www.autopilot.ru

АВТОПИЛОТ

коммерсантъ • автопилот

#03 (351) октябрь 2026



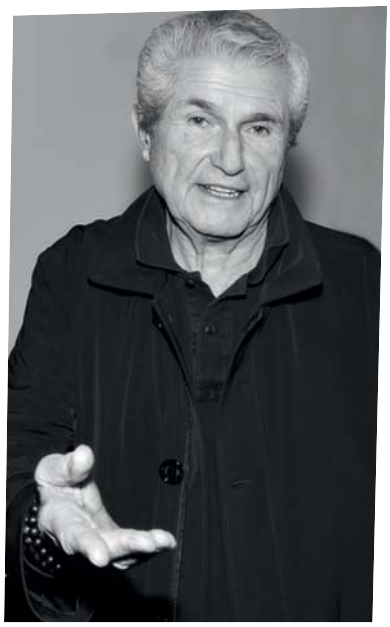
В НОМЕРЕ:

LEXUS ES 350H AWD •
PEUGEOT RCZ VISION •
ALPINE A310 VISION • **ALFA ROMEO** CUOREROSSO • **FIAT** MULTIPLAY •
CITROEN 2CV • **МОСКВИЧ** M70 •
МОСКВИЧ M90, **TANK** 300 •
ESTEO MX • **РУССО-БАЛТ** C24/55 •
BLITZEN BENZ • **АСД.**04-114 •
MERCEDES-AMG GT 63 4-DOOR COUPE •
RIVIAN R1S •

МОСКВА И «МОСКВИЧИ»



Первый кинофестиваль «Автопилот»



Клод Лелуш,

режиссер

Автомобиль – это белый Ford Mustang. Третья кинозвезда моего фильма «Мужчина и женщина». И огромный подарок судьбы. Сначала я обратился с просьбами ко всем известным автомобильным фирмам Франции. В Renault отнеслись ко мне с презрением. И тогда я случайно встретил молодого владельца компании Ford France. Когда я рассказал ему сюжет, а главное, о той роли, которую будет играть в фильме гоночный автомобиль, он пришел в восторг. Он сразу предложил мне включить один из его автомобилей в ралли и лично участвовать в нем в качестве второго гонщика.



Федерико Феллини,

режиссер

Модель Ford-T словно создана для комедии. Стоит мне подумать о ней, как я уже смеюсь: так часто ее использовали в комедиях. Когда Кейстон Копс, Лаурер и Харди и У.С. Филдс садились в этот автомобиль, было понятно, что случится что-то смешное. Помнится, однажды его расплющило между двумя трамваями, но никто не пострадал. В противном случае было бы не смешно, но я и так не находил этот эпизод забавным. Было жалко прекрасный автомобиль.

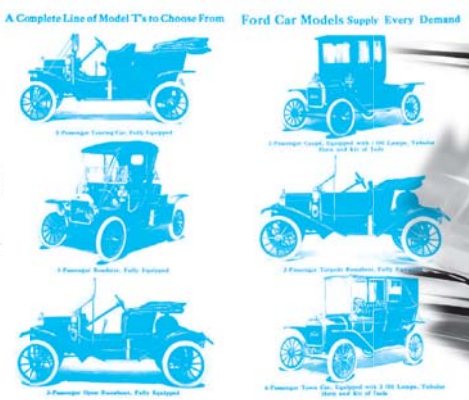


Марлен Дитрих,

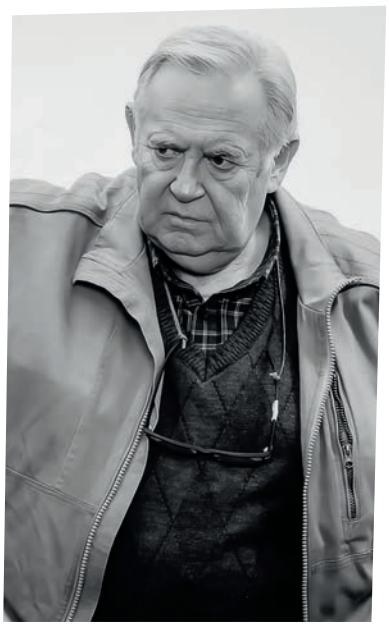
актриса

Многие мужчины считают, что женщинам не следует садиться за руль, чтобы они не уезжали, когда и куда им вздумается. Превосходная идея!





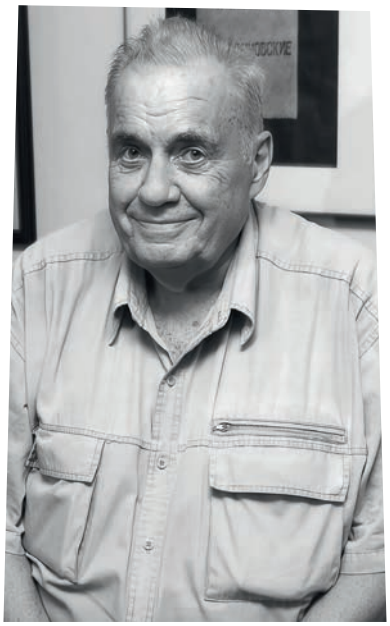




Юрий Стоянов,

актер

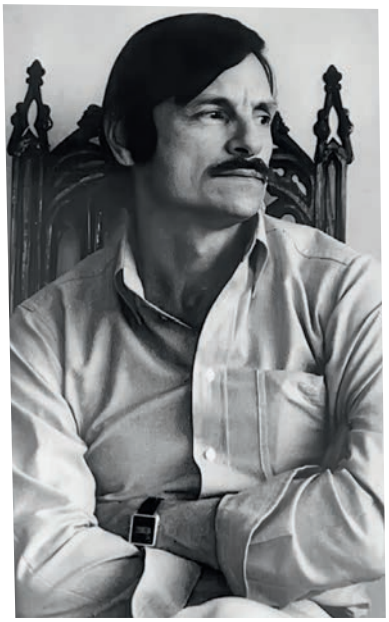
«Дедмобиль» – это актуальный разговор о нашем времени в комедийной оправе. Инновационные технологии преследуют нас везде, но единственное, на что они пока не способны, – это дарить тепло. Мой герой Валера оказывается заложником прогресса, но в конечном счете именно его человечность делает его сильнее любой машины.



Эльдар Рязанов,

режиссер

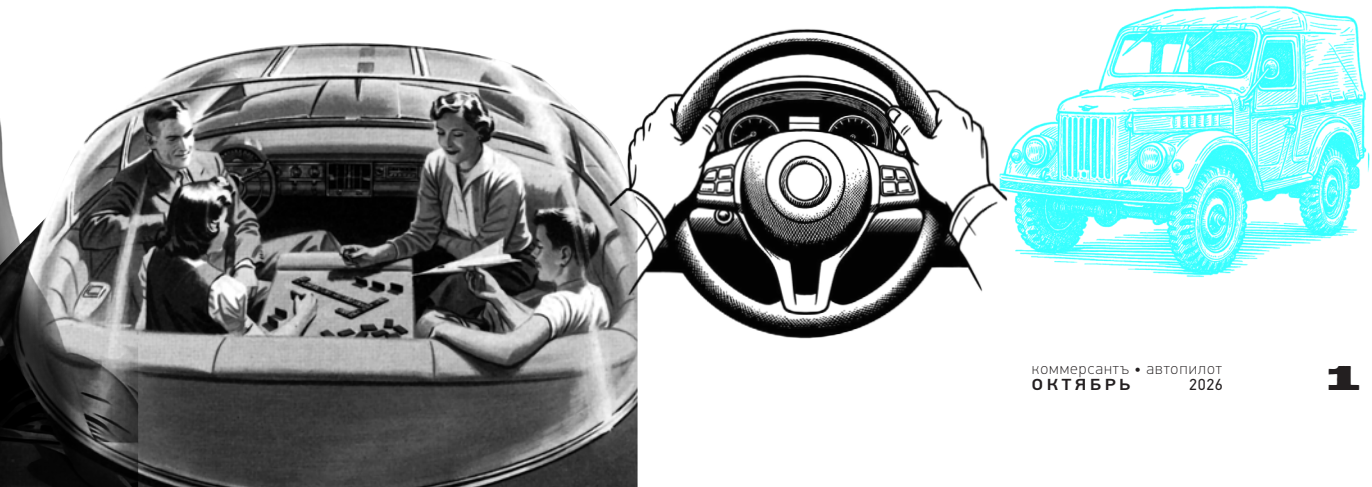
У меня машина приобретает мой характер. У меня нет терпения. Я завожу машину и никогда ее не грею – сразу трогаюсь. Вне зависимости от погоды: тепло на улице или мороз. И все мои машины всегда были к этому готовы: только завел – сразу езжай.



Андрей Тарковский,

режиссер

Теперь мне ничего не страшно: не будут давать работать – буду сидеть в деревне, разводить поросят, гусей, следить за огородом, и плевать я на них хотел! Постепенно приведем дом и участок в порядок, и будет замечательный деревенский дом. Каменный. Люди вокруг будут хорошие. Поставим ульи. Будет мед. Еще бы «газик» достать.





ЕСЛИ БЫ ГОД НАЗАД КТО-ТО СКАЗАЛ НАМ, ЧТО МЫ ПРОВЕДЕМ МЕЖДУНАРОДНЫЙ фестиваль «Автопилот», то… мы бы не удивились. Потому что вынашивали эту идею давно. И на этот раз получилось. Старые шедевры и совсем новые киноленты на больших экранах, обсуждение увиденного с единомышленниками, красная дорожка и даже статуэтка, красоте и весу которой позавидуют иные кинофестивальные призы. Собственно, иначе и быть не могло. Ведь уже три с лишним десятка лет журнал «Автопилот» – это не про шприцевание шкворней в подвеске и способы уболтать гаишника, а про красоту, про приключения, про скорость… Про все то, что есть и в автомобилях, и в хорошем кино.

ДМИТРИЙ ГРОНСКИЙ
главный редактор

СБЕР × TENET

Автокредит в Сбере на TENET T7

Онлайн, в офисах банка
или у дилера TENET



от 18 500 ₽ в месяц

ОЦЕНИВАЙТЕ СВОИ ФИНАНСОВЫЕ ВОЗМОЖНОСТИ И РИСКИ.
ИЗУЧИТЕ ВСЕ УСЛОВИЯ КРЕДИТА (ЗАЙМА) НА HTTPS://DIGITAL.SBER.RU/RU/PERSON/CREDITS/MONEY/AVTOKREDIT/DC_FRK.

РЕКЛАМА. АВТОКРЕДИТ «КЛАССИЧЕСКИЙ» – КРЕДИТНАЯ ПРОГРАММА «ДИРЕКТ», СУБПРОГРАММА «ДИРЕКТ ПЛЮС ВЛ» – ПРЕДОСТАВЛЯЕТСЯ ПАО СБЕРБАНК (ГЕНЕРАЛЬНАЯ ЛИЦЕНЗИЯ БАНКА РОССИИ НА ОСУЩЕСТВЛЕНИЕ БАНКОВСКИХ ОПЕРАЦИЙ № 1481 ОТ 11.08.2015, ОГРН 1027700132195, Г. МОСКВА). ЕЖЕМЕСЯЧНЫЙ ПЛАТЁЖ РАССЧИТАН ДЛЯ АВТОМОБИЛЯ TENET T7 (АКТИВ, ПЕРЕДНИЙ ПРИВОД, 1.6 DCT, 2026 Г. В.): РОЗНИЧНАЯ ЦЕНА – 2 735 000 ₽, ПЕРВОНАЧАЛЬНЫЙ ВЗНОС – 1 413 797 ₽, СУММА КРЕДИТА – 1 321 203 ₽, СРОК КРЕДИТОВАНИЯ – 120 МЕС., ПОЛНАЯ СТОИМОСТЬ КРЕДИТА: ОТ 0,010% ДО 14,910% ГОДОВЫХ, ПРОЦЕНТНАЯ СТАВКА – 11,4% ГОДОВЫХ. БАНК ВПРАВЕ ОТКАЗАТЬ В ВЫДАЧЕ КРЕДИТА БЕЗ ОБЪЯСНЕНИЯ ПРИЧИН. ПАРАМЕТРЫ КРЕДИТА И СТОИМОСТЬ АВТО ДЕЙСТВУЮТ НА 24.08.2026.

ДОСТОЙНОЕ СОДЕРЖАНИЕ



ОТКРЫТИЕ

ЗАПАДНЫЕ ЦЕННОСТИ

БИТВА МОТОРОВ 8
Новый Lexus ES. Конечно, гибрид

ТЕНДЕНЦИИ

ПРОЖЕКТ 14

МАШИННОЕ ОТДЕЛЕНИЕ

ДОНЕСЕНИЯ

МОСКВА И «МОСКВИЧИ» 20
Столичные кроссоверы в долгожданном блеске

МИССИЯ

СО ВРЕМЕН ЦАРЯ ГОРОХА 28
Почему Tank 300 так подошел городу Гороховцу

МОРСКОЙ И СВОБОДНЫЙ 34
На Esteo MX по Архангельской области

НАУЧНЫЙ ПОДХОД

ХРАПОВОЙ МЕХАНИЗМ 42
Что общего у автомобильного глушителя с носоглоткой человека

НА ВСЕ СЛУЧАИ ЖИЗНИ 44
Особенности выбора зимних шин в 2026 году

КАМЕРА, ДВИГАТЕЛЬ! 48
Роль банковской экосистемы в жизни автолюбителя

ВАШ ВЫХОД! 54
Автомобили VOLGA вернулись на конвейер в Нижнем Новгороде

ДОМ КУЛЬТУРЫ

УРОКИ МАСТЕРСТВА

ПЕРВЫЕ НА КРУГЕ 60
В Москве прошел первый Международный кинофестиваль «Автопилот»

ОТ АМЕРИКАНСКОГО ТРИЛЛЕРА ДО СИБИРСКОГО «ЗИМНИКА» 64
Кто победил на кинофестивале «Автопилот»

ПО ТУ СТОРОНУ «АВТОПИЛОТА» 66
Закулисье кинофестиваля про автокультуру

ЧЕЛОВЕЧЕСКИЙ ФАКТОР

ОТВЕТСТВЕННЫЕ ЛИЦА

МОДЕЛИСТ-КОНСТРУКТОР 70
Игорь Ермилин о своих автомобилях для «Битвы моторов»

ПОЛЕЗНЫЕ ИСКОПАЕМЫЕ

КАМЕРА И МОТОР 78
Правительственные лимузины для киносъемок

НЕ СИДИМ, РАБОТАЕМ 86
Что для советского автопрома производилось в местах лишения свободы

ФОТО НА ДОКУМЕНТЫ

СЛЕДСТВИЕ ВЕДУТ СЦЕНАРИСТЫ 92

ПРАВИЛА ПОЛЬЗОВАНИЯ

ТОВАРЫ В ДОРОГУ 94

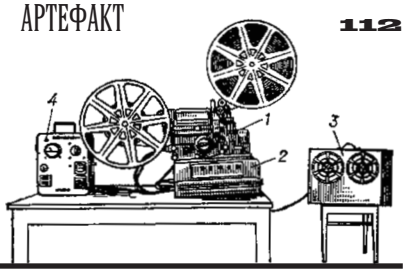
СВОБОДНОЕ ВРЕМЯ 102

ОБСТОЯТЕЛЬСТВА

ТРУДНО УСТОЯТЬ 106
Брэд Питт продолжил карьеру киногонщика

ЭЛЕКТРОУДОЧКА 110
«Охотники за привидениями» снова в деле

АРТЕФАКТ 112



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

НАД НОМЕРОМ РАБОТАЛИ: **ЮЛИЯ АРАПОВА, НАТАША АФАНАСЬЕВА, ИВАН БАРАНЦЕВ, АСЯ ВОЛОЧНЕВА, АЛЕКСАНДР ГРИН, ИВАН КИЛИМНИК, ВЯЧЕСЛАВ КРЫЛОВ, МАРИЯ МАГУАЙР, СЕРГЕЙ НЕСТЕРЦЕВ, АЛЕКСАНДР ПАПЕШИН, ЕВГЕНИЙ РАЗУМНЫЙ, ЕЛЕНА СЛАТИНА, ВИТАЛИЙ ТИЩЕНКО, ДЕНИС ТОКМАКОВ, 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

Коммерсантъ

Puzzle English

Подпишитесь на «Коммерсантъ» в октябре

Получите полезный подарок —
2 месяца премиум-подписки
на образовательной платформе изучения
английского языка Puzzle English



Вам будут доступны все тренажеры и упражнения (курсы, подкасты, видеоуроки), а также скидка 50% на любой тариф Puzzle English

Как получить подарок?

- Оформить и оплатить **с 1 по 31 октября 2026 года** подписку на печатную версию газеты «Коммерсантъ» **на 3 месяца и более:**
  > на сайте kommersant.ru в разделе **Подписка**
  > по телефону **8 800 600 0556** (бесплатно по РФ)
- Письмо для активации доступа на онлайн-платформе придет на электронную почту подписчика в течение 10 рабочих дней после оплаты подписки на газету.
- Подарком можно воспользоваться до 30.04.2027 г.
- Информация об организаторе, правилах, количестве подарков, месте и порядке получения на **kommersant.ru**.

16+ реклама
kommersant.ru

АО «КОММЕРСАНТЪ», Г. МОСКВА, ОГРН 1027700204751



14
КАК И ЗАВЕДЕНО
в концептуальных моделях, салон стремится ярко передать зрителю ключевую идею. В этом случае — повторяющийся мотив с четырьмя окружностями: на руле, на педалях, на сиденьях и даже на отсеке для хранения очков.

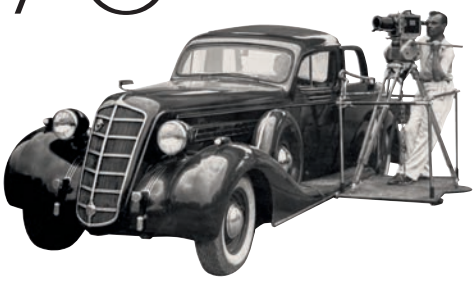
У АВТОМОБИЛЯ
честный полный привод с блокировками. А красный, добротно сделанный салон чем-то напоминает убранство тех самых купеческих домов трехсотлетней давности.
28

МИХАИЛУ ЛОМОНОСОВУ
понравилось бы путешествовать на Esteo MX на дальние расстояния. Да, это тебе не рыбный обоз. Хотя, будь такой запрос, в багажник MX поместилось бы немало мороженой рыбы.
34

ПЕРЕОБОРУДОВАННЫЙ
лимузин ЗИС-101 стал первым операторским автомобилем в СССР. В 1939 году на киностудии «Мосфильм» ему срезали крышу позади шофера и снабдили подвесными платформами.
78







Максимально деловой

Подписывайтесь на @kommersant в MAX



реклама 16+

LEXUS ES 350H AWD

Двигатель, тип	параллельный гибрид
Объем ДВС, куб. см	2487
Максимальная мощность, ДВС, л.с. при об/мин	186 при 5700–6000
Максимальная мощность, электромоторы, л.с.	201+54
Максимальный крутящий момент, ДВС, Нм при об/мин	235 при 4200–5000
Максимальный крутящий момент, электромотор, Нм	270
Трансмиссия	e-CVT
Привод	полный
Максимальная скорость, км/ч	200
Разгон от 0 до 100 км/ч, с	7,5
Средний расход топлива, л на 100 км	5,35

Битва моторов

Александр Янковский • Фото Lexus

НОВЫЙ LEXUS ES. КОНЕЧНО, ГИБРИД

УТРОМ ТЕРМОМЕТР НА ПРИБОРНОЙ ПАНЕЛИ МАШИНЫ ПОКАЗЫВАЕТ 76 ГРАДУСОВ ПО ФАРЕНГЕЙТУ ЗА БОРТОМ, ЭТО ОКОЛО 23 ПО ЦЕЛЬСИЮ. НО ДНЕВНОЙ ПЕРЕПАД ТЕМПЕРАТУР В САН-ДИЕГО, ШТАТ КАЛИФОРНИЯ, ГДЕ LEXUS УСТРОИЛ ТЕСТ-ДРАЙВ СЕДАНА ES 2027 ГОДА, – ГРАДУСОВ 20, ПО НОЧАМ СТОЛБИК ТЕРМОМЕТРА СТРЕМИТСЯ К НУЛЮ. ТАК ЧТО МОСКОВСКИЙ ПУХОВИЧОК ТУТ СОВСЕМ НЕ ЛИШНИЙ. СЪЕМНОЙ ТЕПЛОЙ ОДЕЖКИ ДЛЯ БАТАРЕЙ ЭЛЕКТРОМОБИЛЕЙ, КАЖЕТСЯ, ПОКА НЕ ПРИДУМАЛИ.

Экстерьер нового седана Lexus навеян внешностью концепта LF-ZC. Граненый кузов с силуэтом фастбэка – крыша понижается к корме плавно, без излома, но крышка багажника при этом открывается, как и положено седану, без заднего стекла. Зигзаги-«молнии» дневных ходовых огней, нижним ярусом идут блоки основных фар. Рельефные капот и боковины кузова с ломаной в Lexus-style линией-накладкой от переднего крыла до заднего. Светодиодная сплошная «штанга» задних фонарей с набранным крупным шрифтом и подсвеченным изнутри именем бренда. В общем, все, что мы уже видели в прошлом году на автосалоне в Шанхае, куда компания привезла это восьмое по счету поколение седана ES.

Как это принято у глобальных автопроизводителей, каждое новое поколение модели выходит крупнее предыдущего, пока рост не упрется в естественный физический предел. Тогда фигуры с шахматной доски смахивают и начинают новую партию игры – новую модельную линейку. Вот и новый ES гораздо крупнее предшественника и лишь на считаные сантиметры короче флагмана, представительского Lexus LS.





У ГИБРИДНЫХ ВЕРСИЙ нового Lexus ES, в отличие от полностью электрических, в верхней части переднего бампера есть горизонтальная прорезь. Бензиновый двигатель под капотом гибрида нуждается в дополнительном воздушном охлаждении.



У ВЕРСИЙ ES
с гибридной силовой установкой, как на этом фото, светотехника полностью светодиодная. У электрических же машин в самой дорогой комплектации BEV фары – матричные.



Но главная интрига тут в битве моторов, буква h против буквы e в индексе после ES. Компания впервые в истории выпустила полностью электрические версии своего седана, и топовая 500e AWD мощнее, быстрее, тише гибридной машины: 338 сил мощности, полный привод, меньше 6 секунд до сотни, чуть больше 600 км пробега на полностью заряженной батарее. Привлекательно для «зеленой» Европы, взять хотя бы Данию, где 60 процентов встающих сейчас на учет автомобилей – электрические. Оно и понятно, там на них серьезные налоговые льготы плюс под боком есть природная печка Гольфстрим – аккумуляторы, как известно, морозов не любят. А вот гадать, в какую тыкву превратятся обещанные 600 км пробега «электрички» на зимней дороге где-нибудь между Ярославлем и Костромой, нет никакой охоты. «Окирпичивание» – специальный термин даже появился в русском языке для описания этого процесса. Поэтому наш выбор тестовой машины сугубо практический –





ДЛЯ ОБИВКИ
рулевого колеса использован новый материал, с мягкой подложкой, на вид и на ощупь более матовый, чем прежний. Кнопки на спицах руля физические: слева – регулировка громкости медиасистемы, справа – настройка круиз-контроля.



НА ПЕРЕДНЕЙ ПАНЕЛИ
нового Lexus ES два дисплея: цифровая приборная панель с диагональю 12,3 дюйма и 14-дюймовый сенсорный экран информационно-развлекательной системы. В машинах для Китая экран удвоенной ширины, добавка – для переднего пассажира.

ES 350h AWD. Где под капотом – уже десяток лет известная «тойотовская» бензиновая рядная 186-сильная «четверка» объемом 2,5 литра. Атмосферная, без наддува, с упором не на мощность, а на ресурс. А еще в составе силового агрегата два электромотора и небольшая литий-ионная батарея в багажнике. Умная бесступенчатая трансмиссия отбирает крутящий момент от ДВС и от электромотора, перераспределяет и передает на колеса, привод полный. Параллельный гибрид, как на той же Toyota Camry или на Lexus NX350h и RX350h. 7,7 секунды до сотни.

Всего же, как и положено японскому гиганту, претендующему на всемирный охват рынков, Toyota предлагает семь модификаций нового Lexus ES. Две электрические и пять гибридных, с бензиновыми моторами на 2 или 2,5 литра и разными вариантами привода, передним или полным. Как говорится, и нашим, и вашим. Чисто бензиновые ES, получается, битву моторов проиграли, ушли в небытие.

Люксус

Наружные ручки в дверях – компромисс между модой на потайные и традицией. Выступающих частей, в угоду аэродинамике, нет, рука уходит вглубь проема нижним хватом, а там отпирающая клавиша с физическим откликом, отдаленно напоминает устройство ручек на классических «Жигулях». Но захлопываются двери с правильным «дорогим» звуком. В салоне – Lexus, каким мы его знаем и любим: не бьющая в глаза роскошь, а, скорее, качество, с упором на проработку деталей, удобство, хорошую эргономику и приятные тактильные ощущения. Когда, например, прикасаешься к перфорированному кожзаму Tahara – им обиты сиденья ES, с очень правильной формовкой, очень комфортные. Та же история и с приятным матовым кожзамом, которым затянут руль. Но вот кнопки-регуляторы на его спицах при этом простецкие «тойотовские». Любопытная фишка машины – физические кнопки управления климатом,

ОФИЦИАЛЬНО
новый Lexus ES считается седаном среднеразмерным, при этом длина его кузова — 5,14 метра, а колесная база — без пяти миллиметров трехметровая. Что, конечно, позволяет с большим комфортом разместить пассажиров в салоне.



ТОПОВЫЙ
электрический Lexus ES 500e получает не только диски R21, но и адаптивную подвеску AVS. Гибридные и младшие электрические версии нового Lexus ES комплектуются более практичными девятнадцатидюймовыми колесными дисками.

спрятанные в длинной прорезиненной панели под экраном мультимедиа. Похоже на джойстики игровых контроллеров, подсказывают более молодые коллеги. Звучание аудиосистемы Mark Levinson с 17 динамиками впечатляет. Ну а задний ряд – буквально зона комфорта, из которой не хочется выходить. Диван мягкий, широкий, а столько пространства для ног бывает разве что в каком-нибудь S-Классе. В топовой электрической ES 500e была бы еще оттоманка для ног правого заднего пассажира.

Роуд-муви

Да и на ходу гибридный ES – несомненный Lexus, диван на колесах, малочувствительный к дорожным неровностям. Хотя подвеска здесь и не адаптивная, как в максимальной комплектации электрического ES 500e, а стандартная. Покрытие на Pacific Coast Highway, главной трассе штата Калифорния, конечно, не лесная дорога в окрестностях Коврова, но и до немецкого автобана ей далеко. А тут еще и дорожный ремонт, из-за которого приходится сбрасывать скорость. Впрочем, не слишком высокую: гибридный ES – совсем не спорткар, и если первую сотню километров в час он разменивает действительно за 8 секунд примерно, то вторую набирает менее охотно. Зато малые крены в поворотах и при перестроениях – комфорт во всем, что за рулем, что на пассажирских местах. И еще – ползком ли в пробке или на крейсерских 65 милях в час – тишина в салоне образцовая: все Lexus традиционно тихие, но создатели нового ES явно поработали над гашением вибраций и над шумоизоляцией отдельно. Правда, у нас в руках гибридная версия машины для Северной Америки, здесь стекла переднего ряда акустические, в отличие от ES европейских, где они однослойные. Так что даже когда рядом идет грузовик, в салоне нашего ES по-прежнему тихо, во всяком случае на переднем ряду. Но предела совершенству нет – в топовом электрическом ES акустические стекла не только в передних дверях, но и в задних. Что ж, надо же будет его



СИСТЕМА
поддерживает одновременное подключение двух телефонов по Bluetooth, беспроводную связь Apple CarPlay и Android Auto. Функция Digital Key 2.0 превращает смартфон в смарт-ключ от автомобиля.



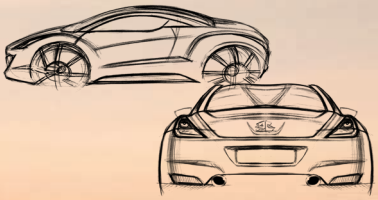
ОБЪЕМ БАГАЖНИКА
электрических Lexus ES составляет 518 литров. У 350h AWD – 377 литров: место в багажнике гибрида уменьшает размещенная там тяговая батарея, которая у «электричек» расположена под полом.



владельцу себя утешить, когда он встанет с пустой батареей на трассе М-11 в двухстах километрах от Петербурга – вот пусть и наслаждается полной тишиной в салоне в ожидании эвакуатора, ха-ха.

Хотя наш гибридный ES стартует тоже совершенно бесшумно, на электромоторах, и даже на плавном разгоне на приборной панели нередко светится индикатор электрического режима. Только когда заряд в батарее опасно падает, почти неслышно подключается бензиновый мотор. Пробег на одном галлоне бензина – примерно 44 мили. На наши деньги это расход топлива 5,35 литра на сотню километров. Соответственно, пятидесятилитрового бака должно хватить примерно на тысячу. «Довезет до Сан-Франциско и обратно», – обещал незабвенный Куйбышев в «Брате-2», впаривая герою за пятьсот долларов ветхий Cadillac DeVille Coupe 1975 года.

Обратно – вряд ли, но в один конец до Сан-Франциско из Сан-Диего пятидесятилитрового бака Lexus ES 350h AWD точно должно хватить, это восемьсот километров с небольшим. **a**



PEUGEOT НЕ ПОДТВЕРДИЛА
планы по запуску RCZ Vision в серийное производство, но отдельные дизайнерские решения и технологии концепта должны появиться на будущих серийных моделях марки.

Котиков в ленту

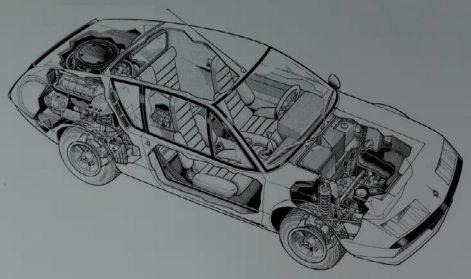
Peugeot RCZ Vision

Прошедший в октябре Парижский автосалон стал, по сути дела, бенефисом марок из Европы. Что они могли противопоставить напору китайских брендов, которых в выставочный комплекс у Версальских ворот приехало несколько десятков? Совершенно верно – то, чего нет у машин из Поднебесной: ностальгии, которая является важной составляющей харизмы, и красоты в ее старосветском понимании. Peugeot в очередной раз за последние десятилетия переосмысливает тему «больших кошек». И концепт RCZ Vision, как заявляет французский производитель, – «высшее выражение дизайнерской концепции Feline Future». Силуэтом концепт является почти полной копией серийного купе Peugeot RCZ, выпущенного 15 лет назад. Но новая «львиная» концепция проявляется в самом акцентном элементе экстерьера – новых световых схемах в виде трех горизонтальных «когтей». Если экстерьер весьма сдержан, то интерьер демонстрирует максимальную «французскость». Стекла столько, сколько позволяет здравый смысл. Тут не панорамное стекло, тут вся крыша прозрачная. Получившаяся «теплица» отсылает к концепту Peugeot Proxima 1980-х годов с таким же тотальным остеклением. Руль Hypersquare – квадратный, с новой системой рулевого управления по проводам. Как и заведено в концептуальных моделях, салон стремится ярко, почти навязчиво передать зрителю ключевую идею. В этом случае – повторяющийся мотив с четырьмя окружностями: на руле, на педалях, на сиденьях и даже на отсеке для хранения очков.





КОНЦЕПТ ОСНАЩЕН АВТОПИЛОТОМ УРОВНЯ 2++.
Он делает поездки проще, не превращая при этом водителя в пассажира.



В СВОЕ ВРЕМЯ
A310 напрямую конкурировала с Porsche 911.



Назад в Альпы

Alpine A310 Vision

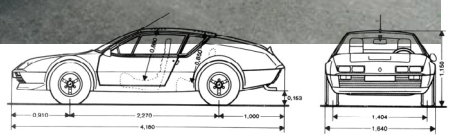


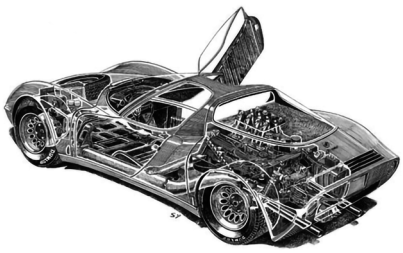
ИНТЕРЬЕР, КАК ЗАЯВЛЯЕТ АВТОПРОИЗВОДИТЕЛЬ,
вдохновлен Формулой 1 и полностью сделан из органических материалов.



Alpine представила в рамках Парижского автосалона концепт спортивного купе A310 Vision. Французский гоночный производитель спустя 55 лет обращается к своей классической модели A310 1970-х и 1980-х годов и свободно интерпретирует ее линии и пропорции. Команда сохранила узнаваемый ретрофутуристический угловатый дизайн и совместила его с современным видением гоночного наследия фирмы, прежде всего раллийного. Автомобиль получил узкие светодиодные сдвоенные фары, массивный передний сплиттер, окна-форточки и боковые зеркала-камеры, а фирменный центральный гребень кузова искусственно подчеркнут светосхемой. Заднее стекло заменили большим алюминиевым листом на манер суперкаров, а корму украсили декоративным антикрылом и крестообразными светодиодными фонарями. Цельнометаллические колесные диски А-образной формы играют на контрасте с темной нижней частью кузова и отсылают к облегченным, отлитым из алюминия дискам ранних моделей. Производитель напрямую заявляет, что концепт-кар не является анонсом серийной модели, хотя и построен на реальной современной платформе Alpine Performance Platform, которая также ляжет в основу нового электрического A110.

Alpine объявила о планах расширить модельный ряд к 2030 году и представить четырехместный A310 на той же архитектуре, что и A110. Серийная модель может получить кузов фастбэк и компоновку салона 2+2, а позднее может появиться и версия-кабриолет, но степень связи будущей модели с концептом A310 Vision как в плане дизайна, так и в плане технологий не объявлена.







В САМОЕ СЕРДЦЕ

Alfa Romeo Cuorerosso

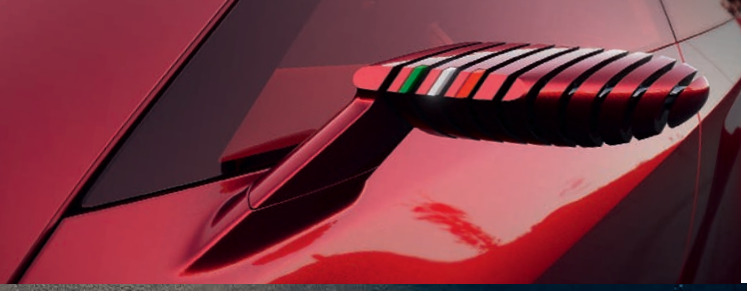
Alfa Romeo представила в Париже концепт Cuorerosso, дословно «Красное Сердце». Купе, обозначающее новое направление в дизайне марки, демонстрирует, как итальянский производитель намерен развивать собственный стиль в эпоху перехода к «машинам на батарейках». В центре внимания пропорции и пластика кузова. В то время как эстетическая привлекательность в дизайне перестала быть основой автомобильного дизайна в мире и на ее место пришли виральность и стремление выделиться, Alfa Romeo прямо заявляет: их главной фишкой должна быть красота. Но не декор, не функция, которой надо найти художественное осмысление, а прежде всего красота формы. Поэтому команда дизайнеров придала машине форму cuore, сердца, ваяя концепт, как скульптуру.

