗ-14

ПОСЛЕДНЯЯ ВЫСОТА

1976 — 1988

В ОФОРМЛЕНИИ ГЛАВ

книги «Большой класс» нашли отражение тенденции книжной культуры описываемых исторических периодов.





послевоенную (!) перспективу и для себя решает, что госучреждениям страны потребуется еще более экономная модель. И 1948 году в планово-авральном режиме в Горьком создается автомобиль ЗИМ с трехрядным кузовом и форсированным мотором от грузовика. Через десять лет ему на смену приходит (или прилетает) «Чайка» – первый советский автомобиль, созданный уже в космическую эпоху: вдвое более мощный, динамичный и элегантный. Позывной «Чайка» даже берет себе первая женщина-космонавт Валентина Терешкова. На «Чайках» возят по СССР Фиделя Кастро и свадьбы, а в отдельные дни – Джо Дассена и Мирей Матье. Специальная версия ГАЗ-13 с изотермическим кузовом сделана и отправлена во Вьетнам для перевозки мощей Хо Ши Мина.

Кульминация книги – глава о ГАЗ-14, машине, которую разрабатывал сам Носаков и буквально с чистого листа. Он, ведущий конструктор «Чайки», смог рассказать историю ее создания и производства во всех подробностях, деталях и лицах. В книге публикуется ряд еще недавно секретных документов из архивов ЦК и Совмина.

Купить книгу можно на сайте gorkyclassic.ru

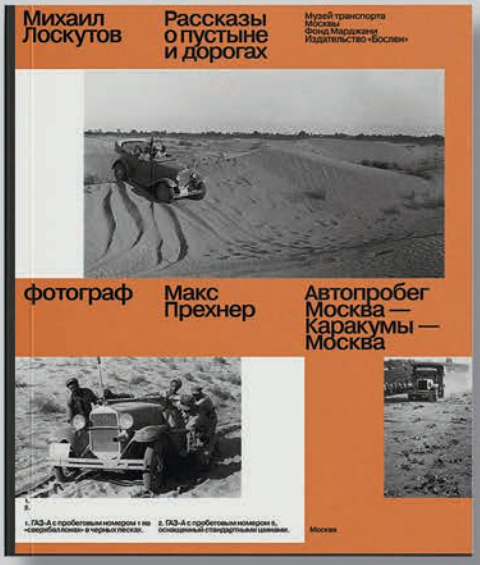


Ил. 20. Самодельный автомобиль «Панголина» А. Кулыгина. 1983 год









Полистать на досуге

САМЫЕ ИНТЕРЕСНЫЕ АВТОМОБИЛЬНЫЕ НОВИНКИ КНИЖНОЙ ВЫСТАВКИ «NON/FICTIONN ВЕСНА»

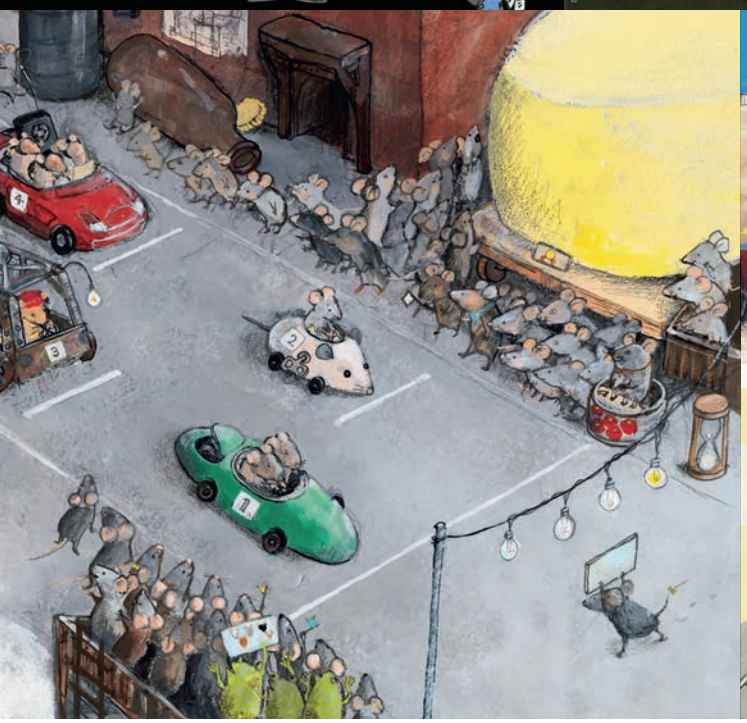
Каракумский пробег 1933 года широко известен, потому что в состав его участников помимо испытателей и ученых входило много журналистов и фотографов. Целью пробега было изучить выносливость автомобилей в тяжелых эксплуатационных условиях и испытать отечественные шины. Однако книга Михаила Лоскутова с фотографиями Макса Прехнера **«Рассказы о пустыне и дорогах. Автопробег Москва – Каракумы – Москва»** не столько про технику, сколько о том, по какой земле она ехала: автор дает обширные исторические экскурсы, одновременно с научной точностью и юмором открывая читателям малоизведанный до первой половины XX века регион Средней Азии.

