www.autopilot.ru

АВТОПИЛОТ

коммерсантъ•автопилот

#02 (350) июнь 2026



В НОМЕРЕ:

BMW 7-ER •
ROLLS-ROYCE BLACK BADGE CULLINAN BY CYRIL KONGO •
BENTLEY BENTAYGA EWB CHALET EDITION •
AUTO UNION LUCCA • **ESTEO** MX •
VOYAH DREAM • **VOYAH** PASSION •
VOYAH FREE • **VOYAH** TAISHAN •
JAC RF8 • **FOTON** TUNLAND G9 •
JETOUR T1 • **CITROEN** AMI RIP CURL •
RENAULT 4 JP4X4 •

ДЕЛУ ВРЕМЯ.
И VOYAH



Михаил Кизлык,

глава ЦОДД

На текущий момент камеры умеют фиксировать более 60 различных типов нарушений. Каждый год ЦОДД совместно с коллегами из Госавтоинспекции находит новые составы.
В 2025 году мы добавили такие виды нарушений, как вывоз строительного мусора и фиксация автомобиля, блокирующего проезд. В целом ежегодно мы добавляем одно-два нарушения, и ближайший год не станет исключением.



Дмитрий Ильин,

замдиректора аэропорта Шереметьево

Аэропорт похож на пит-стоп Формулы 1. Например, при некоторых разворотных рейсах «Победы» время, за которое самолет должен быть обслужен, составляет всего 30 минут – это время между посадкой и взлетом! Обслуживание рейса требует высокой точности и координации действий большого числа служб в очень ограниченное время.



Джайлс Тейлор,

вице-президент Hongqi

Одно из преимуществ сенсорных экранов для производителей – снижение затрат. Поэтому часто можно услышать, что это «инновационный интерфейс», где все управление перенесено в программную среду.
Но в реальности это не всегда удобно. Представьте холодное утро: вы садитесь в машину и пытаетесь включить подогрев сидений или настроить климат – и вам приходится проходить через несколько уровней меню. Это неудобно. В такие моменты хочется просто иметь физическую кнопку.







Максим Соколов,

глава «АвтоВАЗа»

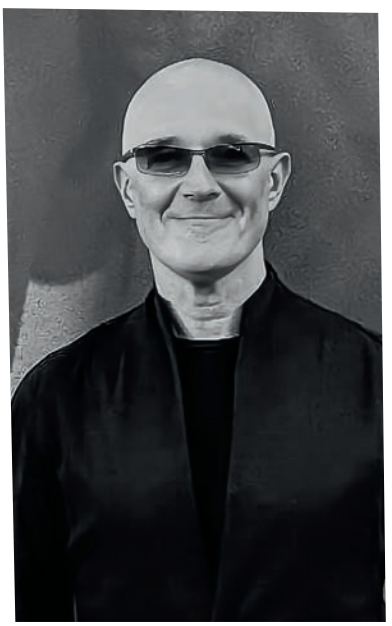
Весь мир двигается в беспилотность. И уже, несмотря на то, что «АвтоВАЗ» традиционно представляет автомобили в сегменте B, то есть класс компактных автомобилей, тем не менее даже в этом сегменте элементы ADAS, то есть беспилотности автомобиля, они уже присутствуют даже в наших сегодняшних машинах.



Анастасия Ефремова,

театральный критик

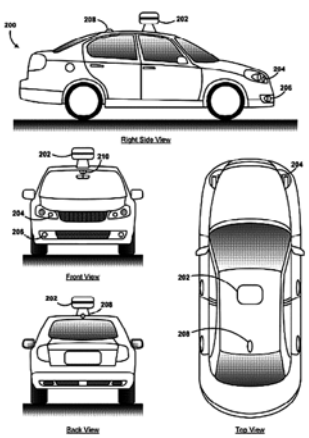
Ездить по Москве за рулем невозможно, точнее, может, ездить еще можно, а вот запарковаться – нет. Поэтому я езжу на метро, которое обожаю. Но недавно меня напугала мысль: наверху такая огромная Москва, такая тяжелая, как ее земля выдерживает, и не обрушится ли она на нас в метро?



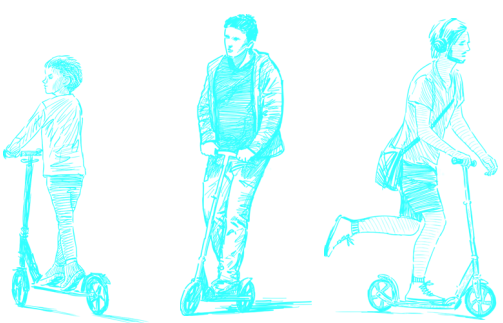
Егор Бероев,

актер и режиссер

Главная проблема – безумные самокатчики, которые носятся по тротуарам, сбивая людей. В центре не должно быть самокатных зон, это очень странная история. Во всех цивилизованных столицах ты спокойно идешь по тротуару, не опасаясь, что на тебя налетит какой-то безумец: то двое на одном самокате, то нетрезвый ездок. И никто за этим не следит. Это наши проблемы, которые мы вместе с городом будем преодолевать.









ЭТО БЫЛО ЛЕТ ДВАДЦАТЬ НАЗАД. В ЗАЛЬЦБУРГЕ ПРЕЗЕНТОВАЛИ новый представительский седан Audi A8. Вылет самолета из Москвы в Инсбрук задержался из-за снегопада, так что на последний рейс до родины Моцарта мы опоздали. Выход был один – добираться на автобусе, но при этом на само мероприятие мы бы все равно уже не попали – ехать долго. Вопрос тогда решил какой-то большой босс из Audi AG. Он так и сказал пиар-менеджеру из российского же представительства компании: «Ваш рынок – один из ключевых для нас, российские журналисты обязательно должны попасть на мероприятие». Тут же было зафрахтовано несколько бизнес-джетов, и нас – по два-три человека на борту – быстренько перевезли в Зальцбург… Audi A8 сегодня не только официально у нас не продается, но и вообще снята с производства. Но я сейчас не об этом. Интересно, при схожих обстоятельствах стал бы кто-то хлопотать сегодня об экстренной доставке российских журналистов и блогеров, например, из Пекина в Чанчунь?

ДМИТРИЙ ГРОНСКИЙ
главный редактор

Максимально деловой

Подписывайтесь на @kommersant в MAX



реклама 16+

ДОСТОЙНОЕ СОДЕРЖАНИЕ



ОТКРЫТИЕ

ЗАПАДНЫЕ ЦЕННОСТИ

ТРИ СЕМЕРКИ 8
Флагманский баварский седан между прошлым и будущим

ТЕНДЕНЦИИ

ПРОЖЕКТ 16

МАШИННОЕ ОТДЕЛЕНИЕ

НАУЧНЫЙ ПОДХОД

ТРЕНД ИН ЧАЙНА 20
Прямые и явные прогнозы

ДОНЕСЕНИЯ

ПРИВЫЧКА К ЛУЧШЕМУ 30
Новый бренд ESTEO дебютирует с кроссовером MX

ОКО ТАЙФУНА 34
Оазис спокойствия в бушующем мире

RF ДЛЯ РФ 40
Если по делу, то должно быть так

ИСКУССТВО ПИКАПА 46
Почему Foton Tunland G9 многие называют лучшим

ДЖЕТУРИЗМ 52
Jetour T1 умчит туда, где нет ни фастфуда, ни асфальта

ДОМ КУЛЬТУРЫ

УРОКИ МАСТЕРСТВА

ТРАНСПОРТ ОСОБОГО СЛОЖЕНИЯ 58
Избранные победители iF Design 2026

ЧЕЛОВЕЧЕСКИЙ ФАКТОР

ПОЛЕЗНЫЕ ИСКОПАЕМЫЕ

НЕВЕЗУЧИЕ 68
Почему они не прокатили

MOSKVITCH И VOLGA 78
Иностранная реклама советских автомобилей

ОТВЕТСТВЕННЫЕ ЛИЦА

ЧАСТИ ВСЕЛЕННОЙ 84
О биомеханоидах, тектонике и Миджорни и многом другом

«САМЫЙ БОЛЬШОЙ РИСК – НЕ ПОПРОБОВАТЬ ЧЕГО-ТО» 92
Предприниматель Денис Мигаль о бизнесе, мотивации и гонках

ПРАВИЛА ПОЛЬЗОВАНИЯ

ОБСТОЯТЕЛЬСТВА

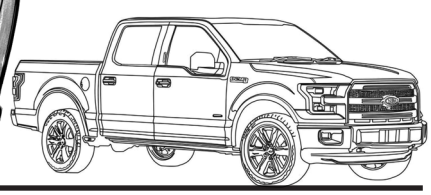
СВОЙ В ДОСКУ 96
Этот парень с нами на одной волне, Карл

ДЕНЬ НА ПЛЯЖЕ 102
Пленэр – это не только про художников

ТОВАРЫ В ДОРОГУ 106

ФОТО НА ДОКУМЕНТЫ 112





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

НАД НОМЕРОМ РАБОТАЛИ: **ВЛАДИМИР АКИМОВ, АЛЕКСЕЙ АНДРЕЕВ, НАТАША АФАНАСЬЕВА, ИВАН БАРАНЦЕВ, АСЯ ВОЛОЧНЕВА, АЛЕКСАНДР ГРИН, ГРИГОРИЙ ДМИТРИЕВ, ЯРОСЛАВ КОРОЛЕВ, ВЯЧЕСЛАВ КРЫЛОВ, ВАСИЛИЙ КУЛИКОВ, СЕРГЕЙ НЕСТЕРЦЕВ, АЛЕКСАНДР ПАПЕШИН, ДЕНИС ТОКМАКОВ, ВЛАД ХИЩЕНКО, СЕРГЕЙ ШИРОКОВ, АЛЕКСАНДР ЯНКОВСКИЙ**

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**
ОБЪЕДИНЕННАЯ СЛУЖБА РЕКЛАМНЫХ ПРОДАЖ, ТЕЛ.: (495) 797 69 70, RR@KOMMERSANT.RU, ПО ВОПРОСАМ РАСПРОСТРАНЕНИЯ, ТЕЛ.: (495) 721 12 01

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

КоммерсантъFM

слушайте на частоте

93.6

16+ реклама



98

НА ЕВРОПЕЙСКИХ ДОРОГАХ,
ведущих к морю, с мая этого года можно встретить Citroen Ami Rip Curl. Сама модель электрической повозки не нова, продается транснациональной корпорацией Stellantis с 2020 года. Свежую эмоциональную окраску машине придает дух серфинга.

ЭТОТ КРУПНЫЙ,
длиной более пяти метров, автомобиль практически по любому динамическому, эргономическому, конструктивному параметру либо не уступает остальным моделям Voyah, либо превосходит их.

34



ЧТО БЫЛО РАНЬШЕ,
курица или яйцо? Из той же примерно области вопрос, откуда в современный бизнес пришла мода использовать для перевозки персонала и руководителей минивэны?

40



СОВРЕМЕННЫЕ
«Москвич» и «Волга» — китайские автомобили с «бирками» для российского рынка, но «Автопилот» решил вспомнить обстоятельства, когда было наоборот.

78



Коммерсантъ

предложение, от которого нельзя отказаться



деньги

16+ реклама

BMW 740 XDRIV

Двигатель, тип	бензиновый, L6, турбо, мягкий гибрид
Объем двигателя, куб. см	2998
Максимальная мощность, л.с. при об/мин	400 при 5500
Максимальный крутящий момент, Нм при об/мин	580 при 1980–5000
Трансмиссия	АКП-8
Привод	полный
Максимальная скорость, км/ч	250
Разгон от 0 до 100 км/ч, с	5,1
Средний расход топлива, л на 100 км	9,3

Три семерки

Александр Янковский, Григорий Дмитриев • Фото BMW

ФЛАГМАНСКИЙ БАВАРСКИЙ СЕДАН МЕЖДУ ПРОШЛЫМ И БУДУЩИМ

СЕМЬ ЧЕЛОВЕК БОЛЬШЕ ПОЛУВЕКА НАЗАД СОБРАЛИСЬ НА ЭТОМ МЕСТЕ, ЧТОБЫ ПОСТАВИТЬ СВОИ ПОДПИСИ ПОД ДОКУМЕНТОМ, ПРОВОЗГЛАШАЮЩИМ НОВОЕ ГОСУДАРСТВО. СЕГОДНЯ ЗДЕСЬ МУЗЕЙ, ВЫСТРОЕННЫЙ В ФОРМЕ РУКОПИСНОГО СВИТКА, С СЕМЬЮ КОЛОННАМИ, СИМВОЛИЗИРУЮЩИМИ ПЕРЬЯ, КОТОРЫМИ БЫЛА ПОДПИСАНА КОНСТИТУЦИЯ ОБЪЕДИНЕННЫХ АРАБСКИХ ЭМИРАТОВ. А РЯДОМ ЕЩЕ ОДНА «СЕМЕРКА» – НОВЫЙ ФЛАГМАНСКИЙ СЕДАН BMW. РЕСТАЙЛИНГ СЕДЬМОГО, К СЛОВУ СКАЗАТЬ, ПОКОЛЕНИЯ. ТРИ СЕМЕРКИ, ОДНО К ОДНОМУ.

Вообще-то официально покрывало с этой машины сняли на десять тысяч километров восточнее, в Китае, на недавнем Пекинском автосалоне. И когда это случилось, многие присутствующие ахнули: ну нельзя же так, BMW, что ты делаешь, прекрати, автомобиль совершенно китайский – еще больше, чем предыдущий. Светящаяся кайма двусоставной – знаменитые «ноздри» BMW – радиаторной решетки, двухэтажная передняя оптика: узкие лезвия дневных ходовых огней и блоки основной светотехники в воздухосборниках бампера. Наконец, приветственная





КАПОТ И БАМПЕР
полностью новые, ДХО стали тоньше и приблизились к решетке радиатора, сама она изменила форму, вместо вертикальных планок теперь горизонтальные, кромка подсвечивается. Основная оптика — в воздухозаборниках внизу бампера.

БЛАГОДАРЯ
технологии окраски BMW Individual Dual-Finish кузов новой «семерки» двухцветный, цветовые зоны разделены выполненной вручную горизонтальной линией Coach line. Окраска происходит в 12 этапов и занимает 75 часов.

У ОБНОВЛЕННОЙ
«семерки» из Дингольфинга есть приветственная подсветка BMW Ceremonial Light Carpet: теперь при приближении владельца этот флагманский седан проецирует на землю анимированный узор, составленный из 194 тыс. пикселей.



подсветка, которую проецируют на землю сотни тысяч светодиодов, – это уже вообще какая-то китайская опера, танец большого дракона.

Один из авторов этого текста двадцать с лишним лет назад на одном из автосалонов, то ли во Франкфурте, то ли в Париже, брал интервью у тогдашнего шеф-дизайнера BMW Криса Бэнгла. Что это было за время? Пресловутый «конец истории» по Фукуяме, движение в сторону мира без границ. Едва ли не самым популярным тогда было слово «глобализация». И доказательства ее торжества можно было видеть в любой столице мира – одинаковые вывески магазинов на главной торговой улице, одинаковые витрины, одинаковая реклама на билбордах... Но Бэнгл тогда в интервью сказал: «Однажды настанет день и мы увидим совершенно разные по внешности BMW. Потому что в США у граждан несколько иной культурный код, чем в том же Китае, разные понятия о прекрасном, и эстетика автомобиля должна под это подстраиваться».



СИСТЕМА PANORAMIC DRIVE
включает в себя дисплей Panoramic Vision вдоль всей ширины нижней части лобового стекла, сенсорный центральный дисплей с диагональю 17,9 дюйма и 14,6-дюймовый экран для переднего пассажира.



Китайская Бавария

Как пишут в книжках, прошли годы. И вот мы видим совершенно «китайскую» «семерку» BMW – однако с ней теперь предстоит жить не только Китаю, а всему миру, независимо от национальных представлений о прекрасном... Вообще, вся «немецкая тройка» начинает все больше и больше играть по китайским правилам: Audi выделяет для Китая специальную марку и пишет ее прописными – AUDI, Mercedes-Benz переходит на китайские двигатели, обновленная «семерка» BMW по умолчанию – Long – в Китае популярны седаны с удлиненной базой. Получается, китайцы успешно навязали Европе свой культурный код?

Вопрос о том, кто, кому и что навязал, не такой простой. Все друг у друга постоянно подсматривают и перенимают. Любая цивилизация и культура сильны заимствованиями и взаимным обогащением, история русской литературы не даст соврать – ведь солнце поэзии нашей Пушкин в детстве и юности читал и писал только по-французски. Это помешало ему стать «нашим всем»? Скорее, помогло: французская литература того времени была самая, говоря языком инженеров, передовая.

А глобализация в нынешнюю информационную эпоху, вопреки всему творящемуся сейчас в мире, – видимо, лишь вопрос времени. Здание дубайского музея, у которого новой «семерке» BMW устроили фотосессию – а кое-кому так и вовсе удалось познакомиться с машиной поближе, не спрашивайте, мы будем все отрицать, – да, так это здание похоже на много других по всему миру. Современная архитектура – она такая современная. Например, арабский музей похож на китайский Большой театр в Харбине, между прочим, таком же центре русской эмиграции сто лет назад, как нынешний Дубай – «Дубай Петрович», это название популярного телеграм-канала о жизни русских в Эмиратах. Ну или возьмем Tsingtao, по мнению многих лучшее в Китае пиво. Так вот оно сварено баварцами; завод, где оно сегодня выпускается, был основан в 1903 году англо-германской

ЗАДНИЙ БАМПЕР
и крышка багажника полностью новые. Как и прежде, заходящие на крылья задние фонари тоже обновлены — стали длиннее и выполнены в более лаконичном дизайне, соответствующем принятой теперь BMW концепции Neue Klasse.



компанией и назывался Germania-Brauerei, пивоварня «Германия»... Да и нынешний мировой триумф китайского автопрома не состоялся бы без десятилетий работы многочисленных СП – китайско-немецких, китайско-американских, китайско-японских. А в результате учитель сегодня вынужден конкурировать с бывшим учеником.

Электрику вызывали?

Но вернемся к обновленной «семерке» BMW 2027 модельного года – производство ее уже идет, продажи начнутся в июле. Внешние перемены, как обычно при рестайлинге, затронули заметнее всего оформление передней и задней частей машины: капот, багажник, бамперы, светотехнику. Габариты практически не изменились, длина 5395 мм, ширина 1950 мм, высота 1550 мм, колесная база 3215 мм, но при этом «семерка» стала выглядеть массивнее и строже, в официальных описаниях фигурирует выражение «монолитный дизайн», и оно в точку: чистых поверхностей стало больше, на жарком дубайском солнце серебристый кузов обновленного седана смотрится как цельный брусок холодного металла.

В идейном смысле новая «семерка», похоже, мост между углеводородным прошлым и электрическим будущим, внедрение технологий следующего поколения машин Neue Klasse в нынешний флагман марки. С одной стороны, новая «семерка» BMW следует в фарватере передового чисто электрического i3. Посмотрите хотя бы на этот узкий дисплей BMW Panoramic Vision, что тянется по нижней кромке ветрового стекла во всю его ширину – вместо обычной панели приборов, так же как и в i3. И руль в салоне флагманского седана тот же, что в «ай-три». И салон – из экокожи Veganza. И те же новые тяговые аккумуляторы шестого поколения в электрических версиях машины, о чем речь впереди. Но с другой-то стороны, новая «семерка» не перешла на электромобильную платформу BMW CLAR 2.0, а осталась на CLAR, предназначенной для задне- и полноприводных машин с продольно расположенным ДВС.



31,3-ДЮЙМОВЫЙ
потолочный дисплей с разрешением 8K стал сенсорным. К медиасистеме с акустикой Bowers & Wilkins Diamond Surround, технологией Dolby Atmos и 4D-звуком можно подключить ноутбук через разъем HDMI и общаться по Zoom.





Моторный отсек

И главное, BMW сохранила для своего флагманского седана 2027 года максимально широкую линейку двигателей – бензиновый, гибридный, полностью электрический и для некоторых рынков даже дизельный. А в конце года новая «семерка» вообще должна выйти в исполнении M Performance со старым добрым 4,4-литровым V8 битурбо – пусть и дополненным мягким гибридом. Впрочем, мягкую гибридную установку используют и обе начальные версии машины, с трехлитровым шестицилиндровым бензиновым ДВС, выдающим 400 л.с., или 313-сильной дизельной турбошестеркой – индексы 740 xDrive и 740d xDrive, у первой привод на задние колеса. Всего же силовых установок у новой «семерки» пять: кроме чисто дизельной и бензиновой есть еще версия 750e xDrive с подзаряжаемым гибридом (PHEV), здесь бензиновой трехлитровой рядной турбошестерке ассистирует встроенный в трансмиссию 194-сильный электромотор, сокращая время разгона машины от 0 до 100 км/ч до 4,6 секунды.

ЗАДНИЕ БОКОВЫЕ СТЕКЛА
акустические и снабжены солнцезащитными шторками. «Место босса» оборудовано выдвижной подставкой для ног и одним нажатием кнопки на двери превращается в шезлонг, сдвигая вперед и роняя спинку переднего кресла.

ВСЕ ДВЕРИ С ЭЛЕКТРОПРИВОДАМИ,
могут открываться и закрываться синхронно, нажатием кнопки на брелоке. Или отдельно, кнопкой на соответствующей дверной карте. Двери оборудованы доводчиками и датчиками безопасного открывания.





Ну и наконец, чисто электрические седаны – у них даже своя индексация, начинается с буквы i, – BMW i7 50 xDrive и BMW i7 60 xDrive. Два электромотора у каждого, полный привод, 449 сил совокупной мощности у первого автомобиля, 536 сил – у второго, 5,3 и 4,6 секунды до сотни соответственно. Главное в этих «электричках» – новая батарея емкостью 112,5 кВт•ч. Она позволяет использовать зарядку мощностью до 250 кВт – то есть поднимать уровень заряда с 10 до 80 процентов примерно за 28 минут. Кроме того, все новые i7 оснащаются зарядным портом NACS, позволяющим пользоваться сетью зарядных станций Tesla Supercharger. Обещан самый большой запас хода в сегменте, у i7 50 xDrive – до 728 км.

Что, конечно, вряд ли многим читателям интересно. Как и Symbiotic Drive, помощь искусственного интеллекта, позволяющая на автомагистрали управлять автомобилем без помощи рук на скорости до 130 км/ч. Если автопилот предложит перестроиться в другой ряд, водитель может под-



СПЕЦИАЛЬНАЯ КАМЕРА
следит за тем, чтобы водитель не отвлекался на изображение на экране с пассажирской стороны передней панели. Если водитель засмотрится на транслируемый там фильм или видеоигру, экран автоматически затемняется.



МИНИМАЛЬНЫЙ РАДИУС КОЛЕСНЫХ ДИСКОВ
у обновленной «семерки» теперь 20 дюймов, а максимальный размер, доступный в заводской комплектации машины, — 22 дюйма. С пакетами M Sport и M Sport Pro экстерьер выглядит еще спортивнее.

твердить выбор, просто взглянув в наружное зеркало. Другое дело – активная система стабилизации крена, которая с помощью электродвигателей в поворотах удерживает кузов почти трехтонного седана в вертикальном положении. Или рулевое управление задними колесами, которое уменьшает радиус разворота пяти с половиной метровой машины почти на метр.

Умри, BMW

Что нужно знать про обновленную «семерку» BMW применительно к ее китайским перспективам? Что у китайцев свои отношения с числами, причем всерьез. Вроде люди как все, в двадцать первом веке живут, но, скажем, дату открытия Олимпийских игр в Пекине они не просто так назначили на 8 августа 2008 года (08.08.08). А церемонию открытия начали ровно в 8 часов вечера. Все потому что 8 в китайской нумерологии – число счастливое. Квартира на 8-м этаже или в доме с номером 8 может стоит гораздо выше рынка. А вот значение числа 7 зависит от контекста. В большинстве ситуаций семерка считается нейтральной. Но некоторые сочетания других чисел с ней считаются неудачными из-за неблагозвучия при произношении: 74 звучит похоже на «умереть»; 748 можно интерпретировать как «умри от злости» или «плохой знак». Такие комбинации стараются не использовать в номерах телефонов, квартир, автомобильных номерах. В бизнесе и маркетинге 7 тоже не считается «продающим» числом. Так что наша 740-я BMW для китайского уха может прозвучать примерно как «BMW умереть десять раз». И если так случится, то перспективы конкурентов баварского флагманского седана, что бензинового, что электрического, в Китае будут выглядеть предпочтительнее. Шутка, конечно.

Одна надежда на новое поколение, менее привязанное к традиционным скрепам: в молодежной культуре Китая число 7 все чаще воспринимается в русле западной традиции – то есть как счастливое. Получается, время работает на «семерку». **a**



Конго в Гудвуде

Rolls-Royce Black Badge Cullinan by Cyril Kongo

Британская марка презентовала пять черных кроссоверов, деревянный шпон и кожа внутри которых украшены рисунками от знаменитого художника Сирила Конго. Концепция для всех автомобилей общая, но сами рисунки, конечно же, не повторяются: во-первых, задача такая не ставилась, во-вторых, реализовать подобное в пяти экземплярах возможно только теоретически.

Сирил – настоящий «человек мира». Отец вьетнамец, мать француженка. Начинал самовыражаться, рисуя граффити в Париже. Одно время жил в Республике Конго, почему и взял себе такой псевдоним. Стрит-артист оставлял свои работы на домах и прочих объектах по всему миру. В Гонконге его застал за работой незнакомый господин, который попросил разрисовать бейсболку для сына. Сирил Конго эту работу выполнил, попросив в качестве оплаты пиво. Кроме напитка, он получил заказ от бренда Hermes – как оказалось, заказчик работал на этот модный дом. После случились коллаборации с Chanel, Richard Mille…

Внутреннее пространство каждого автомобиля первоначально было разделено на четыре четко выраженные зоны, каждая из которых представляет контрастную с соседней цветовую модель: Phoenix Red – для водителя, Turchese – для переднего пассажира, а Forge Yellow и Mandarin – для задних пассажиров. Каждая из этих зон была расписана Конго индивидуально. Учитывая, что салон автомобиля – это все же не стена дома, вместе с Сирилом Конго трудилась целая бригада сотрудников Rolls-Royce, которые не только снабжали художника специально разработанными красками и инструментами, но и закрепляли содеянное вышивкой и несколькими слоями лака.





ВСЕ ПЯТЬ АВТОМОБИЛЕЙ еще на стадии производства были выкуплены состоятельными поклонниками творчества Сирила Конго



А вам все шуточки

Bentley Bentayga EWB Chalet Edition





Говорят, что самоирония – одна из отличительных черт англичан. Но, вероятно, марку Bentley побудило сотрудничать с популярным блогером и инфлюенсером с ником Gstaad Guy не только из-за его сценического образа – богатого и высокомерного представителя элиты. «Чувак из Гштада», известного швейцарского горнолыжного курорта, обладает одной из самых высоких концентраций сверхсостоятельных людей в своей аудитории. Количество его подписчиков в TikTok в превышает 1,3 млн, а в Instagram (принадлежит Meta, которая признана в РФ экстремистской и запрещена) – 1,7 млн. Среди подписчиков Gstaad Guy называют в том числе принцессу Олимпию из Греции, мать Илона Маска Мэй, рэпера Central Cee. Его контент включает короткие видео, мемы и саркастические комментарии

Bentley Bentayga EWB Chalet Edition окрашен в эксклюзивный цвет Light Tudor Grey, нанесение которого занимает более 60 часов. Среди других особенностей – эмблема Chalet Edition и специальная анимированная подсветка приветствия. В четырехместном салоне использована двухцветная коричневая кожа, на спинках сидений располагается ромбовидная прострочка, эмблема The Chalet выгравирована напротив переднего пассажира на панели из древесины с открытыми порами. В дверях и карманах центральной консоли присутствуют твидовые вставки. Их дополняют особые накладки на пороги, решетки динамиков и задняя центральная консоль в коричневом оттенке. На подголовниках и подушках задних сидений вышиты альпийские цветы.

КРОССОВЕР ОСНАЩАЕТСЯ
штатным четырехлитровым турбированным двигателем V8 мощностью 550 л.с.



Победная реплика

Auto Union Lucca

Тридцатые годы прошлого столетия – время рекордов скорости. Германия в этой борьбе за первенство была ареной конкуренции между Auto Union и Mercedes-Benz. Компании соревновались и в совершенстве технологий, и в мастерстве гонщиков. В цепочке тогдашних событий Auto Union Lucca выделяется тем, что, установив рекорд скорости 327 км/ч, не выиграл ни одной гонки.

В начале мая в итальянском городе Лукка состоялась презентация гоночного болида Auto Union Lucca, построенного подразделением Audi Tradition в рамках программы пополнения коллекции исторических автомобилей Audi AG. Над репликой трудились более трех лет, воссоздавая машину в основном по фотографиям и некоторым сохранившимся чертежам.