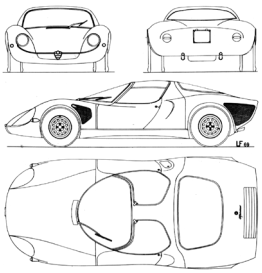
Cuorerosso представляет собой низкое купе с компоновкой 2+2, по пропорциям gran turismo, но по духу как суперкар. Характерный для марки клиновидный силуэт через напряженные поверхности бедер плавно переходит в заднюю часть с традиционным «обрубленным хвостом», отсылая к аэродинамическим решениям спортивных автомобилей прошлого. Задние двери открываются против хода, как на Rolls-Royce. Спереди узнаваемый щит Trilobo получает новое прочтение благодаря светосхеме: вместо решетки радиатора – экран с графикой эмблемы



РУЛЕВОЕ УПРАВЛЕНИЕ
по проводам steer-by-wire позволяет гибко настраивать реакции машины на действия водителя.





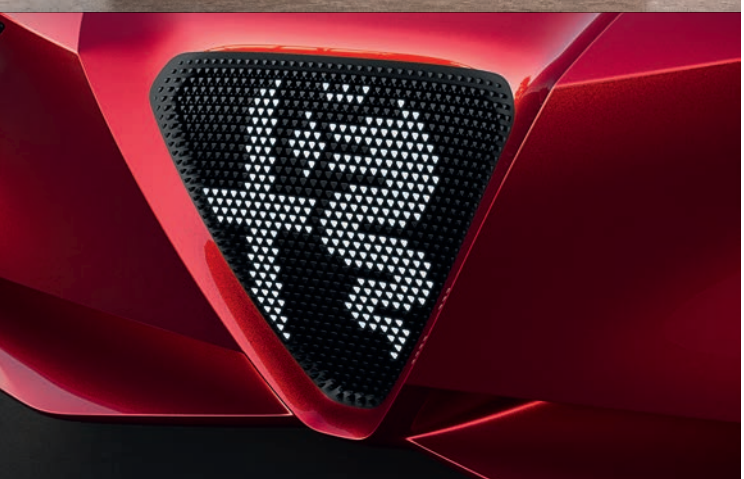




LIQUID INK RED –
специальная краска, меняющая оттенок в зависимости от освещения. От насыщенного красного до почти черного, подчеркивая тем самым объем кузовных панелей.

ALFA ROMEO
пока не собирается полностью переходить на электричество и обещает, что у клиентов и в будущем будет возможность выбора разных силовых установок для одной модели.





Alfa Romeo. Элемент становится центральной частью визуального образа концепт-кара, ярко подчеркивая переход фирмы в эру электромобилей с сохранением традиционных элементов.

В интерьере дизайнеры отказались от модного нынче доминирующего центрального экрана. Вместо этого приборный блок меняет конфигурацию в зависимости от выбранного режима; панно сочетает цифровую поверхность с физическими переключателями.

Силовая установка построена на базе 2,9-литрового битурбированного V6, который используется в Giulia и Stelvio Quadrifoglio и на упомянутых моделях развивает 510 л.с. В Cuorerosso он дополнен гибридной системой. Среди других особенностей концепта – полный привод и карданный вал из углепластика.

Alfa Romeo подчеркивает, что Cuorerosso не является предвестником серийной модели, его задача – сформировать визуальные и функциональные принципы автомобилей следующего поколения. Новый дизайн-код должен начать определять облик будущих машин марки с 2028 года. Через концепт марка, скорее, заявляет свой манифест о приверженности традициям итальянского дизайна, что отличает марку от творений молодых китайских автомобильных брендов.



КЛАССИЧЕСКИЙ
Fiat Multipla середины прошлого века мог быть не только фургоном, но и пикапом.



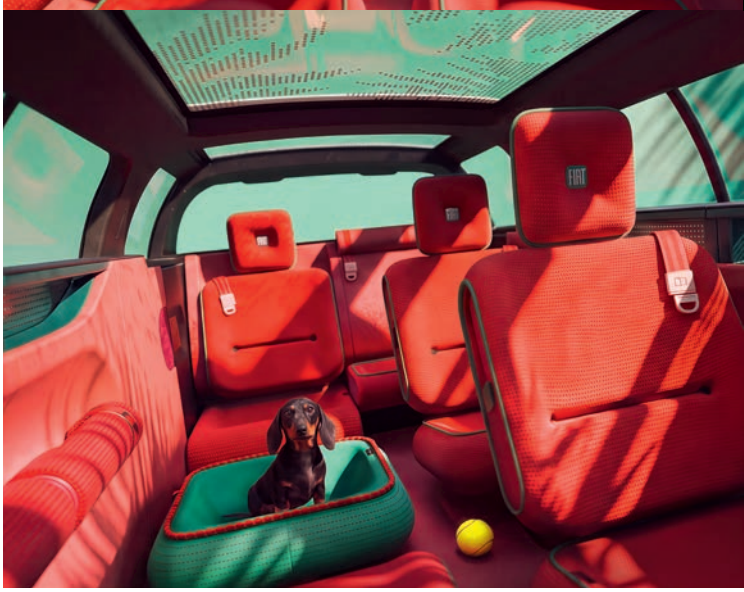
Мультитул

Fiat Multiplay

Марка Fiat представила на автосалоне в Париже концепт Multiplay – «трансформера», объединяющего в себе одновременно черты и компакт-вэна, и кроссовера, и пикапа: компоновка может меняться в зависимости от потребностей владельца. Итальянский автогигант продолжает свою традицию необычных, но при этом практичных машин. Концепт этого года продолжает идеи дизайна, заложенные еще в прошлом веке классической Fiat 600 Multipla 1956 года и безумным переосмыслением Multipla в 1998 году. Обе модели предоставляли нестандартную компоновку салона при сравнительно компактных внешних размерах. Создаваясь «изнутри наружу», дизайн строился вокруг максимальной практичности и обрамлялся в яркую оболочку. В представленном прототипе идея развивается еще дальше, перенося акцент на трансформацию всего внутреннего пространства. В семейном режиме автомобиль предлагает три ряда сидений по схеме 6+1. Сдвижную заднюю часть крыши вместе с третьим рядом сидений можно переместить вперед, превращая однообъемник в четырехместный пикап с открытой грузовой платформой. Задний спойлер трансформируется в крепление для двух велосипедов.

Среди необычных решений в интерьере – штурвал вместо традиционного рулевого колеса, широкоформатный дисплей, а переднее пассажирское кресло можно превратить в своеобразный шезлонг. Вместе с панорамной крышей и откидным бортом это превращает машину в пространство для отдыха.







ОТСЕКИ ДЛЯ ЯИЦ,
встроенные в двери, — отсылка к байке, согласно которой 2CV проектировался так, чтобы не побить яйца в корзине во время поездки по неровному полю.

Ни пуха, ни пера

Citroen 2CV



СЕРИЙНУЮ ВЕРСИЮ ПЛАНИРУЮТ ПРЕДСТАВИТЬ
на Парижском автосалоне в 2028 году — ровно через 80 лет после дебюта оригинальной модели.



Готовится возрождение Citroen 2CV – переосмысление одной из самых узнаваемых моделей в истории марки. На Парижском автосалоне представили концепт будущей новинки, а серийная версия должна выйти на рынок уже в конце 2028 года.

Проект отсылает к наследию не только через ретродизайн, но и через интерпретацию ее главных принципов: простоты, практичности и доступности. Выпущенный в 1948 году оригинальный 2CV создавался как предельно дешевый автомобиль с функциональным дизайном. Благодаря этому за четыре десятилетия было продано более 3,8 млн экземпляров. Концепт сохранил характерные черты предшественника в дизайне экстерьера: округлую крышу с покатой задней частью, рельефный капот, круглые обособленные фары на выразительных колесных арках и складывающуюся тканевую крышу. При этом пропорции шоу-кар получил более современные: широкую колею и длину всего 3,76 метра, примерно на 20 см меньше, чем у оригинального 2CV, чего получилось добиться благодаря электрической силовой установке. Передняя светотехника сочетает современную оптику с классической формой фар 2CV.

Интерьер продолжает эту концепцию простоты. В салоне установлены необычные съемные диваны, вместо центральной консоли – переносной органайзер в форме корзины для пикника. Среди других особенностей интерьера – односпицевый руль, селектор трансмиссии, расположенный под передней панелью, а съемная аудиосистема может использоваться вне автомобиля.





Москва и «Москвичи»

Александр Грин • Фото Вячеслава Крылова

СТОЛИЧНЫЕ КРОССОВЕРЫ В ДОЛГОЖДАННОМ БЛЕСКЕ

ЧЕТЫРЕ ГОДА НАЗАД «МОСКВИЧ» ВЕРНУЛСЯ В НАШУ ЖИЗНЬ С ПОНЯТНОЙ ИДЕЕЙ: СОВРЕМЕННЫЕ АВТОМОБИЛИ ДЛЯ ПОВСЕДНЕВНЫХ ЗАДАЧ ПО ДОСТУПНОЙ ЦЕНЕ. ОСНОВУ ЛИНЕЙКИ СОСТАВИЛИ ПРАКТИЧНЫЕ ГОРОДСКИЕ КРОССОВЕРЫ МОСКВИЧ 3, А НАРЯДУ С БЕНЗИНОВЫМИ МОДЕЛЯМИ ПОЯВИЛСЯ И ЭЛЕКТРИЧЕСКИЙ МОСКВИЧ 3E. СЕГОДНЯ БРЕНД РАСШИРЯЕТ ВЫБОР: ТЕХНОЛОГИЧНЫЕ КРОССОВЕРЫ ЛИНЕЙКИ M ДОПОЛНЯЮТ ГАММУ, ПРЕДЛАГАЯ БОЛЬШЕ ВОЗМОЖНОСТЕЙ ТЕМ, КТО ИЩЕТ ДОПОЛНИТЕЛЬНЫЙ ПРОСТОР, КОМФОРТ И БОГАТОЕ ОСНАЩЕНИЕ.

Вместе с технологическим партнером в нынешнем году бренд запустил в производство сразу два кроссовера M-серии: городской Москвич M70 среднего размера и полноразмерный семиместный Москвич M90. В заводской табели о рангах новые «Москвичи M» по праву встали на ступеньку выше предшественников. Продвинутые технически, с лучшими материалами отделки и многочисленными опциями комфорта, сегодня эти «Москвичи» пробуют оседлать гребень технологической волны в своей относительно доступной нише. А мы попробуем выяснить, насколько им это удалось.

А в них блестит Садовое кольцо

Несмотря на то что техническая мощь партнера открыла «Москвичу» доступ к широкой палитре как проверенных временем, так и свежих конструкций и агрегатов, само по себе это еще ничего не гарантирует. Техника требует прежде всего верной настройки: не зря же для M-серии был выбран слоган «Точность решений». Именно эти точные решения должны выделить «Москвич» из ряда похожих машин. Выезжаем на улицы, поближе к живым москвичам: интересно,





БОЛЬШОМУ КОРАБЛЮ – дальнее плавание. Теперь на автомобиле марки «Москвич» можно с комфортом отправиться не только на работу или на дачу, но и в настоящий круиз. На Москвич M90 не станет утомительной, например, поездка из столицы в Сочи. И обратно.



НЕБОСКРЕБЫ СТОЛИЧНОГО СИТИ в шумоподавляющих лобовых стеклах новых «Москвичей» — картина абсолютно естественная. Яркие, эффектные модели M-линейки одинаково уместны и в деловом квартале, и в спальном районе, и в переулках старой Москвы.



как отреагируют люди на новый имидж знакомой марки? Смотреть на новые машины приятно. Образ «Москвича» стал визуально богаче во всех смыслах этого слова. Полностью светодиодная оптика уникальной формы, как световой автограф, выделяет московские автомобили в дорожном потоке, а складки на гармонично сложенных кузовах отутюжены по моде. Оба «Москвича» выступают в сверхпопулярном жанре «городской кроссовер». Но если крупный Москвич M90 излучает респектабельность и комфорт, стиль Москвич M70 – это динамика и универсальность. Оказалось, новички способны привлечь внимание не только профессионалов авторынка: маркой этих машин у нас интересовались даже заправщики, охранники и мойщики. А услышав, что это «Москвич», искренне удивлялись. Что ж, завод можно поздравить: теперь марка будет ассоциироваться не только с массовостью, компактностью и славным советским прошлым.

МАШИННОЕ ОТДЕЛЕНИЕ

ДОНЕСЕНИЯ

МОСКВИЧ M70 УЛЬТРА	
Двигатель, тип	бензиновый, L4, турбо
Объем двигателя, куб. см	1986
Максимальная мощность, л.с. при об/мин	200 при 4000–5000
Максимальный крутящий момент, Нм при об/мин	380 при 2500–3500
Трансмиссия	АКП, 9
Привод	передний
Разгон от 0 до100 км/ч, с	7,5
Максимальная скорость, км/ч	220
Средний расход топлива, л на 100 км	8,7
Снаряженная/полная масса, кг	1745/2150
Цена модели, руб.	от 3 209 000



СРЕДНЕРАЗМЕРНЫЙ
городской кроссовер Москвич M70 отличает тщательная инженерная проработка. Учтены все нюансы: так, более мощная машина в версии «Ультра» получила увеличенный топливный бак объемом 65 литров. Чаще заезжать на заправку не придется.

УЖЕ В НАЧАЛЬНОЙ ВЕРСИИ «ДРАЙВ»
Москвич M70 имеет на борту приятные опции, которые нечасто встречаются среди его одноклассников. Например, электропривод двери багажника, адаптивный круиз-контроль, система удержания в полосе и панорамная крыша с люком.

Я всегда спешу быстрей

Москвич M70 – главная ставка завода. К зиме для него запланирован переход на мелкоузловое производство с роботизированной сваркой и окраской кузовов. Неудивительно: «средний формат» наиболее востребован в сегменте и успешно исполняет роль «автомобиля на все руки». К тому же Москвич M70 предлагается в двух версиях: их объединяет богатство оснащения, но отличает разница в характере. Выбирать придется прежде всего силовую установку. У младшей комплектации «Драйв» 1,5-литровый двигатель и семиступенчатый «робот»: новый стандарт класса. Его 150 л.с. уверенно доставят туда, куда ведет хоть какая-то дорога. А заодно порадуют ценником и цифрами в чеках с АЗС.

Версия «Ультра» не знает компромиссов. Хотя к списку опций «Драйва» топ-версия добавляет лишь несколько позиций: беспроводную зарядку для смартфона, камеры кру-









МОСКВИЧ М70
быстро и точно проходит повороты, доставляя немалое удовольствие искушенному водителю. Приятная неожиданность — пассажиры при этом продолжают наслаждаться тишиной и мягким, плавным ходом автомобиля: ходовая часть настроена отлично.



ИНТЕРЬЕР МОСКВИЧ М70
в любом варианте оснащения может быть либо практично-темным, либо эффектно-бежевым. Эргономика понравилась: самые важные функции тут управляются физическими кнопками, задачи центрального тачскрина — вспомогательные.

гового обзора, выбор режимов вождения, дополнительные электроприводы кресел. Это потому, что и «Драйв» уже отлично оснащен: двухцветная отделка салона экокожей, двухзонный климат, адаптивный круиз-контроль с функцией «старт-стоп» и удержанием в полосе, мультимедиа с CarPlay, Android Auto и большим дисплеем. Даже обширная панорамная крыша с люком и шторкой есть у каждого Москвич М70. Как и полный пакет зимних опций, без которых в России никуда: подогрев передних и задних сидений, руля, лобового стекла и форсунок омывателя.

Зато турбомотор объемом 2 литра и мощностью 200 л.с. в паре с классическим девятиступенчатым автоматом заставляет внимательно следить за ограничениями скорости. «Ультра» так легка на подъем, что увлекает динамикой и в городе, и на загородном шоссе. Впрочем, среди электронных помощников водителя Москвич М70 есть и контроллер скорости с распознаванием знаков: машина может сама поддерживать разрешенный на конкретном участке дороги темп. Вообще, дорога – для Москвич М70 это важно. Как принято у городских кроссоверов, привод у него передний.

Однако приличный клиренс, многорычажная задняя подвеска и качественная виброакустическая изоляция практически любую дорогу способны сделать легкой и приятной. По нашему мнению, работа подвески – одна из самых сильных сторон Москвич М70: повороты он проходит с неожиданной уверенностью и лихостью, а неровности преодолевает очень комфортно. Редкость в наше время – и действительно точная настройка. Москвич М70 получил и признание экспертов: модель стала победителем премии «Внедорожник года – 2026» в категории «Среднеразмерные моноприводные кроссоверы» по версии Большого жюри.



МАШИННОЕ ОТДЕЛЕНИЕ

ДОНЕСЕНИЯ

МОСКВИЧ M90 УЛЬТИМЕЙТ

Двигатель, тип	бензиновый, L4, турбо
Объем двигателя, куб. см	1986
Максимальная мощность, л.с. при об/мин	200 при 4000–5000
Максимальный крутящий момент, Нм при об/мин	350 при 2500–4000
Трансмиссия	АКП, 9
Привод	полный
Разгон от 0 до 100 км/ч, с	10,3
Максимальная скорость, км/ч	200
Средний расход топлива, л на 100 км	8,8
Снаряженная/полная масса, кг	2105/2587
Цена модели, руб.	от 3 905 000



ШИНЫ

размерностью 245/50 R20 на изящных дисках — безусловный мастхэв и украшение Москвич M90 «Ультимейт». Сегодня сложно представить себе большой флагманский кроссовер без эффектной 20-дюймовой «обуви»: московская машина в тренде.

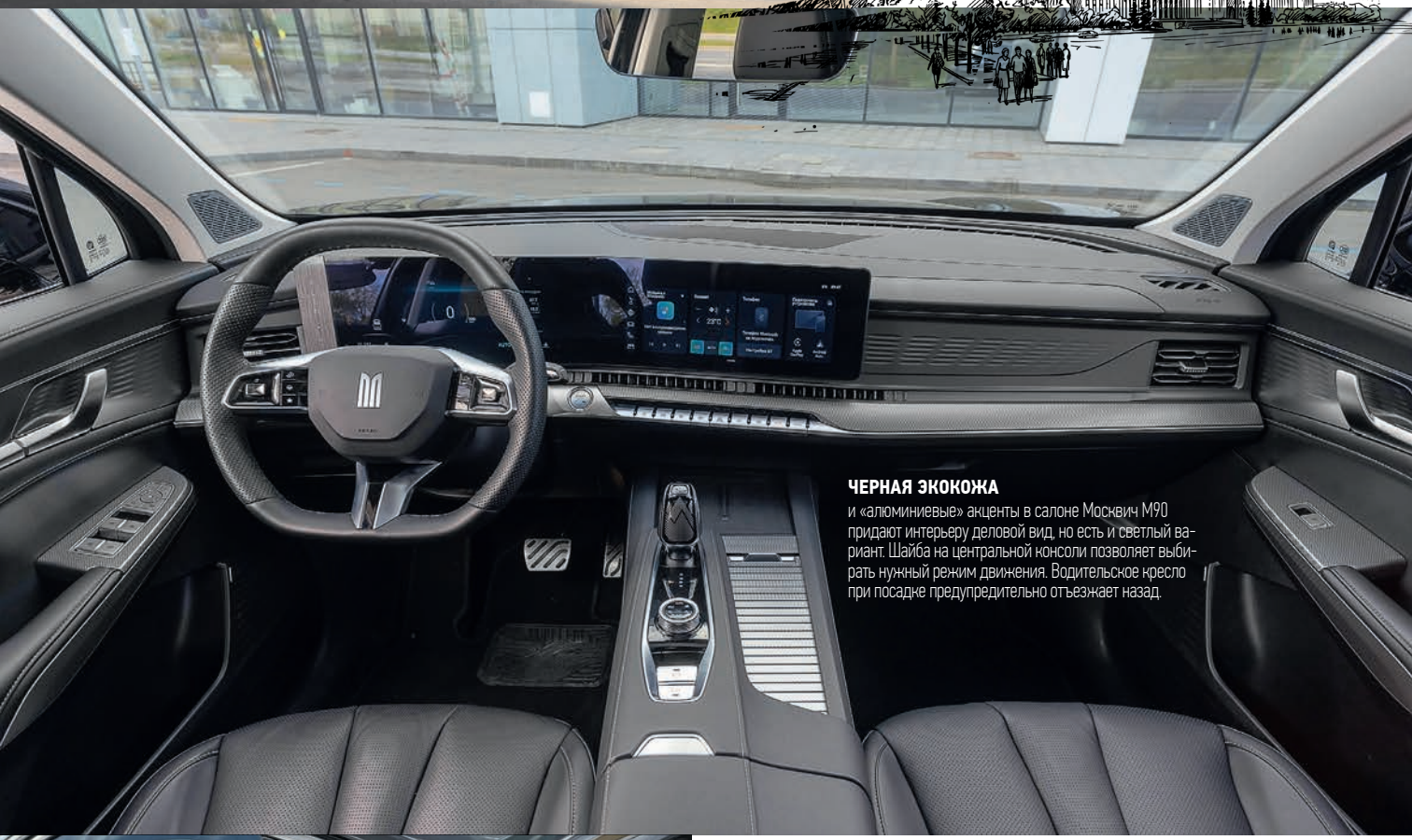
Где мне легко всегда

Москвич M90 – птица еще более высокого полета. Или в этом случае правильнее звучит «далекого»? Флагманской модели по умолчанию полагается вместить все лучшее, что может предложить клиенту марка. Топовый «Москвич» с этой задачей справился. Его единственная версия получила говорящее название «Ультимейт». Большинство мыслимых пожеланий не особо стесненного в средствах автовладельца здесь уже учтены и могут быть предъявлены к осмотру в любой момент. Взрослый размер и солидная внешность? Пожалуйста. Третий ряд сидений, который делает машину семиместной? Милости просим. Полный привод? А как же. Уют, простор, забота о пассажирах? Получите – распишитесь. Огромный багажник? Складывайте два ряда кресел – и грузите хоть комод.

Родство с Москвич M70 заметно в оформлении интерьера: общий стиль подчеркивают дизайн руля и графика на дисплеях. Сходен и подход к силовой установке: двухлитровый турбомотор мощностью 200 л.с. работает в паре с девятиступенчатым автоматом с гидротрансформатором.

Более крупная машина с этим двигателем едет чуть спокойнее, полностью раскрывая свою ориентацию на комфорт, тишину и безмятежность. За тишину в ответе, в частности, шумопоглощающее лобовое стекло. Даже в дальнем путешествии в этих креслах не устанет никто. Подвеску по сравнению с горячим младшим братом немного «распустили», повысив плавность хода. Но инженерам-подвесочникам снова салют: выиграв в комфорте, Москвич M90 практически не проиграл в управляемости.





ЧЕРНАЯ ЭКОКОЖА
и «алюминиевые» акценты в салоне Москвич M90 придают интерьеру деловой вид, но есть и светлый вариант. Шайба на центральной консоли позволяет выбирать нужный режим движения. Водительское кресло при посадке предупредительно отъезжает назад.



В БОКОВЫХ ЗЕРКАЛАХ – ВИДЕОКАМЕРЫ
системы кругового обзора. Если в слепой зоне зеркала датчики обнаружат попутный автомобиль, система BSD включит яркий световой сигнал, чтобы предупредить водителя об опасности столкновения при перестроении.

Этот автомобиль рассчитан на повседневные поездки по городу и дальние путешествия. Полный привод пригодится на заснеженной дороге и загородной грунтовке, а пять режимов движения позволяют подобрать настройки под дорожные условия. Нижнюю часть кузова защищают накладки из неокрашенного пластика. При этом Москвич M90 остается семейным кроссовером, который отлично себя проявляет в автопутешествиях, оставляя штурм глубокой колеи и бродов специализированной внедорожной технике. Не случайно этот автомобиль стал победителем национальной туристической премии Russian Traveler Awards 2026 в номинации «Душа компании» среди семиместных кроссоверов по версии Экспертного жюри (премия проходит при поддержке Министерства экономического развития РФ).

УНИКАЛЬНЫЙ РИСУНОК
светодиодной оптики подчеркивает огранку кузовов и позволяет идентифицировать машину в трафике. В палитре Москвич M70 — шесть цветов кузова, включая красный и голубой. Москвич M90 чуть более сдержан: пять красок. Все — «металлики».





Пол ровный, звучание премиальной аудиосистемы Bose с 12 динамиками объемное и насыщенное, климат-контроль трехзонный. К услугам обитателей престижного среднего ряда отдельный пульт управления «погодой» и удобные сиденья, которые можно перемещать вперед или назад, а также регулировать наклон спинки. У мест в третьем ряду, который обожают гаджетоманы-подростки, имеются персональные подстаканники, USB-слот и индивидуальные воздуховоды. Даже если в поездку отправятся семеро, за спинками кресел останется еще 332 литра пространства для багажа. В пределе объем багажника достигает впечатляющих 2093 литров: войдет даже пара велосипедов или масса другого спортинвентаря.

Разумеется, Москвич M90 получил и полный пакет подогревов, и внушительный комплекс современных систем безопасности: адаптивный круиз-контроль, удержание



НА ЗАДНЕМ ДИВАНЕ
Москвич M70 уютно и очень просторно — хватает места и коленям, и ступням. Пол сзади практически ровный. Багажник большой — целых 507 литров. А если сиденья сложить, образуется пространство для груза объемом 1484 литра.







ПАССАЖИРЫ ВТОРОГО РЯДА
кресел Москвич M90 обязательно оценят комфорт и обилие пространства, даже над головой. Этот интерьер вариативен: сиденья второго ряда складываются в соотношении 60/40, сиденья третьего ряда — в соотношении 50/50.



в полосе, камеры кругового обзора, контроль слепых зон и другие. Даже подключение по Apple CarPlay и Android Auto здесь беспроводное, как и штатная зарядка для смартфона... Нет, неточных решений в Москвич M90 мы не нашли. Хотя старались.

Где становлюсь собой

Нужно признать: новые автомобили «Москвич» воспринимаются родными и близкими. Да что там, одно имя «Москвич» моментально согревает душу, будит воспоминания о великом государстве СССР – у тех, кто успел его застать. Однако новому поколению автовладельцев одного имени мало. Им нужны надежность, сервис и другие атрибуты легкой жизни с современным автомобилем. Отметим, что новым «Москвичам» есть что предложить и тут. Помимо правильного русского языка в интерфейсах это 3 года или 100 тыс. км гарантии, а также до 2 лет или до 150 тыс. км пробега бесплатной послегарантийной технической поддержки – при соблюдении условий программы.

Наш вердикт – бренд «Москвич» на правильном пути. Новая M-серия его автомобилей – реальный шаг вперед, достойный столичного статуса, от которого мы привыкли ждать только самого лучшего. За ним, надеемся, последуют и новые шаги: ведь в мире веет ветер перемен, перемен значительных и быстрых. Похоже, «Москвич» вовремя подставил ему свои паруса. Катить на новых «Москвичах» «вдоль по Питерской, по Тверской-Ямской» и другим московским улицам было интересно, приятно и... органично, что ли. Москва и «Москвичи» оказались нужны друг другу. Нас, москвичей, это не может не радовать. Надеемся, что и остальные жители нашей огромной страны эту радость разделят.



МАШИННОЕ ОТДЕЛЕНИЕ

МИССИЯ

TANK 300	
Двигатель, тип	бензиновый, L4
Рабочий объем двигателя, куб. см	1967
Максимальная мощность, л.с. при об/мин	220 при 5500
Максимальный крутящий момент, Нм при об/мин	380 при 1800–3600
Трансмиссия	8AT
Привод	полный
Разгон от 0 до 100 км/ч, с	10,6
Максимальная скорость, км/ч	175
Средний расход топлива, л на 100 км	10,7
Клиренс, мм	224
Емкость топливного бака, л	80

Со времен царя Гороха

Дмитрий Гронский • Фото автора

ПОЧЕМУ TANK 300 ТАК ПОДОШЕЛ ГОРОДУ ГОРОХОВЦУ

В ТОМ, ЧТО МЫ ПРИЕХАЛИ В ГОРОД ГОРОХОВЕЦ НА АВТОМОБИЛЕ МАРКИ TANK, ЕСТЬ НЕ ТОЛЬКО СМЫСЛ, НО И ОПРЕДЕЛЕННАЯ СИМВОЛИКА. ЛЮДИ, КТО ПОСТАРШЕ, ПОМНЯТ, А ТЕ, КТО ПОМЛАДШЕ, МОГУТ ПОГУГЛИТЬ ТАКОЕ ПОНЯТИЕ, КАК «ГОРОХОВЕЦКИЕ ЛАГЕРЯ».

Есть легенда, что нарком Ворошилов бродил тут с ружьишком, а чтобы «два раза не вставать» и приезжать сюда не только отдыхать, но и работать, велел учредить в этих краях артиллерийский полигон. Апокриф скорее красивый, нежели правдивый. Стрелковые и артиллерийские полки приезжали сюда на стрельбы еще во времена Российской императорской армии (РИА). И место это привлекало военных не возможностью подстрелить утку или кабана, а прежде всего своим безлюдьем. Огромные пространства на левом берегу Клязьмы тогда, да и сейчас тоже, покрыты болотистыми лугами и густым лесом, а населенные пункты на сотнях квадратных километров можно пересчитать по пальцам: стреляй в любую сторону хоть из ружья, хоть из пушки – скорее всего, ни в кого не попадешь. Ну а в сороковые годы прошлого века, и это уже не легенда, здесь проходили испытания самые первые танки Т-34. Поэтому Tank 300 в Гороховце – это «как к себе домой».

Под крик петухов

Но сам город, конечно же, не про это. Здесь нет сверхкомфортных отелей. Точки общепита – это заведения типа «Чайхана у Клязьмы», где все набираешь на поднос, или кафе с меню, где есть и пицца, и суши, – то есть ничего особенного. Тут нет железной дороги – до станции надо ехать больше десяти километров. Есть горнолыжная база, по отзывам, конечно же, не Красная Поляна. Но те, кто бывал в Гороховце, наверное, со мной согласятся. В том, что туриндустрия если и пришла сюда, то весьма умеренно, есть безусловные плюсы.

Город имеет интересный ландшафт. С одной стороны течет живописная Клязьма. С другой город упирается в склон высокой горы. По свидетельству старожилов, микроклимат спо-





СТАРИННЫЕ ПАЛАТЫ – наверное, главная достопримечательность Гороховца. Интересно посмотреть в экспозиции музеев, как эти постройки выглядели несколько столетий назад – с надстроенными деревянными этажами и островерхими крышами.





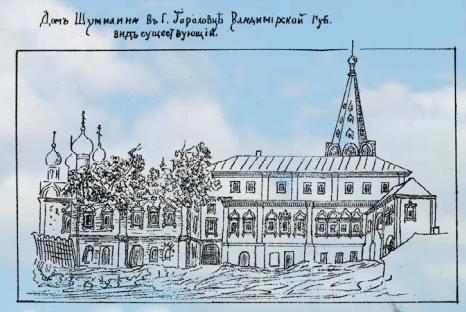
ПАЛАТЫ САПОЖНИКОВА, в которых сегодня разместилась экспозиция Музея купечества, интересны и своими воротами, столбы которых изготовлены из толстенных бревен.

собствовал тому, что здесь хорошо приживалась вишня – по весне весь город утопал в цветущих деревьях. Сегодня плодово-ягодная тема ушла в прошлое, но осталось много другого, что создает в городе какой-то особенный уют. Можно проснуться рано утром не по будильнику, а под крик петухов. Выйти и отправиться в сторону Клязьмы, куда уже идут и едут на велосипедах рыбаки с удочками. Настоятельница Сретенского монастыря с бензокосой на плече собственноручно приводит в порядок газоны вокруг обители. Машин на улицах совсем немного. А все достопримечательности – в пешей доступности.

Ума палаты

В Гороховце есть много чего не только уютного и красивого, но и познавательного. Главная достопримечательность, конечно же, палаты XVII–XVIII веков. В крохотном городке их сохранилось семь. Больше – только в Москве и в Пскове. Как так случилось? Одна из версий: в Смутное время, когда Минин и Пожарский собирали ополчение, чтобы изгнать из

«ДОМ С РУСАЛКАМИ», он же дом Пришлецова — по фамилии владельца, долгие годы служившего председателем Гороховецкой уездной земской управы. Памятник русского деревянного модерна начала XX века.



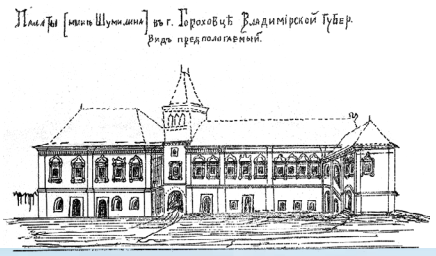
страны польско-литовских оккупантов, – Нижний Новгород, кстати, от Гороховца совсем недалеко и в свое время даже относился к Нижегородской губернии, – местные купцы сделали серьезное пожертвование на это благое дело. И якобы потом получили какие-то преференции на винокуренное дело, которое, как известно, на Руси всегда приносило солидный доход. Но не только, конечно. Прибыльному бизнесу способствовала и Клязьма, которая в ту пору была судоходной рекой. «Во искупление грехов великих», без которых, как известно не обходится ни одно прибыльное дело, купцы строили храмы и монастыри. Ну и о себе, понятное дело, не забывали. Палаты уцелели до наших дней, потому что по сути своей представляли маленькие замки: со стенами, как в крепости, окнами-бойницами, потайными лестницами и тому подобным.

У всех гороховецких старинных палат разная степень сохранности. В доме Сапожникова разместился Музей купечества. Тут все как встарь. Есть женская половина, есть





С ПОНТОННОГО МОСТА через Клязьму открывается грандиозный вид на панораму города. Сегодня река уже несудоходна, а в начале XX века можно было добраться отсюда пароходом до Мурома и дальше.





мужская. В каждой – соответствующие назначению убранство и утварь. Из мужской части узкая лестница ведет в подвал, то есть при необходимости «из кабинета» хозяин мог оперативно пойти полюбоваться своими сокровищами. Еще один музей, археологический, – в палатах Канонникова. Рядом, в доме Опарина, находится ЗАГС. Чтобы зарегистрировать здесь брак в интерьерах будто из фильма «Иван Васильевич меняет профессию», пары едут со всей страны. Некоторые даже облачаются в царя и царицу. В доме Ершова – гостиница, которая так и называется, с немного нелепой попыткой воссоздать старокупеческий интерьер и явно завышенным ценником. Дом Ширяевых пристроен вплотную к колокольне того самого Сретенского монастыря и потому логично ему сегодня и передан. Палаты Воронина и Турулова находятся в частном владении, но по слухам и та и другая постройки находятся в руках московских художников, которые со временем придадут им вполне музейный вид.

Сделано как встарь

За все время нашего пребывания в Гороховце я не раз ловил себя на мысли, что Tank 300 отлично вписывается в стародавнюю ткань города. Тут на первом месте, конечно же, классическая внешность – такой автомобиль хорошо смотрелся бы и во времена наркома Ворошилова. Надежная рама, чугунный блок цилиндров. Кстати, в Гороховце еще со времен царя Гороха, простите за неудачный каламбур, работает судостроительный завод. До революции принадлежавший промышленнику Шорину, в советское время он продолжал работать по профилю. У автомобиля честный полный привод с блокировками. А красный, добротно сделанный салон чем-то напоминает убранство тех самых купеческих домов трехсотлетней давности. Багажник, правда, не для сундуков с богатством, явно маловат. Еще жалуются, что и лошадиных сил не хватает, а также что расход велик. Но вы посмотрите на автомобиль. Если лететь на таком по недавно открытой М-12 «Восток», по которой теперь от Москвы до Гороховца можно



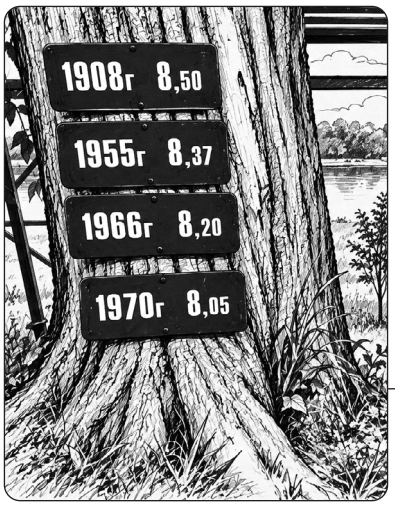
ГОРОХОВЕЦ сумел оставить свой след и в кинематографе. Еще в 1927 году Алексей Попов, ученик Сергея Эйзенштейна, снял тут фильм «Два друга, модель и подруга» – одну из первых советских кинокомедий. С этими краями определенным образом связан и легендарный Штирлиц – в фильме Татьяны Лиозновой «Семнадцать мгновений весны» про это ничего нет, зато в книге Юлиана Семенова упоминается, что детство разведчик-нелегал провел «близ Гороховца». Ну а в 2012 году центральная площадь Гороховца превратилась в съемочную площадку «Солнечного удара» Никиты Михалкова.