Полное название этой книги – **«Хочу машину! Личный автомобиль в советской повседневности (1917–1991)».** Из названия уже понятно, что это – масштабное исследование о роли автомобиля в жизни простого советского человека, о том, как «частная машина» превращалась из недосягаемой роскоши в символ советской мечты и объект культа. А также о том, что такое культура дефицита, что значит «достать по блату» и почему гаражи были по сути советскими мужскими клубами. Глубокий анализ социальной и культурной роли машины в жизни граждан СССР провел автомобильный журналист Сергей Канунников.

Герои романа аргентинской писательницы Сельвы Альмады **«Ветер смятения»** – странствующий проповедник-евангелист Пирсон и его дочь-подросток Лени. Они путешествуют на старой машине, поэтому неудивительно, что в какой-то момент на пустынной дороге автомобиль ломается. Так герои оказываются в мастерской Гринго Брауэра и его помощника, кроткого сироты Тапиоки, которого циничный механик считает почти сыном. Вокруг этого мальчика и происходит столкновение фанатичного религиозного мессианства и приземленного скептицизма: преподобный хочет во что бы то ни стало обратить Тапиоку в свою веру и забрать с собой, что вызывает яростное сопротивление Гринго.















Приятно листать с детьми книгу под названием **«Асфальт!»**, автор которой – Салла Саволайнен, финская художница, ведь именно дороги Финляндии часто считаются эталоном качества. Главные герои книги – Койстинен и его пес Рики. Они отправляются на работу – Койстинен трудится в команде специалистов по ремонту дорог. Через подробные иллюстрации не только маленькие дети, но и все автолюбители могут узнать, зачем экскаватору спутниковые антенны, можно ли отмыть битум с лопаты и почему на дороге появляются ямы.

Почерпнуть новые конструкторские идеи можно и из книги **«Мышкина машина».** Ее герои – пятеро мышат, и они решили самостоятельно собрать автомобиль, чтобы поучаствовать в гонках. Благодаря иллюстрациям японской художницы Чисато Таширо можно обнаружить, что «консервная банка» – не обязательно обидное для машины прозвище. Особенно если это алюминиевая банка из-под напитков. Ведь алюминий – легкий, и это может дать большое преимущество в автомобильном состязании.

Автор и иллюстратор книги **«Вот это машина!»** – американец Ван Дюзен. Герой его истории – неудержимый фантазер Джек, который задумал улучшить обычный автомобиль. Ведь в машине должно быть удобно и перекусить, и плавать под водой, и летать по воздуху. Но Джек – не бесплодный мечтатель, он читает автомобильные журналы, делает эскиз за эскизом, разбирается в том, как работает двигатель и что такое аэродинамика. А когда автомобиль с камином, бассейном и буфетом готов, Джек и его папа отправляются на самый сумасшедший тест-драйв в мире.

Гнаться можно не только за другими машинами, но и за поездом, на который опоздал. Герои книги Марины Тараненко **«Ту-ту! Догоняй!»** – папа и дочка, которые опоздали на свой поезд. Но герои не унывают и решают во что бы то ни стало догнать уходящий состав, в процессе погони используя самые разные средства передвижения – от такси и грузовика до мотоцикла, самокатов и даже лошадей.

Ой, Мишка!

