www.autopilot.ru

АВТОПИЛОТ

коммерсантъ•автопилот

#04 (352) ноябрь 2026



В НОМЕРЕ:

AUDI Q9 • **YANGWANG** ALTIOR • **TESLA** ROADSTER • **GEELY** EX5 • **WEY** V9X • **HAVAL** H9 • **EVOLUTE** I-SKY • **ESTEO** V27 • **ESTEO** EXLANTIX ET • **ESTEO** EXLANTIX ET8 • **JAGUAR** TYPE 01 • **KIA** EV4 GT • **MASERATI** GHIBLI SS COUPE • **FIAT** PANDINA TRIBUTO AUTOBIANCHI • **HARLEY-DAVIDSON** SPRINT 440 •

ПОСЛЕДОВАТЕЛЬНОСТЬ GEELY





Салли Филд,

актриса

Все эти замечательные актеры, погибшие в автомобильных авариях... Знаете, по-настоящему хорошим актерам вообще нельзя разрешать садиться за руль.



Артем Юсупов,

коммерческий директор Aurus

Если клиент выбирает автомобиль в стандартной комплектации, то мы можем предложить машину практически сразу. В конце 2025 года мы выпустили дополнительную партию Senat и Komendant, чтобы сформировать складской запас. Если же покупатель хочет полностью персонализировать автомобиль, сроки будут другими. Мы можем изменить практически все: нанести монограмму или герб, подобрать уникальный интерьер, изготовить кожу нужного оттенка.

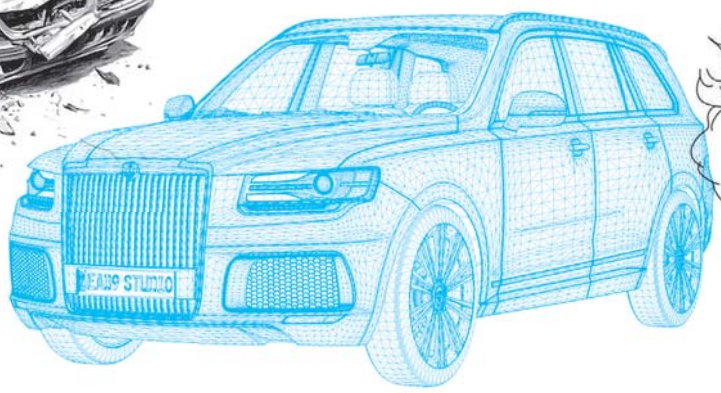


Крис Бэнгл,

экс-дизайнер BMW

Долгое время автомобили отражали изменения в обществе, и сейчас мы переживаем, пожалуй, самый продолжительный период застоя за всю историю автодизайна. Люди отвыкли от перемен. Когда все одинаково, как сейчас, и вдруг появляется что-то действительно новое, это воспринимается почти как шок. Есть знаменитая фраза Марка Твена: «Я целиком за прогресс, просто не люблю перемены».













Александр Селипанов,

дизайнер Bugatti

Меня очень раздражает тот факт, что автомобильная индустрия со временем стала больше походить на индустрию моды, чем на производство предметов, которые рассчитаны на долголетие. Автомобиль – вещь, которая весит полторы-две тонны, в нее вкладываются десятки, сотни, иногда и миллиарды долларов в разработку. Довольно похабно, мне кажется, к машинам относиться как к предметам моды и менять их как пару перчаток.

Наталья Митяева,

генеральный директор «Панавто»

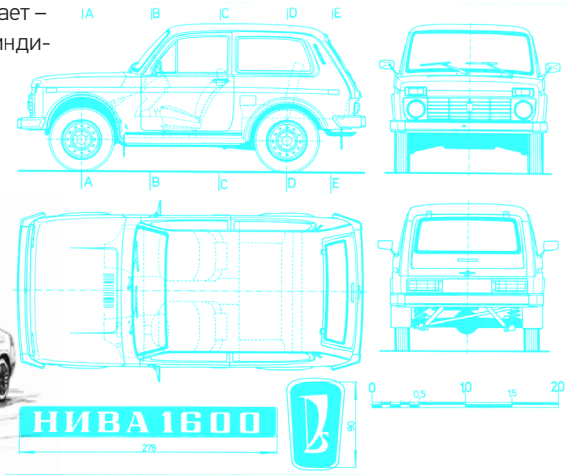
Наибольший эффект ИИ дает там, где есть большой объем информации и повторяющиеся операции: поиск данных, обновление базы знаний, автоматизация рутинных процессов. Это экономит время и позволяет больше внимания уделять непосредственно клиенту. Гораздо меньше пользы в попытках полностью автоматизировать общение. В премиальном сегменте это точно не сработает – здесь клиент по праву ожидает индивидуального подхода.

Алексей Беляков,

писатель

Корабль Starship полетал в космосе, запустил новые старлинки, потом вернулся на площадку в Техасе. То есть корабли SpaceX теперь вполне многоразовые. Почти как старая «Нива» у моего соседа.







ЭТО БЫЛО ДОВОЛЬНО ДАВНО, КОГДА РОССИЙСКИЕ ЖУРНАЛИСТЫ ЕЗДИЛИ не только на Парижский и Шанхайский автосалоны, но и имели возможность посещать другие выставки и беседовать с представителями самых разных профессий от самых разных компаний. В том числе и с дизайнерами. Как говорится, «из озорства» я любил помимо прочих задавать один и тот же вопрос: «Что сегодня модно во внешности автомобиля? Ведь в каждое время есть какие-то общие приемы, которые популярны у всех компаний...» Обычно дизайнеры морщились и махали руками, уверяя, что у их бренда уникальный изобразительный язык, а «за других» они не знают... И был только один, Томас Бюркль – его послужной список можете погуглить, – который сказал: «Записывайте. В палитру цветов, в которые красят кузова, вернулся коричневый. Колесные диски двухцветные: внутренняя часть, например, черная, а внешняя блестящая, словно срезанная фрезой. И еще. Даже маленькие машинки сегодня выглядят очень агрессивно. Время покемонов прошло. Взгляните, например, на Kia Picanto».

Этот разговор я вспомнил, изучая работы наших будущих автомобильных дизайнеров. Они ценны не только той же независимостью от маркетинговой чуши, которую продемонстрировал упомянутый господин Бюркль. Но и тем, что их авторам предстоит определять облик будущих автомобилей. Не только в силу таланта, но и в силу возраста.

ДМИТРИЙ ГРОНСКИЙ
главный редактор

Коммерсантъ

ЧЕРНАЯ ПЯТНИЦА

25.11–29.11

ЛУЧШЕЕ ВРЕМЯ ДЛЯ ПОДПИСКИ. ДЕШЕВЛЕ УЖЕ НЕ БУДЕТ.

СКИДКА 20%

НА ПОДПИСКУ «КОММЕРСАНТЪ» 6 ИЛИ 12 МЕСЯЦЕВ

ПРОМОКОД BF26KOM

> на сайте **kommersant.ru** (в разделе «Подписка»)
> или по телефону **8 800 600 0556** (бесплатно по РФ)

Акция действует **с 25 по 29 ноября 2026 г.** для подписки на печатную версию газеты «Коммерсантъ» **на 6 или 12 месяцев** в регионах, доступных для оформления на сайте kommersant.ru.

Доставку газеты по акции обеспечивает АО «Почта России».

16+ реклама
kommersant.ru

АО «КОММЕРСАНТЪ», Г. МОСКВА, ОГРН 1027700204751

ДОСТОЙНОЕ СОДЕРЖАНИЕ



ОТКРЫТИЕ

ЗАПАДНЫЕ ЦЕННОСТИ

САМЫЙ БОЛЬШОЙ Q 8
Новый немецкий флагман в стране мормонов

ТЕНДЕНЦИИ

ПРОЖЕКТ 14

МАШИННОЕ ОТДЕЛЕНИЕ

ДОНЕСЕНИЯ

СОВЕРШЕННО ПОСЛЕДОВАТЕЛЬНО 22
Geely EX5 EM-R. Гибрид, который пришел вовремя

КОСАТКА 28
Большая автороскошь по-хищному

ЗАПАС ПРОЧНОСТИ 34
Вездеход, с которым уютно в городе

ВЫСОКОГОРНОЕ НАПРЯЖЕНИЕ 40
Evolute i-Sky на курортах Северного Кавказа

ПЕРЕДВИЖНИКИ

ДОРОГАМИ ГЕДОНИЗМА 48
Как гибриды Esteo учили нас жить

ДОМ КУЛЬТУРЫ

УРОКИ МАСТЕРСТВА

ЭСКИЗЫ ЗАВТРА 52
О чем думают молодые автомобильные дизайнеры

НЕ ПРОСТО РИСУНКИ 68
Десять миллионов оригинальных идей

ЧЕЛОВЕЧЕСКИЙ ФАКТОР

ПОЛЕЗНЫЕ ИСКОПАЕМЫЕ

МЕЖДУ ПРОШЛЫМ И БУДУЩИМ 72
Взгляд на перспективные автомобили из конца 1950-х годов

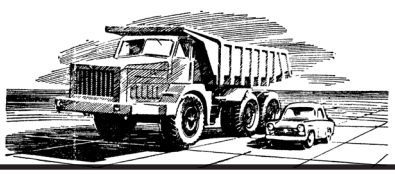
ФОТО НА ДОКУМЕНТЫ

ЦАРЕМ СЕБЯ НАЗЫВАЕТ 78

ДЕРЖИ «КАРМАНН» ШИРЕ 79

ФИНКА В БОК 80

УТКА ПО-ПЕКИНСКИ 81



ПРАВИЛА ПОЛЬЗОВАНИЯ

ТОВАРЫ В ДОРОГУ 82

СВОБОДНЕ ВРЕМЯ 88

ОБСТОЯТЕЛЬСТВА

СПАСИБО, НЕ ПЬЮ 94
Елена Белова призвана спасти проваленную миссию

КРУЧЕНАЯ ПОДАЧА 98
Король грунта получил в подарок глиняный автомобиль

СЕМЕЙНАЯ РЕЛИКВИЯ 100
У ветра нет возраста

ПАМЯТЬ ЖИВОТВОРЯЩАЯ 102
Камбэк через 30 лет

БЕЗ ДЭВИДСОНА НЕ ОБОШЛОСЬ 106
Универсальный «Харлей» по доступной цене

ДЕЛИ НА ДВЕНАДЦАТЬ 108
В Нью-Дели представили календарь Pirelli 2027

АРТЕФАКТ 112



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

НАД НОМЕРОМ РАБОТАЛИ: **НАТАША АФАНАСЬЕВА, ИВАН БАРАНЦЕВ, ИВАН КИЛИМНИК, ВЯЧЕСЛАВ КРЫЛОВ, ЭННИ ЛЕЙБОВИЦ, СЕРГЕЙ НЕСТЕРЦЕВ, МИХАИЛ ОВСЯННИКОВ, АЛЕКСАНДР ПАПЕШИН, АНАТОЛИЙ ПУСТОВИТ, 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

Максимально деловой

Подписывайтесь на @kommersant в MAX



реклама 16+



84

ЕСЛИ ВАМ ВДРУГ ПОКАЗАЛОСЬ,
что в глазах двоится, возможно, дело не в зрении, а в новых очках Maybach. Все модели коллекции объединяет эмблема Double-M и стремление перенести фирменную автомобильную роскошь на оправы.

МАШИНА ФОРМАТА
«очень большой гибридный кроссовер с массой электрических и электронных сервисных систем» призвана перезапустить бренд и резко поднять интерес к марке Wey.

28



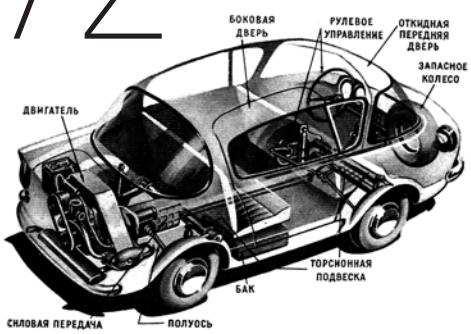
ВО ВТОРОМ ПОКОЛЕНИИ H9
стал машиной совершенно иной: преобразился внешне, а по габаритам и технике максимально приблизился к премиальному собрату Tank 500.

34



УВЫ – ВСЕ МИМО.
Мы так же сгибаемся в три погибели, «местов для польт» в машинах нет, а роль жетона-идентификатора в каршеринге играют смартфоны.

72



КоммерсантъFM

слушайте на частоте

93.6

16+ реклама

ЗАПАДНЫЕ ЦЕННОСТИ

AUDI Q9

Двигатель, тип	бензиновый, V6, битурбо
Рабочий объем двигателя, куб. см	2894
Максимальная мощность, л.с. при об/мин	429 при 5500–6800
Максимальный крутящий момент, Нм при об/мин	599 при 2000–4500
Трансмиссия	8 АКП
Привод	полный
Максимальная скорость, км/ч	210
Разгон от 0 до 100 км/ч, с	4,9
Средний расход топлива, л на 100 км	6,9



ДЛИНА Q9
составляет 5309 мм, ширина — 2010 мм, высота — 1794 мм, колесная база — 3138 мм. Самый большой Audi в истории марки длиннее своих конкурентов Mercedes-Benz GLS и BMW X7 почти на 10 см и почти на 13 см соответственно.



Самый большой Q

Александр Янковский • Фото Audi

НОВЫЙ НЕМЕЦКИЙ ФЛАГМАН В СТРАНЕ МОРМОНОВ

ВСЕ-ТАКИ РАЗМЕР ИМЕЕТ ЗНАЧЕНИЕ. ВЕРНЕЕ, НЕ САМ РАЗМЕР ДАЖЕ, А СИСТЕМА ИЗМЕРЕНИЙ, КОТОРОЙ ЛЮДИ ПОЛЬЗУЮТСЯ. «А В ПОПУГАЯХ-ТО Я ГОРАЗДО ДЛИННЕЕ», – УДИВЛЯЕТСЯ УДАВ В КУЛЬТОВОМ СОВЕТСКОМ МУЛЬТФИЛЬМЕ. НО ВЕРНО И ОБРАТНОЕ. В АМЕРИКЕ ПРИВЫКЛИ МЕРИТЬ НЕ САНТИМЕТРАМИ, А ДЮЙМАМИ, ПОЭТОМУ У НИХ ВОЛЕЙ-НЕВОЛЕЙ ВСЕ ПОЛУЧАЕТСЯ КРУПНЕЕ НАШЕГО: СТАКАНЫ, ПОРЦИИ ЕДЫ, АВТОМОБИЛИ.

Словно в свифтовской стране великанов Бробдингнег или вообще на другой планете. Хотя Америка вот уже не первый год почти что другая планета и есть, полет сюда каждый раз – что-то вроде путешествия на Марс, пользуясь случаем – привет, Илон Маск. А пейзажи в национальном парке Зайон неподалеку от Сент-Джорджа, штат Юта, где Audi показывала новый флагманский кроссовер Q9, и правда совершенно марсианские: поля, холмы, горы – все в красном цвете. Это из-за высокого содержания окислов железа в почве. Ржавчины, говоря проще.

Те, кто думает, будто мода на трехрядные SUV относительно недавняя и что принесли ее в мировой автопром многосемейные и чадолюбивые китайцы, – жертвы умственной аберрации. Простительной и объяснимой, впрочем, ввиду случившегося досадного исчезновения ориентиров и масштабной линейки. На самом деле семиместные люксовые SUV с тремя рядами сидений европейские автоконцерны начали строить в расчете на рынок США еще в начале 2000-х – чтобы в исконной вотчине рамных полноразмерных внедорожников и пикапов хоть как-то соответствовать тамошнему масштабу. Так появились семиместные Volvo XC90, Land Rover Discovery 3, Mercedes-Benz GL. Audi Q7, конечно, тогдашний флагман

ОДНА ИЗ «ФИШЕК» –
проецирование светового логотипа или просто фирменного паттерна на землю при открывании двери. Цель — одновременно и премиальный эффект, и удобство, чтобы, выходя из машины, не наступить в лужу или грязь.



марки, прародитель нынешнего «ку-девятого», уже с первого поколения выпускался в семиместной версии. Ну а нынешний Q9 компания Audi вообще сконструировала специально для США, где 80 процентов продаваемых сегодня премиальных автомобилей – SUV. Потому что американский сценарий использования машины – это поездки на большие расстояния по автомагистралям, часто несколько человек в салоне и, соответственно, много багажа. То есть нужны простор салона, вместимость багажника, ассистенты водителя, на которых можно положиться в дальней однообразной дороге. Способность буксировать прицеп – большое преимущество. Ну и гигантские подстаканники в салоне, само собой, как без этого.

Место встречи

Новый флагман Q9 – как бы сказали здесь, something else. Пять тридцать с лишним метров в длину – считаных сантиметров не хватило флагманскому Audi до помпезного



РЕШЕТКА РАДИАТОРА – нового дизайна. Вертикальные ламели ее объемные, логотип Audi плоский. И радиаторная решетка, и логотип подсвечиваются изнутри, реагируя на приближение к машине с ключом, отпирание двери, постановку на охрану и т.д.



НА ПЕРЕДНЕМ РЯДУ – от трех до четырех экранов, считая проекционный дисплей HUD. В топовых версиях кроме цифровой панели приборов и центрального экрана свой экран есть у переднего пассажира — он может управлять мультимедиа самостоятельно.

Cadillac Escalade, а про европейских конкурентов по «большой тройке» и говорить нечего, они остаются далеко за флагом. Такое ощущение, что маркетологи марки заранее запланировали список того, чем можно будет похвалиться на премьере машины: самый большой Audi, самая большая из всех моделей Audi площадь передней и задней оптики, самая большая площадь панорамной крыши – ну и так далее.

В голову лезет малоприличный анекдот про «в Техасе все большое», но здесь это неуместно: Юта – не вольный Техас, а штат, наоборот, строгий, чопорный, мормонский. Собственно, и город Сент-Джордж основал в 1861 году сам Бригам Янг, глава Церкви Иисуса Христа Святых последних дней, а главный оплот мормонов Солт-Лейк-Сити – меньше чем в четырех часах езды на север. Отсюда, кстати, здешние библейские топонимы: Кармель, Восточный храм. А вместо индейского священного места Мукунтувеап теперь – парк Зайон, который, собственно говоря, библейский Сион. Сияющий град на холме, ключевое понятие американской политики и идеологии, небесный град Ерусалим горит сквозь холод и лед.

Ни холода, ни льда, конечно, не наблюдается – как и в Москве в этом году, вторая половина октября выдалась теплая: солнце, днем выше 70 по здешнему Фаренгейту, около плюс 25 по нашему Цельсию.

Хорошо забытое старое

American size у Q9 не только снаружи, но и внутри. Собственно, это Q7, который растянули на десять дюймов, выразимся в местных единицах. Есть семиместная версия – у нас шестиместная, с двумя раздельными креслами второго ряда, где настоящее раздолье, больше всего от увеличившейся длины машины выиграли именно сидящие здесь. На третий ряд проникаешь по проходу посредине салона, словно в Escalade том же, хотя и поуже, конечно. Третий ряд



У ШЕСТИМЕСТНОЙ ВЕРСИИ Q9
раздельные кресла второго ряда по формовке и комфорту точно такие же, как на переднем. И даже более того — с откидными подлокотниками. Пройти со второго ряда на третий можно между сиденьями второго.



убедительный по высоте, прибавка ее составила полтора дюйма, или тридцать восемь миллиметров, против трехрядного Q7. Но подушка низкая, из-за чего колени высоко и впритык к спинкам второго ряда, одну ногу хочется выставить в проход. А вот багажник прибавил объема серьезно.

Упоминать ли про акустические стекла, три экрана, набор электрорегулировок спортивных кресел из настоящей, а не экокожи, выбор настроек массажа и прочее? Да вряд ли стоит, это же топовый Audi. Не забудем про указатель поворота новой конструкции, еще на руль вернулись кнопки, хотя приоритет по части настроек явно за центральным мультимедийным экраном. Хотя вот интересная деталь: аудиосистема Bang & Olufsen помимо отличного качества звука удивляет функцией 4D: подушка сиденья вибрирует в такт басам.

В остальном все любителям Audi знакомо. Двигателей несколько: в зависимости от региона продаж, есть и дизельный, и бензиновые с мягким гибридом. Но у нас под капотом бензиновый битурбо V6, созданный десять лет назад для спортивных Audi RS. Восьмиступенчатый «автомат», полный привод quattro, набор режимов движения, сбалансированная адаптивная пневмоподвеска. Представитель Audi на презентации объяснял: мы не стремились создать при движении машины эффект «ковра-самолета» – ну так его и нет, у Q9 фирменная подвеска Audi, упругая и спортивная, при этом не жесткая и не тряская. Автомобиль унаследовал от предшественников и управляемые задние колеса, которые поворачиваются на пять градусов по ходу или против хода движения, чтобы уменьшить радиус разворота на низких скоростях и повысить устойчивость машины на высоких, – они впервые появились как опция на Q7 в 2015 году.

Итоговый результат вышел на славу. Q9 хватает тяги и на скоростной Interstate I-15, проходящей через Сент-Джордж, и на горных дорогах национального заповедника – а это,

ДИАМЕТР КОЛЕС
нового флагманского кроссовера Audi может варьироваться от 20 до 23 дюймов в топовой версии, в этом случае передние и задние колеса будут разной ширины. На спортивном SQ9 разноширокие колеса стоят по умолчанию.



к слову, километра два с лишним высоты над уровнем моря, двигатель дышит полной грудью, разгоняя автомобиль даже на подъемах, так что водителя убедительно вдавливает в кресло. В то, что крутящего момента хватит для обещанной паспортом возможности тянуть прицеп в три с половиной тонны, верится легко.

Свет во спасение

В Q9 Audi впервые применила систему помощи для вождения без рук на автомагистралях – помним и этот запрос американского водителя, да? Выбираешь скорость ниже максимально разрешенной – и ждешь, пока на приборной панели появятся две белые полосы. Отпускаешь руль, когда автомобиль берет управление на себя, полосы окрашиваются зеленым. Что сказать? Работает, хотя чувствительность помощника не идеальная, иногда он опасно запаздывает с перестроением при сужении дороги.

НА КОРМЕ ИЗОГНУТЫЕ СВЕТОВЫЕ ПРИБОРЫ OLED занимают половину квадратного метра. Плоская эмблема марки, как и спереди, подсвечивается. Можно выбрать один из нескольких вариантов как задней, так и передней световой подписи.



А вот другая «фишка» Q9 – это настоящая находка. Advanced turn signals, проекция на землю световых стрелок при включении поворотника соответствующей стороны. Стрелки анимированные, моргают, высвечиваются немного по диагонали, впереди и позади машины. Смысл в том, что если водитель Q9 стоит ночью на обочине перед грузовиком, например, и собирается вырулить в полосу движения, тот, кто едет в попутном направлении, увидит световые сигналы на асфальте раньше, чем указатели поворота Q9.

Не спешите нас хоронить

Все чаще слышишь в последнее время, что самочувствие концерна Volkswagen Group не очень. Прибыль символическая, убытки растут, акции обесценились, заводы закрываются, сотни тысяч увольнений. Производство нового Golf переносится из родного Вольфсбурга в Мексику, как и сборка новых электрических Audi Q8 и Q8 Sportback: завод



ПЛОЩАДЬ
панорамной крыши со сдвижной передней секцией — около полутора квадратных метров. В топовых комплектациях Q9 есть функция затемнения крыши по девяти раздельным зонам. Вскоре в серийных машинах добавится подсветка «звездное небо».



СТАНДАРТНЫХ ЦВЕТОВ
кузова у Q9 шесть: Aruba Blue Pearl, Futura Yellow Metallic, Campanella White, Dark Burgundy Pearl, Tropic Orange Metallic, Bright Green Pearl. Этот Waitomo Blue Metallic — особый, из палитры Audi Exclusive.

Audi Brussels остановил конвейер после 76 лет работы, ну и так далее. Новый Q9 собран, к слову, в Словакии.

Что тут скажешь? Наверняка положение концерна АвтоВАЗ гораздо более стабильно. А если без шуток, то Audi Q9 сам по себе, может, и не станет спасительным вундерваффе, чудо-оружием в войне Volkswagen за жизнь. Флагманские модели автомобилей денежный поток обычно не генерируют, их задача другая – быть тем самым сияющим «градом на холме», ориентиром, отбрасывать сияние своего престижа на модели младшие, более доступные. А вот их уже да, раскупают миллионами чада, узревшие свет, в надежде получить хотя бы частичку этого сияния… нет, все-таки пребывание в краю мормонов без последствий не проходит. Короче, автоконцерны создают флагманы, чтобы потом делать прибыль на массовых моделях.

Подытожим. Эти Verdammte Deutsche, чертовы немцы, по-прежнему, выражаясь молодежным языком, умеют делать вещи. Прийти в незнакомый для себя сегмент полноразмерных SUV и создать в нем прежний классический Audi в лучших его традициях. Здоровенный семейный кроссовер, который разгоняется бесшумно, тихо и невесомо, рулится и едет, как спортивный седан, словно прилипая к земле на виражах. А это вы еще новый SQ9 не пробовали. Четырехлитровый бензиновый V8, почти 600 сил, классический привод quattro с межосевым Torsen и управляемым задним дифференциалом, меньше четырех секунд до «сотни». Почти тот же комфорт, что и в Q9, с поправкой на иную динамику разгона и более жесткую подвеску. Да – еще решетка радиатора у SQ9 все-таки более приличная, а не в стиле Jaecoo, как у «ку-девятого», ха-ха.

Но китайскую радиаторную решетку с подсветкой мы Q9 еще простим. А вот двери с электроприводом, не имеющие физических рычажков отпирания изнутри, не простим ни за что. Sehr geehrte Herren, исправьте это поскорее. **a**



НА ROLLS-ROYCE PHANTOM
китайский лимузин похож не только силуэтом, но и отдельными элементами конструкции: задние двери открываются против хода, в торцах дверей прячутся зонтики...



Совпадения случайны

Yangwang Altior





Премиальный бренд Yangwang, принадлежащий китайскому концерну BYD, представил в Абу-Даби седан класса люкс, недвусмысленно похожий на Rolls-Royce Phantom. Вероятно, чтобы сразу снять подозрения в тупом копировании, представители марки объявили, что над дизайном лимузина марка трудилась целых три года. Видимо, прикидывали и так и эдак, но все равно в итоге получилась копия британского автомобиля. Так в свое время оправдывались газовские художники, которым пеняли, что «Газель» получилась подозрительно похожей на Ford Transit. Дело в том, оправдывались они, что Transit в ту пору был одним из самых удачных в мире LCV, поэтому при проектировании своего малотоннажника наши дизайнеры и инженеры своим путем пришли к тому же результату и облик «Газели» не копирование, а следствие общих гоночных трендов.

Тем не менее комментаторы успели написать, что новинку, скорее всего, будет ждать судебный иск от Rolls-Royce, как это уже сделала другая британская компания. Пару месяцев назад стало известно, что Jaguar Land Rover обвинила BYD в копировании внедорожника Defender и начала судебные разбирательства. Судились с компаниями из Поднебесной и раньше. Лет двадцать назад китайские автопроизводители никакого внимания не обращали на ре-





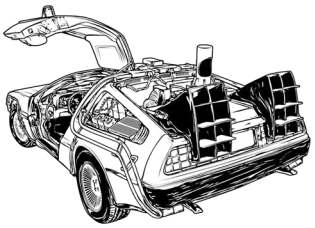
В ОСНАЩЕНИЕ САЛОНА ВХОДЯТ
потолочный экран диагональю 21,4 дюйма и два холодильника, причем задний объемом 5,5 литра поддерживает как охлаждение, так и подогрев.



шения европейских судебных органов. А европейцы особо и не настаивали, потому что китайские копии, вернее пародии на европейские машины, нигде, кроме Китая, не продавались. Но с тех пор многое изменилось. BYD уже три года официально представлена на автомобильном рынке Великобритании.

Но хватит о сходстве, поговорим о различиях. Главной архитектурной основой Altior стал древнекитайский ритуальный бронзовый сосуд дин – в таком стиле выполнена передняя решетка радиатора со 137 элементами в виде драгоценных камней и 12 световыми модулями, которые последовательно поворачиваются и загораются при приближении владельца. В отделке интерьера используются желтый хотанский нефрит, шелк с традиционной сучжоуской вышивкой, натуральное дерево, шерстяные коврики и кожа.

Силовая установка построена на платформе с четырьмя независимо управляемыми электромоторами. Запас хода на электротяге превышает 1 тыс. км. Другие характеристики силовой установки пока не раскрываются, а вот цена модели уже известна. Предварительно в Китае Yangwang Altior будет стоить более 2,1 млн юаней – это около 25 млн рублей.



Вперед в прошлое

DeLorean Airspeeder Mk3C



Наличие славного имени – иногда половина дела. Вот, например, DeLorean – легендарный автомобиль восьмидесятых. Удивительный и сам по себе, и благодаря культовому фильму Роберта Земекиса «Назад в будущее». За три года было выпущено 8,5 тыс. автомобилей марки DMC, но этого оказалось достаточно для магии имени. Сегодня DeLorean Motor Company выкуплена группой предприимчивых граждан, которые уже лет десять как обещают возродить выпуск машин, но уже в современном облике. В 2022 году был представлен проект электромобиля Alpha5, облик которого нарисовало знаменитое ателье Italdesign. Новые хозяева марки набрали кучу предзаказов, но с тех пор прошло четыре года, а выпуск автомобиля так и не был начат.

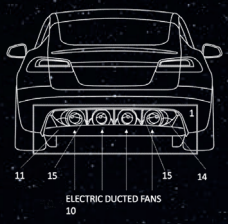
Осенью появилась новость, что DeLorean примет участие в чемпионате Airspeeder International Series – гоночной серии электрических летательных аппаратов с вертикальным взлетом и посадкой. Airspeeder основана австралийским предпринимателем Мэттом Пирсоном в 2016 году. Гонки Airspeeder проходят на трехмерных трассах с виртуальными контрольными воротами.

Примечательно, что на сайте самой компании DeLorean об участии в этих соревнованиях нет ни слова. Последний релиз там датирован 2022 годом. То есть нынешние владельцы марки не заботятся даже о пиаре, просто собирают деньги на машину, которую когда-то якобы начнут выпускать. Еще одно подтверждение того, что репутация в бизнесе – это половина дела.

В ПЕРВОМ СЕЗОНЕ КОМАНДА БУДЕТ ИСПОЛЬЗОВАТЬ
унифицированные электрические аппараты Airspeeder Mk3C с символикой DeLorean. К проекту привлекут студентов инженерных специальностей.







ЗАЯВЛЕНО
о трех версиях Roadster — Performance, Thrust и Rocket. В последней будет всего одно кресло. Именно она якобы сможет летать и вращаться.

Кручу-верчу...

Tesla Roadster





Компания Tesla представила новое поколение электрического спорткара Roadster, премьера которого состоялась почти девять лет спустя после показа первого концепта. На презентации прототип разогнался до 97 км/ч за 0,81 секунды, а затем продемонстрировал полет с переворотом и управляемым приземлением благодаря системе ускорителей, разработанной при участии SpaceX. Производство обещают начать в 2028 году, однако большинство технических характеристик пока не раскрыто.

По сравнению с концептом 2017 года внешность нового Roadster стала более угловатой, в стилистике Cybertruck, который, к слову, скоро снимут с производства. Еще в дизайне прослеживаются черты авиационной техники, в том числе самолетов SR-71 Blackbird и F-35. Автомобиль получил открывающиеся вверх двери, активное заднее антикрыло, а также вентиляторы под днищем. По заявлению Tesla, они создают прижимную силу до 2 g даже на месте, повышая сцепление с покрытием.

Самая необычная особенность Roadster – система из десяти ускорителей на холодном газе, которая позволяет прототипу выполнять маневры в воздухе. На презентации автомобиль поднялся по рампе, «прыгнул» с нее, совершил переворот и мягко приземлился. Возможность эксплуатации такой версии на дорогах общего пользования пока не подтверждена. Tesla сообщила, что максимальная скорость Roadster превысит 370 км/ч, а в перспективе компания намерена приблизиться к половине скорости звука – примерно 616 км/ч.

СВОИ ЖК В ОАЭ И США
уже построили Porsche, Aston Martin и другие автомобильные компании класса люкс.



Остров везения

Maserati Island

Maserati совместно с девелопером Samana объявила о создании жилого комплекса Maserati Island на искусственном архипелаге The World Islands у побережья Дубая. Это первый проект по созданию жилого пространства под брендом итальянского автопроизводителя. Завершить строительство и начать передачу объектов планируется с 2030 года.