добраться часа за четыре, то наверное. А если неспешно кататься потом по городку и его окрестностям, с их подъемами и бездорожьем по ту сторону Клязьмы, то всего достаточно.

Дальше – квест

Если соберетесь в Гороховец, пусть не на «Танке», а на каком ином автомобиле, то план предлагаю такой. Сначала на Лысую гору, которую без труда найдете на карте. Вид с горы зарядит вас таким позитивом, что вы забудете, что только что проехали несколько сотен километров. Потом на центральную площадь, которая раньше называлась Базарной, а теперь носит имя героя-буденновца Патоличева. Забудьте на пару дней о платной парковке, и дальше пешком. Все основные точки общепита тут же, на площади. Дальше можно обойти те самые древние палаты, по дороге не забывая тоже поглядывать по сторонам – в Гороховце много памятников деревянного русского модерна начала XX века. Потом поднимитесь пешком на Пужалову гору. По дороге можно попить из родников – за водой сюда приходят и просто так, и чтобы огурцы засолить, например. На горе сейчас симпатичный парк, но не только. Холмы – это курганные могильники XII века, всего их больше сотни. А люди жили в этих благодатных краях задолго до появления Гороховца. На соседней горе – Никольский монастырь и валы, оставшиеся от средневекового города. Дальше квест – для спуска с горы найдите железную лестницу у монастырской ограды. Спускаясь по ней, не забывайте держаться за перила и смотреть по сторонам. Жилые постройки всех времен тут цепляются за крутой склон, как будто это Гурзуф в Крыму, а не Восточно-Европейская равнина. Потом на набережную. Примерно километр ее довольно прилично благоустроен, есть даже пляж, и в жаркую погоду искупаться в быстром течении реки желающих находится немало. А еще понтонный мост через Клязьму – одна из визитных карточек города. На том берегу – Знаменский монастырь. Но до него лучше как раз на автомобиле. Не потому что далеко или дорога тяжелая – комары и слепни, наверное, главное, о чем вспоминают те, кто служил в гороховецких лагерях.

МЕСТА, НЕОБХОДИМЫЕ К ПОСЕЩЕНИЮ В ГОРОХОВЦЕ И ЕГО ОКРЕСТНОСТЯХ



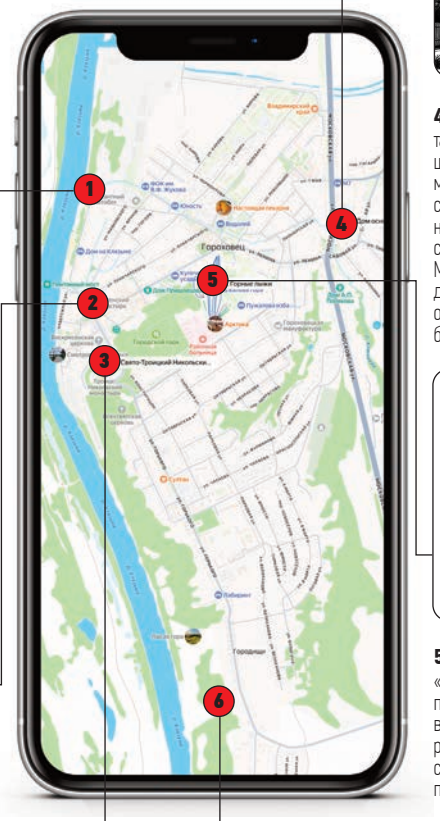
1. НАБЕРЕЖНАЯ КЛЯЗЬМЫ.
Довольно длинная и местами хорошо обустроенная. Есть пляж. На одном из деревьев есть таблички с уровнем наводнений, случавшихся в разные годы. Глядя на окрестные дома, а среди них есть и довольно старые, можно представить, как мимо их окон плавали на лодках. В конце набережной на постаменте установлен макет десантного мотобота типа ДБ проекта 165 — такие на местном судостроительном заводе строили в годы Великой Отечественной войны.



2. ПЛОЩАДЬ ПАТОЛИЧЕВА.
До революции прагматично называлась Базарной, но после получила имя героя Гражданской войны. Тут сосредоточены вся жизнь города и большинство его главных достопримечательностей: и древние палаты, и купеческие дома, один из трех монастырей, Успенский собор и несколько точек общепита.

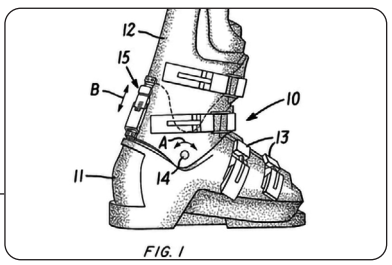


3. НИКОЛЬСКИЙ МОНАСТЫРЬ.
Основан во второй четверти XVII века. Здесь же можно увидеть остатки пятиметрового оборонительного вала гороховецкого детинца, который относят к XII веку.

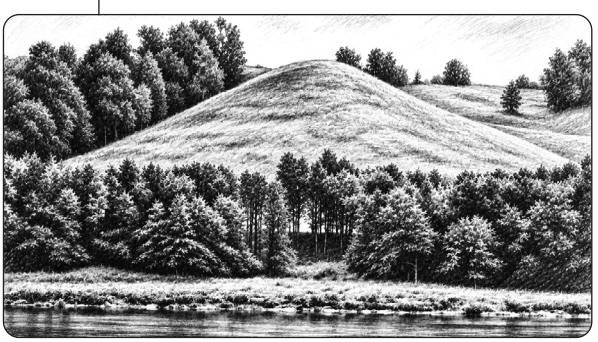




4. ДОМ ШОРИНА,
также известный как «дом царя Гороха», — уникальный шедевр деревянного провинциального модерна с элементами русского стиля. В Гороховце подобных домов сохранилось немало. Особняк, напоминающий сказочный резной терем, был построен в 1902 году крупным судостроителем Иваном Шориным для своего сына Михаила. Главная архитектурная особенность здания — две асимметричные башни, одна из которых имеет округлую форму и выложена из гнутых бревен по особой технологии.



5. ГОРНОЛЫЖНЫЙ КОМПЛЕКС
«Пужалова гора». Название — не комплекса, а горы — произошло, по легенде, благодаря огромной фигуре воина, которая возникла на горе во время осады города татаро-монголами и обратила противника в бегство. Длина трассы — 550 метров. Есть бугельный подъемник и гостиница.



6. ЛЫСАЯ ГОРА.
Достопримечательность, которая сама по себе стоит, наверное, всего остального в городе. От центра города это несколько минут на машине, но можно и прогуляться пешком. Сюда стоит прийти из-за потрясающего вида на изгибы Клязьмы и на заливные луга и леса на другом берегу реки. На многие десятки километров — исключительно природа и никаких следов человеческой жизнедеятельности. Особенно красиво весной, когда Клязьма разливается чуть ли не до горизонта. На рисунке, который мы здесь помещаем, изображен вид Лысой горы с противоположного берега. Трудно поверить, что это не рукотворная насыпь стометровой высоты, на верхушке которой должна стоять дозорная башня, чтобы контролировать торговые суда или предупреждать о появлении вражеских ладей, а гора, созданная природой, — ученые относительно недавно это доказали. Но почему на ее склонах, в отличие от соседних, не растут не только деревья, но и даже кусты, до сих пор загадка.

МАШИННОЕ ОТДЕЛЕНИЕ

МИССИЯ

ESTEO MX

Двигатель, тип	бензиновый, L4, турбо
Объем двигателя, куб. см	1998
Максимальная мощность, л. с. при об/мин	197 при 5000
Максимальный крутящий момент, Нм при об/мин	375 при 1750–3500
Трансмиссия	8AT
Привод	полный
Максимальная скорость, км/ч	210
Разгон от 0 до 100 км/ч, с	9,2
Средний расход топлива, л на 100 км	9,2

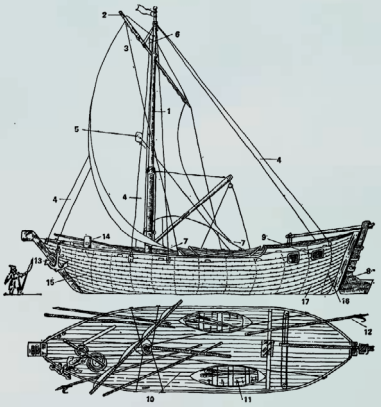


Рис. 1. Поморский коч (по Н. Д. Травнину):
1 — шегла (мачта); *2* — райна (рея); *3* — подъемный волчок; *4* — ноги (ванты); *5* — буглина; *6* — дрог (фал); *7* — вожжи (шкоты); *8* — сопец (руль); *9* — каленка; *10* — палубы; *11* — карбасы; *12* — багор; *13* — якорь; *14* — кочка (ворот); *15* — обшивка со скобами; *16* — деревянные гвозди (нагели); *17* — скобы.



МОРСКОЙ И СВОБОДНЫЙ

Анна Килимник • Фото Юлии Араповой

НА ESTEO MX ПО АРХАНГЕЛЬСКОЙ ОБЛАСТИ

«ЭТО ЖЕ ОТПУСК! ЗАЧЕМ ВЫ ЕДЕТЕ С СЕВЕРА НА СЕВЕР?» – СПРОСИЛ ЗНАКОМЫЙ, УЗНАВ, ЧТО АВГУСТ МЫ СОБИРАЕМСЯ ПРОВЕСТИ В АРХАНГЕЛЬСКОЙ ОБЛАСТИ. ВОПРОС БЫЛ НЕ ЛИШЕН ЛОГИКИ. ОБЫЧНО ЛЕТОМ ИЗ МОСКВЫ ЕДУТ К ЧЕРНОМУ МОРЮ, А НЕ К БЕЛОМУ. НО БЫЛА ПОТРЕБНОСТЬ ИДТИ НАПЕРЕКОР ОБЩЕПРИНЯТЫМ ТЕНДЕНЦИЯМ. ДА И НА РУССКОМ СЕВЕРЕ МЫ ЕЩЕ НЕ БЫЛИ. ТОЧНЕЕ – В ТОЙ ЕГО ЧАСТИ, ЧТО НАЗЫВАЕТСЯ ПОМОРЬЕМ.

А это место особенное. Потому что здесь, например, никогда не было крепостного права. Помор рождался и умирал свободным человеком, подотчетным только Богу и морю. Может быть, и мы – хотя бы немного поморы? Всегда ведь хочется быть похожим на кого-то особенного. Вроде Михаила Ломоносова. Ему бы, кстати, понравилось путешествовать на Esteo MX на дальние расстояния. Да, это тебе не рыбный обоз.

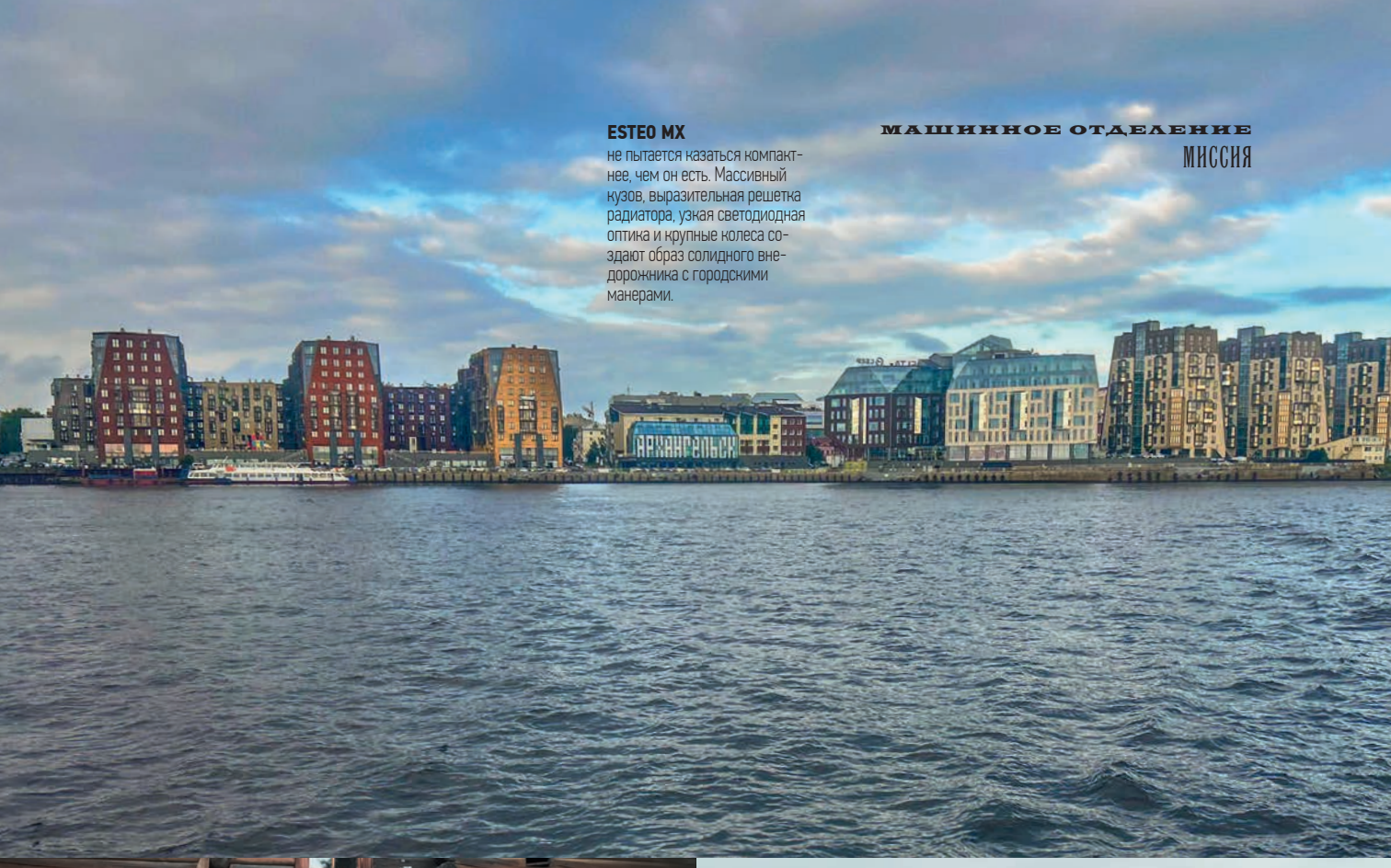
Хотя, будь такой запрос, в багажник MX поместилось бы немало мороженой рыбы. Но мы забили его личными вещами: когда едешь в августе в места с непредсказуемой погодой, лучше иметь запас всевозможной одежды.

Куда острее, впрочем, стоял вопрос о запасе топлива. Причем не любого, а конкретно 95-го. Отправившись в путешествие аккурат накануне второй волны топливного кризиса, канистрами мы не запаслись и стали участниками массового эксперимента «заправь авто, если сможешь». Отсутствия бензина хлебнули мы по полной программе.

Дорога к морю

Ровный асфальт, помноженный на фактическое отсутствие трафика после Вологды, давал то ощущение движения «по дороге с облаками», от которого в какой-то момент прочищается мозг и начинаешь чувствовать себя совершенно счастливым – несмотря ни на что.

ESTEO MX
не пытается казаться компактнее, чем он есть. Массивный кузов, выразительная решетка радиатора, узкая светодиодная оптика и крупные колеса создают образ солидного внедорожника с городскими манерами.

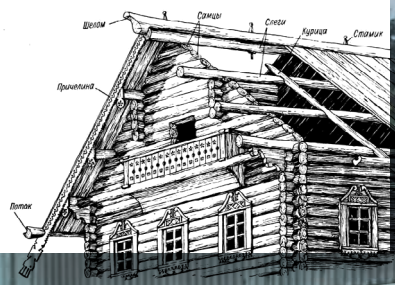




ОДНО ИЗ ГЛАВНЫХ ДОСТОИНСТВ
Esteo MX — комфорт в дальних поездках. Просторный салон, полный привод и массаж обоих передних кресел особенно ценишь после нескольких сотен километров за рулем.











ДВУХЛИТРОВЫЙ бензиновый турбомотор Esteo MX мощностью 197 л.с. работает в паре с восьмиступенчатым автоматом. Его возможностей хватает для уверенных обгонов и комфортного движения по трассе.



Другое дело – съезды вправо-влево, где асфальт нередко заканчивался через пять метров после поворота, уступая место дороге с самой разной степенью проселочности. На одной из таких мы оказались, свернув к озеру Мальдивы – уж больно притягательным показалось название, обнаруженное на «Яндекс Картах». Пятьсот метров дорожного полотна, выглядевшего так, словно вчера тут прошла серьезная бомбардировка, вели к бывшему карьеру с водой изумительного изумрудного цвета. «Будто на Мальдивах», – решили местные. Название прижилось.

Есть у этих мест не только свои курорты, но и свои столицы. Старинный купеческий Вельск неофициально называют «южной столицей Поморья», хотя до моря отсюда еще пятьсот километров. Город избежал масштабной современной застройки, сохранив атмосферу уездной дореволюционной





В ИНТЕРЬЕРЕ
Esteo MX акцент сделан на современные технологии: цифровая приборная панель, большой экран мультимедийной системы и минимум физических кнопок. Центральная консоль выглядит лаконично и современно.

России с деревянными домами, сосновыми борами и заливными лугами. Стоит Вельск на реке Ваге, притоке Северной Двины.

Курорт закрытого типа

Но мы-то хотели доехать именно до Белого моря, а Архангельск стоит в дельте Северной Двины, в нескольких десятках километров от побережья. Поэтому отправились мы прямиком в соседний Северодвинск, точнее, в конкретный район этого города – на остров Ягры. Он и был желанной целью нашего путешествия.

Береговая линия Ягр – широкий песчаный пляж протяженностью более четырех километров. Вдоль него тянется сосновый бор. Корни деревьев скрепляют песчаные дюны, защищая их от разрушения. Если долго бродить по мелкой воде, может показаться, что ты в Юрмале. Правда, роскошных отелей с видом на море тут нет. Зато мы жили в апартаментах с sea view в обычной пятиэтажке. По вечерам из окна любовались морем и закатом.

«Вы в Северодвинске? Что вы там делаете? В отпуск поехали?» – на другом конце провода после нашего утвердительного ответа повисла неловкая пауза. «Вы с ума сошли – бегите оттуда!»

Ягры – остров контрастов. Заповедный сосновый бор соседствует тут с мощнейшей судостроительной индустрией. Говорят, с песчаного пляжа можно увидеть контуры гигантских кораблей, проходящих модернизацию в местных доках. Мы ничего такого не видели. Зато простояли два часа за бензином, можно сказать, под окнами знаменитого завода.

ВАЖНАЯ ОСОБЕННОСТЬ ESTEO MX –
полный привод. На асфальте он добавляет уверенности в управлении, а на грунтовых дорогах Русского Севера помогает преодолевать разбитые участки и скользкие подъемы.







Многим подзабылось, что долгое время Северодвинск был не только закрытым, но и секретным городом. А потому както в голову не пришло, что в его окрестностях могут сохраняться подобные населенные пункты. И потому, приехав с туристическими мотивами в село Ненокса, где сохранился единственный в России пятишатровый деревянный храм 1727 года, мы поцеловали шлагбаум и были отправлены военным патрульным восвояси. Все потому, что рядом расположен какой-то полигон. И чтобы побывать в этом старинном селе, нужно получать пропуск, срок ожидания которого – от двух недель до месяца.

Место силы

Но у нас был план «Б» – урочище Куртяево, где в 1721 году построили деревянную церковь Алексия, человека Божия. По преданию, именно здесь местным сенокосцам явился образ этого святого.

При советской власти церковь закрыли, и постепенно она пришла в запустение. Исторически дорога к ней пролегала, к слову, через Неноксу, но теперь приходится оставлять на Солзенском шоссе автомобиль и идти через лес.

Церковь хотя и запущенная, но «живая». Покосившаяся и прохудившаяся, она производит в этих забытых богом местах сильное впечатление. Храм открыт, внутри – следы многочисленных кустарных попыток спасти его от разрушения и иконы, принесенные обычными людьми. Судя по обстановке, здесь иногда проводят службы.

А сокровища деревянного зодчества Русского Севера, за которыми следят и ухаживают профессионально, свезены в музей-заповедник «Малые Корелы». Он находится примерно в двадцати пяти километрах от Архангельска. Здесь можно увидеть не только церкви и крестьянские дома, но и деревянные ветряные мельницы с весьма хитроумными механизмами.

С каждым днем растет корпус судна.

ПАНОРАМНАЯ КРЫША
Esteo MX добавляет салону света и визуального простора. Особенно приятно смотреть сквозь нее на северное небо, когда над дорогой плывут облака, а по обе стороны тянутся бесконечные леса.



Архангельск и его острова

Набережная Северной Двины в Архангельске тянется больше семи километров. И это тоже почти музей под открытым небом. То какой-нибудь туристический центр организует временную экспозицию, то появится вереница стендов на очередную историческую тему. За одну прогулку можно почти все узнать о первых морских торговых путях, традиционных поморских лодках и северных конвоях Второй мировой.

Северная Двина распадается на множество рукавов, образуя речной архипелаг, на котором и расположен Архангельск. Если считать крупные и мелкие острова, их здесь больше ста. Кегоостров – один из крупнейших. Сухопутного сообщения с ним нет: летом ходят рейсовые теплоходы, зимой работает ледовая переправа. При этом на острове есть автомобили. Дороги преимущественно грунтовые, местами выложены плитами, кое-где сохранились легендарные деревянные мостки – визитная карточка старого Архангельска.



САМАЯ ИЗВЕСТНАЯ ЛОКАЦИЯ для киносъемок в Архангельской области — музей деревянного зодчества «Малые Корелы». Здесь снимали исторический сериал «Россия молодая» (1981—1982), а также множество сказок: «Финист — Ясный сокол» (1975), «Ледяная внучка» (1980), «Сказка о купеческой дочери и таинственном цветке» (1992) и «Снегурочка» (2023). Старинные избы, церкви и мельницы позволяют кинематографистам воссоздавать облик русской деревни прошлых веков практически без декораций.

У острова примечательная история. Здесь трижды бывал Петр I и однажды – Александр I. С конца XIX века работали лесопильные заводы, в 1930 году открылась Центральная аэростанция первого класса – так тогда называли аэропорт. Кегоостров стал главными воздушными воротами Севера: отсюда летали в отдаленные районы, осваивали Арктику и Северный морской путь. Во время Великой Отечественной здесь базировались военные авиаотряды и собирали самолеты, доставленные союзниками.

Сейчас ничего этого нет. Бывшее летное поле – просто поле, поросшее травой не по пояс, а по шею. Такое впечатление, что цивилизация из этого места ушла и не собирается возвращаться. Заброшенные дома перемешаны с ветхим жилым фондом, по разбитым дорогам ездят видавшие виды старые тачки – по-другому и не скажешь.

На теплоходе, который ходит сюда с Большой земли, висит объявление: «Запрещено перевозить мотоциклы, мопеды, скутеры и канистры с бензином». Как здесь заправляют автомобили – загадка. Кажется, Кегоостров – идеальное место для съемок российской версии «Безумного Макса».

Корабль в подарок

Другое дело – Соломбала. Исторически важный островной район, где еще с петровских времен Соломбальская верфь стала одной из колыбелей российского кораблестроения. Планировка и сохранившиеся кое-где деревянные тротуары до сих пор обеспечивают району особый северный колорит.

В поисках места для съемки автомобиля мы случайно заехали на Мосеев остров. Во время своих приездов в Архангельск Петр I останавливался именно здесь, в специально построенной «светлице», позже получившей название «Домик Петра». Проезжая вдоль заборов, мы увидели в открытые ворота парусную шлюпку. Остановились и получили не только разрешение сфотографировать автомобиль на территории верфи «Поморский коч», но и небольшую экскурсию.

Оказалось, что «Поморский коч» – не просто мастерская, а проект по возрождению старинного ремесла. Здесь строят одноименное парусно-гребное судно, на котором поморы осваивали северные моря и реки. Команда следует историческим технологиям, но ради безопасности будущих экспедиций в конструкцию интегрировали двигатель и другие современные решения. Цель – не просто построить коч, а отправиться на нем в путешествие по маршрутам поморских первопроходцев.

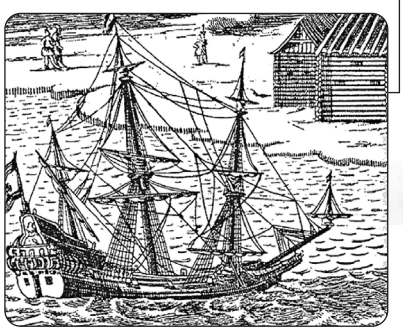
Мы, конечно, не поморы, но все в каком-то смысле первопроходцы. Не уверена, что кто-то доезжал из Москвы до Белого моря на Esteo MX – модели этой меньше года. А после разговоров о старинных маршрутах, по которым в XVI–XVII веках ходили поморские мореходы, захотелось отправиться, например, в Мангазею – некогда богатый русский город, которого больше четырех сотен лет уже нет.

Сухопутным путем туда не добраться, только в сочетании с водным маршрутом. Чтобы не забыть об этой мечте, купили себе на местной ярмарке по кочу – кто в виде открытки, кто в виде подвески, кто в виде статуэтки. Но тут уж без запаса топлива в путь пускаться точно не стоит.

МЕСТА, ДОСТОЙНЫЕ ПОСЕЩЕНИЯ В АРХАНГЕЛЬСКЕ И ЕГО ОКРЕСТНОСТЯХ

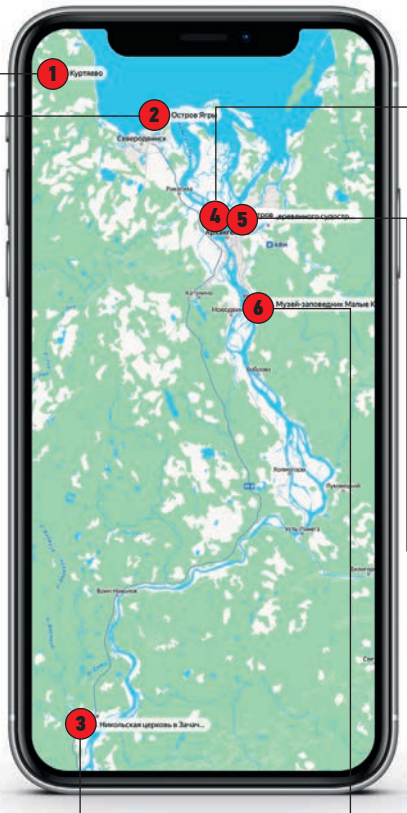


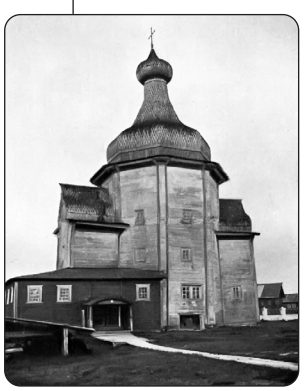
1. КУРТЯЕВО.
Одна из загадок этого места — необычайное количество минеральных источников на сравнительно небольшой территории. Их появление связывают с особенностями геологического строения: Куртяево находится в районе древней вулканической структуры. Вода из разных источников отличается по вкусу и минеральному составу. Поэтому посетители нередко пробуют воду сразу из нескольких ключей, сравнивая ее свойства.



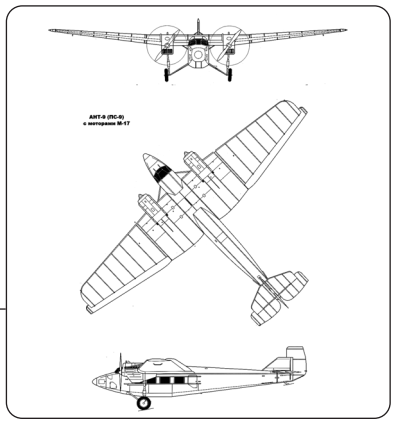
2. ОСТРОВ ЯГРЫ.
В 1553 году сюда прибыл английский мореплаватель Ричард Ченслер на корабле «Эдуард Бонавентура». Его экспедиция искала северный морской путь в Азию, но в итоге положила начало регулярным торговым отношениям Англии и России. Сегодня на набережной стоит памятный камень с надписью: «Ричарду Ченслеру, капитану "Эдуарда Бонавентуры", Лондон, с чьим приходом сюда 24 августа 1553 года начались регулярные отношения России с Англией».



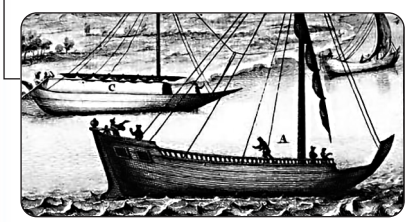




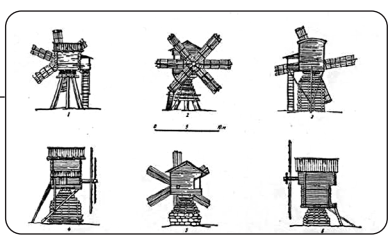
3. НИКОЛЬСКАЯ ЦЕРКОВЬ В ЗАЧАЧЬЕ.
Огромный деревянный храм, построенный в начале XX века на месте церкви XVII столетия. За десятилетия без ремонта здание пришло в аварийное состояние: разрушалась кровля, основной объем начал крениться. С 2019 года его спасением занимается фонд «Вереница» вместе с реставраторами и волонтерами. Сейчас храм законсервирован, но еще нуждается в полноценной реставрации. Осмотреть его можно только снаружи.



4. КЕГООСТРОВ.
Сегодня трудно представить, что этот тихий остров когда-то был важным транспортным узлом. Отсюда начинались воздушные маршруты в отдаленные районы Севера, куда по земле добраться было практически невозможно. Но у островного аэропорта был серьезный недостаток: весной во время ледохода Северная Двина затапливала взлетное поле, и полеты приходилось прекращать. Окончательно аэропорт закрыли в 1982 году.



5. «ПОМОРСКИЙ КОЧ».
Верфь на Мосеевом острове — действующая мастерская деревянного судостроения, куда можно попасть на экскурсию. Здесь интересно не только само судно, но и процесс его создания: работа с деревом, подгонка деталей корпуса, использование традиционных инструментов. В отличие от музейной экспозиции, на верфи можно увидеть, как старинные технологии применяются на практике, и поговорить с людьми, которые ими владеют.



6. «МАЛЫЕ КОРЕЛЫ».
В музее под открытым небом можно узнать, как была устроена жизнь северной деревни. Огромные дома объединяли под одной крышей жилые помещения и хозяйственные постройки, а на второй этаж можно было заехать на телеге по специальному взвозу. Отдельного внимания заслуживают ветряные мельницы: их деревянные механизмы с валами, шестернями и жерновами — настоящее инженерное искусство.

Храповой механизм

Александр Янковский

ЧТО ОБЩЕГО У АВТОМОБИЛЬНОГО ГЛУШИТЕЛЯ С НОСОГЛОТКОЙ ЧЕЛОВЕКА

НЕ УСНУТЬ! ТО БАЙКЕРЫ ЗА ОКНОМ ПРАЗДНУЮТ ЗАКРЫТИЕ СЕЗОНА, ТО ХОЗЯИН СПОРТКАРА РЕШАЕТ НА ФОРСАЖЕ «ПРОХВАТИТЬ» ОТ СВЕТОФОРА ДО СВЕТОФОРА. ОНИ НАСЛАЖДАЮТСЯ ЗВУКОМ СВОЕГО ВЫХЛОПА, ВЫ – СТРАДАЕТЕ. ЗНАКОМАЯ СИТУАЦИЯ? ПРИМЕРНО ТАК ЖЕ МУЧАЮТСЯ БЛИЗКИЕ ЧЕЛОВЕКА, КОТОРЫЙ ХРАПИТ ВО СНЕ. ХОТЯ НА САМОМ ДЕЛЕ СТРАДАЕТ И ОН САМ, ОБЪЯСНЯЮТ МЕДИКИ. ЧЕМ ОПАСЕН ХРАП И КАК ОТ НЕГО ИЗБАВИТЬСЯ?

Автомобиль нуждается в техобслуживании через несколько тысяч километров пробега. Человеческий организм требует восстановления ежедневно, во время сна. Иначе – готовьтесь получить целый список «неисправностей»: гипертония, ишемическая болезнь сердца, аритмия, нарушение артериального давления, набор веса, уязвимость к инфекциям, ускоренное старение кожи. Да и просто жить и работать на полную мощность при недосыпе невозможно: ухудшается концентрация, память, реакция. Человек становится эмоционально неустойчивым, в перспективе – тревожные расстройства и депрессии.

Причина плохого сна часто проста: храп. С этой проблемой обращаются к отоларингологу или сомнологу, при необходимости к лечению подключаются невролог, психотерапевт и другие специалисты.

Когда дело – труба

Термин «храповой механизм» знаком каждому автомобилисту. Самый простой пример – ключ-«трещотка» с блокировкой свободного хода в одном из выбранных направлений, так что болт или гайку можно откручивать или закручивать не переставляя сам ключ. Механизм возникновения храпа несколько сложнее. Хотя физика процесса тут примерна та же, что и в работе автомобильного глушителя: на пути воздушного потока в трубе возникает препятствие. В обычном глушителе оно гасит звук выхлопа, в специально доработанном под красивый звук – формирует и усиливает. Так и с носоглоткой человека.

«Частая причина храпа – анатомические нарушения проходимости верхних дыхательных путей во время сна, – объясняет врач-оториноларинголог, слип-эндоскопист медицинского центра “СМ-Клиника” Никита Данилин. – Искривление перегородки носа, аденоиды, увеличенные миндалины, утолщение и провисание мягкого нёба. Кроме того, храп могут вызывать, например, хроническая заложенность носа, аллергический ринит, увеличение массы тела, прием алкоголя и седативных препаратов».

Почему храп, в отличие от звука спортивного выхлопа, вредит не только тем, кто его слушает, но прежде всего самому храпящему? Главным образом из-за сопутствующего храпу СОАС, синдрома обструктивного апноэ сна. Апноэ – остановка дыхания во сне на несколько секунд. Потом спящий глубоко вдыхает и снова начинает храпеть. И так до двухсот раз за ночь. Ближайшая автомобильная аналогия – система «старт/стоп», которая при остановке на каждом светофоре глушит двигатель, а потом снова запускает. Полезно для экологии, но вредно для самого мотора. А как чувствует себя «мотор» человека, его сердце, из-за вызванных апноэ перебоев в питании кислородом, лучше даже не думать. Все может кончиться инфарктом или инсультом.

Маскировка под давлением

Техобслуживание и ремонт современного автомобиля, как известно, начинаются с диагностики. Специальный сканер подключается к бортовому компьютеру и считывает коды ошибок, у каждой неисправности – свой. Современных способов диагностики нарушений сна много, один из них – слип-эндоскопия. Пациента погружают в кратковременный медикаментозный сон, и врач с помощью специального гибкого эндоскопа осматривает его верхние дыхательные пути, выявляя анатомические особенности или функциональные нарушения, которые провоцируют храп или апноэ. Никакого дискомфорта или болезненных ощущений. «Врач при этом может видеть работу дыхательных путей буквально в условиях, максимально приближенных к естественным», – объясняет врач-оториноларинголог, слип-эндоскопист медицинского центра «СМ-Клиника» Никита Данилин. Наверное, автослесарь дорого бы дал за возможность понаблюдать, что происходит в цилиндрах работающего двигателя или в выпускной системе в режиме реального времени.

