подписка на скорость

только в сентябре успейте подписаться на 2024 год со скидкой 25%

оформите подписку прямо сейчас
по промокоду **25S2024**
на сайте **kommersant.ru**
по телефону **8 800 600 0556**
(звонок бесплатный по РФ)

Коммерсантъ

Доставка осуществляется силами АО «Почта России»

Ежедневная деловая газета «Коммерсантъ»

Главные события в бизнесе, политике и обществе

16+ реклама
kommersant.ru

АВТОПИЛОТ

kommersant.ru/autopilot

АВТОПИЛОТ

коммерсантъ•автопилот

#05 (332) сентябрь 2023

В НОМЕРЕ:

EXEED RX • **ROLLS-ROYCE** LA ROSE NOIRE DROPTAIL • **ROLLS-ROYCE** AMETHYST DROPTAIL • **ALFA ROMEO** 33 STRADALE • **TOYOTA** CENTURY • **BYD** SEAL • **CHERY** TIGGO 8 PRO MAX FL • **CHANGAN** CS35 PLUS • **GEELY** ATLAS PRO • **ГАЗ-21** «ВОЛГА» • **CITROEN** TYPE HOLIDAYS • **HYUNDAI** SANTA FE • **BMW** NEUE KLASSE •

ДИПЛОМЫ С ОТЛИЧИЕМ

Штефан Хартунг,
глава концерна Bosch

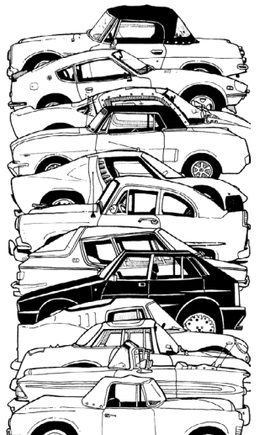
В мире насчитывается 1,4 млрд автомобилей, и подавляющее большинство из них – с двигателями внутреннего сгорания. Их замена потребует огромных усилий. В настоящее время автомобильная промышленность выпускает около 80 млн автомобилей в год. Даже если 100 процентов новых автомобилей будут электрическими, что далеко не так, то на замену старого парка потребуется почти 20 лет.

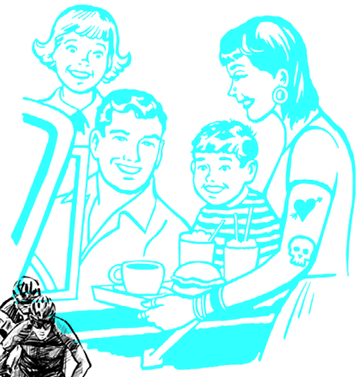
Андрей Гальченко,
актер

В теплое время года, когда жил на Трифоновке, я не спускался в метро, а брал велосипед и добирался до ГИТИСа на колесах – мне так почему-то хорошо думалось во время этих поездок. Однажды я поставил рекорд, когда очень опаздывал: добрался где-то за 13 минут, больше я этого подвига не повторял никогда, обычно же такая поездка занимала минут двадцать пять. И очень любил по ночам приезжать в центр покататься. Многие студенческие роли были придуманы во время этих поездок на велосипеде.

Клава Кока,
певица и блогер

Я почти не хожу по ресторанам, если честно. В основном питаюсь в машине или на съемках всякими доставками. Нет времени.

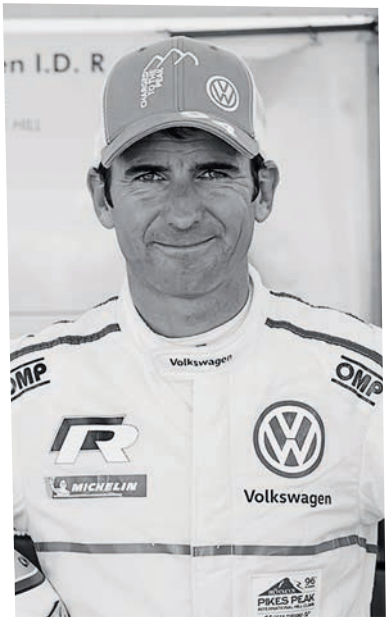




Коммерсантъ
ВКонтакте

ВЫЗЫВАЕТ ПРИВЫКАНИЕ К ФАКТАМ.
НЕОБХОДИМО ПОДПИСАТЬСЯ

реклама 16+



Максим Соколов,

глава АвтоВАЗа

Я надеюсь, что в следующем году экспорт продукции АвтоВАЗа вырастет уже многократно, в том числе и в страны Африки. Помимо Египта традиционно мы имеем наиболее продвинутые отношения с Алжиром, Марокко, Нигерией, Ганой, отчасти Эфиопией. И именно эти страны, наверное, будут передовыми в части наших экспортных потоков в следующем году. Но тем не менее мы не исключаем интереса и юга Африки.

Елена Морозова,

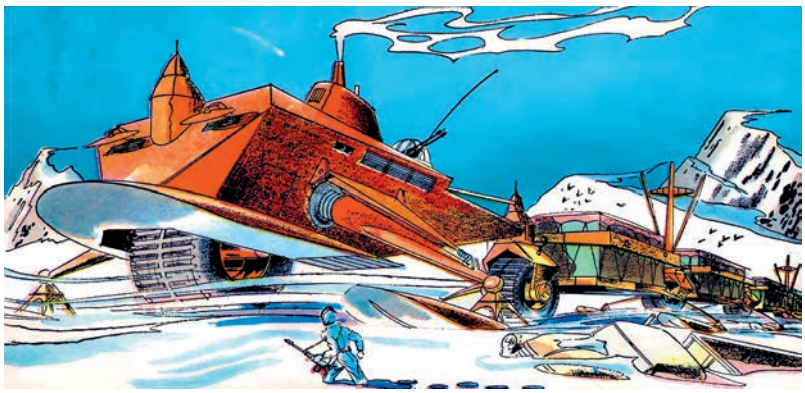
актриса

Помню, в классе уже шестом папа откуда-то из-за границы привез мне машину на педалях, и я ее тут же вытащила во двор. Через неделю она уже сломалась, потому что я всем разрешала на ней кататься. А танк, который мне подарили на день рождения, и вовсе сломался в тот же самый день. Тогда играть всем вместе, делиться было нормально. Детство для меня – это ощущение большой дружной семьи, а Москва – доверие каждому во всем.

Ромен Дюма,

автогонщик

У гоночного электромобиля весьма ограничена обратная связь: практически нет шумов двигателя и трансмиссии. А они обычно являются важными показателями для контроля скорости. Когда я нахожусь за рулем Volkswagen I.D. R Pikes Peak, могу положиться только на то, что вижу за бортом автомобиля, и на информацию, которая находится перед моими глазами на дисплее. Это доставляет трудности, однако мне нравится справляться со сложными задачами.



ЕЩЕ В ШЕСТИДЕСЯТЫЕ ГОДЫ ПРОШЛОГО ВЕКА ОДНА МОЯ РОДСТВЕННИЦА окончила Архитектурный институт и вскоре уехала работать на Крайний Север. Не только «за длинным рублем», но и чтобы как-то реализовать себя в профессии. Оставшись в Москве, можно было десятилетиями перерисовывать один и тот же пролет лестничной клетки – когда домостроение почти поголовно типовое, занять такое большое количество выпускников МАрхИ было практически нечем. Сегодня ситуация, конечно же, кардинально отличается от той, что была в середине прошлого века. Но не меньше она отличается от того, что было, скажем, всего несколько лет назад. Сейчас даже не верится, что главный дизайнер BMW Крис Бэнгл ездил на мотороллере по Москве, а следом за ним неслись на двухколесном транспорте студенты Строгановки – таким было продолжение лекции. Что наши автомобильные художники, отучившись у нас, могли работать не только в Ульяновске или Тольятти, но и в дизайн-центрах Bugatti, Bentley, Mercedes-Benz или Alfa Romeo. Мы не знаем, где найдут себе применение сегодняшние выпускники. Но постарались собрать для читателя то, над чем они размышляют сегодня.

ДМИТРИЙ ГРОНСКИЙ
главный редактор

реклама 16+

ДЕРЖИТЕ НОВОСТИ ПРИ СЕБЕ

Подпишитесь на @kommersant

ДОСТОЙНОЕ СОДЕРЖАНИЕ

ОТКРЫТИЕ

ВОСТОЧНЫЕ ЦЕННОСТИ

ИНТЕРСТЕЛЛАР 8
Прибыл кросс-купейный

ТЕНДЕЦИИ

ПРОЖЕКТ 16

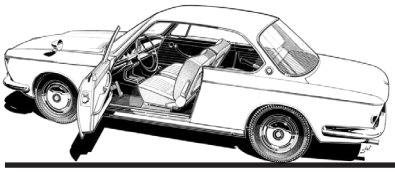
МАШИННОЕ ОТДЕЛЕНИЕ

ДОНЕСЕНИЯ

КОТИК НА БАТАРЕЙКАХ 20
Откуда в китайском спортседане столько немецкого

РАЗУМНЫЙ МАКС 26
Рецепт его молодости

БЫЛА БЫ ЛОДКА 30
Changan CS35 Plus и путешествия по воде



МИССИЯ

ТУР ДЕ КАВКАЗ 34
На Geely Atlas Pro до Эльбруса и назад

НАУЧНЫЙ ПОДХОД

ЦИФРОВЫЕ ГРЯЗИ 40
Куда завезут нас электрические внедорожники

ПЕРЕЗАГРУЗКА 46
Sollers: продолжение следует

ОН ТАКОЙ ОДИН 52
История культовой красно-белой «десятки»

ДОМ КУЛЬТУРЫ

УРОКИ МАСТЕРСТВА

СИСТЕМА ВЫПУСКА 58
Какие проекты по транспортному дизайну защитили в этом году выпускники российских вузов

ЧЕЛОВЕЧЕСКИЙ ФАКТОР

ПОЛЕЗНЫЕ ИСКОПАЕМЫЕ

СДЕЛАЙ САМ 72
Игрушечные машинки своими руками

ФОТО НА ДОКУМЕНТЫ

ФОТОГРАФИЯ В КУПАЛЬНИКЕ 80

ХОТЬ ПОТОП 81

С НАМИ БОСХ 82

ВЕКТОР СИЛЫ 83

ПРАВИЛА ПОЛЬЗОВАНИЯ

ОБСТОЯТЕЛЬСТВА

ВОЛГА-ДОН 84
Как прошло авторалли «Тихий Дон»