Проект предусматривает 840 резиденций, 7 вилл на воде и 2 виллы среди зелени. Первая очередь включает 232 апартамента с частными бассейнами – от студий до четырехкомнатных вариантов. Все жилые помещения спроектированы с панорамным видом на море. Интерьеры и общественные пространства оформят с использованием мебели из коллекции Giorgetti Maserati Edition, созданной в рамках сотрудничества двух итальянских брендов. Архитектурную концепцию разработал Карло Коломбо из студии A++ Studio.

На острове предусмотрят частные пляжи, лагуну, бассейны, спа-центры, спортивные площадки и марину для водных видов спорта. Откроются и рестораны, включая плавучий, конечно же, с итальянской кухней, пляжный клуб, коворкинги, магазины и консьерж-служба. Связь с материковой частью Дубая обеспечат специальные маршруты для скоростных яхт.

В Samana заявили, что проект должен «объединить итальянские традиции дизайна и мастерства Maserati с опытом девелопера». Для автопроизводителя это продолжение концепции Casa Maserati, в рамках которой видение марки о роскоши выходит за пределы автопрома.





ПРОЕКТ ТАКЖЕ ПРИЗВАН УКРЕПИТЬ СВЯЗЬ БРЕНДА
с существующими клиентами и привлечь новую международную аудиторию.



КРЕСЛА
из углеродного волокна в столовой – отсылка к креслу Cobra 1902 года, спроектированному Карло Бугатти.

Новые смыслы

Bugatti Residences Miami





Одна из самых культовых моделей Bugatti носит имя Atlantic. Сегодня слово «Атлантика» в истории марки приобрело новые смыслы. Французская компания объявила о запуске своего первого жилого проекта в США – 60-этажной башни Bugatti Residences Miami на берегу реки Майами неподалеку от финансового района Брикелл. В здании планируется разместить 183 ультра-люксовые резиденции.

Проект реализуется совместно с девелоперами Prosper Group и Versus Group, дизайном здания и его интерьеров займутся бюро Brandon Haw Architecture и студия Yabu Pushelberg. Общая стоимость проекта оценивается примерно в 650 млн долларов.

В Bugatti отметили, что проект будет развиваться в рамках фирменной философии бренда «Art, Forme, Technique», предполагающей перенос дизайнерских принципов марки в архитектуру, интерьеры и организацию пространства. Ключевые параметры проекта – планировки, стоимость апартаментов, набор сервисов и сроки завершения строительства – пока не раскрываются. Из известных деталей – наличие службы дворецких, которую обеспечит компания Rhodium, выступающая операционным партнером комплекса. Ожидается, что продажи будут запущены в первой половине 2027 года.

В 2023 году французская автомобильная марка совместно с девелопером Binghatti Properties представила свой первый жилой проект Bugatti Residences by Binghatti – 43-этажный небоскреб класса ультра-люкс в Дубае.

В ДОМЕ БУДЕТ СПЕЦИАЛЬНЫЙ ЛИФТ,
на котором жилец может подняться к себе в квартиру вместе с автомобилем.

GEELY EX5 EM-R	
Двигатель, тип	последовательный гибрид
Объем ДВС, куб. см	1499
Максимальная мощность, ДВС, л.с. при об/мин	99 при 6000
Максимальная мощность, электромотор, л.с. при об/мин	218 при 18 000
Максимальный крутящий момент, электромотор, Нм	262
Тип батареи	литий-железо-фосфатная
Емкость батареи, кВт•ч	18,4
Трансмиссия	АТ
Привод	передний
Максимальная скорость, км/ч	170
Разгон от 0 до 100 км/ч, с	8,1
Средний расход топлива, л на 100 км	4,5



Совершенно последовательно

Александр Янковский • Фото Вячеслава Крылова

GEELY EX5 EM-R. ГИБРИД, КОТОРЫЙ ПРИШЕЛ ВОВРЕМЯ

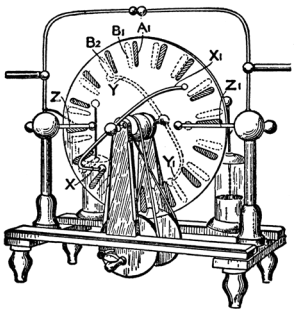
БА, ДА ЭТО ЖЕ НАШ СТАРЫЙ ЗНАКОМЫЙ! ОБТЕКАЕМЫЙ КУЗОВ, ДВУХЭТАЖНАЯ ПЕРЕДНЯЯ СВЕТОТЕХНИКА, МИНИМАЛИСТИЧЕСКИЙ ЗНАЧОК – ПРЯМОУГОЛЬНИК, СОСТАВЛЕННЫЙ ИЗ ШЕСТИ ПРЯМОУГОЛЬНЫХ ЖЕ СЕГМЕНТОВ, ПО ЧИСЛУ БУКВ В СЛОВЕ GALAXY – МЕЖДУНАРОДНОЕ НАЗВАНИЕ СУББРЕНДА GEELY, С 2024 ГОДА ВЫПУСКАЮЩЕГО ЭЛЕКТРОМОБИЛИ И ГИБРИДЫ. У НАС ОН ПРОСТО GEELY EX5 ГИБРИД.

Все так, да не так, обман зрения. Мы встречались не с этим автомобилем, а с его братом-близнецом, Geely EX5 EM-i. А у нынешнего SUV на корме написано: EX5 EM-R. Разница всего в одну букву, но различие существенное. EX5 EM-R – не параллельно-последовательный гибрид, как EX5 EM-i, а последовательный. С ним нам и предстоит провести несколько дней в поездках по городу и не только.

Две звезды

Эта гибридная версия модели EX5 появилась в России в августе нынешнего года, последней из семейства Geely, проходящих по категории New Energy Vehicle, NEV, – автомобили, использующие новые источники энергии. С декабря 2025-го у нас уже продавались и электрический EX5, и параллельно-последовательный гибрид EX5 EM-i. К моменту появления на сцене EM-R аудитория была уже разогрета: летний топливный кризис, вымершие в одночасье бензоколонки спровоцировали, а потом и усилили ажиотаж – спрос на электромобили и гибриды вырос почти в два раза. И три четверти купленных в первые недели бензинового дефицита автомобилей, имевших под капотом одновременно двигатель внутреннего сгорания и электромотор, оказались именно кроссоверами Geely EX5 EM-i.

С выходом на сцену нашего героя EM-R лидер хит-парада сменился. Спрос на последовательный гибрид оказался даже выше, чем на параллельно-последовательный. У некоторых сетевых дилеров Geely EM-R занял около 30 про-



НА ЦЕНТРАЛЬНОЙ КОНСОЛИ – площадки для смартфонов, в топовой комплектации левая отдана под индукционную зарядку мощностью 15 Вт, работающую по стандарту Qi.





УКАЗАТЕЛИ ПОВОРОТОВ, габаритные огни, стоп-сигналы, фонарь заднего хода собраны в светодиодную полосу во всю ширину кузова, с переходом на задние крылья. Всего в задней светотехнике использовано 237 светодиодов.

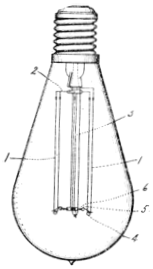


центов в общем объеме продаж, первые партии машин резервировались подчистую заранее, возникали даже небольшие очереди. В Geely на все это дело посмотрели и решили действовать – каламбур! – совершенно последовательно: поставки EM-R нарастить, а EM-i с рынка постепенно убирать. Как бы там ни было, по итогам десяти месяцев этого года EX5 в обеих версиях заняли первое место среди всех официально представленных на российском рынке гибридов. Но хватит семейных историй, вернемся к машине.

Вообще никакой связи

Последовательный гибрид Geely внешне отличается от параллельно-последовательного только шильдиком на крышке багажника. И внутри у него – уже знакомый нам минималистичный интерьер, два экрана, передовая мультимедиа Flyme, мягкая искусственная кожа. Полный зимний пакет, вентиляция на переднем ряду, плоский пол на заднем, воздух и простор на обоих.

МАШИННОЕ ОТДЕЛЕНИЕ
ДОНЕСЕНИЯ



МУЛЬТИМЕДИЙНЫЙ ДИСПЛЕЙ 15,4”
воздействует на глаза деликатно. Технология LTPS обеспечивает четкое и плавное отображение. Сенсорная технология InCell, также использующаяся в iPhone, точно фиксирует каждую операцию касания.





С конструкцией то же – единые для всех «зеленых» Geely платформа GEA, габариты, компоновка. И парочка «ДВС + электромотор» одна и та же: бензиновая рядная атмосферная «четверка» объемом 1,5 литра и мощностью 99 л.с. и 218-сильный электродвигатель. Та же и батарея – литий-железо-фосфатная, на 18,4 кВт•ч.

Но схема работы силовой установки и логика использования мощности различаются. У последовательного гибрида EX5 EM-R, в отличие от параллельно-последовательного EX5 EM-i, бензиновый двигатель не может через трансмиссию передавать крутящий момент на ведущие колеса, он лишь генератор, заряжает тяговую батарею, а колеса крутит исключительно электромотор. Спойлер: налоговая мощность поэтому у EM-R выходит очень привлекательная, ведь у электромотора учитывается максимальная мощность, которую он в течение 30 минут способен выдавать, не перегреваясь. Выходят не паспортные 218 л.с., а скромные 68 л.с.

Второе имя нашего последовательного гибрида – REEV, Range Extending Electric Vehicle («электромобиль с увеличен-



ГАРАНТИЙНЫЙ СРОК СЛУЖБЫ
литий-железо-фосфатной батареи EX5 EM-R – восемь лет работы или 150 тыс. км пробега. Это даже больше, чем на сам автомобиль, на него производитель дает гарантию в шесть лет или те же 150 тыс. км.





ЗАРЯДКА ПЕРЕМЕННЫМ ТОКОМ
мощностью 6,6 кВт через разъем AC — Type 2 зарядит батарею с 25 до 100 процентов за три часа. 30-киловаттная зарядка постоянным током с помощью разъема DC — SSC Combo 2 увеличит заряд батареи от 30 до 80 градусов за 20 минут.



ВАРИАНТОВ ОТДЕЛКИ САЛОНА ДВА:
темно-синяя экокожа со светлым потолком или коричневая с черным. Селектор трансмиссии с лаконичным дизайном, как у моделей премиальных брендов, расположен не на центральной консоли, а на рулевой колонке.

ным запасом хода»), и как показала жизнь, обещанная паспортом тысяча километров пробега на полном баке и полностью заряженном аккумуляторе – абсолютная реальность.

Ходу!

Электричество смотрит мне в лицо, как в одной песне. Начало движения EX5 EM-R безальтернативно выполняет в бесшумном, без запуска ДВС, режиме, независимо от того, какой из трех включен в меню центрального экрана – Electric, Auto или Power. Наслаждаюсь на ходу тишиной и моментом – крутящим, электромобильным. Езжу так почти целый день, ни в чем себе не отказывая – ни в динамичных разгонах, ни в услугах климат-контроля, ни в звуке бортовой акустики, – пока заряд батареи не падает ниже 20 процентов. Дальше выбор: найти зарядную станцию и сохранить весь запас бензина в баке или дождаться, пока батарея разрядится настолько, что автомобиль сам перейдет в режим Auto и запустит ДВС. «Fuck Fuel Economy!» – как пишут на задних бортах американских траков. Жму иконку на экране, под капотом еле слышно оживает ДВС, но характер машины остается прежним: потерь в динамике разгона не ощущается, а торможению так же исправно, как и прежде, помогает система рекуперации. Встаю в очередь на мойку – бензиновый мотор продолжает почти неслышно работать и когда машина стоит на месте. О, перестал, значит, заряд батареи опять превысил 20 процентов и можно попробовать третий режим, Power. ДВС опять оживает, чтобы EM-R получил максимум энергии и от него, и от батареи, руль и педали по-спортивному тяжелеют, светофорные гонки выигрываются еще более убедительно.

«Проделана большая работа»

Этой фразой герой бессмертной повести братьев Стругацких «Понедельник начинается в субботу» пользовался, когда итог чьих-то усилий ругать было нельзя, а хвалить было не за что. Но в случае с EX EM-R это резюме – в точку. Вернее, так: когда сидишь на водительском месте и управляешь машиной, просто радуешься, удобство и комфорт



ДНЕВНЫЕ ХОДОВЫЕ ОГНИ
и указатели поворота расположены высоко, чтобы сделать их заметными и эффективно предупреждать других участников движения о маневрах. Фары, наоборот, ниже, чтобы не ослеплять водителя встречного автомобиля.

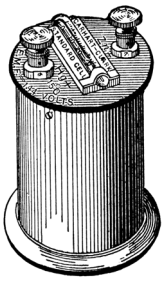
воспринимаются как должное. Но начинаешь разбираться – и понимаешь, сколько всего незаметного, но важного проделали создатели автомобиля, чтобы тебе в нем было хорошо. Ну, например, ощущение простора и воздуха в салоне. Да, минималистичный интерьер, да панорамная крыша. Вроде бы. Но, как выясняется, минимальный угол слепой зоны передней стойки у EX5 EM-R всего 2,97 градуса – вот вам и прекрасный обзор передней полусферы. Для сравнения: у Mercedes-Benz GLC угол слепой зоны составляет 5,3 градуса.

Или возьмем торможение – оно у EX5 EM-R мощное и при этом плавное, без толчка в момент полной остановки. Для этого педаль тормоза должна быть в этот момент отпущена, учили когда-то в автошколе. Но здесь это не ты молодец, а Comfort Stop System (CST), функция комфортного торможения. Которая, цитирую мануал, «имитирует стиль вождения реального “опытного водителя” – когда автомобиль приближается к остановке и скорость падает почти до нуля, тормозная система активно снижает давление и крутящий момент для обеспечения плавного, комфортного и бесступенчатого торможения». И таких скрытых пасхалок в машине много. Ничем вроде бы не примечательный полуторалитровый атмосферный ДВС – но с системой сгорания топлива нового поколения и рекордным для автомобилей массового производства термическим КПД в 46,5 процента. Работающий при этом на «народном» АИ-92. Особая технология плетения провода в электромоторе – с ней снижается его нагрев, уменьшаются потери энергии и повышается КПД, а двигатель при этом уменьшается в размерах. И так далее.

Ну у вас и аппетиты

Термин «тарелочница» сегодня известен всем – девушка не то чтобы невысокой социальной ответственности, а, скорее, практичная. Божий одуванчик, хрупкая газель, знакомится онлайн, потом назначает свидания в кафе или ресторане и не стесняется в выборе блюд, удивляя аппетитом. Продолжение знакомства она и не планирует, расчет – на бесплатное питание, на то, что галантный кавалер оплатит счет. Тем, как говорится, и живет.



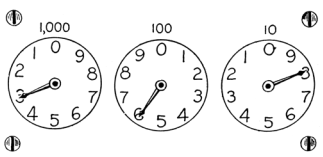


ОСОБЫЙ ПЕРЕДНИЙ БАМПЕР,
обтекаемый кузов, специальные колесные диски, плоское днище. 20 дизайн-решений, 150 часов в аэродинамической трубе. Коэффициент аэродинамического сопротивления — 0,288, ниже, чем у европейских конкурентов.



ЦВЕТОВ КУЗОВА ШЕСТЬ:
белый и пять с оттенком металлик — черный, серый, зеленый, синий, серебристый. Максимальный размер колесных дисков гибридных Geely — 19 дюймов. EX5 EM-R положены 18-дюймовые с шинами 225/55.





Да простится мне это сравнение, но многие даже именитые гибриды сегодня поступают схожим образом. При знакомстве подкупают паспортной экономичностью, а будучи взятыми на тест — гусары, молчать! — не то чтобы поражают чрезмерной прожорливостью, но показывают расход, как у машины такого же класса с обычным бензиновым двигателем. А тогда стоило ли, как говорится, гибридный огород городить?

EX5 EM-R за неделю использования приятно удивил — оказался одним из немногих гибридов, показавшим средний расход не выше, а ниже паспортных, меньше 4,5 литра на сотню километров. При внезапном дефиците бензина или росте цены на него — качество бесценное. А можно и вообще не жечь углеводородное топливо, даже на электротяге EX5 EM-R проезжает около 90 км. Хватит с запасом и по городу, и даже из ближнего Подмосковья съездить на работу и обратно. Что еще? Сегодня все чаще приходится включать экономичный режим — и за рулем, и в жизни, так что невысокая налоговая мощность последовательного гибрида EX5 EM-R — приятный бонус. Видимо, за все это мы его и любим, смотри данные продаж. **a**

WEY V9X

Двигатель, тип	бензин, L4, турбо
Объем двигателя, куб. см	1998
Максимальная мощность, л.с. при об/мин	218 при 6000
Максимальный крутящий момент, Нм при об/мин	3800 при 1700–4000
Электродвигатели, тип	переменного тока, синхронные, трехфазные
Максимальная мощность, л.с., передний / задний	95 / 298
Максимальная общая мощность двигателей, л.с.	598
Максимальный общий крутящий момент, Нм	862
Привод	полный
Максимальная скорость, км/ч	210
Разгон от 0 до 100 км/ч, с	4,9
Средний расход топлива, л на 100 км	0,5–5,7
Цена, руб.	9 699 000



Косатка

Виталий Тищенко • Фото GWM

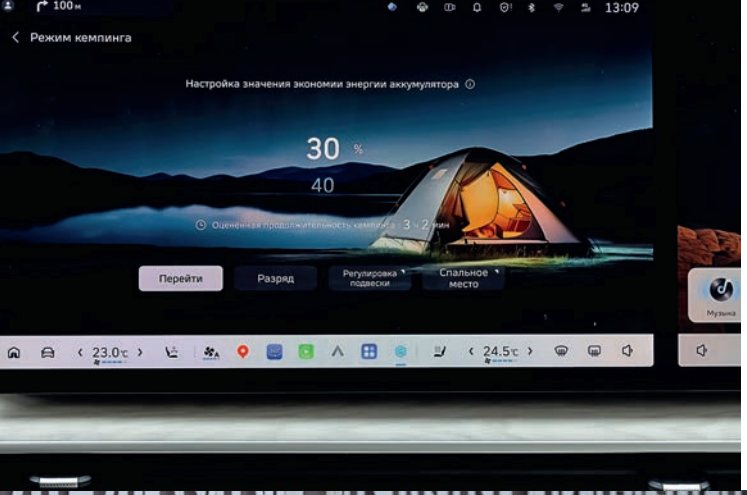
БОЛЬШАЯ АВТОРОСКОШЬ ПО-ХИЩНОМУ

«ТОВАРИЩИ! ВЫ ВИДАЛИ РОЙЛЬСА? РОЙЛЬСА, КОТОРЫЙ С ВЕТРОМ СРОССЯ? А КОГДА СТОИТ – КИТ», – НАПИСАЛ В.В. МАЯКОВСКИЙ В 1927 ГОДУ ПРО ОДИН РОСКОШНЫЙ БРИТАНСКИЙ АВТОМОБИЛЬ. БОЛЬШУЩАЯ МАШИНА, СПОСОБНАЯ РАЗОГНАТЬСЯ ДО 120–130 КМ/Ч, ПОРАЗИЛА ВООБРАЖЕНИЕ ПОЭТА. НЕУДИВИТЕЛЬНО: КОМПАКТНЫЙ RENAULT, КОТОРЫЙ ВЛАДИМИР ВЛАДИМИРОВИЧ ПРИВЕЗ ИЗ ПАРИЖА ВОЗЛЮБЛЕННОЙ ЛИЛЕ БРИК, ЕЗДИЛ ВДВОЕ МЕДЛЕННЕЕ... ЧЕРЕЗ СОТНЮ ЛЕТ МЫ ГОТОВЫ ПОВТОРИТЬ СЛОВА ПРО ВЕТЕР И КИТА – ТЕПЕРЬ О ПРЕМИАЛЬНОМ АВТОМОБИЛЕ ИЗ КИТАЯ.

Все сходится: на российском рынке новый гибридный кроссовер Wey V9X – один из самых больших автомобилей, которые еще считаются легковыми и не требуют прав категории С. 5,3 м в длину, больше 2 м в ширину, больше 1,8 м в высоту и 3340 кг полной массы: по меркам океана автороскоши если не исполинский синий кит, то уж матерая косатка точно. Точно, косатка – еще и потому, что в плане динамики V9X оказался натуральным хищником, готовым сожрать на дороге любого. Кит – убийца ваших представлений о том, на что способны огромные пафосные автомобили.

Боец за будущее

Марка Wey – самая свежая и, пожалуй, наименее раскрученная в коллекции брендов широко известной у нас корпорации Great Wall Motor. Массовые кроссоверы Haval и серьезные внедорожники Tank давно и прочно обосновались в топ-чартах авторынка РФ, многие модели производятся локально. А вот пришествие в Россию «Вэя» два года назад осталось почти незамеченным: на улицах машины этой марки попадаются редко. Хотя в модельной линейке было два кроссовера и микроавтобус с двумя вариантами колесной базы. Все роскошные, и все гибриды: под брендом Wey, названным в честь основателя GWM Джека Вэя, производится только лучшая, элитарная техника.





СРЕДИ ДЕСЯТКОВ различных емкостей, карманов и ниш для хранения в салоне V9X самый продвинутый – это семилитровый термобокс на центральной консоли. Он поддерживает любую заданную температуру – от минус 6 до плюс 50 градусов Цельсия.



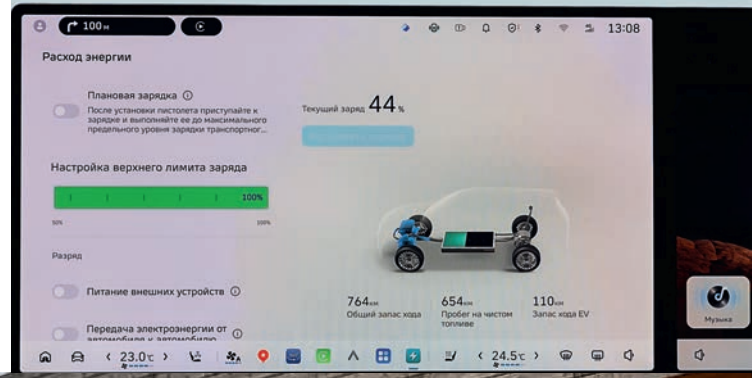


Однако недавно к ним добавился реальный флагман – самый крупный, самый богатый, самый передовой V9X. Господин Вэй лично продвигает эту модель на внутреннем и международных рынках, первым из которых стала наша страна. Машина формата «очень большой гибридный кроссовер с массой электрических и электронных сервисных систем» призвана перезапустить бренд и резко поднять интерес к марке Wey перед продолжением международной экспансии.

И знаете что? Удивить у V9X точно получилось – по крайней мере, нас. Не только потому, что его двухлитровый турбомотор и два электродвигателя с батареей могут работать в режиме параллельного гибрида, последовательного гибрида или чистого электромобиля, демонстрируя все мыслимые и немыслимые преимущества кооперации электричества с бензином. Не только потому, что освоение бесконечного меню разнообразных систем и подсистем по-хорошему требует отдельного курса повышения водительской квалификации. И даже не потому, что V9X стал витриной современных технологий.

СЦЕНАРИЕВ НАКОПЛЕНИЯ
и использования электроэнергии у V9X множество. От быстрой станции постоянного тока батарея с 30 до 80 процентов заряжается за 15 минут.







А потому, что все это в сумме позволило объединить в одной машине качества, которые раньше были присущи лишь совершенно разным автомобилям.

Иду – авто дудит в дуду

Снаружи V9X довольно сдержан: от совсем уж гладких, лишенных подробностей «Лисянов» его отличают привычные фары и фонари и характерное оформление задних стоек кузова, напоминающее мерседесовский GLS. И никакого хрома-блеска «под Майбах». Интерьер, напротив, недвусмысленно намекает на «лакшери»: и шикарной кожей Nappa со специальным «противосолнечным» покрытием, которой здесь покрыто буквально все, и матово-алюминиевыми акцентами в отделке, и «бриллиантовым» ромбиком, которым прострочены дверные карты. И, разумеется, тремя великолепными большими экранами: один – водителю, второй – пассажиру спереди, третий, откидывающийся с потолка, – для сидящих сзади. Все медиахозяйство работает на мощном процессорном «железе» с жидкостным охлаждением,











КНОПОК В САЛОНЕ ПОЧТИ НЕТ: лишь управление стеклоподъемниками, зеркалами, базовыми настройками климата и переключением режимов движения. «Электрифицированные» двери открываются тоже кнопками, но привод можно настроить так, чтобы он работал лишь доводчиком.

последней версией фирменной Coffee OS, интегрированными сервисами «Яндекса» и VK и голосовым управлением.

Шесть путешественников рассажены здесь в три ряда и окружены почти одинаковой заботой и комфортом. Почти – потому что пухлая оттоманка и положение «нулевой гравитации» предусмотрены только для правого кресла во втором ряду. Зато оба сиденья третьего ряда – самые высокие места, потому что ряды кресел в V9X расположены фирменным «амфитеатром», – готовы принять не только детей или подростков, но и взрослых. Чтобы попасть туда, протискиваться в щель между дверным проемом и спинкой заднего сиденья не придется: ширина салона позволила устроить стационарный проход между креслами второго ряда. Описывать системы обогрева, вентиляции, массажа и так далее не станем: этим уже давно никого не удивить.

Правда, багажник в шестиместном варианте небольшой – 244 литра, или три чемоданчика cabin size, хотя и это уже неплохо. А если третий ряд сложить, высвободится больше кубометра грузового объема – более чем достаточно для поездки в аэропорт с гардеробом для отпуска на Бали… И вот он, первый надрыв шаблона: полноценная шестиместность роднит V9X скорее с шикарными бизнес-вэнами типа Wey 80 Premium Lounge, чем с породой утилитарных кроссоверов с парой откидных «тещиных мест» в багажнике. Однако этот роскошный салон отделяет от уровня почвы вполне вездеходный клиренс, который пневматическая – а как же! – подвеска позволяет дополнительно менять в пределах 100 мм. Сценариев у этих изменений масса: помимо скоростных сетапов, это различные «приседания» для удобства погрузки или посадки и даже позиция для смены колеса: домкрат V9X без надобности.

А еще предусмотрена система внешнего оповещения. Помимо двух видов стандартной «озвучки», которой V9X предупреждает о своем приближении в режиме EV, он способен транслировать наружу массу других акустических эффектов: от конского ржания и взрывов салюта до заранее записанных голосовых сообщений – вполне достаточно, чтобы сделать заикой задумчивого пешехода. Надеемся, будущие владельцы не воспользуются.

МАШИННОЕ ОТДЕЛЕНИЕ
ДОНЕСЕНИЯ

НА ВСЕХ ДВЕРЯХ, ДАЖЕ ВОДИТЕЛЬСКОЙ, есть механические противосолнечные шторки. Передние кресла раскладываются в горизонталь, образуя с подушками задних спальные места длиной 190 см. Лежи, разглядывай звезды сквозь панорамную крышу.







Ждут рули – дорваться до руки

Создатели V9X очень старались изолировать водителя и пассажиров от окружающей действительности. Электроусиленный руль, баюкающая «пневма» и амортизаторы с электронным управлением изо всех сил разглаживают неровный асфальт, хотя и не в состоянии полностью избавить путешествующих от приступов морской болезни и легких тычков на неровностях. Разговаривать вполголоса позволяет мощная шумовиброизоляция и аудиосистема с 31 динамиком – 8 из них вмонтированы в подголовники кресел, – которая транслирует «противошум» по командам вибродатчиков на осях и микрофонов в салоне. Есть у аудио и еще одна важная особенность: систему можно настроить так, чтобы пассажиры слушали музыку, а навигационные подсказки или телефонный разговор «нашептывались» только водителю в ухо. Отличная фича: возможно, озабоченные конфиденциальностью переговоров пилоты наконец перестанут на ходу прижимать к уху телефон, игнорируя ПДД и hands-free…

Еще один повод приятно удивиться – маневренность: полноуправляемое шасси позволяет задним колесам поворачиваться на угол до 10 градусов, сокращая радиус разворота на метр или повышая устойчивость на скорости. Реализован даже «крабовый ход», когда все четыре колеса повернуты в одну сторону.

Но последние клочки порванного шаблона отправляет на свалку разгонная динамика. 598 л.с. и 862 Нм трех двигателей V9X волшебным образом превращают гиппопотама в гепарда. Жмешь на газ – и кресло вдруг плотно обнимает спину, а дальние березы и встречный грузовик мягко, но решительно прыгают навстречу. То, что огромный, высокий автомобиль способен разгоняться, как спорткар, становится неожиданностью даже для водителя V9X, не говоря уж о соседях по трафику. Об этом нужно помнить. «Наступив» на газ, чтоб подтянуться к машине впереди, мы вдруг услышали визг тормозов и шин: оказывается, BMW X5 сзади одновременно выскочил на обгон, но закончить маневр не смог и экстренно вернулся в полосу – так резко V9X улетел вперед. Было неловко.





ЗАПАС ХОДА НА ЧИСТОМ ЭЛЕКТРИЧЕСТВЕ
по циклу NEDC — 270 км: многим его хватит на всю рабочую неделю. А если заполнить бензином 70-литровый бак, автономность V9X достигнет 1217 км. Машина прошла испытания нашими морозами и адаптирована к ним.





И сияют алюминием колеса

Впрочем, от большинства неловкостей за рулем V9X спасают электронные помощники. В их числе и интеллектуальный круиз-контроль с удержанием в полосе, и автопарковщик, и способность запомнить последние 50 м пути – и проехать их задом без участия пилота. Ожидается реализация этой функции с дистанционным управлением – чтобы загонять в парковочную щель машину без водителя. Да, набор сервисной электроники здесь тоже премиальный, и это безусловный плюс V9X, как и рабочая телематика, русифицированное меню, трехлетняя гарантия и пятилетняя постгарантийная поддержка. Иное дело – цена почти в 9,8 млн рублей: за эти деньги многие у нас поищут «в альтернативе» бывшее в употреблении авто привычной немецкой марки. Но этих уже не переубедишь. Поэтому Wey V9X готовится биться за клиентов с Voyah Taishan и Lixiang L9. С таким амбассадором, как лично Джек Вэй, должно получиться, мы считаем.





МАШИННОЕ ОТДЕЛЕНИЕ

ДОНЕСЕНИЯ

HAVAL H9	
Двигатель, тип	бензин, L4, турбо
Объем двигателя, куб. см	1967
Максимальная мощность, л.с. при об/мин	218 при 5500
Максимальный крутящий момент, Нм при об/мин	380 при 1800–3600
Трансмиссия	АКП, 8
Привод	полный
Максимальная скорость, км/ч	180 км/ч
Разгон от 0 до 100 км/ч, с	11,9
Средний расход топлива, л на 100 км	10,6

Запас прочности

Виталий Тищенко • Фото Вячеслава Крылова

ВЕЗДЕХОД, С КОТОРЫМ УЮТНО В ГОРОДЕ

НА КАКОМ АВТОМОБИЛЕ ВАМ ХОТЕЛОСЬ БЫ КАЖДЫЙ ДЕНЬ ВЫЕЗЖАТЬ НА СТОЛИЧНЫЕ УЛИЦЫ? ТУДА, ГДЕ МАШИНЫ ТЕСНЯТСЯ БАМПЕР К БАМПЕРУ, ГДЕ САМЫЙ ДЕФИЦИТНЫЙ ТОВАР – ПАРКОВОЧНОЕ МЕСТО, ГДЕ БЕЗДОРОЖЬЕМ СЧИТАЮТСЯ ТРАМВАЙНЫЕ РЕЛЬСЫ, АСФАЛЬТ МОЮТ С ШАМПУНЕМ И ОБНОВЛЯЮТ ДВАЖДЫ В ГОД, А ПРОТИВОГОЛОЛЕДНЫЙ РЕАГЕНТ ЗИМОЙ ЩЕДРО ЛЬЕТСЯ ДАЖЕ НА СУХУЮ, ЧИСТУЮ ДОРОГУ?

Возможно, «пятиметровый рамный вездеход с понижайкой и двумя блокировками» – ответ, который придет вам в голову последним. И возможно, лишь потому, что вы, в отличие от нас, еще не прокатились на Haval H9 в топ-комплектации «Техно Плюс».

Это настоящий флагман марки: H9 вместил в себя все лучшее, что бренд готов предложить своим клиентам здесь и сейчас. 4950 мм брутального металла с вайбом Индианы Джонса, расслабляющим комфортом большого седана и семью посадочными местами – более крутого коктейля потребительских качеств на нашем рынке автомобилей бизнес-класса, пожалуй, не найти. Оттого и прямых конкурентов у H9 пока нет.

Заранее герой

Haval H9 первого поколения появился в России больше десяти лет назад и быстро зарекомендовал себя надежным, комфортным и безопасным вездеходом. В 2019 году он даже прописался на конвейере тульского завода компании Great Wall Motor. Правда, со сменой поколений в 2024 году H9 уступил локальное производство более массовым моделям – спрос на них оказался так высок, что мощностей предприятия на всех не хватило.