Ну а дальше, по результатам слип-эндоскопии, – лечение, хирургическое или консервативное. Хирургическое лечение показано при анатомических нарушениях. «Хирург может исправить искривление носовой перегородки, удалить увеличенные аденоиды или миндалины, скорректировать мягкое нёбо. При тяжелых формах апноэ сна иногда требуется более объемная операция с удалением целого ряда структур. Современные способы лечения, в том числе радиоволновая хирургия, позволяют проводить многие вмешательства малотравматично», – объясняет врач-оториноларинголог, слип-эндоскопист «СМ-Клиники» Никита Данилин. При консервативном лечении тяжелого апноэ «золотым стандартом» считается СИПАП-терапия. Компактный аппарат подает воздух через маску, поддерживая в дыхательных путях постоянное давление во время сна. Вот бы любителей громко ездить по ночным улицам оборудовать чем-то подобным!





ЕСЛИ ЧЕЛОВЕК СПИТ НА СПИНЕ,
храп может возникать из-за западания мягкого нёба. Если на боку, то причина может скрываться в увеличенных нёбных миндалинах или массивном корне языка.



СУПРУГИ ЛЮДЕЙ,
которые храпят, в три раза чаще страдают бессонницей и в два раза чаще — утомляемостью и избыточной дневной сонливостью по сравнению с теми, чей партнер не храпит. Почти в три раза чаще такие пары начинают спать в разных комнатах.



СЛИП-ЭНДОСКОПИЯ
позволяет врачу увидеть, что происходит во сне с дыхательными путями пациента в разных положениях его тела. Так определяется необходимость хирургического или консервативного лечения, тактика и объем возможной операции.



ПОСЛЕ СЛИП-ЭНДОСКОПИИ
хирургическая тактика меняется примерно в 62 процентах случаев. У пациентов, которым перед операцией проводили это исследование, уровень успеха был выше — 86 процентов против 51 в группе пациентов без предварительной слип-эндоскопии



НА ВСЕ СЛУЧАИ ЖИЗНИ

Александр Янковский • фото Pirelli

ОСОБЕННОСТИ ВЫБОРА ЗИМНИХ ШИН В 2026 ГОДУ

«ЧТО ПРОИСХОДИТ НА СВЕТЕ? – А ПРОСТО ЗИМА». ПЕСЕНКА УСТАРЕЛА, РОССИЙСКАЯ ЗИМА УЖЕ НЕ «ПРОСТО ЗИМА», НЕ ТА, ЧТО ПРЕЖДЕ. И НУЖНО ПОМНИТЬ ОБ ЭТОМ ПРИ ПОКУПКЕ ШИН К ЗИМНЕМУ СЕЗОНУ. МАЛО ВЫБРАТЬ «ПРОСТО ХОРОШИЕ», ОТ ИЗВЕСТНОЙ ФИРМЫ. СЕГОДНЯ ЗИМНИЕ ШИНЫ ДОЛЖНЫ БЫТЬ БУКВАЛЬНО НА ВСЕ СЛУЧАИ ЖИЗНИ. КАК, НАПРИМЕР, ШИНЫ PIRELLI.

Как изменилась зима? Стала короче, в среднем на 11–16 дней: холода наступают позже, весна приходит раньше. Стала теплее: за последние два с лишним века средняя температура января поднялась примерно на 5 градусов. Стала более «нервной»: то мороз, то оттепель, то мокрый снег, то гололед. Больше дождей, а снега меньше, но если уж снегопад – то стихийное бедствие, как в феврале уходящего года в Москве. Впрочем, в каком бы регионе России вы ни жили, после переобувания в зимние шины колеса вашего автомобиля с ноября по апрель, скорее всего, будут иметь дело не только с асфальтом, сухим или мокрым, но и с укатанным снегом, гололедом и кашей из реагентов.

Причем полный набор этих покрытий может встретиться вам на пути буквально в течение одного дня. Настоящий тест-драйв для шин, путешествие через четыре сезона. А ведь каждое из этих покрытий предъявляет к шинам свои требования: на мокром асфальте особенно необходимо отличное сцепление, в снегу – акцент на уверенной тяге, при проезде луж ценится сопротивление аквапланированию, на льду – надежный контроль; все, конечно, не в чистом виде, а в комбинации этих нескольких качеств. И при этом на каждом покрытии водитель автомобиля, обутого в зимние шины, должен чувствовать уверенность за рулем, а пассажиры – наслаждаться комфортом.

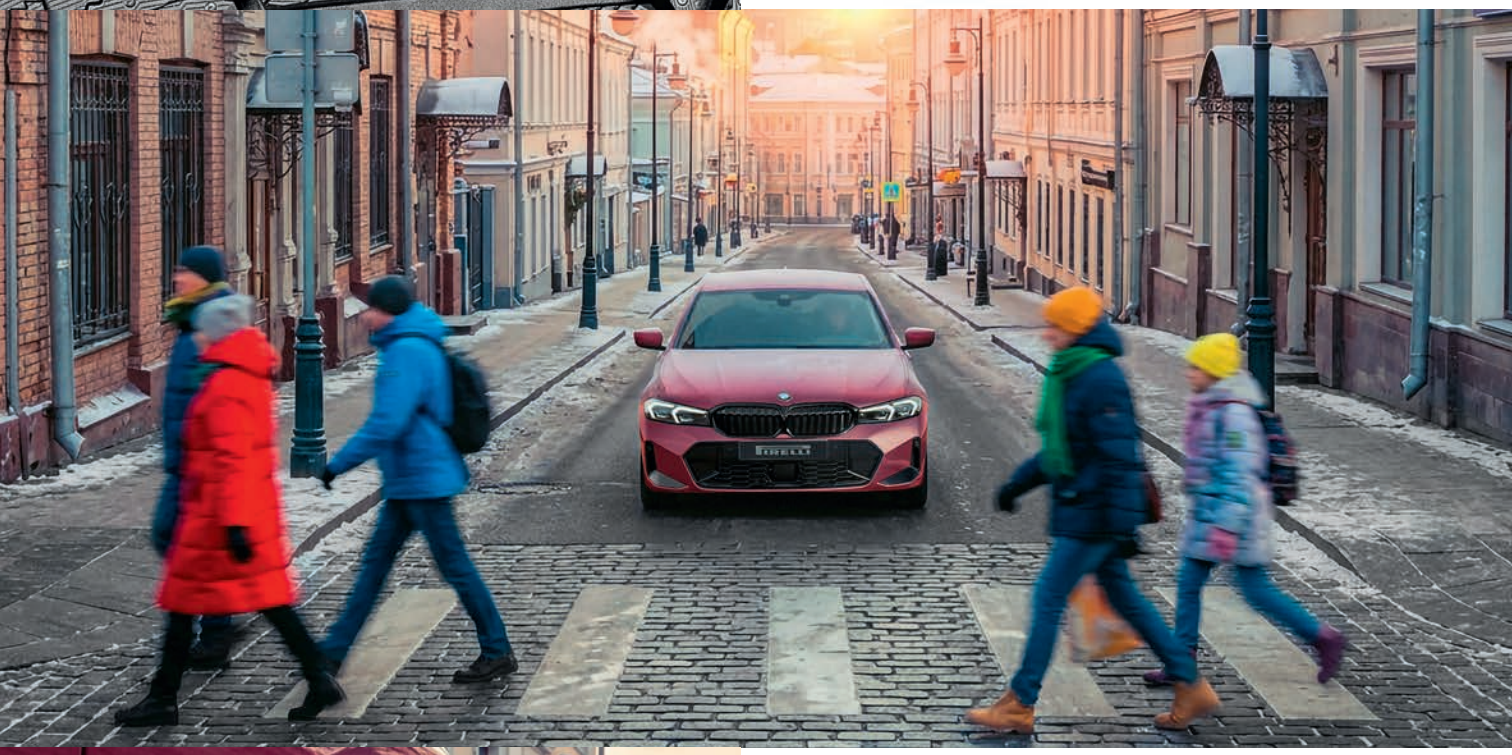
Не каждая шина такой сложный тест-драйв пройдет успешно. Модели шин Pirelli его проходят.





НАУЧНЫЙ ПОДХОД

ПРИМЕРНО НА 30 ПРОЦЕНТОВ увеличена ширина продольных канавок протектора, оптимизировано их расположение. В результате благодаря повысившейся способности протектора к отведению воды эффективность торможения на мокрой поверхности выросла на 5 процентов.





По городу

Сценарий поездки такой: начало зимы, держим путь из городской квартиры в загородный дом в нескольких десятках километров от МКАД. Стартуем по сухому холодному асфальту. Петляя по переулкам московского центра, сразу отмечаем отличную управляемость нашего автомобиля, обутого в Pirelli Ice Zero FR 3 – индекс 3 означает «третье поколение». Проезжая вдоль высоких гранитных бордюров, сразу радуемся дополнительной защите колесных дисков – это специальные выступы-ребра на боковинах шин, такие есть на каждой Ice Zero FR 3 с высотой профиля 45 процентов и ниже. Вставки в боковину усилены, у каркаса и борта особая конструкция, отсюда повышенная несущая способность – говоря проще, грузоподъемность.

Ice Zero FR 3 – фрикционная шина, создана специально для северных стран, для эксплуатации в суровых зимних условиях и производится, к слову, в России. Международный шинный бренд Pirelli сохранил официальное присутствие в нашей

НАУЧНЫЙ ПОДХОД

ШИРИНА ШИНЫ – 205–285 ММ,
высота – 45–65 процентов, посадочный диаметр – от 16 до 22 дюймов. Ice Zero FR 3 подходят 32 моделям автомобилей различных марок, среди которых Li L7/8/9, Voyah Free, Geely Monjaro, Exeed RX, Chery Tiggo 8 Pro Max, Haval Dargo.





стране: два завода компании, в Воронеже и в Кирове, продолжают выпускать продукцию. Ну а модель Ice Zero FR 3 широкой размерной линейки, с диаметром от 16 до 22 дюймов адресована седанам, кроссоверам и внедорожникам сегментов «премиум» и «престиж». Так что ничего нет удивительного в том, что на наш премиальный китайский SUV эти шины Pirelli встали как родные. Хотя почему «как»? У Pirelli более трех тысяч омологаций для автомобилей европейских премиальных марок. И наш тестовый автомобиль на Ice Zero FR 3 не только точно рулится, но и прекрасно тормозит. Что моментально обнаруживается, стоит нам оказаться в крайнем левом ряду на вылетной магистрали уже за границами Третьего кольца. Здесь разрешены 80 км/ч, но некоторые по инерции держат прежние 60 км/ч, поэтому приходится, нагоняя их, оттормаживаться. Начинается изморось, но на Ice Zero FR 3 машина каждый раз замедляется уверенно, сохраняя заданную рулем траекторию движения даже на мокром асфальте. Все дело в равномерном распределении давления в пятне контакта шин с дорогой, отсюда надежность этого контакта.



О пользе каши

А вот уже и МКАД, потом и автомагистраль. Через несколько километров картина меняется: видимо, прошел



ICE ZERO FR 3 СЕРТИФИЦИРОВАНА
по международным стандартам, маркировка Ice Grip Symbol на боковине шины, выполненная по технологии High Contrast Design, подтверждает ее эффективность в экстремальных зимних условиях России.



мокрый снег и все преимущество скоростной дороги, как назло, сводится на нет образовавшейся на асфальте снежной кашей. Но почему же «как назло»? Наша цель – протестировать Ice Zero FR 3 в различных вариантах нынешней переменчивой зимы. Первым был сухой асфальт, вторым – асфальт мокрый, третьим будем считать снежную кашу. Спасибо инженерам Pirelli: V-образный рисунок протектора Ice Zero FR 3 в виде сетки канавок прекрасно эту кашу отводит, снижая риск аквапланирования и обеспечивая эффективное торможение не хуже, чем на асфальте сухом и мокром. Оптимальное распределение шага блоков и расположение ламелей обеспечивают, говоря официально, акустический комфорт класса А. А говоря проще – это тихие шины.

Мороз и снег

Последняя тестовая дисциплина – подмосковный мороз и укатанный снег на местной дороге при подъезде к загородному дому: в области реагенты на дорогах не применяют, проходит снегоуборщик, а потом посыпают песком. Что ж, мороза Ice Zero FR 3 не боится, новейшие компоненты резиновой смеси, из которой изготовлена эта шина, увеличивают рабочий диапазон для ее сцепления при низких температурах и срок ее эксплуатации.

Не зря же Ice Zero FR 3 перед запуском в продажу прошла тестирование на испытательном полигоне в Якутске. А за отличную управляемость и уверенную боковую поддержку на снегу отвечают L-образные ламели в плечевой зоне шины. Впрочем, для тех, кто чаще ездит по снегу и льду, чем по асфальту, в большой шинной семье Pirelli есть родная сестра фрикционной Ice Zero FR 3 – шипованная Ice Zero 2. Обе шины на 83 процента сохраняют свою эффективность, даже когда протектор «упирается» в индикатор износа TWI.

Что в итоге

Импровизированный тест-драйв Ice Zero FR 3 подтвердил: не стоит сегодня выбирать зимние шины, ориентируясь на «зиму вообще». Нужно понимать: в конкретно «моей» зиме будут все типы дорог, и я не готов к компромиссу – мне нужна шина для уверенности на каждой из них.

Кстати, об уверенности: Pirelli предлагает на свои шины расширенную гарантию Tyrelife: в течение года с момента покупки их у любого из официальных дилеров Pirelli – например, «Колесо.ру» – можно бесплатно произвести один ремонт или одну замену каждой приобретенной шины при эксплуатационном повреждении. Шиномонтаж при покупке – в подарок.



Камера, двигатель!

Сергей Нестерцев

РОЛЬ БАНКОВСКОЙ ЭКОСИСТЕМЫ В ЖИЗНИ АВТОЛЮБИТЕЛЯ

«КАЖДЫЙ, У КОГО НЕТ МАШИНЫ, МЕЧТАЕТ ЕЕ КУПИТЬ. И КАЖДЫЙ, У КОГО ЕСТЬ МАШИНА, МЕЧТАЕТ ЕЕ ПРОДАТЬ. И НЕ ДЕЛАЕТ ЭТОГО ТОЛЬКО ПОТОМУ, ЧТО, ПРОДАВ, ОСТАНЕШЬСЯ БЕЗ МАШИНЫ». ЭТО СЛОВА ИЗ ФИЛЬМА ЭЛЬДАРА РЯЗАНОВА «БЕРЕГИСЬ АВТОМОБИЛЯ». В 2026 ГОДУ РАСТАСКАННОЙ НА ЦИТАТЫ ЛЕНТЕ ИСПОЛНИЛОСЬ 60 ЛЕТ. ХОРОШИЙ ПОВОД ПОГОВОРИТЬ О СВЯЗИ КИНО, АВТОМОБИЛЕЙ И БАНКОВСКИХ СЕРВИСОВ.

Какое отношение к разговору имеют банки и деньги? Да самое прямое. Вспомним продолжение цитаты из фильма: «Человек как никто из живых существ любит себе создавать дополнительные трудности. Именно этим объясняется желание иметь собственный автомобиль. Мысль о том, что пять с половиной тысяч рублей попросту брошены на мостовой и к тому же снабжены колесами, может отравить любую счастливую жизнь».

Напомним контекст. Нет, не про пять с половиной тысяч рублей. Такие демократичные цены на первое поколение «Волг» смущали умы зрителей уже в 1980-е годы. Про «брошены на мостовой». Мысль об угоне действительно угнетала автовладельцев.

На момент съемок фильма добровольное страхование транспортного средства – слово «каско» появилось в русском языке позднее – не покрывало риски, связанные с похищением машины. О чем, собственно, Деточкин-Смоктуновский и сообщает Семицветову-Миронову.

В странной на сегодняшний взгляд страховой политике был свой резон. Даже получив выплату, нельзя было пойти и купить новую машину. Тем более такую, как «Волга».

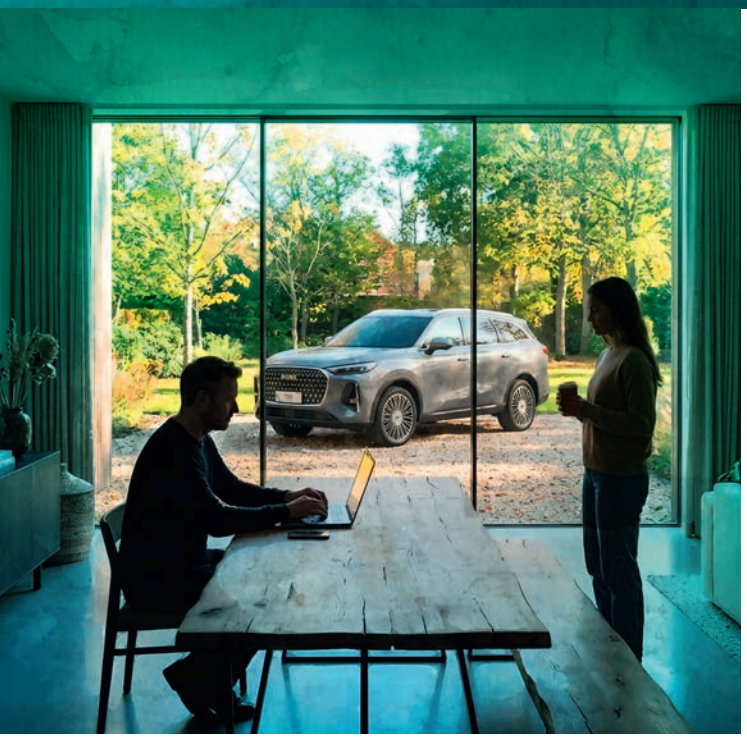
Право приобрести автомобиль в магазине по государственной стоимости требовалось заслужить. А на черном рынке царило свое ценообразование. Даже в постсоветский период оно не всегда было прозрачным.

«Слышь, а сколько такой бумер стоит, а?» – «Знаешь, Вовка, не нужна тебе такая машина, брат. Поверь мне на слово». Это «Бумер: Фильм второй», еще одна отечественная картина с автомобилем в главных ролях. С момента его выхода, не поверите, прошло уже 20 лет.

Реклама

НЕ ВЫХОДЯ ИЗ МАШИНЫ,
через раздел «Авто» в мобильном приложении «Сбера» можно оплатить топливо, штрафы, страховку и записаться на ТО и сразу зафиксировать цену. «Мы берем на себя всю рутину», — объясняют в банке.





Сегодня, чтобы узнать, сколько стоит завидный BMW X5 и где его можно приобрести, не надо никого спрашивать. В сервисе «СберАвто», входящем в большую экосистему «Сбера» для автолюбителей, собрано более 50 тыс. автомобилей популярных моделей, новых и с пробегом, от надежных компаний. В одном окне получится проверить автомобиль по номеру VIN, заказать комплексную диагностику с выездом специалиста, узнать о возможности доставки в ваш город и рассчитать кредит. Понять, надо оно вам или нет. Даже если вы – не Вовка. Крупные банки и их экосистемы давно перестали играть одну только роль – роль кредиторов. И как никто другой заинтересованы в прозрачности отношений сторон на всех этапах.

Накопил и машину купил

Автомобиль – это символ. Символ свободы передвижения вне зависимости от общественного транспорта. Даже жанр кино такой специальный придуман – с сюжетом, нанизанным на автомобильное путешествие. Роуд-муви называется. Классический западный образец – американская картина «Зеленая книга». Из нашего – «Бумер». Ну, представьте,

Реклама.

НАУЧНЫЙ ПОДХОД

«СБЕР» ОДНИМ ИЗ ПЕРВЫХ НА РЫНКЕ
запустил сервис цифровых безопасных сделок для покупки и продажи автомобилей с пробегом — с его помощью в одном процессе удобно проверить авто на ограничения, оформить кредит на покупку и перевести эти деньги продавцу. Дополнительно клиенту могут подобрать машину под запрос, проверить ее, обеспечить помощью на дорогах и застраховать от утери права собственности. Продавец тоже выигрывает: он точно в срок получит деньги на счет.



что Рама, Кот, Ошпаренный и Килла путешествуют на электричке. Что получится? «Москва – Петушки». Вместо экшена – сплошное самокопание.

В 1950 году Государственное финансовое издательство СССР выпустило известный плакат: за рулем автомобиля «Москвич-400» сидит счастливый мужчина в добротном костюме со сберегательной книжкой в руке. История его жизненного успеха умещается в четырех словах: «Накопил и машину купил!» Заметим, что перед водителем с образцовой финансовой грамотностью раскинулась бескрайняя дорога, а не вечерняя пробка до горизонта. Вы покупаете не машину, а свободу!

Но гладко было на плакате. В 1973 году Центральное разведывательное управление США сделало доклад «Жизнь в Советском Союзе сегодня» – вечно, понимаете, лезли не в свое дело. И там находим: «Общая сумма вкладов в Сберегательных кассах увеличилась в 32 раза с 1950 года... Однако на среднем счете в 1972 году находилось всего 680 рублей, что составляет немногим более 10 процентов от суммы, необходимой для покупки автомобиля "Жигули"».



Реклама.



КЕШБЭК
бонусами «Спасибо» предусмотрен для автолюбителей, которые оплачивают заправки, мойки, страховки и сервисные услуги через экосистему «Сбера».

Для того чтобы прибрести машину, советскому гражданину со средней зарплатой требовалось три-четыре года работать, откладывая все деньги. Но кредиты на покупку автомобилей при этом практически не выдавались. Квартиру, швейную машинку, охотничье ружье и мотоцикл можно было купить в кредит; автомобиль, за редчайшим исключением, – нет.

Скребли по сусекам и занимали у родственников. «Я за машину родину продал!» – шокировал членов-пайщиков гаражно-строительного кооператива «Фауна» герой Георгия Буркова в фильме Эльдара Рязанова «Гараж», картине 1979 года. Под родиной он понимал дом в деревне, два этажа, удобства во дворе, 15 соток земли и крытый железом сарай.

Не откладывая на завтра

«Накопил – машину купил». Схема хорошая, но долгая. По данным ассоциации «Российские автомобильные дилеры», в 2026 году новый легковой автомобиль средней ценой 3,54 млн рублей обходится среднему россиянину в 36 месячных зарплат. В начале 2010-х машины были доступнее – что видно и по объему рынка.

А как говорил Луций Анней Сенека примерно за 2 тыс. лет до изобретения автомобиля? «Пока мы откладываем жизнь, она проходит». В переводе на современный язык это означает: если машина нужна сегодня, имеет смысл взять кредит.

67 процентов россиян, приобретающих сегодня новые автомобили, оформляют кредит. Об этом свидетельствуют данные аналитической компании Frank RG. А главным банком, обеспечивающим мобильность россиян, выступает «Сбер». В 2026 году у него, по данным газеты «Коммерсантъ», самый большой в стране портфель автокредитов.

Банк плотно работает с ведущими автопроизводителями, что позволяет делать очень заманчивые предложения под слоганом «Почувствуй жизнь в новой комплектации». Осенью 2026 года хитами стали такие акции: Tenet T7 от 18,5 тыс. рублей в месяц и Jeland J6 от 15,5 тыс. рублей в месяц. Воспользоваться ими можно прямо в специализированном разделе «Авто» в «СберБанк Онлайн».

Реклама.

ЧАЩЕ ВСЕГО
«Сбер» выдает кредиты на хиты рынка автомобилей с пробегом: Hyundai Solaris, Kia Rio, Ford Focus, Volkswagen Tiguan, Skoda Octavia, Lada Granta и Toyota Camry.



Дилеры признают: нередко новые автомобили приобретают в кредит даже те граждане, что могут купить машину на сделанные накопления. Так происходит, когда ставки по кредиту льготные, субсидированные: значительную часть процентов берет на себя сам производитель, чтобы обеспечить нужный уровень продаж.

Срок автокредитов, предлагаемых «Сбером», достигает 120 месяцев – для того, чтобы сумма ежемесячных выплат была максимально комфортной.

Онлайн – дело молодое

Для того чтобы оформить кредит в главном розничном банке страны, и ходить никуда не надо. Заявку легко подать онлайн – нужно только приложение «СберБанк Онлайн». Но можно и по старинке – через автомобильного дилера или отделение «Сбера», благо по числу офисов этот банк занимает первое место в стране, с кратным отрывом от конкурентов.

У каждого из способов оформления – свой профиль. У онлайна – самая молодая аудитория, в среднем 34 года, и самый длинный срок кредитования – в среднем 86 месяцев. Клиенту, который подает заявку в офисе, 37 лет, и договор он заключает на 83 месяца. В дилерских центрах оформляются покупатели со средним возрастом 42 года – они берут кредит на 81 месяц.

Под дилерскими центрами, кстати, понимаются автосалоны, занимающиеся не только новыми авто, но и машинами с пробегом. Иначе откуда в списке самых востребованных для оформления в кредит машин взялись бы Kia Rio, Hyundai Solaris и Toyota Camry? Эти бренды свернули работу на российском рынке.

А «Сбер» продолжает работать со всеми моделями. Так, в списке новых машин, оформляемых в кредит онлайн, в топ-5 мы находим Tiguan L Pro, Nissan Qashqai и Toyota RAV4. Не открывая таможенной декларации, можем предположить, что эти машины приехали к нам по параллельному импорту из Китайской Народной Республики. Нихао!

Каждый третий

В 1974 году на советские экраны вышел фильм «Невероятные приключения итальянцев в России». Он запомнился невероятным числом автомобильных трюков: «Москвич» едет на крыше «Жигулей» – как такое забыть! В первый год проката картину посмотрели около 50 млн человек, каждый

Реклама

БОЛЕЕ 850 МЛРД РУБЛЕЙ – таков размер портфеля автокредитов «Сбера» по состоянию на сентябрь 2026 года. «Лидерство по объему портфеля — это не самоцель, а доказательство того, что мы помогаем людям становиться мобильнее», — говорят в «Сбере».



пятый житель СССР. Кажется, что эпоха такой вовлеченности осталась в прошлом веке. Но нет.

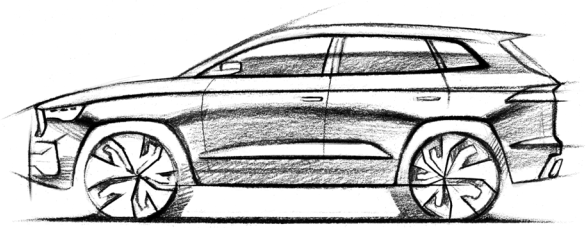
Летом 2026 года «Сбер» оценил число автолюбителей среди своих клиентов. Тех, кто сам проявил себя в этом качестве, то есть систематически пользовался экосистемой банка: оплачивал топливо, мойки, платные дороги, автотовары, каршеринг, страховки, парковки и проезд по трассам. Оформлял кредиты, наконец.

Таковых среди клиентов «Сбера» оказалось 50 млн человек. Как зрителей «Итальянцев в России...». Только это уже каждый третий житель страны, включая детей.

Невероятная статистика снимает все вопросы относительно того, почему «Сбер» выступил генеральным партнером прошедшего в октябре 2026 года первого Международного фестиваля «Автопилот», посвященного автомобильной культуре в кинематографе.

Банк так плотно внедрился в автомобильную культуру страны, что цитату, с которой мы начали, можно скорректировать. Банк поможет вам купить автомобиль, продать его, но даже после расставания совсем без машины вы не останетесь: в экосистему финансового учреждения входит сервис каршеринга и подписки.

Реклама. ПАО Сбербанк. Генеральная лицензия Банка России № 1481 от 11.08.2015 г. Кредит предоставляет ПАО Сбербанк. Изучите все условия кредита на HTTPS://DIGITAL.SBER.RU/RU/PERSON/CREDITS/MONEY/AVTOKREDIT/DC_FRK. Оценивайте свои финансовые возможности и риски.





Ваш выход!

Сергей Нестерцев • Фото VOLGA

Автомобили VOLGA вернулись на конвейер в Нижнем Новгороде

В августе на заводе в Нижнем Новгороде началось производство полного цикла трех моделей возрожденного бренда VOLGA. Каждые 2 минуты 51 секунду с конвейера сходит новая машина с хорошо знакомым названием.

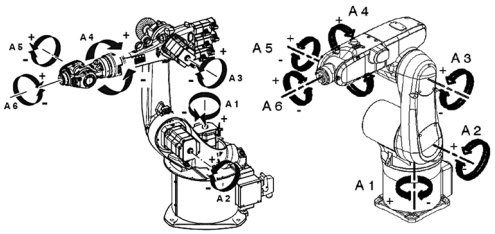
В последние годы мы часто слышим фразу: «Когда закрывается одна дверь, открывается другая». Ее вариант – про кризис и время возможностей. Но как это работает на самом деле? Один из самых ярких примеров последнего времени – проект, который выиграл одну из номинаций премии «Выбор Коммерсанта» 2026 года. На завод в Нижнем Новгороде после долгого перерыва вернулись автомобили VOLGA. Эксперты считают: у марки есть все шансы стать одним из ключевых игроков отечественного рынка. Главные шаги сделаны. Сформирован небольшой, но удачный модельный ряд. Начато локализованное производство полного цикла. В будущем появятся оригинальные модели собственной разработки.

По праву первых

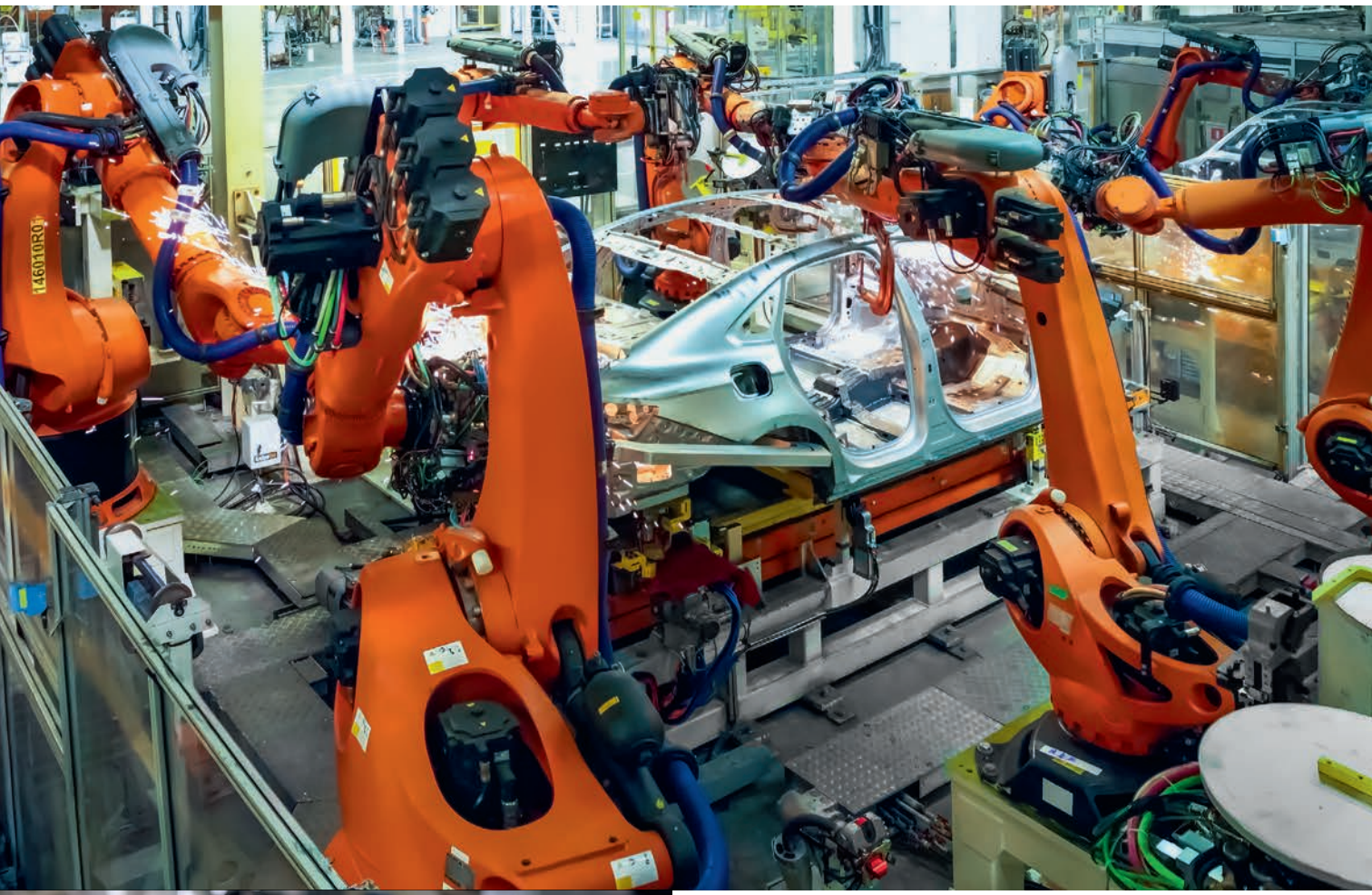
Отмотаем события на 15 лет назад, на 2011 год. Россия на втором месте в Европе по объему сбыта новых легковых автомобилей. Впереди только Германия, но есть все основания полагать, что ее гегемония не бесконечна.

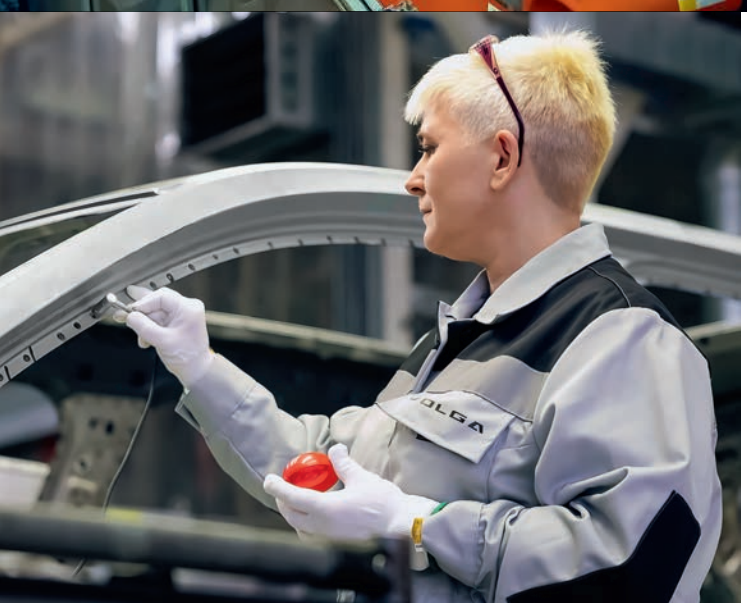
Концерн Volkswagen, главный европейский автопроизводитель, понимает, что надо ускориться. У него уже есть свой собственный завод в Калуге, но строить с нуля и запускать еще один нет времени. Надо бороться за долю рынка.

Представители немецкого концерна смотрят по сторонам и видят завод в Нижнем Новгороде. Начинают считать плюсы. Удачное расположение – центральная часть России. Много людей, знакомых с автомобильной культурой, причем как российской, так и международной. В конце 2010-х в Нижнем выпускали Volga Siber, лицензионную копию американского Chrysler Sebring. Нашлись свободные цеха. Все сошлось.



ПРИВЕЗЕННЫЕ ПОД ПРОЕКТ
с концерном Volkswagen роботы — немецкие KUKA, а также японские FANUC и YASKAWA — теперь делают автомобили VOLGA. Они способны годами выполнять различные манипуляции с точностью до десятых долей миллиметра.





Договорились о контрактной сборке полного цикла. Предприятие не меняет собственника, но обязуется выпускать автомобили марок Volkswagen и Skoda по стандартам концерна и под его полным контролем. В июне 2011 года стороны ударили по рукам. О возвращении в производство моделей VOLGA тогда никто не думал. Но те события были прологом к нынешним.