ТИПА ТОГО 88
Глэмпинг на колесах в ретростилистике

БОЛЬШАЯ ПЕРЕМЕНА 92
На кого стал похож новый Santa Fe

КЛАССНАЯ РАБОТА 96
По старым лекалам

ТОВАРЫ В ДОРОГУ 102

СВОБОДНОЕ ВРЕМЯ 108

ЗА ОТЧЕТНЫЙ ПЕРИОД 110

АРТЕФАКТ 112

ГЛАВНЫЙ РЕДАКТОР **ДМИТРИЙ ГРОНСКИЙ**, АРТ-ДИРЕКТОР **ВИКТОР ПАДЕРИН**, ОБОЗРЕВАТЕЛИ: **АННА КИЛИМНИК, МАКСИМ ВЕРШИНИН**
НАД НОМЕРОМ РАБОТАЛИ: **НАТАША АФАНАСЬЕВА, ИВАН БАРАНЦЕВ, ИВАН КАРТАМЦЕВ, АЛЕКСАНДР КАТАЕВ, АЛЕКСАНДР ЛЕКАЕ, АЛЕКСАНДРА МАНДРИГЕЛЬ, АЛЕКСАНДР ПАПЕШИН, ДЕНИС ТОКМАКОВ, СЕРГЕЙ ШЕРСТЕННИКОВ, АЛЕКСАНДР ЯНКОВСКИЙ**

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

УЧРЕДИТЕЛЬ, РЕДАКЦИЯ: **ЗАО «АВТОПИЛОТ»** ГЕНЕРАЛЬНЫЙ ДИРЕКТОР **ВЛАДИМИР ЖЕЛОНКИН**, ДИРЕКТОР ПО РАЗВИТИЮ ИД «КОММЕРСАНТЪ» **ВЛАДИМИР ЛАВИЦКИЙ**, ДИРЕКТОР ПО ПЕЧАТИ **АЛЕКСАНДР ПЛОТНИКОВ**. ОБЪЕДИНЕННАЯ СЛУЖБА РЕКЛАМНЫХ ПРОДАЖ, ДИРЕКТОР **НАДЕЖДА ЕРМОЛЕНКО**, ТЕЛ.: (495) 797 69 70 ДОБ. 2504, ПРОДАЖА РЕКЛАМЫ: ТЕЛ.: (495) 797 69 70 ДОБ. 2694, **WWW.KOMMERSANT.RU**. АДРЕС РЕДАКЦИИ: ПРЕСНЕНСКАЯ НАБЕРЕЖНАЯ, 10, МОСКВА, РФ, 123112, ТЕЛ.: (495) 797 69 70 ДОБ. 2138

ЖУРНАЛ «КОММЕРСАНТЪ «АВТОПИЛОТ» ЗАРЕГИСТРИРОВАН В РОСКОМНАДЗОРЕ ПИ № ФС77У39726 ОТ 30 АПРЕЛЯ 2010 ГОДА. ТИРАЖ 30 000 ЭКЗ. РАСПРОСТРАНЯЕТСЯ БЕСПЛАТНО.

РЕДАКЦИЯ НЕ НЕСЕТ ОТВЕТСТВЕННОСТИ ЗА СОДЕРЖАНИЕ РЕКЛАМНЫХ МАТЕРИАЛОВ. ПЕРЕПЕЧАТКА (В ТОМ ЧИСЛЕ И ИНТЕРНЕТ-ВЕРСИИ) ДОПУСКАЕТСЯ ТОЛЬКО С ПИСЬМЕННОГО РАЗРЕШЕНИЯ РЕДАКЦИИ.

ОТПЕЧАТАНО В ТИПОГРАФИИ ООО «ПЕРВЫЙ ПОЛИГРАФИЧЕСКИЙ КОМБИНАТ»,143405, МОСКОВСКАЯ ОБЛАСТЬ, ГОРОД КРАСНОГОРСК, ИЛЬИНСКОЕ ШОССЕ – 4 КМ С.55, П/О КРАСНОГОРСК-5, ТЕЛ: +7 (495) 510-27-81

ИНФОРМАЦИОННАЯ ПРОДУКЦИЯ ДЛЯ ЛИЦ СТАРШЕ ШЕСТНАДЦАТИ ЛЕТ

© ЗАО «АВТОПИЛОТ», 2023

Коммерсантъ

предложение, от которого нельзя отказаться

деньги

16+ реклама

96

ХАРАКТЕРНО, ЧТО ПРЕДЫДУЩУЮ
версию нынешнего концепта — BMW i Vision Dee показали не где-нибудь, а в одном из самых веселых городов мира, в Лас-Вегасе. Это случилось в январе этого года на выставке бытовой электроники.

И СЕВ ЗА РУЛЬ
этого китайского электрокара, сразу же чувствуют: вот оно, родное. Острый руль, сумасшедшая динамика, «мертвые» тормоза.

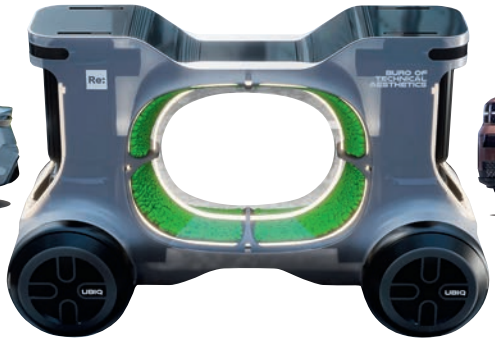
20

UBIQ ЗАЩИЩАЕТ ПЕШЕХОДОВ
и водителей от дорожного шума, а также может выступать в качестве гида по городу или места для перерыва на кофе.

58

МИРОВАЯ ПРЕМЬЕРА
внедорожника состоялась нынешним летом. Попытка повторить концепцию Land Rover Defender видна, как говорится, невооруженным глазом.

92



16+ реклама

КоммерсантъFM93.6
слушайте

online*

на www.kommersant.ru

* онлайн

EXEED RX

Двигатель, тип	бензиновый, L4, турбо
Объем двигателя, куб. см	1998
Максимальная мощность, л.с. при об/мин	249 при 5500
Максимальный крутящий момент, Нм при об/мин	385 при 1750
Трансмиссия	роботизированная, 7
Привод	полный
Максимальная скорость, км/ч	200
Разгон от 0 до 100 км/ч, с	7,6
Средний расход топлива, л на 100 км	7,6
Цена, руб.	от 5 450 000

Интерстеллар

Александр Катаев • Фото Exeed

ПРИБЫЛ КРОСС-КУПЕЙНЫЙ

НИКОГДА НЕ БЫВАЛ НА МАРСЕ, А ВДРУГ, ПРЕДСТАВЬТЕ, СЛУЧИЛОСЬ. ВЕРНЕЕ, ПОЧТИ. УРАЛЬСКИЙ МАРС В СОТНЕ КИЛОМЕТРОВ ОТ ЕКАТЕРИНБУРГА – ЭТО КАРЬЕР ОГНЕУПОРНЫХ ГЛИН С ИНОПЛАНЕТНЫМ КРАСНОВАТО-КОРИЧНЕВЫМ ЛАНДШАФТОМ. ЗДЕСЬ ИСПЫТЫВАЮТ ВНЕДОРОЖНЫЕ КАЧЕСТВА НОВОГО КРОССОВЕРА EXEED RX, ЧЬЯ УНИВЕРСАЛЬНАЯ ПЛАТФОРМА – ОСНОВНАЯ ТЕПЕРЬ ДЛЯ МОДЕЛЕЙ БРЕНДА – ПО СОВПАДЕНИЮ НАЗЫВАЕТСЯ MARS.

Екатеринбург – очень интересный, конечно. Гостям советую: обязательно загляните в неожиданно креативный Ельцин-центр. И в небоскреб имени Высоцкого с экспозицией, посвященной жизни и творчеству нашего-всего Владимира Семеновича. Осмотрите места истории отечественной рок-музыки и занятные памятники – компьютерной клавиатуре, Человеку-невидимке и группе The Beatles. Посетите рестораны – локальная мясная кухня изобретательна и вкусна. А в соседней Верхней Пышме находится крупнейший музей техники – вообще потрясающий.

Мне же миллионник дорог и как известная столица мастеров стрит-арта. Приезжая в Екатеринбург, всякий раз заказываю экскурсию по новым работам уличных художников. Ребята творят с изобретательным и незлым юмором. Если бы они нарисовали на стене прибывший на презентацию в город Exeed RX, наверняка бы подписали нечто вроде: «По земле фигня катала серебристого металла. Много стало в наши дни неопознанной фигни». Поскольку автомобиль совсем свеженький и незнакомый российскому рынку. Давайте разбираться, что за премьера.

ОБЛИК НАРИСОВАЛ фирменный дизайнер Стивен Юм, чье творчество приятно, самобытно и тем выделяется на общем китайском фоне. Для кузова готовы шесть благородных цветов. А тормозные суппорты оформлены красным.

КОНФИГУРАЦИЮ единственной доступной версии собрали по принципу «все включено». Фары и фонари светодиодные, подвеска сразу адаптивная, колеса только 20-дюймовые, у багажной двери электропривод. И так далее.

Антилексус

Сначала был необыкновенно смелый и прорывной для марки Exeed концепт-кар AtlantiX. Кузов без центральных стоек, задние двери с открыванием против хода, в салоне четыре шикарных кресла, место водителя нарочито лаконичное и футуристическое. Серийный Exeed RX получился ожидаемо более прозаичным. Однако формат кросс-купе, безусловно, решает – имеем самую впечатляющую по стилистике модель в гамме. Недаром это первый из китайских премиальных автомобилей, получивший золотую медаль американской премии в области дизайна IDA.

Искать какие-то дизайнерские и конструкторские пересечения со знаменитым бестселлером RX фирмы Lexus смысла, понятно, никакого. Две совершенно различные истории. Тем паче что японский премиум стал у нас сугубо «параллельным»,

НЕКОТОРЫЕ ИДЕИ
здесь оригинальны явно ради собственно оригинальности. Например, крупный виртуальный регулятор громкости решили выполнить кругом. Как будто надо совершать по экрану вращения пальцами.

ОБРАТИТЕ ВНИМАНИЕ
на «мерседесовские» пультики регулировок сидений. Подобные пульты есть и сзади, но там позволяют менять лишь наклон частей спинки. С левым подрулевым рычажком перемудрили — на нем колесиками включаются и стеклоочистители. Ведь правый заведует КП.

а потому разом уступил напористому и более доступному китайскому. Многие обеспеченные россияне уже переключились на продиктованные нам дружественные отношения с Китаем и принимают машины Exeed всерьез.