Хотя во втором поколении H9 стал машиной совершенно иной: преобразился внешне, а по габаритам и технике максимально приблизился к премиальному собрату Tank 500. После рестайлинга в нынешнем году H9 снова получил российскую прописку, теперь на калининградском «Автоторе». Осенью стартовала крупноузловая сборка.







РЕСТАЙЛИНГОВЫЙ HAVAL H9
легко отличить по радиаторной решетке из серого пластика и черным некрашеным расширителям колесных арок.



В процессе редизайна H9 мало изменился внешне, зато сильно похорошел в плане комфорта: получил интегрированные сервисы «Яндекса» – «Карты», «Музыку», «Книги», полноценного голосового ассистента, а также возможность обновлять системное ПО «по воздуху».

Выбор комплектаций у H9 приятно скромен: их всего две, нижняя – «Премиум» и верхняя – «Техно Плюс». Приятно – это потому, что долго мучиться над прайс-листом не придется. Вопрос лишь в том, устроит ли вас комплект «необходимого и достаточного» оборудования, или вы готовы серьезно расширить его за счет продвинутых и престижных опций.

Девятнадцатидюймовые колеса, панорамная крыша, большой пакет электронных ассистентов, передние кресла с вентиляцией и массажем, аудиосистема с десятью динамиками вместо восьми и блокировка переднего дифференциала поднимают планку сразу на полмиллиона рублей и делают H9 «Техно Плюс» самым дорогим автомобилем в модельной линейке Haval. Но флагман есть флагман, и самым правильным нам кажется самый богатый H9.









H9, ЧТО НАЗЫВАЕТСЯ, ХОРОШО СЛОЖЕН: сплошная гармония форм и никаких вычурных «украшений», которых у китайских машин зачастую в избытке. Плотная заводская тонировка остекления задней части кузова — примета топ-версии «Техно Плюс».

Хотя путешествовать всемером позволяет любая из версий H9. А базовый набор удобств, разумеется, более чем хорош: было бы странно, если бы флагману недоложили электроприводов или климат-контроля. Погода у H9, кстати, полноценно трехзонная: у водителя, переднего пассажира и заднего дивана свои «климатические пояса» с индивидуальной настройкой.

Через грохот площадей

«Железная» сторона характера H9 тоже внушает неподдельное уважение: родство со «старшими братьями» марки Tank, которые уже прославились неожиданным для рамников сочетанием высокого комфорта и неплохой управляемости, мы упоминали не зря. Независимая передняя подвеска на двойных рычагах и жесткий задний мост, подвешенный к раме с помощью многорычажки, с первых метров за рулем впечатлили цивилизованным поведением независимо от покрытия под колесами.







В СИСТЕМЕ ПОЯВИЛИСЬ приложение VK Video и функция Smart Widget: можно собрать свой комплект виджетов и панелей управления для демонстрации на центральном дисплее. «Яндекс.Карты» «зашиты» в медиасистему и работают с предоплаченной сим-картой.

А еще высокий клиренс, рама и две с половиной тонны снаряженной массы – а полная масса H9 приближается к трем – это ощущение безопасности, «как в танке». Конечно, подушек у H9 тоже полный набор: и фронтальные, и боковые, и шторки. Однако при контакте с более компактной и легкой машинкой, каких на дорогах большинство, они ему могут и не понадобиться...

В плотном трафике это чувство защищенности дорогого стоит, как и высокая посадка, позволяющая смотреть на соседние машины сверху вниз. К тому же просторный во всех отношениях H9 ощутимо увеличивает ваше личное пространство в потоке. Просто кабинет психологической разгрузки, а не автомобиль. Причем парковаться и маневрировать в тесноте на большом H9 оказалось тоже ненапряжно: выручает хорошее ощущение габаритов, большие зеркала и камеры кругового обзора. Вот честно: иной компактный хетчбэк причалить к бордюру сложнее, чем этот круизный лайнер.

218 л.с. бензинового турбомотора на массу в 2,5 тонны и почти 12 секунд до «сотни» в паспорте не поражают воображения – и даже намекают на как бы простительную вездеходу вальяжность и несуетливость. Что ж, на платной магистрали H9 действительно проще держаться в потоке, чем задавать темп у верхней границы разрешенных скоростей – что, впрочем, не снижает удовольствия от путешествия в тишине и комфорте. Ведь о последних тут позаботились особо: резиновые подушки между кузовом и рамой дополнительно снижают вибрации, а передние стекла у версии «Техно Плюс» шумоизоляционные. Однако в городе и на обычных шоссе ничего похожего на нехватку динамики мы не ощутили. Хотя часто использовали экономичный режим движения Eco: в нем двигатель и восьмиступенчатый автомат смещают акцент с рывка на плавность. «Стандартный» режим возвращает H9 приятную бодрость, а «Спорт» показался даже избыточно резким для московского трафика. Зато, как и рычажки ручного переключения передач на руле, пригодится на горных серпантинах.









ХРОМОМ СИЯЕТ ТОЛЬКО ЛОГОТИП HAVAL: с планок решетки зеркальный блеск при рестайлинге убрали — и правильно сделали. Вся светотехника, разумеется, светодиодная. Противотуманные фары в бампере имеют функцию подсветки поворотов.

Среди нехоженых путей

Но совсем особый кайф H9 доставляет за пределами твердых дорожных покрытий. Если вы профессиональный горожанин, а не любитель-джиповод, поначалу сложно поверить, что дороги под колесами больше нет, а машина этого не замечает. Мы тоже сначала осторожничали, но убедившись, что бежать за трактором не придется, перепахали песчаный карьер не хуже трактора с плугом.

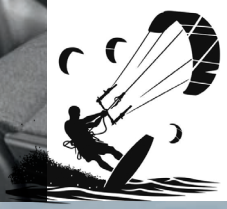
Тем более что никаких специальных умений для этого не нужно: включаешь режим «Песок», и автомобиль все решает сам – когда подключить передний мост, когда блокировать дифференциалы. И отображает свой выбор на любом из экранов – центральном или приборном. Хотя заблокировать «диффы», равно как и включить понижающую передачу, можно самому: опытный пилот может контролировать мощный внедорожный арсенал H9 вручную. Может... Но зачем? Ведь для грязи у H9 есть режим «Грязь», для скользкой зимы – «Снег».

А для крупного спортинвентаря – подготовка под фаркоп и розетка для подключения прицепа массой до 2500 кг. Активный образ жизни своего владельца H9 не ограничивает вылазками туда, где кончается асфальт и начинаются грибы и рыба: он позволяет взять с собой практически любой спортивный снаряд, от лыж до каяка, лодки или квадроцикла. Два ряда сидений складываются в ровный пол, и максимальный объем внутреннего пространства для груза достигает внушительных 1598 литров. Плюс штатные рейлинги для багажника на крыше.

Весь мир на ладони

И при этом – ноль боязни удалиться от городских сетевых заправок с высокооктановым топливом. Двигатель Haval H9 уже доказал свою надежность на других моделях брендов компании Great Wall Motors, проверен временем и Россией и с удовольствием потребляет 92-й бензин. Дальнее путешествие, в котором не знаешь, что завтра окажется под колесами и в заправочном пистолете, для Haval H9 просто любимый расклад. Можно даже подумать, что ареал его обитания не столичные проспекты, а медвежьи углы, куда обычным кроссоверам путь заказан. Да, можно подумать так и... ошибиться. Помните, с чего мы начали этот рассказ? Хорошенько покатавшись на H9 по Москве, мы обнаружили, что категорически не хотим менять его на «более городскую» машину.





ВТОРОЙ РЯД КРЕСЕЛ БАЛУЕТ ПРОСТОРОМ
и ровным полом. Подлокотник оснащен выдвижными подстаканниками. Третий ряд — «подростково-детский», взрослому долго не усидеть. Но залезать легко: правое заднее кресло складывается и сдвигается одним движением.





ПОЛНЫЙ ПРИВОД, ПОНИЖЕННАЯ ПЕРЕДАЧА,
блокировки дифференциалов, 224 мм клиренса и стальная защита агрегатов под днищем — H9 готов к бездорожью посложнее песчаного карьера. Есть и ассистент на спуске, и даже функция «танкового разворота» на пятачке.

Мягкий, тихий, бодрый, вместительный, хорошо оснащенный, безопасный и удивительно комфортный автомобиль-антистресс, которому вообще все равно на дороги, бордюры, сезоны и другие автомобили вокруг? Дайте два! Второй – для жены, классической «соккер мом», которая с утра до вечера развозит по школам и спортивным секциям наше многочисленное потомство с нянями и бабушками. Похоже, создатели H9 предусмотрели и такой сценарий. Для чего же еще они сделали руль этой серьезной машины таким нетолстым, удобным даже для небольшой руки? И снабдили H9 «Техно Плюс» мощным арсеналом электронных помощников – от адаптивного круиз-контроля, который работает даже в пробках, до систем управления движением в полосе и распознавания дорожных знаков. А полный пакет обогревов устроит даже нежнейшую Принцессу на горошине: регуляторы температуры кресел тут девятиступенчатые.

Получается, любой каприз автовладельца Haval H9 готов исполнить с запасом. Всем счастливым обладателям 5 299 000 рублей без оглядки на пол и возраст – однозначно рекомендуем. **a**

EVOLUTE I-SKY

Силовая установка	1 электромотор
Максимальная мощность, л. с.	218
Максимальный крутящий момент, Нм	310
Емкость батареи, кВт•ч	62
Привод	передний
Разгон от 0 до 100 км/ч, с	8,0
Максимальная скорость, км/ч	160
Запас хода, км	424



Высокогорное напряжение

Анна Килимник • Фото Evolute

EVOLUTE I-SKY НА КУРОРТАХ СЕВЕРНОГО КАВКАЗА

КУРОРТЫ СЕГОДНЯ ВОСПРИНИМАЮТСЯ НЕ ТОЛЬКО КАК МЕСТО ДЛЯ ОТПУСКА, НО И КАК ПРОСТРАНСТВО ДЛЯ ДЛИТЕЛЬНОЙ СМЕНЫ ПРИВЫЧНОЙ СРЕДЫ. ТАК ЭКСПЕРТЫ ОБЪЯСНЯЮТ ВЫСОКИЙ СПРОС НА ОТДЫХ В КИСЛОВОДСКЕ В ЧАСТНОСТИ И В КАВМИНВОДАХ ВООБЩЕ.

И вот приезжаете вы в Кавминводы «сменить привычную среду», селитесь, потому что мест нигде решительно нет, в антикурортном городе Минеральные Воды, хотя название уговаривает вас об обратном. И начинаете планировать туристические броски. До Медовых водопадов – 70 км пути и суммарный набор высоты по автомобильной дороге из-за горного рельефа превышает 1200 м. До Долины нарзанов – 85 км и 2000 м соответственно.

Зачем такие сложные вычисления? Все потому, что план был – путешествовать на новом Evolute i-Sky, а у электромобилей с горами особые отношения. С одной стороны, затяжной подъем точно съест часть запаса хода, с другой – на спуске потраченное можно немного отыграть благодаря рекуперации.

Тепло ли тебе

Неверно было бы сказать, что у нового i-Sky новая батарея. Она уже устанавливалась на версию предыдущей модели, City Edition, которая появилась в 2025 году. Если i-Sky первого поколения оснащался аккумулятором емкостью 85,9 кВт•ч, то теперь батарея заметно скромнее – 62 кВт•ч. Соответственно, уменьшился и заявленный запас хода: теперь он составляет 424 км по циклу WLTP. Но уменьшился и вес, а также стоимость батареи, и все это в целом может сделать новый i-Sky привлекательнее для покупателей. Теперь используется литий-железо-фосфатная батарея (LFP), рассчитанная на длительный ресурс эксплуатации.

А что же зимой? До нее рукой подать даже из теплого Кисловодска. Дорога до Долины нарзанов выглядит так, будто





ИЗ ПРИЯТНЫХ МЕЛОЧЕЙ – беспроводная зарядка смартфона, камеры кругового обзора и электропривод багажника. Из спорных моментов — однозонный климат-контроль, но говорят — клиентам нравится.

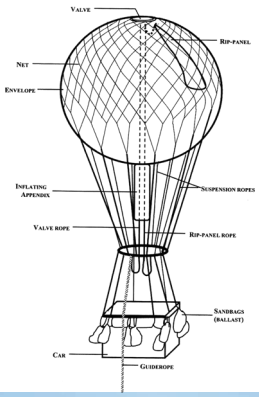




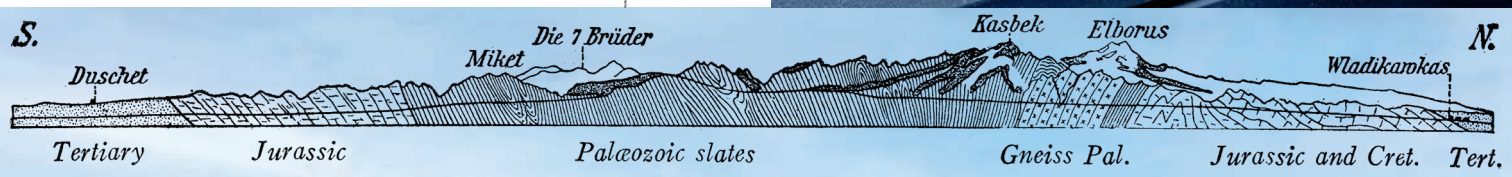
за окном все еще среднерусское бабье лето, но дальше уже за первым поворотом – гололед, снег, порывистый ветер. Для эксплуатации в холодном климате i-Sky получил тепловой насос мощностью 11 кВт и активные заслонки воздухозаборника. Дополнительно можно установить дизельный отопитель «Бинар», позволяющий экономить заряд батареи зимой. Но это как-то неспортивно.

Экологичная агрессия

Передние колеса i-Sky приводит в движение электромотор Mach E Power мощностью 218 л.с. и с максимальным крутящим моментом 310 Нм. Заявленный разгон до 100 км/ч занимает восемь секунд, но при определенных условиях возможно разгоняться и быстрее. Максимальная скорость – 160 км/ч, но нам даже удалось чуть-чуть ее превысить. Но за такое «динамичное» движение расплата не столько штрафами – на горных дорогах нет ни камер, ни ДПС, – сколько







В ОСНОВЕ АВТОМОБИЛЯ
лежит платформа DSMA 2.0, на данный момент самая прогрессивная платформа бренда Dongfeng. Это новая вариация разработанной совместно с Peugeot-Citroen архитектуры CMP, адаптированной для гибридных и электрических силовых установок.



стремительным расходом запаса хода. Последнее, чего хотелось бы – остаться посреди дороги с полностью высаженной батареей. И тут в помощь водителю не только экологичное вождение, но и три уровня интенсивности рекуперации. На спусках рекуперация позволяет почти не пользоваться педалью тормоза и возвращать энергию в батарею.

Для i-Sky заявлен средний расход электроэнергии около 14,5 кВт•ч на 100 км, даже с оговоркой – в реальных условиях. Но горная дорога слишком специфическая среда, чтобы судить об экономичности только по паспортным цифрам. При максимально агрессивном вождении наш автомобиль показал средний расход электроэнергии в 26 кВт•ч на 100 км, при максимально умеренном – 19,8 кВт•ч на 100 км, а расход на одном отрезке с перепадом высот в 500 м с преимущественным спуском составил и вовсе 12,9 кВт•ч на 100 км. При этом в салоне всегда находилось четыре человека. Так что водитель i-Sky, впрочем как и любого другого электромобиля, может управлять не только скоростью, но и интенсивностью возврата энергии.







ЧЕРЕЗ СПЕЦИАЛЬНЫЙ АДАПТЕР
от тяговой батареи можно питать внешние электроприборы мощностью до 3,3 кВт. Для путешествий, кемпинга или работы вдали от розеток это может оказаться весьма полезной возможностью.



Спейс Плюс

Новый i-Sky в целом отличается от предшественника. Предыдущая модель была построена на базе Dongfeng Forthing Thunder, в основе нового поколения – Dongfeng Mage EV. Автомобиль длиннее, шире и ниже: длина составляет 4685 мм, ширина – 1900 мм, высота – 1613 мм. При этом дорожный просвет составляет вполне приличные 180 мм.

Салон i-Sky максимально соответствует своему названию. Одной из наиболее заметных деталей интерьера стала большая панорамная крыша с открывающимся люком и электрической шторкой. Но главное преимущество – простор. При колесной базе 2775 мм сзади просторно даже за рослым водителем. Объем багажника составляет 413 литров до уровня шторки и около 600 литров при загрузке до потолка. Правда, вот сама шторка в комплектацию не входит.

Кажется, такое еще не встречалось никогда: вариантов цветового решения салона больше, чем выбор цветов кузова, – три против двух. Для интерьера предложены светло-серое и темное сочетания, а также смелое ярко-оранжевое, которое выглядит не как «вырви глаз», а очень стильно. Салон отделан текстурированной экокожей. Еще одна из фишек салона – интегрированные подголовники, а вот регулировка поясничной поддержки не предусмотрена.

Холодно и жарко

Из удобств для водителя – рулевое колесо с широким диапазоном регулировок по высоте и вылету и удобными мультифункциональными клавишами. Например, слева на руле – удобные клавиши управления и климат-контролем, и круиз-контролем, который, увы, не адаптивный.

Перед водителем расположена цифровая приборная панель диагональю 10,25 дюйма, в центре – горизонтальный экран мультимедийной системы на 14,6 дюйма. Поддерживается беспроводное подключение Apple CarPlay, для быстрого перехода к нему в верхнем правом углу предусмотрена специальная иконка. Но поддержка Android Auto отсутствует.

НАТУРАЛЬНЫЕ МИНЕРАЛЬНЫЕ ВОДЫ СЕВЕРНОГО КАВКАЗА





EVOLUTE I-SKY ОСНАЩЕН
антиблокировочной и противобуксовочной системами, системами курсовой устойчивости и распределения тормозных усилий, а также помощниками при экстренном торможении и трогании на подъеме. Предусмотрена и система звукового предупреждения пешеходов о приближении автомобиля.



Для эксплуатации не только в грязных, но и в холодных погодных условиях i-Sky оснащен обогревом передних сидений, рулевого колеса, заднего стекла и форсунок стеклоомывателя. А вот обогрева всей поверхности лобового стекла пока нет. Зато двери тут полностью закрывают пороги, так что при посадке и высадке шансы испачкаться стремятся к нулю. Все навесные элементы – двери, крылья, капот, крышка багажника – имеют двустороннюю горячую оцинковку.

Рекомендация и реальность

Серебристый и очень темно-синий – пока в таких двух цветах предлагается новый i-Sky. Краску для модели разработала компания Litum из Липецкой области. Расширение палитры возможно в первую очередь за счет цветов, которые уже используются на i-Joy и i-Space.

Новый i-Sky стал первой моделью Evolute, которую сразу начали производить на липецком заводе «Моторинвест» по полному циклу, включающему сварку и окраску кузова. Используются российские грунты, мастики и герметики, отечественные диски SKAD и шины Pirelli российского производства.

Рекомендованная розничная цена составляет 3 515 000 рублей. Но с учетом действующих предложений производителя на момент запуска производства она может снижаться до 2 950 000 рублей. Часть выгоды обеспечивает прямая скидка, часть – фирменная кредитная программа «Экосубсидия Evolute». Гарантия на основные узлы автомобиля, включая тяговую батарею и электродвигатель, составляет три года или 100 тыс. км.

Полет рекордный

На дорогах в окрестностях Кисловодска электромобили почти не встречаются. Хотя Кавминводы считаются одним из наиболее перспективных регионов России для развития электротранспорта. Города-курорты расположены близко друг к другу, зима мягкая, а перепады высот благоприятны

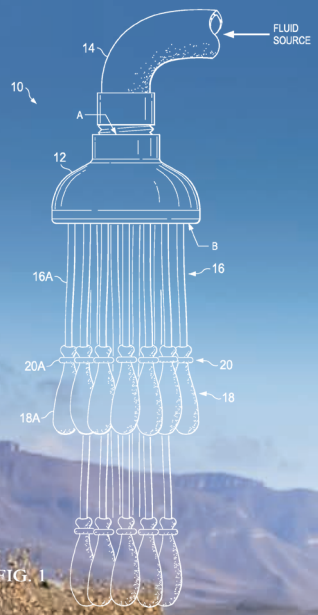


FIG. 1

ТЯГОВАЯ БАТАРЕЯ I-SKY
гарантирует запас хода до 424 км, а быстрая зарядка от 30 до 80 процентов занимает всего 28 минут. Доступны три режима движения: «Эко», «Комфорт» и «Спорт», а также выбор уровня рекуперации энергии при торможении и движении накатом.





для рекуперации. Но зарядная инфраструктура для электромобилей находится пока на этапе «активного становления». В целом сеть уже позволяет передвигаться между основными городами-курортами и пользоваться быстрыми станциями, но она все же заметно уступает мегаполисам.

Но еще одна причина, по которой Северный Кавказ выбрали для презентации нового i-Sky, состоит в том, что Evolute поддержал экспедицию парапланеристов на Эльбрус, главным событием которой стал одиночный полет многократной чемпионки России по парапланерному спорту Анны Дарченковой с западной вершины Эльбруса. Экспедиция завершилась установлением двух мировых рекордов: спортсменка стала первой женщиной в мире, совершившей одиночный полет на параплане с западной вершины Эльбруса, и этот полет стал мировым рекордом высоты старта для одиночного женского полета на параплане – 5612 м над уровнем моря. Так что курорты сегодня не только место для отпуска, но и пространство для новых побед и открытий. **a**

ESTEO	V27	EXLANTIX ET	EXLANTIX ET8
Силовая установка, тип			последовательный гибрид
Суммарная мощность, л.с. при об/мин	456 при 5200	469 при 5200	469 при 5200
Суммарный крутящий момент, Нм при об/мин	505 при 2500	634 при 2500–4000	634 при 2500–4000
Тип ДВС			бензиновый, L4, турбо
Рабочий объем ДВС, см куб.	1498	1498	1498
Мощность ДВС, л.с. при об/мин	143 при 5200	156 при 5200	156 при 5200
Крутящий момент ДВС, л.с. при об/мин	220 при 2500	220 при 2500	220 при 2500
Трансмиссия	редуктор	редуктор	редуктор
Привод	полный	полный	полный
Максимальная скорость, км/ч	180	195	199
Разгон от 0 до 100 км/ч, с	5,9	4,8	5,4
Средний расход топлива, л на 100 км	7,2	6,4	7,02
Запас хода на электротяге, км	135	200	180
Суммарный запас хода, км	890	1180	1100





ДОРОГАМИ ГЕДОНИЗМА

Анатолий Пустовит • Фото Esteo, рисунки автора

КАК ГИБРИДЫ ESTEO УЧИЛИ НАС ЖИТЬ

ЖУРНАЛИСТОВ, КАК ИЗВЕСТНО, ХЛЕБОМ НЕ КОРМИ... СОБСТВЕННО, ВСЕ. ХЛЕБОМ – НЕ КОРМИ. ЧТО ПРЕМИАЛЬНЫЙ АВТОМОБИЛЬНЫЙ БРЕНД ESTEO ПРЕКРАСНО И ПОНИМАЛ, ПРЕДЛОЖИВ ПРОТЕСТИРОВАТЬ ГИБРИДНЫЕ МОДЕЛИ В ТРЕХДНЕВНОМ ГАСТРОНОМИЧЕСКОМ ПУТЕШЕСТВИИ «910 КМ ОСЕНИ ЛЕВИТАНА». ЕГО ESTEO ОРГАНИЗОВАЛ СОВМЕСТНО С РЕСТОРАННЫМ ХОЛДИНГОМ NOVIKOV GROUP, СЛЕДУЯ СВОЕЙ ФИЛОСОФИИ «ИСКУССТВО ЖИТЬ». И ПРАВДА, ЧТО НАША ЖИЗНЬ? ЕДА.

Участники гастротура проехали по маршруту «Москва – Суздаль – Кострома – Плес – Переславль-Залесский». Знакомились с автомобилями, узнавали новое о городах Золотого кольца, смаковали блюда высокой кухни. В Суздале – обед от шефа Дениса Демьянова в ресторане «Лепота». В Переславле-Залесском – пикник с креслами-качалками, пледами, живой музыкой, посиделками у костра и ужин из локальных продуктов по рецептам Мирко Дзаго. Все удовольствия в одном флаконе, брендированном Esteo. Но сначала несколько слов об автомобилях.

Учим матчасть

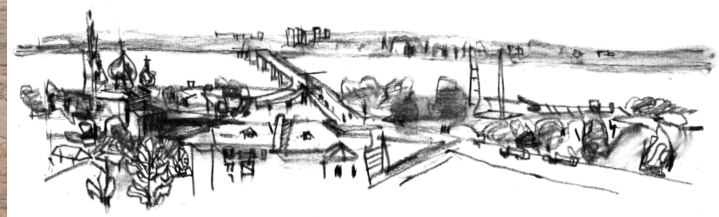
Автоколонну, стартовавшую из Москвы, составили параллельные гибриды, в которых, как известно, бензиновый двигатель не имеет физической связи с колесами и работает как генератор, заряжающий тяговую батарею. А она, в свою очередь, отдает заряд двум электромоторам, вращающим колеса. В первом пункте маршрута, в Костроме, участников тура знакомили с обновленным кроссовером Exlantix ET. Разгон до 100 км/ч за 4,8 секунды при суммарной мощности 469 л.с. и крутящем моменте 634 Нм. Максимальный запас хода до 1180 км, тяговая батарея на 40 кВт•ч позволяет примерно пятую часть пути проехать на электротяге. Пневмоподвеска с электронными амортизаторами



В ТРЕХДНЕВНОМ ПУТЕШЕСТВИИ
на гибридах Esteo по Золотому кольцу России каждый его участник мог и оценить преимущества современных технологий, использованных в этих автомобилях, и прикоснуться к истории, вспомнить о вечных ценностях.









САЛОН EXLANTIX ET8
площадью 5,5 «квадрата» вмещает шесть сидений со свободным проходом на третий ряд. Максимальный объем багажника – 1835 литров.

регулирует дорожный просвет в диапазоне от 147 до 227 мм. В Плесе гастротуристам представили флагманский внедорожник Exlantix ET8 – самую крупную машину в колонне: 5205 мм в длину при колесной базе 3120 мм. Параметры силовой установки те же, что и у ET, разгон до 100 км/ч – за 5,4 секунды, запас хода – до 1100 км, дорожный просвет – 200 мм. С крутыми холмами у Плещеева озера под Переславлем легко справлялся третий гибрид, брутальный внедорожник Esteo V27: 456 л.с. мощности, запас хода 890 км, дорожный просвет 220 мм. Полный привод i-AWD, девять режимов движения, включая настройки для грязи, сыпучего грунта и неровностей.

Но это общее. А вот личное.

Кто здесь главный

Я привык считать, что идеальный автомобиль – это когда все под рукой: кнопка тут, рычажок там, крутилка здесь. Чтобы ты – хозяин, а машина – транспорт. Exlantix ET8 быстро дал понять: хозяин тут он. При этом первая встреча прошла в стиле «Привет, я твой дворецкий». Подходишь к авто – а оно будто делает поклон, приседает на пневмоподвеске, чтобы удобнее было заходить.

С брелока можно заранее проветрить салон и даже ароматизировать его. На выбор – чай, хвоя или что-то, что маркетологи назвали «свежестью горного утра». Садишься в надушенный, проветренный или прогретый салон – и чувствуешь себя VIP-персоной в бизнес-зале аэропорта. Ловлю себя на мысли: «А не слишком ли я прост для этой машины?» Exlantix ET8 предлагает аромат «хвойный лес после дождя». Я вежливо отказываюсь: мне бы сначала понять, где тут не кнопка «создать атмосферу», а кнопка «включить зажигание».

А магия гостеприимства все сильнее. Нажимаешь на тормоз – запускается двигатель и одновременно закрывается дверь. Деликатно, без стука, будто машина боится меня напугать. Произносишь: «Привет, Экслантикс», приятный голос отвечает: «Температура 22,5 градуса установлена, приятного пути». Прямо как в голливудских фильмах про будущее.

Шкаф с амбициями спорткара

Подкапотное пространство закрыто пластиком почти полностью. Есть два люка, в них видны провода, трубки – торжество естественного интеллекта. Под пластиком спрятались бензиновая турбочетверка-генератор и два электромотора, в сумме 469 л.с., 634 Нм крутящего момента. И все эти силы, а также ньютон-метры доступны чуть ли не с первого касания педали. До «сотни» – за 5,4 секунды. Для машины размером с небольшой дачный домик – дерзко. Это как если бы шкаф вдруг сорвался с места и умчался по своим делам.

Торпеда и цифровая эргономика

Салон – отдельная вселенная: через всю торпеду тянется гигантский экран, и все – от высоты подвески до шторки панорамной крыши – прячется в меню. Первые полчаса я чувствовал себя дедушкой, который впервые взял в руки смартфон: тыкаю в экран, ищу кнопку, а ее нет. Но потом втянулся.

А в младшем Exlantix ET кнопок нет вообще. Есть две крутилки на руле. Хочешь открыть зеркала? Крути. Хочешь настроить вылет руля? Провались в нужное подменю и крути. Хочешь полюбоваться костромскими звездами через панорамную крышу – снова проваливайся в цифровые тоннели и крути.

Но зато мультимедиа полностью русифицирована, а функции обновляются по воздуху: например, потолок круиз-контроля подняли со 130 до 160 км/ч, добавили слоты памяти сидений и зеркал – все на основании запросов клиентов. Дилерский центр посещать не надо, просто нажимаешь «обновить». Машина теперь – это подписка на автомобиль.

Кинотеатр, спа, шезлонг

Есть массаж, который имитирует кошачьи лапки (можно настроить – хочешь нежнее, хочешь посильнее), холодильник, аудиосистема на 23 динамика и больше 2000 Вт, три ряда сидений и детский экран, опускающийся с потолка. Для маленьких пассажиров сзади опускаются персональные подставки под колени. Еще бы душ и туалет – и можно вообще из машины не выходить.











ПО ПРЕДАНИЮ,
пожарную каланчу, построенную в Костроме Петром Фурсовым, император Николай Первый считал самой красивой в России.









Где красиво

Машина говорит голосом, который явно записывали в студии для премиум-рекламы: «Выберите режим движения». Отвечаю: «Туда, где красиво». Но ET8 не до шуток, отвечает, что такого режима не существует. Есть «Спортивный», «Комфортный» и «Индивидуальный». Я выбираю «Индивидуальный» и тут же жалею: меню такое глубокое, что в нем можно заблудиться, как в утреннем тумане. Наконец трогаюсь. Дорога хорошая: М-12 полупустая, утренний свет ложится на асфальт косыми полосами.

Антиклевок

Инженеры произносят это слово с такой гордостью, будто «антиклевок» – это фамилия их дедушки, которую они наконец-то смогли вписать в историю автопрома. Тормозит автомобиль, действительно, виртуозно. Маркетологи уверяют, что умная пневмоподвеска совершает до двух тысяч операций в секунду, чтобы этот бешеный диван при резком торможении не клевал носом. Потом уже на ходу проверил лично в спортивном режиме: не клюет.

А еще в меню есть «защита от укачивания» с тремя режимами интенсивности. С тошнотой пассажиров теперь борются программисты.



В ПЛЕССКОМ РЕСТОРАНЕ IKRA УГОЩАЛИ ЗЕЛЕНЫМ САЛАТОМ

с деревянным маслом, калеными яйцами в мешочек с черной икрой, супом-пюре из сена и сныти, паренным дубовыми вениками говяжьим филеем. Подачу горячих блюд сопровождало огненное шоу.



ОБЕД В ИТАЛЬЯНСКОМ СТИЛЕ
на даче Мирко Дзаго под Переславлем включал и кулинарный мастер-класс звездного шеф-повара Novikov Group. Традиционную итальянскую выпечку на десерт, кростату с инжиром и малиной, каждый готовил себе сам.

Сыр придумал Менделеев

В тысячелетнем Суздале экскурсовод рассказывает про 50 храмов, 15 колоколен, 5 монастырей на 9 квадратных километрах. Выше трех этажей строить запрещено. В 1982 году город получил туристический «Оскар» – «Золотое яблоко», обойдя Париж, Прагу и Вену.

Земля тут – чернозем глубиной два метра, и все растет на ура, включая арбузы и виноград. Главная культура суздальцев – огурец. Летом здесь проходит фестиваль огурца, где продают огуречный кофе, варенье, настойки, газировки, леденцы и мороженое. Нам такой кофе тоже предложили, но я не рискнул.