Лучшее из возможного

У концерна Volkswagen был принцип: каждое свое новое производство оснащать лучшим оборудованием, самым точным и надежным. Практика показывала – так выгоднее. Инвестиции измерялись сотнями миллионов евро. Бо́льшую часть взял на себя Volkswagen, но и завод в Нижнем Новгороде тоже вложился на правах партнера. Он закупал универсальную оснастку, которая могла быть использована при выпуске разных машин, не только тех, что предусматривались договором. Под сварочное производство определили



ОКРАСКА КУЗОВОВ
будущих автомобилей VOLGA включает целых 19 этапов, в том числе обезжиривание, фосфатирование, катафорезное грунтование. И только потом следуют вторичный грунт, базовая эмаль и лак.



цех, в котором в советское время делали кузова для «Побед» и «Волг». Правда, от него остались одни стены.

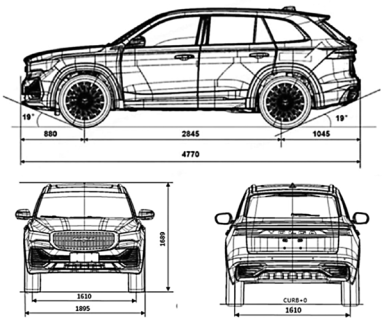
Первым на конвейер в Нижнем Новгороде встал Skoda Yeti. Вслед за ним было налажено производство Volkswagen Jetta, Skoda Octavia, Skoda Kodiaq, Skoda Karoq и Volkswagen Taos.

По качеству автомобили не отличались от тех, что выпускали на предприятиях в Германии и Чехии, и когда в Евросоюзе возник дефицит, был налажен экспорт.

Однако выйти на полную мощность предприятию не удалось. Отметка в 110 тыс. автомобилей в год осталась непокоренной. Вины завода в том не было. Российский рынок переоценили в плане потенциальной емкости. Номером один в Европе он так и не стал. Пиковым оказался 2012 год, когда в стране было продано почти 3 млн легковых машин. Сегодня цифра кажется невероятной.

Тем не менее стороны, вполне довольные сотрудничеством, в 2017 году продлили договор до 2025 года. Но сборка оста-





ПОКА СБОРКА
автомобилей VOLGA проходит в односменном режиме. В процессе задействовано 1100 человек. При трехсменном режиме, на который предприятие собирается выйти в 2028 году, завод может выпускать 451 автомобиль в сутки.



новилась раньше, весной 2022 года, когда не только Volkswagen, но и многие другие бренды решили уйти из России.

Окна роста

От ухода из России концерна Volkswagen расстроились покупатели – особенно те, что откладывали покупку. В непростом положении оказались российские дилеры немецкой автомобильной группы, лишившиеся поддержки и поставок. Встал конвейер в Нижнем Новгороде.

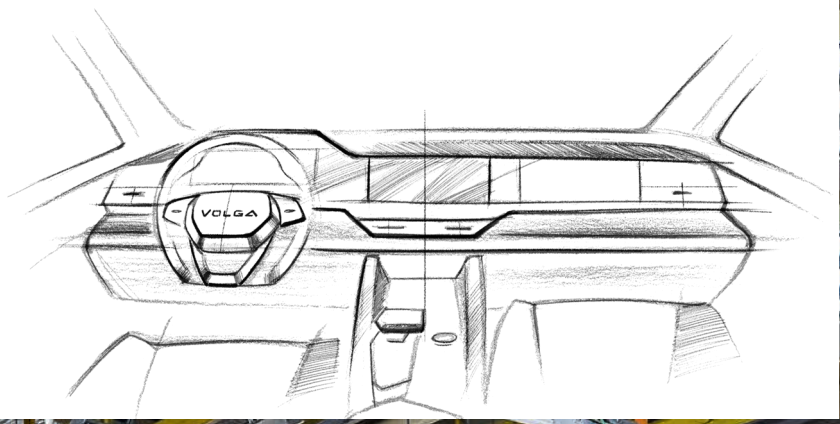
Одна дверь закрылась. Но открылась другая. Современное предприятие и люди никуда не делись. Осталось перезапустить производство. Поставить на конвейер новые модели. Причем такого бренда, который никуда не уйдет из России. Для завода в Нижнем Новгороде ответ напрашивался сам собой. VOLGA! Имя, знакомое в России каждому.

Очевидным было и другое. Заходить требовалось с хорошим современным продуктом. На одном мотиве ностальгии длительных отношений с клиентом сегодня не построить.

Даешь локализацию!

Татьяна Фадеева, руководитель проекта VOLGA, вспоминает: открывшееся окно возможностей имело понятные временные рамки – три-четыре года максимум. То есть мысль о создании модельного ряда на собственной платформе в качестве первого шага сразу казалась нерабочей. Кроме того, было понятно: собственную платформу, на разработку которой с нуля требуются миллиарды рублей, при планируемых масштабах производства – до 110 тыс. автомобилей в год – никогда не окупить.

Стали смотреть по сторонам в поисках платформы – как когда-то смотрел Volkswagen в поисках сборочной площадки. В итоге была выбрана модульная основа, «разработанная с непосредственным участием европейских инженеров с использованием самых передовых решений в области безопасности». Весомым плюсом стал тот факт, что платформа разрабатывалась с прицелом под использование в регионах с непростыми дорожными и климатическими



РАСПОЛОЖЕННЫЙ НА ДВУХ ЭТАЖАХ КОНВЕЙЕР, по которому идут три новые модели VOLGA, был привезен в 2010-х годах из США, под проект Volga Siber. Его после модернизации использовали для сборки различных Skoda и Volkswagen.



условиями и на ней уже выпускались популярные модели. Для проекта VOLGA отобрали три. Однозначно, в модельном ряду был необходим просторный седан полноценного D-Класса, поскольку этот тип кузова – исторически главный для марки. Так появилась VOLGA C50. Но СССР был страной седанов, а сейчас три четверти рынка новых машин – кроссоверы. Их представляет городская SUV-модель K40 и флагманский кроссовер K50. Оба доступны с полным приводом, а флагман – только с ним.

Все под контролем

Весной 2026 года началась крупноузловая конвейерная сборка автомобилей VOLGA в Нижнем Новгороде, а в конце лета в торжественной обстановке было запущено производство полного цикла, со сваркой и окраской кузовов. Дорогостоящее оборудование, на котором раньше делали автомобили Skoda и Volkswagen, снова работает. На его переналадку ушло всего десять месяцев.

Более всего автоматизировано сварочное производство. В нем на долю роботов приходится 80 процентов операций. Окраска по большей части тоже проходит без участия людей, но отдельные ответственные этапы требуют внимания специалистов. К ним относится нанесение воска в закрытые полости дверей и кузова, что обеспечивает дополнительную защиту от коррозии.

Сваренные и покрашенные кузова поступают на конвейер. Монтаж разбит на 100 этапов-тактов. Тут роботы сугубо на вторых ролях – клей на стекло нанести, например. А уложить жгут проводки или установить панель из мягкого пластика манипулятору сложно. Для этого есть специально обученные люди – все рабочие прошли подготовку через тренинговый центр.

Часть комплектующих для автомобилей VOLGA произведены в России. Это ветровые стекла, аккумуляторные батареи, диски и шины, элементы системы выпуска, отдельные электронные блоки. В цехе окраски используют российские

В СВЕТОВОМ ТОННЕЛЕ
видны мельчайшие недостатки лакокрасочного покрытия. Каждый автомобиль проходит такой осмотр. Отдельно исследуется равномерность зазоров по периметрам дверей и капота.



мастики, герметики и лакокрасочные покрытия. Список постоянно дополняется.

Сохранилась налаженная система контроля. Сто процентов кузовов проходят обмер по базовым точкам, а произвольно взятые подвергаются углубленному изучению примерно по 5 тыс. точек. Допустимое отклонение кузова от образца – всего ± 1,2 мм. При этом измерительная аппаратура работает с погрешностью до 23 микрон. Это толщина папиросной бумаги.

После конвейера автомобиль готов – готов к испытаниям. Его прокатят на динамическом стенде и заводском треке; загонят в дождевальную камеру, чтобы убедиться в отсутствии протечек; придирчиво осмотрят в световом тоннеле; изучат снизу и перепроверят электронным ключом момент затяжки ответственных соединений.

И все для того, чтобы покупатель из Москвы, Омска, Калининграда, Уфы и еще десятков городов, где уже работают дилеры марки, мог сказать: «Купил VOLGA. Сам очень доволен и вам советую». a



Первые на круге

Ася Волочнева • Фото кинофестиваля «Автопилот»

В Москве прошел первый международный кинофестиваль «Автопилот»

У каждого путешествия есть точка старта. У первого кинофестиваля «Автопилот» этой точкой стал московский киноцентр «Каро 11 Октябрь». Здесь 5 октября в главном премьерном зале столицы собрались самые разные люди – не только представители киноиндустрии, как это обычно бывает на кинофестивалях, но и, скажем так, автомобильного мира – автогонщики, автожурналисты, автобизнесмены, автолюбители. Собрались на церемонию открытия – краткую, без лишних слов и пафоса – и на фильм открытия фестиваля – зрительскую премьеру «Битвы моторов».

Именно поэтому особое внимание было приковано к съемочной группе этой исторической драмы. Картину представили режиссер Илья Маланин, оператор Михаил Хасая, актер Артем Рогачев, конструктор автомобилей для фильма Игорь Ермилин и каскадер Мартин Иванов. Именно с этой картины, посвященной созданию первых российских автомобилей «Руссо-Балт», началось наше фестивальное путешествие.

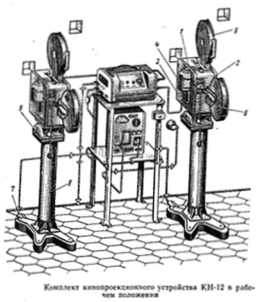
А вслед за этим – семь дней, девять стран, два десятка показов, автомобильные легенды на экране и их поклонники – в зале. Но автомобили присутствовали не только на экране. В фойе киноцентра всю неделю гостей встречал кроссовер K50 марки VOLGA, автомобильного партнера кинофестиваля «Автопилот». Посетители могли познакомиться с ним поближе, посидеть за рулем и на пассажирских местах и сразу же записаться на тест-драйв. Генеральным партнером фестиваля выступила экосистема «Сбера» для автолюбителей.

Кино с автомобильным характером

Программа кинофестиваля была подобрана таким образом, чтобы продемонстрировать, что автомобили в кино – это далеко не только погони, гонки и рев двигателей. В конкурс вошли 13 полнометражных и короткометражных картин из

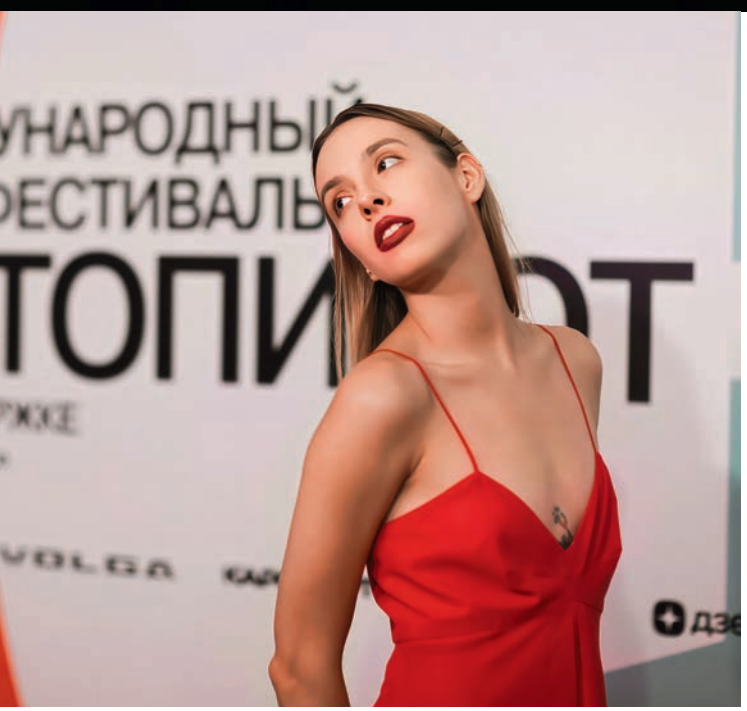


ЖЮРИ КИНОФЕСТИВАЛЯ
«Автопилот»: главный продюсер Creatly.ai Юньхань Ли, мультимедийный художник Дэн Смит, главный редактор журнала «Автопилот» Дмитрий Гронский, продюсер Елена Яцура и автогонщик Борис Шульмейстер.


Комплект кинопроекционного устройства КН-12 в рабочем положении



ОБСУЖДЕНИЕ ФИЛЬМА «БИТВА МОТОРОВ»
после показа на открытии кинофестиваля «Автопилот». Участники: актер Артем Рогачев, режиссер Илья Маланин, оператор Михаил Хасая, автоконструктор Игорь Ермилин, каскадер Мартин Иванов. Модератор: Анна Килимник.



девяти стран мира. Это были и триллеры, и комедии, и документальные ленты, и авторское кино. Автомобиль становился то главным героем, то свидетелем человеческой драмы, то символом свободы, то источником опасности.

Свою подборку короткометражных фильмов представил Международный кинофестиваль «Эхо БРИКС», ставший партнером «Автопилота». Короткий метр добавил программе еще одно измерение: оказалось, что и нескольких минут достаточно, чтобы рассказать историю, в которой машина играет важную роль.

Всего за семь дней состоялось 19 показов. Каждый сопровождался обсуждением: со зрителями встречались режиссеры, кинокритики, автомобильные журналисты, автогонщики и психологи. Среди участников дискуссий были писатель и драматург Кирилл Фокин, главный редактор «Фильм.ру» Настасья Горбачевская, кинокритики Елена Фомина и Антон Захаров, спортивный комментатор Сергей Беднарук, автогонщица Наталья Гальцева, шеф-редактор «Рамблер/авто» Давид Акопян, основатель проекта



МАРТИН ИВАНОВ
каскадер



СВЕТЛАНА КЛАУС И ДМИТРИЙ МАЗУРОВ
актеры



АНТОН РОГАЧЕВ
актер



ГРИГОРИЙ КАЛИНИН
актер



МАРК БОГАТЫРЕВ,
актер



ТУТТА ЛАРСЕН,
журналистка



СТАСЯ ТОЛСТАЯ
актриса

«Автокультура» Никита Муравин, психологи Светлана Эрик и Сергей Львовский. И это далеко не полный список экспертов. Разговоры нередко выходили далеко за рамки кинематографа – к истории автомобилестроения, автоспорту и отношениям человека с машиной.

Подиум взят

Главные события заключительного вечера развернулись 11 октября. Церемонию закрытия провели актеры Марк Богатырев и Стася Толстая. Вручать награды на сцену выходили члены международного жюри: главный редактор «Автопилота» Дмитрий Гронский, продюсер Елена Яцура, британский мультимедийный художник Дэн Смит, главный продюсер Creatly.ai Юньхань Ли и автогонщик Борис Шульмейстер.

Главный приз – «Лучший фильм» – получил американский триллер Александра Уллома «Все закончится». В номинации «Лучший дуэт: герой и автомобиль» победила британская картина Шона Роберта Данна «Падение сэра Дугласа Уитерфорда». Награду за лучшую автомобильную сцену присудили британскому документальному фильму Кри-



СОФЬЯ ВОЛОДЧИНСКАЯ,
актриса



РЕЖИССЕР
Владимир Котт и актеры комедии «Дедмобиль» на церемонии закрытия кинофестиваля «Автопилот».

ПЕТАР ПОПОВИЧ –
ассоциированный продюсер фильма «Первый класс – полный газ!», получившего приз зрительских симпатий.

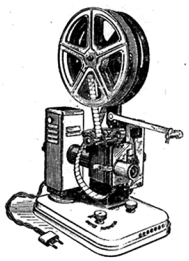


Рис. 105е. Немой кинопроектор УП-2



ВЕДУЩИЕ
церемонии открытия «Автопилота» Рамаз Чиаурели, ведущий «Коммерсантъ FM», и Дарья Муреева, актриса.



стиана Виншевски «ДжиТи40 – Дорога в "Спа"». Лучшим кинообразом автомобиля признали российский «Зимник» Юрия Дорохина – историю о людях и грузовиках на сибирских зимних дорогах. Приз «Авторский взгляд на автомобильную культуру» получила южнокорейская короткометражка Кима Ноккёна «Чистые руки». А зрители отдали свои симпатии сербскому фильму Владимира Мичи Поповича «Первый класс – полный газ».

Шесть номинаций – шесть совершенно разных представлений о том, какую роль автомобиль способен сыграть в кино.

Отдельная история – награда фестиваля. Нам хотелось, чтобы победители получили не просто памятный приз, а вещь, в которой узнавался бы сам «Автопилот». Автором статуэтки стал арт-директор ИД «Коммерсантъ» Василий Бирюков. Он придумал лаконичный и выразительный дизайн: серебристая буква «А», отсылающая к названию фестиваля, на черном постаменте. Получился объект на стыке графического дизайна и современной скульптуры – вполне в духе фестиваля, который мы задумывали как встречу автомобильной культуры и кино.

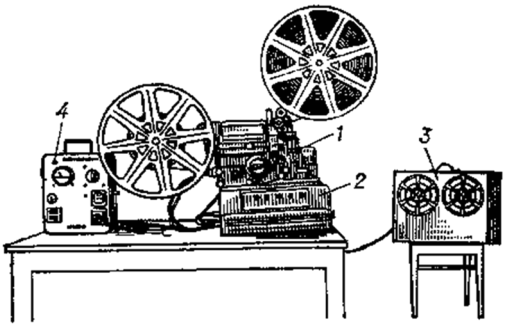
Из прошлого – в будущее

Финальным фильмом фестиваля стал специальный показ комедии «Дедмобиль». Картину представил режиссер Владимир Котт, на вечер также пришли актеры, снимавшиеся в фильме. Зрители смогли увидеть историю о встрече опытного водителя с беспилотным такси задолго до ее выхода в широкий прокат.

Получилась в некотором роде идеальная драматургическая конструкция. «Автопилот» стартовал с «Битвы моторов», рассказывающей о времени, когда человек только учился управлять автомобилем, а финишировал историей о машине, которая уже готова обходиться без водителя.

Когда мы задумывали наш кинофестиваль, нам хотелось показать, что автомобиль в кино – гораздо больше, чем средство передвижения или эффектный реквизит. За фестивальную неделю нам это удалось продемонстрировать в самых разных жанрах. А еще выяснилось, что у автомобильного кино есть собственная публика, свои герои и неисчерпаемый запас сюжетов.

Первый круг «Автопилотом» пройден. И хочется верить, что впереди у нас – длинная дорога, насыщенная самыми разными историями. **a**



От американского триллера до сибирского «Зимника»

Елена Слатина, программный директор кинофестиваля «Автопилот»



КТО ПОБЕДИЛ НА КИНОФЕСТИВАЛЕ «АВТОПИЛОТ»

В конкурсной программе первого «Автопилота» было тринадцать картин: семь полнометражных, из которых пять игровых и две документальные, и шесть короткометражных. Выбрать победителей для жюри оказалось непростой задачей, ведь важно было не столько расставить оценки, сколько выработать критерии, по которым эти фильмы можно сравнивать, и на этих критериях сойтись. Рядом стояли мусоровоз и гоночный GT40, сибирский зимник и бесконечная американская дорога, полный метр и 18-минутный короткометражный фильм.

ПРИЗ ЗА ЛУЧШИЙ ФИЛЬМ

«Все закончится»

США, 2025, режиссер **Александр Уллом**

Триллер о путешествии по бесконечной дороге.
Четверо друзей решают отметить окончание колледжа небольшим путешествием, садятся в старый джип и сворачивают на лесную дорогу, с которой, как выясняется, никуда нельзя свернуть и возвратиться назад тоже нельзя. А если остановиться, то из леса выбегает разъяренная толпа то ли зомби, то ли непонятно кого – разбираться некогда. Связи нет, а бензин почему-то не кончается. Чтобы спастись, надо ехать и ехать вперед. Машина, которая должна была дать свободу, становится клеткой и единственным относительно безопасным пространством посреди неизвестности. Пока она движется – остается надежда. Остановиться – значит признать, что привычная логика дороги больше не действует. Дебютный фильм Уллома – о взрослении, депрессии и ощущении, что движение ни к чему не ведет. Жюри отметило его как самый цельный и неожиданный в конкурсе.

ПРИЗ ЗРИТЕЛЬСКИХ СИМПАТИЙ

«Первый класс – полный газ!»

Сербия, 2024, режиссер **Владимир Мичи Попович**

Комедия про мечтателей.
Беба грезит о большой карьере в автоспорте, но ездит на югославской малолитражке Yugo. Ему предстоит справиться не только с соперниками, но и с собственными амбициями, любовью и семейными ожиданиями. Машина здесь – не статус и не легенда, а маленькая, упрямая мечта, которая важнее скорости как таковой. Скорость в фильме важнее денег и громких имен: Yugo может не выглядеть круто, но именно на нем герой пытается доказать, что он чего-то стоит.

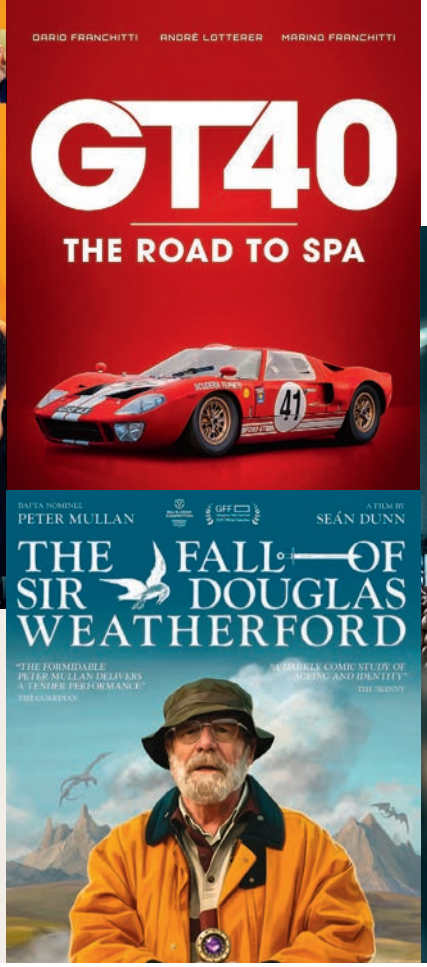
ПРИЗ ЗА ЛУЧШИЙ КИНООБРАЗ АВТОМОБИЛЯ

«Зимник»

Россия, 2025, режиссер **Юрий Дорохин**

Полнометражный документальный фильм о водителях-дальнобойщиках, которые везут оборудование по временным зимним дорогам Сибири к Ярактинскому месторождению. Это – дорога жизни. Грузовики здесь – не транспорт и не декорация, а условие выживания: без них нет ни топлива, ни продуктов, ни связи удаленных поселений с миром. Караван тяжелых машин по заснеженной тайге выглядит эпически, а сами водители говорят мало и точно. Движение по такой дороге – не приключение, а тяжелая работа в суровых условиях, где от техники зависит все. Машина тут – полноценный герой и соучастник, а не просто средство передвижения.







ЛУЧШАЯ АВТОМОБИЛЬНАЯ СЦЕНА

«ДжиТи40 – Дорога в “Спа”»

Великобритания, 2026, режиссер **Кристиан Виншевски**

Красивый док про красивые машины.
Три легендарных Ford GT40 и девять пилотов выходят на шестичасовую гонку на трассе Спа-Франкоршам. Фильм показывает подготовку, механическую точность и цену, которую платят за право приблизиться к легенде. На трассе с непредсказуемой погодой и резкими перепадами высот машина и пилот становятся одним целым. Спа – не просто трек, не романтичная прогулка в горах, это испытание, где каждая ошибка стоит дорого. Несмотря на участие в фильме нескольких легенд автоспорта, главная звезда кадра здесь – автомобиль.

ЛУЧШИЙ ДУЭТ ГЕРОЯ И АВТОМОБИЛЯ

«Падение сэра Дугласа Уитерфорда»

Великобритания, 2026, режиссер **Шон Роберт Данн**

Британская трагикомедия на фоне умопомрачительных пейзажей Шотландии.
Кеннет работает гидом в музее, посвященном местному изобретателю XVIII века, которого считает предком. Однажды в городок приезжает съемочная группа популярного фэнтези-сериала, а вместе с ней вторгается множество машин: они шумят, газуют, перекрывают природу, портят привычную атмосферу и не дают Кеннету ни жить спокойно, ни работать. А рядом пасутся растерянные и более привычные для этих мест лошадки и ослики. Этот фильм про человека, который слишком сильно сросся с прошлым, и про то, как чужие машины разрушают его тихий мир. Жюри увидело в нем самую точную пару «человек и его средство передвижения» – даже если это средство чужое и враждебное.

ПРИЗ ЗА АВТОРСКИЙ ВЗГЛЯД НА АВТОМОБИЛЬНУЮ КУЛЬТУРУ

«Чистые руки»

Южная Корея, 2026, режиссер **Ким Ноккён**

Короткометражный игровой фильм про таксиста, который за тридцать лет без нескольких дней не совершил ни одного нарушения. И тут в его машину сел пассажир с большим черным чемоданом. Машина здесь – тесное пространство, где человек решает, останется ли он чистым или придется испачкать руки. И если руки все-таки придется испачкать – какую цену придется заплатить, чтобы никто об этом не узнал. Этот фильм, хотя он и короткометражный, полон внезапных поворотов, и повороты эти делает не только автомобиль, но и сюжет истории.





По ту сторону «Автопилота»

Ася Волочнева • Фото кинофестиваля «Автопилот»

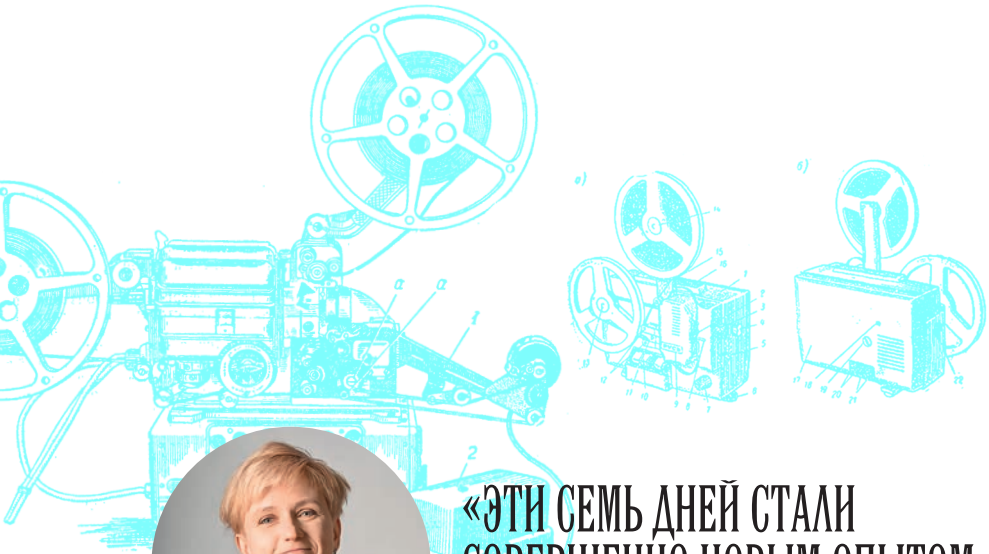
ЗАКУЛИСЬЕ КИНОФЕСТИВАЛЯ ПРО АВТОКУЛЬТУРУ

КРАСНЫЕ ДОРОЖКИ, КИНОПРЕМЬЕРЫ, СПОРЫ О ПОБЕДИТЕЛЯХ, ВСТРЕЧИ СО ЗРИТЕЛЯМИ И НЕИЗБЕЖНАЯ СУЕТА ЗА КУЛИСАМИ – С 5 ПО 11 ОКТЯБРЯ МОСКОВСКИЙ КИНОЦЕНТР «КАРО 11 ОКТЯБРЬ» ОТЧАСТИ ЖИЛ ЖИЗНЬЮ ПЕРВОГО МЕЖДУНАРОДНОГО КИНОФЕСТИВАЛЯ «АВТОПИЛОТ». ДЛЯ ИЗДАТЕЛЬСКОГО ДОМА «КОММЕРСАНТЪ» ЭТО БЫЛ НОВЫЙ ПРОЕКТ, В КОТОРОМ АВТОМОБИЛЬНАЯ КУЛЬТУРА ВСТРЕТИЛАСЬ С БОЛЬШИМ КИНО.

У фестиваля нашлись единомышленники. Генеральным партнером стала экосистема «Сбера» для автолюбителей, автомобильным – бренд Volga. Международный кинофестиваль «Эхо БРИКС» представил специальную программу короткометражного кино, а «Каро/Арт» помог превратить фестивальные замыслы в реальную программу показов.

Но у любого события есть герои, которых редко видят на фотографиях с красной дорожки. За первым «Автопилотом» стояла большая команда: редакция журнала, сотрудники Издательского дома «Коммерсантъ», продюсеры, кинематографисты, технические специалисты и множество людей, без которых не состоялся бы ни один показ. Несколько месяцев они решали задачи, спорили, искали выход из неожиданных ситуаций и вместе учились делать то, чего прежде никогда не делали.

Обычно история фестиваля складывается из фильмов, гостей и наград. Но нам захотелось рассказать и другую – о том, что происходило по ту сторону экрана. Своими впечатлениями делятся три участницы команды «Автопилота»: продюсер Мария Магуайр, программный директор Елена Слатина и директор фестиваля Анна Килимник. Три взгляда на семь дней, за которыми стоит гораздо больше, чем семь дней работы.





«ЭТИ СЕМЬ ДНЕЙ СТАЛИ СОВЕРШЕННО НОВЫМ ОПЫТОМ»

Анна Килимник, директор кинофестиваля «Автопилот»

«Автопилот» – издание об автомобилях и людях, которые их любят. Но автомобиль существует не в вакууме. Вокруг него – целый мир: музыка, искусство, мода и, конечно, кино. Мы много лет пишем о машинах на экране – от голливудских блокбастеров и анимации до авторских фильмов и документального кино. Иногда автомобиль становится популярнее актера, иногда появляется всего на несколько минут, но без него история была бы совсем другой.

И однажды мы подумали: почему бы не собрать такие фильмы в одном месте? Сделать фестиваль, на который интересно прийти не только автомобилистам, но и всем, кто любит хорошее кино. Идею мы вынашивали несколько лет, несколько раз пытались к ней подступиться. И наконец в октябре 2026 года провели первый Международный кинофестиваль «Автопилот».

Для нас была важна независимость – никакого государственного финансирования и грантов Министерства культуры. Мы делали все на собственные средства и при поддержке партнеров, которые поверили в нашу идею. По сути, это была большая редакционная инициатива, выросшая из многолетнего интереса «Автопилота» к автомобильной культуре. Однако тем не менее мы были включены в перечень международных кинофестивалей, проводимых на территории России в 2026 году, утверждены приказом Минкультуры России. И мы благодарны Мункульту за доверие.

После каждого из 19 показов мы устраивали обсуждения. Нам было важно, чтобы разговор о фильме не сводился к профессиональному разбору режиссуры или автомобильных характеристик. Поэтому в дискуссиях участвовали люди из самых разных областей – от кинокритиков до автогонщиков и психологов. Оказалось, что автомобильное кино дает немало поводов поговорить о человеческих отношениях, страхах, свободе и выборе.

По тому же принципу мы сформировали жюри. Вместе с кинематографистами фильмы оценивали автомобильный журналист, автогонщик, специалист по AI-кино и мультимедийный художник. У каждого был свой взгляд, и выбор победителей сопровождался горячими спорами. Что важнее для автомобильной сцены – зрелищность или достоверность? Когда машина перестает быть реквизитом и становится героем? Именно такие вопросы нам и хотелось поставить.

Особенно приятно, что удалось устроить две большие премьеры. Фестивальную неделю открыла «Битва моторов» Ильи Маланина – за четыре дня до выхода в прокат. А завершил «Дедмобиль» Владимира Котта, который зрители увидели за полтора месяца до широкого проката. Обе картины представляли съемочные группы. Получилась красивая история: от первых российских автомобилей до беспилотного такси.

Для нашей команды эти семь дней стали совершенно новым опытом. Мы умеем проводить большие мероприятия, но кинофестиваль делали впервые. И быстро выяснили, что это отдельная вселенная со своими правилами и множеством задач, о существовании которых мы прежде даже не подозревали. Поэтому я особенно благодарна «Каро/Арт», проекту, поддерживающему фестивальное и авторское кино, который поверил в нас, помогал нам во всем и терпеливо переживал неизбежные сложности первого опыта.

Конечно, не все получилось так, как мы задумывали. От некоторых идей пришлось отказаться, что-то менять буквально на ходу. Но теперь мы понимаем, что именно эти трудности дали нам опыт, который невозможно получить никаким другим способом.

Сделать первый фестиваль сложно. Сделать второй, наверное, еще сложнее. Потому что в первый раз многое можно объяснить энтузиазмом и правом на ошибку. Во второй у тебя уже есть история, зрители и ожидания, которые нужно оправдать.

Я убеждена, чтобы «Автопилот» должен стал ежегодным событием, которого будут ждать. Чтобы здесь открывали новые фильмы, спорили, знакомились, придумывали совместные проекты.

Наверное, самое точное объяснение того, зачем мы все это затеяли, очень простое: мы сделали фестиваль, на который нам самим всегда хотелось попасть. И теперь хочется вернуться туда не только через год, но и через два, и через три.





«ЭТО ЧЕЛОВЕЧЕСКИЕ ИСТОРИИ ПРО БОЛЬ, СТРАХ, РИСК И БЕЗРАССУДСТВО»

Елена Слатина, программный директор кинофестиваля «Автопилот»

«Автопилот» – новый флажок на культурной карте Москвы. С одной стороны, это развлекательный и познавательный формат для москвичей и гостей столицы. С другой – исследование кино с неожиданного ракурса: через автомобили. Но в любом случае, предлагая столь необычную концепцию, нам хотелось, чтобы зритель после сеанса ненадолго притормозил и задумался, куда он едет и не свернул ли он не туда, и чтобы каждый понял, что он сам – водитель своей жизнь и что никогда не поздно выбрать другой маршрут.

Для меня собрать программу первого Международного фестиваля «Автопилот» было серьезным вызовом. Я внимательно изучила фестивальную карту мира: тематических смотров много, а фестивалей фильмов про автомобили, как ни странно, почти нет. Есть International Auto Film Festa в Токио, но он показывает только короткие метры. Есть смотр в Бостоне, там в основном любительское кино. Есть еще пара фестивалей, ориентированных на автомобильную рекламу. Было чрезвычайно волнительно придумывать формат с нуля.

Мы определили его как фестиваль про автомобильную культуру. Но «автомобильная культура» – это что-то в том числе про правила дорожного движения, нам же нужно было придумать правила дорожного движения про кино. И, конечно, это не про карбюраторы и сход-развал. Наш фестиваль – не битва моторов, хотя с «Битвы моторов» он начался. Наша программа – это человеческие истории про боль, страх, риск, безрассудство и, конечно, про любовь. Просто все это – в автомобиле. «Автопилот» – это разговор о том, что автомобиль значит для кино, но не как аксессуар эпохи, а как способ рассказать про человека: куда он едет, от чего бежит, кого берет попутчиком и что оставляет в зеркале заднего вида.

Автомобиль в кино часто просто красивый реквизит, но иногда он почти одушевленный персонаж. Он дает шоу – погоню, ралли, звук мотора – и одновременно многое говорит о своем владельце, о городе, о свободе и вообще о чем угодно. По машине можно определить характер персонажа быстрее, чем по костюму.