Яркое интро

Лично я пока «продолжаю наблюдение», пытаясь определить, насколько уже серьезен новоявленный премиум made in China. За гордой вывеской Exeed – убедительные мощности: к разработкам привлекали заслуженных производителей и специалистов мирового уровня. Вокруг бренда создана уникальная среда, в которую амбассадором приглашена исключительно положительная героиня нашего времени – талантливая Полина Гагарина. Но японцы, работая в жанре высокой автомобильной кухни, уделяли огромное внимание нюансам передовой инженерии и проработке мелочей, а китайцы явно упирают на вау-спецэффекты. Exeed RX предлагает, например, выбрать из нескольких сценариев приветственного шоу внешней светотехники. Самый затейливый называется «Интерстеллар» – как фантастический фильм. По-моему, что оное кино режиссера Кристофера Нолана, что перемигивание бортовых огней – зрелища одноразовые. Хотя бесспорно впечатляющие! Lexus такими откровенно развлекательными вещами не занимался. Да только я же и упрекал японцев в излишней скучноватой консервативности.

Чем богат

Или еще одна национальная китайская черта. Главным по значимости пассажиром в Поднебесной часто считается человек, сидящий впереди справа. Exeed RX предлагает мас-

НА ДИВАНЕ
ну очень просторно. Имея рост в 175 сантиметров и среднюю комплекцию, я усаживаюсь с завидным комфортом. Если бы сел справа, мог бы отодвинуть от себя переднее пассажирское кресло.

ИНТЕРЕСНО, ЧТО
в российском прайсе предусмотрена-таки опция. Это матовый цвет «Лунный серый» за 200 тыс. рублей. Кстати, представители бренда говорят, что RX можно еще дополнить оснащением.

саж и удлинитель подушки только у его сиденья, а водительскому – не положено. Благо с обогревом и вентиляцией не поскупились, они есть у обоих кресел и у дивана.
Вообще единственное исполнение Platinum – очень навороченное. В списке оснащения: функция автоматического отпирания и запирания дверей, широкий набор систем безопасности, камеры кругового обзора, видеорегистратор, панорамный люк, затейливая контурная подсветка, белая или красная отделки салона. Колеса с литыми дисками – 20-дюймовые, а «марсианская» подвеска – адаптивная.

Привыкайте к новизне

Место водителя напоминает оное у концепт-кара – оригинальное по архитектуре и достаточно премиальное в частностях. Однако Exeed RX моментами своеобразный. Приборы тут тоже, скорее, развлекательные: перед глазами водителя разноцветная информационная площадка с россыпью цифр и символов. Спасибо поэтому за проектор важных данных на лобовое стекло.
Меню центрального тачскрина радует быстродействием. А смущают одинаковые прямоугольники, в которых медленно движутся строки с длинными русскими текстами. Зато удалась обаятельная анимационная зверушка, которая олицетворяет систему голосовых команд и нарисована аж с пиксаровским качеством. Команды выполняются исправно. Кругляш переключения ездовых режимов отчего-то размещен в аккурат между шайбами управления климатической установкой – допустим. Внешние дверные ручки выдвижные – модно и круто. Но внутренние ручки придуманы подъемными – опять нужна привычка. Или жми дополнительную кнопку, затем толкай дверь, она откроется.
Представители бренда крайне внимательно относятся к замечаниям и уже планируют заняться улучшениями модели. Запросить массажер для водительского кресла. Провести

ВИДИМОСТЬ
через заднее стекло аховая. Здорово выручают камеры кругового обзора. Одна из картинок демонстрирует «прозрачный кузов» и поверхность под ним. Что очень полезно на бездорожье.

работу с меню, чтобы оно стало понятнее, дружелюбнее к пользователю. Любопытный момент: «Китайцы постоянно проводят апгрейды частностей, порой по заявкам, а порой и не сообщая нам о доработках». Что ж, постоянное развитие продукции заслуживает уважения в любом случае.

С места в карьер

Технически автомобиль без откровений и сюрпризов. Под капотом типичный у современных чайна-мобилей такого класса бензиновый наддувный двигатель 2.0 (249 сил), коробка передач – роботизированная семиступенчатая, привод безальтернативно полный. Три ездовых режима, чтобы водить в обычных условиях: «Эко», «Стандарт» и «Спорт». И еще целых четыре рассчитаны для офф-роуда: «Снег», «Грязь», «Песок» и «Бездорожье».

Вдобавок адаптивную подвеску можно перевести в режим «регулирования угла наклона», говоря проще – в режим уменьше-

ИНТЕРЬЕР
собран на удивление тщательно. Много симпатичного пластика, мягких фрагментов. Красная обивка — настоящий шик. Контурная подсветка может быть мультицветной.

БЛИЖАЙШИМ КОНКУРЕНТОМ
видится китайский же купе-кроссовер Changan Uni-K с бензиновым 226-сильным турбомотором, восьмиступенчатой АКП и щедрыми пакетами оснащения. Модификации 4×4 стоят от 4 069 900 рублей.

ния продольной раскачки. Да, клевки при торможениях заметно уменьшаются. А вот спортивная настройка для педали тормоза – на любителя. Удобнее замедляться с обычной.

И теперь приключения в карьере. Ну как приключения. Признаю, что «Марсианские хроники» Рэя Брэдбери гораздо интереснее моих. Уральский Марс позволил активно упражняться лишь на ровных участках рыхлого грунта, а самые инопланетные места – абсолютно непроезжие для кроссоверов. Exeed RX, конечно, не марсоход.

А для несложных ситуаций система полного привода настроена вполне грамотно, и машина должна вывозить. В зависимости от выбора внедорожных режимов логично меняются отклики на акселератор и допускаются пробуксовки разной интенсивности. Поэкспериментировал я и с вывешиванием колес, электроника справилась, тоже смог уехать. Короче, как одобрительно выражается мой коллега: «Вариант нормы!»

ЦЕНА НОВИНКИ оказалась больше, чем у флагмана Exeed VX. Сообщается, что менее дорогих версий RX не планируют, чтобы не пересекаться с брендами Omoda и выходящим на российский рынок Jaecoo.

Улицы Гагариной

А вот быстро ехать по ухабистой грунтовке – не вариант. Ходовая пасует, иногда случаются удары на отбой. Впрочем, вряд ли кто-то заявит свой Exeed RX на любительские ралли.

По асфальту же гораздо комфортнее даже на существенных неровностях. Отмечу излишнюю чувствительность подвески к маленьким огрехам. А на то есть неочевидный лайфхак! Надо переключиться в режим «Бездорожье», когда амортизаторы работают максимально смягченно, и забыть о мелкой тряске.

В целом Exeed RX едет нейтрально, дисциплинированно, нешумно. Уверенно разгоняется, надежно управляется. Разве хотелось бы некоего «интерстелларовского» огонька в динамике. При скоростных обгонах ленца в характере силового агрегата порой вызывает досаду. Ну так и расход бензина по борткомпьютеру в итоге приемлемый – не выше 12 литров на 100 километров. А для ощущения драйва – пожалуйста – спортивный режим.

Констатирую ощутимое количество премиума и... собственные завышенные ожидания. Кому-то из клиентов для ощущения премиальности наверняка будет достаточно оценить классную внешность и очень приличную сборку интерьера, послушать продвинутую аудиосистему с сабвуфером, обнаружить наличие ароматизатора со сменными картриджами, узнать о повышенной прочности оцинкованного Mars-кузова.

Опять же, приветственное световое мини-шоу «Интерстеллар» производит впечатление. А первое впечатление, известно, самое сильное. Вспоминая фильм Нолана: равнодушным он точно не оставляет. Как и Exeed RX.

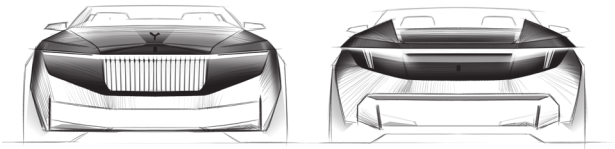
В КОМПЛЕКТЕ С АВТОМОБИЛЕМ
клиенты получили особый ящик для хранения шампанского Champagne de Lossy, который имеет отсек для хранения бутылки игристого вина и место для выполненных вручную хрустальных бокалов, а крышка ящика трансформируется в сервировочный поднос.

Розовые мечты

Rolls-Royce La Rose Noire Droptail

Британская марка презентовала кабриолет, построенный в единственном экземпляре для неназванных «мужа и жены из известной на международном уровне семьи». Автомобиль получил складную жесткую крышу, которая ранее не применялась на моделях Rolls-Royce, и особый по дизайну кузов, выкрашенный в сочетание двух цветов, вдохновленных розой Black Baccara – сорт, выведенный французскими селекционерами, имеет максимально близкий к черному цвет, который на солнце превращается в красный. Но главное, как всегда, в деталях. Нижняя часть бампера имеет вставку, включающую в себя 202 отполированных вручную слитка из нержавейки. В салоне – окутывающий водителя и пассажира «кокон» из деревянной мозаики, работа над которой шла на протяжении двух лет. Декоративный элемент воплощает собой абстрактное выражение падающих лепестков роз, образованное из 1603 треугольников, нарезанных из черного шпона. Шпон, в свою очередь, выполнен из платана, добытого, конечно же, во Франции – родине роз Black Baccara. Говорят, что специалист, трудившийся над мозаикой, мог работать только часовыми сеансами не более пяти часов в день, чтобы гарантировать, что он сохранит концентрацию и не испортит всю работу, совершив неловкое движение. Для обивки сидений использована темно-красная кожа Mystery и светло-красная кожа True Love, каждая из которых дополнена тонкими медными элементами, напоминающими перламутровую текстуру... опять же лепестков роз Black Baccara.

ДЛЯ ЗАКАЗЧИКА
кабриолета мануфактурой Audemars Piguet были специально созданы часы Royal Oak Concept Split-Seconds Chronograph GMT Large Date. Они как встраиваются в переднюю панель автомобиля, так и могут сниматься и носиться на руке.



В ОСНОВАНИИ ФИГУРКИ
«Дух экстаза» на решетке радиатора и на передней панели появились вставки из аметиста – камни имеют форму выпуклого кабошона, а не огранки.

ПЕРЕДНЯЯ ПАНЕЛЬ
Rolls-Royce Amethyst Droptail украшена эксклюзивными часами Vacheron Constantin. Как и у «розовой» модели кабриолета, этот хронограф можно носить и на запястье.