Машина 90-летней давности не была законченным проектом и постоянно менялась. Сначала Auto Union Lucca оснащался пятилитровым V16, развивавшим 343 л.с. Через пару месяцев для участия в берлинской гонке в мае 1935 года его двигатель был модифицирован и развивал уже 375 л.с. Реплика же получила шестилитровый V16, который при помощи компрессора развивает 520 л.с. Похожий двигатель стоял на более поздней модели – Auto Union Type C. Возможности воссозданного экземпляра Auto Union Lucca проверят, скорее всего, на фестивале скорости в Гудвуде в Великобритании, который состоится в июне.





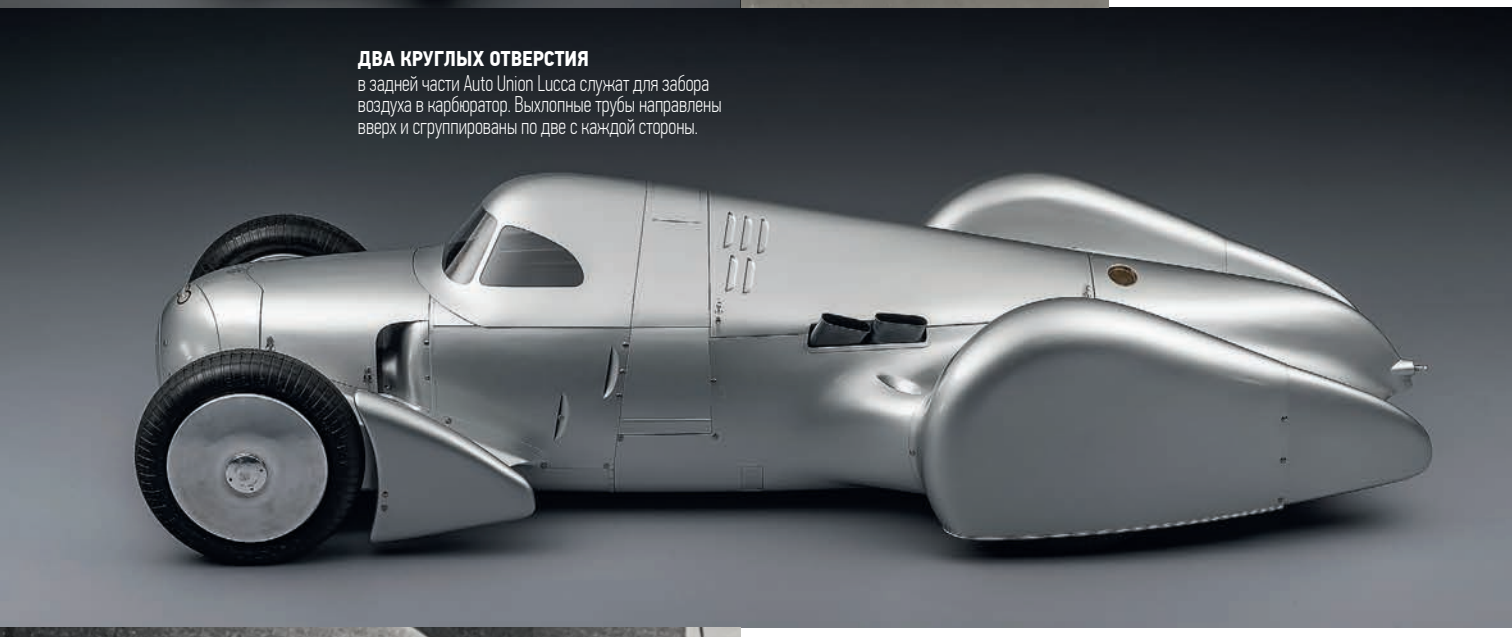
ВОССОЗДАНИЕМ AUTO UNION LUCCA занималась британская фирма Crosthwaite & Gardiner. Кузов выколачивали вручную из легкого алюминиевого сплава по лекалам, полученным с использованием цифровых технологий.

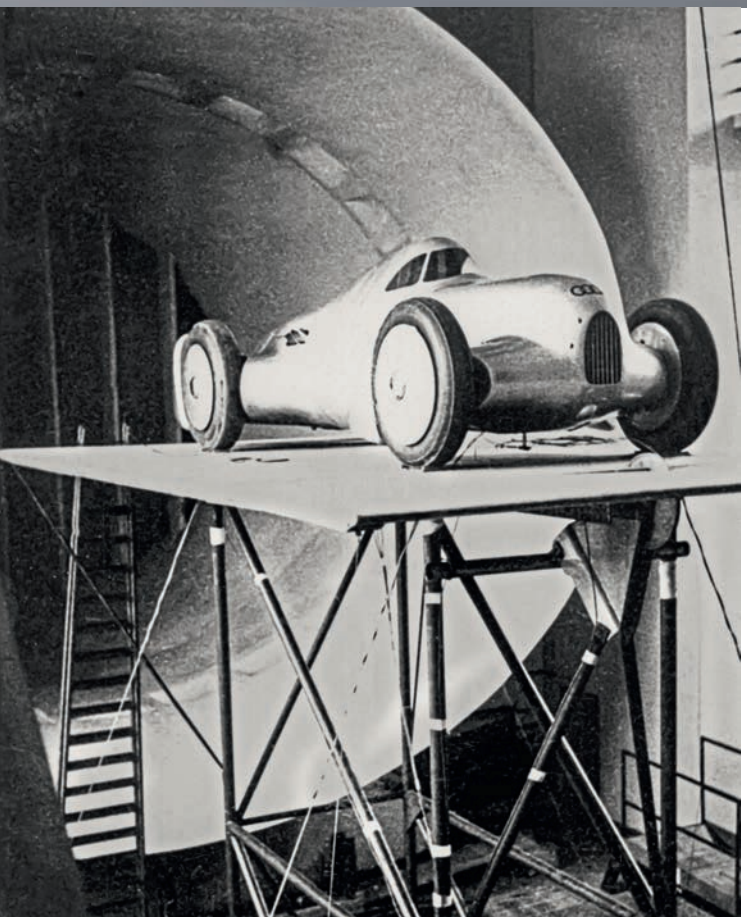




СРАЗУ ПОСЛЕ
установления рекорда, на Международном автосалоне в Берлине, проходившем 14–24 февраля 1935 года, была представлена практически идентичная версия машины.

ДВА КРУГЛЫХ ОТВЕРСТИЯ
в задней части Auto Union Lucca служат для забора воздуха в карбюратор. Выхлопные трубы направлены вверх и сгруппированы по две с каждой стороны.

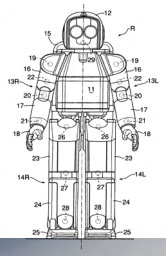




Особых пояснений требует сегодня и слово «Lucca» в названии. В конце января 1935 года в Auto Union AG было принято решение побить рекорд Mercedes-Benz годичной давности. Причем сделать это на той же самой трассе в Венгрии, где мерседесовский пилот Рудольф Караччиола разогнался до 316,592 км/ч. Но по техническим причинам испытания пришлось перенести сначала в Милан, а потом – на подходящий участок дороги между Флоренцией и Виареджо недалеко от городка Лукка. Утром 15 февраля 1935 года на трассу выехал опытный гонщик Ханс Штук. Он делает несколько попыток, и амбициозная цель наконец достигнута – установлен рекорд скорости 320,267 км/ч в международном классе С.

Время прохождения участка маршрута на одном из заездов соответствовало невероятному для того времени значению 326,975 км/ч, что было официально зафиксировано и позволило Auto Union Lucca стать в 1935 году «самым быстрым дорожным гоночным автомобилем в мире».

Дальнейшая судьба рекордного автомобиля неизвестна. Но для этого и трудится Audi Tradition. Предыдущий ее проект – Auto Union Typ 52, сконструированный когда-то Фердинандом Порше, но построенный только сегодня.





Тренд ин Чайна

Ярослав Королев • Фото производителей

ПРЯМЫЕ И ЯВНЫЕ ПРОГНОЗЫ

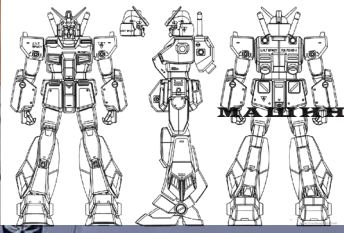
ПЕКИНСКОЕ АВТОШОУ НАПОМИНАЕТ ПРЕСЛОВУТЫЙ СКАЗОЧНЫЙ КОТЕЛ. «ЖУРНАЛИСТ ПЕРЕКРЕСТИЛСЯ, БУХ В НЕГО – И ТАМ СВАРИЛСЯ!» УТРОМ НЫРЯЕШЬ В ГУЩУ БУРНЫХ ВЫСТАВОЧНЫХ СОБЫТИЙ, И К ВЕЧЕРУ РАЗУМ ВОЗМУЩЕННЫЙ КИПИТ ОТ КОЛИЧЕСТВА ПРЕМЬЕР. ЧТО НАГОТОВИЛА МЕСТНАЯ КУХНЯ? РАССКАЗЫВАЕМ О ЗНАКОВЫХ ТЕНДЕНЦИЯХ, КОТОРЫЕ ОПРЕДЕЛЯТ НАШЕ С ВАМИ ОБОЗРИМОЕ АВТОМОБИЛЬНОЕ БУДУЩЕЕ.

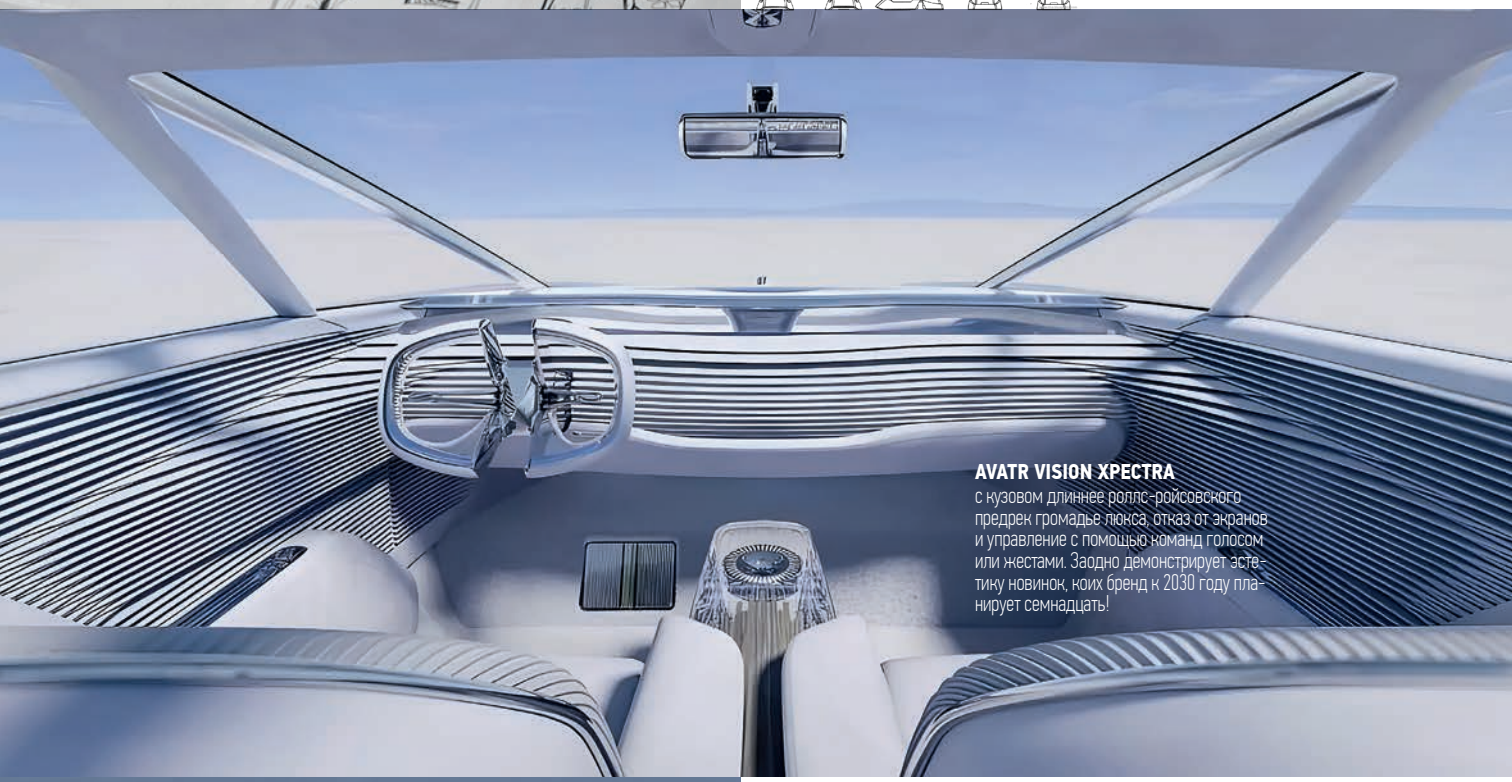
Нихао-приехали! Удивительным образом автоиндустрия старой школы упустила тот момент истины, когда дежурно-снисходительное резюме «а китайцы-то молодцы, учатся» потеряло всякий смысл. Главная новость пекинского салона и главная данность: китайцы – молодцы, научились. Видят цель, верят в себя, не замечают препятствий.

Отсюда и первый тренд: по залам натурально слышится треск шаблонов – тех немногих, что сохранялись к открытию выставки. В прошлом году мы оторопели, узнав о премьере китайского кей-кара. Сейчас на салоне к дерзким неожиданностям добавились сразу несколько суперкаров, шикарные мотоциклы и бензиновый двигатель V8. Кстати, конфликт батарей и ДВС резко обострился. BYD внедрила долгожданную систему ультрабыстрой подзарядки: пятиминутной для запаса хода в 400 км – не дольше заправок обычным топливом.

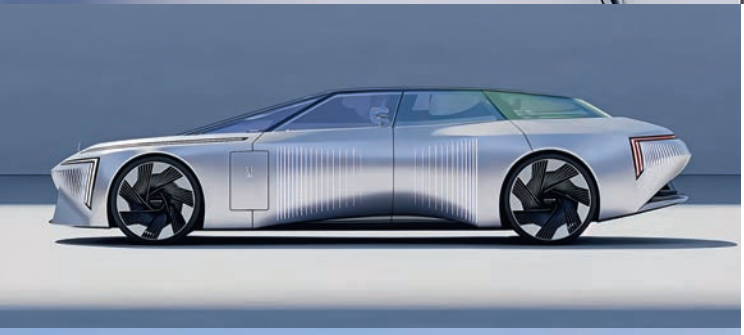
Да, ходу-ходу, полный вперед! Местные производители стремятся своим путем, почти не оглядываясь на прежние глобальные ориентиры. Создается ощущение, что автомобильной планете грозит обратиться в один большой Китай, просто она об этом еще не знает. И наивно рассуждать, прогнется ли мир в угоду пекинским тенденциям. Похоже, у него нет выбора. Вопрос – хватит ли гибкости?

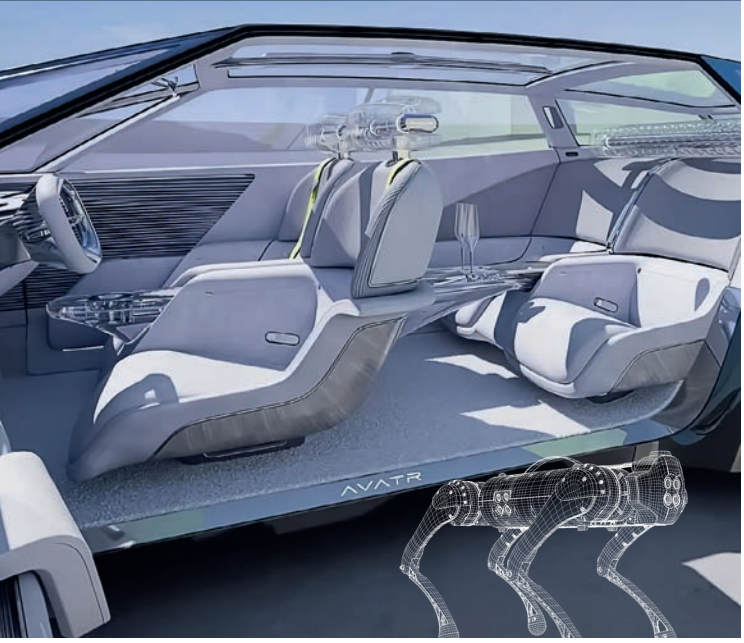






AVATR VISION XPECTRA
с кузовом длиннее роллс-ройсовского предрек громадье люкса, отказ от экранов и управление с помощью команд голосом или жестами. Заодно демонстрирует эстетику новинок, коих бренд к 2030 году планирует семнадцать!





Время, деньги

Китай опережает Европу с разницей в семь часов, а бродишь по выставке, и кажется – на целых семь лет. Незаметно привыкаешь к постоянным роботам в толпе. Смотришь на концепт Avatr, и сквозь полупрозрачный кузов видятся стилистически подобные производные, реальные уже завтра.

Ведь отношения со временем у местного автопрома – как в Стране чудес: чтобы оставаться на месте, надо бежать, а чтобы бежать, надо бежать гораздо быстрее. Процесс создания новой модели тут сократился примерно до двух лет – вдвое меньше, чем принято у инертных глобалистов. Ширится, растет унификация, также сокращая временные и финансовые затраты. Причем не техникой единой. Вон Changan разрабатывает матрицу дизайнерских элементов: хочет малыми усилиями обновлять экстерьеры согласно иерархии суббрендов и клиентским запросам. И, разумеется, продавать эффективнее.

Известно – невеличка-капля камень долбит. А здесь муравьиное усердие «невеличек» помножено на главный талант нации – торговать. Какую бы мину ни строили китайцы напоказ, их деятельность подчинена сверхидее продаж. Рулит прагматизм. Поверьте, если бы Россия покупала машины без подогревов, Китай пальцем бы не ударил адаптировать. Полагаем, стремление экономить время и деньги долго ли, коротко ли аукнется на всех авторынках. Мы волей-неволей начнем жить по ускоренным китайским часам.

НАУЧНЫЙ ПОДХОД



НОВЫЙ ФЛАГМАН WEY V9X – типичный вторящий оригиналу «Лимобиль». Силовая установка гибридная с бензиновым 2.0, шасси полноуправляемое, привод полный. Кроссовер прибудет к нам в конце года и… встретится с новым же «Ли-подобным» конкурентом GAC S9.





Копировальные машины

Любой китаевед подтвердит: дубликаты вещей – важная часть вековой национальной философии. Копирование в Поднебесной всегда считалось доблестью, высшей формой уважения к автору оригинала. Понять и простить? Тем более что эпоха беспардонного воровства конструкторских идей закончилась. В экспозиции не найти машин вроде приснопамятного кроссовера-косплея LandWind по мотивам Range Rover Evoque, из-за чего британцы аж судились. Ныне специалисты, у которых Китай раньше подсматривал и списывал, официально работают в его автокомпаниях, создавая вполне самобытный продукт.

Однако – философия же! – явление копипасты не исчезло, а перешло в другую плоскость. Теперь китайские компании повторяют самые удачные решения друг за другом. Один из ориентиров – успешный бренд Li Auto. Извольте, мы насчитали с десяток двойников, этаких «Лимобилей».

VOLKSWAGEN ID. AURA T6 создан для китайского рынка совместно с концерном FAW как жест отчаяния немцев. Электрическую линейку ID. в Европе приняли плохо, вся надежда на Китай. Ну и кто кого теперь копирует?



НАУЧНЫЙ ПОДХОД



СЛЕДУЮЩИЙ EXEED RX
ожидается очень эффектным — взгляните на концепт. Ага, что-то знакомое. Не успели дизайнеры Audi придумать новый фирменный стиль, как он перехвачен и наверняка пойдет в дело быстрее.

BYD DENZA Z CONVERTIBLE
эксплуатирует образ маленьких Porsche. Показательно, что мировая премьера состоится в Гудвуде. Намек ясен: Европа, сдавайся.

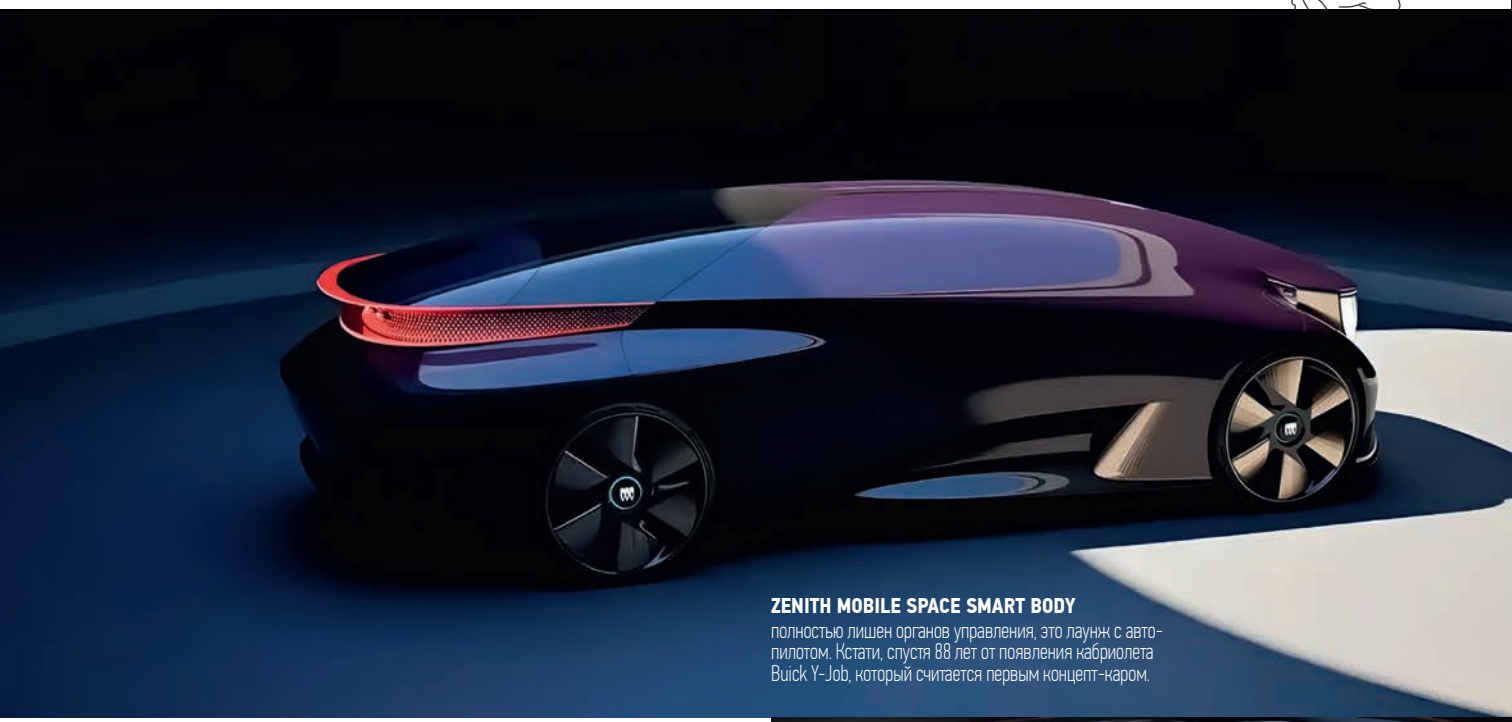




Копирование заграничных идей тоже вышло на иной уровень: они переносятся на китайскую основу не буквой, а духом. Заимствуются настроения, пластика и ощущение принадлежности к породе. Сильным оружием евробрендов остается креатив, и авторитетные марки совершают огромную стратегическую ошибку, в панике складывая его к ногам китайцев.

Поскольку Китай – усредняет. Берет лучшее, оптимизирует в производстве и возвращает на рынки по сниженным ценам. Если компании в КНР продолжат действовать как гигантские копировальные машины – а они явно продолжат, – не за горами тотальная унификация по китайским правилам. И ладно бы. Сильнее тревожит заданный партией курс на коллективное общее. Напрашивается параллель: китайцы до сих пор не умеют толком выразить индивидуальность своих автобрендов, а попутно могут стереть в совместных проектах и чужие идентичности.

BUICK
давно китайская марка с фокусом на минивэнах. А староамериканское название модели Electra идеально подошло для электросуббренда.



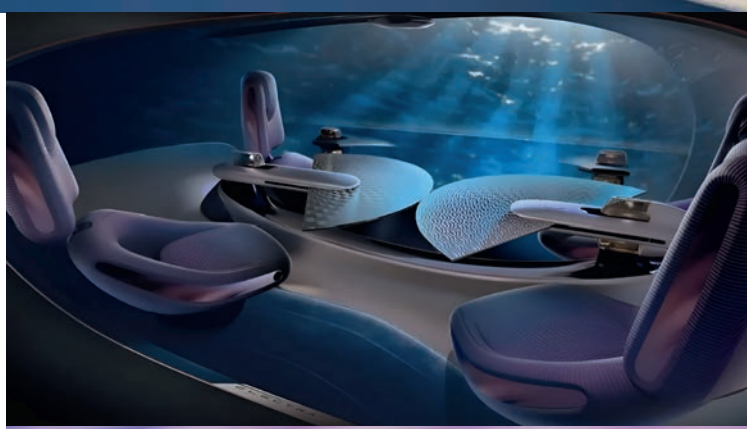
ZENITH MOBILE SPACE SMART BODY
полностью лишен органов управления, это лаунж с автопилотом. Кстати, спустя 88 лет от появления кабриолета Buick Y-Job, который считается первым концепт-каром.

Перепремиум

История престижных автомобилей в Китае займет всего-то пару строк. Сначала номенклатурные Hongqi, недоступные обычному гражданину. Затем истовое поклонение немецким эмблемам. Следующий этап – попытки утолить премиальный голод, состряпав аналогичное свое. Наконец, первые амбициозные суббренды с участием зарубежных специалистов и...

...И горшочек прорвало – хоть объешься! Чайна-премиум хлынул однородным потоком, аки лавина, смешивая нюансы. Выделяется в силу возраста упомянутая марка Hongqi, другие зачастую не способны внятно объяснить, чем отличаются их премиумы. Зато голод утолен: куда ни шагни, угодишь в сытную роскошь. Китайцам впору выдумывать специальный термин для машин еще круче. «Перепремиум», что ли.

А вот оно как раз. Монолитного вида дримкар Buick Electra – угадали, электрический – стоит, будто пограничная глыба-ориентир, демонстрируя, к чему все движется. К полной свободе от управления вручную и вообще от контроля за поездкой из пункта Иероглиф в пункт назначения. Самые сливки технологий, и богатых клиентов ниши люкса, естественно, фирмы осчастливят первыми. Ту же сказку про шикарный автономный экипаж сказывали бренды традиционного лакшери, в частности Rolls-Royce. Да нескоро делается у них дело.









BMW НОВОГО ПОКРОЯ
хотя бы вызывают хайп, а концепт Speedtop даже красив. Porsche себе на беду застыла в образе, и неуспех ее электроверсий лишь усугубляет ситуацию.





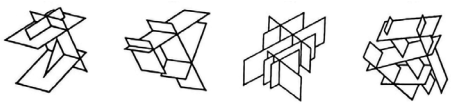
Ответка подсветкой

Rolls-Royce и Bentley по-прежнему котируются. А прочие европейские поставщики премиума теряют в статусе день ото дня. Новый китаец покупает себе Mercedes-Benz, но делает это без уважения.

Объяснение простое: былых лидеров подвели самоуверенность и косное мышление. Китаю упорно предлагали традиционные ценности: классную управляемость, строгий консерватизм и запах дорогой кожи. А топ-менеджеру из Пекина нужен персональный космолет с искусственным интеллектом на борту и обновлением прошивки ежемесячно по воздуху. Статус измеряется не обратной связью на руле и не породистым рыком мотора, а диагональю экранов и глубиной раскладывания кресла-оттоманки. «Перепремиум», читай, еще и про переосмысление.

Легендарность, наследие? Увы, китайцам все равно, их автопром молод, и они не понимают истинного значения категорий. Европа в панике врубила аварийное приспособленчество, опошлила свои премьеры подсветкой непомерных ноздрей-облицовок и трехлучевыми звездочками в фарах и фонарях. Audi, отбросив кольца, явила в Пекине кроссовер AUDI… с неактуальными выдвижными дверными ручками. Поспешишь – весь премиум насмешишь. Думается, волна китайской дороговизны захлестнет и Россию. Продавать шик-блеск заведомо выгоднее. Опять же, массовые китайские модели все больше электрокары.