В кино машина удобна еще и для архитектуры сюжета. Она запускает действие, сводит попутчиков, запирает их в одном пространстве и в любой момент может сломаться, свернуть не туда или отказать в свободе, которую только что обещала. Она – сюжетообразующий элемент, но почему-то никто не вручает приз «за роль второго плана» машине. Награды автобрендам – не в счет.

В нашей программе были очень разные картины со всего мира, и для членов жюри определить победителей было непростой задачей. Выбирать им пришлось между семейной драмой про благоустройство мира вокруг нас – речь идет о прекрасном фильме Виталия Суслина «Благоустройство»; триллером о выходе из безысходной ситуации – новом хите Neon «Все закончится», который уже можно посмотреть в российском прокате; комедией о гонках – это сербский фильм «Первый класс – полный газ!»; документальным фильмом о людях и грузовиках на сибирских зимних дорогах – «Зимник» Юрия Дорохина; документалкой о скорости и люксе на дорогах Бельгии – британский «ДЖиТи40 – Дорога в “Спа”»; трагикомедией о человеке, который защищает прошлое своего города, пока в него въезжает чужой миф, – тоже британский «Падение сэра Дугласа Уитерфорда»; и криминальной комедией об отрезанной от мира территории с ее ретромашинами – каннский лауреат «Однажды в Газе». В конкурс также вошли шесть короткометражных фильмов, где контрасты еще резче.

Завершили фестиваль фильмом «Дедмобиль» – про машину будущего, которая умеет обходиться без человека. А пока мы спорили о роли автомобиля в кадре, реальность шагнула дальше: Tesla предъявила миру летающий автомобиль. Для следующего «Автопилота» это открывает новые направления – не только вперед, направо или налево, но и вверх.





«МОТИВАЦИЯ ГЛАВНОГО ПЕРСОНАЖА — ВОПРОС НЕИЗМЕННО СЛОЖНЫЙ»

Мария Магуайр, продюсер кинофестиваля «Автопилот»

Как знать, что на самом деле мотивировало Андрея Нагеля, пионера российского автопрома и автоспорта, героя «Битвы моторов», на бесконечную борьбу – то с коллегами, то с обстоятельствами, то с самим собой? Режиссер Илья Маланин полагает, что это – желание доказать значимость на фоне масштабных отцов и дедов.

Генри Форд-младший пытался купить Ferrari, а в итоге застрял на десятилетие в автоспортивных проектах, с виду доказывая миру справедливость притязаний Ford на подиумы. Но только ли миру? За спиной Форда-младшего маячит тень великого деда, который и принес автомобилизм в массы. Что необходимо и достаточно сделать, чтобы войти в историю наравне с ним? Быть отцом проекта Ford GT40? Дважды победить Ferrari в главной гонке планеты – «24 часа Ле-Мана»?

Что двигало командой «Автопилота» при работе над первым кинофестивалем автомобильной культуры? В моем случае без отцов и дедов не обошлось: мой дедушка с удовольствием читал автомобильную прессу и хранил в гигантской стопке журнал «За рулем» – при появлении дачи бабушка хитро вывезла на нашей желтой «копейке» все десять лет подписки, доверху забив заднее сиденье и багажник. Но пару десятилетий спустя уже мой отец с упоением погрузился в тему автомобилей – и за стеклом книжной полки ежемесячно красовался новый номер журнала «Автопилот». Помню неизменно яркую и стильную обложку, красивые иллюстрации и мастерски сложенные истории, которые в качестве награды читала в перерывах между физикой и русским: «Еще две задачи, и отвлекусь на 15 минут». Ровно на четверть часа погрузиться в мир машин и механизмов никогда не получалось – уж слишком ярким и притягательным он казался школьнику девяностых годов.

Прошло сорок лет – и изменилось одновременно все и ничего. К дизельным и бензиновым моторам добавились «электрички», к немцам и американцам – китайские производители, к безбашенным гонкам – строгие правила безопасности. Но мир автомобилей по-прежнему манит. Потому что все еще населен энергичными вдохновляющими людьми, подобными Андрею Нагелю.

И нам очень хочется миру передать восторг от автомобилей, потому что мы не можем не восхищаться и не передавать. Вот и вся мотивация!

Хочется верить, что первому кинофестивалю автомобильной культуры «Автопилот» и Издательскому дому «Коммерсантъ» это удалось и будет удаваться долгие годы.



Моделист-конструктор

Виталий Тищенко • Фото Евгения Разумного и «Централпартнершип»

ИГОРЬ ЕРМИЛИН О СВОИХ АВТОМОБИЛЯХ ДЛЯ «БИТВЫ МОТОРОВ»

ИГОРЬ ЕРМИЛИН ИЗВЕСТЕН ПРЕЖДЕ ВСЕГО В УЗКОМ КРУГУ ЛЮБИТЕЛЕЙ И ПРОФЕССИОНАЛОВ АВТОСПОРТА. С МОМЕНТА ОКОНЧАНИЯ МАМИ В 1975 ГОДУ И ПО СЕЙ ДЕНЬ ВСЯ ЕГО ЖИЗНЬ СВЯЗАНА С ПРОЕКТИРОВАНИЕМ ГОНОЧНЫХ АВТОМОБИЛЕЙ И ПРОДВИЖЕНИЕМ СОРЕВНОВАНИЙ НА НИХ.

«Формулы» и трековый «Москвич-412», монокубки Lada Revolution и «Формула “Русь”», спортпрототипы «Феникс», Rossa и «Фантом», современный чемпионат по гонкам на выносливость Russian Endurance Championship. Даже знаменитая Marussia, благодаря которой о конструкторе Ермилине узнала широкая автомобильная публика, интересовала его только как проект для гонок чемпионата FIA GT.

В зданиях мастерской на территории Московского Политеха, где Ермилин приобщает к проектированию и автоспорту студентов родного вуза, готовятся к соревнованиям «Фантом» гибрид FDR12 и возрожденная Marussia GT, строятся чемпионские квадроциклы для ралли-марафона «Шелковый путь», формуется углепластик и работают станки с ЧПУ. Работают на аэродинамику, эффективность, время на круге.

Однако благодаря фильму «Битва моторов» конструкторское бюро Ермилина внезапно прославилось изготовлением главных киномобилей ленты: «Руссо-Балта С24/55», трекового «Огурца» и монструозного Blitzen Benz. Мы спросили Игоря Васильевича: отчего профессионал, всю жизнь сражавшийся с беспристрастным секундомером, вдруг взялся за бутафорию, иллюзию, мираж?

Потому что это тоже автоспорт. Потому что ралли Монако, в котором участвуют герои фильма, – это тоже про гонки. Построенные нами реплики – это реплики спортивных автомобилей. Так что я просто продолжил делать то, что делаю всю жизнь. У Blitzen Benz, обладателя рекорда 1910 года, максимальная скорость была 229 км/ч – очень приличная даже для современного автомобиля. И времени на постройку было отпущено как в спорте. Это был вызов: мы начали работу в августе, а в январе машины уже вышли на тесты.


АКЦІОНЕРНОЕ ОБЩЕСТВО
Русско-Балтійскаго Вагоннаго Завода
ВЪ РИГѢ.

На автомобилѣ **Русско-Балтійскаго вагоннаго завода** въ Монакскихъ состязаніяхъ А. П. Нагель взялъ слѣдующіе призы:

I „Первый призъ туризма" (цѣнная вещь) за выполненность машины и трудность пути;
II „Первый призъ маршрутовъ" (цѣнная вещь) за маршрутъ С.-Петербургъ—Монако. Въ виду лишь одного участника отъ Россіи призъ этотъ былъ выданъ исключительно потому, что г. Нагель пробылъ въ Монако первымъ изъ 67-ми участниковъ всѣхъ маршрутовъ;
III „Девятый призъ денежный", при присуждении котораго принимались во вниманіе комфортъ, элегантность, наружная чистота автомобиля и число пассажировъ.

Автомобиль Р. Б. В. З., совершившій пробѣгъ С.П.Б.—МОНАКО.

Автомобиль А. П. Нагеля выставленъ въ магазинѣ
Русско-Балтійскаго вагоннаго завода въ С.П.Б. Эртелевъ пер., 10
такъ же какъ и фотографіи, относящіяся къ пробѣгу С.П.Б.–Монако.



ЭПОХА «НАРИСОВАННЫХ» ТРЮКОВ в кинематографе подошла к концу: достоверность снова в цене. В кадре работают живые люди и живые машины. Фильм «Битва моторов» не стал исключением — и отлично вписался в модный тренд на автоспортивные байопики.



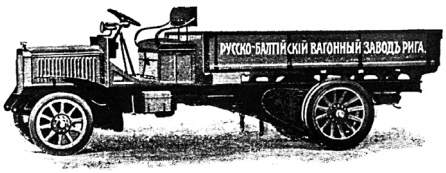


Почему обратились ко мне? В жизни случайностей не бывает. То, чем я занимался все время, это создание уникальных машин. Причем быстрое создание. Сделать с нуля гоночный автомобиль или вот этот «Руссо-Балт» – плюс-минус одно и то же. Тем более в такие сроки. Так что я просто взял и сделал. Когда знаешь, что делать, когда 50 лет делаешь гоночный автомобиль – это просто… просто другой образ на самом деле. По срокам, по решениям неординарным и так далее – практически то же самое.

Мы сделали пять машин для фильма – если без лишней скромности, его главных героев. Два «Руссо-Балта»: один с макетом двигателя под капотом, один без. Два Blitzen Benz. И «Огурец» с тремя вариантами кузова: одна простая скорлупа под аварию и «пожар», второй, полностью комплектный, для съемок стапельной сборки, и третий – для крупных планов. Некоторые детали заказывали на стороне, совсем немного. Над проектом работали восемь человек.

Всего исторических автомобилей в фильме десятка три. Часть из них – специально построенные простые, обезличенные реплики для сцен аварий: на съемках они гибнут,

В КИНОИСТОРИИ «ОГУРЦА» фрагменты поменялись местами: в фильме «Руссо-Балт» для ралли Монте-Карло восстает из его пострадавших в аварии останков. В жизни было наоборот: в болид для трека превратили раллийную машину. Киносюжет явно драматичнее.



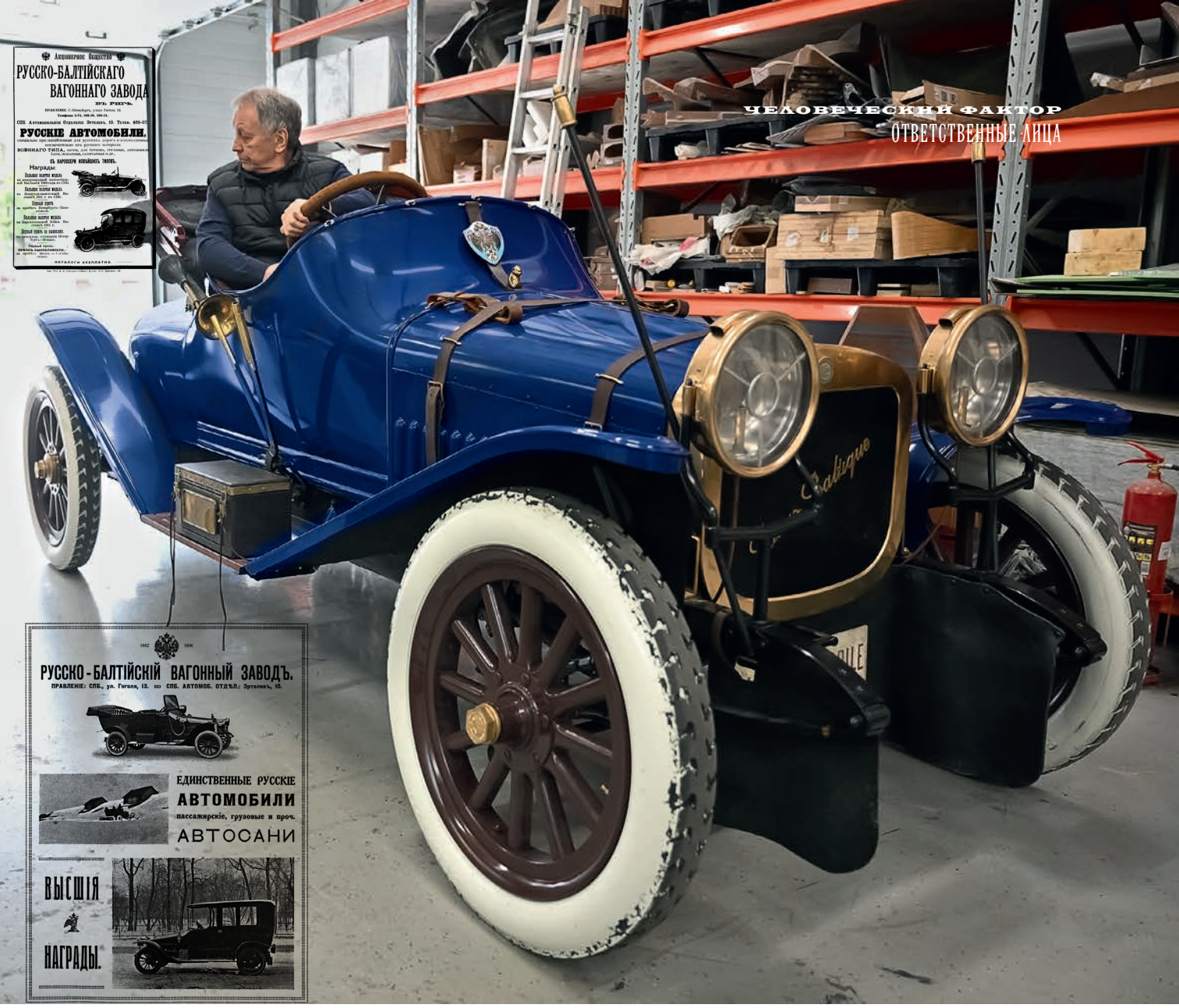


в кадре только мелькают. А для создания атмосферы на роль статистов приглашали реальные антикварные машины: брали их в частных коллекциях, в музеях.

У реплики нет задачи быть полностью аутентичной. Важно, чтобы автомобиль не вызывал у зрителя ощущения «не оригинала». Хотя кто знает, как оно было 115 лет назад? Чертежи не сохранились, мы работали по фото, которых тоже осталось мало. По ним восстанавливали, скажем так, образ. Сделали 3D-модели, сделали посадочный макет, посадили режиссера. Он понял, что места для двух актеров, которым надо взаимодействовать, слишком мало. Пришлось расширить кузов на 100 мм – но так, чтобы не возникло ощущения искаженных пропорций.

Основной материал кузовных деталей – стеклопластик. Он же имитирует латунь. Оснастку для выклейки деталей делали из МДФ: склеивали листы, затем фрезеровали на станках с ЧПУ. Детали ходовой части в оригинале литые – из вырезанных лазером и сваренных вместе заготовок из стального листа. Макет двигателя, на вид чугунный, – из пластика





и МДФ. Все заказы киношников мы выполнили, сделали даже комплект крыльев, помятых после аварии. А фактурили, раскрашивали потом они сами: художники в кино просто потрясающие. Когда со съемок к нам привезли восстанавливать кузов «Огурца» после «пожара» – и не поверишь, что на самом деле он не горел.

Колес два комплекта – со спицами из выдержанного дуба и стальными, по заказу каскадеров. Шины купили у английской компании, которая специализируется на запчастях для исторических машин, хотя сделаны они во Вьетнаме. А вот ободья я сразу делать не хотел, там оборудование нужно очень специфическое. Но те же англичане сказали, что 40 стальных ободьев, по восемь на машину, будут делать полгода. Российские компании предлагали лить и точить из алюминия по космической цене… Пришлось купить еще один станок и поэкспериментировать со стальными полосами и трубами. Сделали, конечно. И это был, пожалуй, единственный момент, когда поначалу не было ясного понимания, как это будет сделано. Все остальное даже в мыслях не вызывало никаких сложностей. Мы хорошо понимали, что и как. Это и обеспечило скорость, с которой все произошло.

Важные детали переданы достаточно точно. К нам приезжал главный художник фильма, строго оценивал цвет, текстуру материалов. Кое-что сделали специально по его просьбе – например, подсветку приборов. На «Руссо-Балте» ее быть не могло, но без нее в ночных сценах – например, в зимнем лесу – салон автомобиля на экране выглядел бы «черной дырой».

А вот ацетиленовый красный фонарик сзади – исторически верная деталь. Такие даже на конные повозки ставили. Ацетиленовыми на «Руссо-Балте» были и фары. Обычно источник газа находился прямо на фаре: одной заправки водой и карбидом хватало на два-три часа поездки. Но на ралли надо было ехать без остановок всю ночь, поэтому на машину поставили отдельный генератор ацетилена, дорогую и редкую по тем временам вещь. «Латунный» сундучок с тремя баллонами на подножке по левому борту – его имитация.



BLITZEN BENZ в киноверсии тоже получил цепной привод на заднюю ось. Каждое колесо приводит в движение отдельная цепь. В условиях гоночных перегрузок цепи были не слишком надежны: кардан «Руссо-Балта» обеспечивал преимущество российской машине.

В кабине кроме приборов мы воспроизвели штурманскую лампу на складном кронштейне, трубки контроля уровня масла в двигателе и тумблер, который по сценарию подключал второй комплект свечей в цилиндрах, добавляя к 55 л.с. мотора еще 5. К одной из этих свечей Юра Борисов в фильме на ходу прилаживает отошедший провод.

Педали напольные, как в оригинале. Руль с тканевой обмоткой и рычажком опережения зажигания тоже вполне похож: при «пожаре» «Огурца» его даже реально подожгли. Пришлось восстанавливать...

Едут реплики как настоящие гоночные автомобили того времени. Причем наша машина едет гораздо быстрее оригинального «Руссо-Балта». Это стало требованием по той причине, что удивить, зацепить современного зрителя техникой, которая ездит с той же скоростью, что и 115 лет назад, нереально. Сначала меня попросили: «Пусть будет 70–80 км/ч». В итоге вышло сильно за сотню. Потому что оригинальный «Руссо-Балт» – это 55 л.с. при весе приблизительно 1350 кг. А у нашей реплики 98 л.с. двигателя ВАЗ объемом 1,6 литра на 750 кг веса – удельная мощность в четыре раза больше. Вот у реплики Blitzen Benz характеристики получились плюс-минус исторические. Хотя у немцев было 200 сил, а у нас 102 силы того же вазовского «шеснаря». Зато вес тоже 750 кг против 1400 кг у оригинала. Удельная мощность почти та же. Хотя разогнаться до 229 км/ч мы не смогли бы, потому что Benz при том же аэродинамическом сопротивлении все-таки в два раза больше сил толкало.

Управляются наши машины очень похоже на исторические: конструкции подвесок и рулевого управления тут максимально близки к оригиналам. У «Бенца» мотор спереди, как положено, и рулится Benz просто потрясающе. «Руссо-Балт» чуть сложнее. У него под капотом макет или пустота, а настоящий двигатель – под сиденьем. Еще углы наклона шкворней в передней подвеске специальные – так каскадеры просили. Из-за этого резкая реакция на руль,







особенно при сильно вывернутых колесах. Руль – он, конечно, без усилителя – надо держать крепко, потому что при больших углах его начинает «затягивать»: пытается довернуться.

Почти все трюки в фильме выполнены каскадерами вживую. Движение автомобилей при монтаже не ускорялось, все делалось по-честному, часто на скоростях за 100 км/ч. Очень много было дрифта, поэтому каскадеры потребовали убрать дифференциал. А еще на репликах установлены ручники с гидроприводом, как на дрифт-машинах. Вживую снималась даже сцена, когда «Руссо-Балт» в Монако едет с горы поперек серпантина. Мне показалось, что только переворот «Бенца» в Монако – это рендер: автомобиль и лег как-то не так, и днище перевернутой машины я не узнал. Как в гонке у «Бенца» рвется приводная цепь, тоже пришлось нарисовать. Хотя у меня спрашивали: может, рванут ее по-настоящему? Но я сказал «нет», там полмашины разнесло бы...


Выставка въ Монакѣ 1906 г.—Grand Prix.

АКЦІОНЕРНОЕ ОБЩЕСТВО
РУССКО-БАЛТІЙСКАГО ВАГОННАГО ЗАВОДА въ РИГѢ.

Адресъ для телеграммъ: Вагонобалтъ—Рига и Петербургъ.
С.-Петербургская Контора: Большая Конюшенная 10.

Отдѣленіе Автомобилей.

Первый заводъ въ Россіи, строящій автомобили исключительно своими силами, не исключая каррессери.

АВТОМОБИЛИ
ГОРОДСКІЕ,
ПАССАЖИРСКІЕ (автобусы)
ГРУЗОВОЗЫ
приспособленные для русскихъ дорогъ.

Спеціальные автомобили для военнаго дѣла.


АКЦІОНЕРНОЕ ОБЩЕСТВО
Русско-Балтійскаго Вагоннаго Завода
въ Ригѣ.

ПРАВЛЕНІЕ: С.-Петербургъ, улица Гоголя, домъ № 13.
Телефоны: №№ 2-24, 808 18, 868-23.

РУССКІЕ АВТОМОБИЛИ,
спеціально сконструированные
для русскихъ дорогъ,
СЪ КАРОССЕРІИ НОВѢЙШИХЪ ТИПОВЪ.

Высшія награды и преміи.

СПБ. Отдѣленіе Русско Балтійскаго Вагоннаго Завода
Эртелевъ. 10.
Телефонъ 469 07.

ПРЕДСТАВИТЕЛИ:
Въ Кіевѣ,
„ Евпаторіи,
„ Екатеринодарѣ и Баку,
Въ Одессѣ,
„ Ростовѣ на Дону,
„ Харьковѣ,

КАТАЛОГИ БЕЗПЛАТНО.





С таким азартом, с таким энтузиазмом все в команде работали, что это вызывало очень серьезное уважение. Для меня атмосфера была как на гонках: все ломается, все нужно восстанавливать. Например, реставрировать кузова после каких-то сцен. Причем быстро, потому что нужно успеть к конкретному времени, чтобы выехать на конкретную гонку – то есть съемку. Вот где-то под Питером на аэродроме уже построена трасса, уже собралась толпа народу, все ждут, и все нужно быстро-быстро-быстро… Поначалу к автомобилям был приставлен наш механик, но поломки оказались однотипными: трюковые нагрузки периодически разрушали приводы колес. В изображавшую Монако Черногорию механик уже не поехал: каскадеры научились менять полуоси самостоятельно.

Машины должны были быть достаточно крепкими, чтобы выдержать все издевательства. Когда «Руссо-Балт» начали тестировать, постановщик трюков Мартин Иванов просто выжимал из него все, выворачивал наизнанку, буквально ломал. Ну просто в хвост и в гриву… Я сначала даже напрягся слегка: это что ж он делает, гад? А потом понял,



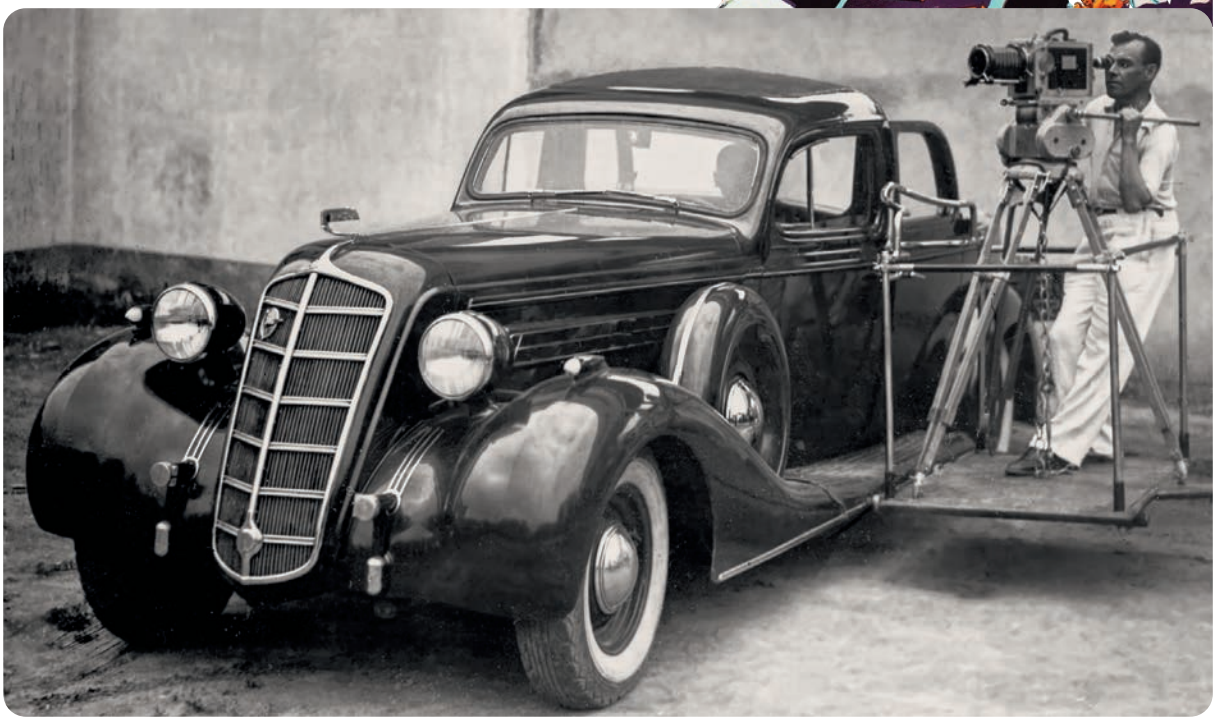
что он профессионал. Его задача – сломать все, что может сломаться, еще на тестах. Чтобы не сломалось потом: ведь это бюджет, это время, это оргработы. Так он во многих фильмах работал, голливудских и прочих, и очень хорошо это понимает. А еще ему нужно было убедиться, что он сможет выполнить все, чего потребует режиссер. Что машина ему это позволит…

Мартин за каскадерскую карьеру семь «Астон Мартинов» списал, но наши машины его пережили. Хотя в той сцене спуска с горы он «Руссо-Балт» все-таки на бок уложил. В самом конце, при выезде на дорогу. Сам он при этом был пристегнут только одним поясным ремнем. Режиссер поначалу хотел монтировать на машины каркасы безопасности, клетки из труб, но быстро понял, что все это вычистить потом из кадра будет невозможно. Так что трюки получились реально рискованными.

Бюджет проекта был по-автоспортивному большим, но наша работа в силу ряда факторов оценивалась практически по себестоимости. Думаю, мои дивиденды здесь не в денежном измерении. Они в причастности к чему-то, что худо-бедно уже оставило свой след в истории. Правда, в титрах я упомянут среди десятков других имен, почему-то под титулом «художник по реквизиту». Но главное другое: фильм очень актуальный по подаче, по позиции. Он об истории России, истории достижений России, о российских людях. О том, что сейчас очень востребовано. О технологическом суверенитете, в конце концов. И участвовать в этом мне интересно.

Ведь автоспорт, все, чем я занимался раньше, – это было для себя. Я спроектировал и изготовил больше двух десятков уникальных автомобилей, от большей части которых не осталось и следа. Это все для узкого круга людей в автоспорте и как-то просто в свое удовольствие было. А тут недополученная прибыль, скажем так, компенсирована. Потому что есть ощущение того, что вышел на совершенно другой уровень, сделал что-то для истории. Дал людям возможность узнать, что был такой Нагель, что были такие машины. Что было такое сумасшедшее достижение для тех лет, для России. Миллион зрителей посмотрит… В общем, самоощущение совсем другое. **a**





Камера и мотор

Иван Баранцев • Фото из архива автора

ОПЕРАТОРСКИЙ автомобиль на базе ЗИС-101, построенный на киностудии «Мосфильм» в 1939 году. На месте откидных сидений, заднего дивана и багажника получилась площадка сразу для двух камер, а также была предусмотрена подвесная платформа.

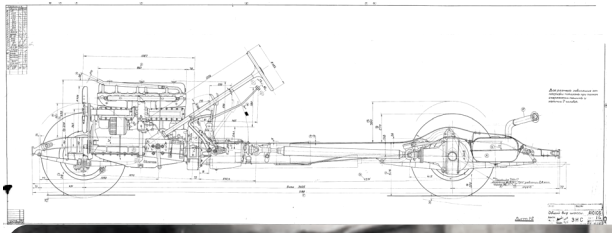
ПРАВИТЕЛЬСТВЕННЫЕ ЛИМУЗИНЫ ДЛЯ КИНОСЪЕМОК

САМЫЙ ИЗВЕСТНЫЙ В НАШЕЙ СТРАНЕ КИНОСЪЕМОЧНЫЙ АВТОМОБИЛЬ, А ЭТО ФАЭТОН ЗИС-110Б С СООТВЕТСТВУЮЩЕЙ НАДПИСЬЮ НА БОРТУ, К ПРОЦЕССУ САМОЙ СЪЕМКИ НИКАКОГО ОТНОШЕНИЯ НЕ ИМЕЛ, ПОСКОЛЬКУ РЕЖИССЕР ЯКИН КАТАЛ НА НЕМ ПО МОСКВЕ СВОИХ «КИКИМОР». ПРЕДСТАВИТЕЛЬСКИЕ АВТОМОБИЛИ ЧАСТО ВСТРЕЧАЛИСЬ В СОВЕТСКОЙ КИНОИНДУСТРИИ, НО БОЛЬШЕЙ ЧАСТЬЮ БЫЛИ НАСТОЯЩИМИ «РАБОЧИМИ ЛОШАДКАМИ».

Первые правительственные лимузины, довоенный ЗИС-101 и послевоенный ЗИС-110, советская власть использовала очень демократично – эти дорогие и комфортабельные автомобили возили не только высший партаппарат, чиновников и генералитет, но и простых граждан, правда только в качестве такси или скорой помощи. Более поздние ЗИЛ-111, ЗИЛ-114 и ЗИЛ-4104 от подобных народных ипостасей оказались избавлены, поэтому их пассажирами были только люди «непростые». Но почти все модели советских лимузинов во все времена привлекались для работы в кино в качестве операторских автомобилей. Конечно же, после соответствующих переделок.

Лимузины для таких целей подходили идеально: длинная колесная база и мягкая подвеска в сочетании с большой массой обеспечивали плавный ход, столь важный для работы оператора, а рамная конструкция позволяла возводить самые разные конструкции с площадками для камер. Возможно, поэтому для создания операторских автомобилей не использовался ЗИМ с его несущим кузовом – при срезании части крыши вся силовая конструкция ослабевала и уже не позволяла воплотить задуманное.

Как правило, операторские автомобили создавались на самих киностудиях и исходя из собственного опыта и потребностей. Поэтому все конструкции получались оригинальными и неповторимыми. Начало было положено в 1939 году, когда на киностудии «Мосфильм» переоборудовали лимузин ЗИС-101, срезав крышу позади шофера и снабдив подвесными платформами. А после войны операторские автомобили стали появляться в таком многообразии, которое до конца неизвестно и сейчас.



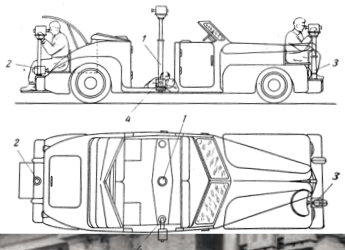






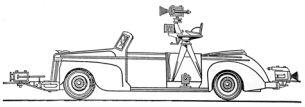
ПОДВЕСНАЯ платформа устанавливалась как спереди, так и справа или слева, причем она могла использоваться и на обычном автомобиле. С платформы можно было снимать на ходу и объекты в движении, и актеров внутри автомобиля, и сцены с рирпроекцией.

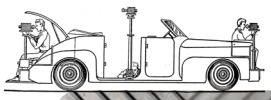
КАКИЕ ИМЕННО фильмы снимались с помощью этого операторского ЗИС-101, неизвестно, как неизвестна и его дальнейшая судьба. Может быть, автомобиль сдали в металлолом, а может, отправили в эвакуацию в 1941 году, откуда он уже не вернулся.









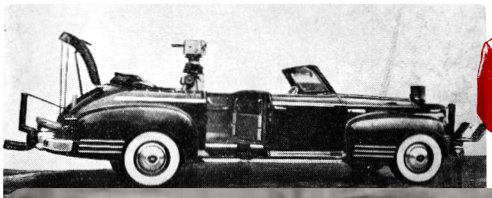


ПЕРВЫЕ ПЕРЕДЕЛКИ ФАЭТОНОВ
ЗИС-110Б в операторские машины касались только установки камеры в кузове, для чего снимались задние двери и оборудовались крепления для подвесных платформ спереди и сзади, причем сзади оператор сидел в багажнике, упираясь головой в поднятую крышку.

ОПЕРАТОРСКИЙ АВТОМОБИЛЬ
АКС-67, созданный в 1967 году, отличался уже специально разработанной задней платформой, позволявшей наряду с камерой устанавливать осветительные приборы и декорации, а также снимать актеров крупным планом.

ЛИМУЗИН ЗИС-110,
переоборудованный в операторский на автобазе Комитета по кинематографии в шестидесятые годы. Кузов необычного белого цвета получил съемную крышу и центральную секцию, что позволяло вести съемку при помощи операторского крана.











АВТОМОБИЛЬ ДЛЯ СЪЕМКИ
на базе ЗИС-110, оборудованный на Одесской киностудии. Кузов не претерпел серьезных изменений, оператор разместился в багажнике, для осветителя сделали площадку на крыше. Очевидно, так сделали, чтобы не портить лимузин.

СНИМОК С ОПЕРАТОРСКИМ АВТОМОБИЛЕМ
сделан в Одессе в самом центре города. Позади фотографа — Сабанеев мост, а впереди видна Екатерининская площадь и начало Екатерининской улицы. Фотография была опубликована в альбоме «Одесса», изданном в 1975 году.



НА СМЕНУ ЗИС-110 В 1958 ГОДУ ПРИШЕЛ ЗИЛ-111, тираж которого во всех модификациях оказался в двадцать раз меньше «сто десятого», поэтому в операторские автомобили новую модель не переделывали. Правда, во время Олимпиады-80 лимузины ЗИЛ-111Г использовались для съемки эстафеты олимпийского огня, но безо всяких переделок — операторам и фотографам пришлось высовываться из окон. И главным операторским автомобилем в шестидесятые и семидесятые стала «Чайка» ГАЗ-13.







ОСНОВНАЯ МОДЕЛЬ операторской «Чайки» — это ОАСД-3, которую собирали на черниговском заводе «Кинотехника». Аббревиатура ОАСД расшифровывается как «Операторский автомобиль для съемок с движения». Конструкцию ОСАД-3 в 1968 году разработал водитель Центральной автобазы Комитета кинематографии тов. Асташев. После проведенных несколькими киностудиями испытаний операторская «Чайка» была утверждена к производству и стала собираться по отдельным заявкам.

ОДНА ИЗ ОПЕРАТОРСКИХ «ЧАЕК», сфотографированная в центре Москвы известным автомобильным фотографом Александром Новиковым, стремившимся запечатлеть на пленку все самые необычные машины. Снимок сделан у гостиницы «Метрополь», где в советское время располагалась бензоколонка; очевидно, «Чайка» приехала на заправку прямо со съемок, поскольку тент сложен, а на площадке виден штатив. Эта же операторская «Чайка» есть и на других снимках Александра Новикова.

В КАЖДОМ ФИЛЬМЕ конкурсной и внеконкурсной программ кинофестиваля «Автопилот» были сцены с автомобилями в движении. И снимали их с камер, установленных на операторских автомобилях. И мы точно знаем, что среди них не было ни АКС-67, ни ОАСД-3. Но возможно, когда-нибудь эти советские операторские автомобили сами станут героями кино.





РЕЖИССЕР
Никита Михалков на съемках фильма «Родня», проходивших в Днепропетровске. В качестве операторского автомобиля используется обычная «Чайка» ГАЗ-13 со снятой крышкой багажника. На автомобиле днепропетровские номера 56-83 дпж.