Кострома встретила туманом над Волгой. Таким густым, будто город захотел в нем спрятаться. Чего мы не знали про Кострому? Что она – ювелирная столица России: каждый двенадцатый житель – ювелир, каждое третье золотое украшение в стране – костромское.

Есть история про сыр. С Менделееевым в главной роли. Отставной в 26 лет морской офицер Николай Верещагин, брат того самого художника, выучился сыроделию в Швейцарии, вернулся – и у него ничего не вышло. На помощь пришел Дмитрий Иванович Менделеев, и они вместе вывели формулу русского сыра. Деньги дал московский купец Бландов, а под Костромой в селе Андреевское запустили схему, которую гид назвала «коровий лизинг»: Бландов покупал каждой хозяйке немецкую корову, а стоимость списывал с каждого литра сданного молока. Гениально.

Персональный Левитан

Дальше по маршруту Плес. Но, как выяснилось, номер в плесской гостинице может стоить до 50 тыс. рублей за ночь. За такие деньги Исаак Левитан должен лично приходить к вам в номер в пижаме и дорисовывать над вашей кроватью стог сена. Поэтому мы, как люди разумные, заночевали в Костроме – на родине Ивана Сусанина, сыра и, как выяснилось, высшего образования Сергея Семеновича Собянина.

А утром – да, короткий бросок в Плес. Час, может, час двадцать по времени, а по ощущениям – уехал в другой век. Туман стелется по воде, трасса идет вдоль реки, Волга выглядит так, будто знает все секреты мира. Хочется просто стоять и смотреть. Машина стоит рядом: спокойная, блестящая, будто тоже наслаждается моментом.

Заправка с сюрпризом

На технической остановке у ЛУКОЙЛа подошел парень. Рассказал, что продал немолодой японский кроссовер, взял по трейд-ину такой ET8 – и его переполняли впечатления. Хвалил все: динамику, тишину, комфорт. Радовался еще такой мелочи – диски аэродинамического дизайна, зимой в них снег не набивается. Я слушал и вспоминал свою старую машину, у которой недавно заклинила зажигалка в подстаканнике. Прощаясь с ET8, понял: за два дня и девятьсот с лишним километров пути машина ни разу не попросила заправки. Но ведь искусство жить подразумевает разумную экономию ресурсов. Кажется, сегодня это называют осознанным потреблением? **a**



ЭСКИЗЫ ЗАВТРА

Иван Килимник

О ЧЕМ ДУМАЮТ МОЛОДЫЕ АВТОМОБИЛЬНЫЕ ДИЗАЙНЕРЫ

ОСЕНЬЮ ЧУТЬ ЛИ НЕ ГЛАВНЫМ АВТОМОБИЛЬНЫМ СОБЫТИЕМ СТАЛО ИНТЕРВЬЮ, КОТОРОЕ НАШ СООТЕЧЕСТВЕННИК, ДИЗАЙНЕР ИЛЬЯ РАЗУМОВ, ДАЛ КОЛЛЕГАМ ИЗ AUTONEWS. ЕМУ ОТКАЗАЛИ В СОТРУДНИЧЕСТВЕ AURUS, «МОСКВИЧ», А АВТОВАЗ – АЖ ДАЖЕ ЦЕЛЫХ ПЯТЬ РАЗ. ПРИЧИНЫ ВЕЗДЕ БЫЛИ ПРИБЛИЗИТЕЛЬНО ОДНИ И ТЕ ЖЕ. РАБОТЫ ИЛЬИ БЫЛИ НАЗВАНЫ ЛЮБИТЕЛЬСКИМИ, НЕ ОТВЕЧАЮЩИМИ ВЫСОКИМ СТАНДАРТАМ УПОМЯНУТЫХ МАРОК. СЕЙЧАС ИЛЬЯ ЖИВЕТ В ВЕЛИКОБРИТАНИИ, РАБОТАЕТ ДИЗАЙНЕРОМ ЭКСТЕРЬЕРОВ BENTLEY MOTORS.

Тут можно, конечно, порассуждать, какая из парадигм нам ближе: «где родился, там и пригодился» или «нет пророка в своем отечестве». Но давайте учитывать и объективные предпосылки. Aurus работает в таком жанре, в котором «поправки в дизайне» требуются один раз в столетие. Для «Москвича», как и для десятка других отечественных автомобильных брендов, возникших за последние пару лет, смена облика автомобилей обозначает скорее поиск нового азиатского технологического партнера, а не разработку собственных оригинальных моделей. Да что там говорить – сама мысль о том, что вот-вот в Ульяновске покажут новую «Буханку», воспринимается нами как вселенская сенсация…

Мы не знаем, где найдут себя сегодняшние выпускники Строгановки и Московского политеха, чьи работы мы помещаем на этих страницах. Но то, что в этих работах есть, нам однозначно нравится. Ретрофутуризм вообще и русско-советская айдентика в частности. Не только машины на батарейках, но и машины «с искоркой», то есть бензиновые. Наверняка и вы в этих проектах увидите что-то свое. Но в целом – обнадеживающее.







МАШИНЫ В ПАРК

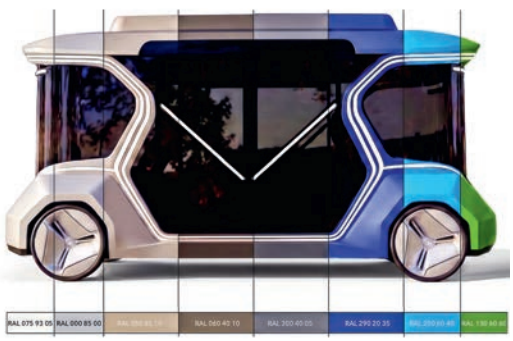
Новая система мобильности для культуры и отдыха

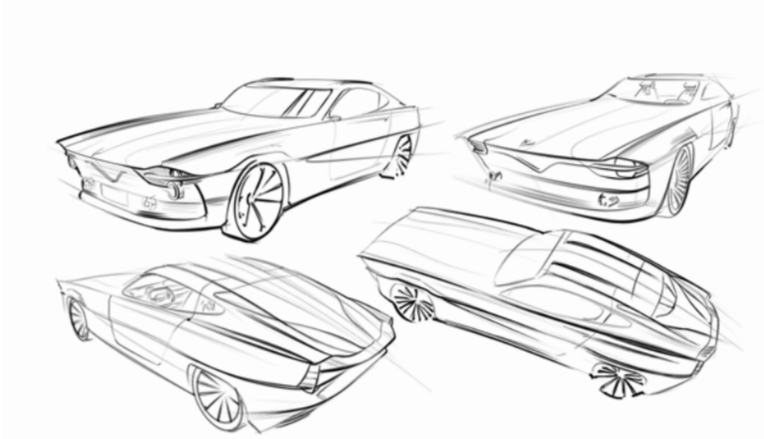
В доинтернетную эпоху, когда такси вызывали не со смартфона, а на поднятую руку, табличка «в парк» за лобовым стеклом означала, что эта машина точно не остановится. На транспортном средстве, представленном Елизаветой Дубовой, выпускницей РГХПУ им. С.Г. Строганова, тоже есть информационные табло и даже проекции на стекла, посвященные паркам. Потому что дипломный проект разрабатывался совместно с дептрансом Москвы и адресован столичным паркам.

В крупных городских парках расстояния между достопримечательностями и зонами отдыха нередко оказываются слишком большими для пешей прогулки. При этом привычный городской транспорт не подходит для такой среды: здесь важны низкая скорость, бесшумность, экологичность и повышенная безопасность. Люди старшего поколения помнят курсировавшие по территории ВДНХ автопоезда, построенные на платформе различных моделей РАФ, но сегодняшний день диктует иные решения. Электрический привод, отсутствие водителя, панорамное остекление, позволяющее любоваться достопримечательностями, дружелюбный интерьер, который служит как бы продолжением парковых газонов и кустарников, плоский и низкий пол, делающий удобной посадку пассажиров с ограниченной мобильностью... Понятно, что в зависимости от места использования у транспортного средства должна быть соответствующая ливрея.

За последние годы мы видели несколько проектов таких шаттлов, причем не только зарубежных, но и отечественных, – КАМАЗ-1221, NAVIO Шаттл, «Матрешка». Представленная дипломная работа – достойное и оригинальное продолжение темы парковых «тянитолкаев».

Цветовые решения









СПИЦОВАННЫЕ
колесные диски напоминают одновременно расходящиеся по поверхности круги и птичье оперение, а светодиодная полоса отсылает к первоначальному, так и не реализованному названию ГАЗ-13 — «Стрела».

МНЕ БЫ «ЧАЙКУ»

Проект-переосмысление ГАЗ-13

Анастасия Мельникова, выпускница РГХПУ им. С.Г. Строганова, представила проект La Rus – современное переосмысление легендарной ГАЗ-13 «Чайка». Название остроумно объединяет латинское Larus – вид чаек – и французское La Russie – Россия.

В эпоху стремительного развития электромобилей, когда плоский пол с батарейными отсеками и электродвигатели, спрятанные практически в колесо, дали дизайнерам возможность городить на «тележке» без оглядки на конструкторов, многие автомобильные бренды столкнулись с тем, что облик их новых продуктов оторвался от визуальных традиций бренда. Плюс цифровые интерфейсы и электронные платформы, глобализация и унификация дизайна делают





«ЧАЙКА – 2030 ГРАН ТУРИЗМО» – превращение автомобиля из недосягаемой мечты в инструмент для ее осуществления. От философии статуса – к философии свободы. Не тебя везут – ты везешь.

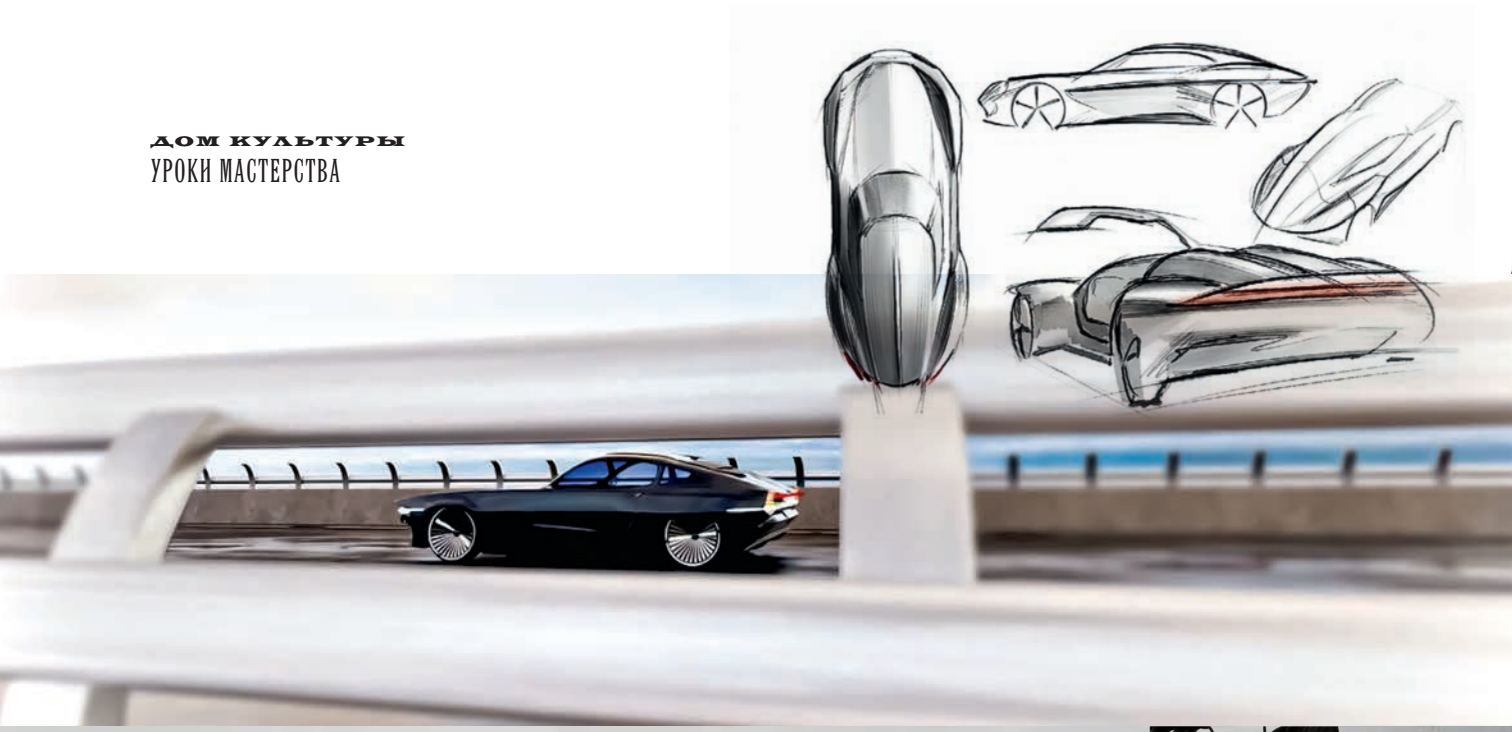






современные автомобили все более похожими друг на друга. Ответ на эти вызовы называется «ретрофутуризмом» – переосмыслением прошлого на современный лад.

ГАЗ-13 «Чайка» – один из самых узнаваемых автомобилей советской эпохи. И это несмотря на то, что с конца 1950-х до 1981 года было построено всего около 3 тыс. таких машин. Лимузин нельзя было купить, он полагался как привилегия начальникам. Сегодня доступ к привилегиям, как и во всем мире, дают деньги, а не партбилет, а значит, новая «Чайка» должна не только важно подкатывать к ступенькам Совмина или Госплана, но и парить над любыми дорогами по воле ее владельца. Именно потому знакомые мотивы в проекте становятся частью совсем новой пластики: вместо тяжеловесной представительности – ощущение стремительности и грации. Облик автомобиля строится на синтезе «детройтского барокко», чистых линий и природных форм.



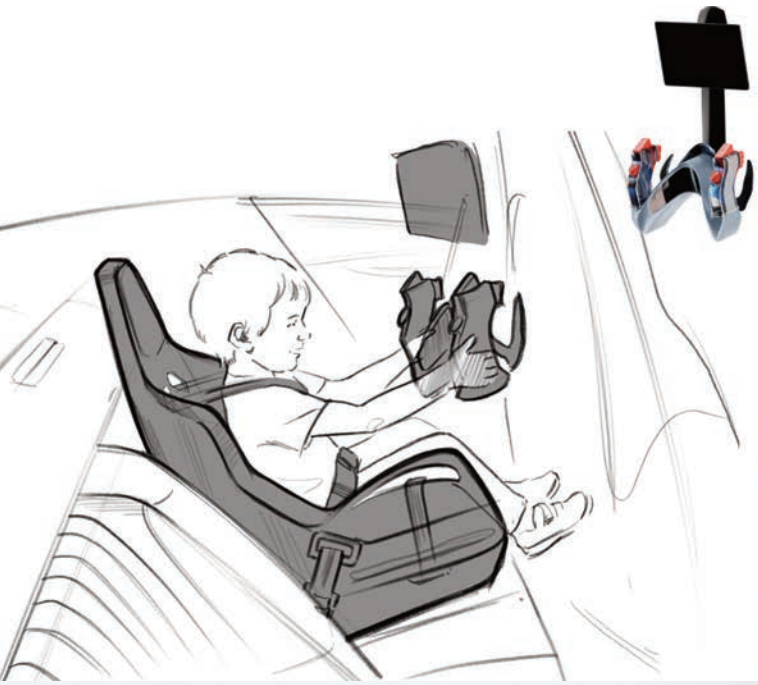


Этим идеям подчинены пропорции кузова, вместо полноразмерного седана – классический силуэт купе гран-туризмо. Длинный капот, смещенный назад пассажирский салон, покатая линия крыши, переходящая в короткий задний свес. Боковина становится главным носителем преемственности: знаменитая «волна» воплощена в виде деликатной выштамповки, которая через игру света и тени подчеркивает мускулистость кузова. Образ дополняют строгие зарифмованные горизонтали, словно опоясывающие автомобиль и задающие направление всему силуэту. Массивные хромированные молдинги оригинала уступили место акцентам формы, без избыточного декора.

Наиболее очевидная отсылка к предшественнице сосредоточена в задней части. Знаменитые плавники сохранены, но стали частью цельного гармоничного образа: их оконцовкой выступает блок вертикальной светотехники; тонкие светодиодные ламели переосмыслили характерные фонари ГАЗ-13 и одновременно напоминают аэродинамические кили. Передняя часть развивает ту же метафору. Характер-

ДВЕРИ У КУПЕ ОТКРЫВАЮТСЯ НЕ КАК У «ЧАЙКИ».
Они поднимаются, как крылья чайки, превращая в ритуал каждую посадку в машину. А автомобиль буквально расправляет крылья.









АВТОМОБИЛЬ СОПРОВОЖДАЕТ
линейка аксессуаров: солнцезащитные очки-авиаторы, дорожные кожаные сумки цвета морской волны с фирменным брелоком, детский рюкзак для маленького штурмана и наручные часы «Стрела».

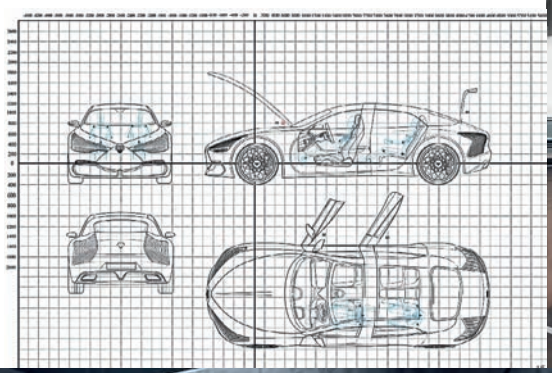






ный наклон капота стал выразительнее, а четырехфарная оптика оригинала получила современное прочтение: ретро-круглые световые модули дополнены тонкими светодиодными полосами, вписанными в динамику кузова. Решетка радиатора сохраняет узнаваемый рисунок, но воплощена светящейся графической поверхностью. Эмблема, пересекающая ее, дополняет горизонтальные линии кузова и интегрируется в указатель поворота.

В интерьере мотивы экстерьера получают свое продолжение. Силуэт чайки здесь – это спицы рулевого колеса! Но еще больше подчеркивает связь между старым поколением и тем, что идет ему на смену, устройство «Юный штурман». В диван второго ряда интегрирован игровой и образовательный модуль для ребенка. Собственный штурвал и интерактивная система позволяют ему не просто наблюдать за поездкой, но и участвовать в ней. Старшее поколение помнит, как отцы мастерили что-то подобное для своих отпрысков в эпоху, когда про детские кресла у нас еще не слышали.







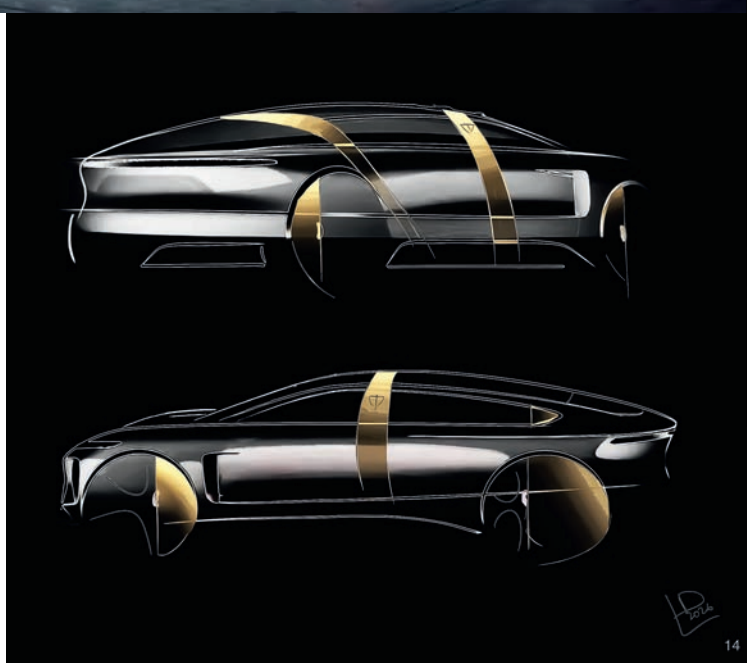


ВАМ ОТКРЫТКА

Или чего не хватает автомобилям марки Aurus

В эпоху гужевого транспорта владелец или арендатор кареты, как правило, ее не «водил». Водитель и пассажир обитали в абсолютно разных мирах не только финансово, но и физически: один – на козлах, другой – в роскоши. Но роскошь – это не обязательно когда «сухо и тепло». В особых случаях пассажир должен быть открыт если не всем ветрам, то по крайней мере взорам его подданных или поклонников, а водитель – наоборот, скрыт от посторонних глаз. Такой тип конной повозки, а потом и автомобильного кузова называется «ландоле» – от французского landaulet, экипаж со складной крышей не над «рабочим местом водителя», а как раз над драгоценными пассажирами. Транспорт, задача которого – превращать обычную поездку в публичное событие.

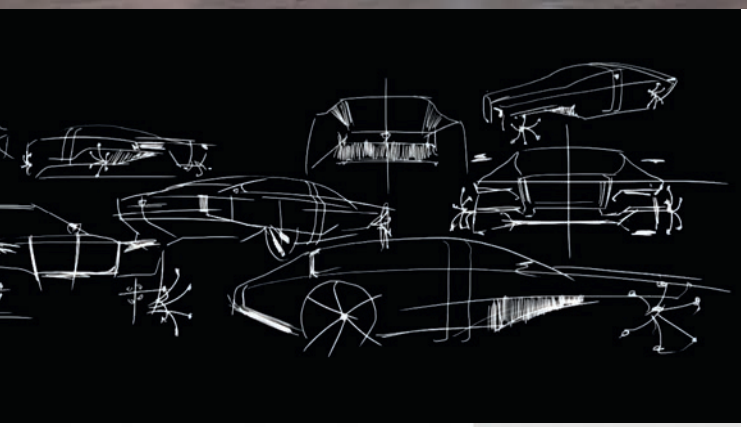
Сегодня такой тип кузова почти исчез, но Дмитрий Лаврушин, выпускник РГХПУ им. С.Г. Строганова, решил придать продукции отечественной марки Aurus именно эту публич-





ДЛЯ БРЕНДА AURUS
автомобиль такой конструкции мог бы стать демонстрацией возможностей марки, как инженерных, так и идейных. В особенности в наше время, когда философия открытости в явном кризисе.





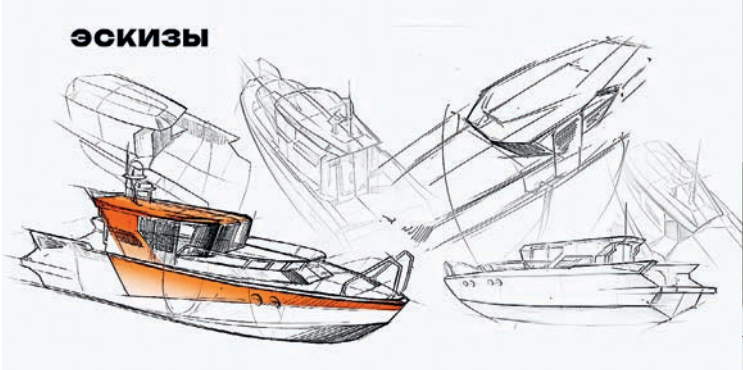


ность. Среди наиболее известных современных аналогов – Mercedes-Benz 600 Pullman Landaulet, Maybach 62 Landaulet и Peugeot 607 Paladine, использовавшийся на инаугурации президента Франции Николя Саркози. Каждый из них возвращал автомобиль к его церемониальной функции – представлять первые лица публике.

Именно поэтому в проекте центром композиции становится задняя часть автомобиля – здесь располагается пассажирская зона с трансформируемой крышей. Контраст закрытого и открытого пространств передает двухцветное решение, разделяющее кузовные объемы. И этот контраст дополнительно подчеркивает золотая полоса, визуально разрезающая силуэт на две части, что необычно для автодизайна, но в этом случае подчеркивает функцию.

В отличие от классических современных ландоле, да и от серийных автомобилей марки Aurus, проект опирается на современную электрическую платформу. Два электродвигателя обеспечивают полный привод, батарея, размещенная в полу, сохраняет центр тяжести низким, предусмотрен автопилот. Однако здесь технологии не так важны: они лишь наполнение столь необычной оболочки.

ВНУТРИ КОРПУСА
судна расположена небольшая каюта с камбузом, корабельной кухней, санитарным узлом и зоной отдыха. Для отделки выбраны устойчивые к влаге и износу материалы: морской винил, высокопрочный пластик и нержавейка.





В основе стилистического решения лежат принципы конструктивизма, предполагающие приоритет функции над декоративностью и подчинение формы функции. Композиционно динамичная графика объединяет надстройку и корпус в стремительный образ.

НЕ ПЛЫВЕТ, А ИДЕТ

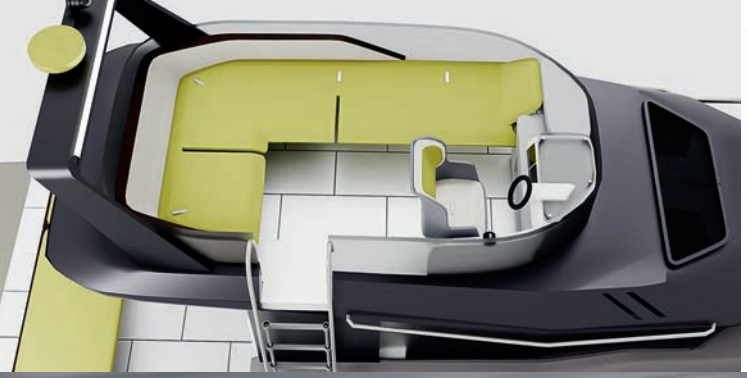
Зачем нужен комфорт на патрульном катере

Если бы ваше рабочее пространство было бы еще и местом для отдыха, включая сон, и ко всему прочему было бы призвано защитить вас от бушующей стихии, вы бы наверняка постарались организовать его максимально комфортно, а исполнить качественно. Патрульный катер – это именно такое пространство. В нем экипаж проводит долгие смены, выполняет поставленные задачи, взаимодействует с другими судами, ну и, по сути дела, живет. Продуманность этого пространства не только вопрос комфорта, но и важная составляющая эффективной и безопасной работы.

Дипломный проект Екатерины Чижовой, выпускницы РГХПУ им. С.Г. Строганова, предлагает обновленный дизайн 13-метрового катера на базе серийного алюминиевого корпуса компании Marine Pro Boats. Судно рассчитано на использование как подразделениями МЧС, так и МВД или ГИМС в экипажах численностью до шести человек. В основе экстерьера лежат принципы конструктивизма, приоритета функции над декором: хорошая обзорность, быстрый выход на палубу и удобное перемещение по всему судну, нескользящие покрытия и контрастная маркировка ступеней, повышающая безопасность экипажа при качке. Граненые поверхности и прямые линии формируют строгий силуэт и никак не препятствует рабочим задачам.





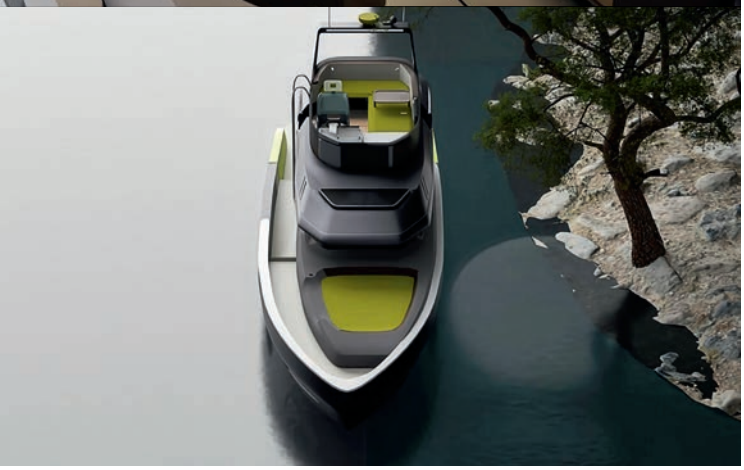






МЕБЕЛЬ
минималистична и выполнена в природных цветах леса и скал. Образы интерьера и экстерьера вдохновлены эстетикой дзен и ваби-саби.



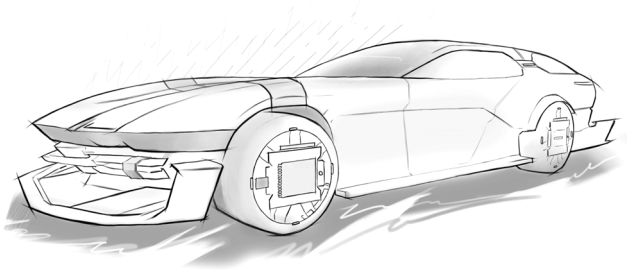


БЫЛА БЫ ЛОДКА

Плавсредство как место для отдыха

Побыть без интернета хотя бы несколько дней – уже это можно считать сегодня такой же роскошью, как отправка в далекое путешествие. При современном темпе жизни и страхе что-то упустить, остаться позади, где, как не посередине неспешной реки или спокойного озера, можно осуществить цифровой детокс и в целом отдохнуть! Помочь реализовать эту задачу призван дипломный проект Анастасии Пустоваловой, выпускницы РГХПУ им. С.Г. Строганова, – каютный катер выходного дня.

В основе разработки – серийный алюминиевый корпус компании Marine Pro Boats длиной 13,5 м. Однако главное внимание в проекте обращено не на техническую платформу, а на организацию пространства. Принято необычное решение – сместить надстройку к левому борту, благодаря чему справа освобождается дополнительная площадь открытой палубы. Асимметричная компоновка позволяет использовать пространство рациональнее, получить максимум полезного пространства. У кормовой части откидные борта, в раскрытом положении расширяющие палубу. В зависимости от намеченной программы можно трансформировать зону отдыха из обеденной площадки с диванами и столом в площадку для солнечных ванн, рыбалки или размещения водного снаряжения и легкого спуска на воду.







ПО-РУССО-БАЛТСКИ

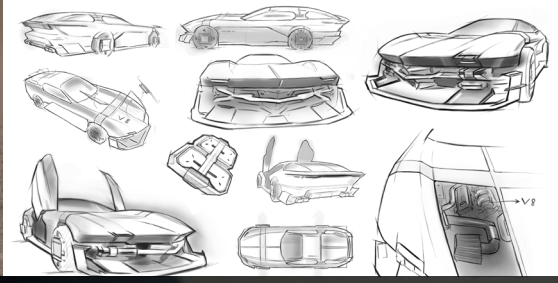
Концепт-кар Initium – возрождение легендарной марки

Не ручаемся, что так считали во времена Российской империи, однако и в советскую эпоху, и особенно сегодня марка Russo-Baltique олицетворяет отечественные достижения в автомобилестроении и даже в автоспорте. Потому неудивительно, что «Руссо-Балты» сегодня строят многие – от киношников, снявших «Битву моторов», до стартаперов из Перми, скопировавших Tesla Cybertruck и назвавших его «Руссо-Балтъ». В этом контексте дипломная работа Алисы Ерофеевой, выпускницы РГХПУ им. С.Г. Строганова, очень даже в тренде.

Ее проект – спортивное купе по имени «Интиум». С латыни слово initium переводится как «начало». Концепт как бы соединяет наследие отечественного автомобилестроения с современным представлением о премиальном автомобиле. Тип кузова – shooting brake, дословно «охотничья бричка». В старину так называли конный экипаж специальной конструк-







ПРАВАЯ СЕКЦИЯ КРЫШКИ КАПОТА
выполнена прозрачной. Так что прохожие и проезжие смогут, как на витрине, полюбоваться массивным V8 битурбо.





ции, который использовался для охоты, а в наши дни – спортивный автомобиль с увеличенным багажным отделением.

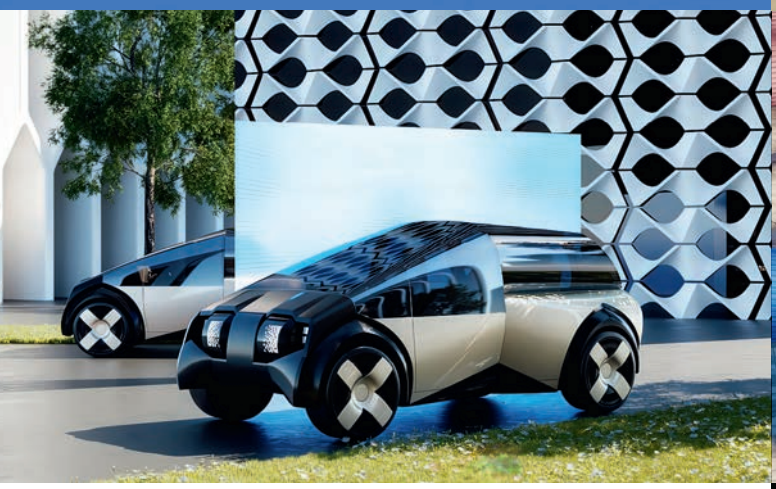
Художественной основой проекта стали эстетика русского авангарда 1920-х годов и ар-деко, переосмысленные через призму современной автомобильной пластики. В середине 1920-х, когда появились оба этих понятия, автомобили «Руссо-Балт» уже давно не выпускались, так что избранную художественную основу можно сформулировать «как было бы, если». От авангардного искусства в проекте заимствована выразительность чистых геометрических форм и самостоятельная роль цвета, тогда как ар-деко проявляется в пропорциях, декоративных деталях и цветовой палитре: глубокие оттенки коричневого, бордового и изумрудного дают ощущение сдержанной роскоши.