НАУЧНЫЙ ПОДХОД





FREELANDER
как суббренд явил великолепную сбалансированную концепцию. Обратите внимание, что в пику подражателям грани кузова скруглены. Оригинальный и зрелищный дизайн, скорее в серию!



Во главе углы

Откуда вдруг возникла страсть обеспеченного цифровыми благами общества к нарочито грубым внедорожникам? На выставке от стенда к стенду стукаешься взглядом о прямоугольные кузова. Их ощутимо прибыло!

Может быть, правильно поискать причину в области социальной психологии? Современный человек, дезориентированный обилием информации и перманентно встревоженный мирской суетой, особенно в мегаполисах, подсознательно ищет осязаемую – твердую даже с виду! – опору и способ показать характер. Брутальный внедорожник – иллюзия того, что в любую секунду ты можешь бросить офис и отправиться покорять Тибет. Китайцы моментально уловили запрос. «И все начали фехтовать на палках!»

Почти в каждом из прямоугольников так или иначе просматривается источник вдохновения – актуальный Land Rover Defender. Идеальная ролевая модель: был тяжелый героизм – стало компьютерное приключение, был механизм – стал айфон в противоударном чехле.

Парадокс в том, что британская легенда сама вынуждена опираться на китайскую основу. Вместе с компанией Chery, давним партнером LR, образован прокитайский суббренд Freelander. Серийные автомобили которого будут сравнивать уже с китайскими аналогами. Не исключаем, что и российский рынок увидит «лэндроверово» в китайской обработке.





OMODA C4 –
из числа свежих моделей с прицелом на российский рынок. Бренд, наконец, определился с фирменным стилем – остроугольная агрессия.







EXEED EXLANTIX ES GT
наяву еще эффектнее. В салоне карбоновая отделка. Европейские компании должны кусать локти, поскольку поторопились принести универсалы в жертву кроссоверам.

SMART #2
покрупнее былого ForTwo и непременно электрический. Заряда должно хватить на 300 км. Покупатели смогут проверить в конце осени.





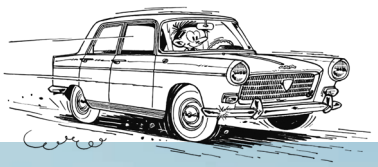
Назад в будущее

На фоне грузных кроссоверов куда тоньше по смыслу выглядит стремление Китая вернуть клиентам те форматы, от каких успели недальновидно отказаться многие компании. Настоящим киндер-сюрпризом стал концептуальный малыш Smart. «Оне, оне!» Узнаем двухместный суперкомпакт, который когда-то придумали под эгидой марки Mercedes-Benz, а в итоге чуть не похоронили и скинули как брошенку китайской Geely. Возвращение следует! Электрический архистильный Smart публика, безусловно, встретит теплее, чем батарейный AMG, оплеванный фанатами-петролхедами еще на картинках.

Пока трехлучевая звезда меркнет, рождаются и вспыхивают светила, готовые ее затмить. Роскошный Exeed Exlantix ES крайне редкого сегодня типа шутинг-брейк с выверенными стремительными формами боковин – откровенный вызов европейской эстетике. Красивое, надо брать.

Тренд объясняется пресыщением. Внутренний рынок наполнился одинаковыми кроссоверами, захотелось альтернативы. Благо китайские концерны могут позволить себе потратиться на заполнение узких ниш. Все уже придумано, осталось осовременить. И отправить назад в Европу, где кроссоверы тоже набили оскомину, а еще сильнее – бестолковые эксперименты маркетологов. Даешь разнообразие с ностальгическими оттенками. Хорошо забытое – новое.

НАУЧНЫЙ ПОДХОД



PEUGEOT 6 И PEUGEOT 8 – хром их разразил! Китайцы в бизнесе берут английские псевдонимы, а у концептов есть китайские. Универсал полностью зовется – Shi Rui, кроссовер – Liu Ming.



ОЖИДАЕМО КОНЦЕРН DONGFENG помогал давнему партнеру с техникой. Начинка у перспективных машин электрическая, а знаменитое в прошлом точностью рулевое Peugeot сегодня «по проводам».



Трансформеры

В четвертом фильме сериала про автоботов и десептиконов чуть не половина активных действий происходит в Китае. Для съемок, представьте себе, закрывали целый национальный парк Чунцина. Понятно, все ради привлечения огромной зрительской аудитории. Так же и мировая индустрия наспех трансформирует модельные линейки, стараясь подогреть или по крайней мере удержать интерес в КНР. «Тук-тук, мы свои-и-и! Аляповато-блестящие, цифровые!» Откройте, дескать.

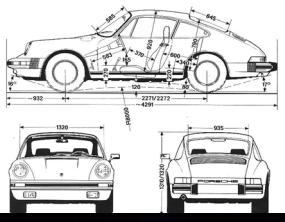
Стоп, машины! Не попасть бы в ловушку. Имеет ли смысл такая затратная мимикрия, или шансы безвозвратно упущены? Пытаясь переиграть китайцев на их поле, великие аутсайдеры страшно рискуют накопленной лояльной клиентурой. По статистическим данным, среди принципиальных аргументов покупки фигурирует дизайн. Его в первую очередь и приводят в соответствие с вычурной графикой на пекинских улицах. Разве что не крепят позолоченных львов по углам капотов. А если китайцы не откроют? В смысле – кошельки.

Про львов, сами видите, навеяло. Peugeot всегда гордилась аутентичным дизайнерским шармом, а в Пекин – вуаля! – привезла откровенно злые концепты с утяжеленными корпусами, огромными колесами и светящимися «когтями» фронтальной оптики. Ва-банк? Удачи, мсье, удачи. Особенно дома, во Франции.



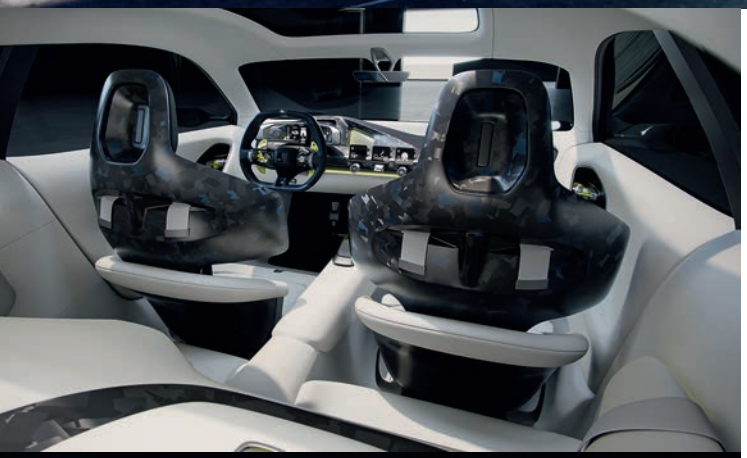






КОНЦЕПТ TIME TO SHINE ОТ LYNK & CO – один из наиболее угрожающих. Дело не в агрессивном экстерьере купе. Страшно должно стать производителям дорогого автолайфстайла, теряющего популярность.





В КАБИНЕ TIME TO SHINE на удивление креативная – спортивная! – обстановка. Кузов оснащен выдвижными аэродинамическими элементами.



Интрига интриг

Наконец, подходим к самому-самому экзистенциальному вопросу нынешнего автосалона. Китайцы принялись конструировать купе и сверхмощные кроссоверы, азартно и всерьез заговорили об автоспорте. Неужели поднебесный автопром докатился-таки до автомобилей с правильными ездовыми повадками и настоящим удовольствием от управления? Неужели распробовал драйверскую инженерию?

В китайском автомобильном сообществе действительно наметилось мощное веяние в сторону «культуры вождения». Появились трек-дни и кастом-клубы. Молодые люди на форумах начали обсуждать секунды на круге и жесткость подвески. Толпами штурмуют бездорожье.

Да, но нет. Для китайских гигантов вроде Xiaomi, чей шеф лично рекламировал на подиуме трековые настройки софта для седана SU7, все эти управляемости, автоспортивные гены и прочие тюнинговые чебурашки – маркетинговая хитрость. Техника дошла и позволяет форсировать неокученные сегменты. Псевдодрайверский антураж необходим, чтобы упаковать скучную, унифицированную электрическую платформу в красивую, эмоциональную обертку. Впереди атака цифровых клонов, обученных притворяться живыми. А вектор развития неизменен – штамповать беспилотные гаджеты. Когда-нибудь и для нас.



Привычка к лучшему

Василий Куликов • Фото ESTEO

НОВЫЙ БРЕНД ESTEO ДЕБЮТИРУЕТ С КРОССОВЕРОМ MX

СЕГОДНЯ В РОССИИ ОФИЦИАЛЬНО ПРЕДСТАВЛЕНО БОЛЕЕ СОРОКА АВТОМОБИЛЬНЫХ БРЕНДОВ И ИХ ЧИСЛО ПОСТОЯННО РАСТЕТ. НА ЭТО ЛЕТО ЗАПЛАНИРОВАН ВЫХОД СРЕДНЕРАЗМЕРНОГО ПРЕМИАЛЬНОГО ВНЕДОРОЖНИКА НОВОГО РОССИЙСКОГО БРЕНДА ESTEO. ДЛЯ НАШЕГО РЫНКА, КОТОРЫЙ ПОСЛЕДНИЕ НЕСКОЛЬКО ЛЕТ ПЕРЕЖИВАЕТ МАСШТАБНУЮ ТРАНСФОРМАЦИЮ, ЭТО СОБЫТИЕ МОЖНО СЧИТАТЬ ПОКАЗАТЕЛЬНЫМ: ЕСЛИ ЕЩЕ НЕДАВНО АВТОПРОИЗВОДИТЕЛИ ПЫТАЛИСЬ ПРОСТО ЗАКРЫТЬ ОСВОБОДИВШИЕСЯ НИШИ, ТО ТЕПЕРЬ РЕЧЬ ИДЕТ УЖЕ О ФОРМИРОВАНИИ СОБСТВЕННЫХ БРЕНДОВ С ОТДЕЛЬНОЙ ФИЛОСОФИЕЙ, ПРОДУМАННЫМ ДИЗАЙНОМ И ТЕХНОЛОГИЧЕСКОЙ СТРАТЕГИЕЙ.

Часть образа жизни

ESTEO создан в рамках партнерства холдинга АГР и компании Defetoo, которые позиционируют бренд как современную премиальную марку, ориентированную на технологичность, комфорт и эмоциональное восприятие автомобиля.

Название ESTEO образовано от двух латинских слов – est, что можно перевести как «существовать», и eo, то есть «путь». Но в новое название решили вложить больше смыслов и предлагают воспринимать его как аббревиатуру, представляющую собой набор ключевых ценностей: Esthetics, Status, Technologies, Emotions, Outrun – или Эстетика, Статус, Технологии, Эмоции, Опережение. А слоган бренда – «Искусство жить» – подчеркивает, что автомобиль становится частью образа жизни, а не просто средством передвижения.

Уже на этапе формирования концепции было принято решение, что в линейке ESTEO будут как автомобили на новых источниках энергии, так и модели с классическими двигателями внутреннего сгорания. И это важное уточнение, так как многие автовладельцы сегодня не любят, когда их выбор сужают из-за навязываемой «зеленой повестки» или ограничения традиционных моторов, людям хочется делать выбор исходя из собственных предпочтений.



ГАБАРИТЫ У MX
вполне серьезные: длина составляет 4775 мм, колесная база — 2800 мм. Для крупных семейных внедорожников важен не только внешний вид, но и комфорт для пассажиров второго ряда.





Акцент на «цифре»

Но премиальный автомобиль – это уже давно не только мощный двигатель, особая кожа в салоне и большой экран мультимедиа. Покупатели ждут от машины полноценного цифрового взаимодействия, ощущения, что автомобиль «понимает» владельца. В ESTEO именно эту идею для бренда называют основополагающей. Так, в первой модели марки, которой стал среднеразмерный внедорожник ESTEO MX, важный акцент сделан на салон и цифровую инфраструктуру. Внутри – сразу три дисплея: цифровая приборная панель диагональю 10,25 дюйма, центральный экран мультимедиа диагональю 15,6 дюйма и дисплей для пассажира диагональю 12,3 дюйма с отдельным Bluetooth-каналом. При этом разработчики не отказались полностью от физических клавиш. Блок управления климатом оставили классическим – решение, которое многие водители наверняка воспримут с радостью. Еще одна особенность – голосовой ассистент на базе искусственного интеллекта, который способен определять, кто именно дает машине ту или иную команду.



КЛИРЕНС
составляет 210 мм, что выглядит важным заявлением: несмотря на премиальный статус, MX не пытается быть исключительно городским кроссовером.

Внешне ESTEO MX выглядит как типичный представитель нового поколения премиальных кроссоверов: лаконичный дизайн, плавные линии кузова, минимум агрессивных элементов и акцент на световую графику. Пропорции кузова построены по принципу золотого сечения – такой подход традиционно используют производители, стремящиеся сделать дизайн визуально более гармоничным.

Местный колорит

Под капотом новинки – двухлитровый турбомотор мощностью 197 л.с., работающий в паре с классическим восьмиступенчатым автоматом и системой полного привода. Автомобиль детально адаптирован под российские условия эксплуатации. У ESTEO MX полноценный зимний пакет: подогрев руля, сидений, зеркал, лобового и заднего стекол, дистанционный запуск двигателя и даже подогрев форсунок стеклоомывателя. Бачок омывающей жидкости увеличен до семи литров, а задняя камера получила собственный омыватель – редкое, но очень практичное решение для зимней эксплуатации.

Отдельное внимание уделили подвеске. В конструкции используются алюминиевые рычаги, многорычажная задняя схема и гидронаполненные сайлент-блоки. Это должно обеспечить сочетание плавности хода и управляемости на уровне динамичного седана.



В топовой версии MX предлагается богатое оснащение: отделка кожей Nappa, анатомические кресла с подогревом, вентиляцией и электрорегулировками. Водительское сиденье оснащено электрической выдвижной подколенной опорой, а переднее пассажирское – выдвижной оттоманкой. Кроме того, передние кресла оборудованы функцией массажа.

Двухзонный климат-контроль с ионизацией воздуха получил функцию фильтрации мелкодисперсных частиц и ароматизации салона. Стоит упомянуть и двойное остекление передних боковых окон, панорамную крышу, атмосферную подсветку на 256 цветов, а также аудиосистему BOYA Sound мощностью 1080 Вт с 21 динамиком.

Продажи ESTEO MX стартуют летом 2026 года, тогда же откроется прием предзаказов. Производство полного цикла уже началось на высокотехнологичном заводе холдинга АГР в Шушарах. Иными словами, новый премиальный автомобильный бренд – проект не просто с локальной сборкой, а с полноценной собственной идентичностью.



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**

ДОНЕСЕНИЯ

VOYAH	DREAM	PASSION	FREE SPORT+	TAISHAN
Двигатель, тип	для всех моделей бензиновый с турбонаддувом			
Объем двигателя, куб. см	1497	1497	1499	1497
Мощность, л.с.	143	129	150	143
Электродвигатели, шт.	2	2	2	2
Максимальная мощность электродвигателей, л.с.	422	394	510	517
Максимальный крутящий момент электродвигателей, Нм	620	590	690	705
Батарея, кВт•ч, тип	43, NMC	43, NMC	43, NMC	65, NMC
Привод	полный	полный	полный	полный
Максимальная скорость, км/ч	200	200	200	200
Разгон от 0 до 100 км/ч, с	5,9	5,9	4,8	5,5
Средний расход топлива, л/100 км	6,9	6,3	6,9	н.д.
Цена от, руб.	6 500 000	4 190 000	4 650 000	н.д.



Око тайфуна

Александр Грин • Фото VOYAH

ОАЗИС СПОКОЙСТВИЯ В БУШУЮЩЕМ МИРЕ

ЖИЗНЬ ПРЕДПРИНИМАТЕЛЯ – НЕПРЕРЫВНОЕ ДВИЖЕНИЕ, НАПРАВЛЕНИЕ КОТОРОГО НЕПРОСТО ПРЕДСКАЗАТЬ. УСПЕХ ТРЕБУЕТ НЕМЕДЛЕННОГО ЛИЧНОГО ПРИСУТСТВИЯ В РАЗНЫХ ТОЧКАХ ПЛАНЕТЫ, А ТЕЛЕПОРТАЦИЯ СУЩЕСТВУЕТ ТОЛЬКО В ФАНТАСТИЧЕСКИХ РОМАНАХ. ВРЕМЯ ДАВНО УЖЕ НЕ ДЕНЬГИ – ОНО БЕСЦЕННО. ПОТРАЧЕННЫЙ ВПУСТУЮ ЧАС НЕ ЗАРАБОТАТЬ ВНОВЬ: ОТТОГО НАС ТАК РАЗДРАЖАЮТ ПРОБКИ.

Но все-таки выход есть. Если время в пути нельзя сократить, можно вернуть его делу. Некоторые автомобильные бренды в этом преуспели. VOYAH предлагает четыре способа эффективно работать и отдыхать даже тогда, когда места силы далеко, а круговорот событий несет в неведомое.

Эти четыре модели VOYAH – варианты на любой бизнес-кейс. Очень разные варианты. Хотя общего у них тоже достаточно. Максимум уверенности в движении благодаря четырем ведущим колесам – раз. Максимум комфорта и динамики благодаря почти беззвучному гибридному либо электрическому приводу – два. Разбираемся, какое из предложений лучше всего подойдет конкретному делу.

Комфорт по делу

Лучший способ скоротать время в дороге – вообще не заметить, что уже покинул офис или отель. Плавно продолжить занятия позволит семиместный минивэн VOYAH МЕЧТА / DREAM. И неважно, речь о труде или отдыхе: благодаря сверхдлинной колесной базе, просторный слон одинаково хорошо подходит и для того, и для другого.

Передние сиденья предлагают отличный комфорт и сохраняют энергию пассажиров в самом длительном путешествии. Но главный фокус – на креслах второго ряда: с большими диапазонами электрорегулировок, подогревом, вентиляцией и массажем, а также удобными подставками для ног. Пожалуй, здесь даже комфортнее, чем в стационарном бизнес-пространстве: не каждый офис или гостиничный номер может предложить такую роскошную отделку, огромную панорамную крышу и систему трехзонного климат-контроля с фильтром, ионизатором и аромадиффузором, позволяющим менять ароматику сообразно



ИНТЕРЬЕР МЕЧТА / DREAM
тщательно продуман и роскошно исполнен. Кожу можно выбрать черную, бежевую или «слоновую кость». Электроприводы сдвижных дверей и двери багажника, атмосферная подсветка и множество мест для хранения мелких вещей.

ПРЕДСТАВИТЕЛЬСКИЙ СТИЛЬ:
всего три строгих цвета (главные, конечно, черный и белый) и много хрома. Хромированными могут быть даже 20-дюймовые колесные диски. И снаружи, и внутри МЕЧТА / DREAM – визитная карточка процветающего бизнеса.





предпочтениям пассажиров. К тому же диапазоны регулировок сидений позволяют удобно устроиться людям разного роста и комплекции, а вместительный багажный отсек емкостью 427 литров позволяет без труда разместить багаж. Конструкторы минивэна применили более 50 инновационных технических решений. Часть из них – в мультимедийной системе с тремя 12,3-дюймовыми дисплеями общей шириной почти 1,5 м и премиальной акустической системой.

На гребне технологий и силовая установка гибридного VOYAH МЕЧТА / DREAM. Проработаны все слагаемые тишины и комфорта: передовая пневматическая подвеска с интеллектуальным управлением жесткостью, шумо- и виброизоляция. Помимо четырех ведущих колес, в ответе за безопасность полный пакет современной страхующей электроники, от адаптивного круиз-контроля до системы мониторинга слепых зон, и пять звезд в краш-тестах C-NCAP – китайского стандарта безопасности транспортных средств. Русификация, зимний пакет, навигация, телематика – VOYAH МЕЧТА / DREAM полностью адаптирован для российского рынка, и на него распространяется действие программы льготного кредитования со скидкой до 925 000 руб.



ХАРИЗМАТИЧНЫЙ СЕДАН СТРАСТЬ / PASSION
в экстерьере сочетает стремительность, стиль и престиж. Эффектна даже решетка радиатора в технике «алмазная грань»: ее узор образует множество сверкающих логотипов бренда в виде парящей птицы.



В САЛОНЕ СТРАСТЬ / PASSION
господствуют воздух, свет и высокие технологии. Впечатляют премиальная отделка высококачественной, сертифицированной по международному стандарту экокожей или искусственной замшей, панорамная крыша площадью 2,18 кв. м со шторой с электроприводом и премиальная аудиосистема от датского бренда Dynaudio.

Пилотировать или делегировать

Сложно представить себе «телепорт» уютнее, чем кресло бизнес-минивэна МЕЧТА / DREAM. Но что делать, если любишь держать в руках все, включая руль? У VOYAH ответ готов: премиум-седан СТРАСТЬ / PASSION. Автомобиль, в котором вождение – не работа, а удовольствие. Его сильная сторона – сочетание выдающейся динамики и управляемости с не менее впечатляющей экономичностью.

Последовательно-гибридная силовая установка из турбированного бензинового двигателя и двух электромоторов мощностью 394 л.с. позволяет набирать 100 км/ч всего за 5,9 секунды. Адаптивная пневматическая подвеска обеспечивает отличную плавность хода, интеллектуальная система полного привода – уверенное движение при любой погоде. При этом суммарный запас хода при полностью заправленном топливном баке и заряженной тяговой батарее составляет 1000 км, из которых 200 км СТРАСТЬ / PASSION может проехать исключительно на электрической тяге.

То есть название «Страсть» седан получил неспроста. Но не





СПОРТИВНУЮ ДИНАМИКУ ФРИ / FREE версия Спорт+ подчеркивают пятилучевые колесные диски с черной лакировкой и красные суппорты тормозов. При этом ставка транспортного налога невысока: облагаемая налогом мощность этого последовательного гибрида — всего 224 л.с.



FREE SPORT+ ПО-НАСТОЯЩЕМУ РАЗНОСТОРОНЕН: помимо динамики и универсальности в его активе 560 л объема для багажа и спортивного инвентаря. На высоте и комфорт: на тишину в салоне работают двойные стекла в боковых дверях и тщательная проработка аэродинамики.

стоит думать, что жертвой страсти к пилотажу пал присущий марке VOYAH комфорт. Устав рулить, можно передать управление водителю и многочисленным электронным ассистентам, а самому пересесть назад – в зону полноценной представительской роскоши. Не станем перечислять все оборудование и отделку по самым высоким современным стандартам.

Достаточно знать, что правое заднее пассажирское кресло у СТРАСТЬ / PASSION, помимо обогрева, вентиляции и массажа, оборудовано выдвигающейся подставкой для ног с электроприводом, а управление функциями обеспечения комфорта с сенсорного экрана в центральном подлокотнике дает VIP-пассажиру возможность подобрать индивидуальные для себя настройки, не отвлекая водителя от управления автомобилем. Вся инновационная электроника, а также адаптация к российским условиям и доступность госсубсидий практически идентичны тем, которые предлагает минивэн МЕЧТА / DREAM: таковы высокие корпоративные стандарты VOYAH.

Свобода плюс спорт

Но какой бы приятной и легкой ни была поездка на минивэне или седане, она закончится там, где закончится гладкая дорога. Принять эту неизбежность согласен не каждый. Однако у VOYAH есть вариант и для несогласных: кроссовер ФРИ / FREE. А точнее, обновленный ФРИ / FREE версия Спорт+. К эффективности бизнес-вэна и управляемости седана полноприводный гибридный кроссовер добавляет возможность движения по неровным грунтовым дорогам с большими перепадами высот – то есть истинную свободу передвижения. Пневматическая подвеска ФРИ / FREE версия Спорт+ позволяет менять величину дорожного просвета в зависимости от скорости и условий движения. Диапазон регулировки подвески – 100 мм, максимальный клиренс составляет 213 мм. Это делает кроссовер серьезным инструментом для покорения бездорожья и, пожалуй, самой универсальной моделью в палитре VOYAH.

Однако не случайно в его названии и слово «Спорт». Благодаря увеличенной мощности заднего электродвигателя



ГОРА ТАЙШАНЬ –
одно из самых почитаемых, священных и живописных мест в Поднебесной. Соответствовать такому имени — непростая задача, но флагман бренда VOYAH ТАЙШАН / TAISHAN с ней справился. Мотив горы присутствует в отделке и украшениях салона.



обновленной машины пиковая отдача двух электромоторов достигла 510 л.с. Впечатляют и динамические показатели: с 0 до 100 км/ч полностью заряженный ФРИ / FREE в версии Спорт+ ускоряется всего за 4,8 секунды, а максимальная скорость ограничена отметкой 200 км/ч. Одновременно с динамикой выросла и автономность: увеличенная емкость тяговой батареи позволила увеличить пробег на чистой электротяге до 175 км, а общий запас хода – до 1020 км.
При этом ФРИ / FREE версия Спорт+ предлагает полный набор известных по седану и минивэну систем безопасности, высококачественной отделки и премиального оборудования. Выбор свободы не означает отказа от комфорта: VOYAH удалось совместить в одной модели качества, которые долгие годы были прерогативой лишь немногих крайне дорогих автомобилей.

На пике роскоши

Однако на вершине успеха положение начинает обязывать – или просто исчезают причины не позволить себе лучшее. Когда необходимо, чтобы уровень комфорта не уступал уровню престижа и наоборот, даже выдающегося ФРИ / FREE версия Спорт+ уже мало. Требуется топ-решение. И оно у VOYAH уже есть: новейший полноразмерный, трехрядный, по-настоящему роскошный гибридный VOYAH ТАЙШАН / TAISHAN. Истинный флагман бренда.
Этот крупный, длиной более пяти метров, автомобиль практически по любому динамическому, эргономическому, конструктивному параметру либо не уступает остальным моделям VOYAH, либо превосходит их. Технически ТАЙШАН / TAISHAN другой, нового поколения. Гибридная силовая установка включает два тяговых электродвигателя, однако электросистема на 800 В поддерживает сверхбыструю зарядку батареи: с 20 до 80 процентов за 12 минут. Турбомотор ТАЙШАН / TAISHAN может вращать не только генератор, но и колеса. Запас хода – колоссальные 1120 км*. Флагман дебютировал в самом роскошном шестиместном варианте. Перечислить все, чем он оборудован, просто невозможно. Отметим важнейшее – полноуправляемое шасси: поворот колес задней оси на угол до 8 градусов обеспечи-

* Значение запаса хода приведено согласно результатам тестовых испытаний по международному стандарту измерения запаса хода легковых автомобилей.



ИННОВАЦИИ ТАЙШАН / TAISHAN – это технологическая роскошь. Подножки с электроприводом и подсветкой выдвигаются всего за 0,3 секунды, а электроприводы дверей сами обнаруживают препятствия, не допуская контакта, и замедляются при резком захлопывании.



РОСКОШНЫЙ САЛОН ТАЙШАН / TAISHAN – царство престижа и релакса. О пассажире справа во втором ряду — особая забота: его обволакивает кресло с «нулевой гравитацией» и 26-точечным массажем. Между передними креслами — бокс с функцией подогрева и охлаждения.



вает великолепную маневренность и даже позволяет двигаться «крабовым ходом», по диагонали. Фары светодиодные, а трехкамерная пневмоподвеска способна «отутюжить» даже разбитый асфальт и позволяет регулировать клиренс в пределах 100 мм. У стекол задних дверей – шторки с электроприводом, и даже дверные ручки имеют подсветку в стиле «мерцающих звезд».

Едва появившись на рынке, ТАЙШАН / TAISHAN по праву заявляет претензию на лидерство в сегменте больших престижных кроссоверов: плотность роскоши и инноваций на квадратный сантиметр автомобильной площади здесь просто зашкаливает.