Аметистовая гомфрена

Rolls-Royce Amethyst Droptail

Этот кабриолет, чья премьера тоже пришлась на конец лета, построен в единственном экземпляре для неназванной «семьи, которая заказала автомобиль в подарок для сына». Источником вдохновения для оформления модели послужил полевой цветок гомфрена, который растет около дома заказчика, а также аметист, поскольку бизнес покупателя связан с драгоценными камнями. Кабриолет окрашен в мягкий фиолетовый оттенок с нежным серебристым оттенком, названный Globe Amaranth, дополненный мелкими вкраплениями порошкового алюминия. Контрастные элементы выполнены в оттенке Amethyst темно-фиолетового цвета со смесью красных, синих и фиолетовых хлопьев слюды, которые вместе создают уникальный лиловый цвет с тонким металлическим блеском. Кузов декорирован элементами из углепластика, плетение которого образует геометрический узор, покрытый тонким слоем лака с пигментом аметиста. Интерьер отделан древесиной с открытыми порами Calamander Light, а также кожей Sand Dunes, в тон которой в течение полугода искали подходящее дерево, и кожей Amethyst. В салоне инкрустация из нескольких слоев деревянного шпона – на создание ушло более 150 образцов и более 8 тыс. часов испытаний, включавших в себя имитацию воздействия солнечного света и оценку устойчивости к дождю, а также испытания на долговечность при экстремальных температурах. И еще. Панорамная электрохромная крыша в непрозрачном виде имеет цвет кузова, а в прозрачном – оттенок кожи в салоне.

СОЗДАННАЯ В 1967 ГОДУ модель до сих пор считается «иконой стиля», хотя с момента ее выпуска прошло больше полувека и автомобильная мода не раз менялась.

Привет из 1967-го...

Alfa Romeo 33 Stradale

Новинка стала современной интерпретацией классического спорткара Alfa Romeo 33 Stradale, выпущенного в 1967 году. Та модель стала дорожной версией гоночного Alfa Romeo Tipo 33, а современная версия построена на базе дорожного спорткара – официально не сообщается, какая модель была взята за основу, но конструктивные особенности указывают на Maserati MC20. Облик автомобиля разработан дизайнерами подразделения Alfa Romeo Centro Stile, которые деликатно переосмыслили классическую модель. Особенностью суперкара стали двери «крылья бабочки», панорамное лобовое стекло, а также конструкция кузова, при которой самая высокая точка автомобиля находится не на уровне лобового стекла, как на любом другом спорткаре, а посередине крыши. Интерьер выполнен в нарочито лаконичном стиле. В распоряжении водителя цифровая приборная панель с 3D-изображением и проекцией на лобовое стекло. Руль лишен каких-либо кнопок и переключателей, а органы управления второстепенными функциями вынесены на центральный тоннель и размещенную под потолком консоль. Для новой Alfa Romeo предложат два типа силовой установки. Клиенты смогут выбирать между 620-сильным трехлитровым бензиновым турбомотором V6 в сочетании с восьмиступенчатой роботизированной коробкой передач и трехмоторной 750-сильной электрической силовой установкой от Maserati GranTurismo Folgore в сочетании с батареей на 102 кВт•ч и запасом хода до 450 км без подзарядки.

ВЫПУСКОМ СУПЕРКАРОВ займется компания Carrozzeria Touring Superleggera. Но каждого клиента будут консультировать специалисты отдела Alfa Romeo Bottega, которые помогут максимально кастомизировать купе.

ПРЕДСТАВЛЕННЫЙ в 1967 году седан Toyota Century на протяжении всех своих поколений считался в Японии символом власти и богатства.

ЗАДНЕЕ ЛЕВОЕ КРЕСЛО может превращаться в оттоманку. Именно левое, потому что водитель в этом автомобиле всегда будет сидеть справа. Выпуск леворульных версий не запланирован.

...И ЕЩЕ ОДИН ОТТУДА ЖЕ

Toyota Century

Компания Toyota официально представила новый кроссовер, который войдет в семейство Century и станет флагманской моделью бренда. Новинка, дизайн которой выполнен в стилистике седана Toyota Century, появившегося на свет в 1967 году, построена на платформе актуального кроссовера Toyota Highlander. Автомобиль получил 410-сильную гибридную силовую установку на базе 3,5-литрового V6 в сочетании с отдельным электромотором на задней оси и вариатором. Батарея обеспечивает запас хода до 70 км на электротяге. Для пассажиров предусмотрены панорамная крыша, выдвижные подножки, а также открывающиеся на 75 градусов задние двери – хотя на презентации в Токио был продемонстрирован вариант со сдвижной задней дверью. Century доступен только с четырехместным салоном с раздельными сиденьями на втором ряду, причем заднее левое кресло может трансформироваться в оттоманку. Сиденья оснащены подогревом и вентиляцией, выдвижными подставками для ног, а в распоряжении задних пассажиров также имеются собственные мониторы мультимедиа и встроенный холодильник. Для модели предложат двухцветную окраску кузова, различные варианты цветового оформления салона, а при сборке кроссовера будет применяться большая доля ручного труда. Кроссовер Toyota Century в продаже появится только в Японии, причем ежемесячно станут выпускать не более 30 автомобилей. Новинка станет самой дорогой моделью в гамме японского бренда.

BYD SEAL

Двигатель, тип	электрический, два
Максимальная мощность, л.с.	530
Максимальный крутящий момент, Нм	670
Привод	полный
Максимальная скорость, км/ч	180
Разгон от 0 до 100 км/ч, с	3,8
Емкость аккумулятора, кВт•ч	82,5
Запас хода по циклу WLTP, км	570

Котик на батарейках

Александр Янковский • Фото BYD

ОТКУДА В КИТАЙСКОМ СПОРТСЕДАНЕ СТОЛЬКО НЕМЕЦКОГО

КАКОЙ АВТОМОБИЛЬ ЛЕГЧЕ – СЕДАН ИЛИ КАБРИОЛЕТ ТОЙ ЖЕ МОДЕЛИ? КОНЕЧНО, КАБРИОЛЕТ, СКАЖУТ МНОГИЕ, У НЕГО ЖЕ НЕТ КРЫШИ, В НЕМ МЕНЬШЕ МЕТАЛЛА. ПРАВИЛЬНЫЙ ОТВЕТ – КАБРИОЛЕТ ТЯЖЕЛЕЕ: ЕМУ ПРИХОДИТСЯ КОМПЕНСИРОВАТЬ НЕДОСТАТОК ЖЕСТКОСТИ КУЗОВА УСИЛЕНИЕМ ЕГО НИЖНЕЙ ЧАСТИ.

Водительская дверь BYD Seal, когда тянешь ее на себя за выдвижную ручку, тоже оказывается неожиданно тяжеленной. Как, впрочем, и вся машина – 2390 кг снаряженной массы, даже рамный внедорожник Mercedes-Benz G-Класса, который, по сравнению с изящным приземистым «китайцем» выглядит как цельный брусок металла, тяжелее Seal всего на 70 кг. А ведь этот китайский электромобиль – обычный седан D-класса вроде Audi A4, изящный, приземистый и стремительный на вид. Да и не только на вид, разгон до сотни у него за 3,8 секунды, о чем информирует шильдик «3,8» на корме. А тяжелый – именно потому что электромобиль.

От «спорта» мутит

Seal не просто седан, а спортседан. Особый подвид быстрых гражданских автомобилей, волков в овечьей шкуре, вроде тех же Audi с индексом RS или BMW серии «M». Не случайно, по словам московских продавцов Seal, этой машиной часто интересуются именно «бээмвэшники», подбирающие что-то на смену своим баварским, лишенным теперь фирменной поддержки. И сев за руль этого китайского электрокара, сразу же чувствуют: вот оно, родное. Острый руль, сумасшедшая динамика, «мертвые» тормоза.

В режиме «спорт» в Seal ездить просто невозможно, чувствуешь себя за штурвалом спортивного самолета – при кикдауне в животе растет спазм, комок подкатывает к горлу, в голове мутится, мозг словно прилипает к затылку. Поэтому каждый владелец Seal, попробовав поездить в «спорте», обычно уходит в зону «комфорта» – одноименный режим все равно означает бескомпромиссное доминирование над всеми в условиях городских улиц, а душу при

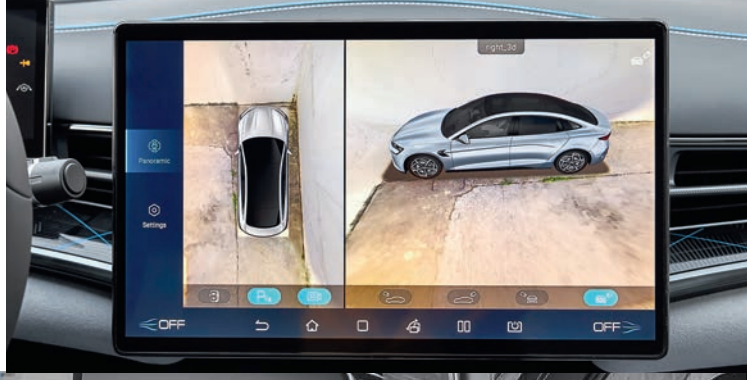
ПЕРВЫЙ В МИРЕ
серийный электрический силовой агрегат «8 в 1» включает блоки управления автомобилем и батареей, микроконтроллер, распределитель питания, контроллер постоянного тока, бортовое зарядное устройство, приводной двигатель и трансмиссию.

У ЭТОГО
спортивного седана короткие свесы и длинная колесная база, увеличивающая пространство салона и комфорт пассажиров. Приземистый кузов улучшает аэродинамику автомобиля, коэффициент его лобового сопротивления составляет всего 0,21.

этом не вынимает. И запас хода тогда получается все-таки не всего 250 км активной езды, а минимум 450 – размеренной. Машин, которые набирают сотню так же, как Seal, хватает, даже машин на традиционном углеродном топливе – тот же 630-сильный Audi RS 6, даром что универсал, быстрее нашего китайского спортседана на две десятых секунды. Но, во-первых, где они сегодня, эти Audi, BMW, Porsche… А во-вторых, электродвигатель дает в принципе иные ощущения, тут весь запас крутящего момента выдается сразу же с места, отсюда и это кратковременное головокружение от успехов электротяги у водителя Seal на старте.

Никаких гвоздей

Seal в переводе с английского – «тюлень», он флагман машин BYD, построенных на последней, чисто электрической платформе E3.0. В той же линейке есть еще Seagull и Dolphine, «чайка» и «дельфин» соответственно, а вся она называется Ocean, отсюда и тематика морской фауны. Но какой уж тюлень с такими-то скоростными характеристи-



ЦЕНТРАЛЬНЫЙ ПОВОРОТНЫЙ ЭКРАН
с диагональю 15,6 дюйма откликается на касание мгновенно. Операционная система — открытый Android, можно быстро установить все нужные сервисы, от «Яндекса» до YouTube.