Иван Баранцев

МЕДВЕДЬ С КАПОТА ЯРОСЛАВСКОГО ГРУЗОВИКА



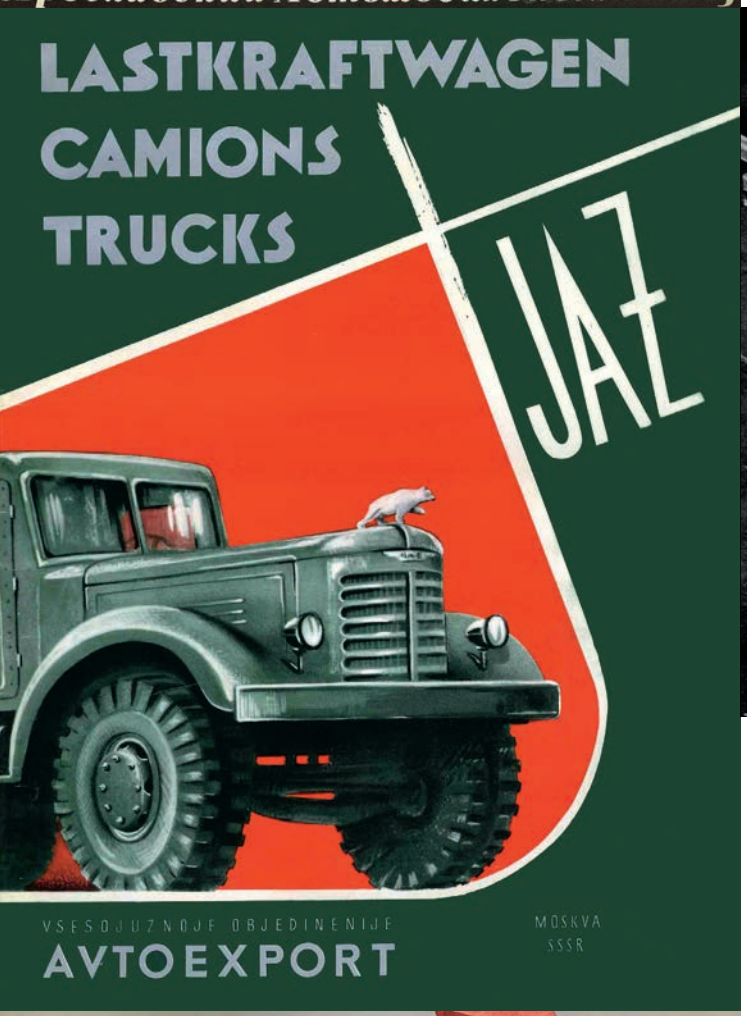
РЕДАКЦИЯ ЖУРНАЛА «АВТОПИЛОТ» ПРИОБРЕЛА ЭТУ ФИГУРКУ МЕДВЕДЯ НА ИНТЕРНЕТ-АУКЦИОНЕ «МЕШОК». ТАКИЕ МАСКОТЫ УКРАШАЛИ КАПОТЫ ДИЗЕЛЬНЫХ ГРУЗОВИКОВ ПРОИЗВОДСТВА ЯРОСЛАВСКОГО АВТОМОБИЛЬНОГО ЗАВОДА, ВЫПУСКАВШИХСЯ С 1947 ПО 1958 ГОД. МАРКИ ЯАЗ УЖЕ ДАВНО НЕТ – В ТОМ ЖЕ 1958-М ЗАВОД ПЕРЕПРОФИЛИРОВАЛИ ПОД ВЫПУСК МОТОРОВ, А ВОТ МЕДВЕДИ ЕЩЕ ЖИВЫ.

Медведь отлит из алюминиевого сплава и весит что-то около килограмма – массивная такая, солидная вещь. Приятно держать в руках – сразу чувствуется, что фигурка стояла на чем-то большом и мощном, а не как тоненький олень на капоте 21-й «Волги» или ягуар на одноименном автомобиле.

Ярославские грузовики тогда действительно были самыми-самыми в СССР. Семитонный бортовой грузовик ЯАЗ-200, шеститонный самосвал ЯАЗ-205, трехосный ЯАЗ-210, способный перевозить двенадцать тонн, и другие модели – все это было разработано и производилось на Ярославском автомобильном заводе. Выбор медведя был неслучаен. И зверь сам по себе сильный, соответствующий грузовикам, и еще на дореволюционном гербе Ярославской губернии он красовался, правда, на задних лапах и с золотой секирой.