Сложно отрицать, что и марка VOYAH в целом, пожалуй, уже стала синонимом прогресса в автомобильной отрасли. Передовые технические решения, премиальное качество и высокий дизайнерский стиль – модели VOYAH способны сделать зоной комфорта даже зону турбулентности. Капсула покоя в центре вихря повседневности – есть ли что-то, в чем мы нуждаемся больше? **a**

МАШИННОЕ ОТДЕЛЕНИЕ

ДОНЕСЕНИЯ

JAC RF8

Двигатель, тип	бензиновый, четырехцилиндровый, турбо
Объем двигателя, куб. см	1998
Максимальная мощность, л.с. при об/мин	236 при 5500
Максимальный крутящий момент, Нм при об/мин	390 при 1750–4000
Трансмиссия	AT6
Привод	передний
Максимальная скорость, км/ч	210
Разгон от 0 до 100 км/ч, с	9,8
Средний расход топлива, л на 100 км	8,9



RF для РФ

Александр Янковский • Фото JAC

ЕСЛИ ПО ДЕЛУ, ТО ДОЛЖНО БЫТЬ ТАК

«ОЦЕНКА КОНКУРЕНТОСПОСОБНОСТИ ТОВАРА ИЛИ УСЛУГИ БАЗИРУЕТСЯ НА СРАВНЕНИИ КЛЮЧЕВЫХ ПАРАМЕТРОВ С АНАЛОГАМИ КОНКУРЕНТОВ, РАЗДЕЛЯЯСЬ НА ТРИ ОСНОВНЫЕ ГРУППЫ: ТЕХНИЧЕСКИЕ, ТО ЕСТЬ КАЧЕСТВО И ФУНКЦИОНАЛ; ЭКОНОМИЧЕСКИЕ, ПОДРАЗУМЕВАЮЩИЕ ЦЕНУ И РАСХОДЫ НА ЭКСПЛУАТАЦИЮ; А ТАКЖЕ НОРМАТИВНЫЕ – СТАНДАРТЫ И БЕЗОПАСНОСТЬ. КЛЮЧЕВЫМ ПОКАЗАТЕЛЕМ ЯВЛЯЕТСЯ СООТНОШЕНИЕ “ЦЕНА – КАЧЕСТВО”, ОТРАЖАЮЩЕЕ ОТЛИЧИЕ ОТ КОНКУРЕНТА ПО СТЕПЕНИ УДОВЛЕТВОРЕНИЯ ПОТРЕБНОСТЕЙ».

Информация полезная, нет слов, жаль, изъясняться так нечеловечески может разве что автор какого-нибудь пособия по бизнесу. Ну или искусственный интеллект – если интереса ради спросить его о преимуществах какого-то автомобиля перед конкурентами.

Бизнесмен? Бизнес-вэн!

Что было раньше, курица или яйцо? Из той же примерно области вопрос, откуда в современный бизнес пришла мода использовать для перевозки персонала и руководителей автомобили сегмента Multi-Purpose Vehicle, MPV.

Микроавтобусы-то были еще в 1960-х – немецкий Volkswagen T1, японские Toyota Hiace, Mitsubishi Delica, Honda Stepwgn. Но первые массовые модели минивэнов в нынешнем понимании – однообъемники с передним приводом, тремя рядами сидений, трансформируемым салоном, низким полом и легковой управляемостью – появились в Америке. В 1983 году Chrysler представила семейство Dodge Caravan, Plymouth Voyager и Chrysler Town & Country, которое распробовали и полюбили американские семьи. В 1984-м в Европе дебютировал Renault Espace, который начали использовать спецслужбы, скорая помощь и такси. А дальше минивэны начали оснащать дополнительными опциями для комфорта и работы в пути, и капитаны бизнеса увидели, что на заднем ряду такой машины ездить удобнее, чем в седане.





В ЭПОХУ, КОГДА ПРИНЯТО
отдавать все функции управления и настройки экрану мультимедиа, физические кнопки включения подогревов и регулировки климатической установки выглядят как вызов. Но это здоровый консерватизм и здравый смысл!



ПОМИМО 27 СИСТЕМ
активной безопасности, которыми оснащен JAC RF8, за пассивную безопасность в салоне этого бизнес-вэна отвечают в том числе подушки: две фронтальные, две боковые, две боковые шторки, всего шесть.



Появились адресованные корпоративным паркам премиальные бизнес-версии Mercedes-Benz V-Класса, Vito и Viano, Volkswagen выпустил свой Multivan Business. В конце 1990-х – начале 2000-х, когда из седанов в люксовые минивэны Toyota Alphard и Nissan Elgrand начали пересаживаться японские бизнесмены и политики, использование минивэнов в бизнесе стало повсеместным и массовым.

Почему именно минивэны

Во-первых, вместимость. Три ряда сидений в салоне машины давали возможность доставлять персонал небольшой компании на место работы, встречать делегацию в аэропорту, отвозить коллектив на загородный тимбилдинг и так далее. Во-вторых, экономичность. По сравнению с несколькими легковыми автомобилями один минивэн требовал меньше топлива и расходов на обслуживание. В-третьих, универсальность. Возможность трансформации салона – складывающиеся сиденья, дополнительные отсеки для багажа – делала минивэны подходящими для



ПОСАДОЧНАЯ ФОРМУЛА
в салоне JAC RF8 — 2–2–3. Сдвижные двери второго ряда открывают большие проемы для удобной посадки пассажиров с любой стороны автомобиля. Широкий тоннель между креслами второго ряда обеспечивает проход на третий.



выполнения комбинированных задач: перевозки и людей, и небольших грузов. Наконец, самое главное: перевозка руководителей. И тут пафос включали на полную катушку: кожаные салоны, раскладные капитанские кресла второго ряда, выдвижные подножки-оттоманки, откидные столики, премиальная акустика, бары-холодильники, роутеры Wi-Fi – премиальные версии минивэнов сочетали вместимость и функциональность с представительским уровнем комфорта. Ну а когда набрал обороты и вышел на первое место в мире китайский автопром, вслед за всеми глобальными трендами моду на корпоративные MPV усвоил и он. Так на российском рынке появилась целая линейка минивэнов из Китая. Например, JAC RF8.

Хотя JAC – это Anhui Jianghuai Automobile Co., автомобилестроительная компания из китайского Анхоя, но при этом формально-то JAC RF8 – автомобиль российский. С декабря 2025-го он выпускается не только в Китае, но и у нас в стране, причем это не крупноузловая сборка, а производство полного цикла, со сваркой и окраской кузовов.









ЗА КАЧЕСТВО
воспроизведения музыки в салоне бизнес-взна отвечают 7,1-канальная система объемного звучания, двенадцать динамиков и один сабвуфер, многослойные звукоизоляционные стекла — переднее и боковые первого и второго рядов.

Конкуренты

Один из самых серьезных соперников JAC RF8 в России – GAC M8. Обе машины сопоставимы по габаритам, качеству отделки интерьера и технологической оснащенности, обе предлагают связку агрегатов в виде бензинового двигателя и классического «автомата». Дальше – премиальный Voyah Dream, с гибридной или полностью электрической силовой установкой, а также с пневмоподвеской, которая делает автомобиль чуть дороже, чем JAC RF8, но предлагает сопоставимый комфорт. Следующий соперник – Hongqi HQ9, который на российском рынке представляет люксовое подразделение китайского автопрома. Это более дорогой автомобиль, но и предлагающий более высокий уровень комфорта пассажирам второго ряда. Демократичные варианты в классе минивэнов – Forthing Yacht и Forthing M7; первый ориентирован на семейных покупателей, второй больше подходит для корпоративных задач. Ну и благодаря параллельному импорту на российском рынке минивэнов присутствуют также электромобильные и гибридные и электрические Denza D9 и Zeekr 009.

Что может противопоставить JAC RF8 такому представительному набору соперников?

Какие ваши доказательства

Прежде всего, это проверенные агрегаты. Двухлитровый турбодвигатель в паре с классическим восьмиступенчатым гидротрансформаторным «автоматом» обеспечивает JAC RF8 плавность хода и высокий ресурс трансмиссии, что критически важно для тяжелого минивэна.

Затем, эргономика и внутреннее пространство – они у JAC RF8 спроектированы с акцентом на удобство трансформации. Так, объем багажника даже при использовании всех трех рядов сидений остается и составляет внушительные 700 литров, в то время как у большинства конкурентов при семиместной загрузке салона место для багажа практически отсутствует.

У GAC M8 тот же тандем двигателя и коробки, что и у JAC RF8, но если первый делает ставку на имидж и броский дизайн, то экстерьер JAC RF8 более сдержанный и универсальный,

МАШИННОЕ ОТДЕЛЕНИЕ
ДОНЕСЕНИЯ

КАЖДОЕ ИЗ ДВУХ
«капитанских» кресел второго ряда снабжено выдвижной подножкой-оттоманкой, оборудовано подогревом, вентиляцией, имеет функцию массажа и может раскладываться, обеспечивая пассажиру режим «нулевой гравитации».







автомобиль одинаково уместно смотрится как в бизнес-парке, так и в качестве семейного, не бравируя излишним хромом. Еще у JAC RF8 более современная мультимедиа от Huawei, что обеспечивает более быструю работу интерфейса и лучшую совместимость со смартфонами.

Преимущество JAC RF8 перед бюджетными Forthing Yacht и Forthing M7 в том, что JAC – автомобиль совершенно иного уровня комфорта и эргономики. RF8 построен на модульной архитектуре MUSE, разработанной именно для современных минивэнов, отсюда его изначальное превосходство в плавности хода и качестве шумоизоляции. Пассивная и активная безопасность автомобиля также на уровне – в конструкции кузова более 70 процентов высокопрочных сталей, автомобиль оснащен системами помощи водителю уровня L2+.

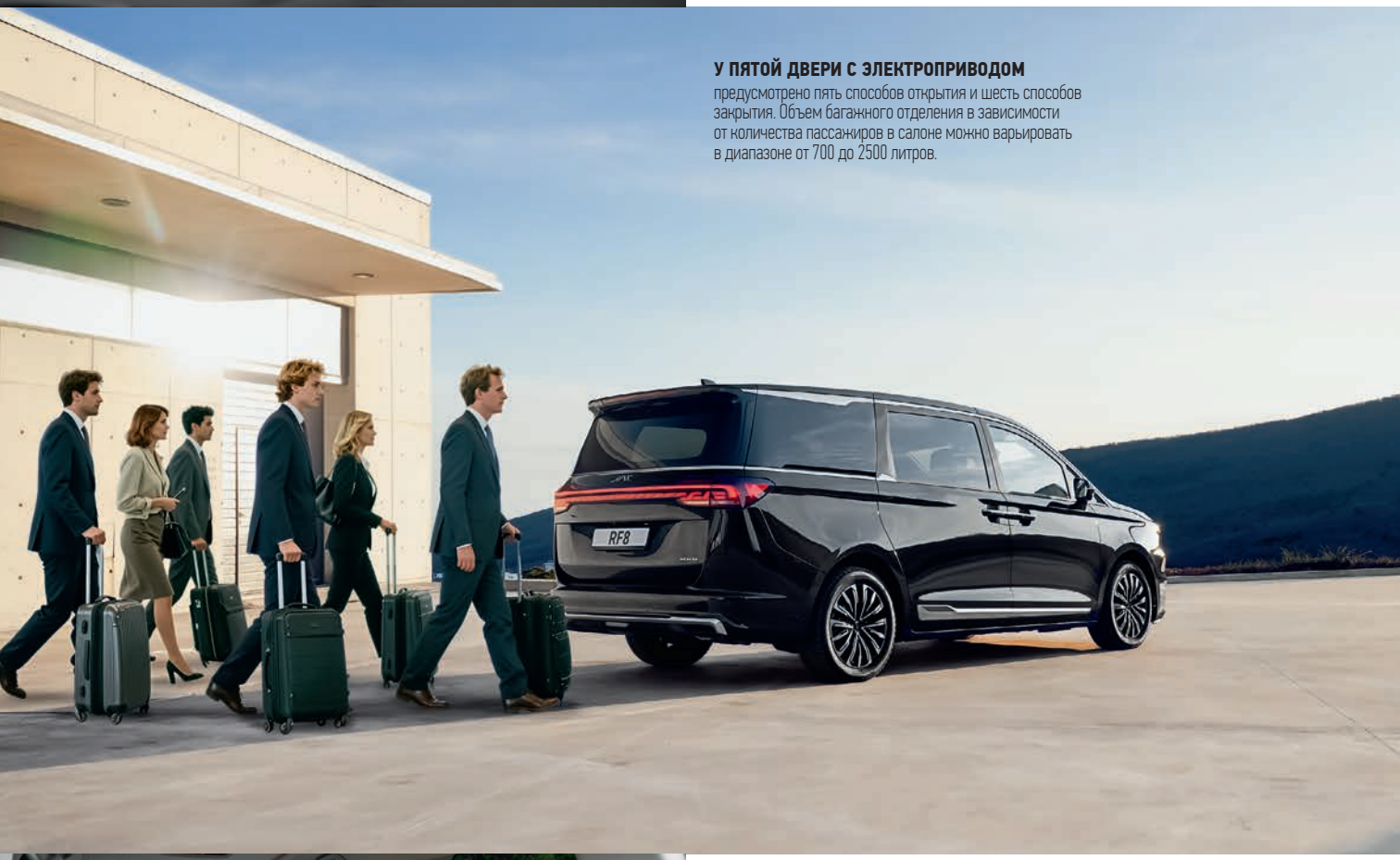
Люксовый Hongqi HQ9 ориентирован исключительно на VIP-пассажира, часто в ущерб возможностям трансформации салона под семейные нужды. JAC RF8 лучше сбалансирован по части удобства – и босса на втором ряду, и водителя, и перевозки крупногабаритного багажа. Ну и стоимость владения у JAC ниже, а расходные материалы часто доступнее.

Спор с электрическим Voyah Dream JAC RF8 выигрывает также за счет более привычного российскому покупателю сочетания классического ДВС с восьмиступенчатым «автоматом». Ну и при сопоставимом уровне комфорта на втором ряду JAC RF8 дешевле и при покупке, и в содержании, а багажник его даже в семиместной конфигурации вместительнее. А уже упомянутая мультимедиа, построенная на программном обеспечении Huawei, наличие большого панорамного экрана и продвинутой акустики делают JAC RF8 успешным соперником Voyah Dream по части технологичности – за меньшую стоимость.

Главный аргумент JAC RF8 в споре с Zeekr 009 и Denza D9 – официальный статус на рынке, полноценная заводская гарантия и поддержка дилерской сети. Ну и плюс к тому,







У ПЯТОЙ ДВЕРИ С ЭЛЕКТРОПРИВОДОМ предусмотрено пять способов открытия и шесть способов закрытия. Объем багажного отделения в зависимости от количества пассажиров в салоне можно варьировать в диапазоне от 700 до 2500 литров.



не устаем напоминать, запас хода RF8 зависит не от температуры за окном и емкости тяговой батареи, как у «электричек», а только от наличия бензина в баке.

Еще приятный бонус: подвеску JAC RF8 настраивали специалисты Volkswagen. Как так вышло? У JAC с немцами с 2017 года было совместное предприятие, в 2020-м было подписано соглашение о стратегическом партнерстве. Так что по части плавности хода и управляемости JAC RF8 готов поспорить не только с собратьями-минивэнами, но и с некоторыми седанами.

Ну и, в отличие от многих конкурентов, JAC снабжен не только ремкомплектом колеса в багажнике, но и докаткой, закрепленной под днищем. Что в российских условиях делает его гораздо более практичным автомобилем для бизнеса.

Хотя почему только для бизнеса? «Для любого момента вашей жизни» – гласит корпоративный слоган JAC. **a**

МАШИННОЕ ОТДЕЛЕНИЕ

ДОНЕСЕНИЯ

FOTON TUNLAND G9

Двигатель, тип	турбодизель, L4
Рабочий объем, куб. см	1968
Максимальная мощность, л.с. при об/мин	162 при 4000
Максимальный крутящий момент, Нм при об/мин	388 при 1800–2600
Трансмиссия	8AT
Привод	полный
Объем топливного бака, л	76
Клиренс, мм	210
Цена в РФ, руб.	от 3 490 000



Искусство пикапа

Григорий Дмитриев • Фото автора

ПОЧЕМУ FOTON TUNLAND G9 МНОГИЕ НАЗЫВАЮТ ЛУЧШИМ

ВЫ ЗАМЕТИЛИ, СКОЛЬКО ПИКАПОВ В ПОСЛЕДНЕЕ ВРЕМЯ ПОЯВИЛОСЬ НА ОТЕЧЕСТВЕННОМ РЫНКЕ? И ЭТО ПРИТОМ, ЧТО ТАКОЙ ТИП АВТОМОБИЛЕЙ – ИСТОРИЯ НЕ ТОЛЬКО НЕ НАША, НО И В ЦЕЛОМ НЕ ЕВРОПЕЙСКАЯ. ДОСТАТОЧНО ВСПОМНИТЬ, КАК НЕСКОЛЬКО КРУПНЫХ АВТОПРОИЗВОДИТЕЛЕЙ ПЫТАЛИСЬ ЗАКРЕПИТЬСЯ В ЭТОМ СЕГМЕНТЕ И В ИТОГЕ СВЕРНУЛИ ПРОЕКТЫ ИЛИ ПЕРЕНЕСЛИ ПРОИЗВОДСТВО ЗА ПРЕДЕЛЫ ЕВРОПЫ – В АФРИКУ И АМЕРИКУ. В ЛАТИНСКУЮ. ПОТОМУ ЧТО В СЕВЕРНОЙ АМЕРИКЕ ХВАТАЕТ И СВОИХ ПИКАПОВ.

Знаете, какие модели автомобилей стали лидерами по продажам в США в 2025 году? На первом месте Ford F-150, который разошелся тиражом 801 525 штук. На втором – Chevrolet Silverado с показателем 577 434 единицы. Огромная величина и огромная любовь. Почему, кстати? Считалось, что когда-то средний американец жил там, где в данный момент была работа. Нет работы – погрузил в свой грузовичок жену, детей, собаку, холодильник и поехал в другой город другого штата. Но те романтические времена, кажется, давно уже прошли. Так почему пикап? Видимо, дело в прагматизме. В стране, где граждане проживают в основном в домах, а не в квартирах, машина с грузовым отсеком – решение на все случаи жизни. Добавим сюда традиционно низкие цены на топливо, чтобы еще раз убедиться – да, только пикап.

В наших краях ситуация несколько иная. В принципе, пикап мог бы заинтересовать какого-нибудь частного предпринимателя, чья работа связана, например, со строительством или ремонтом чего-либо. Но времена сейчас такие, что иметь одну машину для работы, а другую – для семьи накладно. А потому «рабочая лошадка» должна обладать достаточным количеством опций комфорта. Еще у нас есть рыболовы-охотники, поклонники триатлона, мотоциклисты и прочие увлекающиеся граждане, у которых пикап – машина для хобби. Очевидно, что в обычной жизни они передвигаются, скорее всего, не на «Жигулях», стало быть, и к пикапу у них особые требования. Стало быть, востребо-





ЧЕТКАЯ ГРАФИКА ШКАЛЫ ПРИБОРОВ – безусловное достоинство Foton Tunland G9. При таком подходе пикапу не нужен никакой проекционный дисплей.

ВНЕШНЕЕ СХОДСТВО С FORD F-150, на которое многие обращают внимание, – это тоже плюс. В Америке это бестселлер, а четыре пятых миллиона человек не могли ошибиться с выбором.





ванным будет не просто грузовик, а пикап с претензией на роскошь. Такой, как Foton Tunland G9.

Взяли под козырек

Не будем подробно описывать, чем Tunland G9 отличается от Tunland G7, из которого он, собственно, и вырос. Первый продавался у нас довольно долго и в начале прошлого года входил в топ-5 самых востребованных на рынке пикапов. Но все же он был не настолько у нас популярен, чтобы служить точкой отсчета. Поэтому представим, что это первое знакомство, «пик-ап», простите за каламбур.

И в Москве, и в Великом Новгороде, куда я отправился по трассе М-11 «Нева», автомобиль везде заставлял прохожих и проезжих оглядываться. Внушительные габариты, но при этом яркий цвет кузова – согласитесь, такое не часто у нас встретишь. В гамме цветов кузова даже есть ярко-желтый, но я бы такой не выбрал, ибо граждане могут подумать, что это грузовое такси. Колесные диски с элементами в цвет кузова дополняют нарядный look. Изящно перфорированные

FOTON TUNLAND G9
способен буксировать прицеп максимальной массой 750 кг без тормозной системы и 2500 кг, если если к фаркопу присоединить тележку с тормозами.





пороги – автомобиль высокий, и садиться-выходить из него «прямо с грунта» – акробатический трюк даже для тех, чей рост выше среднего. В кузове крепежные дуги, которые в плане эстетики перекликаются с этими самыми порогами. И самое главное – сверкающая хромом «маска» на лице, которая вкупе с четырьмя прямоугольными фарами делает Foton Tunland G9 похожим на американский бестселлер – Ford F-150.

Внутри тоже красота! Никакого тебе «айпеда, где торпеда»: и приборная панель, и экран мультимедиа интеллигентно вписаны под козырек. По центру – три стильных воздуховода, чем-то напоминающих убранство Mercedes-Benz – даром что ли «Фотоны» у нас представляет компания «МБ РУС», эксклюзивный дистрибьютор пикапов и фургонов Foton. Физические органы управления из полированного алюминия. Водительское сиденье с электрорегулировками.









САЛОН FOTON TUNLAND G9 – это благородство и стиль. Графика центральной консоли четкая. Например, «прозрачный капот», выведенный на 12,3-дюймовый дисплей мультимедийной системы.

На втором ряду разместятся трое пассажиров, а если двое – то с повышенным комфортом. Места для ног достаточно, а из спинки дивана опускается подлокотник с подстаканниками. Одна из проблем любого пикапа – где хранить вещи, которые постоянно возишь с собой, или где, например, оставить сумку, когда уходишь ненадолго, так, чтобы она особо не «отсвечивала» возможным злоумышленникам. Под подушками сидений заднего ряда есть небольшие, но довольно вместительные ниши. В них вполне можно разместить аптечку и прочий «набор автомобилиста». Решением, конечно, будет сдвижная шторка на кузов пикапа. По словам представителя компании «МБ РУС», у дилеров есть несметное число самых разных вариантов этих шторок, кунгов и даже выдвижных платформ в кузов. Кстати, крышка на кузов поможет еще и не возить в нем снег зимой. Интересно, как этот вопрос решают в США?

Детройт против всех

У Foton Tunland G9 есть и еще один, невидимый глазу «привет» американским бестселлерам. Все американские пикапы, как известно, родом из Детройта. Так вот, за блокировку заднего дифференциала нашего героя отвечает механизм под названием Detroit Locker от компании Eaton. Считается, что именно этот дифференциал – самый прочный и надежный, совершивший в свое время настоящую революцию на рынке. Скорость вращения колес максимально оптимизируется, даже если одно из них вывешено. Правда, вывесить то самое колесо надо очень постараться. Не получилось это не только у меня, но и у коллег, обзоры которых я читал. Ход подвески огромен, а между колесом и подкрылком можно при желании не то что голову засунуть, а целых две. Полный привод у «Фотона» от знаменитой мичиганской компании BorgWarner.



FOTON TUNLAND G9 – ЭТО И ПРО ТЯЖЕЛУЮ РАБОТУ, и про комфортный отдых. И в том и в другом случае качество дороги не имеет значения. Дорожный просвет 210 мм. А по утверждению компании Eaton, «ни один другой высокопроизводительный дифференциал не может похвастаться таким сцеплением в грязи, снегу, на камнях и на гоночной трассе».



Передние колеса «подрубаются» автоматически при пробуксовке задних. Но можно управлять раздаткой и вручную – с помощью шайбы-контроллера на центральном тоннеле и нескольких кнопок. Режимы 2H, Auto, 4H и 4L – пониженная передача с максимальным тяговым усилием, которую рекомендуют использовать для крутых подъемов, глубокой грязи и песка. Помимо блокировки кнопкой же включается HDC – система контроля спуска. Маневрам на бездорожье сильно помогают камеры.

Грузовой каркас

Годы моего студенчества пришлись на поздний СССР, когда с «товарами повышенного спроса» в стране были определенные проблемы. Моему приятелю кто-то привез из заграницы спортивную сумку марки Adidas. Носить ему в ней было решительно нечего, пустая она с плеча сваливалась, но не пользоваться модным аксессуаром было невозможно. Поэтому «для веса» он положил в сумку увесистую дореволюционную книгу, которую наугад взял с полки в дедушкиной домашней библиотеке. Фолиант увидел отец девушки, за дочерью которого ухаживал обладатель «адидаса», проникся к «серьезному умному мальчику» уважением и не препятствовал отношениям молодых.

Эту историю я вспомнил, когда мне выдавали на тест Foton Tunland G9. «У автомобиля, как и положено пикапу, сзади рессоры, – напомнили мне, – поэтому стоит его тестировать не только с пустым грузовым отсеком, но и загруженным хотя бы килограммов на 200–300, а лучше на все 925, чтобы полноценно оценить плавность хода по трассе».

Но у нас тяжелого груза не было. В Новгород ехали большой компанией – у каждого рюкзак с туристской «снарягой», плюс две надувные лодки и один подвесной мотор. Надо было только накрыть все это и закрепить для надежности – благо для этого внутри кузова есть такелаж-







И КОЛЕСНЫЕ ДИСКИ,
и пороги, и конструкции для крепления груза одновременно хороши и с точки зрения практики, и с точки зрения эстетики.





ные кольца, а с внешней стороны – массивные крюки для той же цели. На М-11 нас догнала легковушка, пассажиры которой жестами показали, что у нас из кузова вот-вот улетит спасжилет. Догнать нас было непросто: 162 силы нагруженному пикапу на трассе хватало всегда. А тяги дизельного агрегата, максимальный момент которого доступен с минимального количества оборотов, – на размякших после половодья берегах Волхова. К «автомату» тоже никаких вопросов. На городских улицах автомобиль управляется так, что недолго и забыть, что у тебя пикап. А забывать нельзя! Чтобы не налететь на штраф за движение по крайней левой полосе, надо двигаться в пределах «грузового каркаса» – схем полос на магистралях в населенных пунктах, по которым разрешено двигаться грузовому транспорту. Ведь Foton Tunland G9 – грузовой транспорт. Только очень красивый и комфортный. **a**



JETOUR T1 2.0 AWD

Двигатель, тип	бензиновый, L4
Рабочий объем, куб. см	1998
Максимальная мощность, л.с. при об/мин	245 при 5500
Максимальный крутящий момент, Нм при об/мин	375 при 1750
Трансмиссия	8AT
Привод	полный
Разгон от 0 до 100 км/ч, с	8,6
Максимальная скорость, км/ч	190
Средний расход топлива, л на 100 км	9,7



Джетуризм

Александр Грин • Фото Вячеслава Крылова

JETOUR T1 УМЧИТ ТУДА, ГДЕ НЕТ НИ ФАСТФУДА, НИ АСФАЛЬТА

T1 – НОВИНКУ В МОДЕЛЬНОМ РЯДУ МАРКИ JETOUR – ТАК И ТЯНЕТ СРАВНИТЬ СО СТАРОЖИЛОМ И БЕСТСЕЛЛЕРОМ, БРУТАЛЬНЫМ T2. ВЕДЬ ПО РАЗМЕРАМ И ТЕХНИКЕ ОБЕ «ТЭШКИ» ОЧЕНЬ БЛИЗКИ. ЗАТО ПО ИМИДЖУ – ПОЧТИ ПОЛНАЯ ПРОТИВОПОЛОЖНОСТЬ... НО СРАВНИВАТЬ ИХ МЫ НЕ БУДЕМ. ПОТОМУ ЧТО ПРО СЕРЬЕЗНЫЙ ДАЛЬНОБОЙНЫЙ ПОТЕНЦИАЛ «ВЕЗДЕХОДА» T2 НАМ ДАВНО ВСЕ ИЗВЕСТНО. ПРИЧЕМ НЕ ТОЛЬКО НАМ: ЛЮБОЙ ВЗГЛЯНЕТ – И СРАЗУ ПОЙМЕТ, ЧТО О СТЕПЯХ И ТАЙГЕ T2 МЕЧТАЛ С ПЕЛЕНОК. А ВОТ T1 С ВИДУ ЯВНЫЙ ГОРОЖАНИН НА СТИЛЕ. АЙТИШНИК В РЕЗИНОВЫХ САПОГАХ. НАСКОЛЬКО ХОРОШ ОН БУДЕТ В ПЯТИСТАХ КИЛОМЕТРАХ ОТ САДОВОГО КОЛЬЦА? А В ПОЛЕ? А В ЛЕСУ?

Прежде чем ветер странствий унесет нас от фитнес-балета и тыквенного латте, надо убедиться, что места хватит всем. И всему – то есть массе предметов первой необходимости, без которых путешествие не в радость. «Взял он кровать, чтобы спать на кровати, взял он ковер, чтоб на нем загорать, взял он дрова, чтоб ему не искать их, взял чемодан – почему бы не взять? Взял керогаз, полотенце, мочалку, книги, журналы, кресло-качалку, лампу, ружье, сапоги, одеяло, взял он собаку, чтоб все охраняла...» Узнали себя? Мы – да. Ведь комфорт – это когда все под рукой.

Так вот: просторный салон Jetour T1 в дальней дороге обеспечивает полным комфортом четверых взрослых туристов. А в недальней – и пятерых. Сзади так вольготно, что даже рослый взрослый закидывает ногу за ногу, причем наклон спинки заднего дивана регулируется. Однако больше всего повезло правому переднему пассажиру. В топовом T1 – а мы тут рассматриваем только комплектацию «Премиум» – это настоящее спальное место с оттоманкой для ног. Два водителя могут чередоваться за рулем, не останавливаясь на отдых, как настоящие дальнобойщики: один рулит, второй спит.