ками! Разве что морской котик – и не тот, что с усами и ластами, а тот, что в тактическом обмундировании и в боевой экипировке.

Главное оружие Seal, конечно, 82,5-киловаттная литий-железофосфатная батарея Blade, которая, как уже тянется написать рука, расположена под полом, но нет, все гораздо интереснее. Seal буквально сросся со своей батареей, словно фантастический киборг, у которого бластер вырастает прямо из руки. Аккумуляторные ячейки Blade у этого электромобиля не просто находятся в нижней части кузова, а интегрированы в его силовую структуру – технология CTB (cell-to-body), собственная разработка BYD, и Seal – первая модель, где она применена. Такая конструкция Blade делает эту батарею на 50 процентов компактнее обычных, при той же емкости.

Ну и безопасность, конечно: в ходе испытаний BYD свои батареи переезжала трактором, топила, пробивала гвоздями, имитируя внутреннее короткое замыкание, – это как раз то,

ФИЗИЧЕСКИЕ КНОПКИ И БАРАБАНЧИКИ на спицах руля Seal – это по нынешним временам большая редкость и удобство. Жаль лишь, что управление климатической установкой у этого автомобиля осуществляется только через центральный экран.

ПРИМЕНЕНИЕ ПЛАТФОРМЫ 3.0 и интегрирование батареи Blade в кузов Seal позволили удвоить его жесткость по сравнению с прежними BYD. Seal получил пять звезд за безопасность по классификации C-NCAP.

от чего горят электромобили при авариях, ролики на YouTube все видели. Результат теста – ни дыма, ни огня, лишь нагрев поверхности батареи до 30–60 градусов Цельсия.

Blade выдерживает свыше 5 тыс. циклов зарядки-разрядки; чтобы она потеряла 10 процентов производительности, по заявлению BYD, на ней нужно проехать 2,3 млн км, так что китайская компания дает на нее пожизненную гарантию. В Китае, разумеется, – на Россию, куда Seal пока привозят только «серые» дилеры, гарантия, понятное дело, не распространяется.

А вообще-то BYD – мировой лидер в производстве аккумуляторов, не случайно даже главный конкурент, Tesla, заказывает батареи для своих «электричек» именно у этой китайской компании. В прошлом году Tesla даже уступила BYD звание самого крупного производителя электрокаров – количество проданных китайским гигантом по всему миру электрических и гибридных машин достигло без малого двух миллионов штук.

Drang nach Osten

Пора раскрыть карты. В этом тексте все сравнения с немецкими машинами – Audi, BMW, Mercedes-Benz – были не случайны. Компания BYD хоть и китайская, но в создании Seal принимало участие столько специалистов, импортированных ею из Германии, что впору монтировать на автомобиле шильдик Made in Germany. Давайте загибать пальцы.

Экстерьер этого спортседана, взявшего в нынешнем году в Мюнхене одну из престижнейших премий мира в области дизайна iF Design Award, создан под руководством Вольфганга Йозефа Эггера, в прошлом главы Audi Group Design, где он отвечал за дизайн Audi и Lamborghini, а с 2017-го – главного дизайнера BYD Group. «Главное в дизайне – страсть, которая должна передаться и человеку, купившему автомобиль», – признавался Эггер в интервью вскоре после вступления в должность. Внешность Seal – стремительный и мускулистый морской зверь – полностью соответствует задаче.

FRUNK –
от соединения слов front, «передний», и trunk, «багажник». Этим термином у электромобилей называют передний багажный отсек под капотом, где у обычных машин двигатель. Объем «франка» BYD Seal составляет без малого 54 литра.

ВНЕШНОСТЬ SEAL
была отмечена премией iF Design 2023 – одной из самых престижных в мире наград в области дизайна. Она учреждена в Ганновере и вручается в Мюнхене.

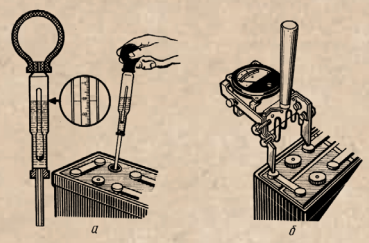
Идем дальше: интерьер машины выполнен Микеле Паганетти, который раньше трудился на Mercedes-Benz. Понятно, откуда эта ненавязчиво продолжающая общую морскую тему передняя панель, эти удобные сиденья, эта общая европейская сдержанность в цветовой гамме отделочных материалов. Да и фирменную систему распределения тяги Seal, она называется iTAC, интеллектуальное адаптивное управление крутящим моментом, создали бывшие инженеры все той же Mercedes-Benz, которые работают теперь на BYD. Отсюда ездовые повадки машины.

Лосиный тест Seal проходит на 83,5 км/ч – считается, что это лучший показатель среди всех серийно выпускаемых легковых автомобилей. Примерно как у суперкара McLaren 675LT. У электрического «китайца» острый точный руль, при этом его короткоходная подвеска – совсем не «табуретка», как в баварских быстрых седанах. В рекламном ролике налитый доверху водой стакан в подстаканнике остается полным при проезде Seal на приличной скорости по мощенной крупным булыжником дороге – в реальности оказывается, что если это и преувеличение, то не слишком большое, адаптивные амортизаторы работают четко. В целом получается причудливый синтез: управляемость – как у BMW, комфорт – как в Mercedes-Benz, от такого результата ученика закашлялись бы учителя сразу в обеих немецких компаниях.

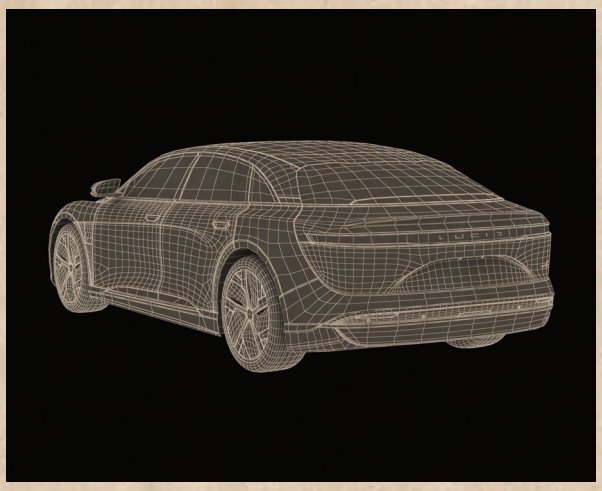
Седан как спортбайк

Один мой знакомый удивлял меня тем, что ездил на своем спорткупе всегда с открытыми окнами, даже на скоростях под 200 км/ч. И объяснял: когда ветер в лицо и звук мотора в ушах, ощущение совсем другое – как будто едешь на спортбайке. Так купил бы себе спортбайк и ездил на нем, думал я каждый раз. Seal порадовал бы моего знакомого динамикой, но звука ему было бы маловато. Видимо, специально для таких приверед, как он, в Seal есть особая функция – можно выбрать, как будет звучать ваш электрокар. Листаем меню центрального экрана: Geländewagen, Porsche, Lamborghini... о, мотоцикл – поехали!

Одна беда: шины изнашиваются быстро, даже для спортседана. Как-никак две с половиной тонны массы.



КРАТКИЙ ПЕРЕЧЕНЬ ТРЕБОВАНИЙ К СПОРТИВНЫМ СЕДАНАМ, РАБОТАЮЩИМ НА ЭЛЕКТРИЧЕСКИХ БАТАРЕЯХ



ОТЛИЧНАЯ АЭРОДИНАМИКА

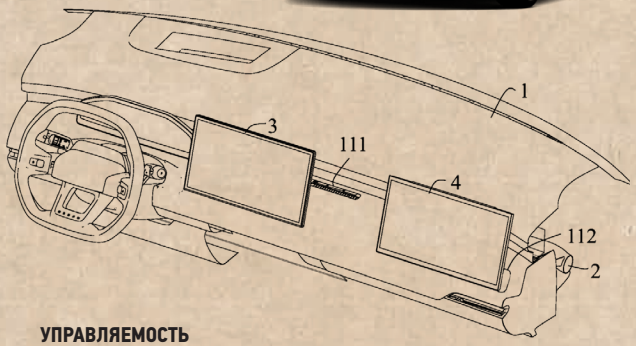
Как, например, у Exlantix E03. Этот полноразмерный седан появится в России в начале 2024 года. Он станет первым электрическим и просто первым автомобилем Exlantix — новой линейки бренда Exeed. Создал E03 глава дизайн-команды Exlantix итальянец Пьер Луиджи Феррари. «Мы вдохновлялись стихией ветра и ставили своей целью создать автомобиль с лучшими аэродинамическими показателями в своем классе», — объясняет дизайнер. Коэффициент лобового сопротивления E03 составляет всего 0,21.

БОЛЬШАЯ МОЩНОСТЬ, ВЫСОКАЯ СКОРОСТЬ, ДИНАМИКА РАЗГОНА

Электрический седан Air — первая модель калифорнийского стартапа Lucid Motors, который возглавляет выходец из Tesla Питер Роулинсон, автомобиль выпускается с 2021 года. А в этом году вышла его флагманская версия, Air Sapphire. Суммарная мощность трех ее электродвигателей составляет 1200 л.с, а разгон до 60 миль в час, это примерно 97 км/ч, занимает всего 1,89 секунды. Максимальная скорость Lucid Air Sapphire — 322 км/ч.

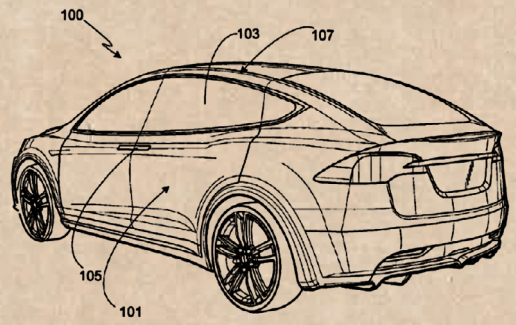
КОМФОРТ ВТОРОГО РЯДА

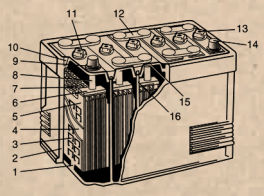
Если у бензиновых спортседанов второй ряд сидений часто — «для галочки», то электрическая компоновка позволяет дать пассажирам заднего ряда по-настоящему комфортное пространство. Прежде всего, из-за свойственной всем электромобилям длинной колесной базы. У Voyah Passion, например, который недавно начал официально продаваться в России, она составляет 3 м. У этого спортседана сиденье второго ряда даже оборудовано подставкой для ног с электроприводом, словно у машины представительского класса.