Техническая составляющая также подчинена характеру проекта. Initium задуман как 700-сильный гибрид с форсированным V8, дополненный пневмоподвеской, меняющей дорожный просвет в зависимости от состояния покрытия. Ведь что это за «Руссо-Балт», если он не может двигаться по грунтовке?

РОМАНТИЧЕСКИЙ ПРАГМАТИЗМ









ДЕШЕВО НЕ ЗНАЧИТ УБОГО

Недорогой автомобиль для интеллигентной публики

Дипломная работа Сергея Циванюка, выпускника Московского политеха, посвящена разработке стилевого решения автомобиля B-класса в стилистике бренда Citroen, на последних векторах, заданных концептами Oli и Elo, но основанного на принципиально ином подходе.

Отказ от имитации дороговизны и псевдоспортивных элементов в пользу честной геометрии, осмысленных материалов и аналогового тактильного отклика составляет ядро концепции. Машина адресована взыскательной европейской аудитории 25–38 лет, поколению с высоким культурным капиталом, но ограниченным экономическим ресурсом. В каком-то смысле машина сама выбирает себе владельца, которому действительно близок дизайн и чужда демонстрация статуса, которая, как и раньше, подчас выражается в хромированных патрубках или решетке радиатора размером с бульдозерный ковш.

Помимо игры с силуэтом концепт щеголяет оригинальной светотехникой. В частности, предполагается пиксельный модуль и диодные фары, лишенные статусных атрибутов. На кузове нашлось место и солнечным батареям, легко встраиваемым в плоскости, из которых состоит весь профиль.

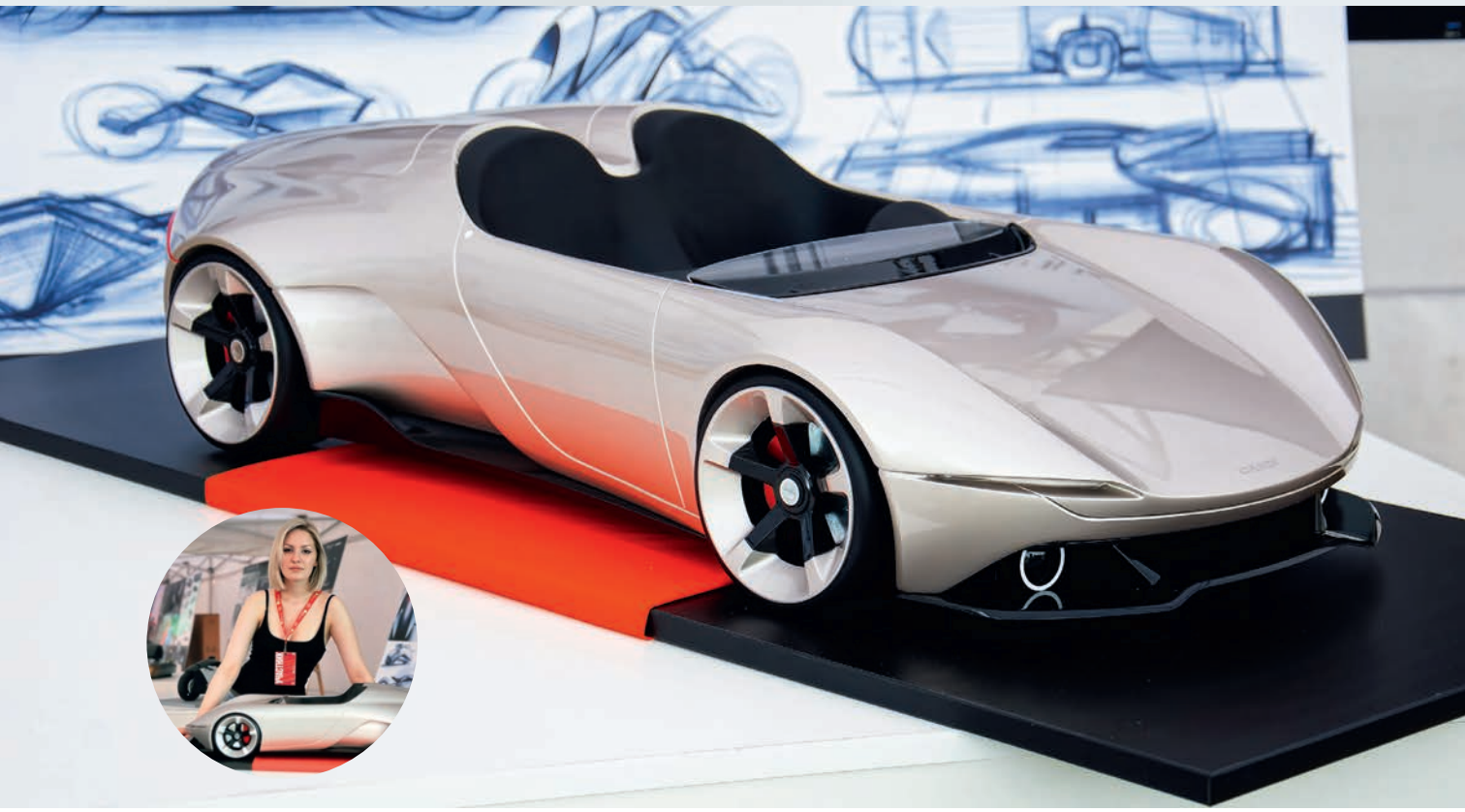


АВТОМОБИЛИ-СОВРЕМЕННИКИ
всегда были похожи друг на друга. Но особенно это стало заметно сегодня, когда на рынке появились подглядывающие друг за другом «китайцы» и «европейцы», ориентированные на китайский рынок. Антон Тавобилов, выпускник Московского политеха, полагает, что такой подход к созданию продукта в скором времени приведет к коллапсу рынка и переосмыслению основных принципов индустрии. Задача данного дизайн-исследования — проанализировать последующий за кризисом этап развития автомобильного рынка. Не сразу и поймешь, как в такую машину сесть, какая изнутри обзорность и в какую сторону она поедет. Зато видно, что это Citroen.



В ЭПОХУ МЕТАМОДЕРНИЗМА

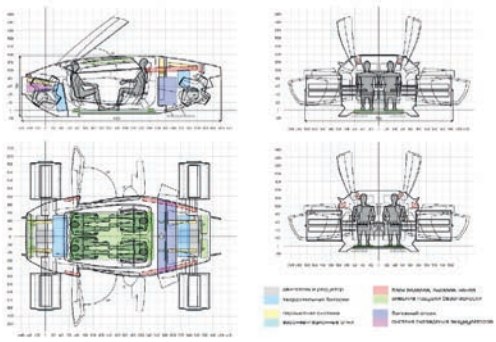
«новая искренность» стала ответом на цинизм и скепсис старых эпох. В своем дипломном проекте выпускник Московского политеха Кирилл Васильев представил BMW Metasedan 2063 года, вдохновленный как раз идеями метамодернизма. «No Fear» — пишут на своих машинах уличные гонщики. Здесь уместной была бы надпись «Вне границ». Автомобиль задуман как прозрачная капсула с открытым полом. Фирменные элементы BMW — акулий нос, изгибы Хофмайстера и двойные «почки» — переосмыслены в духе реди-мейда. Машина может передвигаться по бездорожью, превращаться в амфибию, а также служить автономным пространством для отдыха и работы.



МЕЖДУ ЛОПАТОК

Современный взгляд на концепт из 1990-х

Практически во всех визуальных произведениях искусства можно отследить закономерность – людям свойственно создавать образы по своему подобию. Антропоморфизм тоже об этом. От древнегреческой скульптуры и принципа золотого сечения до спорткаров с выпуклыми «бедрами». В середине 1990-х российская дизайн-студия Cardi решила возвести это в абсолют и представила концептуальный автомобиль Body, в котором привычные пропорции кузова уступили место пластике женского тела. В дипломной работе выпускницы Московского политеха Екатерины Линевой эта идея получила новое прочтение. В основе проекта Cardi Body III – переосмысление оригинального концепта с учетом современного образа женщины, сильной и независимой, а также немного поменявшихся за прошедшие три десятка лет представлений о красоте. Теперь кузов стал менее «женственным» в традиционном понимании этого слова, но более спортивным, можно даже рассмотреть рельеф мышц. Основой формообразования стала конкретно архитектура спины – лопаток, ребер, линии талии и мышц кора. Чего в проекте больше – оригинального взгляда на будущее автомобилестроения или же на женский образ в современной культуре – решать зрителю.





ТАКОЕ АЭРОТАКСИ
потребует специальной инфраструктуры. Имя для нее уже придумали: «вертипорт» — площадка для вертикального взлета, посадки и обслуживания дронов.





ПОСМОТРИТЕ НАВЕРХ

Такого такси в Москве еще не было

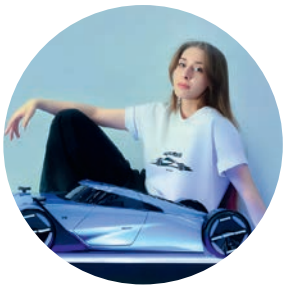
Развитие технологий дроностроения повлияло практически на все стороны жизни мирового сообщества – от возможности делать фотоснимки с невозможных ранее точек до доставки посылок, военного дела и, конечно же, воздушных такси. Вот уже лет десять темой занимаются не только всевозможные стартапы, но и вполне серьезные компании, в том числе автомобильные. Но пока нигде подобный вид транспорта не заработал на регулярной основе – впрочем, не из-за несовершенства предлагаемых конструкций, а по причине юридического статуса таких полетов. Так что тема перспективная – надо рисовать!

В своем дипломном проекте Николай Малявин, выпускник Московского политеха, поставил целью создать узнаваемый и понятный каждому образ нового транспортного средства, силуэт которого различим издалека и сразу считывается и как такси, и как летательный аппарат. В «концепт-аэрокаре» Николая используются воздушные винты, расположенные параллельно земле, что в теории позволит сохранить автомобильную компоновку и четыре места для пассажиров. Поскольку пролетающее мимо такси, в отличие от автомобиля, наблюдатель будет воспринимать в первую очередь снизу, основной фасад автомобиля – его днище, простите за слово с негативной коннотацией. Этот вид сформирован стрелой, простым динамичным знаком.















ТОРИЕВЫЙ ЯДЕРНЫЙ РЕАКТОР
намного безопаснее уранового, но подобную силовую установку намного сложнее «завести».



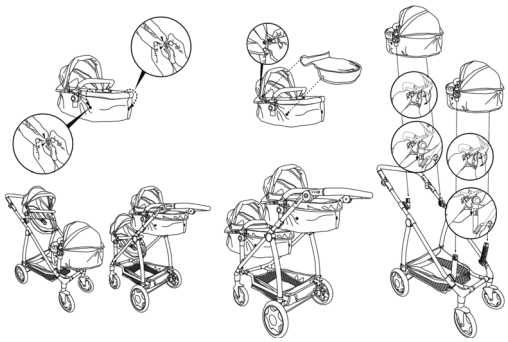
РАДИОАКТИВНАЯ СМЕСЬ

И для «китайцев» у нас есть ядерка

В середине прошлого века на волне атомного оптимизма автомобильные компании всерьез задумывались о машинах с ядерными реакторами на борту. Самым известным воплощением этой идеи стал Ford Nucleon 1958 года. Эти идеи так и остались на стадии макетов и были забыты. Спустя полвека «атомные» концепты вернулись: в 2009 году Cadillac представил World Thorium Fuel Concept. К этой же теме обратилась и Мария Магдалянова, выпускница Московского политеха. В сотрудничестве с китайским брендом GAC она разработала концепт GAC 69 Nuclear.

На дворе 2069 год. Поэтому несложно представить, что в машине установлен ториевый жидкосолевой реактор. Он может быть источником электроэнергии не только для самого автомобиля, но и для домов или объектов городской инфраструктуры, расположенных рядом.

Ядерная идея определила и внешний облик концепта: спорт-купе получило очень нестандартные пропорции, выстроенные вокруг реактора, выставленного напоказ под прочным стеклом, как ДВС у какого-нибудь Lamborghini. Пластика лаконичная, но передающая напряжение – как согнутый прут, – готовая выпрямиться и моментально высвободить заключенную энергию. **a**





Не просто рисунки

Александр Папешин

ДЕСЯТЬ МИЛЛИОНОВ ОРИГИНАЛЬНЫХ ИДЕЙ

КОМПАНИЯ TOYOTA ОБЪЯВИЛА РЕЗУЛЬТАТЫ 19-ГО КОНКУРСА ДЕТСКИХ РИСУНКОВ TOYOTA DREAM CAR ART CONTEST, В КОТОРОМ ПРИНЯЛО УЧАСТИЕ БОЛЬШЕ ЧЕМ ЧЕТВЕРТЬ МИЛЛИОНА ДЕТЕЙ ИЗ 87 СТРАН. ВОТ УЖЕ ДВА С ЛИШНИМ ДЕСЯТКА ЛЕТ КОНКУРС ПРИГЛАШАЕТ ДЕТЕЙ В ВОЗРАСТЕ ДО ПЯТНАДЦАТИ ЛЕТ ПРЕДСТАВИТЬ И НАРИСОВАТЬ АВТОМОБИЛИ БУДУЩЕГО. С МОМЕНТА ЗАПУСКА КОНКУРСА В 2004 ГОДУ УЧАСТНИКИ ИЗ 153 СТРАН, В ЧИСЛЕ КОТОРЫХ КОГДА-ТО БЫЛА И РОССИЯ, ОТПРАВИЛИ ОКОЛО ДЕСЯТИ МИЛЛИОНОВ РАБОТ.

Победителями становятся участники в трех возрастных категориях, а также вручаются две специальные награды. Часть работ, победивших в конкурсе, уже можно увидеть в музее The Movium Yokohama, который при поддержке Toyota Group построен на пирсе Ямашита в городе Йокогама. Понятно, что в детском рисунке главная ценность – это идея, особенный взгляд, а визуализация может выглядеть наивной. Именно поэтому работы-победительницы дополнены профессионально сделанными инсталляциями и видео.

На первый взгляд можно подумать, что это чистой воды маркетинг – Toyota растит себе будущих покупателей. Но не только. Это возможность найти и вырастить настоящий талант. На последней церемонии, например, выступал один из прошлых победителей, Малинду Михисара из Шри-Ланки, выигравший конкурс в 2018 году. Он сейчас учится в университете на факультете искусственного интеллекта, и не исключено, что дальнейшим местом его работы будет Toyota.



НА ЛЕВОЙ ПОЛОСЕ
рисунок семилетней девочки из Венгрии. Работа была удостоена одного из призов, несмотря на то что попирает основы имиджа японской марки. Если «Тойоты" не ломаются», то что делает под машиной мужчина с отверткой?

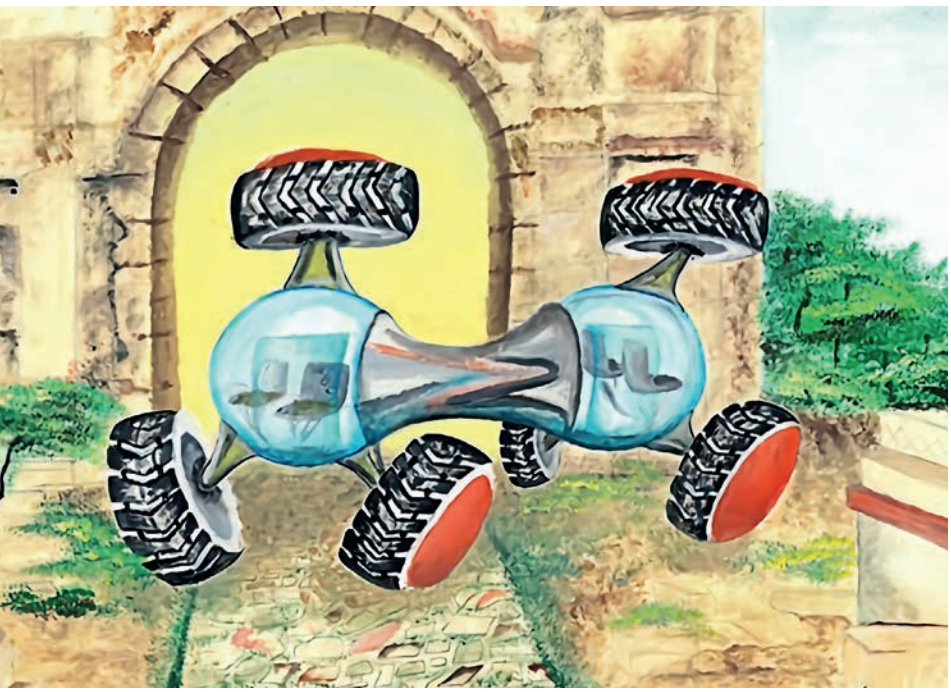
СЛЕВА
рисунок ребенка из Боливии, получивший в этом году Гран-при. Кто помнит старый фильм «Большие гонки», наверняка обратит внимание на подобие раскаленного жала в передней части автомобиля — именно таким отрицательные герои ленты таранили врагов.





ВТОРОЙ
главный приз конкурса присужден юному художнику из Ирландии. Сюжет, вероятно, показывает один из способов будущей утилизации транспорта, который эксплуатируется сегодня. Например, он может стать приютом для животных.

ВВЕРХУ
рисунок четырехлетнего ребенка из Колумбии, удостоенный Специального приза. Называется работа «Flash Car» — «Автомобиль-вспышка». У детей в этом возрасте малопонятный взрослым мир, так что трактуйте как хотите.





ТРЕТЬЕ МЕСТО
в конкурсе завоевал рисунок ребенка из Ливии. Наверняка жюри отметило в нем оригинальное техническое решение. Этот автомобиль не может перевернуться в принципе, а гироскоп удержит кабину в вертикальном положении.

ЕЩЕ ОДНОГО
Спецприза была удостоена вот эта работа десятилетнего мальчика из Гондураса. Называется она «Time Car 8772150». Как расшифровывается индекс машины времени? У редакции идей нет.



НА ЭТОМ
журнальном развороте собраны рисунки детей-финалистов, представляющих только Кипр. Ну, чтобы читатель имел представление о числе талантливых работ, представленных на конкурс.

СЮЖЕТ С ТИГРОМ
принадлежит одиннадцатилетней девочке. Раскрытая книга на торпеде, вероятно, говорит о том, что транспорт беспилотный. Четырехчастный рисунок тоже рисовала девочка, помладше.

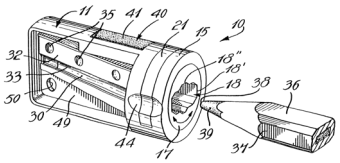


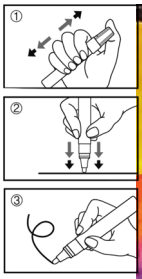


НА РИСУНКЕ
восьмилетнего ребенка с Кипра собраны все интернациональные фетиши детей этого возраста: розовый цвет, крылья, как у лошадки-единорога, и, конечно же, корона.

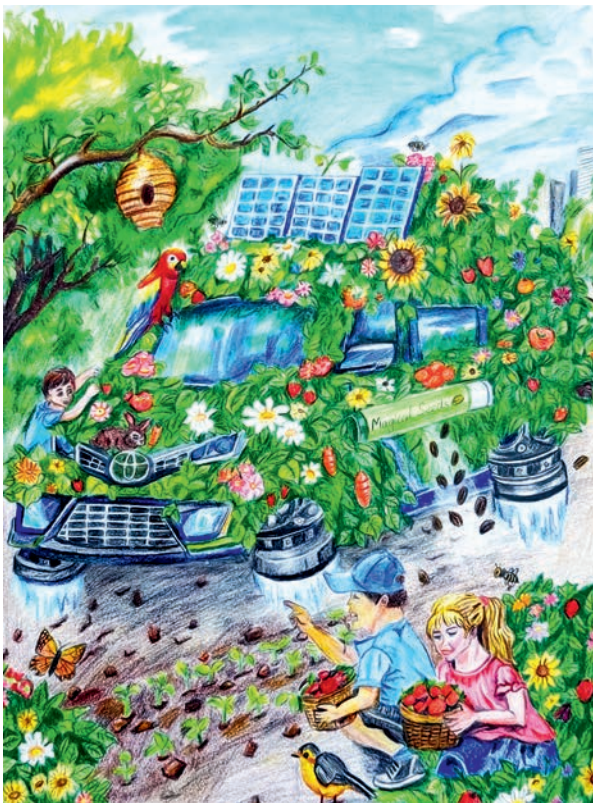
ЭТОТ СЮЖЕТ ПРИНАДЛЕЖИТ
пятнадцатилетнему автору, и тут уже все серьезно. Речь, скорее всего, идет о водородных технологиях, «выхлопом» такого силового агрегата, как известно, является простая вода.













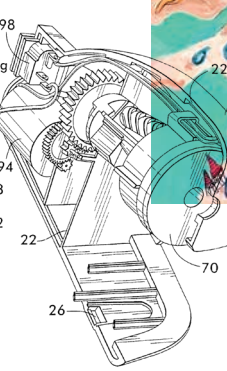


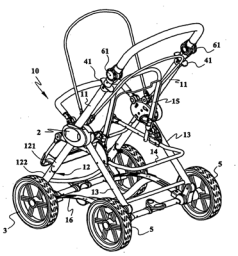


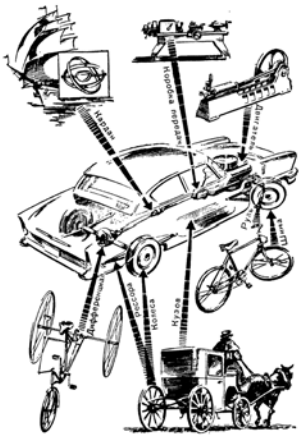
АВТОРУ ЭТОГО РИСУНКА –
пятнадцать лет. По его версии, Toyota в будущем будет таким пауком, способным собирать в свои сети все отходы человеческой жизнедеятельности: бутылки, банки, пластиковые стаканчики и, конечно же, мешки с мусором.

НА РАБОТЕ ХУДОЖНИКА,
которому исполнилось восемь лет, по всей видимости, изображена мобильная школа начальных классов. Дети с учителями рассажены по разным кабинетам, а рулит всем строгая директриса в очках.

ПОХОЖИЙ НА ВОДОЛАЗА РОБОТ
с медной головой и добрыми глазами принадлежит кисти одиннадцатилетнего автора. Снаружи полный опасностей мир, а внутри — настоящая идиллия. Ну и экология не забыта. «Выхлоп» — вода.









МЕЖДУ ПРОШЛЫМ И БУДУЩИМ

Сергей Нестерцев

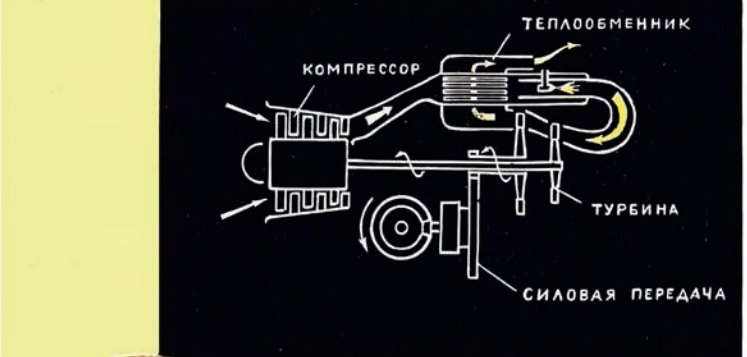
ВЗГЛЯД НА ПЕРСПЕКТИВНЫЕ АВТОМОБИЛИ ИЗ КОНЦА 1950-Х ГОДОВ

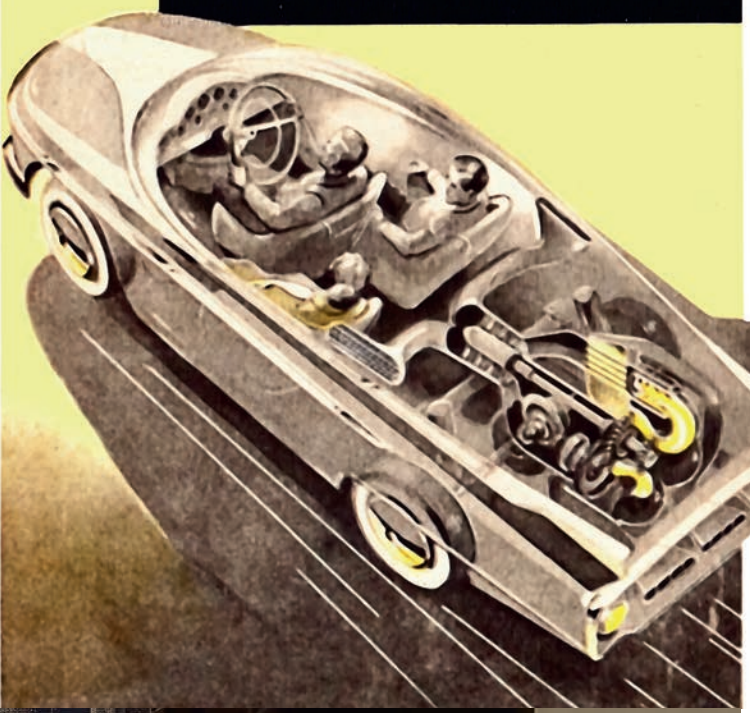
В 2026 ГОДУ АВТОМОБИЛЮ КАК ЯВЛЕНИЮ ИСПОЛНИЛОСЬ 140 ЛЕТ. А ВО ВТОРОЙ ПОЛОВИНЕ 1950-Х, СЕМЬ ДЕСЯТИЛЕТИЙ НАЗАД, КАК РАЗ ПОСРЕДИНЕ «МЕЖДУ ПРОШЛЫМ И БУДУЩИМ», ВЫШЛА КНИГА ЮРИЯ ДОЛМАТОВСКОГО «ПОВЕСТЬ ОБ АВТОМОБИЛЕ». ЧИТАТЬ ЕЕ СЕГОДНЯ ЧРЕЗВЫЧАЙНО ИНТЕРЕСНО. ОСОБЕННО ТЕ ФРАГМЕНТЫ, ГДЕ ОДИН ИЗ САМЫХ ЯРКИХ РОССИЙСКИХ АВТОМОБИЛЬНЫХ ДИЗАЙНЕРОВ ЗАГЛЯДЫВАЕТ НА ГОДЫ ВПЕРЕД.

Юрий Аронович Долматовский – «один из авторов немногочисленных советских концепт-каров», как представлял его журнал «Автопилот» в 2007 году. Родился в 1913 году в семье успешного московского адвоката. Родной брат поэта Евгения Долматовского – того, что написал слова к песням «Любимый город», «Родина слышит», «Если бы парни всей земли».

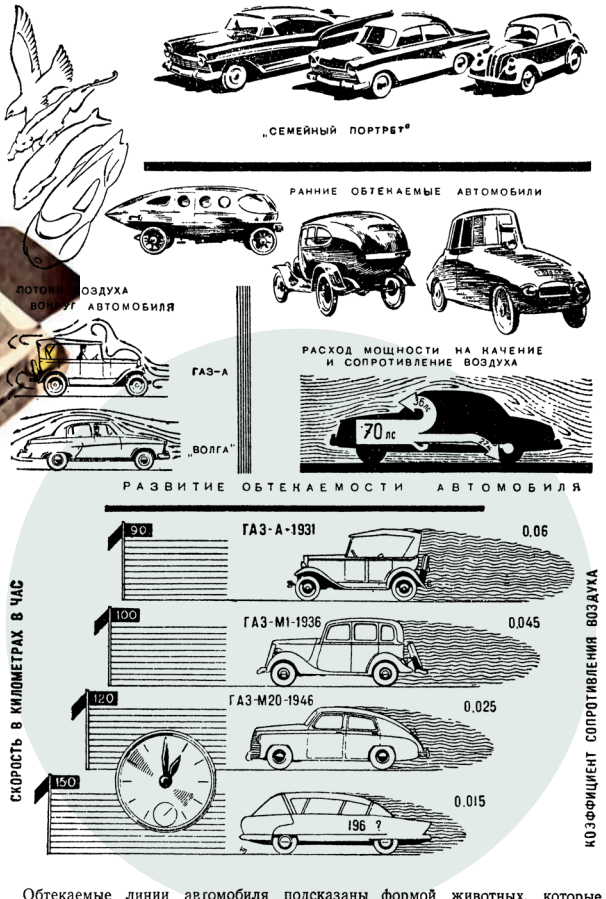
Юрий Долматовский всю жизнь писал книги про автомобили и занимался их художественным конструированием – западное слово «дизайнер» в стране, которая знала толк в борьбе с «безродными космополитами», было не в почете до 1980-х. Известен как один из ключевых авторов проектов НАМИ-013, НАМИ-050 «Белка» и ВНИИТЭ-ПТ, «перспективного такси». Эти машины до сих пор, как говорят нынче, «вид имеют»: эскизы и модели представлены в музеях страны и заставляют посетителей восторженно говорить: «Смотрите, у нас тоже могли!»

Книга, попавшая нам на обозрение, называется «Повесть об автомобиле». Это второе издание, «переработанное и дополненное». Вышло в издательстве «Молодая гвардия» в 1958 году. Если разделить путь автомобиля, 140 лет, на два равных отрезка, это будет примерно одинаково удалено и от трехколесной машины Карла Бенца, и от нас, доживших до разговоров о возможном закрытии заводов Mercedes-Benz в Германии.

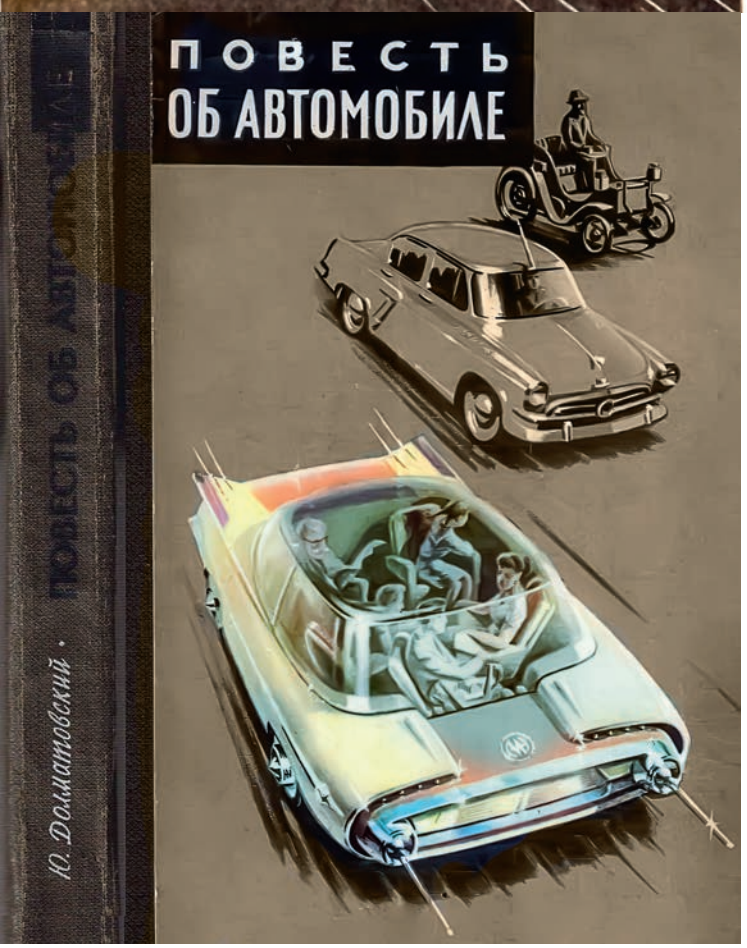




«СЗАДИ КАБИНА УВЕНЧАНА ПЛОСКОСТЬЮ ПРОЗРАЧНОГО КИЛЯ – стабилизатора, обеспечивающего устойчивость автомобиля на высокой скорости». Сегодня аэродинамический обвес – примета редких спортивных автомобилей или «рукоделие мамкиных гонщиков».