За комфорт 574 литров багажа в грузовом отсеке отвечают подсветка и десять такелажных петель для крепления по-



КАМЕРЫ
кругового обзора – большое подспорье и на дорогах, и вне их. Засады из камней и бревен обнаруживаются на глаз, а не по звуку.





НА БЕРЕГУ
очень дикой реки приятно вспомнить о 70-литровом баке и расходе меньше 10 л/100 км. На обратную дорогу точно хватит.



житков. Под полом багажника – запаска-докатка, а просторные ниши для керогаза, мочалки, одеяла и книг найдутся не только в подполье, но и наверху. Вот только собаку крупнее чихуахуа придется оставить дома… Впрочем, нет: когда багажник обитаем, багаж едет на крыше, там есть рейлинги под вместительный кофр или пару великов. Кстати, дверцу багажника T1 электропривод откидывает вверх – грузить сухо и комфортно с любой стороны. Особенно под дождем.

Про шорохи ночные, про мускулы стальные

На трассах дальних путешествий – да и вне этих трасс – на первый план выдвигаются динамика, обзор и удобство управления. Если каждый обгон необходимо планировать за неделю, водитель быстро устает и теряет интерес к достижению цели…

Однако здесь T1 тоже не в чем упрекнуть: двухлитровый турбомотор мощностью 245 л.с. и восьмиступенчатый автомат



САМОЕ ИНТЕРЕСНОЕ КИНО – ВНЕДОРОЖНОЕ.
Тут и анимация работы полного привода, и компас, и альтиметр, и углы по тангажу и крену.





ЭХ-ДОРОГИ,
пыль да туман, холода, тревоги и степной бурьян Jetour преодолевает играючи. На фото T1 играет в режиме «Песок».

(его делают на заводе компании FAPS, используя японскую гидравлику и немецкие фрикционы) разгоняют немаленькую машину до 100 км/ч меньше чем за 9 секунд. Максимальная скорость – 190 км/ч, намного выше установленного на платных скоростных магистралях предела. А если нужно сменить передачу вручную, есть удобные подрулевые лепестки. Рулится машина точно, кренится в меру, электронных помощников – полный набор. И да, с дальнего на ближний и обратно Jetour T1 переключается сам.

Однако внедорожный арсенал «как бы горожанина» T1 впечатляет еще сильнее. Его определенно готовили к бегству из города, причем к бегству не разбирая дороги. Удачная геометрия кузова и стальная защита двигателя снизу, от которой до земли больше 200 мм, – только цветочки. Ягодки – интеллектуальный полный привод с муфтой Borg-Warner, дополненный принудительной блокировкой заднего дифференциала, как у серьезных вездеходов.

А еще – внимание! – тут имеются такие сугубо джиперские примочки, как датчик глубины брода, чтобы случайно не



БРОДИТЬ В ПОЛЯХ, НИЧЕМ НЕ БЕСПОКОЯСЬ,
по васильковой синей тишине — Jetour T1 это просто обожает. И вас научит, не сомневайтесь.



КАРТА МИРА
над мощнейшим поручнем перед пассажиром справа как бы заявляет: «Ну, держитесь! Следующая остановка – Антарктида!»



ИНТЕРЬЕР
может быть черно-серым, как на фото, черно-черным с рыжими акцентами и... черно-зеленым, в масть зеленому кузову. Мы б не устояли.

утонуть в водоеме глубже допустимых 600 мм, и система принудительного охлаждения двигателя. Умная электроника предлагает водителю семь пресетов для разных дорожных покрытий и режимов движения – «Стандарт», «Спорт», «Эконом», «Камни», «Снег», «Грязь», «Песок» – и в нужные моменты сама блокирует муфту и дифференциал, облегчая борьбу с бездорожьем. А еще помогает тронуться в гору и спуститься с горы, автоматически поддерживая заданную скорость.

У адаптивного круиз-контроля для офф-роуда тоже есть особый режим: по сложному маршруту T1 сам ползет с заданной скоростью от 7 до15 км/ч, позволяя пилоту снять ногу с газа и сосредоточиться на выборе траектории. Правильно оценить обстановку помогает высокая посадка и система камер кругового обзора. Колеи лесных троп, раскисшие полевые дорожки, косогоры, лужи – все нипочем. T1 гарантированно доставит вас к вашему POI, если только вы не посадите его на брюхо. Или не уроните в овраг – up to you, как говорят англичане.

Чтоб трубы заиграли, чтоб губы подпевали

Окей, плюсики за вместительность, динамику, управляемость и проходимость в нашем чек-листе дальнобойщика Jetour T1 получил. А что еще крайне необходимо путешественникам на их долгом, долгом, долгом пути в неведомое? Правильно – не заскучать!

Самое простое тут – отодвинуть шторку стеклянной панорамной крыши с люком и процитировать: «Что ж это у вас за жизнь, если нет времени посмотреть на Большую Медведицу? Она уже сотни тысяч лет на небе, а вы ее даже не видели!»

Когда Медведица для созерцания недоступна, можно включить музыку. Или даже фильм на 15,6-дюймовом экране медиасистемы с девятью динамиками фирмы Sony. Благо с подключением смартфона по Apple CarPlay или Android Auto у T1 никаких проблем. Как и с одновременной беспроводной зарядкой этого смартфона на площадке центральной консоли.



ПРИ СЛОЖЕННЫХ
задних сиденьях получается ровная площадка больше метра в длину и почти 900 мм в ширину. Экспедиционный вариант.

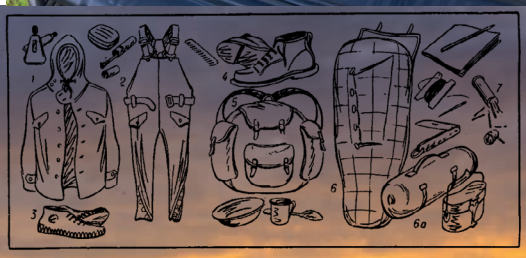


Рис. 1. Личное снаряжение туриста: 1—2 — штормовой костюм; 3 — кеды; 4 — лыжные ботинки; 5 — рюкзак; 6 — спальный мешок; 6а — спальный мешок свернутый; 7 — охотничий патрон со спичками.

ПРИ УГЛАХ ВЪЕЗДА И СЪЕЗДА
в 28 градусов Jetour T1 не страшна не только трава по пояс, но и глубокая колея, и каменистые горные тропы.

Если общей музыке и коллективному киносеансу несовершеннолетние пассажиры предпочтут собственный гаджет с соцсетями и мультиками (так оно, скорее всего, и будет), то к их услугам целых четыре USB-разъема в центральной консоли. И еще пара USB-портов сзади, разного формата. И специальные кармашки для смартфонов на спинках передних кресел – даже в самолетах таких нет.

А самые-самые вовлеченные – водитель, конечно, само собой – будут наслаждаться красочной анимацией на центральном дисплее, иллюстрирующей различные режимы работы трансмиссии и распределение тяги по осям. Глубоко вникнуть в этот непростой, но увлекательный процесс – первоочередная задача автотуриста XXI века. Так детям и скажем. И поставим «Джетуру» еще один плюс, за развлечения.

Чтоб сердце загорелось, чтоб каждому хотелось

Осталось убедиться в одном: что ни в дороге, ни у цели мы не будем страдать от отсутствия привычных удобств. Стойкое преодоление тягот и невзгод – это про пеший поход с рюкзаками. Из автомобиля стоимостью больше четырех миллионов рублей хочется даже через тысячу километров выйти свежим. А утром получить свой банановый раф, даже если это утро в сосновом лесу с картины Шишкина.

За отсутствие усталости в T1 отвечают шикарные кресла: кроме электрорегулировок у передних имеется вентиляция, а у водительского – еще и память на три положения. Для удобства входа и выхода оно само отъезжает назад и потом возвращается на место. Климат-контроль – двухзонный, кондиционированный воздух в заднюю часть салона подают отдельные воздуховоды.



КИТАЙСКИЕ ХУДОЖНИКИ
и программисты постарались, чтобы в T1 было нескучно и красиво. Это заставка выбора режима движения.



JETOUR T1
неплохо вписывается в любой пейзаж. Широкий пояс из некрашеного пластика по периметру — сигнал готовности к приключениям.

РЕГУЛИРУЕМЫЕ СПИНКИ,
подлокотник с подстаканниками, USB-разъемы, воздуховоды, полочки и кармашки — это задний диван дальнего следования.



Между передних сидений – охлаждаемый бокс. Он удобнее, чем холод в бардачке: глоток прохлады у пилота всегда под рукой. Как и глоток бодрости: ведь тут же и розетка на 12В для кофеварки и прочих полезных устройств, на которые не скупится автомобильный афтермаркет. Вторая такая же розетка есть в багажнике, с точным прицелом на сумку-холодильник. Мороженое – достойная награда детям за многочасовую неподвижность со смартфоном в руках. И last but not least: если тяга к перемене мест вдруг накроет зимой, откладывать поездку не придется. T1 оснащен самым полным комплектом подогревов: лобового и заднего стекол, зеркал, сидений руля и форсунок стеклоомывателя. Даже щетки дворников тут бескаркасные – такие меньше обмерзают, проще очищаются от льда. Так что ни колючая тьма за стеной, ни синий иней за порогом, ни отсутствие мощеных дорог и капучино навынос не остановят Jetour T1 в его стремлении увезти вас в тундру. Просто мечта эскаписта, да?



Транспорт особого сложения

Ася Волочнева • Фото iF Design

ИЗБРАННЫЕ ПОБЕДИТЕЛИ IF DESIGN 2026

ПРЕМИЯ IF DESIGN УЖЕ ДАВНО ПЕРЕСТАЛА БЫТЬ ПРОСТО ВИТРИНОЙ КРАСИВЫХ ПРОМЫШЛЕННЫХ ОБЪЕКТОВ. СЕГОДНЯ ЭТО СКОРЕЕ ГЛОБАЛЬНЫЙ РАДАР, ФИКСИРУЮЩИЙ НАПРАВЛЕНИЯ, В КОТОРЫХ БУДЕТ РАЗВИВАТЬСЯ ДИЗАЙН БЛИЖАЙШИХ ЛЕТ, В ТОМ ЧИСЛЕ В ОБЛАСТИ ТРАНСПОРТА И СОПУТСТВУЮЩИХ ЭТОЙ СФЕРЕ ЖИЗНИ АКСЕССУАРОВ. ПОБЕДИТЕЛИ IF DESIGN 2026 ДЕМОНСТРИРУЮТ, ЧТО СОВРЕМЕННЫЙ ДИЗАЙН РАБОТАЕТ УЖЕ НЕ ТОЛЬКО С ФОРМОЙ АВТОМОБИЛЯ, МОТОЦИКЛА ИЛИ ВЕЛОСИПЕДА, НО И С ОБРАЗОМ ЖИЗНИ ЧЕЛОВЕКА, КОТОРЫЙ НА НЕМ ПЕРЕДВИГАЕТСЯ, ЕГО ПРИВЫЧКАМИ, ЦИФРОВОЙ СРЕДОЙ И ДАЖЕ ЭМОЦИОНАЛЬНЫМ СОСТОЯНИЕМ.

Продолжается одна важная тенденция – переосмысление размеров и архитектуры транспорта. Дизайнеры все чаще пытаются решить проблему перегруженных городов не за счет увеличения ширины дорог и их количества, а через компактность и функциональную плотность самих автомобилей. Пикап размером с городской хетчбэк, микромобили с трансформируемой конструкцией, складные электробайки – такие решения сегодня не просто предлагаются для обсуждения, а уже серийно выпускаются. Пространство в таких проектах используется почти как в современной японской архитектуре – без единого лишнего сантиметра.

При этом дизайн транспорта все активнее сближается с миром потребительской электроники. Многие из победивших в конкурсе устройств напоминают не классические автомобили или мотоциклы, а гаджеты – с продуманными интерфейсами, мобильными приложениями и постоянным взаимодействием с пользователем.

Набирает обороты и зеленая повестка. Если раньше устойчивый дизайн часто ограничивался самим фактом наличия электродвигателя, то теперь речь идет о гораздо более сложной системе решений: использовании алюминиевых платформ, генеративном проектировании с минимальным расходом материалов, автономных энергосистемах и даже технологиях добычи воды из воздуха. Экологичность постепенно превращается не в отдельную функцию, а в фундаментальную философию проектирования.



ПИКАП **Telo MT1**

Этот субкомпактный электрический автомобиль совмещает функциональность пикапа с габаритами двухдверного MINI Cooper. Инженеры американского стартапа Telo Trucks полностью пересмотрели классическую архитектуру пикапа, отказавшись от традиционного «капотного» дизайна. Длина MT1 всего 3,8 метра, пятиместная кабина максимально смещена вперед. Стенка между кабиной и кузовом складывается, что позволяет перевозить длинномеры при закрытом заднем борте. Передние кресла установлены не на центральных опорах, а на рельсах, что освобождает место для ног задних пассажиров, позволяя им вытянуть ноги под передние сиденья. Здесь минимизировали все, от толщины бортов до выступов колесных арок.







МИКРОКАР **Linktour Alumi**

Одна из главных особенностей этого конкурента Citroen Ami и Renault Twizy – полностью алюминиевый каркас кузова. Это значительно снизило потребление энергии и увеличило дальность пробега. Владельцем бренда Linktour является китайский промышленный конгломерат Weiqiao Pioneering, входящий в число мировых лидеров в области производства алюминия. Alumi изначально был задуман как витрина главных индустриальных возможностей холдинга, но в итоге вышел в широкую продажу. Среди дизайнерских фишек этого двухместного автомобиля – «кубическая» форма, позволяющая выжать максимум полезного пространства из компактных габаритов. Благодаря безрамочным дверям и огромной стеклянной крыше салон ощущается просторным и воздушным.



АВТОБУСЫ SKYWORTH MINIBUS

Вся модельная линейка автобусов Skyworth имеет футуристичный профиль, а передняя часть кузова выполнена в дизайн-концепции «Звездного кольца»: решетка радиатора и блоки светодиодных фар визуально имитируют текстуру космических созвездий и галактических туманностей.







ДОМА-ТРАНСФОРМЕРЫ **AI-TH**

Эти трансформеры – совместный проект калифорнийского стартапа AC Future и итальянского дизайн-ателье Pininfarina. Главная особенность линейки, в которую входят автономный жилой модуль AI-THu, прицеп-трейлер AI-THt и дом на колесах AI-THd, в технологии трехстороннего расширения кузова. Нажатием одной кнопки стены раздвигаются, увеличивая компактную площадь транспортного средства почти в два раза – до 37 кв. м. При этом сохраняется полная целостность электрических и водных систем. Интегрированный ИИ непрерывно управляет работой всех систем, оптимизируя их. Модели полностью автономны за счет солнечных батарей и оснащены системой, которая собирает влагу прямо из окружающего воздуха, обеспечивая генерацию до 50 литров воды в день.















ТРЕЙЛЕР **Pebble Flow**

Этот умный трейлер создан командой инженеров, которые некогда работали в Apple, Tesla, Zoox, BMW и Volvo, а теперь создали в Калифорнии общий стартап Pebble. Одна из особенностей Pebble Flow – встроенные в колеса электромоторы и наличие батареи на 45 кВт•ч, при буксировке прицеп «подталкивает» сам себя, снижая нагрузку на автомобиль, а при торможении включается рекуперация для подзарядки аккумулятора прицепа. Также трейлер оснащен мощным автомобильным процессором Nvidia Drive Orin, который выполняет такие задачи, как автоматическая сцепка с машиной, дистанционное управление трейлером с iPad, умное выравнивание трайлера на стоянке за счет управления четырьмя выдвижными опорами, оптимизация энергопотребления и т.п.

АВТОДОМ **Rhon Camp The Renegade 4x4**

Автодом построен на полноприводном шасси Mercedes-Benz Sprinter с внедорожной подготовкой, что позволяет путешествовать в дикие места, дороги до которых еще не проложили. Стандартный фургон заменен на полуинтегрированный жилой кузов, который при внешней неказистости внутри предлагает комфорт премиум-класса. В том числе за счет открытой планировки: санузел установлен между кабиной водителя и жилой зоной, и линия обзора имеет три стороны, избавляя интерьер от ощущения замкнутой коробки. Среди других особенностей – подъемная кровать, которая превращает гостиную в спальню. Авдотом оснащен энергосистемой с литиевым аккумулятором, дизельным отопителем, баком для воды на 144 литра, холодильником объемом 200 литров и винным шкафом.



МИКРОМОБИЛЬ **PIX Beastie**

Двухместный PIX Beastie создан китайским стартапом PIX Moving, получившим венчурное финансирование в Кремниевой долине и открывшим там свой первый зарубежный R&D-центр. PIX Beastie проектировали не по законам классического автопрома, а по принципам создания роботизированных систем. В его конструкции отсутствуют механические связи между органами управления и ходовой частью, все команды преобразуются в цифровые сигналы. Цельный алюминиевый каркас PIX Beastie спроектирован алгоритмами генеративного дизайна ИИ на основе биомимикрии и полностью напечатан металлическими роботами – 3D-принтерами. Сейчас продается только «версия для разработчиков» – IT-специалистов. Но на текущий год уже запланированы серийные поставки обычным клиентам.



САМОКАТ **Jowua Folding Performance**

Модель ультракомпактного складного электросамоката Jowua Folding разработана специально как аксессуар для владельцев электромобилей Tesla. Ее главная особенность заключается в том, что в сложенном состоянии она идеально помещается в передний багажник или нишу заднего багажника (в зависимости от модели), а используется для того, чтобы комфортно добираться от зарядной станции или парковки до конечной точки своего маршрута. Модификация Performance – флагманская версия базовой модели. Она имеет тот же уникальный четырехступенчатый механизм складывания, но топ-версию оснастили полноценной подвеской с амортизаторами, увеличили емкость батареи, поэтому запас хода вырос до 32 км, а также сделали руль шире, а его стойку – выше для большего комфорта.









МОТОЦИКЛ **E-VO GT**

Этот электрический неоретро кафе-рейсер создан совместным предприятием японской корпорации Honda и китайской Guangzhou Motorcycle Group как эксклюзивный продукт для внутреннего рынка Китая. На электробайках часто двигатель встроен в заднее колесо, но на E-VO GT установлен технологичный плоский электродвигатель с ременным приводом, закрепленный в центре алюминиевого шасси, что обеспечивает идеальную развесовку и управляемость классического мотоцикла. У мотоцикла два цифровых дисплея: один служит приборной панелью, второй отвечает за навигацию, музыку и интеграцию со смартфоном. Также есть передняя и задняя видеокамеры, работающие как видеорегистратор, и радар, обеспечивающий мониторинг слепых зон и предупреждающий о риске столкновения.





МИНИ-БАЙК **ICOMA Tatamel Bike**

В центре идеи этого мини-байка – концепция «транспорта-чемодана». В сложенном виде Tatamel Bike превращается в компактный прямоугольный бокс размером с системный блок компьютера – руль, сиденье, переднее и заднее колеса полностью убираются внутрь. Вес байка около 50 кг, для его транспортировки в сложенном виде предусмотрены складная ручка и пара колес, как у дорожного чемодана. Его можно катить за собой в метро, завозить в лифт или убирать в багажник даже самого маленького автомобиля. При этом в рабочем состоянии Tatamel Bike – полноценный электрический мини-мотоцикл, развивающий скорость до 40 км/ч и имеющий запас хода до 30 км. Ну и как без фишек: боковые стенки байка съемные и их можно менять, как чехлы на смартфоне.

ВЕЛОСИПЕД **VanMoof S6**

Этот электровелосипед получил высшую награду iF Design – Gold Award. В первую очередь – за сохранение и переосмысление ДНК культового бренда. VanMoof некогда сумел превратить утилитарный электровелосипед в модный гаджет, за что его прозвали «Apple в мире велосипедов». Но в итоге VanMoof обанкротился и был выкуплен британской технологической компанией McLaren Applied, которая при сохранении знаменитого хайтек-дизайна устранила все недостатки модели, связанные с ее надежностью. В первую очередь полностью была переработана коробка передач. При этом у VanMoof S6 сохранились фирменные фишки вроде противоугонного замка Gen 6 Kick Lock, легендарной кнопки Turbo Boost, интерфейса Halo Ring и крепления для телефона Peak Design.







ВЕЛОШЛЕМ **Headfirst Echo Pro**

Еще одно «золото» этого года досталось умному велосипедному шлему, разработанному голландским стартапом Headfirst совместно с амстердамской студией промдизайна Studio APE. Перед нами «шлем для тех, кто не любит носить шлемы». Его главная особенность – в кардинальном пересмотре конструкции и внедрении запатентованной системы регулировки SafeFit. Надо просто надеть шлем и слегка нажать руками на его бока – внутренние сегменты шлема мягко сдвигаются внутрь по контуру черепа, обеспечивая идеальную индивидуальную посадку, как если бы шлем делался на заказ. Это решает важную проблему: по статистике, до 35 процентов взрослых и до 90 процентов детей носят шлемы неподходящего размера, что наполовину снижает уровень реальной защиты.





ВЕЛОСИПЕД **Stoer CargoX**

Концепция звучит так: «SUV среди грузовых велосипедов». В отличие от классических узколесных грузовых карго-байков, CargoX оснащен широкими фэтбайк-шинами, которые обеспечивают идеальный баланс и мягкий ход на любом покрытии – от брусчатки и бордюров до травы и грунтовых дорог. Спереди установлена вместительная кабина из легкого, но прочного вспененного полипропилена, в стандартной комплектации она идет с двумя скамейками для детей и ремнями безопасности. Общая грузоподъемность велосипеда составляет 150 кг. Велосипед этот электрический, на нем установлен двигатель Bafang H720, представляющий собой интеллектуальную систему, которая объединяет силовой агрегат и двухступенчатую автоматическую трансмиссию.





ВЕЛОСИПЕД **Bravekids Runner-Bike**

Это модульное детское транспортное средство разработано совместно тремя китайскими дизайнерскими и инженерными командами: Bravelabs Co., iMadiCube Design и LKK Design – и представляет собой трансформер 3 в 1: беговел, двухколесный велосипед и трайк. Литой цельный корпус в минималистичном стиле не имеет ни одного острого угла, все соединительные узлы скрыты внутри рамы. Одна из особенностей модели – в конструкции колес без спиц. Такое решение исключает риск, что ребенок защемит пальцы или в спицах запутается одежда. Из-за этих колес велосипед все еще находится в статусе прототипа и продолжает проходить промышленные тесты на прочность под нагрузкой и на долговечность механизмов вращения.

АВТОКРЕСЛО ДЛЯ ДОМАШНИХ ЖИВОТНЫХ **Maeve iso Wind**

Не просто автокресло для собак и кошек, а премиальная модель нового поколения от американского бренда Tavo Pets, принадлежащего, к слову, производителю инновационных товаров для детей Nuna. Главная особенность Maeve iso Wind – концепция безопасной климатической капсулы: это первое в мире автокресло для животных, которое оснащено встроенной системой вентиляции и креплением Isofix, а также успешно прошло краш-тесты. Правда, не где-нибудь в Euro NCAP или ADAC, а в собственных специализированных динамических испытательных лабораториях Tavo Pets. Впрочем, Maeve iso Wind можно использовать не только в машине, но и как обычную переноску в руках или закрепить на фирменном прогулочном шасси для пеших прогулок по городу.





ИГРУШКА **MOKU-Model**

Это не просто деревянная игрушка, а машинка, которая спроектирована как высокотехнологичный и одновременно тактильный «живой» объект. Инженеры японского бренда Wood Worker смогли встроить в деревянную конструкцию настоящие амортизаторы. При езде автомобиль плавно поглощает любые неровности, имитируя поведение реального внедорожника. Игрушка воздействует на ребенка через теплоту натурального дерева, его естественный запах, а также мягкие звуки щелчков деревянных деталей при работе подвески. Кузов машинки лишен острых углов. Его дружелюбная, обтекаемая форма разработана так, чтобы идеально ложиться в детскую ладонь, вызывая желание постоянно держать игрушку в руках.





КОФЕМАШИНА **Portable Electric Espresso Maker**

Эта портативная электрическая кофемашина от известного китайского производителя Kelitong спроектирована как универсальная мобильная кофейная станция для путешествий. Главная ее особенность – сочетание максимальных ультракомпактных габаритов и профессионального давления экстракции в 20 бар, в то время как большинство портативных кофеварок выдают давление около 9–15 бар. Эта же модель задействует мощную мини-помпу, что гарантирует плотную, насыщенную кофейную пенку, сравнимую с результатом больших настольных кофемашин. При этом кофемашина одинаково успешно работает как с молотым кофе, так и с капсулами формата Nespresso, а на одном полном заряде аккумулятора она способна приготовить до 60 чашек.



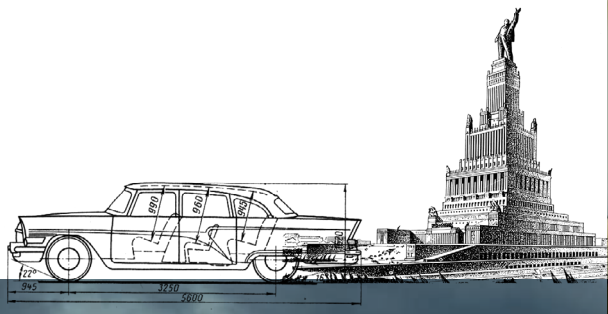
АРОМАДИФФУЗОР **Snow Mountain**

Имитация вершины заснеженной горы – обычно в стиле Фудзи, смена цвета в зависимости от режима движения или стиля музыки при помощи встроенной интерактивной подсветки – вот что умеет умный автомобильный аромадиффузор под названием «Снежная гора». У этого аппарата есть встроенный микрочип вибрации (что бы это ни значило), поэтому он сам начинает распылять аромат при запуске двигателя и отключается, когда машина запаркована, что экономит заряд аккумулятора и парфюмерную эссенцию. Для электрокаров есть опция подключения через USB, этим же способом осуществляется подзарядка. В автономном режиме диффузор работает до двух недель. У девайса шесть световых эффектов, три уровня интенсивности



ПУСКО-ЗАРЯДНОЕ УСТРОЙСТВО **E-Charger**

Дизайн этого компактного зарядного устройства выполнен в виде бионических «ушных» зажимов. Он как бы переосмысливает обслуживание автомобильной батареи в дружелюбной форме, создает эмоциональную визуальную связь между испуганным автовладельцем и разряженным аккумулятором и за счет простоты использования превращает технический инструмент в надежного друга. E-Charger оснащен встроенным бустером, который позволяет запустить двигатель автомобиля с полностью разряженным аккумулятором, также с его помощью можно проводить автоматическое тестирование исправности автомобильного генератора и комплексную проверку всей зарядной цепи автомобиля.





Невезучие

Владимир Акимов • Фото производителей

ПОЧЕМУ ОНИ НЕ ПРОКАТИЛИ

КРОССОВЕРЫ, КРОССОВЕРЫ, СЕДАНЫ И ЛИФТБЕКИ, ВНЕДОРОЖНИКИ, БИЗНЕС-ВЭНЫ, ПИКАПЫ, ОПЯТЬ КРОССОВЕРЫ. ПОРЕДЕЛО У НАС РАЗНООБРАЗИЕ НОВЫХ ИНОМАРОК. НИ ХЕТЧБЭКОВ, НИ УНИВЕРСАЛОВ, УЖ НЕ ГОВОРЯ О КУПЕ И КАБРИОЛЕТАХ. МОЖЕТ, ТОГО И ХВАТИТ? ВЕДЬ ЗА МИНУВШИЕ ДЕСЯТИЛЕТИЯ РОССИЙСКИЙ МЕНТАЛИТЕТ ОТВЕРГ ЦЕЛУЮ РОССЫПЬ НЕБАНАЛЬНЫХ АВТОМОБИЛЕЙ – ВОТ ЭТИХ.

Эпоха дефицита в СССР породила саркастичную шутку: нет для наших людей ничего ужаснее, чем оказаться перед выбором. Увы, веселого на самом деле мало. Былая нехватка всего и вся аукается в коллективном сознании до сих пор.

Да, сейчас-то мы разборчивые, было бы что разбирать. А сразу после советского периода, когда рухнула плотина запрета и в «страну седанов» рекой устремились иномарки, некоторые застряли среди окаменелых стереотипов. Народ и впрямь опасался экспериментировать с форматами и рассматривал неоднозначных пришельцев с выражением лица, как у Шварценеггера-Датча из видеосалонов: «Что ты такое?» Не умея мыслить категориями сугубо индивидуального удобства, страна предпочитала машины «как у людей». Итого за двадцать лет изобилия набрался автопарк моделей, которые буквально не прокатили. Надо ли плакать, потерявши? Предпочли бы мы их китайским? «Автопилот» вспомнил, почему эти невезучие терпели фиаско. Справедливости ради: зачастую и во всем мире.