В конце сороковых и в пятидесятые большегрузные ЯАЗы работали на износ – послевоенное восстановление страны и великие стройки коммунизма, когда нужна была каждая единица техники, не давали шансов остаться где-нибудь в музее или просто сохраниться с минимальным пробегом. Выработавшие свой ресурс труженики списывались из автобаз и отправлялись в металлолом, но наверняка перед отправкой в «автомобильную вечность» работавшие на них шоферы свинчивали фигурку медведя. Она и сама по себе красивая, и, конечно же, память о машине, ведь этого











МЕДВЕДЬ УКРАШАЛ СОБОЙ страницы рекламных проспектов с ярославскими грузовиками, в том числе и заграничные, которые издавал «Автоэкспорт». Считалось, что знаменитый «русский медведь» произведет должное впечатление на иностранцев.

ФИГУРКУ МЕДВЕДЯ нарисовал известный автомобильный художник Юрий Долматовский. Он же хотел видеть дизайн кабины и оперения ЯАЗ-200 в более обтекаемых и округлых формах, но производственные возможности в который раз взяли верх.

АЛЬТЕРНАТИВОЙ медведю Долматовского был вариант, который еще в 1944 году на опытном образце предложил заводской мастер по фамилии Заказов. Тот первый медведь был даже с условной «шерстью», но подобную деталировку сочли излишеством.



ЯРОСЛАВСКИЙ МЕДВЕДЬ отметился в нашей автомобильной истории как первый зверь на капоте советской машины. До революции на пробку радиатора автомобилей марки «Руссо-Балт» ставилась фигурка двуглавого орла, а в 1956 году началось производство «Волги» ГАЗ-21 с оленем.

МЕДВЕДИ СОПРОВОЖДАЛИ ЯАЗ всю жизнь. Когда в 1956 году отмечалось 40-летие предприятия, главный инженер первой московской автобазы подарил директору завода живого медвежонка! Сегодня за такой «подарочек» наверняка привлекли бы по статье за жестокое обращение с животными.





медведя приходилось видеть перед собой каждый день. Работы не особо много – открутить три болта, которыми лапы крепятся на капот, и все, медведь твой. Не исключено, что фигурки могли и попросту воровать, как тех же оленей с волговских капотов.

Сейчас ярославских зверей постигла другая напасть. В продаже появились подделки, ведь тираж ЯАЗов был невелик – порой меньше тысячи в год, оригиналов на всех не хватает, вот и мелькает в продаже новодельное литье. Отличить подделку от оригинала пока что можно и по слишком гладкому внешнему виду, и по отсутствию резьбы на трех лапах, но со временем доморощенные фармазоны учтут и такие нюансы. К слову, оригиналы тоже отличаются между собой: вес колебался из-за применения самых разных сплавов, наверняка отливали из отходов основного производства, да и фактура тоже не выходила одинаковой – производство-то практически мелкосерийное, поэтому имела место доработка напильником. Изначально фигурка была полированной и только на отправляемых в армию ЯАЗах медведей красили в хаки.

Все это закончилось в 1958 году, когда производство трехосного семейства ЯАЗ-210 передали в Кременчуг на КрАЗ, где на капоты уже не ставили никаких зверей. Ранее, в 1951 году двухосные ЯАЗ-200 и ЯАЗ-205, а также разработанный в Ярославле карьерный самосвал-гигант ЯАЗ-225 перебросили на Минский автомобильный завод. Там был свой местный зверь – зубр, но его решили не ставить на капот, а разрезали вдоль и налепили барельефами на боковины. Но это было уже не то. **а**

Коммерсантъ
ВКонтакте

ВЫЗЫВАЕТ ПРИВЫКАНИЕ К ФАКТАМ.
НЕОБХОДИМО ПОДПИСАТЬСЯ

реклама 16+

IKON TYRES

ТЕХНОЛОГИИ – ПРИВИЛЕГИЯ ЛИДЕРОВ

Производим премиальные
шины с 2005 года



РЕКЛАМА. ООО «АЙКОН ШИНА», 188640, РОССИЯ, ЛЕНИНГРАДСКАЯ ОБЛАСТЬ, ВСЕВОЛОЖСКИЙ РАЙОН, Г. ВСЕВОЛОЖСК, УЛ. АВТОМОБИЛЬНАЯ, 14 ОГРН 1027808006676.
ВНЕШНИЙ ВИД ТОВАРА МОЖЕТ ОТЛИЧАТЬСЯ ОТ ЗАЯВЛЕННОГО В РЕКЛАМЕ