УПРАВЛЯЕМОСТЬ

Zeekr — суббренд электромобилей премиум-класса от концерна Geely. Модель Zeekr 001, строго говоря, хетчбэк, а не седан, но по комфорту в салоне и технологичности его часто называют конкурентом Mercedes-Benz S-Класса, так что в нашей подборке он уместен. Ему принадлежат сразу два рекорда в Книге Гиннесса: Zeekr 001 — самый быстрый электромобиль в дрифте и в слаломе. В первой дисциплине он показал максимальную скорость 207,9 км/ч, а в слаломе прошел между 50 конусами за 49,05 секунды. Седан Zeekr, к слову, на подходе.





ПЕРЕДОВЫЕ ТЕХНОЛОГИИ

Например, автономное вождение, лидером в этой области остается Tesla со своим автопилотом FSD — Full Self-Driving. Функции его в России серьезно ограничены, но даже так спортседан Tesla Model 3 самостоятельно следует по заданному маршруту, перестраивается в соседнюю полосу при включении поворотника, поддерживает дистанцию до автомобиля впереди и остается в пределах полосы.

CHERY TIGGO 8 PRO MAX FL

Двигатель, тип	бензиновый, L4, турбо
Объем двигателя, куб. см	1998
Максимальная мощность, л.с. при об/мин	197 при 5000
Максимальный крутящий момент, Нм при об/мин	375 при 2000
Трансмиссия	роботизированная, 7
Привод	полный
Дорожный просвет, мм	190
Максимальная скорость, км/ч	210
Разгон от 0 до 100 км/ч, с	8,4
Цена, руб.	от 4 459 900

Разумный Макс

Александр Катаев • Фото Chery

РЕЦЕПТ ЕГО МОЛОДОСТИ

ГЛАЗА БОЯТСЯ, А МАШИНА ДЕЛАЕТ. СНАЧАЛА ЛОМИМСЯ ПРЯМО В ЛЕСНЫЕ ЗАРОСЛИ, ТОЛЬКО ХРУСТ ВОКРУГ. ЗАТЕМ КАРАБКАЕМСЯ НА КРУТУЮ ГОРУ И УХАЕМ С ДРУГОЙ СТОРОНЫ ЧУТЬ ЛИ НЕ ОТВЕСНО ВНИЗ. НАКОНЕЦ, КАТИМ К ОЗЕРЦУ, ОКУНАЕМСЯ НА МАЛОМ ХОДУ И... ПЛЫВЕМ! ПУСКАЙ ОСТАВШИЙСЯ НА БЕРЕГУ ФЛАГМАНСКИЙ КРОССОВЕР CHERY ТАК НЕ УМЕЕТ, ЗАТО ГЕРОЙ ДНЯ ИМЕННО ОН – ДЕБЮТИРУЕТ ОБНОВЛЕННЫМ.

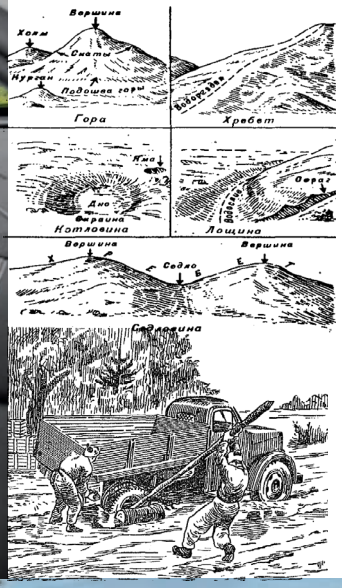
Ломится, карабкается и плавает на презентации прибывший сюда развлекать гостей полноприводный отечественный снегоболотоход «Архант» с бескамерными шинами сверхнизкого давления. Крутой, бескомпромиссный аппарат! Оснащен трехцилиндровым 55-сильным дизелем и шестиступенчатой механической коробкой, развивает скорость до 40 км/ч по суше или до шести – по воде. Имеет функцию бортового поворота с торможением колес одного бока и вращается почти на месте а-ля гусеничный трактор. Готов перевозить до девяти пассажиров.

А главное, «Архант» – архипроходимый. Способен ездить хоть по скалам, хоть по барханам, хоть через топи, успешно штурмовать препятствия метровой высоты, выбираться из воды на лед. В советские времена о таком писали: «Техника на грани фантастики».

Вот и премьерный флагман Chery Tiggo 8 Pro Max FL – какое длинное все же название! – ради которого мы собрались у озерца, на поверку определенно заслуживает похвалы. Естественно – в своем жанре.

Умеем, практикуем

Общее у «Арханта» и Pro Max только формула 4×4. Вездеход нам пригнали явно для усиления акцента на тему полноприводности. Ведь у кроссовера изменилась система подключения задних колес. Раньше муфту распределения



ПЕРЕДНЕМУ ПАССАЖИРУ предложены выдвижная поддержка для ног и массажер. А водитель массажем обделен. Характерная китайская особенность приоритетов. Почему ситуацию не исправили перед российской премьерой — загадка.

ФОНАРИ теперь объединяет красная линия, а сами они другой формы. Четыре выхлопных патрубка — настоящие!

момента поставляла компания BorgWarner, а теперь выбран производитель ZF. Представители уверяют, что с новым узлом эффективность улучшилась. Как именно улучшилась, насколько? Может быть, ZF и надежнее? Увы, китайцы неохотно посвящают российских коллег в подробности. А вот настройки внедорожных режимов точно остались прежними. Да и набор тот же: 4×4, «Грунт», «Снег». Вполне достаточный для типичного клиента.

Так или иначе, новый полный привод убедителен. Pro Max весело нарезает круги в песочнице, где упражняются любители мотокросса, допускает уместные активные пробуксовки, не застревает и не сигнализирует о перегреве трансмиссии. Когда-то я проверял дорестайлинговый автомобиль и в более трудных астраханских песках, даже там он выступил на отлично. Впрочем – до разумных пределов. Не «Архант». У того в характеристиках напротив графы о возможных преодолеваемых грунтах коротко и ясно указано: «Все».

НА РАДОСТЬ
водителям, привыкшим к традиционным удобным решениям, у приборной комбинации есть вид с обычными информативными кругами.

Арризовое блюдо

Обновленная внешность узнается по радиаторной облицовке с иным дизайном: логотип подсвечивается, а фирменные «жемчужинки» выглядят будто веер стекающих под напором воздуха капелек. Переделаны задние фонари. В топ-комплектации 18-дюймовые колеса заменены 19-дюймовыми. Добавлены кузовные цвета: два серых и чудесный изумрудный, в который окрашивают также седан Chery Arrizo.

В рецепте молодости у Pro Max обнаруживаются и другие ингредиенты от Arrizo. Знаем китайские рисовые блюда, тут – китайское «арризовое». Салон кроссовера существенно преобразился и сейчас во многом повторяет седан. Похожи дверные карты, руль, «яхтенный» нефиксируемый рычаг коробки и ключевой элемент – изогнутая панель, объединяющая приборный и центральный экраны. При этом упразднен отдельный тачскрин для управления климатической установкой, взамен – линейка «горячих» кнопок, а на освободившемся месте лоток с USB-слотами и подстаканники. Все к лучшему.

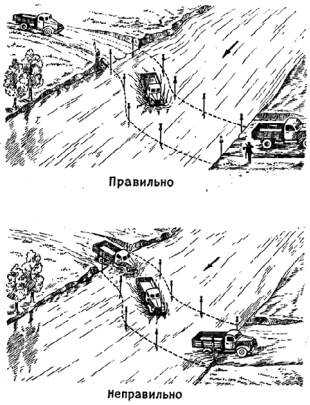


Рис. 79. Преодоление автомобильной колонной водной преграды

В ЗОНЕ
третьего ряда организовали регулировку обдува. На галерке тесноватого для взрослых, но для кратковременной поездки сойдет. Коричневая обивка сидений только у топ-комплектации.

РЕЖИМ
Грунт при отключенной ESP позволяет особенно хорошо чувствовать работу полного привода. Вроде бы новая муфта ZF подключает задние колеса в целом оперативнее.

Для полноты картины

С апгрейдом Pro Max ожидаемо прибавил в богатстве оснащения. Комплектацию Dreamline дополнили передним парктроником, системой «Старт/стоп», несколькими ассистентами из пакета безопасности ADAS, видеорегистратором и вентиляцией кресел. В наборе ракурсов от камер кругового обзора отныне есть вид под кузовом.

Предустановлена телематика Chery Connect, благодаря чему владелец с помощью смартфона может отслеживать статус и местоположение автомобиля, собирать историю поездок, удаленно контролировать дверные замки и включать двигатель.

У топ-комплектации прибавилось подушек безопасности – установлены водительская коленная и боковые для второго ряда, а число динамиков увеличено до десяти. И, наконец, еще одна обновка – проектор данных на лобовое стекло.

Бочка динамики, ложка тряски

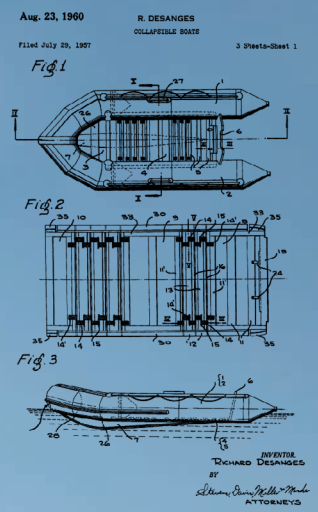
И это, в общем, все актуальные новости по модели. Бензиновый 197-сильный турбомотор 2.0 и положенная ему в пару семиступенчатая роботизированная коробка, как сообщается, не дорабатывались. Хотя и без того очень хороши. Автомобиль едет энергично и легко, РКП действует адекватно и плавно, лишь иногда путаясь при неровном темпе движения.

Что действительно улучшить бы, так это плавность хода. Подвеска постоянно передает в салон микротрясения от незаметных дорожных мелочей, а после серии резких огрехов, которые автомобиль проходит особенно нервно, вспоминаешь со вздохом ту удивительную мягкость всеядного «Арханта».

Но экстремальный снегоболотоход выехал словно из фильмов серии «Безумный Макс». И к нему есть вопросы практического характера: например, достаточно ли он комфортабельный и грузоподъемный для потенциальных покупателей. А обновленный кроссовер Chery Tiggo 8 Pro Max по совокупности потребительских данных, безусловно, разумное и универсальное предложение.