Обтекаемые линии автомобиля подсказаны формой животных, которые быстро передвигаются. Обтекаемость автомобиля непрерывно улучшается.



Умнее автора

Предвидеть будущее – задача непростая. Потому нам так легко «чувствовать себя умнее автора», заранее зная, чем кончится картина. Это цитата из фильма «Берегись автомобиля», если что. Для примера. В 1914 году вышли открытки кондитерской фабрики «Эйнем», на которых неизвестные авторы пытались представить улицы Москвы через 200–300 лет. И что мы видим? По нынешнему Ленинградскому проспекту в зимнее время ездят открытые аэросани с огромными пропеллерами, товары между городами доставляют дирижабли, однако кузова машин будущего мало отличаются от тех, что были в начале XX века – они еще похожи на кареты.

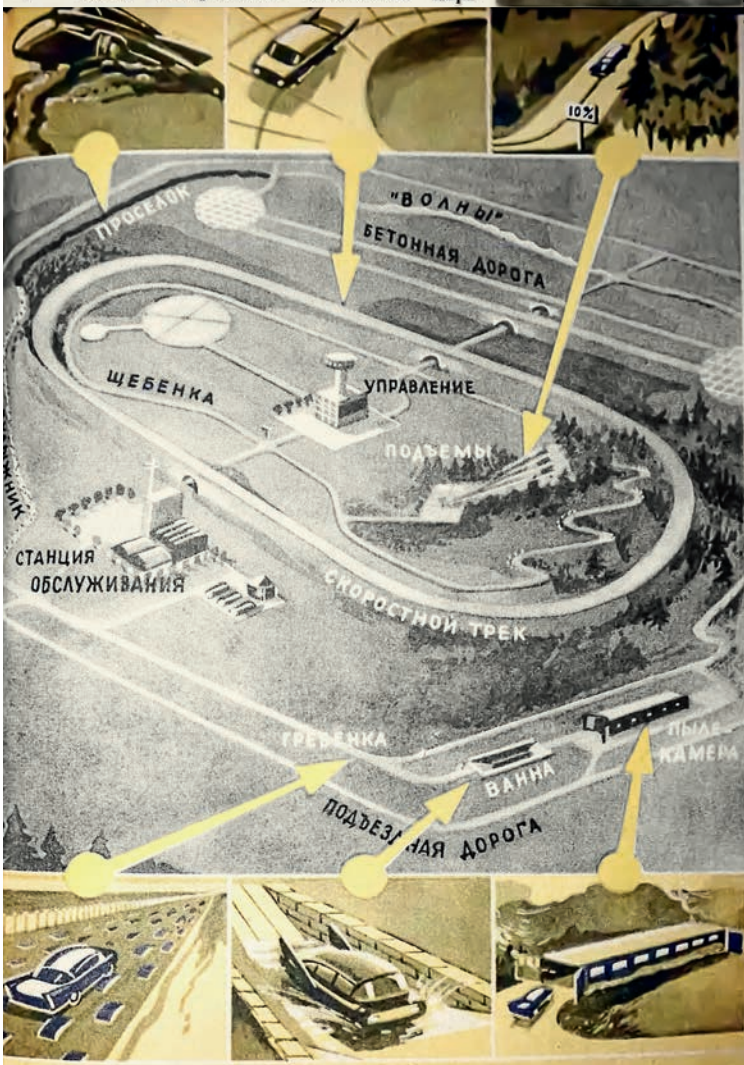
Или вспомним вторую часть американского фильма «Назад в будущее», в котором герои перемещаются из 1985 года в 2015-й. Там кругом летающие по воздуху автомобили, масло в машинах меняют роботы, но на улицах полно таксофонов – до смартфонов авторы не додумались.

«НЕДАВНО НА ВСЕХ МАШИНАХ ВВЕДЕНЫ ЛИНЗЫ ФАР
и передние стекла из так называемого поляризованного стекла. Стекло ветрового окна пропускает не весь свет, излучаемый фарами встречных машин. Опасность ослепления водителя теперь исключена, не нужно заботиться и о переключении света».





Большой вклад в прогресс автомобильной техники дают разработка и соревнования спортивных, гоночных и рекордных машин. В форме скоростного автомобиля угадываются контуры автомобиля будущего (верхний рисунок). Внизу — самый быстроходный автомобиль мира



Так что читаем Юрия Долматовского – и получаем удовольствие от того, что уже знаем, куда повернул технический прогресс.

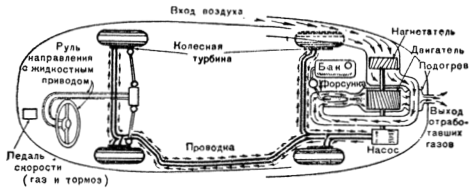
Колесо истории

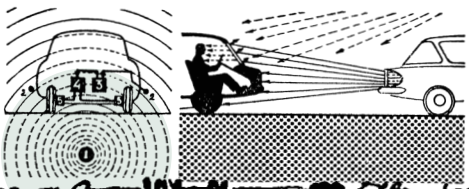
«Москва 19... года. Может показаться, что это еще очень далекий год. Но он уже взят на прицел в планах народного хозяйства... Небольшие каплеобразные машины выстроились на стоянках, окаймленных зеленью. Верха их кузовов выполнены из прозрачной дымчатой пластмассы, нижняя половина искрится, как рыбья чешуя. Маленьких колес почти не видно: они спрятаны под обтекаемой скорлупой кузова».

Массового применения автомобильных кузовов каплеобразных форм и эффекта рыбьей чешуи, если не считать таковой цвет металлик, мы не дождались до конца XX века, а про маленькие колеса надо сказать отдельно.

В конце 1950-х Долматовский был уверен, что год от года колеса будут становиться все меньше.

«На первый взгляд кажется, что колесо должно быть как можно больше, – тогда оно как будто легче взбирается на неровности, перекатывается через ямки, более устойчиво (вспомните колеса велосипеда!), обеспечивает автомобилю большую скорость, так как за каждый оборот оно проходит





АВТОМОБИЛИ БУДУЩЕГО,
по Долматовскому, различаются по типу источника энергии. Если буфер, как тогда называли бампер, на автомобиле резиновый — на борту газотурбинный двигатель «величиной с телефонный аппарат», который «питается дешевыми сортами нефтяного топлива». Если буфер металлический — то он принимает передаваемый на расстояние ток высокой частоты, который питает электромотор. «Силовые радиоволны» работают даже в лесу — аккумуляторы таким электромобилям без нужды.

«ХОТЯ ВЕЧЕР ПРОХЛАДНЫЙ,
внутри кузова комнатная температура. Работает установка искусственного климата; она не только нагревает или охлаждает воздух, но и регулирует в нем влажность, впрыскивая в его поток мельчайшие частицы воды или осушая его с помощью особых фильтров».



больший путь; автомобилю на больших колесах не страшны бугры и камни. Все это верно. Но почему же колеса автомобилей из года в год уменьшаются в размерах?»

А потому, объясняет автор, что дороги становятся лучше, коробка передач позволяет придать колесам любого размера нужные обороты. При этом чем меньше колесо – тем оно легче, «тем слабее передаются на кузов толчки и колебания». Помимо того, «колесо – лишь вспомогательная часть автомобиля», «главное место в автомобиле принадлежит пассажирам или грузу», которым «нужно предоставить больше места, а колесам, как и другим механизмам, как можно меньше».

Версия Долматовского прекрасно подтверждалась в то время. Скажем, у автомобиля «Москвич-400», выпускавшегося с 1946 года, были 16-дюймовые диски. У «Москвича-402», он пошел в серию с 1956 года, – 15 дюймов. У «Москвича-408», появившегося в 1964 году, и сменивших его моделей 412 и 2140 были 13-дюймовые колеса.

После этого сокращение прекратилось. «Москвич-2141» – его производили с 1986 года – диски имел размером 14 дюймов. «Москвичи» образца 2026 года – и они отражают политику главного автопроизводителя планеты, Китая, – на заводе получают колеса от 17 до 20 дюймов.

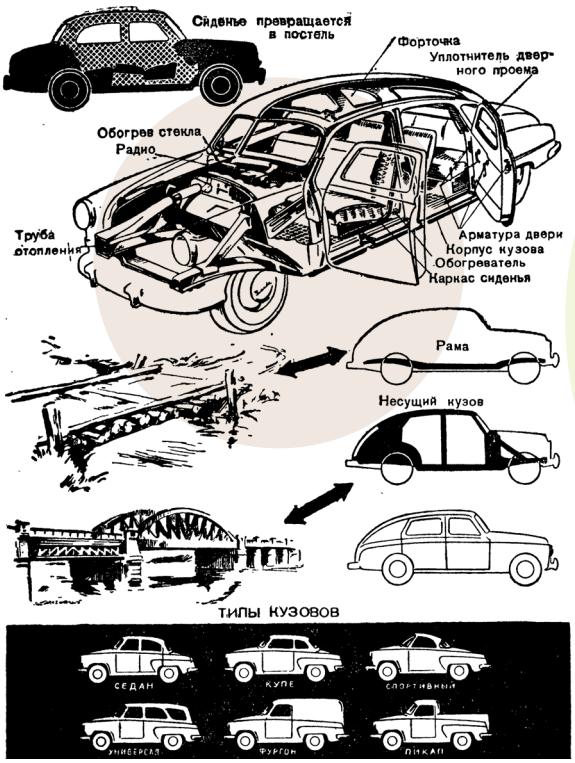
Мы так подробно остановились на этом вопросе потому, что колеса и диски – важнейший элемент дизайна, и увеличение размера сегодня имеет прежде всего не практический, а статусный характер. 13 дюймов как-то уже и неудобно на публике показывать. Другое дело 18, а лучше – 21 дюйм. Такое не надо прятать «под скорлупой кузова».

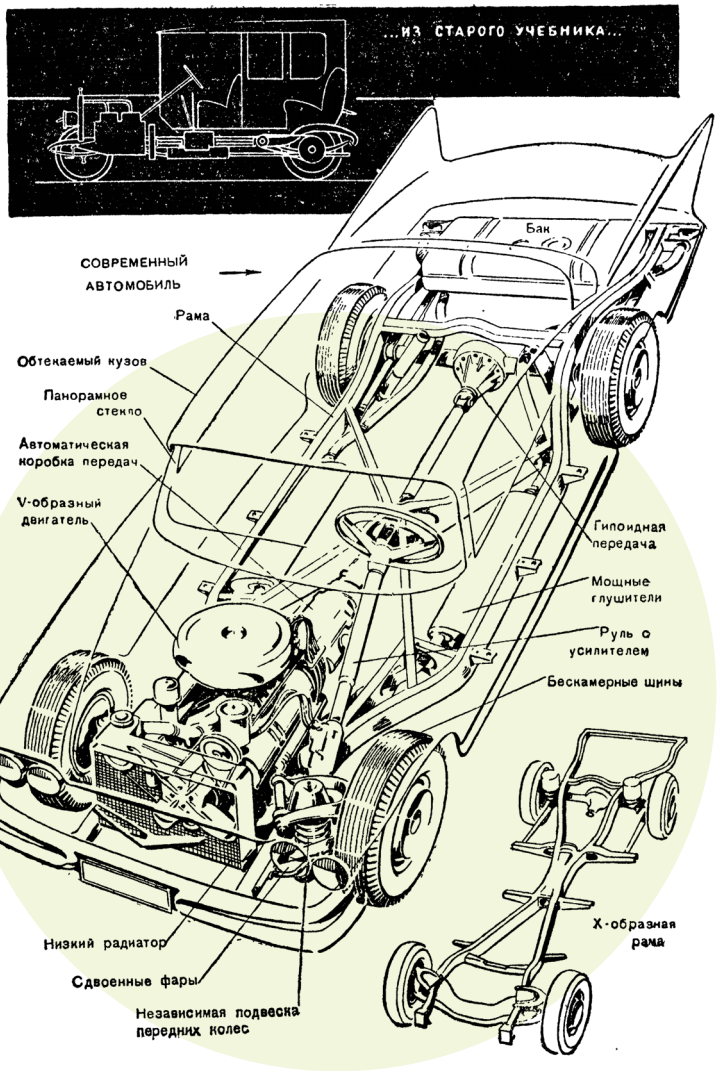
Жетон и шахматы

Продолжим смотреть на автомобильное движение «лихих» 1990-х годов – каким оно виделось из «оттепельных» 1950-х. «Самый молодой из нашей компании вчера сдал последний экзамен за шестой класс; ему куплены новые шахматы и жетон водительских прав». Не будем придираться – куплены, видимо, были только фигурки, а не водительское удостоверение, хотя в 1990-е покупка прав приобрела невиданную популярность: в ВИП-исполнении документ доставляли на дом, минуя этапы как обучения, так и сдачи экзаменов.

«Вот к стоянке бесшумно подкатил автомобиль. Пассажиры вышли, захлопнулись двери. В окошечках на лобовой и задней частях крыши зажглись надписи “свободен”. Это автомобиль общественного пользования, о чем свидетельствует герб транспортного управления Моссовета на дверях машины». Слова «каршеринг» тогда не было в русском

«ДЛЯ УПРАВЛЕНИЯ АВТОМОБИЛЕМ
почти не нужно рычагов и педалей: вместо прежнего рычага передач и трех педалей — сцепления, газа и тормоза — требуется только одна педаль скорости, контролирующая обороты двигателя и поток жидкости в системе силовой передачи».





В современном автомобиле механизмы и кузов соединены в гармоничное целое, лишь отдаленно напоминающее нескладные машины начала XX века.

языке, да и в мире явление стало массовым только в XXI веке, так что Долматовский угадал.

«Нажимаем кнопку на боковине кузова – двери плавно распахиваются, и мы входим в автомобиль. Именно входим: как только открываются двери, часть крыши приподнимается, и не нужно сгибаться в три погибели, чтобы занять место, как это приходилось делать когда-то. Автомобиль, пожалуй, ненамного крупнее древнего "Москвича", но – странное дело! – все мы, шестеро, с удобствами устраиваемся в мягких передвижных креслах. Пальто повешены в багажнике. Юный водитель садится за руль и с некоторым трепетом опускает жетон в отверстие на щите приборов».

Увы – все мимо. Мы так же сгибаемся в три погибели, «местов для польт» в машинах нет, а роль жетона-идентификатора в каршеринге играют смартфоны.

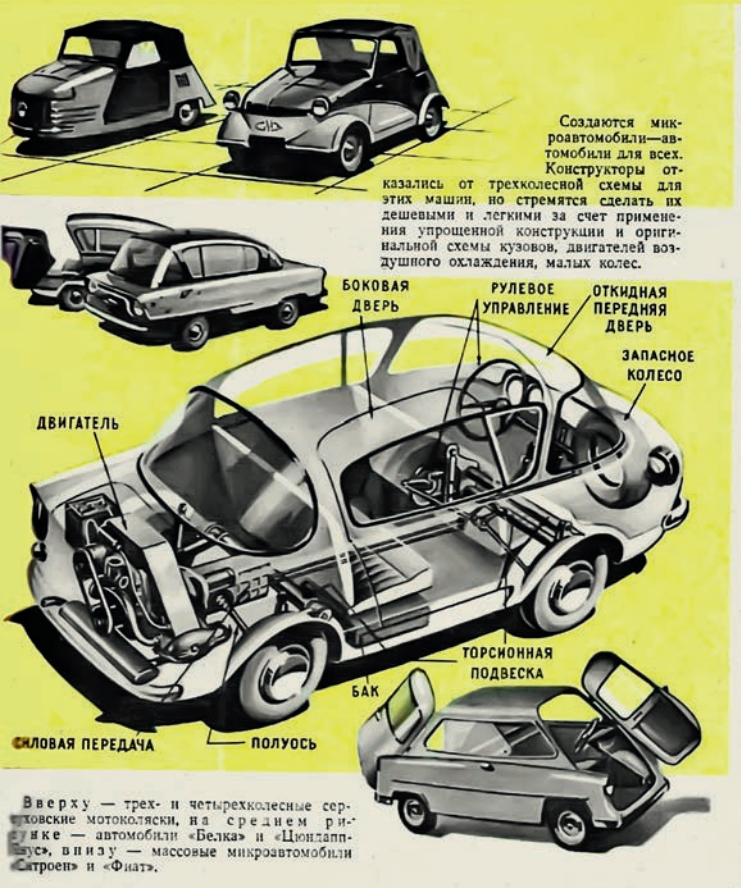
Обратили внимание – за рулем школьник? Долматовский поясняет: «Это не фантазия: многие еще помнят время, когда водитель считался человеком особенным, постигшим "тайны" машины, бесчисленные операции управления и обслуживания... Но... все это скоро будет в прошлом. Пройдет немного лет, и автомобиль станет еще более простым в управлении. Всякий сможет управлять им без сколько-нибудь долгого обучения... Чтобы управлять автомобилем, нужно не больше навыка, чем для езды на велосипеде, – поворачивать руль направо или налево, иногда нажимать ногой упругий наклонный пол для снижения скорости... Постепенно переходя из колонны в колонну ближе к середине улицы, машина сама набирает скорость и будет поддерживать ее постоянно. В городе – это 100 километров в час, на шоссе – 200... Скорость движения поддерживается автоматически, в расчете на то, чтобы автомобиль в данных условиях работал на наиболее экономичном режиме и развивал наибольшую скорость. В пределах каждого режима все механизмы работают без участия водителя – он может только, если захочет или если это понадобится, замедлить ход машины или изменить маршрут».

Нельзя сказать, что каждый из водителей со стажем имел опыт управления машиной с автопилотом, но сама идея фантастикой не кажется – за исключением деталей вроде наклонного пола, играющего роль регулятора скорости.

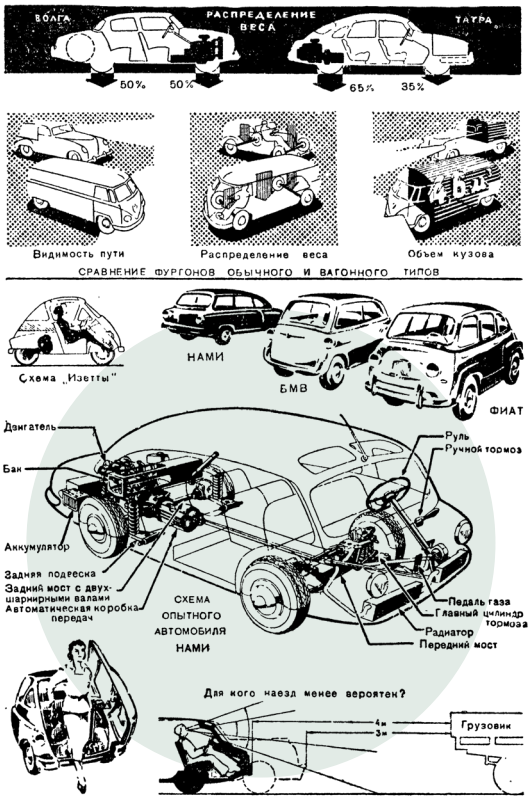
Самоуправляемые автомобили

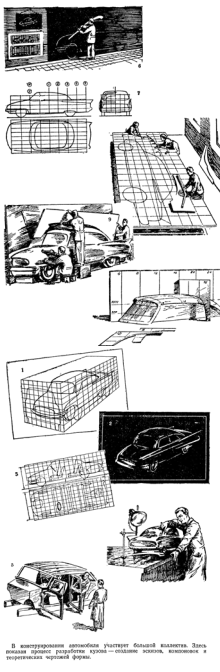
«Автомобиль снабжен фотоэлементами и акустическими локаторами, воздействующими на тормоза и руль», – пишет Долматовский в последний год выпуска автомобиля «Победа». Сегодня мы сказали бы про камеры, радары, лидары и сонары, что не делает предсказание менее верным.

«МНОГИЕ СЧИТАЛИ КАПЛЕОБРАЗНЫЙ АВТОМОБИЛЬ – без "капота" перед кузовом – чем-то уродливым. Но конструкторы и художники нашли новые красивые формы».





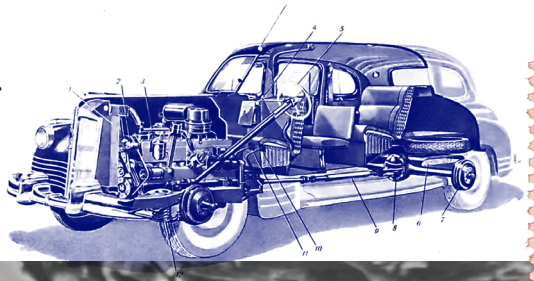




Правда, Долматовский исходит из того, что «самоуправляемые автомобили» ориентируются на специальную разметку на мостовой, а дороги остаются сухими даже «зимой и в ненастную погоду», потому что подогреваются «дешевой энергией от атомных электростанций». Про дешевизну энергии вы сами узнаете каждый месяц при оплате счетов за жилье.

Автоматический режим движения позволяет водителю в дороге поиграть в шахматы. «Впрочем, запросы любителей спорта и сильных ощущений тоже не забыты. Вот едущий впереди выключил автомат и, к удивлению всех, управляет автомобилем... вручную. Об этом сигнализируют желтые мигающие огни, вспыхнувшие на крыше кузова его машины». Тоже предвидение! Как раз в наши дни формируется стандарт – только огни будут не мигающие, а постоянные, не желтые, а бирюзовые, и обозначать не ручное управление, а как раз автоматическое.

Получается, Долматовский видел развитие техники лет на шестьдесят-семьдесят вперед. Но был уверен, что предсказания материализуются быстрее. «Осторожно» называл срок в тридцать-сорок лет, то есть до конца прошлого века, и оптимистично добавлял, что, «как правило, действительность опережает прогнозы». **a**







Царем себя называет

Кто следил за событиями в Иране, особенно в первые дни операции «Эпическая ярость», у того, конечно же, на слуху имя Реза Пехлеви – так зовут наследного иранского принца, уже много лет проживающего в изгнании в Америке.

Советские люди знали другого Пехлеви – его отец, шах Мохаммед Реза Пехлеви, правил Ираном с 1941 по 1979 год. И был даже не просто шахом, а шахиншахом, то есть «шахом из шахов» или «царем царей», – таким титулом он украсил себя в 1967 году. Далее была Исламская революция, когда, как пел Высоцкий, «шах расписался в полном неумении, вот тут его возьми и замени». К власти в Иране пришли исламские фундаменталисты во главе с аятоллой Хомейни, а должность «царя царей» была, как буднично пишет «Википедия», «упразднена 11 февраля 1979 года».

Но за почти сорок лет своего правления шах Мохаммед Реза Пехлеви четыре раза посещал СССР: в 1956, 1965, 1972 и 1974 годах, – иначе откуда о нем мог слышать герой песни Высоцкого, обычный советский алкаш, посаженный на пятнадцать суток за хулиганство и читающий своим сокамерникам лекцию о международном положении.

А вот и фотокарточка с шахом Пехлеви и шахиней Сорайей, приобретенная редакцией «Автопилота» на интернет-аукционе «Мешок». Не так сложно догадаться, что на снимке запечатлен самый первый визит монаршей четы в Советский Союз в 1956 году, поскольку на заднем плане стоит автомобиль ЗИС-110, выпускавшийся в то время. Едва ли в 1965-м дорогим гостям предоставили бы такое старье, ведь тогда у нас уже был более современный ЗИЛ-111.

К слову про ЗИС-ЗИЛ и эту фотографию. Чета Пехлеви прилетела в Москву 25 июня 1956 года, а на следующий день завод имени Сталина был переименован в «имени Лихачева», соответственно поменяв и последнюю букву в аббревиатуре – последствия XX съезда партии и разоблачения «культа личности». Модель ЗИС-110 соответственно стала ЗИЛ-110.

Сам шах тогда вряд ли знал о таких мелочах – ему больше приглянулся советский самолет Ил-14П, который Хрущев великодушно подарил Пехлеви. В СССР шах и шахиня пробыли до 11 июля, посетив несколько городов, в том числе и Сталинград, где осматривали Сталинградскую ГЭС и совершили прогулку по Волге. Именно там и был сделан этот снимок. И город, и гидроэлектростанцию, в отличие от ЗИСа, переименуют только в 1961 году – в Волгоград и Волжскую ГЭС соответственно. Это произойдет одновременно с выносом тела Сталина из Мавзолея. Шахиншах Пехлеви в 1979 году, когда в Тегеране начнутся массовые беспорядки, не станет дожидаться, когда «вынесут» его самого, устранится от власти и покинет страну.







Держи «Карманн» шире

Сюжет фотографии в общем-то банальный для СССР – толпа зевак рассматривает диковинную иномарку. Но и в таком простом сюжете есть свои смыслы.

Место, где сделан этот снимок, опознать не так сложно: слева видна арка главного входа ВДНХ – тогда еще ВСХВ, – построенная в 1954 году.

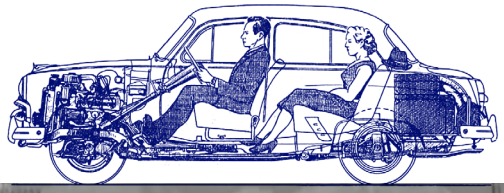
Автомобиль в кадре – ровесник арки и тоже во многом «народный». Это Volkswagen Karmann Ghia – культовый спорткар, выпускавшийся в ФРГ с 1955 по 1974 год. Volkswagen – потому что построен на шасси знаменитого «народного автомобиля», более известного как «Жук». Karmann – название немецкой кузовной фирмы, где за двадцать лет наклепали почти полмиллиона таких купе, тоже ставших поистине народными благодаря невысокой цене. А третье слово, Ghia, принадлежит итальянскому ателье, где разработали дизайн автомобиля.

С датировкой фотографии намного сложнее, но, похоже, что это шестидесятые годы. Тут не поможет даже транзитный номер Западной Германии необычной овальной формы – такие использовались с начала пятидесятых и до воссоединения двух Германий, ФРГ и ГДР, в 1989-м. Владелец, скорее всего, иностранец, прибывший на работу в СССР, – дипломат или корреспондент, но еще не успевший поставить автомобиль на учет. Приехал, так сказать, посмотреть на достижения народного хозяйства страны, где придется провести не один год.

Простой советский человек, понятное дело, привезти себе подобный автомобиль из ФРГ тогда не мог. Поэтому неудивительно, что публика, вместо того чтобы идти на ВДНХ глядеть на трактора и сноповязалки, стоит и с любопытством рассматривает немецкий спорткар. Особенный интерес вызывает заднее расположение двигателя – целая толпа сгрудилась и что-то обсуждает, наверное, мучает вопрос, почему у нас такие не выпускают.

Хотя почему? Спортивное купе можно было сделать самому на базе «Запорожца», такого же заднемоторного «народного автомобиля», как и «Жук». И делали, конечно, не в промышленных масштабах, а в кустарных. Например, знаменитое спортивное купе КД, построенное небольшой партией, но чаще единичные самоделки, которые у нас любили показывать на разных смотрах научно-технического творчества, устраиваемых обычно как раз на ВДНХ.

Вот и мужчина слева, по виду типичный ИТР – инженерно-технический работник, небось в задумчивости прикидывает, можно ли сварганить такое спорткупе в гараже из подручных средств. А пацан в правой части кадра явно мыслит попроще: «Вот вырасту и куплю себе такую». Кто знает, может, в жизни ему повезло – вырос и купил, как раз в девяностые был уже взрослым. Тогда иномарки стали обыденностью и подобную толпу вокруг уже не собирали.







ФИНКА В БОК

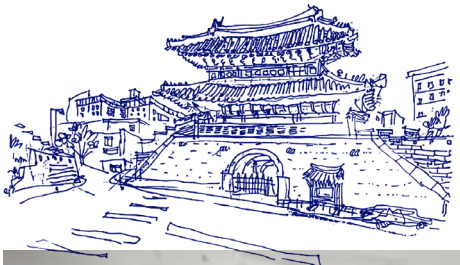
Автор этой фотографии, сделанной в шестидесятые годы в Хельсинки, среди советских людей наверняка считался «везунчиком» – даже если ты побывал всего-навсего в столице Финляндии, то считай уже «увидел мир». Простых советских туристов чаще всего отпускали в страны социалистического, как тогда говорили, «лагеря», а тут «капстрана»! Наша версия – снимок сделал кто-то из наших «моряков загранзаплыва». Фуражки двух других видны в середине кадра. Советских моряков в город тогда отпускали только «тройками». Потому что одному было бы проще сбежать. Двое могут найти общий язык и договориться. Но когда есть третий – особенно если он член КПСС или кто-то из комсостава, что, по сути дела, одно и то же, – то шансы предать Родину сведены к минимуму.

Что обычно снимают туристы? То, чего нет в собственной стране. Здесь на заднем плане – здание Финского национального театра на привокзальной площади. Но вряд ли советского человека могла заинтересовать архитектура – в Москве и Ленинграде театры покрасивее и поинтереснее. А вот такого количества и разнообразия автомобилей в одном месте ни в одном из советских городов точно не было.

Крайний справа, с унылой мордой, британский Rover P4. Рядом с ним стоит светленькая Skoda 1200 – такие к нам в СССР поставляли «чешские братья» в рамках сотрудничества все тех же стран социалистического лагеря. Но если судить по рекламе Skoda – она украшает фасад здания на верхней правой стороне фотографии, то покупали машины из ЧССР и Финляндии. Равно, как и из СССР, но об этом чуть позже. Левее «Шкоды» – Mercedes-Benz модели 170, один из долгожителей штутгартского концерна, выпускавшийся с 1936 по 1955 год, но с небольшим перерывом сами знаете на что.

Но что это у нас между «Мерседесом» и «Жуком», которого вы, конечно же, узнали? Совершенно верно: «Москвич» модели 407. А прямо перед ним в профиль – еще один, но уже модели 402. «Москвичи» тогда хорошо шли на экспорт даже в «капстраны», где их охотно покупали из-за сочетания низкой цены и высокой надежности. Были годы, когда больше половины машин, выпускавшихся МЗМА, позже переименованным в завод Ленинского Комсомола, шли на экспорт. Стране нужна была валюта, в том числе на поддержку коммунистических режимов по всему миру. Заводу при этом долларов, которые тоже пригодились бы на разработку новых моделей, не давали. И для простых граждан очередь на покупку нового «Москвича» растягивалась на годы.

Пройдут десятилетия. Долги африканцам и латиноамериканцам мы спишем. А строить нормальные «Москвичи» так и не научимся.





Утка по-пекински

Сначала все было легко и просто. Не один, не два – несколько человек, увидев это фото, уверенно сказали: «Советские командированные в Китае, на площади Тяньаньмэнь. А машина – какой-то китайский внедорожник». Самый автомобильно-продвинутый предположил: BAIC, модель 212.

Откуда такая уверенность? Видимо, в силу умственной аберрации – дело-то на картинке явно происходит за границей, на Востоке, а заграница для нас теперь, в силу разных причин, одна: Китай. А китайский внедорожник BAIC 212, кстати, сегодня продается в России. И внешне он тот же, что и полвека назад, вечная классика, чем компания, похоже, гордится.

Но если разобраться: фото сделано еще пленочным фотоаппаратом, который автоматически подставлял дату, она есть и здесь: 19 июля 1989 года. Получается, снимок сделан месяц с небольшим спустя после «событий 4 июня» – так в официальных источниках принято называть день, когда на Тяньаньмэнь были подавлены массовые протесты против реформ Дэн Сяопина. Протесты переросли в вооруженные столкновения с вызванной на подмогу армией, было сожжено не меньше 15 танков и бронетранспортеров, а точное число погибших неизвестно до сих пор… В общем, едва ли спустя месяц после такого гости китайской столицы могли так разгуливать по Тяньаньмэнь. Особенно из СССР, который и подал китайским протестантам плохой пример своими перестройкой и гласностью. Итог – выражаясь языком автомобильного навигатора, «место не найдено».

К тому же, если вглядеться в машины на заднем плане – ну какой это Китай 1980-х? Речь уже даже не о явно некитайских марках этих автомобилей, а просто об их количестве. Да и сам якобы BAIC 212, если посмотреть повнимательнее, подозрительно похож на… Jeep! Все-таки китайский автопром явно действует нам на мозг, основы забываем.

Так что же все-таки на карточке? Решение в духе времени – спросить искусственный интеллект. Показываем ему фото, спрашиваем, что на нем, через секунду читаем ответ. Столица Южной Кореи Сеул, один из символов города, ворота Тондэмун, в переводе с корейского – «великие восточные врата». Были построены во время правления короля Тхэджо в 1398 году, реконструированы в 1453 году, современный облик обрели в 1896 году.