TOYOTA IQ СТОИЛА
как базовая Camry, притом со схемой сидений 3+1 японцы намудрили. Лаконичный Smart обходился дешевле, прославился как аксессуар и целиком занял сектор имени себя.

Малыши без ниши

Размер автомобиля в огромной стране всегда имел принципиальное значение, и кто-то кое-где у нас порой еще держится за парадигму «чем больше, тем успешнее». А уж в ранних нулевых… Вовсю шли евроремонты квартир, пока хозяева отдыхали в евротурах, а вот достаточные по меркам еврокультуры машинки мини-класса считались недорослями.

Хорошо расхватывали пирожок Daewoo Matiz – заменитель «Оки», а других веских поводов мельчить не водилось. Парковочных мест уйма, цены на топливо вменяемые. Зато сами маленькие автомобили стоили внушительных денег. Особенно выделялась авангардная Audi A2 с алюминиевым кузовом, инженерный деликатес в масштабе 1:2. Удалось продать лишь сотню.

Заметили, насколько востребованы праворульные кей-кары? Действительно удобные и прекрасно подходящие людям без комплексов. А когда-то Suzuki Wagon R+ с такой компоновкой, даром что японский, приняли за нелепость. Опередил спрос на микровэны и Renault Modus, оказавшийся чересчур убористым. Весь профит достался пришедшему вослед соплатформеннику Nissan Note, более вместительному и практичному. Моду же на мини завел Mini в качестве дорогого атрибута. Теперь компакты очень актуальны, но китайцы подобных не предлагают.

ПОЛЕЗНЫЕ ИСКОПАЕМЫЕ



HYUNDAI И KIA
напрашивались в премиум с упорством, достойным лучшей задачи. Kia K900 продвигали как альтернативу средним немецким седанам. Забывая, что компромиссы среди сильных мира сего неприемлемы.



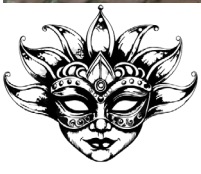


Проблема в эмблеме

«Что позволено Юпитеру, не дозволено быку». Российский авторынок в годы расцвета проявлял абсолютную нетерпимость к любым нарушениям субординации среди автомобильных марок. Поэтому старания массовых брендов достучаться до высшего общества обычно терпели полный крах. Тенденция, подтвержденная глобальным опытом.

Классический образец неудачного прыжка выше головы, достойный учебников по маркетингу, – Volkswagen Phaeton. Шедевральный, без иронии, седан-исполин, созданный по личной инициативе Фердинанда Пиеха, с фанатичным вниманием к каждой кнопочке и деревянной панельке, пал жертвой собственного имени. Почтеннейшая публика не торопилась отдавать десятки тысяч долларов за «народный автомобиль». Куда на нем прикажете ехать, в «Макдоналдс»? Корейский представительский класс и подавно имел значение оксюморона.





ПОЛЕЗНЫЕ ИСКОПАЕМЫЕ



ХБМ – «ХОЧУ БЫТЬ МЕРСЕДЕСОМ» – бывали разные. И уж лучше Citan – оригинальная маска у французского фургончика, чем Kia Opirus – пугающий шарж на E-class.



RENAULT LAGUNA COUPE нацелилась в сегмент «бюджетных туризмо», и выяснилось, что… такого здесь нет. Французам бы вспомнить плачевный опыт двухдверки Fiat Coupe, хотя та выглядела гораздо круче.



Пресекал рынок и попытки выдать чужое за свое ради экономии. Какой смысл покупать пикап Fiat Fullback, если это близнец уважаемого Mitsubishi L200, но с другими шильдиками и чуть привлекательнее по цене?

Отдельный сюжет – массовые бренды, отважившиеся эстетствовать. Шаблон «Volvo – унылый и пенсионерский» напрочь заблокировал продажи позитивному купе-кабриолету C70. Авангардный Peugeot RCZ, задуманный под влиянием Audi TT, вчистую проиграл немецкому исходнику. Наконец, участь главного аутсайдера выпала среднемоторному спорткару Opel Speedster на шасси Lotus. Оригинальную английскую экзотику и ту брали поштучно, а переделку под маркой Opel вовсе не рассматривали. Зато китайская тотальная мешанина из эмблем и суббрендов нам теперь нипочем.



ЭТУ ТРОИЦУ ПОДВЕЛА спорная начинка. M-B X-class заимствовал ниссановскую, Jaguar I-Pace озадачил электрохозяйством, а спортивная Mazda RX-8 отпугнула необычным роторным мотором.

Странные какие-то

Переходим к самой насыщенной группе, где витает неопределенность и собраны машины, вызывающие вопрос: «Как так?» Шансов прослыть чудаком или облапошенным маркетологами автовладельцем было хоть отбавляй. Ну, российский рынок их и «отбавил».

Абсолютно понятный нам космический аппарат – это гордый «Буран», а вовсе не архикреативный Citroen. Покорять галактику фирменных C6 и DS5 отважились считаные экстремалы. Хетчбэк Hyundai Veloster выпендрился асимметрией кузовных проемов: одна дверца слева – это нормально, а две справа – уже некрасиво. Минивэну SsangYong Rodius, нарисованному будто сослепу, изрядно омрачило карьеру прозвище «Уродиус».

Особняком выстроились американцы. Полновесный кроссовер Cadillac XT6 пожаловал с двухлитровым мотором – приятно познакомиться, комментарии излишни. Приземистый универсал Chrysler 300C Touring смотрелся по-гангстерски харизматично, но чересчур вызывающе для семейных реалий. Chrysler PT Cruiser дал чистого ретростиля, но под капотом обнаружились тривиальные и капризные моторы, а в салоне – неприлично дешевый пластик. Для полноты картины оставалось лишь вообразить рядом Land Cruiser.











LADA AURA
максимально понятна как проект — оперативная реакция вазовцев на запрос сверху. И столь же неконкретна как продукт.

ДВЕ КРАЙНОСТИ –
открытый Range Rover Evoque перепижонил, а минивэн SsangYong Rodius всех перепугал. Россия решила, что абсурда ей хватает и без них.





Ford Focus – наше все, но маркетинговый фокус с превращением бестселлера в купе-кабриолет CC откровенно провалился. Еще более странно выглядел мягкий складной верх у паркетника Range Rover Evoque: штурмовать сугробы без крыши желающих не нашлось.

Ford вообще в какой-то момент занялся самоистязанием. Живой тому пример – покойный малогабаритный кроссовер EcoSport индийской разработки, прописавшийся в Челнах. Узкий и высокий кузов, крошечные диски, рюкзак с запаской на распашной двери. Машина выглядела нелепо на фоне гармоничного Renault Duster. Тот расходился по 40 тыс. штук, а индийский – вдесятеро хуже. Что не помешало фордовцам выкатить вдобавок седан Fiesta – фатально неудачный по дизайну и эргономике. К хетчбэку грубо приделали громоздкий багажник. Сзади практически негде сидеть: колесная база уступала корейским конкурентам Solaris и Rio. Затоваривание складов вынудило завод досрочно остановить конвейер.

Бессвязным получился Suzuki Ignis первого поколения. Кто-нибудь вообще помнит? Ни то ни се: то ли высокий переросший хетчбэк, то ли недоделанный джип. Коробчонка с полным приводом и жесткой подвеской. Для мегаполиса он казался слишком топорным, для бездорожья – неуверенным. Следует признать, что нынешние китайские SUV точнее попадают в цель.



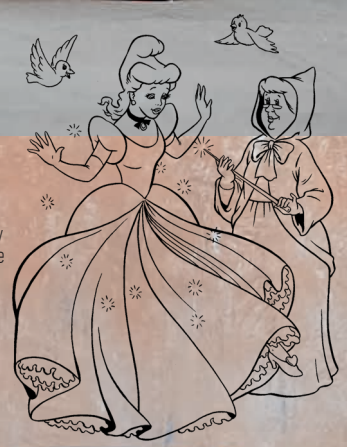
HONDA CROSSTOUR отнюдь не была плохим автомобилем. Но смешала так много жанров, что сработало рыночное правило: кто хочет стать всем, тот станет никем.



Чего не может быть

«Запиши себе название, чтобы в спешке не забыть». Речь о моделях, которые сочетали несочетаемое на грани провокации. Названия помним отлично! Renault Vel Satis – апогей явления. Вместо привычного седана бизнес-класса фирма представила огромный высокий хетчбэк с архитектурой версальского дворца. Ехал он – как плывет премиальная яхта, и в аккурат мимо кассы, ведь создатели так и не вообразили своего клиента. Из той же оперы Opel Signum – растянутый хетчбэк на базе Vectra, пытавшийся воплотить идею «бизнес-класса для эгоиста» с раздельными задними креслами.

Прямым продолжением этой своеобразной логики стал кросс-лифтбек Honda Crosstour. Японцы водрузили на основу седана Accord массивный пятиметровый кузов и возвысили над дорогой. На выходе образовался идеальный мутант: для универсала у него была слишком скошенная крыша, для кроссовера – легковая посадка, а стоил он как полноценный внедорожник Pilot. Потребитель логику не расшифровал. В списке отказников и чешский Skoda Roomster. Автомобиль словно склеили из разных половин: передняя часть – от компактной Fabia, а задняя – прямоугольный жилой куб. Россия не оценила гибрид коммерческого фургона и семейного хетчбэка, отдав симпатии традиционному универсалу Octavia Combi.

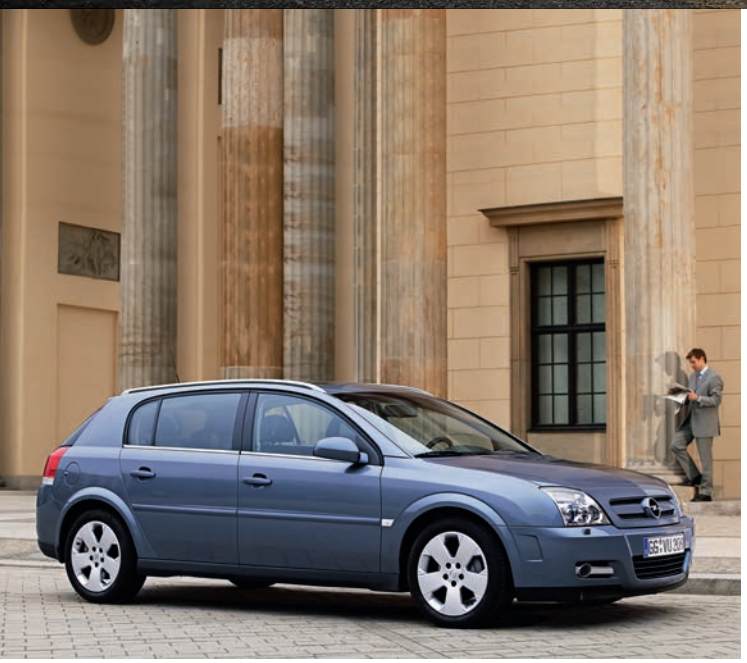


RENAULT VEL SATIS – готовый экспонат автомобильной кунсткамеры. В пару к нему фирма построила минивэн-купе Avantime, чем и закрыла себе путь в элитные круги.

LEXUS LC 500
предлагал и версию со складным верхом. К сожалению, открытость никак не помогла улучшить позиции на мировом рынке.



OPEL SIGNUM
не единственный представитель марки, который не восприняли всерьез. Кабриолет Opel Cascada тоже остался без внимания.



А как вам невероятный лайфстайловый Lexus LC 500? Вызывающе роскошное и хищное японское купе с породистым V8 и блестящей внешностью концепт-кара из фантастического фильма. Одна маленькая и досадная неувязочка: в сознании российского богача спорткар за 15 млн рублей непременно обязан быть немецким или итальянским. LC 500 остался этаким причудливым баловством для считаных единиц.

Еще радикальнее суперкар Lexus LFA – углепластиковый шедевр с мотором V10 прямиком от болида Формулы 1. Цену самонадеянно выставили на уровне Lamborghini, что, разумеется, привело к прямому сравнению марок не в пользу японской.

Сюда же просится Infiniti QX30 — тщательно замаскированный Mercedes-Benz GLA. Или двухдверный Cadillac CTS Coupe в форме скоростного утюга. Не забудем честное заднеприводное спорткупе Hyundai Genesis, которому тыкали корейским происхождением. А следом за ним – интереснейший Kia Stinger с такой же проблемой национальности. Что ж, национальность у сегодняшних официальных иномарок одна, обсуждать нечего.

ПОЛЕЗНЫЕ ИСКОПАЕМЫЕ



MITSUBISHI I-MIEV
реально наслали российскому рынку. Штаб-квартира приказала здешнему представительству застолбить нишу электрокаров раньше других.





Для никого

Серьезно: у таких моделей фактически отсутствовал осязаемый портрет потенциального покупателя. Пытаясь нащупать несуществующие микрониши, автоконцерны придумывали технику, которая вызывала у нормального человека лишь один вопрос: «Кто те неформалы, которые за это заплатят?» В наших широтах, где автомобиль выбирают прежде всего умом, калькулятором и с оглядкой на будущую перепродажу, парад эксцентрики был заведомо обречен.

Французы из Peugeot искренне верили, что компактвэн 1007 с огромными сдвижными электродверями – мечта горожанина. В реальности тяжелые двери в мороз замерзали, открывались мучительно долго, мгновенно выпуская из салона нагретый воздух. А стоила эта кроха как полноценный седан гольф-класса.

Citroen C3 Pluriel выдавал себя одновременно за хетчбэк, кабриолет, родстер и пикап. Но чтобы превратить его в открытую машину, тяжелые продольные дуги крыши приходилось отвинчивать вручную и… оставлять в гараже. Если в дороге вас заставал ливень, вы бессильно мокли.

Электрический яйцеобразный Mitsubishi i-MiEV по цене двух кроссоверов и с запасом хода в 100 км зимой казался изощренным издевательством над здравым смыслом. А Rover Streetwise, ставший одним из первых кросс-хетчей, опоздал родиться – сам бренд Rover к тому моменту уже испускал дух.



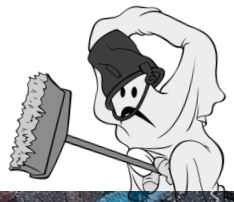
PLURIEL
означает «множество». На деле – множество проблем. Автоконструктор Citroen регулярно оказывается в списке худших открытых автомобилей в истории.





MINI ОШИБСЯ
с максимализмом — производные придумывались наспех и, по сути, безадресно. Стоит ли удивляться тому, что «лишние» версии прожили очень короткую жизнь.

ПОЛЕЗНЫЕ ИСКОПАЕМЫЕ







Бренд Mini в десятых годах тоже заигрался и на радостях начал плодить кузова. Двухместное купе Cooper Coupe с крышей, напоминавшей надетую задом наперед кепку, лишило машину практичности, но не добавило шарма. Родственник Roadster страдал от тесноты, а трехдверный кросс-купейный Paceman стал апофеозом бессмысленности: огромный, жесткий, дорогой и лишенный задних дверей. Chrysler Crossfire, собиравшийся в Германии на старой платформе Mercedes SLK, выглядел как сгорбленный старец и не ехал на свои спортивные амбиции. Все они уперлись в тупик.

Купили бы мы «невезучих» сегодня в пику китайскому однообразию? Российский менталитет – штука упрямая. Даже теперь, когда рынок на строгой диете из одинаковых переднеприводных кроссоверов, те чудаковатые аутсайдеры прошлого не получили бы общего признания. Вызвали бы ностальгическое умиление у горстки знатоков. Но массовый покупатель по-прежнему голосовал бы рублем за пресловутый, пусть и скучный, зато ликвидный «черный внедорожник». Все идет своим чередом, и вот история доказала: наш консерватизм не сломать никаким кризисом. Мы любим разнообразие, но только если оно укладывается в рамки привычной системы координат. **a**

MOSKVITCH и VOLGA

Денис Токмаков

ИНОСТРАННАЯ РЕКЛАМА СОВЕТСКИХ АВТОМОБИЛЕЙ



В ПОСЛЕДНИЕ ГОДЫ В ОТЕЧЕСТВЕННОМ АВТОПРОМЕ НАБЛЮДАЕТСЯ ТЕНДЕНЦИЯ К РЕИНКАРНАЦИИ СОВЕТСКИХ МАРОК. УЖЕ ВОЗВРАЩЕН ИЗ НЕБЫТИЯ «МОСКВИЧ», СЛЕДОМ ЗА НИМ ПРИШЛА «ВОЛГА», И, КТО ЗНАЕТ, МОЖЕТ БЫТЬ, ЕЩЕ БУДУТ «ПОБЕДА», «ЧАЙКА», ЗИМ И ЗИС, А ТАКЖЕ МНОГО ЧЕГО ЕЩЕ. КОНЕЧНО, ЭТО ВСЕ ПРЕСЛОВУТЫЙ БЕЙДЖ-ИНЖИНИРИНГ, НО КУДА В ЭТОМ ДЕЛЕ БЕЗ ЛЕГЕНД, А ОНИ ОБЫЧНО БЕРУТСЯ ИЗ ПРОШЛОГО. СОВРЕМЕННЫЕ «МОСКВИЧ» И «ВОЛГА» – КИТАЙСКИЕ АВТОМОБИЛИ С «БИРКАМИ» ДЛЯ РОССИЙСКОГО РЫНКА, НО «АВТОПИЛОТ» РЕШИЛ ВСПОМНИТЬ ОБСТОЯТЕЛЬСТВА, КОГДА БЫЛО НАОБОРОТ И СОВЕТСКИЕ МОДЕЛИ УСПЕШНО ПРОДАВАЛИСЬ ЗА ГРАНИЦЕЙ. ЭТО ВЕДЬ ТОЖЕ ЧАСТЬ ЛЕГЕНДЫ.

Легковой автомобиль – не матрешка и не балалайка, на одном национальном колорите не выедешь. Если в самом СССР рекламировать новые модели вообще не было надобности – и так очереди вперед на долгие годы, – то в капиталистических странах без этого никак. «Москвичи» и «Волги» не отличались ни дизайном, ни выдающимися техническими характеристиками, ни уровнем отделки, так что аргументы приходилось подбирать совсем другие – прочность, надежность, экономичность. Впрочем, и в этом хватало конкурентов. Поэтому надо было думать об оригинальной подаче – привлекательных рисунках и красивых фото. И даже менять названия марок на что-то более легкое и звучное. Так, «Запорожец» продавался как Jalta, а «Москвичу» придумали имена Elite и Aleko. Об этом и о многом другом мы вспомнили, когда просматривали иностранную рекламу советских машин.



SCALDIA –
советско-бельгийская фирма, созданная в 1964 году для продажи и обслуживания советских легковых автомобилей. Просуществовала как минимум до середины нулевых, успев позаниматься поставками даже ВАЗ-2110 и 2111.

«МОСКВИЧ-407»
на обложке брошюры для британского рынка. Автомобиль еще и изображен на фоне высотки на Котельнической набережной, кстати, в Лондоне таких многоэтажных жилых домов в начале шестидесятых еще не было.







ПЕРВАЯ
иностранная реклама «Москвичей» и «Волг» была рисованной, что вполне соответствовало духу пятидесятых и шестидесятых годов. Благодаря кисти художника, они выходили на рисунках более изящными, стремительными и красивыми, чем в жизни.



В БРИТАНСКОМ ЖУРНАЛЕ
Autocar наш «Москвич-408» рекламировали как лучший семейный автомобиль. Модель тогда стоила 667 фунтов, «Волга» ГАЗ-21 — 897 фунтов, а универсал ГАЗ-22 — 999 фунтов. Кстати, ГАЗ-22 в СССР частникам не продавали.

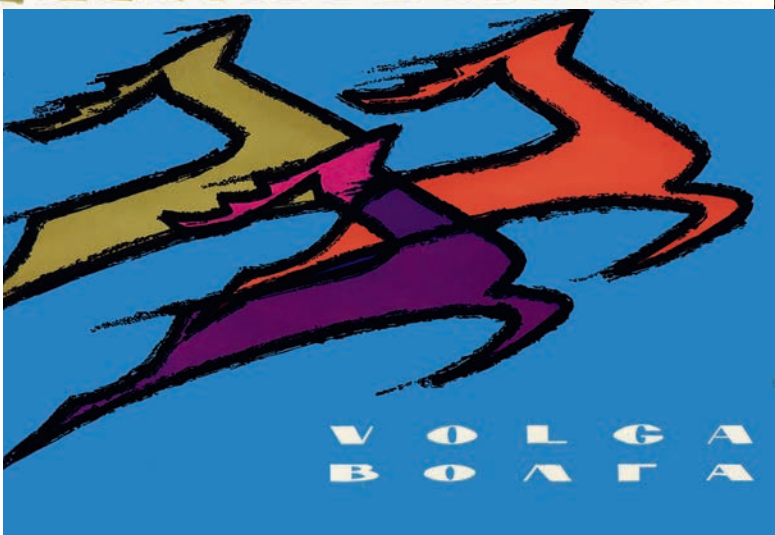






ИСКУСНО
выполненная брошюра про ГАЗ-21, очевидно, середины шестидесятых годов, на страницах которой цветные рисунки чередуются с черно-белыми фотографиями. Такие маленькие шедевры среди советской рекламы попадаются не так часто.

В ТЕКСТЕ
самой брошюры про «Волгу» пишут, что это прочная машина, которая не требует большого количества запасных частей, а Горьковский автозавод — современное и хорошо оснащенное предприятие с большим опытом производства.











К КОНЦУ
шестидесятых годов рисунки из рекламы вытеснили цветные фотографии. Иногда советские машины снимали в европейских городах, чтобы показать, как они там смотрятся, например, этот красный «Москвич-408» сфотографирован в Брюсселе.

НАДЕЖНОСТЬ
советских машин доказывали с помощью результатов в марафонах, таких как Лондон — Сидней. И здесь главное — не победа, а участие, чтобы потом написать в рекламе, что из пяти стартовавших машин финишировали четыре.

БЫВАЛИ В РЕКЛАМЕ
нелепости и странности. Вот реклама для французского рынка, где перед «Москвичом-412» позируют танцоры не то в испанских, не то в мексиканских костюмах. И слово «проба» на номере прикрыто наклеечкой.

«МОСКВИЧ-412» –
автомобиль прочный, но при этом блестящий, как утверждала реклама фирмы Poch, французского дилера советских машин. Специально для экономной европейской публики указана налоговая мощность — всего 8 сил.

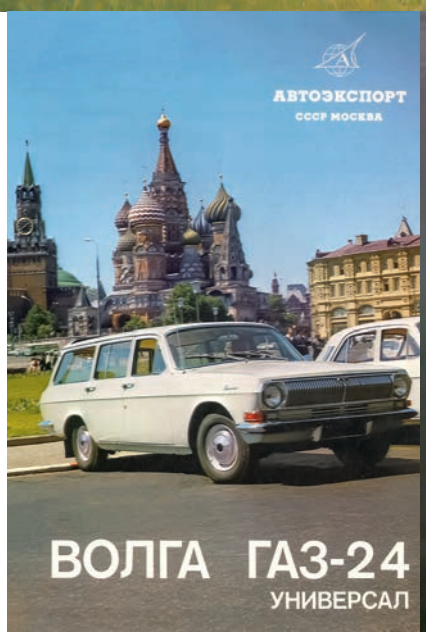


НА СЪЕМКАХ
для рекламы «Автоэкспорта» на передние бамперы «Волг» вешали номера с названием латиницей — Volga. Но уже в самой рекламе были возможны варианты написания, например, Volha на обложке англоязычной брошюры.

ОБЛОЖКА БРОШЮРЫ
«Волги» ГАЗ-24 для германского рынка отличается написанием марки как Wolga, не иначе как расчет «Автоэкспорта» был сделан на то, что этот топоним хорошо знаком многим немцам еще со времен Сталинграда.

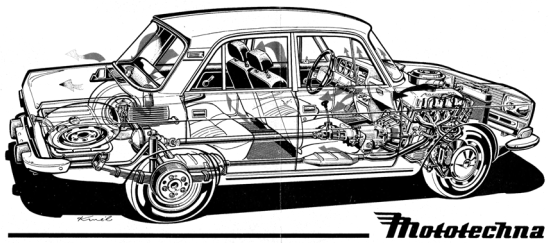


МАРКА НА РУССКОМ
и без кавычек, а вместо более подходящего выражения «Station Wagon» — банальный «универсал». Да и съемка такая, как будто случайно сфотографировали на улице автомобиль. Кому предназначена такая брошюра, неизвестно.



РЕКЛАМА ХЕТЧБЭКА
«Иж-2125» начиналась с утверждения, что при растущих ценах на бензин и забитых дорогах путешествия на машине стали нелегким делом. Почему бы тогда не попробовать Izh-2125 — вопрос к потенциальному покупателю.





Tekninen erittely

Uuden Elite 1500 SL:n itsekantava kori on neliovinen ja rekisteröity viidelle henkilölle. Auton pituus on 425 cm, leveys 155 cm. Elite 1500 SL:n omapaino on 1070 kg ja kantavuus 400 kg. Ajovalojen pesimet, peräytysvalo ja hätävilkku kuuluvat uuden Elite 1500 SL:n ajoturvallisuuteen. Monipuolisessa mittaristossa on nopeus-, matka-, polttoaine- ja lämpömittari. Lisäksi varovalot; kauko- ja suuntavaloilla, jarrunpaineen alenemisella, seisontajarrulla, öljynpaineella, akunlatauksella, polttoainereservillä ja takalasin lämmityksellä on omat varovalonsa. Elite 1500 SL:n hansikaslokero, sekä moottori- ja matkatavaratila ovat valaistuja. Turvavyöt edessä ja takana, sekä kangasverhoillut pääntuelliset istuimet ovat osa uuden Elite 1500 SL:n sisustusta. Autossa on molemminpuoliset ulkoiset sivupeilit ja monipuolinen työkalusarja. Elite 1500 SL:llä voidaan vetää jarrullista perävaunua, jonka paino on enintään 1070 kg.

MOOTTORI: Tyyppi 4-sylinterinen, 4-tahtinen, kaasutinmoottori. Sylinteritilavuus cm³ 1500. Puristussuhde 8.8. Teho SAE 58,8 kw (80 hv). Huippunopeus täydellä kuormalla 140 km/h. Kiihtyvyys täydellä kuormalla 0—100 km/h 20 s. VOIMANSIIRTO: Kuiva yksilevykytkin, hydraulinen irrotusjärjestelmä. 4 synkronoitua vaihdetta eteen, peräytysvaihde. Vetopyörästön välityssuhde 3,89. PYÖRÄT: Levypyörä 5/J-13. Renkaat 165/80 R-13 vyörenkaat. OHJAUSLAITTEET: Ohjausvaihde globoidikierukka, välityssuhde 17:1. JARRUJÄRJESTELMÄ: 2 jarrupiiriä. edessä levyjarrut, takana automaattisäätöiset rumpujarrut, jarrutehostin, seisontajarru takapyöriin vaikuttava. SÄHKÖLAITTEET: Järjestelmä 12 V, miinusmaadoitteinen. Akku 55 Ah. Vaihtovirtalaturin nimellisteho 700 W. Käynnistinmoottori sähkömagneettisella kytkimellä varustettu, 1,8 hv.



PIDÄTÄMME OIKEUDEN ESITETIETOJEN MAHDOLLISIIN MUUTOKSIIN
KONELA
MAAHANTUOJA: OY KONELA AB
VALTAKUNNALLINEN MYYNTI- JA HUOLTOVERKOSTO





НЕ «МОСКВИЧ-2140SL»,
а Elite 1500SL — по округленному объему двигателя. Со временем трудно-произносимую для иностранцев марку Moskvitch заменили на более понятную Elite, хотя ничего элитного в продукции АЗЛК никогда не было.

К СЛОВУ, АББРЕВИАТУРА SL
с 1954 года использовалась в обозначении родстеров марки Mercedes-Benz и означала Sport Leicht, или «спортивный легкий». На заводе АЗЛК пошли своим путем и в буквах SL зашифровали Super Luxe.

«МОСКВИЧ-2141»
продавали на экспорт уже не под маркой Elite, а как Aleko — это латинская транслитерация с АЛЕКО, что было сокращением от полного названия предприятия: Автомобильный завод имени Ленинского комсомола.

РЕКЛАМА
французского дилера Poch, подготовившего для своего рынка стандартную версию Aleko S и люксовую Aleko SL, оснащенную АБС, пластиковыми колпаками колес и декоративным обвесом переднего и заднего бамперов.