CHANGAN CS35 PLUS

Двигатель, тип	бензиновый L4 турбо
Рабочий объем, куб. см	1392
Максимальная мощность, л.с. при об/мин	160 при 5500
Максимальный крутящий момент, Нм при об/мин	260 при 1500–4000
Трансмиссия	робот 7 DCT
Привод	передний
Максимальная скорость, км/ч	200
Средний расход топлива, л. на 100 км	6,4
Объем топливного бака, л	52
Клиренс, мм	180



Была бы лодка

Денис Токмаков • Фото автора

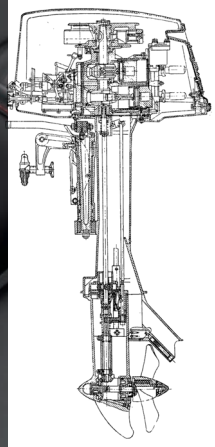
CHANGAN CS35 PLUS И ПУТЕШЕСТВИЯ ПО ВОДЕ

ПРИЗНАТЬСЯ, Я НЕ ВСТРЕЧАЛ В ПРОМОМАТЕРИАЛАХ КИТАЙСКОЙ МАРКИ УТВЕРЖДЕНИЙ О ТОМ, ЧТО ИМЕННО ЭТА МОДЕЛЬ АДРЕСОВАНА ЛЮБИТЕЛЯМ ПУТЕШЕСТВИЙ. ХОТЯ ОНА ВПОЛНЕ МОГЛА БЫ ТАК ЕЕ ПОЗИЦИОНИРОВАТЬ. ТУТ ЕСТЬ ОГРОМНАЯ ПАНОРАМНАЯ КРЫША, КОТОРУЮ НЕ ВСЕГДА ВСТРЕТИШЬ И В МАШИНАХ ПОДОРОЖЕ. ИЛИ ВОТ ТАКАЯ ДЕТАЛЬ ДЕКОРА, КАК ЧЕРНАЯ ТАКАЯ ВСТАВКА НАД КОЛЕСНОЙ АРКОЙ. НУ ЧЕМ НЕ РУЧКА ОТ ЧЕМОДАНА? ИЛИ РУЧКА НА БОРТУ НАДУВНОЙ ЛОДКИ, СДЕЛАННАЯ ДЛЯ ЕЕ ПЕРЕНОСКИ. ВПРОЧЕМ, КОГДА Я ВЫНУЛ ИЗ БАГАЖНИКА ПЛАВСРЕДСТВО И НАДУЛ ЕГО, ВЫЯСНИЛОСЬ, ЧТО ОБЩЕГО У ЭТИХ СРЕДСТВ ПЕРЕДВИЖЕНИЯ ЕЩЕ БОЛЬШЕ. И РЕЧЬ НЕ ТОЛЬКО ПРО КРАСНЫЙ ОРНАМЕНТ НА КУЗОВЕ, СТОЛЬ ПОХОЖИЙ НА ТОТ, ЧЕМ УКРАШАЮТ ПОДВЕСНЫЕ ЛОДОЧНЫЕ МОТОРЫ.

Актуальная модель несет в своем имени слово Plus, что обозначает доработку, которая была предпринята с кроссовером. И многие мои коллеги уже успели отрапортовать, что «плюс» этот во многом обернулся «минусами». То, что существенно выросла цена, обсуждать не будем – мы к этому уже привыкли. Претензия к оформлению приборной панели серьезнее – раньше были привычные аналоговые стрелки, теперь нарисованные цифры, не всем нравится. Вместо японской коробки теперь стоит отечественный, то есть китайский, робот – дескать, пошла ли автомобилю на пользу такая вот локализация? Опять же бампер ради красоты сделали ниже, ухудшив тем самым геометрическую проходимость. Со всем вышеперечисленным, вероятно, можно согласиться, если заниматься таким вот «кабинетным консьюмерством». Совсем другое дело, когда ты реально отправляешься куда-то вне зоны комфорта и на первый план выходят совсем другие характеристики техники, которая тебя сопровождает. Ну, вот, например.

Суши весла

Лодку ПВХ мне подарили родственники. На форумах, узнав о моем желании испытать ее на Ладожском озере, мне осто-



ПОМИМО ОГРОМНОГО ЛЮКА
у автомобиля есть такие опции комфорта, как бесключевой доступ, беспроводная зарядка для смартфона, климат-контроль и камера заднего вида.

БАГАЖНИК КРОССОВЕРА – ВСЕГО 403 ЛИТРА.
Поэтому для перевозки лодки и мотора пришлось сложить спинки задних сидений. Так объем багажного отделения увеличивается до 950 литров. Плюс, по утверждению автопроизводителя, в салоне имеется еще три десятка различных емкостей для хранения.

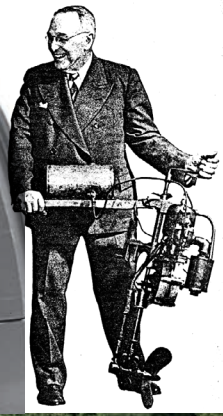
рожно рекомендовали этого не делать. Дескать, «спасательный круг с надувным дном» хорош для стоячей воды, а на Ладоге бывают волны как на море. Но я не послушал. Чтобы попасть из одного спокойного фьорда – тут их называют «шхерами», но слово «фьорд» мне нравится больше, – нужно было пройти метров пятьсот по «открытой воде». Издали вроде ничего особенного – просто рябь на поверхности. Но на деле – качает так, что с банки пришлось пересесть на дно, белыми от напряжения пальцами вцепиться в румпель двигателя, а другой рукой постоянно стряхивать с лица брызги – волны порой захлестывали будь здоров. Но самая главная беда – старенький четырехтактный Suzuki DF2.5S вдруг начал дергаться, обороты упали… Чувство это, скажу я вам, весьма неприятное. Если мотор заглохнет, то весла у такого судна – проплыть двести метров по пруду, сеть рыболовную проверить, а на волнах от них толку практически никакого. В этом контексте я, кстати, не понимаю тех смельчаков, что отъезжают на гидроцикле куда-то далеко по озеру. Заглохни двигатель – у тебя даже весел нет. Разве что смартфон в этом качестве используй – сеть все равно «не ловит».

ШАССИ КРОССОВЕРА
сохранило конструкцию, знакомую нам по версии без приставки Plus, — независимая подвеска типа Макферсон спереди и полузависимая сзади.

Но мне тогда повезло. Лодочный мотор прос... – ну, скажем так, «прочихался» – и исправно дотянул меня до спокойной воды. Подобное, скажу я вам, возможно только у аналоговой техники. У цифровой – чтоб не работало, а потом какой-нибудь «тромб» в топливной системе оторвался и ушел, я такого не встречал. И это была еще одна причина, по которой, вернувшись на берег, я посмотрел на Changan CS35 Plus совсем другими глазами.

Чтобы по делу

У Changan CS35 весьма резвый мотор. Который позволял уверенно себя чувствовать и на трассе М-11, и при обгонах попутного транспорта на карельских дорогах. Он не показывает чудес экономичности, но зато его можно заправлять 92-м топливом. А авторитет марки – Changan входит в четверку самых крупных и уважаемых автопроизводителей Китая – не дает усомниться, что на новом автомобиле двигатель преподнесет какие-то сюрпризы. Коробка, которую

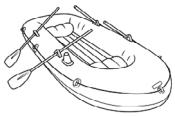


ПОД КАПОТОМ
Changan CS35 Plus может находиться и хорошо известный российскому автовладельцу атмосферный бензиновый 1.6 GDI, который при желании можно заказать с механической пятиступенчатой коробкой.

ругали, работает четко, без рывков. Автомобиль, понятное дело, не внедорожник, но однажды на труднопроходимой грунтовой лесной дороге нас догнали лифтованный УАЗ Patriot и Land Rover Discovery. Догнали в тот момент, когда я размышлял, стоит ли карабкаться в гору, половина поверхности которой – довольно скользкий на вид валун. «Мотор, может, и вытянет, но резина шоссейная, – заметил мне водитель Disco, – заскользишь вниз, ударишься порогом вот об этот камень». Я развернулся, не особо огорчившись, перечисляя в уме преимущества Changan CS35 Plus, которые с лихвой уравновешивали то, что этой модели недоступно.

Так что, если услышат меня китайские товарищи, я бы предложил не столько улучшайзинг конкретной модели, сколько корректировку общего принципа подхода к автомобилестроению. Да, много среди нас и тех, кому в машине важен «вау-эффект» – чтоб сверкал полированный алюминий, громоздились друг на друга сенсорные дисплеи, а в темное время можно было бы самому выбрать тот или иной оттенок амбиентной подсветки. Но, вероятно, можно сделать пусть не отдельную модель, а хотя бы модификацию существующей, где все будет по делу и без претензий на псевдороскошь. Пусть кнопки на центральной консоли будут с четкими надписями – как на клавишах «бабушкофона», потому что у нынешнего CS35 Plus даже с лупой не разобраться, какая блестящая кнопка за что отвечает. Пусть салон будет не из экокожи – чего только не придумают, чтобы не говорить плебейское «кожзам», – а тряпичный, который легко отмыть. Потому что, заезжая с Changan на заправку, ты вынужден терять время, поедая бургер на АЗС – в салоне котлета неизбежно оставит следы, на удаление которых ты потратишь еще больше времени.

Ведь автомобиль для многих прежде всего инструмент, главные качества которого – удобство и надежность. А красоту оставим тем, кто на лодке катается исключительно в пруду ЦПКиО. **a**



GEELY ATLAS PRO

Двигатель, тип	бензиновый, турбо
Объем двигателя, куб. см	1477
Максимальная мощность, л.с. при об/мин	177 при 5500
Максимальный крутящий момент, Нм при об/мин	255 при 1500–4000
Трансмиссия	7DCT
Привод	полный
Максимальная скорость, км/ч	200
Разгон от 0 до 100 км/ч, с	9,9
Средний расход топлива, л на 100 км	6,8
Комплектация	Flagship
Цена, руб.	от 2 803 990

Тур де Кавказ

АННА КИЛИМНИК • ФОТО АВТОРА

НА GEELY ATLAS PRO ДО ЭЛЬБРУСА И НАЗАД

ЭТО ПУТЕШЕСТВИЕ НАЧАЛОСЬ С ТОГО, ЧТО ДВА МОСКОВСКИХ СТУДЕНТА, КИРИЛЛ И ИВАН, УВЛЕКАЮЩИХСЯ ВЕЛОСПОРТОМ, РЕШИЛИ УСТРОИТЬ СЕБЕ КАНИКУЛЫ С ТРЕНИРОВКАМИ В ГОРАХ НА ШОССЕЙНЫХ ВЕЛОСИПЕДАХ. А САМЫЕ ДОСТУПНЫЕ ДЛЯ ЭТОГО ГОРЫ ДЛЯ ЖИТЕЛЕЙ ЦЕНТРАЛЬНОЙ РОССИИ, КОНЕЧНО ЖЕ, СЕВЕРНЫЙ КАВКАЗ.