РЕЖИССЕР
Алексей Герман (крайний слева) в операторской «Чайке» на съемках фильма «Мой друг Иван Лапшин». В киносъемочную переделана обычная серийная «Чайка», у которой для установки боковой платформы снята дверь, а в крыше сделан люк.





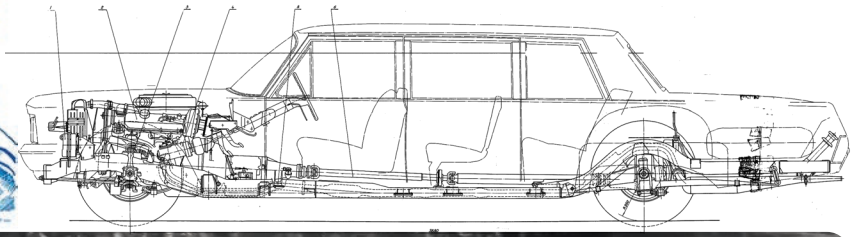
ПОСЛЕ ПЕРЕРЫВА С ЗИЛ-111
к роли операторских машин вернулись ЗИЛ-114. Очевидно, в отличие от ЗИС-110 и ГАЗ-13, которые отправлялись на переделку новенькими и с завода, «сто одиннадцатые» были уже списанными, да и известны их единицы.

ОПЕРАТОРСКИЙ АВТОМОБИЛЬ,
построенный на базе списанного ЗИЛ-114. Срезана вся задняя часть, на месте которой сделана платформа для операторского оборудования. Под передний бампер установлен толкающий брус для съемки трюков в движении.

ИЗГОТОВЛЕННЫЙ
черниговским заводом операторский автомобиль АСД.04-114 для «Госкино». Так же срезана вся задняя часть и на ее месте установлена платформа для оператора. Кузов украшен необычными светлыми цировками на крыльях и дверях.













ПОСЛЕДНИЙ
советский лимузин, переделанный в операторский автомобиль, — ЗИЛ-4104, также списанный со своей основной службы. Задняя часть на этот раз срезана не целиком — оставлены двери и крылья, отчего автомобиль напоминает пикап.

В ДЕВЯНОСТЫЕ ГОДЫ
переделка ЗИЛов и «Чаек» в операторские автомобили прекратилась, поскольку эти модели обрели своих ценителей и перешли в разряд коллекционных. К тому же в страну хлынул поток иномарок, более подходящих для подобных превращений.



Не сидим, работаем

Иван Баранцев

ЧТО ДЛЯ СОВЕТСКОГО АВТОПРОМА ПРОИЗВОДИЛОСЬ В МЕСТАХ ЛИШЕНИЯ СВОБОДЫ

ТРУД ЗАКЛЮЧЕННЫХ В СССР ИСПОЛЬЗОВАЛСЯ НЕ ТОЛЬКО ДЛЯ РЫТЬЯ КАНАЛОВ, ПРОКЛАДКИ ЖЕЛЕЗНЫХ ДОРОГ И ДОБЫЧИ ПОЛЕЗНЫХ ИСКОПАЕМЫХ. В ТЕ ВРЕМЕНА СУЩЕСТВОВАЛО ЦЕЛОЕ «МИНИСТЕРСТВО ТЮРЕМНОЙ ПРОМЫШЛЕННОСТИ» – ГЛАВНОЕ УПРАВЛЕНИЕ МЕСТ ЗАКЛЮЧЕНИЯ (ГУМЗ) МВД, ГОТОВОЕ ПРЕДЛОЖИТЬ СОВЕТСКИМ ГРАЖДАНАМ ОБШИРНУЮ НОМЕНКЛАТУРУ ТОВАРОВ НАРОДНОГО ПОТРЕБЛЕНИЯ, А ФАБРИКАМ И ЗАВОДАМ – МНОЖЕСТВО ИНСТРУМЕНТОВ И ОБОРУДОВАНИЯ. НЕ БЫЛИ ИСКЛЮЧЕНИЕМ И АВТОМОБИЛИ – РУКАМИ ОСУЖДЕННЫХ, НАПРИМЕР, ИЗГОТАВЛИВАЛИСЬ ЗАПАСНЫЕ ЧАСТИ, А ТО И ЦЕЛЫЕ СПЕЦВЕРСИИ МАШИН.

Дело было поставлено на широкую ногу и даже с научным подходом. Так, в Академии МВД СССР существовала кафедра экономики производства ИТУ – тех самых исправительно-трудовых учреждений, обитатели которых были вынужденно заняты полезной работой. А в подмосковном Домодедове находился целый Всесоюзный институт повышения квалификации руководящих работников ИТУ. И кафедра, и институт ежегодно издавали различные научные труды, в основном посвященные организации производственного процесса, финансовому учету, экономическому анализу, повышению качества, нормированию труда и тому подобным аспектам, в данном случае более чем специфическим. Одна из брошюр даже называется «Планирование изобретательской и рационализаторской работы на предприятиях ИТУ» – это говорит о том, что в ГУМЗ МВД еще и думали на перспективу.

Но самое интересное из печатных изданий – это каталоги продукции, издававшиеся для того, чтобы руководители предприятий, торговых сетей и прочее начальство лучше ориентировались в ассортименте изделий, поставлявшихся предприятиями ИТУ.

На сегодня редакции известно два таких каталога. В 1963 году вышел из печати «Каталог изделий мебели и деревообра-

СПЕЦКУЗОВЫ АВТОМОБИЛЬНЫЕ ЦЕЛЬНОМЕТАЛЛИЧЕСКИЕ

Марка	Особенности изделия	Назначение изделия	Шасси автомобиля	Колич. мест	Размеры, мм: длина	ширина	высота	Изготовляют предприятия
АЗ-5	—	Для оперативных нужд милиции	ГАЗ-63 ГАЗ-51	14	5800	2200	2460	Московской области
МА-7	Имеются баки: для отходов—1200 л, для воды—420 л, для химических жидкостей—150 л	Для очистки, промывки, химической обработки самолетов и заправки бачков водой	ГАЗ-51А		6690	2550	2210	Омской области







АВТОМОБИЛИ В КАТАЛОГЕ –
это хорошо всем известные милицейские «бобики» ГАЗ-69 и «воронки» на базе грузовиков. «Бобик» был рассчитан на восемь мест, носил внутренний индекс АМ-4 и, как указано, предназначался «для оперативных нужд милиции». «Воронки» с обозначением АЗ-5 на шасси грузовиков ГАЗ-51 и ГАЗ-63 были рассчитаны на 14 человек и под те же нужны. Оба типа милицейских автомобилей выпускались силами заключенных ИТУ из Московской области. Так и видится плакат на стене цеха: «Граждане осужденные, работайте на совесть — для себя ведь стараетесь!»

СПЕЦКУЗОВЫ АВТОМОБИЛЬНЫЕ ЦЕЛЬНОМЕТАЛЛИЧЕСКИЕ

Марка	Особенности изделия	Назначение изделия	Шасси автомобиля	Колич. мест	Размеры, мм: длина	ширина	высота	Изготовляют предприятия
АМ-3	Облегченный автобусного типа	Для оперативных нужд милиции	ГАЗ-51 ГАЗ-63	12	5625	1950—2120	2305—2400	Московской области
АМ-4	Повышенной проходимости с приводом на 4 колеса	То же	ГАЗ-69	8	3850	1850	2060	Московской области





устанавливаются на шасси автомобилей ГАЗ-51, ГАЗ-69 и ГАЗ-63.

ЕЩЕ ОДИН ТИП АВТОМОБИЛЯ –
МА-7 на базе ГАЗ-51, предназначавшийся «для очистки, промывки, химической обработки самолетов и заправки бачков с водой». В каталоге есть снимок такой машины с надписью «Аэрофлот» на борту, выпускавшейся «предприятиями Омской области». Это такая фигура умолчания — слова «тюрьма», «колония», «заключенные» в каталоге ни разу не упоминаются.



РЕССОРЫ АВТОМОБИЛЕЙ ГАЗ-51, ГАЗ-69



состоит из набора листовой полосовой стали марки 50ХГ.
Изготовляют предприятия Челябинской области.

ЕСТЬ В КАТАЛОГЕ И ЗАПЧАСТИ К АВТОМОБИЛЯМ –
рессоры для внедорожников ГАЗ-69 и грузовиков ГАЗ-51. Маловероятно, что в колонии было штамповочное оборудование для производства рессорных листов, но собирать сами рессоры из готовых деталей зэки вполне могли. К слову, если кто не в курсе, советские рессоры всегда считались отличными заготовками для кустарного производства ножей.

ботки предприятий ИТУ», где помимо диванов, столов и стульев присутствуют деревянные бочки, ульи для пчел, школьные парты, шахматы и лото – все это тоже делали заключенные. Каталог был напечатан тиражом 300 экземпляров на глянцевой бумаге, красиво сверстан и украшен обложкой, над которой явно потрудился художник, возможно, что тоже находящийся тогда в одном из ИТУ.

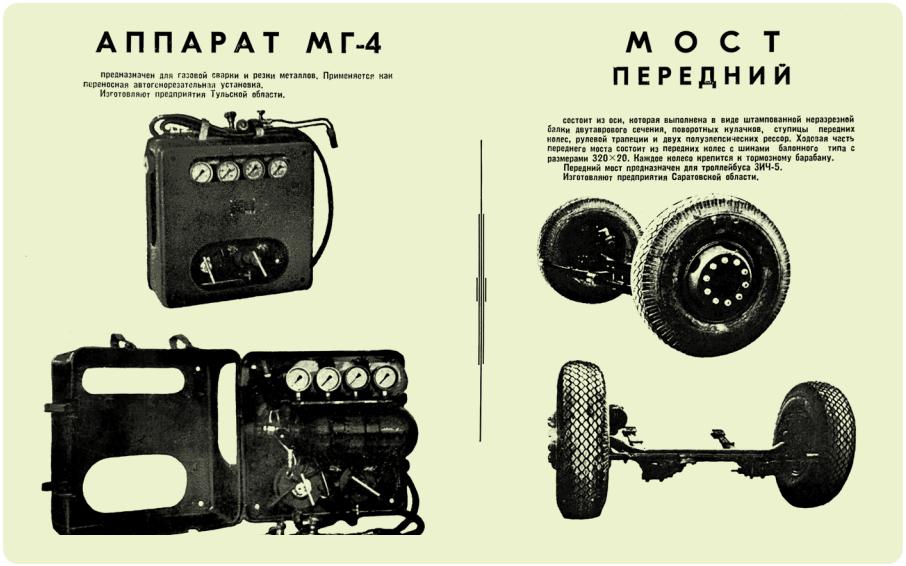
В таком же стиле сделан и «Каталог металлоизделий, выпускаемых предприятиями ИТУ», изданный в 1964 году тиражом 500 экземпляров. Оба альбома предназначались, скорее всего, для служебного пользования, поскольку в выходных данных нет обязательного для советских книг указания цены.

Ознакомившись с каталогом металлоизделий, редакция «Автопилота» была поражена, сколько знакомых многим по советскому прошлому бытовых вещей, как оказалось, было изготовлено силами осужденных. Ударение в последнем слове необходимо ставить на второй слог.

ПОЛЕЗНЫЕ ИСКОПАЕМЫЕ

ПОХОЖАЯ СИТУАЦИЯ

и с передними мостами для троллейбусов ЗИУ-5, выпускавшимися в одной из колоний в Саратовской области. Скорее всего, речь также идет о сборке моста из готовых деталей, потому что для изготовления балки требуется штамповочное оборудование заводского уровня. Троллейбусы ЗИУ-5 выпускались с 1959 по 1972 год и к моменту выхода каталога в 1964-м уже требовали запасных частей для ремонта.



АППАРАТ МГ-4

предназначен для газовой сварки и резки металлов. Применяется как переносная автогенорезательная установка.
Изготовляют предприятия Тульской области.

МОСТ ПЕРЕДНИЙ

состоит из оси, которая выполнена в виде штампованной неразрезной балки двутаврового сечения, поворотных кулачков, ступицы передних колес, рулевой трапеции и двух полуэллиптических рессор. Ходовая часть переднего моста состоит из передних колес с шинами баллонного типа с размерами 320×20. Каждое колесо крепится к тормозному барабану.
Передний мост предназначен для троллейбуса ЗИЧ-5.
Изготовляют предприятия Саратовской области.

ДЛЯ ГРУЗОВИКА ГАЗ-51

выпускались еще и валы рулевой сошки. В примечании указано, что «механическая обработка и сборка осуществляются на предприятиях Рязанской области», то есть в колонию также поступали полуфабрикаты. Для какой модели предназначалось зубчатое колесо, в каталоге не указано.

ВАЛ СОШКИ РУЛЯ

изготовляется из легированной стали. Состоит из вала, внутреннего кольца и оси ролика. Предназначен для руля автомобиля ГАЗ-51.

Наименование детали	Марка стали	Вес, г	Примечание
Вал	30Х	1820	Механическая обработка и сборка производятся на предприятиях Рязанской области
Кольцо внутреннее	15Х	30	
Ось ролика	45	60	

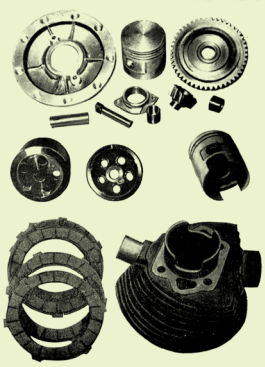
КОЛЕСО ЗУБЧАТОЕ

изготовляется из чугунного литья с последующей механической обработкой. Число зубьев 31.

Изготовляют предприятия Владимирской области.

ЗАПАСНЫЕ ЧАСТИ К МОТОЦИКЛАМ

Наименование изделия	Назначение изделия	Материал изделия	Изготовляют предприятия
Цилиндр	Для мотоцикла «Ковровец»	Чугун марки СЧ-21-44 (заготовка заказная)	Владимирской области
Поршень	То же	Специальный алюминиевый сплав (заготовка заказная)	Владимирской области
Поршень № 72012137	Для мотоцикла М-72	Алюм. сплав № 1	Московской области
Пальец поршневой	Для кривошипно-шатунного механизма мотоцикла М-72	Сталь 12ХН3	Московской области
Шестерня распределительного вала	То же	Сталь 45	Московской области
Толкатель № 72014111	Для механизма распределения мотоцикла М-72	Сталь 15Х	Московской области
Барабан сцепления	Для мотоцикла «Ковровец»	Стальные заготовки заказные	Владимирской области
Диск сцепления	Для мотоцикла К-125	Металлический диск и запрессованные в него пробковые прокладки	Владимирской области



ЗАПАСНЫЕ ЧАСТИ –

вообще дефицит времен СССР, причем самый острейший. Заводы не справлялись, но им помогали колонии. В каталоге присутствуют различные запчасти для мотоциклов М-72, М-125 и «Ковровец» – самых распространенных в стране. К слову, «Ковровец» выпускали на заводе имени Дегтярева в городе Коврове Владимирской области, а запчасти к нему – в расположенной там же колонии.

ПРЕСС-МАСЛЕНКИ

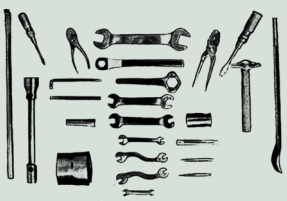
изготовляются типа 120С 2—45°; 120С 3—90°; 120С 4; АТ-62.
Предназначены для шприцевания трущихся частей машин.
Изготовляют предприятия Дагестанской АССР.

ПРЕСС-МАСЛЕНКИ

и наборы инструментов для автомобилей – тоже изделия ИТУ, первые – Дагестанской АССР, вторые – Ставропольского края.



НАБОР ИНСТРУМЕНТА



В комплект входят различные ключи, отвертки, молоток, плоскогубцы, кусачки, монтировки и т. д. Предназначен для устранения неисправностей автомобиля.
Изготовляют предприятия Ставропольского края.





Валя

ГИДРОПУЛЬТВЕДРО



изготовляется из декапированной листовой стали, труба насоса из стали, тройник из чугуна. Окрашено эмалевой красной. Предназначено для малярных работ, тушения небольших очагов пожара и опрыскивания садов.

Емкость ведра, л	16
Производительность при 52 качаниях в минуту, л	10—12
Размеры, мм:	
внутренний диаметр	250
внутренняя высота	338

Изготовляют предприятия Башкирской АССР.

НАСОС ВОЗДУШНЫЙ ручной РВН-I



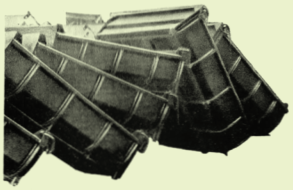
предназначен для накачивания автомобильных шин и продувки бензопроводов автомобилей. Диаметр цилиндра 450 мм.

Изготовляет предприятия Новосибирской области.

РУЧНЫЕ НАСОСЫ производились в ИТУ Новосибирской области. Как указано в описании, «предназначены для накачки автомобильных шин и продувки бензопроводов автомобилей». А еще такие шли в комплекте к каждому советскому легковому автомобилю. Не все были сделаны зэками, но те, что диаметром 450 мм — точно ими. Гидропультведро могло пригодиться при гаражном ремонте для окраски небольших деталей.

КУЗОВ

изготовляется из листовой и профилированной стали. Предназначен для автосамосвалов ЗИЛ-585. Изготовляет предприятие Иркутской области.



КАСКА ПОЖАРНАЯ



изготовляется из технолистовой стали. Внутри каски имеется оболочка, к которому подшивается тулейка. Наружная поверхность каски покрыта интенсивным защитного цвета. Каска служит головным убором, защищающим при работе на пожарах от ударов случайно падающих предметов, от воды и высокой температуры.

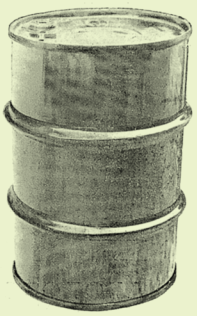
Изготовляют предприятия Московской области.

БОЧКИ

сварные, из листовой стали, для хранения и транспортировки жидкостей.

Емкость, л	Особенности изделия	ГОСТ	Изготовляют предприятия
100	Без обручей, с накатанными ребрами жесткости	6247-52	Ярославской области, Башкирской АССР
200	С двумя обручами	6247-52	Хабаровского края, Челябинской и Пермской областей, Башкирской АССР
275	То же	6247-52	Приморского края





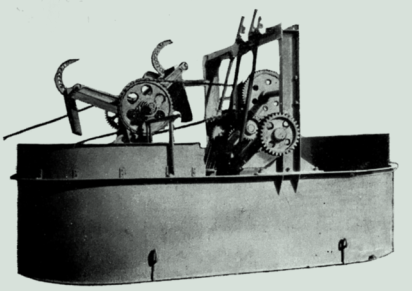
В КОЛОНИЯХ ИРКУТСКОЙ ОБЛАСТИ ДЕЛАЛИ КУЗОВА ДЛЯ САМОСВАЛОВ ЗИЛ-585, которые выпускались Мытищинским машиностроительным заводом сначала на шасси грузовика ЗИЛ-164. Кузов был сварной конструкции, что зэкам было вполне по силам. Неизвестно, поставлялись ли кузова на сам завод или шли как запасные части. Пожарные каски производства ИТУ Московской области делались путем штамповки из тонколистной стали.

СТАЛЬНЫЕ БОЧКИ объемом от 100 до 275 литров с накатанными ребрами жесткости или обручами выпускались в колониях Башкирской АССР, Приморского края, Пермской и Ярославской областей. Иногда такие бочки могли использоваться и для транспортировки бензина.

МАШИНА ШЕРСТОМОЙНАЯ

предназначена для удаления механических примесей и целлочей из шерсти.

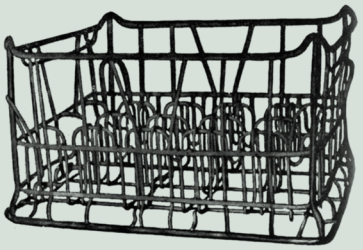
Тип	Вес машины, кг	Производит., кг/час	Емкость барки, л	Мощность эл. двиг., квт	Число оборотов эл. двиг., об/мин	Размеры, мм: длина	ширина	высота	Изготовляют предприятия
ШМ	2550	80	3200	1,7	1450	4500	2500	2560	Омской области



КОРЗИНА ДЛЯ МОЛОЧНОЙ ПОСУДЫ

сварной конструкции из проволоки с последующей оцинковкой. Предназначена для установки посуды при автоматическом розливе молока (20 бутылок по 0,5 и 1 л).

Изготовляют предприятия Горьковской области.





ТАКИЕ КОРЗИНЫ для молочной посуды были знакомы каждому советскому человеку — в них привозили в магазины молоко и кефир, а из пунктов приема стеклотары увозили пустые бутылки. Но вряд ли кто-то подозревал, что эти корзины из проволоки сделаны руками заключенных.

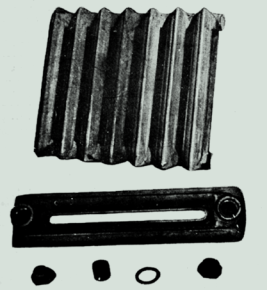
ПОЛЕЗНЫЕ ИСКОПАЕМЫЕ

ВПОЛНЕ ПО СИЛАМ БЫЛО И ЛИТЬЕ – знаменитые советские чугунные батареи отопления и не менее известные канализационные люки. И те и те были настолько прочными изделиями, что могли служить десятилетиями. Часть из них изготовлена руками заключенных, отбывавших сроки в Липецкой, Пензенской и Орловской областях.

СЕВЕР

РАДИАТОР ОТОПИТЕЛЬНЫЙ

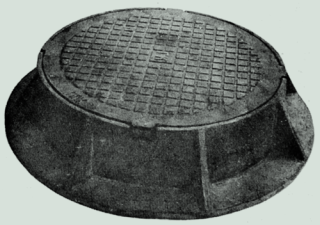
литой конструкции из серого чугуна. Предназначен для отопления помещений.



Тип	Поверхность нагрева одной секции, м²	Размеры, мм: высота	глубина	ширина	Изготовляют предприятия
М-140	0,31	582	140	96	Липецкой области

Л Ю К КАНАЛИЗАЦИОННЫЙ

литой конструкции из серого чугуна. Применяется в колодцах канализационной системы:



Размеры, мм: диаметр корпуса:
- а) верхней части 660
- б) нижней части 760
- высота корпуса 160
- диаметр крышки 620

Изготовляют предприятии Пензенской и Орловской областей.

— 49 —

УЗЛЫ ХЕДЕРА

сварной конструкции, состоящие из листовой стали, уголков и труб прямоугольного сечения. Предназначены для скашивающего комбайна СК-2,6А.





Наименование узла	Назначение узла	Вес, кг	Размеры, мм: длина	ширина	высота	Изготовляют предприятия
Рама СК-11В	Для поддержания и направления транспортера	220	2650	2590	200	Челябинской области
Нижнее дно СК-32Б-1А	Для устранения колебаний провисшей нижней ветви транспортера	29	1100	2587		Челябинской области

ХЕДЕР В ДАННОМ СЛУЧАЕ – не еврейская религиозная школа, а жатвенная часть зерноуборочного комбайна, которая скашивает растения и подает скошенную массу в наклонную камеру для дальнейшей обработки. Название произошло от английского слова header.

ВТУЛКИ

изготовляется из сплава ЦАМ-30-5 следующих типов.

1. Втулка шаровая правая и левая к буксам мельничных вальцевых станков.
2. Втулка вальцовая автоматическая к буксам мельничных автоматических вальцевых станков.
3. Втулка рассевная к кривошипному механизму рассева.
4. Втулка конусная к буксам мельничных вальцевых станков.
5. Втулка вальцовая конусная к буксам вальцевых станков типа «Бильда», верхняя — к неподвижным подшипникам, нижняя — к подвижным подшипникам.

Изготовляет предприятия Мордовской АССР.



Б И Ч И

являются рабочим органом молотковых дробилок.

Размеры, мм: длина . . . 100, 135, 165, 180
ширина . . . 45, 50, 55, 65
толщина . . . 2

Материал: сталь 30ХГСА.

Изготовляют предприятии Мордовской АССР.



БИЧ – ТОЖЕ НЕ ОПУСТИВШИЙСЯ ЧЕЛОВЕК, а части молотковых дробилок. Делались в колониях Мордовской АССР — на территории автономной республики было традиционно много исправительно-трудовых учреждений. Там же выпускались и втулки самых разных видов и типов.

ПОСУДА АЛЮМИНИЕВАЯ

изготовляется из алюминиевого проката марок АД, АД-1 и Д-16 методом штамповки.

ГОСТ	Наименование изделия	Емкость, л	Размеры, мм: диаметр	высота	Изготовляют предприятия
3417-54	Сковородка с ручкой	—	160	—	Московской области
3417-54	То же	—	220	—	Московской области
3401-54	Кастрюля с двумя ручками и накладной крышкой	2,5	—	—	Московской области
3420-54	Миска мелкая для супа	—	200	60	Московской области
7310-54	Ковш	1,8	—	—	Московской области
3431-54	Ложка разливная для супа	—	—	—	Московской области
3433-54	Ложка для снятия пены (шумовка) № 12	—	—	—	Московской области
3424-54	Кружка питьевая	0,25	70	70	Московской области
3424-54	То же	0,5	90	90	Московской области
4893-49	Ложка столовая	—	—	—	Московской области
4893-49	Ложка чайная	—	—	—	Московской области







ПРОСТАЯ алюминиевая посуда во времена СССР часто встречалась как в общепите, так и в быту. Конечно же, из такой ели и сами зэки. Они же такую посуду и делали.





ОДНО ИЗ ПРЕДПРИЯТИЙ ИТУ

показано в комедии «Джентльмены удачи». Эпизод с побегом подарил народу мем: «А говорил порожняком пойдем». Судя по всему, в этой среднеазиатской колонии заключенные занимались производством строительных материалов, поскольку побег был совершен в цистерне, предназначенной для перевозки цемента.

Сам «цементовоз» — это грузовик «Урал ЗИС-355М», выпускавшийся с 1958 по 1966 год на Уральском автомобильном заводе. В кавычках — потому что его роль сыграл молоковоз, на котором реквизиторы нанесли слово «Цемент». Такие молоковозы делали два завода — Новотроицкий и «Андижанирмаш», оба находились в Средней Азии.

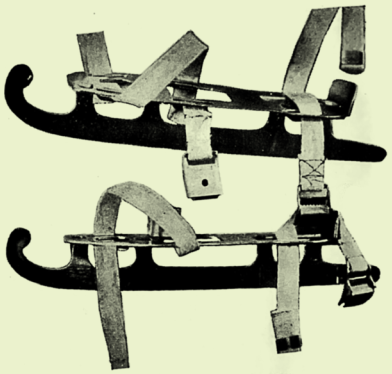
КОНЬКИ системы ПОЛИКАРПОВА

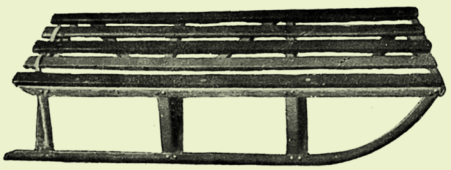
сварной конструкции из стального полоза и подошвы. В пазу пяточной части подошвы передвигается ползун, позволяющий использовать коньки для различных размеров обуви при помощи двух ремней (пяточного и носкового), проходящих в ушках подошвы и закрепляющихся пряжкой.

Коньки изготовляются трех размеров: малые, средние и большие. Соответствие коньков размерам обуви определяется следующей таблицей:

Размеры коньков	Размеры обуви
малые	28—32
средние	33—37
большие	38—42

Изготовляют предприятия Смоленской области.





САНКИ ДЕТСКИЕ

изготовляются клепанной конструкции из стальных штампованных деталей и деревянной обрешетки.

Изготовляют предприятия Горьковской области.



ОДНО НАЗВАНИЕ

«коньки системы Поликарпова» приводит в трепет — из таких, наверное, в случае войны можно и стрелять. На самом деле, это были самые простые и дешевые коньки, которые можно было надеть на любую зимнюю обувь. Выпускались такие в ИТУ Смоленской области. А зэки из колоний Горьковской области делали детские санки — все для зимних забав людей на воле.

КРОВАТИ детские

состоят из рамы с ромбической сеткой и двух спинок из металлических труб (дуговых) с двумя поперечинами и пятью стойками в каждой спинке. Соединение спинок с рамой клиновое.

Арт-кул	Особенности изделия	Размеры, мм: длина	ширина	высота спинки	высота сетки от пола	Изготовляют предприятия
181	Спинки частично никелированные, остальные детали окрашены масляной или эмалевой краской светлого тона	1450	620	1100	445	Владимирской и Тамбовской областей
182	То же с боковыми прутками для алюминатобумажной сетки	1200	650	1100	450	Горьковской и Калининградской областей
282	Спинки частично никелированные, остальные детали окрашены масляной или эмалевой краской светлого тона	1400	650	950	425	Приморского края





СДЕЛАННЫЕ В КОЛОНИИ

детские кроватки — это какой-то готовый сюжет для повести вроде «Один день Ивана Денисовича» Александра Солженицына, где главный герой-заключенный в процессе принудительной работы предается философским рассуждениям о том, кому предназначен ее результат. Тяжелый и подневольный зэковский труд и беззаботный детский сон для этого подошли бы идеально.

ВЕЛОСИПЕД ТРЕХКОЛЕСНЫЙ марка ДВ-5

(для детей от 3 до 5 лет)

Рама и руль сварной конструкции из труб. Колеса с резиновыми шинами. Руль и седло регулируются по высоте.

Изготовляют предприятия Владимирской области.



В ОДНОМ ИЗ

исправительно-трудовых учреждений Владимирской области выпускали детские велосипеды ДВ-5 — может, у кого-то как раз такой был в детстве. Пришла пора узнать производителя.

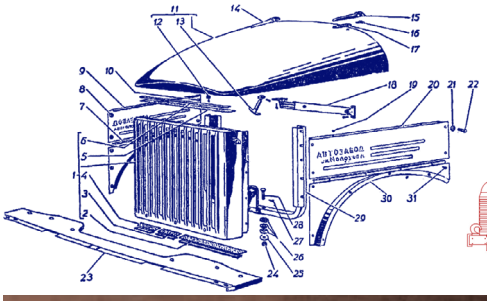


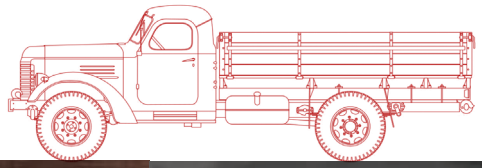
Следствие ведут сценаристы

Молодая женщина стоит перед грузовиком, опустив глаза и сложив руки. Рядом несколько мужчин заняты кто чем: один курит, другой присел на корточки, третий наблюдает за происходящим, уперев руки в бока. За их спинами – кинокамера. И именно это делает происходящее очевидным: перед нами съемочная площадка советского фильма. Но какого именно? И кто все эти люди?

Фотографию эту редакция приобрела на одном из онлайн-аукционов и тут же начала свое небольшое расследование. За помощью отправились в один из чатов киносценаристов, которые тут же побросали свою работу и включились в активный «ресёрч». Узнать девушку оказалось непросто. В ней находили сходство с советскими актрисами Любовью Соколовой, Еленой Добронравовой, Валентиной Малявиной и Верой Орловой. Возникали версии о съемках «Весны на Заречной улице» и «Счастливого рейса» – комедии 1949 года с Николаем Крючковым… Наконец кто-то предположил, что перед грузовиком стоят Изольда Извицкая и Георгий Юматов, а снимок сделан на съемках картины «Очередной рейс», выпущенной Свердловской киностудией в 1958 году. Сравнение с кадрами фильма добавило этой версии убедительности: совпадали актеры, некоторые детали одежды и даже окружающие постройки.

«Очередной рейс» – один из тех советских фильмов, в которых автомобили – не только реквизит, но и возможность продемонстрировать достижения советской автомобильной промышленности. Главные автомобильные роли достались двум грузовикам ЗИЛ-164. Эти машины начали выпускать осенью 1957 года взамен ЗИС-150, так что к моменту выхода фильма это была новинка советского автопрома. Но в кино – все по-честному, как в жизни: у грузовика лопается рессора, а среди водителей есть не только честные коммунисты, но и такие, как герой Георгия Юматова, привыкшие распоряжаться служебной машиной как собственной. Однажды он разбивает грузовик и оказывается «разжалован» до автослесаря. Но судьба предоставляет ему шанс исправиться: вместе с другим водителем, которого играет Станислав Чекан, провинившийся отправляется в трудный рейс. Водителям предстояло перевезти тяжелые трансформаторы по бездорожью, которое в момент затяжного ливня превратилось в непролазную распутицу. Рейс становится испытанием не только для техники, но и для людей.











А появление попутчицы Ксении в исполнении Изольды Извицкой добавило производственной ленте романтическую линию.

У фильма примечательная творческая биография. «Очередной рейс» стал сценарным дебютом Бориса Васильева – будущего автора «А зори здесь тихие» и «Офицеров». В картине сложился звездный актерский состав: Георгий Юматов, Изольда Извицкая, Станислав Чекан. Последнего зрители спустя десятилетие полюбят в роли капитана милиции Михаила Ивановича из «Бриллиантовой руки». А Георгию Юматову всенародную любовь принесет роль в уже упомянутых «Офицерах».

А вот Изольда Извицкая уже тогда находилась на пике всесоюзной и даже международной славы. Всего за год до этого, в 1957 году, фильм Григория Чухрая «Сорок первый», где Извицкая блестяще исполнила главную роль Марютки, получил специальный приз на Каннском кинофестивале с формулировкой «За оригинальный сценарий, гуманизм и высокую романтику». Фотографии Извицкой печатали на обложках не только журнала «Советский экран», но и New York Magazine, а также газеты Le Parisien libere. Эта же роль стала для нее роковой: после нее советские режиссеры предлагали Извицкой довольно проходные роли, и актриса тяжело переживала свою невостребованность. Усугубили ситуацию личная драма и проблемы со здоровьем. Красавица, которой когда-то рукоплескали Канны, умерла в 38 лет от полного физического истощения организма и отказа сердца, проведя свои последние дни в абсолютном ментальном и физическом одиночестве.

Но в 1958-м для Изольды Извицкой, только что вернувшейся из Канн, «Очередной рейс» закрепил статус главной молодой звезды страны.

При внимательном сравнении фотографии с фильмом обнаружились любопытные несовпадения. Юматов одет в знакомую по картине кожаную куртку, однако на голове у него, похоже, фуражка другого героя. Извицкая тоже одета не совсем так, как ее героиня на экране. В финале фильма Ксения появляется в похожем темном наряде, но в юбке вместо брюк. Да и машина на фотографии не как в фильме – это ГАЗ-51, а не громадина ЗИЛ-164.

Самой сцены, запечатленной на фотографии, в картине нет. Можно предположить, что ее не включили в окончательный монтаж. Но нам кажется более вероятным другое объяснение: фотограф застал репетицию или подготовку к съемке. Актеры еще не заняли свои места, а участники съемочной группы обсуждают будущий кадр или занимаются его технической подготовкой. Впрочем, это только догадки.

Анна Килимник



НАЗВАНИЕ «ЖИГУЛИ»
произошло от Жигулевских гор — возвышенности на правом берегу Волги. Сам Волжский автомобильный завод находится в Тольятти, на противоположном берегу.



ЗАПАХ ДЕТСТВА

Эксклюзивная юбилейная коллекция одежды и аксессуаров Lada x Sela создана специально для тех, кто до сих пор при виде «копейки» или «шестерки» испытывает ностальгию по прошлому, которого в силу возраста мог даже не застать.