Иллюстрация из артбука «Спецбиотех», 2023



Части вселенной

Влад Хищенко • рисунки Алексея Андреева

О БИОМЕХАНОИДАХ, ТЕКТОНИКЕ И МИДЖОРНИ И МНОГОМ ДРУГОМ

МЫ ЧАСТО ВОСПРИНИМАЕМ АВТОМОБИЛЬ КАК ЧТО-ТО ОДУШЕВЛЕННОЕ. НАЗЫВАЕМ ЕГО ПО ИМЕНИ, РУГАЕМСЯ НА НЕГО, УХАЖИВАЕМ ЗА НИМ. А ЕСЛИ ОН И ПРАВДА – ЖИВОЙ? ОТЛОМАЕШЬ ЕМУ ФАРУ – И ИЗ РАНЫ ПОТЕЧЕТ КРОВЬ… А ЕСЛИ УДАРИТЬ ТОПОРОМ РАЗ, ВТОРОЙ – ОН ПРОСТО УМРЕТ. И КАК ВЫГЛЯДИТ ЭТА СМЕРТЬ, МОЖНО УВИДЕТЬ В РАБОТАХ АЛЕКСЕЯ АНДРЕЕВА.

Алексей начал рисовать в технике digital painting, или цифровой живописи, еще в середине 2000-х. С тех пор он провел больше тридцати персональных выставок, оформил не один десяток обложек книг и журналов, а также работал с Георгием Данелией над анимационной лентой «Ку! Кин-дза-дза» и создал концепт-арты для сериала Sony Pictures по мотивам «Пикника на обочине» братьев Стругацких. Сегодня художник развивает собственную вселенную «Метрономикон». В этих артбуках по мотивам работ Алексея Андреева свои рассказы сочиняют писатели, среди которых, например, Сергей Лукьяненко и Олег Дивов. Люди там живут в условиях нарушенных законов физики и мутаций, а автомобили – не только набор механизмов, но и нечто одушевленное. Мы поговорили с Алексеем о том, как он создает свои удивительные миры.

ОТВЕТСТВЕННЫЕ ЛИЦА



Сверху вниз:
«Мы никому не расскажем», 2024
«Белое море», 2015
«Внутренние авиалинии», 2017



АЛЕКСЕЙ АНДРЕЕВ
участвовал в качестве главного концепт-художника в создании ленты «Ку! Кин-дза-дза», победившей в номинации «За лучший анимационный полнометражный фильм» Asia Pacific Screen Awards 2013 года, был номинирован в 2016 году на премию ESFS Awards Европейского общества научной фантастики как лучший художник, а также является обладателем двух «Золотых Росконов» – главных призов российской ежегодной литературной премии в области фантастики за 2022 и 2023 годы за книги «Метрономикон» и «Спецбиотех».





Я не могу сказать, что сначала придумываю характер, а потом механизм или наоборот. У меня первичен цельный образ. Все мои арты во многом вырастают из впечатлений детства и юности. Эти впечатления осели очень глубоко, стали недоступными сознанию, а потом обросли странными, сюрреалистическими подробностями. В какой-то момент они всплывают как завершенная картинка, почти как сон. Моя задача – быстро схватить стилус или карандаш и зафиксировать ее, пока она не исчезла.

Любая сложная система во взаимодействии с человеком может проявлять себя так, чтобы человек воспринимал ее как более или менее одушевленную. Многие считают, что

«Теплая зима», 2025



сознание и субъективность в той или иной степени присущи всему вокруг, и чем сложнее система, тем в большей степени она обладает сознанием. Поэтому почему бы не воспринимать любую сложную систему – будь то кот или машина – как партнера, друга или помощника, с которым можно общаться как с живым существом?

Машины, которые я изображаю, – это машины моего детства, в основном из семидесятых – восьмидесятых: ЛАЗы, ЛиАЗы, ВАЗ-2101, ВАЗ-2106, «Москвичи», «Волги».

Советская эстетика для меня важна не только как ностальгия. Я не считаю, что детство было лучшим временем: сейчас мне жить нравится больше. Но та эстетика была ясной, узнаваемой и интересной. В «Метрономиконе» Советский Союз не развалился, но дело здесь не в политике, а в дизайне, архитектуре, стиле конструирования. Эта эстетика заслуживает изучения и художественного осмысления.

В первой книге «Метрономикон» появились элементы, которые потом стали неотъемлемой частью вселенной. Например, паукот – гибрид паука и кота. По характеру это кот, но с восемью ногами: может спуститься на паутине и украсть рыбку или котлету из тарелки. Сейчас паукот практически главная фигура нашего мерча: есть мягкие игрушки, значки и серия стикеров в Telegram.

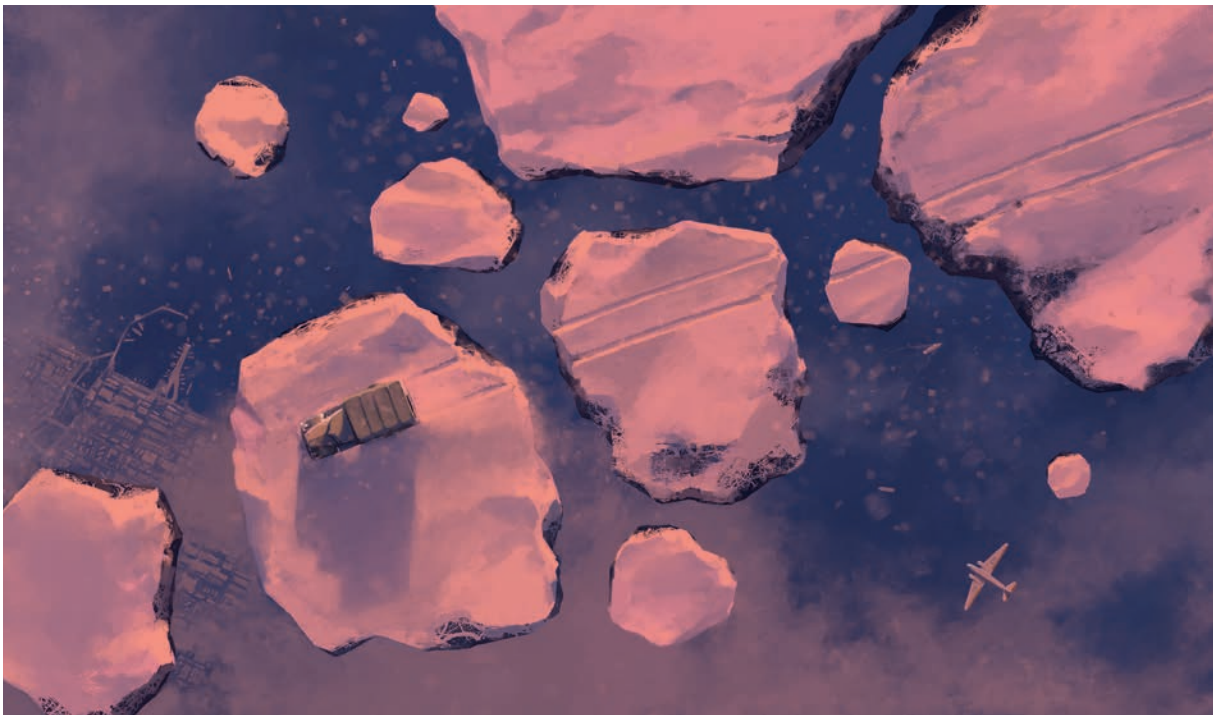
В мире «Метрономикона» биомеханоид – это биологическое создание на основе чаще всего автомобиля, хотя бывают и самолеты, танки, велосипеды, мотоциклы. Короче, транспортное средство с биологическими элементами, чаще всего – паучьими или крабьими ножками. Таких созданий во вселенной стало много, и они очень разнообразные. Они зарождалась постепенно и развиваются до сих пор. Выходит третья книга, выходит фильм, но они не последние – мир постоянно расширяется, и правила, элементы, существа, гибриды и прочие явления все появляются и появляются.

Верхний ряд: иллюстрации
из артбука «Спецбиотех», 2023

Внизу: «Память формы», 2017











Кадры из анимационного фильма «Ку! Кин-Дза-Дза!», 2012

Но началось все именно с автобусов. В маленьком городе, где я родился и вырос, ходили ЛАЗы – кажется, ЛАЗ-695, с полукруглой кормой. В моих работах их много: они то летают, то ходят на ножках. Они довольно милые, поэтому я выбрал бы их как самых знаковых представителей нашей механической фауны.

Есть такое понятие – тектоника, согласно ему внешняя форма механизма – не только автомобиля – диктуется его функциональностью. И для меня самый правильный дизайн – именно функциональный. Поэтому мне не нравятся все эти искусственно выращенные крылья шестидесятых, когда американские дизайнеры вдохновлялись самолетами. В машинах такие крылья смотрятся чужеродно, как и громоздкие «Кадиллаки» той эпохи.

Мне нравятся автомобили двадцатых – тридцатых годов XX века, когда ясно видно: здесь двигатель, здесь трансмиссия, здесь колеса, здесь сидят пассажиры, здесь водитель. Или концепты автомобилей будущего из восьмидесятых – очень интересное время. И, как ни странно, мне очень нравится то, что получилось у Tesla с Cybertruck: абсолютно ничего лишнего, низкополигональный дизайн, функциональная форма. Это не похоже ни на что из того, что было и есть. Зализанные формы, скрывающие тектонику, мне не очень близки, а вот такое кажется по-настоящему интересным.

Фильм «Кин-дза-дза» я увидел в 1986 году, мне было около четырнадцати. Он произвел на меня огромное эстетическое впечатление, сама эстетика постиндустриального мира меня поразила. Я начал рисовать похожие сюрреалистические картинки – тогда еще в традиционных техниках. Позже стал выкладывать работы в сеть, они разошлись по раннему рунету. У меня, кажется, одним из первых среди российских художников появился собственный сайт – в 1996 году. Когда Георгий Николаевич Данелия решил делать анимационный фильм и стал искать художника, способного расширить этот мир в той же стилистике, искать пришлось недолго. Мне не нужно было подстраиваться под «Кин-дза-дза» – я уже жил в этой эстетике.

Рамки, как ни странно, не сковывают, а помогают. Когда задача сформулирована слишком обширно, трудно понять, чего от тебя хотят. А когда есть эстетика, сюжет, нарратив, сразу ясно, куда двигаться. Так было с серией работ «Зона» к сериалу по вселенной «Пикника на обочине». Права на экранизацию произведения принадлежат Sony Pictures. Режиссер Алан Тейлор, лауреат «Эмми» за «Игру престолов», хотел сделать сериал, был снят пилот с Мэттью Гудом. Но телеканал AMC закрыл проект. Тем не менее здесь была заданная писателями и локациями эстетика. Такие рамки подстегивают воображение: ты лучше понимаешь задачу и точнее ищешь решение.

Концепт-арты для сериала «Зона», 2017











С digital painting я познакомился в 2005 году и понял, что это идеальная техника для меня. Образ обычно появляется перед глазами очень ненадолго, и его нужно быстро, без потерь и искажений зафиксировать. Традиционные техники медленнее, в них больше стилизации. Цифровая живопись позволила сначала за десятки секунд схватить скетч, а потом спокойно дорабатывать детали. При этом она остается такой же рукописной: вместо кисти – стилус, вместо холста – планшет.

Я ничего не отпускаю на самотек, привык очень четко контролировать и процесс, и результат. Это одна из причин, по которой я почти не использую генеративные нейросети. Был период, когда я увлекся Midjourney, сразу после ее выхода в 2022 году, и это ощущалось как своего рода магия. Но потом я понял, что это помощник весьма капризный и непредсказуемый. Если я что-то и использую, то для очень конкретных мелких деталей, да и то крайне редко.

В digital painting есть художники, которые рисуют гораздо лучше меня: у них сильнейший академический рисунок, живопись, анатомия, пластика, композиция. Они умеют создавать безупречную работу на заданную тему. По ним генеративные нейросети, производящие «алмазы по цене бутылочного стекла», ударили очень сильно.

Ко мне приходят за идеями и атмосферой. Я не считаю себя лучшим рисовальщиком индустрии, но у меня есть свой мир. А по-настоящему новые идеи генеративные нейросети пока не придумывают. Даже если возникает что-то необычное, они не способны оценить степень новизны. Поэтому для меня нейросети не опасность, а инструмент, который занимает

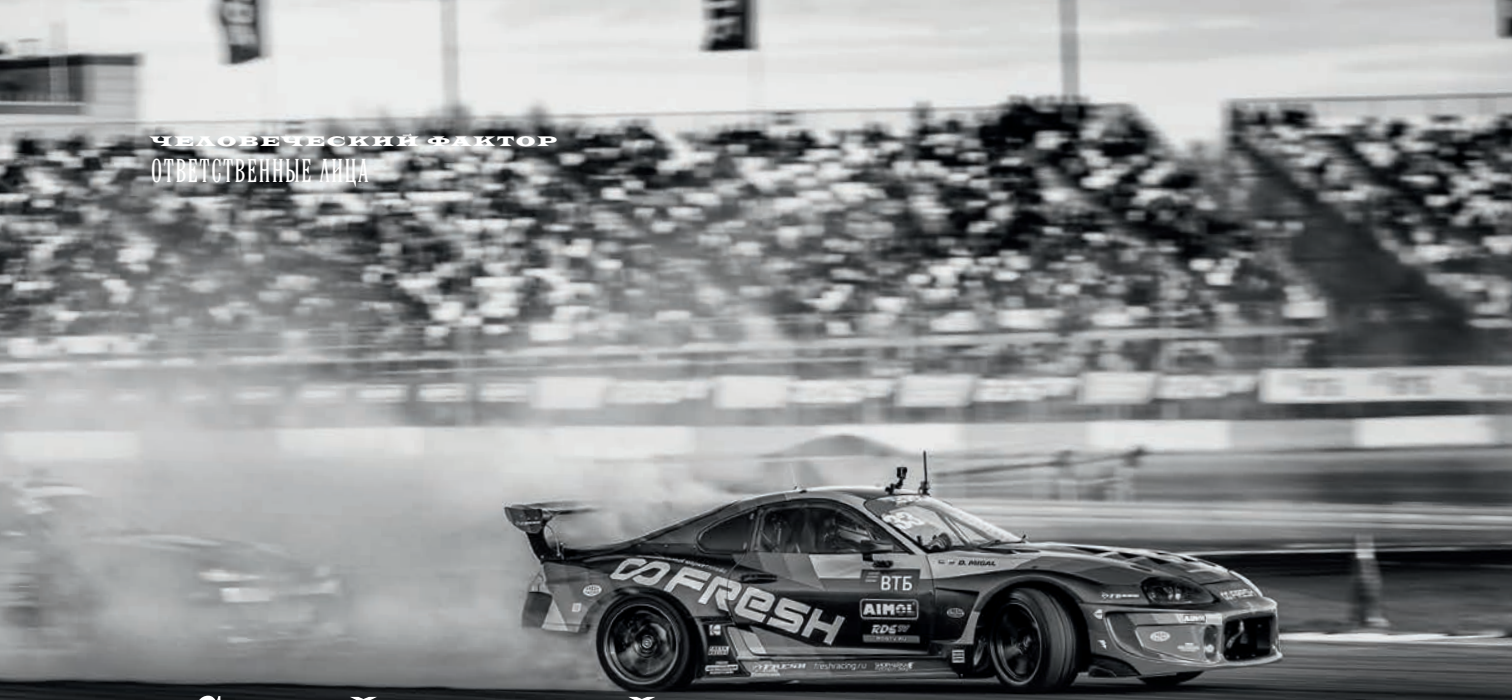
На странице слева:
«Маршрут №2», 2017
«Каспийское море», 2026
«Омматофобия», 2019

Вверху:
«Наблюдение», 2018
Внизу:
«Мягкие машины», 2021





в моем процессе скромное место и иногда экономит время. **У меня есть картина в голове,** которую я должен перенести на носитель, – и здесь важна интеллектуальная честность, здесь необходимо ничего не добавлять от себя. Иначе нет смысла: если рисуешь не то, что видишь, а просто что получается, – это неправда. Digital painting дает мне возможность изображать задуманное почти без искажений. Автомобили я тоже стараюсь делать максимально достоверно: обязательно использую референсы, смотрю, как расположены фары, молдинги, под каким углом лобовое стекло, где дворники – если это, скажем, «Волга» ГАЗ-24, то она должна узнаваться именно как «Волга» ГАЗ-24. Деталь для меня очень важна: деталь – это достоверность. Если нет достоверности, мы никого и ни в чем не убедим. **a**



«Самый большой риск — не попробовать чего-то»

Сергей Широков • фото Fresh

ПРЕДПРИНИМАТЕЛЬ ДЕНИС МИГАЛЬ О БИЗНЕСЕ, МОТИВАЦИИ И ГОНКАХ

ПО ИТОГАМ 2025 ГОДА САМЫМ УСПЕШНЫМ ПРОДАВЦОМ АВТОМОБИЛЕЙ С ПРОБЕГОМ В РОССИИ СТАЛ АВТОМОБИЛЬНЫЙ МАРКЕТПЛЕЙС FRESH. ОСНОВАЛ КОМПАНИЮ ОДИН ИЗ НАИБОЛЕЕ ХАРИЗМАТИЧНЫХ ДЕЯТЕЛЕЙ СОВРЕМЕННОГО АВТОБИЗНЕСА – ПРЕДПРИНИМАТЕЛЬ, ГОНЩИК И БЛОГЕР ДЕНИС МИГАЛЬ.

В 2006 году, когда автомобильный рынок России давно уже был поделен большими дилерскими группами с оборотами в сотни миллионов долларов, в московском районе Текстильщики появилась небольшая компания по продаже машин с пробегом. Шоу-рум – открытая площадка на семь машин, отдел оформления – арендованная по соседству квартира. Сегодня, спустя 20 лет, Fresh работает более чем в 40 городах страны и считает, что главные географические достижения – впереди.

Денис Мигаль сегодня известен как предприниматель, блогер, а также основатель и гонщик Fresh Racing, которая находится в числе сильнейших российских команд по дрифту. Его путь – готовый сценарий для фильма. «Автопилот» собрал мысли и высказывания Дениса Мигаля.

Сегодня у меня Porsche 911, Ferrari 458 GTB, Audi R8, Mercedes-Benz G-Класса и еще много классных машин. Но самое яркое впечатление оставила поездка за рулем отцовского «Запорожца». Мне было 12 лет.

Я родился в Джетыгаре, небольшом городе на севере Казахстана. Население – 30 тысяч человек. Помню ощущение абсолютной безнадеги. Отец, преподаватель английского языка, переживал по поводу распада СССР. Он не нашел себя в новой жизни. Ждал, что будет, как было. Так и не дождался. Многие предприниматели тоже ждут возврата прежних времен. Не дождутся. Представьте, что вы сегодня вышли на рынок. И ничего другого не видели. Действуйте по обстановке.

Пельмени в моем детстве считались праздничным блюдом. На день рождения вместо торта – пряники. Мысль о том, что надо зарабатывать самому, рано пришла в мою голову.

В нашем подъезде жил дядя Коля. Он прошел Афганистан, убивал, был контужен и имел справку. Дядю Колю, особенно пьяного, боялись. Он ставил посреди лестничной клетки банку с окурками. Все ее обходили. Однажды я пнул эту банку. Она попала в дверь, за которой жил дядя Коля. Он не вышел и не убил меня. А банку в проходе дядя Коля больше не ставил. В шесть лет я понял, что страхи, которые парализуют волю и мешают нам действовать, часто существуют только в нашем сознании.

В начальных классах я начитался Нострадамуса и был уверен, что скоро начнется третья мировая война. Я собрал друзей, и после уроков мы копали бомбоубежище. Землю таскали на найденном где-то капоте машины. Трудились на совесть – через пару месяцев коммунальщикам пришлось вызывать бульдозер. Перед нами была конкретная цель: спасти своих близких от надвигающейся беды. Понятная созидательная идея отлично мотивирует коллектив. В бизнесе это тоже работает.


ВТБ
AIMOL
FRESH
D.MIGAL
freshauto.ru
ВТБ
AIMOL
FRESH RACING
FRESH
АВТОМОБИЛЬНЫЙ
МАРКЕТПЛЕЙС

ОТВЕТСТВЕННЫЕ ЛИЦА



До сих пор где-то хранится моя школьная коллекция старинных монет. Так я готовился улететь от войны на воздушном шаре в Австралию. Было очевидным, что казахстанские тенге на другом конце света не котируются. Монеты я покупал на деньги, вырученные сбором пустых бутылок.

Никогда не считал себя самым умным. Ни в школе, ни в МГУ. Но всегда выделялся умением действовать.

На улицах нашего города бабушки торговали домашней выпечкой. Я придумал развозить им по домам мешки с мукой. Я брал товар оптом, а потому для конечных покупателей цена была ниже, чем в магазине. Дело пошло. Меня рекомендовали. Позже я понял – дело было не в скидке. Я делал жизнь своих клиентов лучше. Доставлял нужный товар до квартиры. Брал на себя проблемы конкретных людей. Надо уточнить: здания в городе были не выше пяти этажей, но без лифта. Мешки весили по 50 кг. А мне всего 13 лет.

В 14 лет я выменял на партию муки «Жигули-копейку», ездил на ней. Для школьника из провинциального города девяностых годов – невероятный успех. Сегодня подросток с новой BMW M5 будет выглядеть не так круто. А «копейку» я потом снова обменял на муку.

Бизнес с мукой закончился в один день. «КамАЗы» с моим грузом просто исчезли. Я был разорен. Но выиграл, потому что еще в школе получил прививку, необходимую всем предпринимателям. Я перестал бояться потерь. В бизнесе они неизбежны. Побеждает тот, кого неудачи не останавливают.

В нашем рабочем городе заниматься бизнесом и торговлей считалось чем-то недостойным. Родители некоторых одноклассников считали меня фриком с опасными затеями, который может сбить их детей с правильного пути. И часто запрещали со мной общаться. Мне же хотелось что-то менять. И в своей жизни, и в жизни окружавших меня людей. Предпринимательство давало такую возможность.

Меня, как и двух моих братьев, учили музыке. Отец был уверен, что профессия музыканта всегда прокормит. Я занимался фортепиано. Живая музыка в нашем городе играла нечасто. В основном на похоронах.

Вижу цель – не вижу препятствий. Это про меня. Самый большой риск – не попробовать чего-то.

В автобизнес я попал, когда семья переехала в Уфу. Старшие братья занялись кузовным ремонтом. Я вытягивал, шпаклевал, шкурил и красил машины. И быстро понял, что с доходами маляра никогда не приближусь к тому уровню жизни, о котором мечтал. Просто прикинул свой годовой заработок, умножил на десять. В бизнесе так же. Оглянись на пять-десять лет назад и поймешь, что ждет впереди, если ничего не менять.

Однажды на сервис к нам заехал давний клиент с вопросом, не знаем ли мы того, кто может продать его машину. У меня был знакомый перекуп. Я согласился. А потом решил, что поеду на уфимский авторынок сам. В 15 лет, без прав. На рынке ко мне подошел один из местных авторитетных парней, Коля-Болт, и в довольно грубой форме поинтересовался, что я тут делаю. Я отвечал настолько дерзко и уверенно, что от меня отстали. Школьником я взял на себя риск и ответственность. Предпринимательство в любом возрасте базируется на риске и ответственности. А внутри любого авторитета – обычный человек. Не обязательно, что он лучше или смелее тебя.

Когда я перебрался в Москву, то продолжил заниматься автомобилями с пробегом. И несколько раз попадал в неприятные ситуации. Если меня, человека с опытом, нечестные продавцы так легко обманывали, то каково было обычным покупателям?! Я решил изменить рынок и создать свою компанию, где клиент чувствовал бы себя защищенным.

Fresh начался 20 лет назад с площадки на семь машин и офиса в квартире по соседству. Уже тогда я знал, что буду первым на рынке пробега. То есть подвину дилеров, у которых были автосалоны, похожие на дворцы.

В 2000-х мне присылали из Уфы в Москву почтой авиакомпании наличные. Они предназначались для покупки машин под заказ. Я приходил в пустой офис и забирал пакет на свое имя, в котором могло лежать 30, 50 или 70 тысяч долларов. Любой мог его забрать.

Автомобильный бизнес – тяжелая история. Много рисков, ответственности и оборотных средств, часто взятых в кредит, и очень скромная прибыль. И дальше легче не станет. **Схема**, при которой клиент едет через полгорода в автосалон только для того, чтобы посмотреть машину, отмирает. Поэтому мы хотим, чтобы наши хабы превращались в досуговые центры, где интересно всей семье.




Cars & Coffee
by Den Mgal







«Оказаться в нужном месте в нужное время» – точно не про мой бизнес. Когда мы куда-то приходили, выяснялось, что лучшее, что могло произойти, уже произошло. Мы ни разу не попали в жилу с первого раза. Но не переставали махать лопатой.

За пару лет до того, как у нас появилась собственная гоночная команда, я думал, что дрифт – это когда ребята на парковке «Ашана» боком наваливают. Даже не представлял, какая за этим стоит культура. Сегодня у меня один вопрос: когда же дрифт займет законное место короля автоспорта?

Как и любой гонщик, я хочу быть чемпионом в дрифте – иначе зачем выступать. Но прекрасно понимаю, что конкурирую на трассе с сильнейшими пилотами, которые отдают дрифту все свободное время. Я не готов к таким жертвам. Мне важно развиваться как предпринимателю, мужу, отцу, другу, блогеру, меценату и так далее.

Мир движется по пути сокращения и упрощения. Короткие сообщения, короткие видео. Дрифт – самый медийный автоспорт. Бой двух машин с быстрой развязкой. Сорок секунд, максимум – минута. Один победил, другой проиграл. Нельзя проехать на минималочках. Весь поединок от начала до конца проходит на глазах зрителей.

Меня один собственник из сферы автобизнеса спрашивает: «Почему у твоих сотрудников глаза горят, а мои потухшие ходят?» Я ему рассказал, что у нас есть миссия, мы дружим с клиентами. А он мне: «Да хорош фуфло втирать». Не поверил. Тогда, да и сегодня – у компаний редко бывает миссия. Не формальная, а настоящая, которая движет командой. У нас она есть: мы берем на себя заботы автовладельцев, оставляя им время для самого важного.

Деньги не могут быть целью успешного бизнеса. Мотивацией может быть только продукт, который делает этот мир лучше. И тогда деньги придут сами. Вряд ли Стив Джобс, когда выводил на рынок айфон, первым делом думал о капитализации Apple.

Гениальные идеи сразу взлетают. Если за два месяца нет результата – признай, что был неправ. Я не буду увольнять за ошибки. Упрямство намного хуже ошибок. Мы сэкономили бы сотни миллионов, просто вовремя признав: «стоп, это не работает».

Бывают преждевременные идеи. Мы на целое десятилетие прекратили эксперименты с развитием по франшизе. Зато, когда вернулись, за год увеличили число городов в четыре раза.

Нет ничего лучше клиентских жалоб. Люди бесплатно дают вам совет, как вашей компании стать лучше. Пользуйтесь!

Больше всех о пользе компании думает собственник. У наемных сотрудников почти всегда есть личные интересы, которые они ставят выше общего дела. Предприниматель должен доверять своей чуйке. А без чуйки в бизнесе нечего делать.

Нам говорили, что автомобили с пробегом нельзя продавать дистанционно, покупатель непременно захочет посмотреть, посидеть, пощупать. Мы доказали: экспертиза, отточенные процессы, накопленный опыт, качественное описание и хорошая диагностика снимают вопросы. Fresh продает из «города в город» тысячи машин в год.

Семья предпринимателя всегда участвует в его бизнесе. Семья должна уметь прощать поздние приезды. Предпринимательство – это работа, помноженная на работу.

Будь нетерпим к посредственным результатам, к неэффективности. Не жди, пока наладится само. Не наладится. Быстрее принимай решения и начинай действовать.

Когда я прихожу на встречу в крупную компанию один, а за столом сидят двенадцать человек, я понимаю: здесь и не пахнет эффективностью. Я буду попусту занимать их время, они – мое.

В хорошие годы компании прорастают лишними сотрудниками, как грибком. Во время кризиса их сокращают. Чтобы потом завести новых.