А что с автомобилем? Догадка про Jeep была почти правильной. Это SsangYong Korando первого поколения, лицензионная копия Jeep CJ-7, которая выпускалась как раз в 1980-х. Korando – сокращенное Korea Can Do, в вольном переводе – «Корея может». Об этом мы тоже за последние годы уже немного подзабыли. **a**



В «ЗЕЛЕНОМ АДУ» автомобили Porsche одержали бесчисленное количество побед и неоднократно устанавливали новые рекорды. Так что частица Нюрбургринга живет в каждом автомобиле Porsche.

100 ЛЕТ В АДУ

С момента открытия в 1927 году гоночная трасса Нюрбургринг стала ареной для серьезных испытаний человека и техники. В преддверии столетия легендарной немецкой трассы компания Porsche представила не только специальную версию спорткара Porsche 911 GT3 100 Jahre Nurburgring, но и посвященный ему хронограф Chronograph 1 – 911 GT3 100 Jahre Nurburgring.

Дизайн хронографа вдохновлен легендарной «Северной петлей» Нюрбургринга, известной в автомобильном мире как «Зеленый ад». На циферблате размещен исторический логотип трассы. Сквозь сапфировое стекло задней крышки виден ротор механизма, повторяющий дизайн колесного диска юбилейного Porsche 911 GT3. На задней крышке также выгравированы название «911 GT3 – 100 Jahre Nurburgring» и индивидуальный номер экземпляра.

Корпус Chronograph 1 изготовлен из легкого титана с черным покрытием – материала, широко применяемого в автоспорте. Черный циферблат с белыми цифрами и метками отсылает к оригинальному Chronograph I 1972 года, дизайн которого, в свою очередь, был вдохновлен приборной панелью Porsche 911. Тахиметрическая шкала на внутреннем ободке циферблата позволяет рассчитывать среднюю скорость по времени прохождения известной дистанции.

Черный ремешок изготовлен из натуральной кожи, используемой для отделки салонов Porsche. Как и сиденья юбилейного спорткара, он имеет перфорацию, зеленую текстильную подкладку и контрастную прострочку цвета GT Silver. В комплект также входит дополнительный зеленый текстильный ремешок с белой полосой.

Часы выпущены тиражом 100 экземпляров и доступны покупателям юбилейного автомобиля. Цена составляет 9950 евро.







БРИТАНСКИЕ СКРЕПЫ



РАЗУМЕЕТСЯ, КОЛЛЕКЦИЯ НЕ МОГЛА ОБОЙТИ стороной еще одну британскую традицию – чаепитие. В British Summertime Collection представлены чайные сервизы, изготовленные в Сток-он-Тренте – городе, который не случайно называют «мировой столицей керамики».



Казалось бы, что может быть более британским, чем Range Rover? Однако новая коллекция, созданная под руководством дизайнеров знаменитой автомобильной марки, доказывает, что кашу маслом не испортишь. Особенно если к легендарным внедорожникам добавить немного тенниса, традиционного английского чаепития и многовекового ремесленного мастерства.

В коллекции British Summertime Collection объединились изделия из кожи и кашемира, текстиль, аксессуары и керамика. Все они созданы под влиянием философии современной роскоши и узнаваемого дизайнерского языка Range Rover.

Центральный элемент коллекции – плед из кашемира и шерсти, вдохновленный дизайном теннисного корта. Хотя история тенниса насчитывает несколько столетий, именно Англия стала родиной его современной версии, а Уимблдонский турнир – одним из главных символов этого вида спорта. Поэтому теннисный плед вполне вписывается в мир Range Rover. Возить его предлагается в дорожной сумке ручной работы из той же коллекции. Туда же можно положить зонты – от дождя и от солнца. Для британского лета пригодятся оба.

Цветовая палитра коллекции тоже напоминает о британском лете: белый – цвет теннисной формы, зеленый – травяных кортов, ярко-желтый – теннисных мячей. Небесно-голубые оттенки отсылают к редким погожим дням, а сочетание клубники со сливками – к традиционному угощению на Уимблдоне.

Но автомобильное происхождение коллекции выдают детали. Золотистая отделка чайных сервизов и фурнитура сумок перекликаются с фирменным цветом Range Rover Sunset Gold. А форма дорожной сумки повторяет очертания задней части внедорожника.





МОДЕЛЬ THE GUARDIAN I
переосмысливает классические «авиаторы» 1970-х годов, сочетая узнаваемую форму с титаном, 24-каратным золотом и палладием.

ДАБЛ-М

Если вам вдруг показалось, что в глазах двоится, возможно, дело не в зрении, а в новых очках Maybach. Все модели коллекции объединяет эмблема Double-M и стремление перенести фирменную автомобильную роскошь на оправы.

В новую линию Maybach Eyewear вошли одиннадцать моделей – от лаконичных безободковых оправ до выразительных «авиаторов» и «навигаторов». Для них выбраны самые отборные и порой несочетаемые материалы: титан и натуральный рог, ценные породы дерева и японский ацетат, а также перламутр, золото и даже бриллианты.

У The Magic III титановые детали сочетаются с деревянными заушниками, а логотип переливается перламутром. The King IV переосмысляет классические «авиаторы», добавляя к ним бриллианты. «Навигаторы» The Hustler I изготовлены из японского ацетата целлюлозы, а сочетание оттенков создает эффект трехмерной глубины.

В The Highness II связь с автомобилями заметнее всего: изгибы мостика и креплений заушников напоминают линии приборной панели и дверных карт Maybach. The Edge I выделяется массивным силуэтом и заушниками из натурального рога.

Самая классическая модель коллекции, The Artist III, воплощает союз традиционного мастерства и пуристского дизайна, соединяя титан с золотом, деревом и рогом. А The Guardian I отсылает к «авиаторам» 1970-х годов, используя титан, 24-каратное золото и палладий.

Надо ли упоминать, что каждое изделие из коллекции Maybach Eyewear создается вручную и проходит тщательную проверку качества.











БЕЗ ВИНТА





КОЛЛЕКЦИЯ
изготовлена из материалов, которые используются в автопромышленности: нержавеющая сталь, ацетат и инновационные углеродные волокна.

Очередная совместная коллекция очков Mercedes-Benz и ic! berlin наглядно демонстрирует стилистические различия между классической элегантностью Mercedes-Benz и спортивным характером Mercedes-AMG. Как говорится, разница налицо. Три новые модели Mercedes-Benz отдают дань уважения нестареющей классике: плавные линии, изящная гравировка деталей и ретрофутуристические формы. Даже новый цвет Sea Pine – нежно-зеленый с голубоватым оттенком – напоминает о прибрежных лесах и морском тумане. Вдохновением для него послужила автомобильная окраска Mercedes-Benz Verde Silver. В солнцезащитной модели используются фотохромные линзы, которые автоматически адаптируются к изменению освещения – в помещении, автомобиле или на улице.

Три модели Mercedes-AMG, напротив, воплощают спортивный характер марки. Их выразительная геометрия и контрастные цветовые акценты отсылают к дизайну мощных автомобилей. Впервые на элементы оправ из углеволокна Flexarbon нанесено специальное цветное покрытие, подчеркивающее структуру материала.

Если Mercedes-Benz делает ставку на сдержанную элегантность, то Mercedes-AMG предпочитает более смелые формы и яркие детали. Впрочем, кое-что у всех шести моделей общее – запатентованная безвинтовая петля ic! berlin, благодаря которой оправы остаются легкими и удобными.

Все очки новой коллекции Mercedes и ic! berlin оснащены запатентованной безвинтовой петлей, которая обеспечивает сверхлегкую удобную посадку. Уникальная конструкция была разработана в тесном сотрудничестве с инженерами Mercedes-Benz.

КОФЕ С БАРАНКОЙ

ОДНОЙ ИЗ САМЫХ УЗНАВАЕМЫХ ДЕТАЛЕЙ PORSCHE 911 CARRERA RS 2.7 стал задний спойлер, который из-за своей формы получил прозвище «утиный хвост» – его можно разглядеть в дизайне изготовленных вручную чашек.

Что может быть общего между спорткаром и кофемашиной? Совместное творчество Porsche и La Marzocco доказывает, что общего у них гораздо больше, чем кажется на первый взгляд. Если, конечно, за дело берутся два корифея в своей области. Ведь итальянская La Marzocco в мире кофемашин – примерно то же, что Porsche в автомобильном Итальянцы утверждают, что идеальный эспрессо – это нечто большее, чем просто ароматные зерна. Отличный кофе рождается благодаря вниманию к каждой детали и тому, как эти мелочи складываются в нечто исключительное. Буквально как спорткар. Одним словом, два бренда успешно объединили любовь к продуманному дизайну, мастерству исполнения и вниманию к деталям.

В новую коллекцию, выпущенную ограниченным тиражом в 911 экземпляров, вошли эспрессо-машина Linea Micra и кофемолка Pico, дизайн которых вдохновлен Porsche 911 Carrera RS 2.7. Представленный в 1972 году как модель для автоспорта тиражом всего 500 экземпляров, этот автомобиль быстро завоевал популярность благодаря облегченной конструкции, эффектному дизайну и выдающимся динамическим характеристикам, и его тираж увеличили почти втрое.

Кофейная коллекция Porsche и La Marzocco отражает фирменную эстетику Porsche 911 Carrera RS 2.7 – в коллекции использованы исторические сочетания цветов Porsche: белого с зеленым или синим и мандаринового с черным.

На черных ручках эспрессо-машины лазером выгравированы обозначения «RS» и «2.7», а аналоговые манометры с красными и зелеными индикаторами выполнены в стиле Porsche.

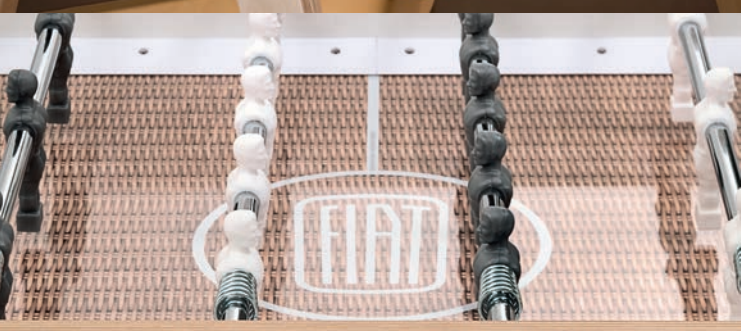


БЛАГОДАРЯ
прочным материалам и конструкции играть в футбол на столах FAS Pendezza x Fiat 500 можно и в доме, и на улице.



ЧТО НАША ЖИЗНЬ







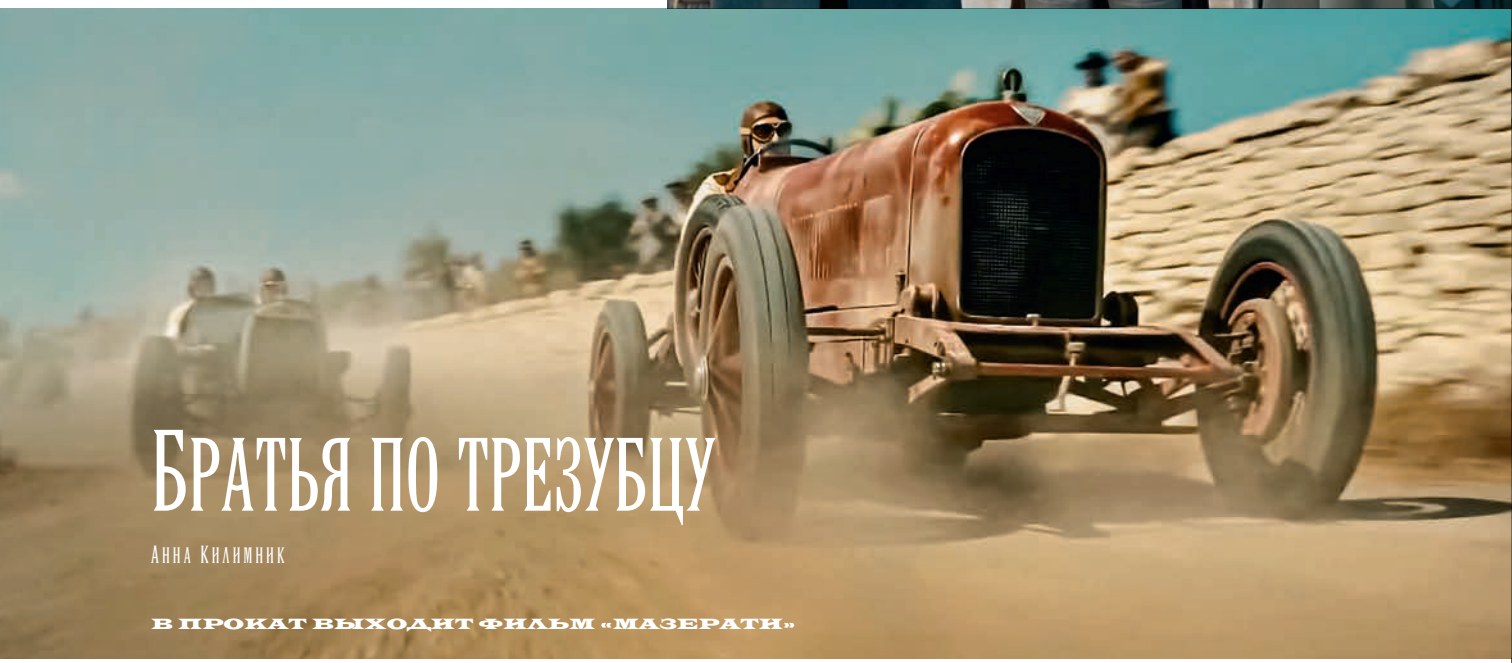
Итальянский дизайн – поистине уникальное явление. И дело тут не только в художественном вкусе и ремесленных традициях, которые передаются по наследству, но и в завидном умении итальянцев при любых обстоятельствах получать удовольствие от жизни. Что отражается на всем, где стоит маркировка «Made in Italy».

Иконой гедонистического стиля стал в свое время и Fiat 500 – одна из самых узнаваемых моделей итальянского автопрома. А фирма FAS Pendezza, созданная братьями Альфонсо и Давиде Пендецца из Бергамо, уже больше 60 лет занимается производством игровых столов. Казалось бы, что может быть общего у автомобиля и настольного футбола? Конечно, дизайн, основанный на общих ценностях и культурных отсылках, присущих итальянскому воображению. С одной стороны, это мир игры и единения, с другой – автомобиль, который стал символом свободы и творческого образа жизни для нескольких поколений. Коллекция Heritage сегодня переосмысливает эстетические коды Fiat 500 через две модели игровых столов от FAS Pendezza.

Cross 500 Heritage выделяется своей синей расцветкой с белой отделкой, напоминающей цвета исторических Fiat 500. Графический рисунок игрового поля, имитирующий плетение из ротанга, вызывает ассоциации с летней атмосферой La Dolce Vita.

Ciclope 500 Heritage предлагается в двух исторических цветах Fiat 500: кораллово-красном, использовавшемся в 1968–1972 годах, и светло-зеленом, появившемся еще в 1957-м. Оба напоминают об очаровании той эпохи и удовольствии от веселого и творческого времяпрепровождения с друзьями и любимыми.





Братья по трезубцу

Анна Килимник

В ПРОКАТ ВЫХОДИТ ФИЛЬМ «МАЗЕРАТИ»

ИТАЛЬЯНСКИЙ ПРОДЮСЕР АНДРЕА ИЕРВОЛИНО, ВЕРОЯТНО, РЕШИЛ ЭКРАНИЗИРОВАТЬ ИСТОРИЮ ВСЕГО ИТАЛЬЯНСКОГО АВТОПРОМА. СНАЧАЛА ОН СПРОДЮСИРОВАЛ «ЛАМБОРГИНИ: ЧЕЛОВЕК-ЛЕГЕНДА» С ФРЭНКОМ ГРИЛЛО В РОЛИ ФЕРРУЧЧО ЛАМБОРГИНИ. ЗАТЕМ – «ФЕРРАРИ» МАЙКЛА МАННА С АДАМОМ ДРАЙВЕРОМ. ТЕПЕРЬ НА ОЧЕРЕДИ «МАЗЕРАТИ» – ИСТОРИЯ БРАТЬЕВ, СОЗДАВШИХ ОДНУ ИЗ САМЫХ ИЗВЕСТНЫХ АВТОМОБИЛЬНЫХ МАРОК МИРА. В РОССИЙСКИЙ ПРОКАТ ФИЛЬМ ДОЛЖЕН ВЫЙТИ 3 ДЕКАБРЯ.

В интервью The Hollywood Reporter Иерволино объяснил свой интерес к автомобильным биографиям просто: «Если вы обращаетесь к историям жизни этих людей, кажется, что перед вами уже готовый фильм – столько испытаний им пришлось пройти». По его словам, основатели автомобильных компаний были первопроходцами, в которых почти никто не верил. «Жизнь всех этих парней похожа на историю Рокки», – считает продюсер.

Продюсер сравнивает итальянскую «Долину моторов» – территорию между Моденой и Болоньей – с американской Кремниевой долиной. Именно здесь возникли Ferrari, Lamborghini и Maserati. «Люди во всем мире знают, что за Apple стоял Стив Джобс. Но они не знали, что за Lamborghini стоял человек по имени Ферруччо Ламборгини», – говорил Иерволино. Именно этот пробел и призваны восполнить фильмы Иерволино.

Новая картина, получившая оригинальное название «Maserati: The Brothers», рассказывает о легендарных братьях, которые в 1914 году открыли автомобильную мастерскую в Болонье. Они мечтали создавать самые быстрые автомобили, но столкнулись с вечными препятствиями – нехваткой денег и семейными конфликтами, и также смертельными опасностями, из которых в целом состояли автогонки в то время. Центральная фигура истории – Альфьери Мазерати; один из главных создателей марки и талантливый гонщик, он умер в 1932 году от осложнений после тяжелой аварии.

Режиссером стал Бобби Мореско, обладатель «Оскара» за сценарий фильма «Столкновение» и постановщик предыдущего автомобильного байопика Иерволино – «Ламборгини». Главные роли братьев исполнили итальянские актеры Микеле Морроне и Сальваторе Эспозито. Однако в рекламной кампании гораздо заметнее выпячиваются голливудские звезды: Энтони Хопкинс, Аль Пачино, Энди Гарсиа и Джессика Альба. Хопкинсу досталась роль финансиста, помогающего братьям осуществить свою мечту.









Но, пожалуй, самые интересные подробности производства связаны не с актерами, а с автомобилями. Как выяснила The Guardian, специально для съемок в мастерской, авторизованной Maserati, изготовили шесть десятков машин, воспроизводящих гоночные автомобили 1920–1930-х годов. Внешность автомобилей соответствует историческим образцам, техническую часть адаптировали к современным требованиям, стараясь сохранить характерное звучание оригинальных двигателей. Это оказалось одной из наиболее затратных составляющих производства. По оценке британского издания, общий бюджет картины мог превысить 90 млн фунтов стерлингов – необычно крупная сумма для независимого кинопроекта.

Автомобильная пресса уже обратила внимание и на исторические вольности сценаристов. Как отмечает Road & Track, в трейлере братья обсуждают мечту о победе в Indianapolis 500. Однако первые две победы Maserati в этой гонке состоялись только в 1939 и 1940 годах, когда Альфьери уже не было в живых, а компания перешла к новым владельцам. Насколько последовательно фильм разделяет эти эпохи, станет понятно после премьеры.

Для Иерволино история Maserati, вероятно, не последняя в автомобильной серии. Продюсер уже заявил о желании снять фильм о Bugatti. И даже допускает, что однажды сам займется производством спортивных машин. «Благодаря этим фильмам я научился строить спортивный автомобиль – выпустим».



Водитель без найма

Анна Килимник

В ПРОКАТ ВЫХОДИТ КОМЕДИЯ «ДЕДМОБИЛЬ»

ВАЛЕРА – ВОДИТЕЛЬ ОПЫТНЫЙ И, ЧТО ВАЖНО, СВОЮ РАБОТУ БЕЗЗАВЕТНО ЛЮБЯЩИЙ. ТРИДЦАТЬ ЛЕТ ЗА РУЛЕМ ЛИМУЗИНА – ДАЖЕ СВОЮ ЛЮБИМУЮ СОБАКУ ОН НАЗВАЛ ЛИНКОЛЬНОМ. НО РАБОЧИЙ АВТОМОБИЛЬ СПИСЫВАЮТ В УТИЛЬ, А САМОГО ВАЛЕРУ БУКВАЛЬНО БЕРЕТ В ЗАЛОЖНИКИ ТАКСИ С ИСКУССТВЕННЫМ ИНТЕЛЛЕКТОМ. ПРИМЕРНО ТАК НАЧИНАЮТСЯ ГЛАВНЫЕ СОБЫТИЯ ФИЛЬМА «ДЕДМОБИЛЬ», КОТОРЫЙ ВЫХОДИТ В ПРОКАТ 19 НОЯБРЯ.

В роли высокотехнологичного такси снялся электрический минивэн Zeekr. Его выбрали не только за подходящую внешность и возможность транслировать эмоции на небольшом ЖК-экране между фарами. Одним из главных преимуществ стал просторный салон, в котором могли разместиться не только актеры, но и, в зависимости от ракурса, оператор, специалисты по звуку и фокусировке камеры.

Голосом автомобиля стал Сергей Бурунов. Сценаристы наделили машину не только способностью разговаривать, но и мыслить, а также испытывать вполне человеческие эмоции. Когда такси, например, грустит, оно может «плакать» жидкостью из стеклоомывателя. Для выражения чувств использовали и тот самый ЖК-экран, на который выводились «эмоциональные» изображения.

По сюжету, такси с искусственным интеллектом сбежало от своих разработчиков после того, как инвестор решил закрыть проект, а машину отправить на утилизацию.

Умное такси видит единственный шанс спастись – доказать свою востребованность, заработав высокий рейтинг у пассажиров. Но пассажиры оказываются не готовы к автономному вождению. Так что ИИ-такси нужен человек, который будет притворяться, будто управляет машиной. Вот таким человеком и становится Валера в исполнении Юрия Стоянова.

Значительную часть автомобильных эпизодов, происходящих внутри салона, снимали в павильоне «Мосфильма», где машину окружали большие LED-экраны с изображениями движущихся московских улиц. Как сказал в одном из интервью оператор-постановщик Максим Колиганов, «почти все действие проходит внутри машины, поэтому свет и ракурсы приходится выстраивать особенно тщательно. В этом







смысле павильон дает больше контроля над условиями съемки и избавляет от непредсказуемости, которая часто возникает на натуре».

«LED-экраны дают живую картинку и естественный свет, поэтому сцены выглядят реалистично уже на площадке, – поделился своим мнением режиссер-постановщик Владимир Котт. – В отличие от хромакея, здесь видно результат сразу, и не нужно тратить время на постобработку».

В фильме, конечно же, есть автомобильные трюки, одной из самых сложных стала сцена на мосту, где автомобиль, за рулем которого сидит главный герой, неожиданно начинает двигаться задним ходом навстречу транспортному потоку. Чтобы маневр выглядел убедительно опасным, другие машины должны были разъезжаться с ним на минимальном расстоянии. Стоянова за рулем дублировал каскадер Виктор Сердюк, в десяти-пятнадцати других автомобилях, участвовавших в эпизоде, также были каскадеры. Для съемки потребовалось семь-восемь дублей.

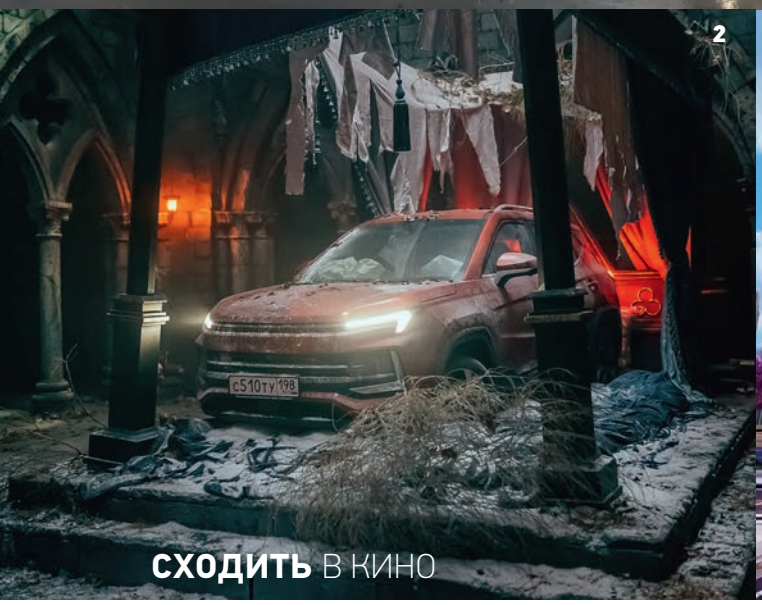
Другим испытанием стали съемки с участием огромного американского эвакуатора, которому предстояло маневрировать в тесных дворах среди припаркованных автомобилей. За руль посадили профессионального гонщика, мастера спорта Андрея Селиванова, которому приходилось маневрировать буквально в сантиметрах от припаркованных автомобилей. Непростыми оказались и съемки в лесу, где по сценарию эвакуатор должен был врезаться в препятствие. Из-за габаритов машины съемочной группе пришлось пересмотреть первоначальное постановочное решение.

Но самым необычным испытанием для каскадеров стала необходимость управлять автомобилем так, чтобы зритель не видел водителя. Во время погонь им приходилось буквально прятаться за рулем, занимая неудобные положения и одновременно сохраняя контроль над движением. Задачу усложняло и то, что дорогостоящий Zeekr должен был пережить съемки без аварий и повреждений.

Так что за экранной самостоятельностью искусственного интеллекта стояли вполне реальные водительские навыки каскадеров и операторские хитрости. И хотя «Дедмобиль» рассказывает о будущем, в котором автомобили обходятся без водителей, его создателям пришлось еще раз доказать, что без хорошего шофера пока никуда. **а**



1



2



3

СХОДИТЬ В КИНО

1. Одной из новелл новогоднего альманаха **«Елки 13»** станет «Снежная королева Мурманска», героиня которой – блогер Марина, которую играет настоящая блогер Маша Милаш, и она вынуждена отправиться из Апатитов в Мурманск на белоснежной «Волге» ГАЗ-21. За рулем – местный парень Олег, вместе с которым Марине предстоит проехать около 200 км, познакомиться по дороге с колоритными персонажами, далекими от глянцевого мира, и понять, так ли важны слава и лайки в социальных сетях. Но «Волга» – не единственный интересный автомобиль фильма. Главное оружие новых «Елок» – Сергей Бурунов, сыгравший Игоря в новелле «Бизнесмен и дочь», образ которого однозначно отсылает к предпринимателю и блогеру из Ростова-на-Дону Николаю Василенко.

Герой Бурунова не только одет во все белое, включая шубу, но и ездит на белом «Гелике» – Mercedes-AMG G 63. Ну а персонаж, из-за которого разгорелся весь сыр-бор, предпочитает простенькое такси. «Елки 13» в прокате с 10 декабря.

2. Кроссовер «Москвич 3» стал одним из героев новогодней семейной сказки **«Колотун и Волшебное Королевство»**. По сюжету, обычная автомобильная поездка семьи Снегиревых, переживающих непростой период, превращается в настоящее приключение. «Москвич 3» неожиданно переносит героев в волшебное королевство, где им грозит смертельная опасность от рук повелителя холода Колотуна, ведьмы Ядвиги и других отрицательных персонажей.

Опасные приключения помогают семье вновь научиться слышать друг друга. «Колотун и Волшебное Королевство» в прокате с 19 ноября.

3. Китайские аниматоры в новом мультфильме, вышедшем в российский прокат под названием **«Зверодвиж»**, соединили автомобильные гонки, путешествия во времени и семейную драму. Действие разворачивается в футуристическом мире, где гонки стали настоящим испытанием мастерства и характера. Юные герои отправляются в прошлое, чтобы изменить судьбу

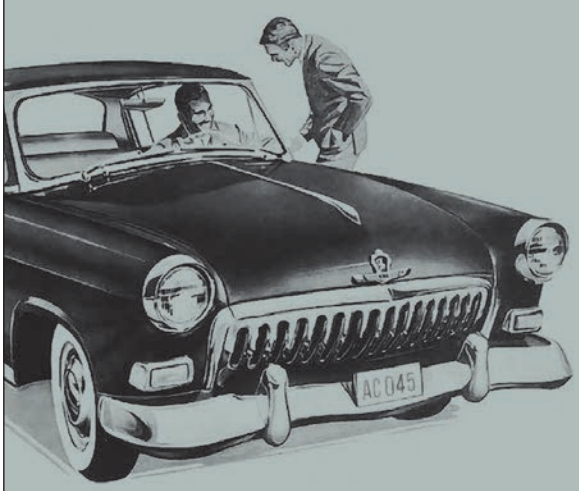


4

отца одного из них – знаменитого гонщика, чья карьера оборвалась из-за тяжелой травмы. Но вмешательство в прошлое, как известно, чревато непредсказуемыми последствиями. Оригинальное название фильма – «GG Bond: Race Through Time», и это уже одиннадцатый полнометражный фильм популярной франшизы, но первый, посвященный гоночной вселенной GG Bond. «Зверодвиж» в прокате с 12 ноября.

4. «Большие гонки: Пегас 3» – третья часть популярной китайской кинофраншизы об автоспорте. Главный герой трилогии – гонщик Чжан Чи в исполнении популярного китайского комика Шэнь Тэна. В первой части бывший чемпион пытался вернуться в автоспорт после вынужденного перерыва, во второй – вновь собирал команду для участия в ралли. Теперь ему предстоит выйти на международный уровень. Вместо знакомой по предыдущим фильмам гонки «Баянбулак» создатели придумали новое соревнование – «Мучэнь-100», которое объединяет особенности ралли «Дакар» и гонки «24 часа Ле-Мана». От первого ему достались сложные природные условия, высокогорные трассы и разнообразие дорожных покрытий, от второго – непосредственная борьба автомобилей друг с другом. Двадцать машин стартуют вместе, но участники могут самостоятельно выбирать маршрут: более длинную асфальтовую трассу или короткую, зато гораздо более сложную гравийную. «Большие гонки: Пегас 3» в прокате с 4 ноября.

ГДЕ ВЗЯТЬ
АВТОПИЛОТ



Автосалоны и автосервисы

Автомир Дмитровка	Москва, Дмитровское ш., 98, стр. 1
АвтоСпаСити	Москва, Давыдковская ул., 11
АвтоСпаСтудия	Москва, Нежинская ул., 5Б
Big Boys' Big Toys	Москва, ул. Профсоюзная, д. 160
Дилерский центр МБ-Измайлово	Москва, Горьковское ш., 1-й км МКАД
Панавто Aurus	Москва, Пресненская наб., 10, стр. 2
Панавто Запад	МО, г. Одинцово, рабочий поселок Заречье, Торговая ул., 4, стр. 1
Панавто Сити	Москва, 1-й Магистральный пр-д, вл. 9
Порше Центр Рублевский	Москва, 61-й км МКАД, стр. 1
Gregory`s Cars	Санкт-Петербург, Выборгская наб., 55, корп. 3
Петровский на Софийской	Санкт-Петербург, Софийская ул., 87

Узнайте подробную информацию о сотрудничестве по тел. **8 800 600 0556** (звонок по России бесплатный) или электронной почте **podpiska@kommersant.ru**

ОБСТОЯТЕЛЬСТВА

JAGUAR TYPE 01

Двигатель, тип	три электромотора
Мощность, л.с.	1030
Максимальный крутящий момент, Нм	1365
Привод	полный
Время зарядки батареи с 10 до 80%, мин	22
Запас хода, км	720
Разгон от 0 до 100 км/ч, с	3,2
Максимальная скорость, км/ч	241

Спасибо, не Пью

Александр Папешин • Фото Энни Лейбовиц и Jaguar

ЕЛЕНА БЕЛОВА ПРИЗВАНА СПАСТИ ПРОВАЛЕННУЮ МИССИЮ

ЗА ПАРУ МЕСЯЦЕВ ДО НОВОГО ГОДА БРИТАНСКАЯ МАРКА JAGUAR НАЧАЛА ПРИЕМ ЗАКАЗОВ НА СВОЮ ПЕРВУЮ ПОСЛЕ «ПЕРЕЗАГРУЗКИ» И ПОКА ЕДИНСТВЕННУЮ МОДЕЛЬ TYPE 01 И ПРОВЕЛА ПО ЭТОМУ ПОВОДУ В НЬЮ-ЙОРКЕ СВЕТСКОЕ МЕРОПРИЯТИЕ. НА НЕМ АМБАССАДОРОМ БРЕНДА БЫЛА ОБЪЯВЛЕНА БРИТАНСКАЯ АКТРИСА ФЛОРЕНС ПЬЮ, ИЗВЕСТНАЯ ЗРИТЕЛЮ В ТОМ ЧИСЛЕ ПО РОЛИ ЕЛЕНЫ БЕЛОВОЙ В СУПЕРГЕРОЙСКОЙ ЛЕНТЕ «ЧЕРНАЯ ВДОВА». ПРЕЗЕНТАЦИЯ СОСТОЯЛАСЬ В STORIED NYC – ИСТОРИЧЕСКОМ ПРОСТРАНСТВЕ ДЛЯ ОСОБЫХ МЕРОПРИЯТИЙ И БЫВШЕЙ СТУДИИ ФОТОГРАФА С МИРОВЫМ ИМЕНЕМ ЭННИ ЛЕЙБОВИЦ. ЕЕ И ПРИГЛАСИЛИ «ОПОРТРЕТИТЬ» ЗВЕЗДУ ЭКРАНА И ИЗРУГАННЫЙ КРИТИКАМИ АВТОМОБИЛЬ.