Капсула разработана в честь 60-летия АвтоВАЗа и вдохновлена ретроэстетикой классических «Жигулей» и первых моделей Lada. Это отражается прежде всего в дизайне: в декоративных элементах и принтах одежды, обуви и аксессуаров использованы архивные вазовские мотивы. Например, клетчатая обивка сидений или традиционные орнаменты ковров, которыми любили украшать салоны счастливые владельцы «Жигулей». А центральным элементом, проходящим через всю коллекцию, стала знаменитая вазовская ладья – один из самых узнаваемых символов отечественного автопрома. Ее образ отсылает к Волге, на берегу которой расположен Тольятти, и к истории Волжского автомобильного завода.



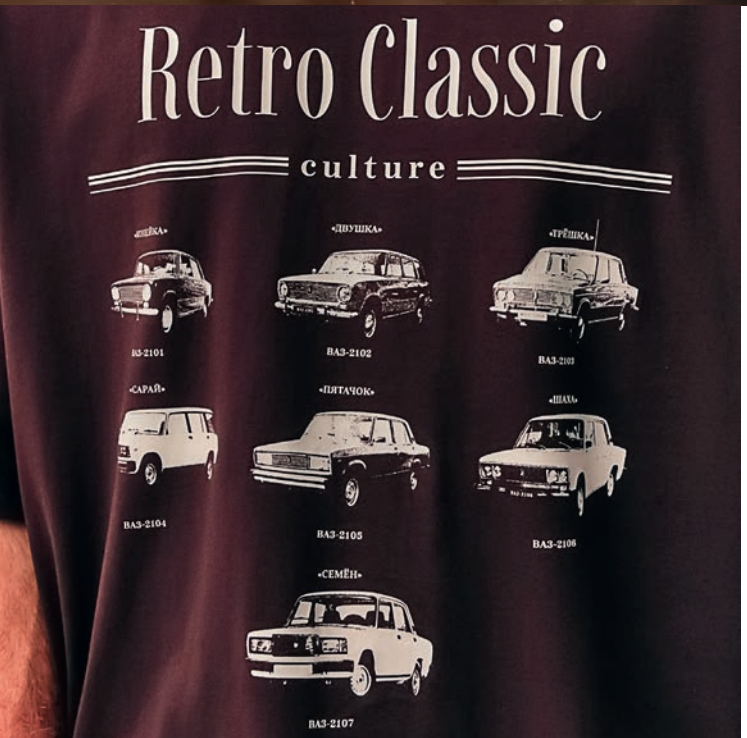


ДЛЯ ЭКСПОРТНЫХ АВТОМОБИЛЕЙ
Волжского автозавода стали использовать название Lada: слово «Жигули» было не слишком удобным для зарубежных рынков, в том числе из-за особенностей произношения и нежелательных ассоциаций в некоторых языках.









Ретроколлекция Lada – это не просто кардиган, свитшот или футболка, а словно сундук на старой даче или альбом с детскими фотографиями. Все эти вещи и аксессуары пробуждают воспоминания о первой папиной машине, поездках на рыбалку с дедушкой, а потом и с друзьями на юг. О шумных посиделках в гараже. Ну а молодые люди, на которых и рассчитаны модные силуэты коллекции, благодаря ей могут услышать самые занимательные семейные истории.

Коллекция создана совместно с российским брендом Sela. Компания, работающая с 1991 года, известна своим трикотажем и практичной, доступной повседневной одеждой для детей и взрослых.

Хотя коллекция Lada x Sela создана для мужчин и мальчиков, женщины и девочки тоже могут найти в ней что-то для себя – например, майки, свитера и кардиганы, которые вполне можно носить как оверсайз. А 3D-наклейки в стиле авторетро будут отлично смотреться и на самых современных гаджетах.



НЕ ДУМАЙ О КРОКОДИЛЕ

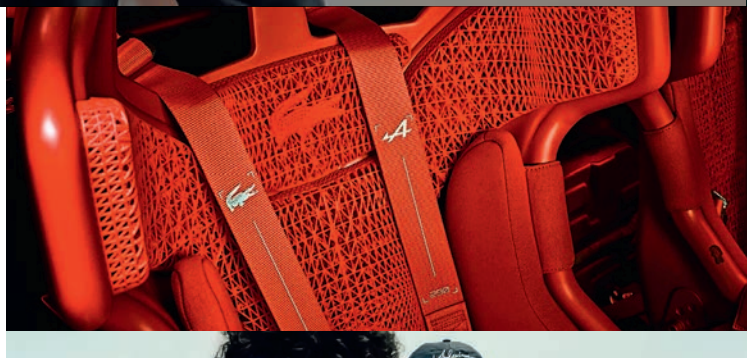


ПО ВСЕМУ автомобилю Alpine Lacoste A290 Rallye спрятаны многочисленные крокодильчики — внимательный наблюдатель может насчитать до 290 рептилий.

Союз эффективности и элегантности, наследия и инноваций, автомобильной динамики и спортивной легкости. Бренды Lacoste и Alpine объединили французскую изобретательность, представив необычную коллаборацию – капсульную коллекцию в честь единственного в своем роде автомобиля Alpine Lacoste A290 Rallye, получившего название Beware of the Crocodile, или «Остерегайтесь крокодила».

Именно этот автомобиль, созданный совместными усилиями дизайнеров и инженеров двух брендов, стал главным героем забавного проморолика The Test («Испытание»). В видео снялись французский актер и режиссер Пьер Нинэ и пилот команды BWT Alpine Formula One Team Пьер Гасли. Оба они, что неудивительно, являются амбассадорами Lacoste.

В дополнение к Alpine Lacoste A290 Rallye компании представили совместную капсульную коллекцию, объединяющую миры тенниса и автоспорта. Рубашки поло, футболки, легкая технологичная одежда и аксессуары сочетают спортивную элегантность, функциональность и качество исполнения – характеристики, которые ценят оба бренда. Ведь и на теннисных кортах, и на гоночных трассах важны инновации, точность и внимание к деталям.









В ЦВЕТЕ ВОЛНЫ







ЮНЫЕ ПОКЛОННИКИ MINI
могут получить первый опыт вождения на MINI Baby Racer или освоить равновесие на MINI Alu Balance Bike. А дополнить образ помогут футболки и толстовки с классической графикой бренда.

Новая коллекция MINI Lifestyle сразу бросается в глаза палитрой, вдохновленной окраской современных моделей MINI. В этом сезоне «минималисты» носят одежду и выбирают аксессуары в оттенках морской волны, дымчато-зеленого и бунтарского красного.

Фирменные цветовые акценты украшают все предметы осенней коллекции, будь то солнцезащитные очки или сумка для ноутбука, чемодан на колесиках или зонт. Любимый предмет главного дизайнера MINI Хольгера Хампфа в новой коллекции – кофейная кружка, которая, по его словам, «сочетается по цвету с его личным Cooper и добавляет нотку MINI в начало дня». И такое маленькое удовольствие, считает дизайнер, может позволить себе каждый.

В дождливый сезон дизайнеры MINI Lifestyle предлагают не сидеть дома, а одеться потеплее и продолжать путешествовать. Для осенних прогулок в коллекции предусмотрены футболки, поло, толстовки, куртки и кепки – все в непринужденном стиле, с акцентом на комфорт. Ну а если выходить из дома все-таки неохота, можно полюбоваться масштабными моделями новейших MINI Cooper SE и MINI Aceman SE.





ЗВЕЗДНО-ПОЛОСАТЫЕ

Два знаменитых бренда – Mercedes-Benz и adidas – сделали еще один совместный шаг в будущее. Причем в новых кроссовках adidas Samba OG x Mercedes-Benz.

Коллаборация приурочена к 140-летию Mercedes-Benz, которое компания отмечает под девизом «140 лет инноваций». И этот союз не случаен: оба бренда имеют долгую историю и давно стали частью массовой культуры, выйдя за рамки своего первоначального предназначения.

Выбор пал на классическую модель adidas Samba, которая остается популярной на протяжении десятилетий. Созданная для футбольного поля, со временем она превратилась в икону стиля. В версии adidas Samba OG x Mercedes-Benz это наследие дополняется фирменными элементами обоих брендов. Верх кроссовок украшен ромбовидной прострочкой, напоминающей отделку салона S-Класса, а на язычке расположен узнаваемый логотип Mercedes-Benz. Модель представлена в трех сдержанных цветовых вариантах: Magic Beige, Grey Five и Black.







НИЧЕГО ЛИШНЕГО



Porsche Design представляет современную интерпретацию «технической роскоши» – коллекцию очков для осенне-зимнего сезона. Она состоит из нескольких новых серий, каждая из которых отражает характерные черты Porsche: техническую четкость и лаконичный дизайн.

Отличительные особенности линии Splitline – строгая геометрия, четкие линии и тщательно проработанные детали. Оправы из титана сочетают исключительную легкость и эстетику промышленного дизайна. Серия Neo Blade переносит характерный автомобильный элемент в мир оптики: в дизайне очков знатоки без труда узнают очертания тормозных суппортов Porsche.

Линия Edition A воплощает философию Porsche Design, которую в двух словах можно выразить как «прогрессивная простота». Здесь на первый план выходят сдержанность и внимание к деталям. Оправы серии Edition A полностью выполнены из ацетата – материала, позволяющего экспериментировать с цветом, прозрачностью и формой, сохраняя при этом точность конструкции и удобство. Все три линии объединяет главный принцип Porsche Design – «Ничего лишнего».



В ОСНОВЕ ЧАСОВ
лежит мануфактурный калибр Breitling 01 – механизм хронографа, сертифицированный Швейцарским институтом официального тестирования хронометров (COSC) и созданный для обеспечения точности и надежности.



ВЫСОКОЕ ВРЕМЯ

Автомобиль Aston Martin DB5, впервые представленный в 1963 году, стал символом британской культуры, дизайна и инноваций. В те же 1960-е швейцарская часовая компания Breitling бросила вызов традициям, представив коллекцию Top Time – хронографы, ориентированные на новую, молодую аудиторию, увлеченную скоростью. В фильме «Шаровая молния» 1965 года модель Top Time появилась на запястье Шона Коннери, исполнявшего роль Джеймса Бонда. Aston Martin DB5 к тому времени тоже успел стать автомобилем знаменитого агента 007. И сегодня два культовых бренда встретились вновь: Breitling и Aston Martin представили хронограф Top Time Tribute to Aston Martin DB5, посвященный легендарному автомобилю.

В модели Top Time Tribute to Aston Martin DB5 соединились фактуры отделочных материалов салона Aston Martin и эстетика «современного ретро», свойственная коллекции Top Time. Корпус в форме «подушки» со скругленными углами и кнопки в стиле 1960-х годов напоминают о хронографах той эпохи, а дополнительные циферблаты необычной формы – нечто среднее между квадратом и кругом – отсылают к приборам на панели классических автомобилей. Внутреннее кольцо с отделкой под дерево напоминает рулевое колесо DB5, а кожаный ремешок с градиентным окрашиванием, выполненным вручную, передает глубину и оттенки автомобильной обивки.





СТАНЬ ОДИССЕЕМ

Благодаря Кристоферу Нолану и его «Одиссее» древнегреческий герой стал одним из самых обсуждаемых персонажей этого года. Не остался в стороне и бренд Bentley. Путешествия, дух приключений и жажда открытий – все это автомобильный бренд решил выразить в новом аромате из серии Become от Bentley Fragrances.

Парфюм получил название Become Odyssey, что можно перевести как «Стань Одиссеем». Аромат призван воплотить уверенный и современный характер владельца Bentley. Для этого парфюмеры Пьер Герос и Александра Карлин создали энергичную композицию, объединив верхние ноты бергамота и имбиря, ноты сердца – черного перца и чайного аккорда, а также базовые ноты ветивера, сандалового дерева и мускуса. Флакон, выполненный в мягких песочных тонах с плавными градиентными переходами, напоминает корабль, на котором Одиссей возвращался на родную Итаку.

ЗАПАХ ЖЕНЩИНЫ

Новый аромат от Mercedes-Benz посвящен сильным женщинам. Он так и называется – I am Mercedes, или «Я – Мерседес». Ведь в истории одной из самых знаменитых автомобильных марок немалую роль сыграли дамы. Мерседес Еллинек, дочь автомобильного предпринимателя Эмиля Еллинека, подарила бренду свое имя. А Берта Бенц, жена изобретателя Карла Бенца, в августе 1888 года совершила первое в истории дальнее путешествие на автомобиле, преодолев более 100 км из Мангейма в Пфорцхайм.

По замыслу создателей, аромат I am Mercedes должен воплощать дух уверенных в себе женщин, которые смело прокладывают собственный путь. Парфюмеры попытались выразить это с помощью нот цветков апельсина, бергамота и жасмина, дополненных древесными и мускусными аккордами. Флакон выполнен в форме бриллианта – все еще лучшего друга девушек, пусть даже и сильных. К тому же его дизайн весьма деликатно обыгрывает знаменитую трехлучевую звезду Mercedes-Benz.



НОВЫЙ АРОМАТ
I am Mercedes – дань уважения смелым женщинам-первопроходцам, которые уверенно идут своим путем. И хорошо при этом пахнут.

СЪЕЗДИТЬ НА ВЫСТАВКУ

Открывшийся **Музей Транспорта Москвы** – важнейшее автомобильное событие не только осени, но и всего года. В комплексе площадью более 20 тыс. квадратных метров разместились постоянная экспозиция, пространство для временных выставок, библиотека, уникальная «Автолаборатория», кафе, ресторан и благоустроенный двор, гулять по которому – это все равно что тоже сходить в музей. Ведь квартирует новый музей в отреставрированном гараже для грузовых машин, построенном по проекту великого Константина Мельникова сто лет назад, шедевре конструктивизма мирового уровня. История московского транспорта здесь показана через пять десятков экземпляров техники – от конки 1872 года и первых автобусов до современных вагонов метро и беспилотных машин. В коллекции есть автомобили и вагоны, сохранившиеся в единственном экземпляре. Всего в экспозиции представлено более 500 артефактов и почти 1 тыс. единиц медиаконтента. Первый этаж посвящен наземному транспорту, подземный – Московскому метрополитену.

В отдельном здании музейного комплекса работает «Автолаборатория», где проходят творческие и образовательные занятия для детей и взрослых. Здесь же расположена реставрационная автомастерская, за работой которой можно наблюдать через панорамные окна.













Мультимедиа Арт Музей представил выставку под названием **«Даешь автомобиль!»**, посвященную советской автомобилизации двадцатых и тридцатых годов. О событиях столетней давности рассказывают не только фотографии Александра Родченко, хроника Дзиги Вертова, графика Александра Лабаса и стихи Владимира Маяковского, но и работы множества других людей той эпохи. А еще здесь живьем представлен первый советский массовый мотоцикл Л-300 «Красный Октябрь», выпуск которого начался в 1930 году. Можно рассмотреть водительские права писателя Михаила Пришвина – одного из немногих автовладельцев тридцатых годов. Увидеть педальный автомобиль ГАЗ, выпускавшийся на одноименном заводе во второй половине 1930-х годов, и детскую книгу «О машинах на резиновых шинах», изданную в 1926-м. А еще автомобиль входил тогда не только в жизнь и искусство СССР, но и в повседневные вещи – например, изображался на конфетных обертках.









В Турине на площадке выставочного центра и музейно-архивного комплекса Heritage Hub концерна Stellantis открылась экспозиция под названием **«Mi chiamo Fiat 124» («Меня зовут Fiat 124»)**, приуроченная к 60-летию одной из ключевых моделей в истории марки. Выставка будет открыта до конца ноября и включает пять автомобилей из исторической коллекции бренда, отражающих эволюцию семейства 124.

В экспозицию входят как базовый седан, так и спортивные версии модели, включая Fiat 124 Sport Spider, купе и раллийный Abarth 124 Rally. Отдельное внимание уделено экспедиционным версиям, участвовавшим в пробеге Raid of the Two Capes, в ходе которого автомобили преодолели более 40 тыс. км за 51 день по маршруту от Кейптауна до Норвегии.

Fiat 124 дебютировал в 1966 году и отличался для своего времени передовыми техническими решениями, включая дисковые тормоза по кругу, четырехцилиндровый двигатель объемом 1,2 литра и заднюю подвеску с винтовыми пружинами и телескопическими амортизаторами при массе менее 900 кг. Модель получила широкое международное распространение и выпускалась по лицензии в Испании (Seat 124), Турции (Tofas Murat 124), Индии (Premier 118NE), СССР (ВАЗ 2101) и других странах, суммарно разойдясь тиражом свыше 20 млн экземпляров. Именно 124-й стал основой для целого семейства локальных версий, что закрепило за ним статус одного из первых по-настоящему глобальных автомобилей.











В Музее архитектуры имени А.В. Щусева завершает работу выставка **«АЗС. Архитектура заправочных станций»**, посвященная истории развития, архитектуре и культуре бензоколонок в нашей стране. Хронолента начинается с 1894 года, когда в Российской империи появился первый автомобиль. Бензин тогда отпускали в бидонах, а крупнейшим производителем топлива было товарищество «Братья Нобель». Но уже в начале XX века в США появились первые бензоколонки. В экспозиции представлены чертежи и макеты АЗС, какими их проектировали в середине прошлого века, а также самые разные топливораздаточные колонки самых разных времен. Небольшой зал выставки посвящен игрушечным АЗС. Самая необычная игрушка – «Автозаправочная станция Главнефтеснаба» из пластмассы, выпущенная в 1984 году. Если вы не успели сходить на выставку, то это повод присмотреться к несетевым АЗС в провинции. Они бывают интересны не только тем, есть ли на них в данный момент топливо.



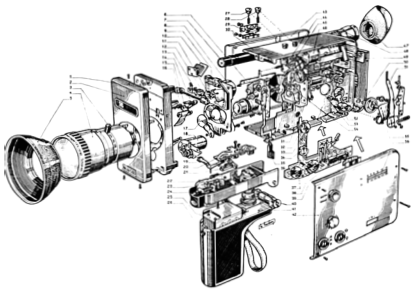
В стенах аукционного дома «Литфонд» прошла выставка **«Золотой век игрушки: редкие детские раритеты XIX–XX веков»**, на которой были представлены редкие и не очень игрушки, выпущенные в 1879–1990 годах в Российской империи, СССР, Европе, Америке и Японии. В основе проекта – частные собрания Бориса Сумарокова и Сергея Бурмистрова, объединившие предметы музейного уровня. Значительную часть экспозиции занимали игрушечные машинки – вот уже сто лет, наверное, главный фетиш любого ребенка мужского пола.

ПРАВИЛА ПОЛЬЗОВАНИЯ

ОБСТОЯТЕЛЬСТВА

MERCEDES-AMG GT 63 4-DOOR COUPE

Двигатель, тип	три электродвигателя
Совокупная мощность, л.с.	1169
Привод	полный
Разгон от 0 до 100 км/ч, с	2,4
Максимальная скорость, км/ч	260
Запас хода, км	697
Количество мест в салоне	4
Объем багажника, л	400





Трудно устоять

Александр Папешин

Брэд Питт продолжил карьеру киногонщика

ПРИНЯТО СЧИТАТЬ, ЧТО УДАЧНО СОЗДАННЫЙ КИНООБРАЗ В КАРТИНЕ, СТАВШЕЙ УСПЕШНОЙ, ПОТОМ ТАК ДОВЛЕЕТ НАД АКТЕРОМ, ЧТО НИКАКИХ ДРУГИХ АМПЛУА ЕМУ УЖЕ НЕ ПРЕДЛАГАЮТ.

Георгий Вицин, например, почти постоянно играл милых, но не очень честных идиотов, хотя мечтал о роли Гамлета. Но кто ж ему предложит говорить «быть или не быть», если для большинства зрителей он Трус из «Операции Ы»? А его напарник по знаменитой троице Юрий Никулин практически одновременно с гайдаевской комедией снялся у Тарковского в «Андрее Рублеве». И когда на экране татаро-монгольские захватчики издевались над монахом Патрикеем, то зал смеялся, потому что видел не Патрикея, а Балбеса.

Брэд Питт этой участи не избежал лишь отчасти. После успеха фильма «Формула 1», где он исполнил главную роль, участие голливудской звезды в рекламной кампании спортивного автомобиля было предсказуемо. В 2025 году марка Mercedes-Benz объявила, что Брэд Питт теперь в их команде. В ноябре того же года во время проведения Гран-при Лас-Вегаса появился рекламный ролик, в котором клиент отеля Caesars Palace в исполнении Брэда Питта просит парковщика доставить ему автомобиль из подземного гаража к подъезду. Парковщик в исполнении Джорджа Рассела, прежде чем выполнить поручение, нарезает на машине «блики», после чего остается без чаевых.

И вот в октябре нынешнего года обнародован очередной сюжет рекламной кампании.



МИРОВАЯ ПРЕМЬЕРА
четырехдверного купе Mercedes-AMG GT состоялась в мае в Лос-Анджелесе. Поэтому логично, что события в рекламном ролике развиваются здесь же, на съемочной площадке одной из голливудских студий.



В ОТЛИЧИЕ
от предыдущей «короткометражки», тут сюжет и вовсе незамысловат. Герой Брэда Питта тут каскадер. Но с работой своей справляется плохо, потому что фактически он тут не работает, а получает удовольствие от машины. Удовольствие, перед которым «трудно устоять».

В ТО ВРЕМЯ КАК на съемочной площадке точные инструкции режиссера определяют последовательность действий, четырехдверное купе Mercedes-AMG GT олицетворяет свободу и бескомпромиссное стремление к драйву.





РЕЖИССЕРОМ РОЛИКА выступил австралиец Саймон Маккуойд, снявший к сегодняшнему дню два полнометражных фильма по знаменитой компьютерной игре Mortal Combat.

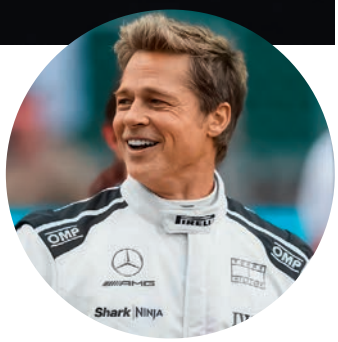




MERCEDES-AMG GT 4-DOOR COUPE
сейчас полностью электрический автомобиль, хотя раньше так называли и бензиновые версии. В топовой версии GT 63 трехмоторная силовая установка выдает до 1169 л.с. Система AMGForce S+ генерирует в салоне аутентичный звук бензинового V8.







В ПРОГРАММЕ
первого Международного кинофестиваля «Автопилот» не было фильмов с участием Брэда Питта, но тема автоспорта так или иначе присутствовала чуть не в половине показов. Это и самая громкая премьера осени — «Битва моторов». И знаменитая «Гонка», повествующая о соперничестве Ники Лауды и Джеймса Ханта. Документальные ленты «GT40 — дорога в Спа» и «Ле-Ман'55. Тайная катастрофа». Сербская комедия «Первый класс — полный газ», а также другие фильмы.

ПРАВИЛА ПОЛЬЗОВАНИЯ

ОБСТОЯТЕЛЬСТВА

RIVIAN R1S

Двигатель, тип	2 электромотора
Пиковая мощность, л.с.	533
Привод	полный
Максимальная скорость, км/ч	201
Разгон от 0 до 100 км/ч, с	4,5
Запас хода, км	640
Клиренс, мм	379
Количество мест в салоне	7





ЭЛЕКТРОУДОЧКА

Александр Папешин

«ОХОТНИКИ ЗА ПРИВИДЕНИЯМИ» СНОВА В ДЕЛЕ

АВТОМОБИЛЬНАЯ МАРКА RIVIAN ВЫПУСТИЛА ТЕМАТИЧЕСКОЕ ОБНОВЛЕНИЕ ПРОГРАММНОГО ОБЕСПЕЧЕНИЯ, КОТОРОЕ СТИЛИЗУЕТ ЭЛЕКТРОМОБИЛИ R1T, R1S И R2 ПОД МАШИНЫ ИЗ ФИЛЬМА «ОХОТНИКИ ЗА ПРИВИДЕНИЯМИ». ПАРАЛЛЕЛЬНО КОМПАНИЯ ВЫПУСТИЛА ПРОМОРОЛИК, В КОТОРОМ БИЛЛ МЮРРЕЙ ВНОВЬ ИСПОЛНИЛ РОЛЬ ДОКТОРА ПИТЕРА ВЕНКМАНА.

Первый раз актер исполнял эту роль в далеком уже 1984 году. «Охотники за привидениями 2» вышли на экраны в 1989-м. Наконец, относительно недавно, в 2021 и 2024 годах, актер вновь сыграл Питера Венкмана в фильмах «Охотники за привидениями: Наследники» и «Охотники за привидениями: Леденящий ужас». Так что сегодняшнюю короткометражку можно назвать уже пятым возвращением к теме.

Для съемок видео Rivian подготовила кастомную версию электрического внедорожника R1S, выполненного в стиле знаменитого Ecto-1 из оригинальных фильмов. К созданию ролика привлекли режиссера Гила Кинана, который работал над теми лентами.

Релиз функции Halloween Mode приурочен к Хеллоуину. Владельцы автомобилей могут активировать специальный режим с тематической подсветкой, оформлением экранов и работой оптики, позволяющей запускать световые шоу, а в медиасистеме появились новые интерактивные функции, связанные с вселенной «Охотников за привидениями», в том числе игры. Активировать некоторые функции можно удаленно через мобильное приложение Rivian.



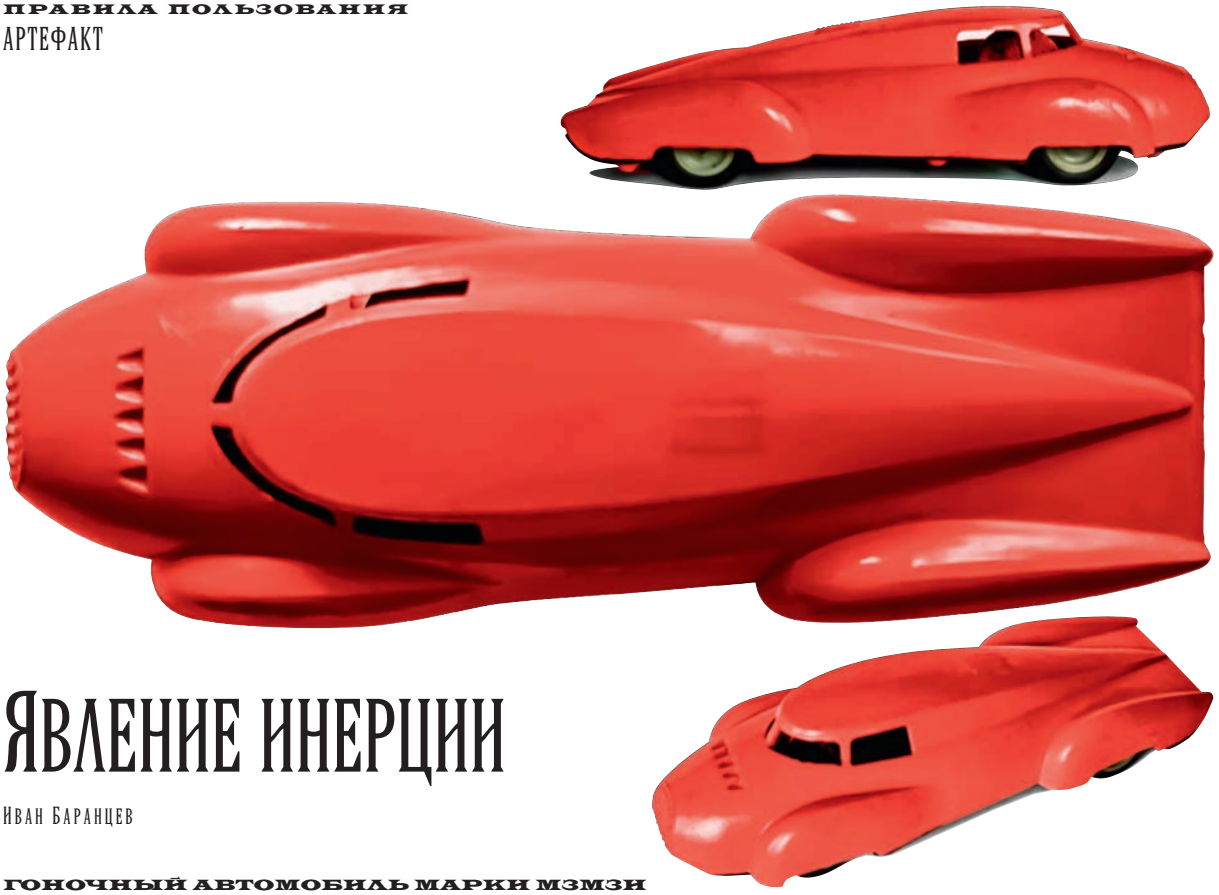
НЕ МЕНЕЕ
«автомобильным фильмом с участием Билла Мюррея» можно считать «Сломанные цветы». Но на первом Международном кинофестивале «Автопилот» показывали другой шедевр Джима Джармуша — «Ночь на земле».



УПРАВЛЕНИЕ
системами для ловли привидений выведено на центральный дисплей. Ловушка для нечисти — в переднем багажнике.







Явление инерции

Иван Баранцев

ГОНОЧНЫЙ АВТОМОБИЛЬ МАРКИ МЗМЗИ

ТАКИЕ ИГРУШКИ БЫЛИ ПОЧТИ У КАЖДОГО СОВЕТСКОГО МАЛЬЧИШКИ, ВПРОЧЕМ, ЕСТЬ ОНИ В ПРОДАЖЕ И СЕЙЧАС. ПРИНЦИП ДЕЙСТВИЯ ПРОСТ: ВНУТРИ ПОМЕЩАЕТСЯ ИНЕРЦИОННЫЙ МЕХАНИЗМ С МАХОВИКОМ, НАКАПЛИВАЮЩИЙ ЗАРЯД В РЕЗУЛЬТАТЕ ДВИЖЕНИЯ, КОТОРЫЙ ПОТОМ ПОЗВОЛЯЕТ ИГРУШКЕ ДВИГАТЬСЯ КАКОЕ-ТО ВРЕМЯ. ИДЕАЛЬНЫЙ ВАРИАНТ ДЛЯ ДЕТСКИХ ИГР – ПРОСТО РАЗГОНИ ТРАНСПОРТНОЕ СРЕДСТВО, ПОТОМ ОТПУСТИ И СМОТРИ, КАК ОНО МЧИТСЯ ВПЕРЕД.

Больше всего инерционный механизм подходил для игрушечных машинок самых разных видов – легковых, гоночных, пожарных, грузовиков, автобусов и прочих. Выпускались даже мотоциклы и мотороллеры с медведями за рулем. Были, конечно, и «летающие» по ковру или паркету самолетики, и «плавающие» корабли, но даже дети понимали, что эти игрушки немного не в своей стихии.

Одну из таких инерционных машинок редакция «Автопилота» приобрела на интернет-аукционе, где сейчас в основном и продаются советские игрушки, перешедшие в разряд антиквариата и предметов коллекционирования. Удержаться от покупки оказалось сложно – гоночный болид приятного серого оттенка привлекал своим необычным дизайном и компоновкой. Кабина для гонщика сильно сдвинута вперед, что делает силуэт стремительным и динамичным. Очевидно, что двигатель – сколько в нем «игрушечных» цилиндров, восемь, двенадцать, шестнадцать? – располагался сзади, а перед гонщиком был только радиатор. Как он забирался за руль, неизвестно, колпак никак не очерчен, но все это умозрительные размышления. Из настоящих механизмов в игрушечном болиде виден только тот самый маховик в кабине. Внешне автомобиль совершенно неповторимый, хотя и напоминает отдаленно то довоенный немецкий «Ауто Унион», то советский гоночный «Москвич-Г1».

На днище отштампована марка – МЗМЗИ. Аббревиатура означает Московский завод механических заводных игрушек. В интернете можно найти информацию, что предприятие с таким названием существовало с 1959 по 1982 год, а затем стало именоваться Московский завод игрушек «Орленок».

Гоночный болид был среди самых первых игрушек завода – в продаже можно встретить совсем ранние экземпляры, где на коробке указана цена 15 рублей 25 копеек, то есть до денежной реформы 1961 года. Выпускался гоночный автомобиль и в последующие годы, причем со временем подешевел чуть ли не в три раза.

Еще удалось узнать имя художника, создавшего болид, – Борис Дмитриевич Савельев (1928–2019). Почти всю жизнь он посвятил созданию игрушек, навсегда оставшихся в памяти советских детей, – солдатики, куклы, лошадки, машинки, луноходы и много всего другого.

В том самом детстве, когда игрушки – это просто игрушки, мы не особо обращали внимание на аббревиатуры заводов, логотипы и цены, а тем более не задумывались об их создателях. Узнай мы обо всем этом несколькими годами раньше, и можно было бы встретиться с Борисом Дмитриевичем, расспросить о работе и об игрушках, посмотреть эскизы. А теперь все стало достоянием прошлого – и сам мастер, и его творения.

Коммерсантъ
ВКонтакте

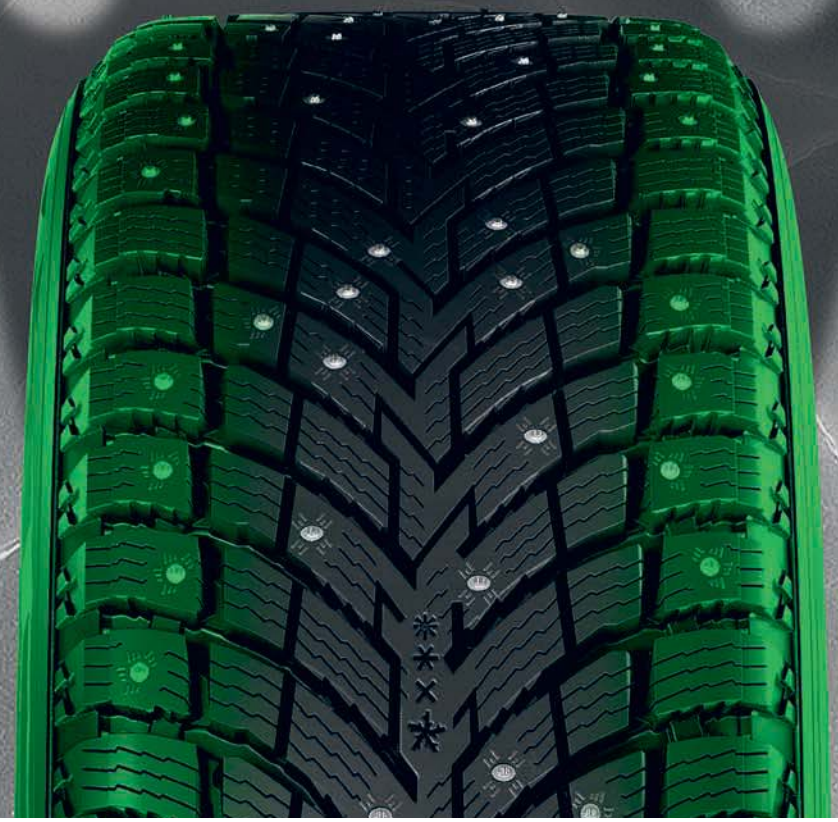
ВЫЗЫВАЕТ ПРИВЫКАНИЕ К ФАКТАМ.
НЕОБХОДИМО ПОДПИСАТЬСЯ

реклама 16+

IKON TYRES

ПОСТАВЬ НОВЫЙ *Autograph*

Ikon Autograph Ice 10
Технология ошиповки **DoubleBite***
двумя видами шипов обеспечивает
уверенное сцепление на зимних
дорогах. Тормозной путь
короче на 21%**.



ЗАКАЖИ

Реклама. ООО «Айкон Шина», 188640, Россия, Ленинградская область, Всеволожский район, г. Всеволожск, ул. Автомобильная, 14, ИНН 7816162305, ОГРН 1027808006676. *DoubleBite (ДаблБайт) – с англ.яз. двойной укус. **По результатам лабораторно-дорожных тестов ООО «Айкон Тайерс». Результат зафиксирован на льду для шины Ikon Autograph Ice 10 205/55 R16 в сравнении с моделью-предшественницей. Внешний вид шины на изображении стилизован. Фактический цвет шины – черный.