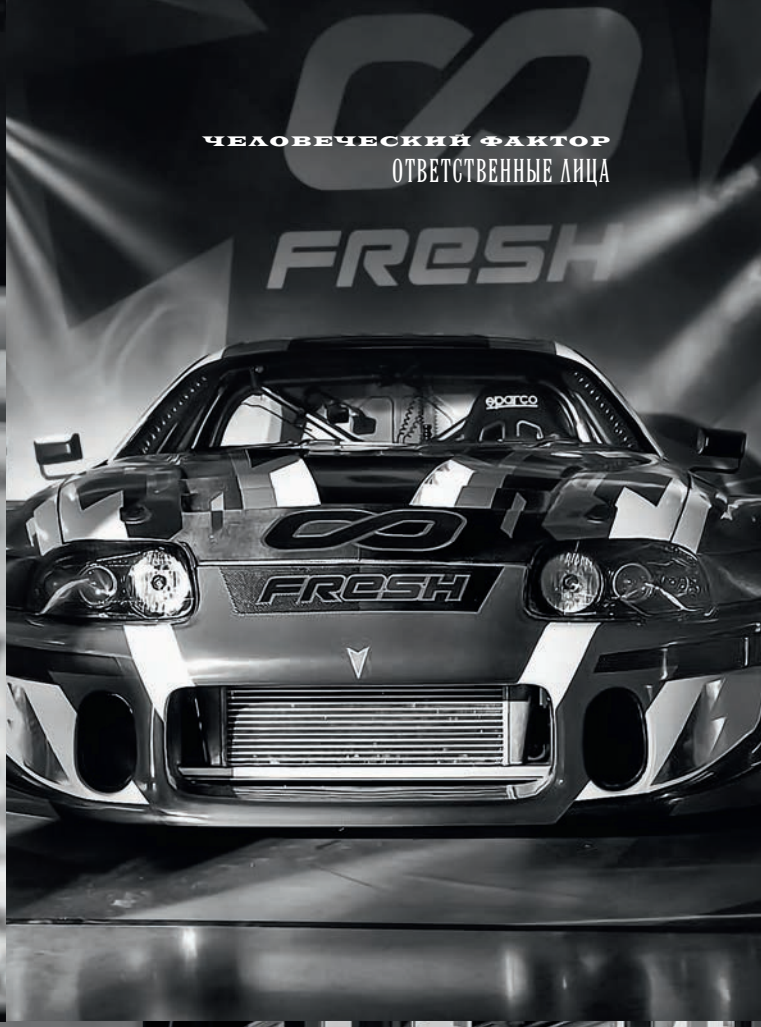
Никто не умеет набирать людей. Наем – всегда рандом. Тесты – выдумки эйчаров. Если человек умеет говорить, нормально выглядит и нормально пахнет, из него можно сделать хорошего продавца машин. Или нельзя. И только практика покажет.

Умение увольнять – топ-навык любого топ-менеджера. Но для начала надо признаться самому себе: я сделал неправильный выбор, взял не того человека. Это самое сложное.

Пока не попробуешь – не поймешь, чего стоит идея. Если очень долго думать, точно придешь к мысли, что не стоит и начинать.

Я не святой, но деньги для меня давно не мотивация. Сделать так, как раньше до тебя не делали, – вот это интересно. **a**




FRESH
FRESH



CITROEN AMI RIP CURL

Тип двигателя	электрический
Максимальная мощность, л.с.	8
Аккумулятор	литий-ионный, 48V
Емкость батареи, кВт•ч	5,4
Запас хода, км	75
Максимальная скорость, км/ч	45
Разгон от 0 до 45 км/ч, с	10
Цена, евро	9290



Свой в доску

Александр Папешин • Фото Citroen

ЭТОТ ПАРЕНЬ С НАМИ НА ОДНОЙ ВОЛНЕ, КАРА

НА ЕВРОПЕЙСКИХ ДОРОГАХ, ВЕДУЩИХ К МОРЮ, С МАЯ ЭТОГО ГОДА МОЖНО ВСТРЕТИТЬ CITROEN AMI RIP CURL. САМА МОДЕЛЬ ЭЛЕКТРИЧЕСКОЙ ПОВОЗКИ НЕ НОВА, ПРОДАЕТСЯ ТРАНСНАЦИОНАЛЬНОЙ КОРПОРАЦИЕЙ STELLANTIS С 2020 ГОДА. СВЕЖУЮ ЭМОЦИОНАЛЬНУЮ ОКРАСКУ МАШИНЕ ПРИДАЕТ ДУХ СЕРФИНГА, КОТОРЫЙ НЕ ТОЛЬКО ОБОЗНАЧЕН СТИКЕРАМИ НА КУЗОВЕ.

Молодежь, умеющая «ловить волну», легко узнает в графике на кузове часть логотипа известной австралийской фирмы, выпускающей спортивное снаряжение для серфинга. И дело, конечно, не в самих досках или гидрокостюмах, а в легендах, связанных с компанией. В 2019 году вышел «The Rip Curl Story» – приключенческий роман и бизнес-учебник в одном бестселлере от Тима Бейкера. Теперь уже никто не ищет скрытого смысла в названии бренда, где RIP, как все привыкли, это Rest In Peace – такое пишут обычно на надгробиях, а не на досках для серфинга. Забавно, что изначально в названии была еще и «сосиска» – Rip Curl Hot Dog. Дуг Уорбрик, один из основателей фирмы, признался, что он написал на своей первой доске всякую ерунду типа «рви-крути сосиской», чтобы казаться крутым.

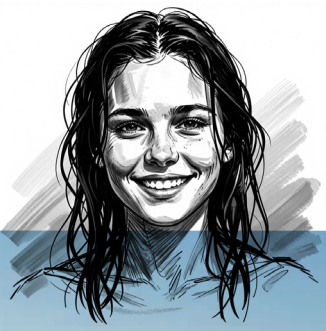
Концепт электромобиля – Citroen Ami Buggy Rip Curl Vision – был представлен в октябре прошлого года на финале соревнований Rip Curl GromSearch для юных серферов, которым не исполнилось 16 лет. Презентация молодому поколению объясняется просто. По своим характеристикам Ami относится к квадрициклам – не путать с квадроциклами, – к управлению которыми в Европе допускают с 14 лет.



ПРАВИЛА ПОЛЬЗОВАНИЯ

ОБСТОЯТЕЛЬСТВА

ДЛЯ ВЕРСИИ SUNRISE
коврики, контейнеры, крючки для сумок, сумка-бочонок, сетки на дверях и держатель для смартфона выполнены в желтом цвете. Аксессуары для версии Sunset имеют фиолетовый оттенок.







СТИКЕРЫ
с фрагментом логотипа Rip Curl — желтые или фиолетовые в зависимости от версии — расположены на дверях, порогах, задних боковых окнах, заднем стекле и приборной панели. Цвет кузова «черная ночь» объединяет концепцию «от рассвета до заката».
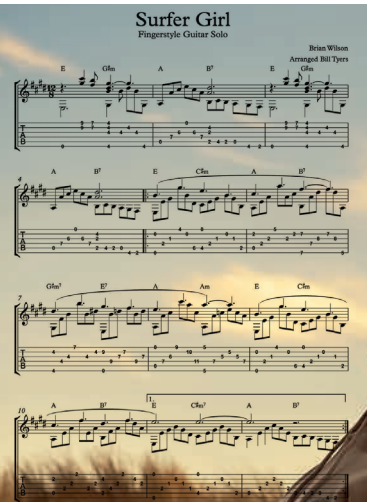








ОТ БАЗОВОЙ МОДЕЛИ
Citroen Ami Rip Curl отличается 14-дюймовыми колесными дисками белого цвета и эксклюзивного дизайна. Салон порадует новой версией 5,7-дюймового цифрового дисплея с цветным экраном и улучшенной графикой.

СКРОМНЫЕ ГАБАРИТЫ
Citroen Ami Rip Curl позволяют кататься по самым узким улочкам какого-нибудь исторического курортного местечка.



СПОЙЛЕР
сконструирован таким образом, что не только улучшает аэродинамику машины в движении. Под него входит и закрепляется стандартный серфборд. Прозрачная крыша улучшает обзорность и смещает акцент со скромных габаритов.

ОГРАНИЧЕННАЯ СЕРИЯ
Citroen Ami Rip Curl будет выпущена в количестве 1600 автомобилей – 800 в цвете Sunrise и 800 в цвете Sunset.



RENAULT 4 JP4X4

Двигатель, тип	два электромотора
Привод	полный
Емкость батарей, кВт•ч	52
Запас хода, км по циклу WLTR	404
Дорожный просвет, мм	196



День на пляже

Александр Папешин • Фото Renault

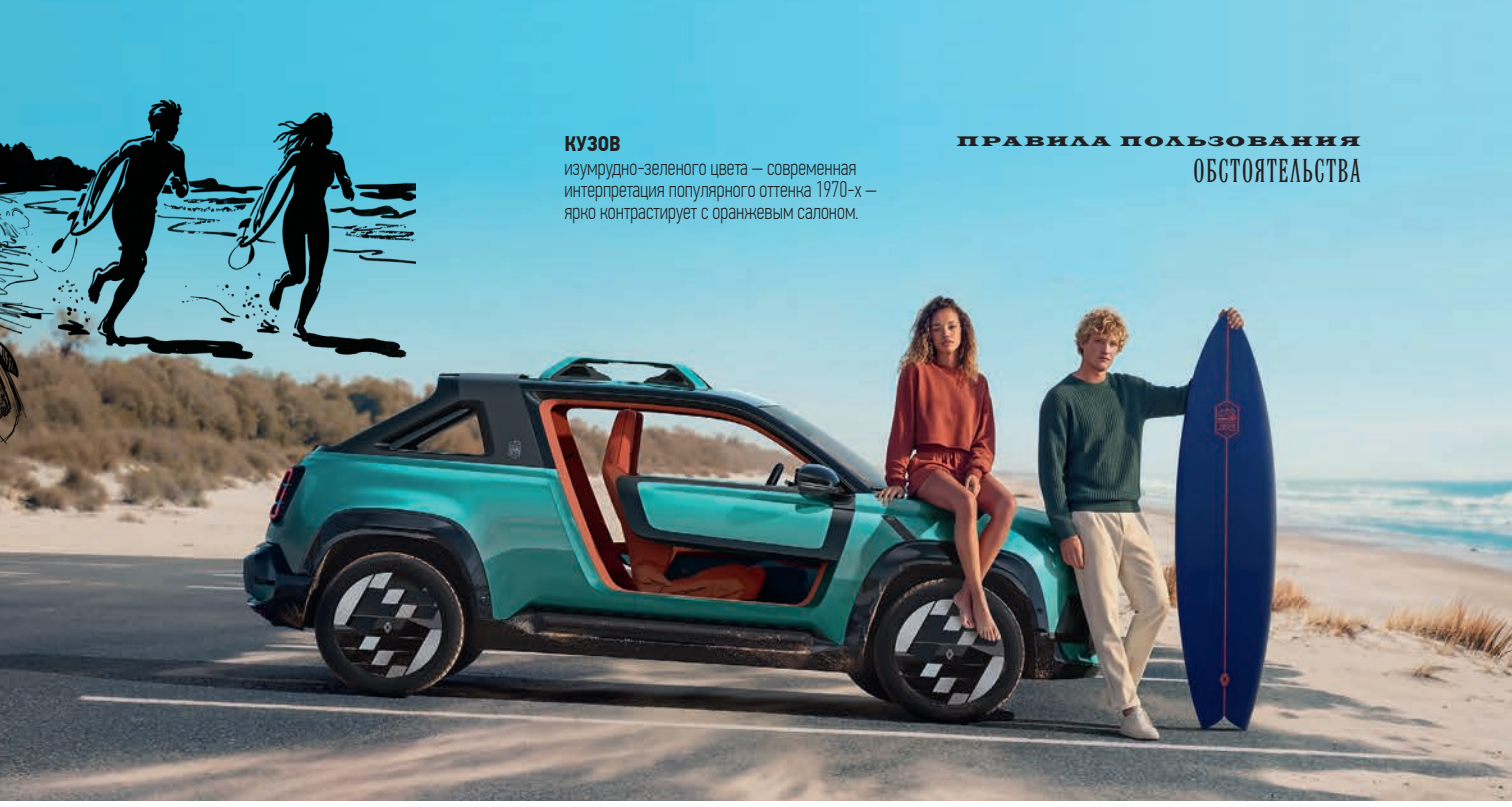
ПЛЕНЭР – ЭТО НЕ ТОЛЬКО ПРО ХУДОЖНИКОВ



ОТПРАВЛЯЯСЬ НА ПЛЯЖ, БОЛЬШИНСТВО ИЗ НАС ДУМАЕТ О ТОМ, НЕ ЗАБЫТО ЛИ ПОЛОТЕНЦЕ И СКОЛЬКО КОКТЕЙЛЕЙ МОЖНО ВЫПИТЬ, ЧТОБЫ ОНИ ВЫВЕТРИЛИСЬ ДО ВОЗВРАЩЕНИЯ С ПЛЯЖА. И ЕДВА ЛИ ПОДУМАЕТ О ТОМ, КОМУ НАСЛЕДУЕТ ТРАНСПОРТНОЕ СРЕДСТВО, НА КОТОРОМ ВЫ ОТПРАВИЛИСЬ К МОРЮ. ТЕМ НЕ МЕНЕЕ МАРКА RENAULT ПОПЫТАЛАСЬ ВОЗДАТЬ ДОЛЖНОЕ ПЕРВОПРОХОДЦАМ ДАЖЕ В ИНДЕКСЕ СВОЕГО ПЛЯЖНОГО ВНЕДОРОЖНИКА 4 JP4X4.

«Пленэрные» или «пляжные» машины французская компания научилась делать давно. История эта начиналась с кабриолета Renault 4 Plein Air, который выпускало дочернее предприятие Sinpar с 1968 по 1970 год. С только что сошедшего с конвейера Renault 4 срезали крышу и двери. Деталей становилось меньше, но при этом цена возрастала, но это никого не смущало – покупатели у «народной» по определению модели были более чем платежеспособными. Сильные мира сего не стеснялись брать кабриолет с собой на яхты, чтобы при заходе в гавань очередного курорта кататься там на своей машине, а не на прокатной. Следующее пляжное багги – Renault 4 JP4 – выпускалось с 1981 по 1990 год. В его основе был все тот же Renault 4, но с укороченной колесной базой и увеличенным дорожным просветом. Двери и крыша заменены на дуги и обшиты полиэстером. Аббревиатура JP в названии означала journee a la plage – «день на пляже». И вот, наконец, Renault 4 JP4x4. Его главное отличие от обычной электрической «четверки» – полный привод: дополнительный электромотор позволяет более уверенно двигаться по песку.

КУЗОВ
изумрудно-зеленого цвета — современная интерпретация популярного оттенка 1970-х — ярко контрастирует с оранжевым салоном.









КРЕСТООБРАЗНЫЕ ПАНЕЛИ
на крыше не только служат максимальной жесткости кузова, но и позволяют закрепить серфборд. В багажнике же имеется крепеж для скейтбордов.





СИДЕНЬЯ СО ВСТРОЕННЫМИ ПОДГОЛОВНИКАМИ
отсылают к моделям Renault 1970-х годов. Обивка в стиле «Мишлен» и «парящая» центральная консоль придают интерьеру элегантный спортивный вид





НЕСМОТРЯ
на ультрасовременный вид пляжного электромобиля Renault 4 JP4x4, детали его декора как бы отдают дань уважения «непринужденному» стилю прошлого, который был в моделях Renault 4 Plein Air и Renault 4 JP4.



ПЕРЕДНЯЯ И ЗАДНЯЯ КОЛЕИ
в Renault 4 JP4x4 на 10 мм шире, чем у Renault 4 E-Tech, а клиренс больше на 15 мм, что увеличивает устойчивость при поворотах и позволяет ездить по крутым и неровным склонам без риска опрокидывания.

18-ДЮЙМОВЫЕ КОЛЕСА
с фирменными дисками JP4 дополняют стильный образ пляжного внедорожника и вместе со специальными шинами 225/55 Goodyear UltraGrip Performance+ и полным приводом позволяют ездить по песку.



ЛУЧШЕЕ – ДРУГ ХОРОШЕГО

Надо обладать огромной смелостью и амбициями, чтобы заявить миру: мы можем улучшить даже само совершенство. Именно это и сделали почти полвека назад два немца – Клаус Бракман и Бодо Бушман. В 1977 году они открыли тюнинг-ателье для индивидуализации транспортных средств и назвали его Brabus, сложив начальные буквы своих фамилий. А улучшать придумали не что-нибудь, а автомобили Mercedes-Benz.

Новая коллекция одежды Brabus Motor Heritage задумывалась известной компанией как переосмысление славной истории бренда для интерпретации современного гардероба. На первый взгляд, все девятнадцать предметов новой коллекции подчеркнуто просты: футболки, худи, кепки и лонгсливы выполнены в уличном стиле. При этом их можно охарактеризовать одной емкой фразой, которой обычно описывают и автомобильные творения Brabus, а именно «вневременная уверенность» – четкие силуэты и чистые цвета. Скорость и мощность выражаются здесь даже на уровне кроя. Цветовая палитра, где преобладают глубокие черные и благородные нейтральные тона, вдохновлена эксклюзивными суперкарами Brabus. Строгие, но при этом изысканные силуэты, дополненные свободным кроем, отчетливо переплетаются с ДНК бренда.







Основа коллекции Motor Heritage – футболка со свободным кроем. Она изготовлена из мягкого черного трикотажа, который дарит ощущение комфорта в течение всего дня. На груди красуется элегантное тиснение с названием бренда, а на спине – эффектный узор и надпись «Double-B» (их фирменный логотип), выполненные с помощью двухцветной печати на водяной основе.

Хлопковый лонгслив с круглым вырезом тоже украшен дерзким логотипом Brabus на груди и выразительной графикой на спине. Это универсальная вещь для межсезонья с оверсайз-кроем, которая придает владельцу повседневный, но в то же время статусный вид.

Спортивная бейсболка Brabus Autosport – универсальный аксессуар на каждый день. Изготовленная из высококачественной ткани, она украшена вышитым спереди логотипом, а сзади – памятной строчкой «Since 1977». Особый стиль аксессуару придают металлические детали и регулируемый ремешок с пряжкой, на которой выгравированы буквы «Brabus».

Сегодня тюнинг-ателье Brabus остается независимым предприятием, специализирующимся в основном на глубоком моторном и кузовном тюнинге премиальных автомобилей.





АДСКАЯ МОЩНОСТЬ

Можно с уверенностью сказать: все, что придумано в Японии, будет отличаться совершенством, сложностью и уникальной философией. Возьмем, к примеру, японский вариант автоспорта – джимхану. Пилот должен пройти суперсложную трассу за минимальное время и при этом показать самые изощренные техники вождения: развороты на 180 и 360 градусов, упражнения с ездой задом, кручение «восьмерок» и другие невероятные вещи.

Вдохновившись всем этим безумием, компания Bentley разработала адски мощный заднеприводный Supersports, под капотом которого спрятано 666 «лошадей». Бренд пригласил самого отвязного гонщика современности Трэвиса Пастрану, чтобы погонять на нем в стиле джимхана прямо по заводскому кампусу в Крю.

До того как запустить в производство полноценный Bentley Supersports № 199, были выпущены коллекционные миниатюры – две модели в масштабе 1:18 и 1:43. Машинки установлены на подставки и не просто повторяют форму кузова, но и снабжены реалистичными деталями: дайв-плейнами, боковыми порогами, элементами на крыльях, задним диффузором и фиксированным антикрылом – все как у настоящего автомобиля.

Ливрея Full Send создана лондонским художником Deathspray. Ее монохромная графика, ярко-зеленые акценты, зеленые стекла и разноцветные колеса превращают модели в маленькие произведения искусства. А в салоне воссоздан даже гидравлический ручник – как раз тот, который в реальности помогал Пастране эффектно разворачивать большой Bentley на территории завода.







БОНДМОБИЛЬ
ДЛЯ САМЫХ МАЛЕНЬКИХ



В компании Aston Martin задумались: а на чем бы сегодня мог ездить юный Джеймс Бонд? И решили создать детскую коляску, которая выглядит так же круто, как знаменитый бондмобиль. А заодно сделали отличный подарок своим фанатам, которые только что стали родителями.

Для разработки роскошной коллекции детских колясок, люлек и аксессуаров под емким названием Egg легендарный английский автопроизводитель объединился с еще одним культовым британским брендом – компанией BabyStyle. Эта марка славится своими изысканными инженерными решениями, создающими безопасное и стильное пространство для малышей.

Как и суперкары Aston Martin, эти детские транспортные средства проектируются прежде всего для плавной и безопасной езды. Параллели между двумя мирами очевидны: каждая деталь, от подвески до силуэта, здесь тщательно продумана.

Коллекция Aston Martin Egg воплощает элегантность, свойственную британским автомобилям. Например, жесткие элементы конструкции украшены знаменитой стеганой отделкой, выполненной с соблюдением точных пропорций, что создает характерную тактильную текстуру.

Колесные диски с сотовой структурой вдохновлены культовыми моделями Valour и Victor. Графика на центральной ступице колеса повторяет дизайн поворотных регуляторов с фактурной накаткой, которые встречаются в интерьерах Aston Martin. Каждая деталь коллекции филигранно проработана – от прочных силиконовых вставок с логотипом до фирменных акцентов цвета лайма, напоминающих о ярком гоночном наследии бренда.





ПОДНЯТЬ НА ВИЛЫ





В мире автоспорта громкий юбилей. Ровно сто лет назад, в 1926 году, на гоночном треке дебютировал культовый трезубец Maserati, вдохновленный фонтаном Нептуна в Болонье. Он впервые украсил капот легендарной модели Tipo 26, которая с ходу одержала триумфальную победу в сицилийской гонке Targa Florio.

В честь этого исторического события итальянский автопроизводитель и швейцарский дом высокого часового искусства Bianchet представили UltraFino Maserati – эксклюзивные часы с «летающим турбийоном», выпущенные строго лимитированной серией из ста уникальных экземпляров.

Союз Maserati и Bianchet выглядит абсолютно естественным. Обе компании объединяют бескомпромиссная страсть к эстетике, высочайшая механическая точность и верность ремесленным традициям. Часы UltraFino Maserati стали идеальной точкой соприкосновения двух философий, где форма безупречно гармонирует с функцией.

Визуальный код новинки напрямую вдохновлен новейшим суперкаром Maserati MCPura, способным ускоряться с места до 100 км/ч менее чем за 2,9 секунды.

Параллели между высокой механикой и миром скоростных автомобилей очевидны. Ажурный скелетонизированный циферблат часов заимствует свой сложный узор у колесных дисков MCPura, выполненных в знаменитом стиле «птичья клетка». Культовый дизайн диска с тремя раздвоенными спицами искусно интегрирован в часовой механизм, образуя узнаваемый силуэт легендарного итальянского трезубца.



ПАРФЮМИРОВАННАЯ ВОДА
Mercedes-Benz Deep Sea доступна во флаконах из глубокого синего стекла объемом 60 и 100 мл. Парфюмерная линейка также дополнена экологичным твердым гелем-мылом для душа.

ДО ПЕРВОЙ ЗВЕЗДЫ

Mercedes-Benz погружается все глубже и глубже. Новый аромат Deep Sea – это долгожданное продолжение ставшей уже знаменитой парфюмерной трилогии Land-Sea-Air, на этот раз вдохновленное таинственными и темными водами океана.
Парфюмерная категория, к которой относится Deep Sea, на профессиональном языке называется «фужерно-древесный аромат». Это значит, что он объединяет в себе свежие, травянисто-зеленые аккорды с глубокой и теплой базой из благородных пород дерева. В случае с новой композицией от немецкого бренда все устроено еще интереснее.
Верхние ноты здесь задают хвойный можжевельник, пряный розмарин и прохладная перечная мята. В самом сердце аромата раскрывается истинная водная стихия: йодистые морские аккорды и водоросли контрастируют с благородной лавандой. Базовые же ноты – бархатистый сандал, пряный пачули, а также минеральные и дымные нюансы – искусно создают эффект отполированной соленой водой древесины. По замыслу создателей, это сочетание дарит безупречный баланс между прохладной элегантностью и солидной мужской уверенностью.





ФИАЛКИ В ЗЕНИТЕ

Название нового аромата от Bentley – Become Zenith – отсылает к зениту, моменту, когда главные вершины уже покорены, но стремление к совершенству все еще не угасло. Создатели уверяют: парфюм идеально подойдет для мужчины, чья истинная сила кроется в спокойной и абсолютной уверенности. Одним словом, для человека идеального.
Только представьте: теплый, слегка дымный кардамон встречается здесь с бархатистой горечью какао, а над ними раскрывается едва уловимая нота листа фиалки, похожая на тонкий проблеск света в роскошном кожаном салоне раритетного Bentley. В самом сердце Become Zenith звучит аккорд выдержанной, шлифованной временем дорогой кожи. В финальном же шлейфе раскрываются глубокий папирус и пачули, которые придают всей композиции особую интеллектуальную глубину.
Аромат Become Zenith создала знаменитый парфюмер Виолен Коллас, известная своими яркими и экспрессивными работами. Очевидно, она прекрасно знает толк в амбициозных мужчинах, умеющих добиваться своего.
Дизайн флакона напрямую вдохновлен эстетикой автомобильного мира, о чем красноречиво говорят его четкие, строгие линии, благородные металлические акценты и премиальная отделка, в которой гармонично сошлись высокие технологии и ручное мастерство.



Машины мечты

Сергей Нестерцев • Фото meshok.net

АКЦИЯ AVVA КАК ДОКУМЕНТ ЭПОХИ

ВО МНОГИХ РОССИЙСКИХ СЕМЬЯХ ЕСТЬ БУМАГИ, КОТОРЫЕ КОГДА-ТО ПРЕДСТАВЛЯЛИ ЯВНУЮ ЦЕННОСТЬ В ГЛАЗАХ ИХ ОБЛАДАТЕЛЕЙ, А СЕГОДНЯ ВЫЗЫВАЮТ ЛИШЬ УХМЫЛКУ: НУ ДА, БЫЛО ВРЕМЯ. К ИХ ЧИСЛУ ОТНОСЯТСЯ АКЦИИ AVVA, АВТОМОБИЛЬНОГО ВСЕРОССИЙСКОГО АЛЬЯНСА.

Особое сожаление среди «объектов семейного хранения» вызывают царские бумажные деньги. Когда-то бумажный червонец, то есть «государственный кредитный билет» номиналом 10 рублей, был равноценен золотому царскому червонцу. Лавочку с обменом на золото прикрыли летом 1914 года, после начала Первой мировой войны. Не навсегда, а «временно, впредь до минования чрезвычайных обстоятельств», под чем понималось успешное для России окончание боевых действий. Но что-то в той войне пошло не так.

Сегодня бумажные 10 рублей образца, скажем, 1909 года стоят, в зависимости от сохрана, в 200 или даже в 1000 раз меньше золота настоящего, в уцелевшем металлическом червонце.

Та же участь постигла вовремя непотраченные советские деньги. Найденные при Ельцине в бабушкином шкафу 1000 рублей вызывали крик отчаяния: это же целую «Яву» можно было купить! Под «Явой», если вы молоды, понимался не остров, а чехословацкий мотоцикл, прекрасный, как лето в деревне.

Но деньги – данность. Их, как и времена, не выбирают, а те, кто не мог определиться в СССР между рублем и долларом, мог лишиться и того, и другого, а заодно и свободы. Перед нами же бумага иного образца. Ее люди приобретали добровольно и на законных основаниях.

Выпущена в 1993 году. Номинал – 10 000 рублей. Если перевести в доллары США, получится от 24 до 8 – смотря за какой месяц брать курс. К концу года рубль «отрицательно переукрепился».

Акция, если присмотреться, называется «свидетельством депонирования акции». Это позволяло продать бумаги без лишних формальностей в виде поголовного учета акционеров.

Бородатый мужчина на акции – предприниматель и меценат Павел Третьяков, тот самый, что галерея, – внушал инвесторам мысль о надежности предприятия и преемственности традиций. Придумал AVVA, Автомобильный всероссийский альянс, предприниматель Борис Березовский совместно с руководством АвтоВАЗа. Хотели собрать с народа денег и построить завод по выпуску народных автомобилей – у немцев с Volkswagen удалось, а чем мы хуже?! – а попутно платить дивиденды и проводить розыгрыши машин.

Средств собрали меньше, чем планировали, завод, естественно, не построили, а автомобиль, который более или менее похож на то, что могло получиться у акционеров AVVA, стал «Калиной». Такие тогда были у населения машины мечты. Курс акций AVVA сегодня устанавливается внебиржевым способом – на сайтах «Авито» и «Мешок». а

Коммерсантъ
ВКонтакте

ВЫЗЫВАЕТ ПРИВЫКАНИЕ К ФАКТАМ.
НЕОБХОДИМО
ПОДПИСАТЬСЯ

реклама 16+

Коммерсантъ

НОВОСТИ ДЛЯ ДЕЛА, КИНО ДЛЯ ДУШИ

Ваш бонус за подписку на «Коммерсантъ» в июне — подписка на онлайн-кинотеатр 24ТВ



Как получить подарок?

Оформить и оплатить **с 1 по 30 июня 2026 года** подписку на печатную версию газеты «Коммерсантъ»:

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

Срок подписки на онлайн-кинотеатр 24ТВ:

- 1 месяц – при подписке на газету на 1 или 2 месяца
- 3 месяца – при подписке на газету на 3-5 месяцев
- 6 месяцев – при подписке на газету на 6 месяцев и более

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

16+ реклама **kommersant.ru**

АО «КОММЕРСАНТЪ», Г. МОСКВА, ОГРН 1027700204751