Серия работ Энни Лейбовиц недвусмысленно указывает на параллели между британским автомобилем и британской кинодивой: индивидуальность, амбиции,

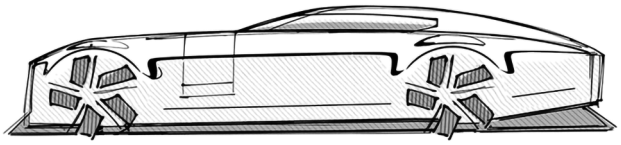


СОБИРАТЬ

Jaguar Type 01 будут в городе Солихалле. Первые машины ожидаются во второй половине 2027 года по цене от 130 тыс. фунтов стерлингов.

TYPE В НАЗВАНИИ МОДЕЛИ

Jaguar Type 01 отсылает к культовым предшественникам, ноль говорит об отсутствии вредных выбросов, единица означает первую машину нового поколения после ребрендинга и отказа от ДВС легендарного британского бренда.



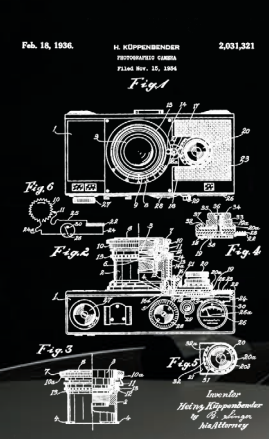


ЭННИ ЛЕЙБОВИЦ – ЖИВАЯ ЛЕГЕНДА
мировой фотографии. Среди самых известных ее работ — Леонардо Ди Каприо с лебедем, Вупи Голдберг в ванне с молоком, серия фотографий британской королевской семьи, портреты президента США Барака Обамы.



уверенность в немалом числе будущих поклонников. Есть даже внешнее сходство. Плавные металлические изгибы кузова и рядом совершенная фигура Флоренс Пью в обтягивающем комбинезоне цвета металлик. И получается, что механизмы и плоть имеют общие черты. Флоренс, кстати, не первый раз доводится демонстрировать поклонникам красоту своего тела. На показах Valentino она пару раз появлялась в прозрачных платьях, вызвав неоднозначную реакцию публики.

Четырехдверный электрический седан Jaguar Type 01 класса гран-туризмо начинает свой путь на новой платформе Jaguar Electric Architecture с 850-вольтовой архитектурой и тремя электромоторами суммарной мощностью более тысячи «лошадей». Потрясающую динамику машине добавляет рекордно низкий коэффициент аэродинамического сопротивления 0,23. Заднего стекла у Jaguar Type 01 нет. Обзор заднего вида обеспечивает камера в «плавнике» на крыше, транслирующая картинку на цифровое «зеркало». a



ГЛЯДЯ НА ФЛОРЕНС ПЬЮ
рядом с Jaguar Type 01, как не вспомнить «Черную вдову» Елену Белову — отважного, непримиримого и опытного бойца в ее исполнении в одноименном шпионско-фантастическом фильме о супергероях, снятом по комиксам Marvel.



ФЛОРЕНС ПЬЮ
элегантно смотрится не только возле кузова Jaguar Type 01, но и за рулем с сенсорными блоками управления.

ОБСТОЯТЕЛЬСТВА

KIA EV4 GT

Силовая установка	два электромотора
Мощность, л.с.	292
Крутящий момент, Нм	468
Привод	полный, с приоритетом передней оси
Время зарядки с 10 до 80%, мин	30
Запас хода, км	537
Разгон до 100 км/ч, с	5,6
Максимальная скорость, км/ч	170



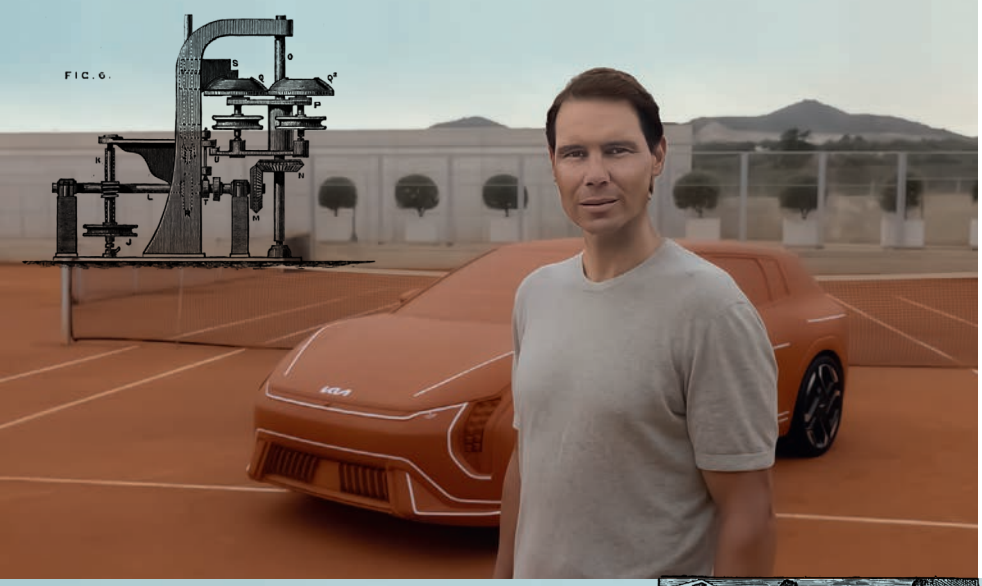
Крученая подача

Александр Папешин • фото Kia

КОРОЛЬ ГРУНТА ПОЛУЧИЛ В ПОДАРОК ГЛИНЯНЫЙ АВТОМОБИЛЬ

В ЗНАК УВАЖЕНИЯ ЗА ВЫДАЮЩИЕСЯ ПОБЕДЫ В БОЛЬШОМ ТЕННИСЕ И ЗА МНОГОЛЕТНЕЕ СОТРУДНИЧЕСТВО РАФАЭЛЬ НАДАЛЬ, КОТОРОГО НЕРЕДКО НАЗЫВАЮТ КОРОЛЕМ ГРУНТА, ПОЛУЧИЛ ОТ МАРКИ KIA ПОЛНОРАЗМЕРНУЮ ГЛИНЯНУЮ КОПИЮ ЭЛЕКТРИЧЕСКОГО КРОССОВЕРА EV4 GT. ЭКСТРАВАГАНТНЫЙ ПОДАРОК ТАИТ В СЕБЕ СКРЫТЫЕ СМЫСЛЫ.

В первую очередь земляная копия на настоящих колесах, но без салона и без мотора объединяет два мира, в которых глина играет определяющую роль: грунтовые корты и моделирование автомобилей. Лучше всего Рафаэль Надаль, один из самых титулованных теннисистов в истории этого вида спорта, выступал на грунтовых кортах. Как говорили эксперты, даже в моменты защиты можно было увидеть начало давления на противника. А его филигранная работа ног, невероятная выносливость и исключительное чувство высоты мяча давали дополнительные шансы для победы. Причем именно на грунтовых кортах с покрытием из смеси глины, песка и дробленого камня, на которых нога скользит, мяч после отскока поднимается высоко, а игра строится на выносливости. Практически тот же самый материал – глину, но с пластифицирующими добавками – автомобильные дизайнеры обычно используют для коррекции форм новых моделей, потому как компьютерное моделирование не дает возможности столь тонкой проработки всех нюансов кузова. Интересно, что для создания арт-объекта в образе EV4 GT – подарка Королю грунта – к скульптурной глине добавили глину с кортов Монте-Карло, Парижа, Рима и Мадрида, на которых Рафаэль Надаль одержал свои главные победы. Kia EV4 GT, модель 2026 года, тоже была выбрана не случайно. Помимо двух моторов и полного привода электрический хетчбэк класса гран-туризмо получил ряд спортивных доработок, таких как адаптивные амортизаторы, режим GT с настройками рулевого управления и отклика педали газа, что позволяет с комфортом гонять и по грунтовым дорогам.



ДИНАМИЧНОСТЬ
и спортивный характер серийного EV4 GT в скульптуре, созданной из разных образцов глины, подчеркивают строгие белые линии. Точно такие же линии используют для разметки теннисных кортов.





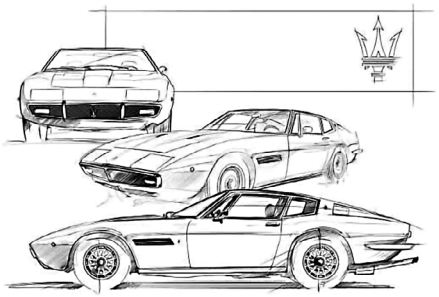
ЗАВЕРШИВ КАРЬЕРУ
в 2024 году, Рафаэль Надаль не стал изменять спорту. Автомобильная скульптура украсит территорию его теннисной академии с тренировочной базой в городе Манакоре на Мальорке — родине спортсмена.

РАФАЭЛЬ НАДАЛЬ
за чтением собственных достижений, выгравированных на поверхности скульптуры: 63 титула в одиночном разряде на грунтовых кортах, 50 выигранных на грунте сетов подряд, 5 сезонов первенства в мировом рейтинге.



MASERATI GHIBLI SS COUPE

Двигатель, тип	бензиновый, карбюраторный, V8
Объем двигателя, куб. см	4930
Максимальная мощность, л.с. при об/мин	335 при 5500
Максимальный крутящий момент, Нм при об/мин	480 при 4000
Трансмиссия	МКП5
Привод	задний
Максимальная скорость, км/ч	280
Разгон от 0 до 100 км/ч, с	6,0
Средний расход топлива, л на 100 км	21,5





Семейная реликвия

Михаил Овсянников • Фото Maserati

У ВЕТРА НЕТ ВОЗРАСТА

GHIBLI ДЛЯ MASERATI – КОВЧЕГ ЗАВЕТА. К 60-ЛЕТИЮ МОДЕЛИ ЭКЗЕМПЛЯР ГРАН-ТУРИЗМО В ТОП-ИСПОЛНЕНИИ SS, ПРИНАДЛЕЖАЩИЙ СЕМЬЕ МАЗЕРАТИ, ПОЛУЧИЛ ОТ ПОДРАЗДЕЛЕНИЯ MASERATI CLASSICHE «СЕРТИФИКАТ СООТВЕТСТВИЯ». ЛЕГЕНДЕ ТАКАЯ БУМАГА НУЖНА РАЗВЕ ЧТО ДЛЯ ПОРЯДКА.

Ghibli – так в Северной Африке называют знойный ветер. Maserati выбрала звучное слово неслучайно: Ghibli стала настоящим вихрем перемен. Дебютировавшая 3 ноября 1966 года на Туринском мотор-шоу модель не просто вписалась в эпоху ренессанса итальянского автопрома – она переформатировала целый класс гран-туризмо.

Молодой Джорджетто Джуджаро задал стилистический код Maserati на десятилетия вперед: длинный низкий капот, лаконичный силуэт фастбэка. Достичь совершенства баланса пропорций помогла и инженерная хитрость: благодаря системе смазки с сухим картером V8 опустили максимально низко, что позволило создать эффект струящихся линий кузова. Не менее важно было другое: гоночные технологии в Ghibli соединили с комфортом для дальних вояжей, превратив модель в эталон класса гран-туризмо.

Символично, что семейный экземпляр Ghibli SS Coupe 1970 года с завода вышел в оттенке Oro Longchamps – «золото Лоншан». Сегодня купе облачено в звонкий Giallo Fly, но метафора остается: Ghibli оказалась для Maserati настоящим самородком. Ветер Ghibli не стихает. Сегодня носителем той самой философии выступает Maserati GranTurismo. И пока в Модене бережно хранят семейные реликвии, история марки «трезубца» продолжается.





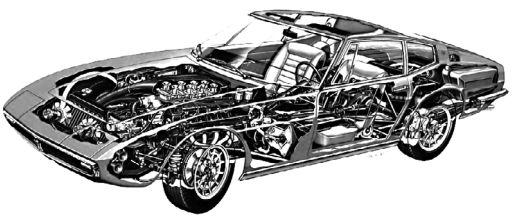


ГРАЦИОЗНАЯ КРАСОТА
девушки-модели и дерзость безупречных линий Maserati Ghibli SS Coupe 1970 года – какое из этих двух солнц сияет ярче?



ВЫСТРОЕННАЯ
вокруг водителя архитектура кокпита, вереница приборов на передней панели, кожаная обивка низких сидений, широкий центральный тоннель – гоночный дух уживается в Maserati Ghibli SS Coupe с комфортом.

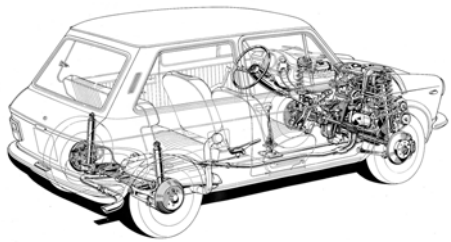
В ОСНОВЕ
Maserati Ghibli SS 1970 года – трубчатая стальная рама. 4,9-литровый V8, смещенный за переднюю ось для идеальной развесовки, превращает это изящное купе в эталонный гран-туризмо с гоночными генами.



ОБСТОЯТЕЛЬСТВА

FIAT PANDINA TRIBUTO AUTOBIANCHI

Двигатель, тип	бензиновый R3 + стартер-генератор
Объем двигателя, куб. см	999
Максимальная мощность, л.с. при об/мин	65 при 6000 + 5 л.с. от стартер-генератора
Максимальный крутящий момент, Нм при об/мин	92 при 3500
Трансмиссия	МКП6
Привод	передний
Максимальная скорость, км/ч	153
Разгон от 0 до 100 км/ч, с	14,9
Средний расход топлива, л на 100 км	5,2





Память животворящая

Михаил Овсянников • фото Fiat

КАМБЭК ЧЕРЕЗ 30 ЛЕТ

ДЖУЗЕППЕ, НЕ ПОМНЯЩИЕ РОДСТВА, – ЭТО НЕ ПРО БОССОВ FIAT. НОВАЯ ВЕРСИЯ СИТИКАРА PANDINA СТАЛА ИЗЯЩНЫМ ПОКЛОНОМ В СТОРОНУ БРЕНДА AUTOBIANCHI, СОШЕДШЕГО СО СЦЕНЫ ТРИ ДЕСЯТКА ЛЕТ НАЗАД. СОХРАНЯЮЩЕЕ АКТУАЛЬНОСТЬ НАСЛЕДИЕ ДОЧЕРНЕЙ МАРКИ ТУРИНСКОГО АВТОГИГАНТА – НАСТОЯЩИЙ ЭЛИКСИР МОЛОДОСТИ.

В 1955-м Fiat, шинная компания Pirelli и производитель велосипедов Bianchi сконструировали на троих марку Autobianchi. Из союза моторов, шин и педалей ничего тривиального выйти и не могло.

Туринский гигант сразу отвел новичку роль полигона для экспериментов. Автономность Autobianchi работала как идеальная страховка: провалится смелая идея – все шишки достанутся не материнской марке, стрельнет – сливки снимет папа Fiat. На венчурной площадке обкатывали не абы что. Так, хетчбэк Autobianchi Primula (1964–1970) первым в концерне получил компоновку с поперечно установленным мотором и передним приводом, и лишь затем эта классическая ныне схема перекочевала на массовый Fiat 127. Под обводами седана Autobianchi A111 (1969–1972), напоминавшего Fiat 124, скрывались передний привод и более совершенный двигатель. А спайдер Autobianchi Stellina (1964–1965) и вовсе стал первым серийным итальянским автомобилем с кузовом из стеклопластика. Сегодня, в эпоху глобальной унификации подобные вольности выглядят чистой фантастикой.

Впрочем, роль лаборатории не единственная строчка в биографии марки. Autobianchi первой реализовала концепцию «люксового ситикара». Уже дебютная Bianchina (1957), технически повторяя простецкий Fiat 500, щеголяла хромом и двухцветной окраской. Эстафета с передачей стилистических плюшек продолжалась вплоть до финального Y10 (1985).







ЭЛЕГАНТНАЯ
двухцветная окраска — визитная карточка очаровательной Bianchina 1957 года, первенца Autobianchi, — вернулась. Новый Fiat Pandina Tributo Autobianchi копипастит этот премиальный шик.





СОЗДАННЫЕ
на одной технической базе, Fiat 500 Giardiniera (вверху) и Autobianchi Bianchina Panoramica (слева) по-разному обыгрывали тему практичности. Работяга Fiat оставался скромным утилитарным инструментом.

PANORAMICA
превратила кузов универсал в манифест итальянского стиля. Элегантный силуэт, обилие хрома и улучшенная отделка салона вывели ее в класс микролюкс.

ОБСТОЯТЕЛЬСТВА

СЕДАН
Autobianchi A111 и хетчбэк A112 — это не банальные клоны массовых Fiat, а их премиальное альтер эго. Они дарили владельцам эксклюзивный дизайн, элегантный салон и передовые технологии.







Эту же философию эксклюзивности в компактных габаритах возрождает спецверсия Fiat Pandina Tributo Autobianchi. Да, по технической части новинка повторяет исходную модель Pandina: гибридная силовая установка на базе литрового трехцилиндрового атмосферника (65 л.с.), дополненного 12-вольтовым стартер-генератором на 5 л.с., МКП6, передний привод. С места до «сотни» хетчбэк разгоняется за 14,9 секунды при максималке 153 км/ч. Что ж, кто понял жизнь, тот не торопится.

Зато Pandina Tributo Autobianchi щеголяет эксклюзивным платиновым окрасом, 15-дюймовыми дисками с алмазной проточкой и богатым салоном с отделкой песочной микрофиброй с узором в крупную клетку, приветственной графикой Tributo на приборной панели. А контрастная черная дверь багажника – прямой привет легендарному Autobianchi Y10. Практичность Pandina никуда не делась, но «обертка» стала куда наряднее.

Такая инъекция стволовых клеток Autobianchi отлично освежает сам ситикар Pandina, ведь в основе этой модели – Panda третьего поколения, которая выпускается еще с 2011 года. Теперь покупатель смотрит на машину свежим взглядом, а значит, Pandina, остающаяся самым продаваемым субкомпактом в Европе, не собирается на покой. В конце концов, долгожительство – в генах Autobianchi: ее главный бестселлер, стильный хетчбэк A112, продержался на конвейере добрых 17 лет и разошелся тиражом свыше 1,2 млн экземпляров.

Финальный штрих – арифметика. Даже технически идентичные Fiat модели Autobianchi стоили на 15–20 процентов дороже. Наценка Pandina Tributo Autobianchi к прежней топверсии Pandina Cross в Италии не превышает 6,3 процента. Прогресс, который точно порадует покупателя: теперь эликсир молодости стоит как пачка витаминов. a

ПРИВИВКА ГЕНОВ
Autobianchi сотворила чудо! Франтовской стиль, дерзкий дух легендарной марки и премиальный лоск превратили возрастной ситикар Fiat Pandina в настоящего стилягу.









СПАЙДЕР AUTOBIANCHI STELLINA
с кузовом из стеклопластика и дерзкий хетч Y10 — каждый в свою эпоху прокладывали автопрому дорогу в завтрашний день. Они доказали, что смелые технологий и высокая мода совместимы с компактными габаритами.

ОБСТОЯТЕЛЬСТВА

HARLEY-DAVIDSON SPRINT 440

Двигатель, тип	бензиновый, одноцилиндровый
Рабочий объем, куб. см	440
Максимальная мощность, л.с. при об/мин	27 при 6000
Максимальный крутящий момент, Нм при об/мин	38 при 4000
Трансмиссия	6 МТ
Объем топливного бака, л	9
Снаряженная масса, кг	187





Без Дэвидсона не обошлось

Александр Папешин • Фото Harley-Davidson

УНИВЕРСАЛЬНЫЙ «ХАРЛЕЙ» ПО ДОСТУПНОЙ ЦЕНЕ



В НАЧАЛЕ НОЯБРЯ НА ВЫСТАВКЕ EICMA В МИЛАНЕ СОСТОЯЛАСЬ ПРЕМЬЕРА HARLEY-DAVIDSON SPRINT 440 – МОТОЦИКЛА, ДОСТУПНОГО ПО ЦЕНЕ И УДОБНОГО КАК ДЛЯ НОВИЧКОВ, ТАК И БЫВАЛЫХ РАЙДЕРОВ.

Модель, сочетающая узнаваемый стиль легендарной марки с современными технологиями, была создана в партнерстве с индийской Hero MotoCorp – крупнейшим в мире производителем двухколесного транспорта. Цена мотоцикла в США составляет всего 5999 долларов.

Новинка оснащена очень простым одноцилиндровым двигателем с воздушно-масляным охлаждением, разработанным для минимизации веса, простоты эксплуатации и обслуживания. Длинный ход поршня обеспечивает ощущение мощного крутящего момента на низких оборотах, характерного для «Харлеев», и идеально подходит для легкого разгона с места. Глушитель издает волнующий, глубокий и насыщенный звук, усиливающий ощущение уверенной динамики.

Угол наклона вилки, высота подвески, размеры колес и шин также характерны для «Харлеев». Уровень детализации, подвешенная фара, форма топливного бака, укороченное заднее крыло и седло в стиле фастбэк, логотип в центре фары – знакомые элементы дизайна Harley-Davidson. Все это контрастирует с очень доступной ценой модели.

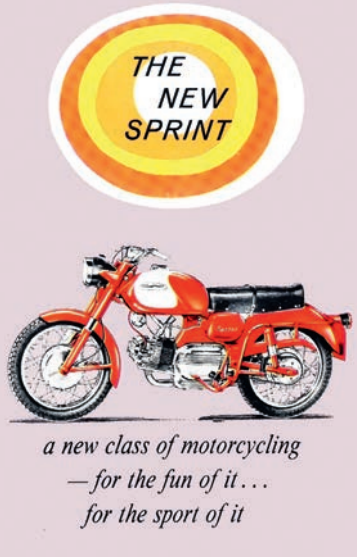
Варианты расцветки: темно-серый, ярко-черный и бирюзовый. Все цвета дополнены оранжевым рисунком на баке и надписью «Harley-Davidson». А еще у модели появился свой собственный персонаж-талисман, изображение которого тоже можно найти на мотоцикле. Это Харли-Заяц, олицетворяющий скорость, маневренность и удовольствие от езды.



НАЗВАНИЕ SPRINT
исторически связано с легкими мотоциклами, которые американская фирма выпускала в 1960–1970-х годах. Яркий пример — Harley-Davidson Sprint 1961 года выпуска и его рекламные плакаты, восхваляющие данный способ передвижения.







ЦВЕТНОЙ TFT-ДИСПЛЕЙ РАСПОЛОЖЕН
в круглом корпусе приборной панели диаметром 3,5 дюйма над рулем, что придает мотоциклу классический вид. На экране отображаются цифровой спидометр, тахометр, одометр и счетчик пройденного пути, а также индикаторы и предупреждающие символы.



НИЗКИЙ ЦЕНТР ТЯЖЕСТИ
и продуманная эргономика делают круизер Harley-Davidson Sprint 440 легкоуправляемым, а компактные габариты и небольшая высота сиденья гарантируют водителю при остановке возможность поставить обе ноги на землю.





Дели на двенадцать

Александр Папешин • фото Pirelli

В Нью-Дели представили календарь Pirelli 2027

ИНДИЙСКАЯ СТОЛИЦА БЫЛА ВЫБРАНА МЕСТОМ ПРЕЗЕНТАЦИИ НЕ СЛУЧАЙНО: ЗНАЧИТЕЛЬНАЯ ЧАСТЬ СНИМКОВ, АВТОРАМИ КОТОРЫХ СТАЛИ МЕСТНЫЕ ФОТОХУДОЖНИКИ РАГХУ РАЙ, АВАНИ РАЙ, А ТАКЖЕ НОРВЕЖЕЦ СОЛЬВЕ СУНДСБЕ, БЫЛИ СДЕЛАНЫ В ДЕЛИ, А ИХ ГЕРОЯМИ СТАЛИ НЕ ТОЛЬКО ЗВЕЗДЫ КИНО, ТЕЛЕВИДЕНИЯ И МОДНЫХ ПОДИУМОВ, НО И УЛИЧНЫЕ МУЗЫКАНТЫ, ТОРГОВЦЫ С ЦВЕТОЧНОГО РЫНКА И ДРУГИЕ ПЕРСОНАЖИ, КОТОРЫЕ СОЗДАЮТ НЕПОВТОРИМУЮ АТМОСФЕРУ ИНДИЙСКИХ УЛИЦ.

У нынешнего проекта сразу три автора по не очень веселому поводу. Первоначально автором календаря должен был стать Рагху Рай. С 1965 года он фотографировал Индию, более шестидесяти лет документируя ее общественную и частную жизнь. Для календаря Pirelli 2027 он планировал объединить снимки из собственного архива с образами современной Индии. Но в апреле 2026 года Рай умер, а его труд продолжила дочь фотографа Авани Рай. Ну а в помощь ей определили норвежского фотографа Сольве Сундсбе. Вероятно, по той же логике, по какой очередной финал конкурса «Евровидение» проводит страна, из которой был победитель предыдущего смотра. Сольве Сундсбе был автором календаря Pirelli 2026. Для нынешнего проекта он сосредоточился не на жанровых сценах, а на портретах.

Всего в календарь вошло 36 фоторабот. По традиции Pirelli обнародует лишь часть из них – весь набор фотографий первыми увидят обладатели заветной коробки с надписью «Pirelli 2027». Как и в прежние годы, полиграфическое изделие не поступит в продажу – весь тираж будет распространен среди партнеров Pirelli во всем мире.









БХАВИТА МАНДАВА (на левой полосе), модель, которая стала первой представительницей Индии, открывшей показ Chanel в рамках шоу Metiers d'Art в 2026 году. На правой полосе в центре — Адити Рао Хидари, актриса и певица, работающая преимущественно в Болливуде.

ЛЮДИ, АРХИТЕКТУРА, ДВИЖЕНИЕ, свет и ритуалы стали частью фотографии проекта Pirelli Calendar 2027, а сами Дели и Мумбаи как бы обрели в них живое присутствие.





АВАНИ РАЙ
выступила не только одним из трех фотографов проекта, но и моделью. Сольве Сундсбе сфотографировал ее в числе девяти выдающихся дочерей Индии.



ПАДМА ЛАКШМИ –
родившаяся в Индии американская телеведущая, продюсер, кулинарный эксперт и писательница.



ЛАКШМИ МЕНОН – индийская актриса, известная работами в тамильском и малаяламском кино.

ФРИДА ПИНТО – индийская актриса, снимающаяся преимущественно в американских и британских фильмах. Получила широкую известность благодаря роли в драме Дэнни Бойла «Миллионер из трущоб».





Бронзовый век

Денис Токмаков

НОВАЯ ЖИЗНЬ СТАРОГО «МЕРСЕДЕСА»

ЭТОЙ ПЛАКЕТКЕ БОЛЕЕ СТА ЛЕТ – ОНА ИЗГОТОВЛЕНА В 1912 ГОДУ В ЧЕСТЬ RALLYE AUTOMOBILE MONACO. В ТОТ ГОД РАЛЛИ СОСТОЯЛОСЬ ВО ВТОРОЙ РАЗ, А НА ТРЕТИЙ ЕГО НАЗВАНИЕ ПОМЕНЯЕТСЯ НА RALLYE AUTOMOBILE MONTE-CARLO, ПОД КОТОРЫМ СОРЕВНОВАНИЕ ИЗВЕСТНО И СЕГОДНЯ. ТОРГИ ПО ЭТОМУ ЛОТУ АУКЦИОННЫЙ ДОМ BONHAMS ПРОВОДИЛ В АВГУСТЕ 2007 ГОДА, НО ПЛАКЕТКА ТАК И НЕ НАШЛА ПОКУПАТЕЛЯ. УВЕРЕНЫ, ПРОХОДИ ТОРГИ СЕГОДНЯ И В РОССИИ, СПРОС НА ЛОТ БЫЛ БЫ ИНЫМ. ВПРОЧЕМ, НА ПЛАКЕТКЕ ИЗОБРАЖЕНЫ НЕ НАГЕЛЬ С МИХАЙЛОВЫМ, И СИДЯТ ГОНЩИКИ ВОВСЕ НЕ В «РУССО-БАЛТЕ»...

Такие плакетки делали на память о самых разных мероприятиях, так же как и настольные медали, знаки и жетоны. Монакское ралли не стало исключением.

Автор этого миниатюрного шедевра – венгерский скульптор и медальер Тони Антуан Сирмай. Иногда его имя пишут как Антал Сирмай, но, скорее всего, просто путают с другим художником из Венгрии, жившим немногим ранее.

Тони Антуан родился в 1871 году. Сначала он учился в Будапештской школе декоративных искусств, после продолжил образование в Мюнхенской академии изящных искусств. Затем были два года в Риме, где Сирмай занимался у профессора Копфа, а в 1892 году он переехал в Париж и поступил в мастерскую известного в те времена скульптора Луи Эрнеста Барриа. Образование вышло хорошим и многогранным.

Поначалу Сирмай занимался скульптурой, но затем нашел себя в медальерном искусстве, создав несколько сотен медалей и плакеток в память о самых разных событиях. На сайтах нумизматов можно найти его работы с чеканными профилями монархов и президентов, но чаще встречаются изображения античных богов и богинь, которых Сирмай использовал по самым разным поводам – от медали для международного конгресса против алкоголизма в Стокгольме в 1907 году до турнира по гольфу в Монте-Карло в 1912-м.

С княжеством Монако медальер Сирмай сотрудничал особенно много. Медали местного спортивного общества, зоологического конгресса, различных конкурсов аэропланов, гидропланов и моторных лодок, а еще охотничьих собак и стрелкового оружия. Ни одно из мероприятий в Монте-Карло тех лет не обходилось без того, чтобы Сирмай не увековечил их на медали или плакетке.

Автомобильное ралли в Монако не стало исключением: в 1912 году Сирмай сделал плакетку в память о состязании, где ему пришлось изобразить автомобиль, что вышло у него, к слову, не очень современно. За основу он взял гоночный Mercedes Simplex десятилетней давности, легко узнаваемый по форме радиатора и общей компоновке. Видно, что Сирмай вдохновлялся какой-то фотографией, поскольку даже воспроизвел номерной знак, который тогда рисовали белой краской прямо на радиаторных сотах. Очевидно, сказалось большое количество заказов на медали и плакетки, что привело к такой своеобразной «халтуре» – в 1912 году автомобили выглядели намного современнее, чем изображенный «Мерседес». Сверху медальер привычно поместил какое-то летящее божество – такая же композиция была и у медалей для конкурсов аэропланов или моторных лодок. Дело явно было поставлено на поток.

Несмотря на такой подход, Тони Антуан Сирмай при жизни был в большом почете. Как и положено, показывал свои работы на выставках, получал призы и награды, удостаивался орденов от европейских монархов. Да и сейчас его работы в цене. Вот именно эта плакетка может стоить несколько тысяч евро – для такого артефакта вполне прилично. **а**

Коммерсантъ
ВКонтакте

ВЫЗЫВАЕТ ПРИВЫКАНИЕ К ФАКТАМ.
НЕОБХОДИМО
ПОДПИСАТЬСЯ

реклама 16+

Коммерсантъ

kiozk

ВАШ ИНТЕЛЛЕКТУАЛЬНЫЙ ДОСУГ:
ВЕДУЩИЕ МЕДИА, СТАТЬИ, ОБЗОРЫ КНИГ

Подарок за подписку на «Коммерсантъ» в ноябре

Бесплатный доступ к онлайн-сервису Kiozk



Срок подписки Kiozk (18+):
1 месяц – при подписке на газету на 1 или 2 месяца
3 месяца – при подписке на газету на 3 месяца и более

Как получить подарок?

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

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

Письмо с промокодом для активации подарка придет на электронную почту подписчика в течение 10 рабочих дней с момента оплаты подписки на газету.

Срок активации подарка **до 28.02.2027 г.**

16+ реклама
kommersant.ru

АО «КОММЕРСАНТЪ», Г. МОСКВА, ОГРН 1027700204751