Изначальная идея отправиться туда поездом разбилась о багаж: два велосипеда, четыре запасных колеса и прочие запасные детали, а также инструменты, медикаменты и личные вещи – перевозить все это поездом и далее между местами ночевок, разбросанных по карте Кабардино-Балкарии и Карачаево-Черкесии, на себе, вероятно, возможно, но – зачем, если можно использовать для этого автомобиль. Проблема была лишь в том, что ни один из студентов не имеет прав. И тогда они нашли и уговорили водителя, то есть меня, провести отпуск на Кавказе в их честной компании, а мне в помощники достался «универсальный семейный кроссовер», как позиционирует его компания Geely, – Atlas Pro.

Хотя на самом деле все было не совсем так. Я сама предложила этот автомобильный план. И будучи родной матерью одному из этих студентов, мне не составляло труда стать таковой для них обоих – всего-то на пару недель. А также стать водителем их трансфера, технички и машины прикрытия – этакого «три-в-одном». А еще взять на себя роль повара, гида и видеооператора – на машину они закрепили видеокамеру. И в итоге этот отпуск стал для меня поистине незабываемым.

Долго ли, коротко ли

Парни сразу зашли с козырей – запланировали из Нальчика доехать до села Терскол, расположенного в десяти километрах к юго-востоку от подножия Эльбруса. Маршрут составлял почти 130 километров с набором высоты почти 2000 метров.

ПОД КАПОТОМ У GEELY ATLAS PRO –
высокоэффективный трехцилиндровый бензиновый турбомотор нового поколения, разработанный совместно с Volvo. Двигатель экономичен, отличается низким уровнем шума и вибраций.

Для меня испытанием было уже одно то, что подняться надо было хотя бы в шесть утра, а лучше – в пять, что после двух дней за рулем и 1600 километров пути было все же вызовом. С которым я справилась лишь потому, что знаю – каково это, долго ехать на велосипеде в горку под палящим солнцем.

Уже за селом Лашкута начались потрясающие горные панорамы, а виды на окрестные хребты после того, как мы проехали село Бедык, окончательно дали мне понять, что ближайшие десять дней я буду впитывать в себя красоту гор, которая, как пафосно это вам ни покажется, останется в моем сердце навсегда.

Запланированный маршрут спортсмены преодолели почти за пять часов. «Чуть не умер» – так прокомментировал один из них свой трек в «Страве», сервисе для отслеживания активности спортсменов с помощью мобильных устройств. Я, признаться, тоже. Движение в диапазоне от 10 до 40 километров в час на протяжении пяти часов для водителя – то еще удовольствие. Однако тягомотина эта была более чем оправдана.

В ПОЛНОПРИВОДНОМ GEELY ATLAS PRO применяется система мягкого гибрида 48V EMS, которая в определенных режимах движения улучшает разгонную динамику, а также обеспечивает до 15 процентов экономии топлива. Батарея заряжается автоматически при работе ДВС и в режиме рекуперации энергии при торможении.

Агенты под прикрытием

Речь о безопасности. Велосипедист на дороге с автомобильным движением максимально уязвим. Хотя он является полноправным участником дорожного движения. Если нет велодорожки, он имеет право ехать по правому краю проезжей части. Если нет для того специальных запрещающих обозначений. И если эта дорога – не автомагистраль, обозначенная специальным «зеленым» знаком 5.1. Однако водители часто относятся к велосипедистам как к людям второго сорта, сигналя им и нещадно прижимая при обгоне к обочине. И обгоны эти для велосипедиста крайне неприятны чисто физически – ты чувствуешь себя буквально в опасности, когда мимо проносится увесистый кусок металла на скорости под сотню. За рулем Geely Atlas Pro я сдерживала этот напор. Когда позади меня притормаживали попутные машины, я медленно съезжала на обочину и пропускала их вперед, при этом автомобили уже ехали на сниженной скорости и при обгоне моего Atlas Pro водители хорошо видели впереди двух велосипедистов. Серьезность того, что велоспортсменов стоит «охранять», подтверждали две резонансные аварии со смертельным исходном, произошедшие в конце лета – начале осени на Ставрополье и под Выборгом.

Но мой Geely Atlas Pro был не только прикрытием. В холодильнике, который мы подключили к розетке в багажном отделении, всегда была холодная вода и сок, а также еда, чтобы в нужный момент восполнить углеводный голод молодых организмов. Не обошлось и без падений – на одном из поворотов как раз в Терсколе на обильно покрытом мелкими камешками асфальте. И тут под рукой были и перекись водорода, чтобы обработать полученные ссадины, и самофиксирующийся бинт. Не говоря о многочисленных проколах. В этом случае из обычной машины Atlas Pro превращался в техничку, в которой под рукой была и новая камера, и инструмент для ее замены.

За рулем у меня все было под контролем. А когда я уставала, на помощь приходил круиз-контроль, Atlas Pro умеет автоматически держать дистанцию не только за автомобилями, но и за велосипедистами. А я всегда была с ними на связи. Мобильные телефоны в горах часто перестают работать – сеть теряется. И мы предусмотрительно взяли с собой рации. Для своего переговорного устройства я нашла удобное отделение рядом с рычагом переключения передач – бог знает, для чего эту выемку на самом деле сделали, может, именно для рации она и предназначена.

Под звездным небом

Один из важных моментов путешествия – подготовка к нему. Мы подошли к этому этапу с максимальной серьезностью. Решено было установить на крыше багажник – все вещи внутрь автомобиля у нас категорически не помещались. Рядом с ним можно было расположить только одно велокрепление, и потому второй шоссейник со снятым передним колесом мы разместили в багажнике. Для этого пришлось сложить одно заднее сиденье.

Мы взяли с собой вещи на любую погоду и, кажется, все случаи жизни. Но оказалось – не все. После ночевки в Терсколе, а точнее, еще выше – на поляне Азау, мы вернулись в Нальчик, и после дня отдыха парни отправились покорять Эльбрус с северной стороны. Но потрясающего качества серпантин оканчивался урочищем Джилы-Су – ни населенных пунктов, ни уж тем более хоть каких-никаких гостиниц

ВО ВРЕМЯ ЗАЕЗДОВ
мы встретили лишь пару велосипедистов на шоссейных велосипедах. Это разочаровывает – многие трассы на Кавказе заслуживают того, чтобы на них не только тренироваться, но и проводить соревнования.

не предвиделось, только кемпинги и пара альплагерей. Палатку и спальники мы брать с собой не стали, заранее оплатив ночевку в альплагере «Ослик». Но добраться до него мы так и не смогли. Доехав до подножия горы уже в сумерках после длительного, ошеломительного и изнурительного подъема, мы поняли, что поворот к лагерю пропустили. Да и дорога та была такого качества, что хоть и полноприводный, но все же кроссовер, а не внедорожник, проехал бы там с большой натяжкой, тем более – в темноте. Настоятельно отговаривала нас от того, чтобы ночью самостоятельно добираться до «Ослика», и охрана местного кемпинга.

Пока мы готовили ужин на газовой горелке – ее с собой в путешествие мы все же прихватили, как и кастрюлю, турку для кофе и далее по списку, жители кемпинга начали интересоваться тем, как мы будем ночевать, потому что температура ночью в Джилы-Су опускалась до четырех градусов.

Но – с миру по нитке – нам одолжили лишнюю палатку на два места, теплую одежду, туристические коврики, в итоге ребятам организовали довольно сносные спальные места. Я же, как капитан, который не может оставить свое судно в сложных обстоятельствах, заночевала в машине. А перед сном мы смотрели на потрясающе звездное небо – такого количества звезд я еще в жизни не видела.

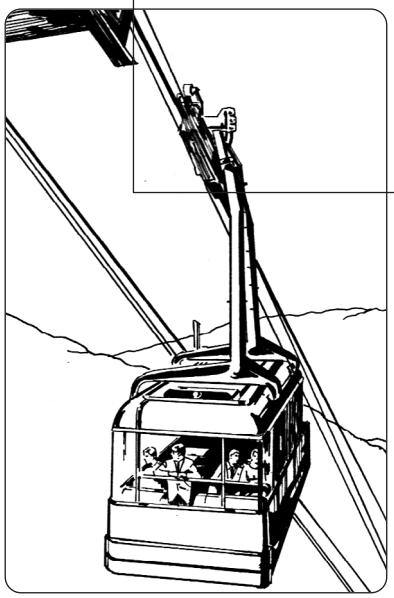
Земля кочевников

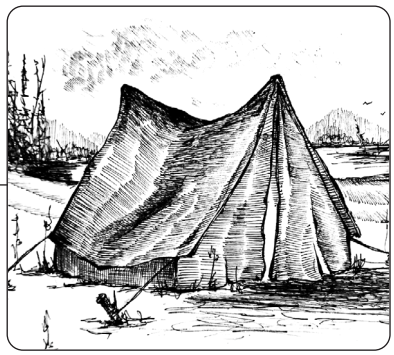
Признаться, еще ни один автомобиль не становился мне настолько вторым домом, как это случилось с Geely Atlas Pro. Не буду лукавить – спать на пассажирском месте было не особо удобно – но оно для того и не предназначено. Однако под утро я перестала просыпаться каждый час от холода – спала как убитая. И когда открыла глаза, первое, что я увидела, были две снежные вершины Эльбруса на фоне ярко-синего неба. Это был момент счастья. Юные велосипедисты дважды покорили Эльбрус. Сейчас я сварю нам всем кофе – и мы выпьем его с потрясающим видом. А потом отправимся на поляну Эммануэля и ахнем от ее красоты, и по дороге хлебнем из каждого из многочисленных минеральных источников. Пообедаем мы на свежем воздухе гречкой с тушенкой и отправимся дальше. Самый лучший момент путешествия – когда ты полон сил и знаешь, что впереди тебя еще ждет увлекательное приключение – перевал Гум-Баши, Архыз, Домбай. Горный мед, вкусная вода, хычины. Милые суслики, многочисленные барашки и статные скакуны. К слову, один из пастухов предложил ребятам в шутку сменять их велосипеды на более привычных для местного пейзажа лошадей. Но они ожидаемо отказались. А уж я свой Geely Atlas Pro и на целый табун бы не променяла.

ИЗБРАННЫЕ МЕСТА СЕВЕРНОГО КАВКАЗА, КУДА ПРИ ЖЕЛАНИИ И ДОЛЖНОЙ ПОДГОТОВКЕ МОЖНО ДОЕХАТЬ НА ВЕЛОСИПЕДЕ

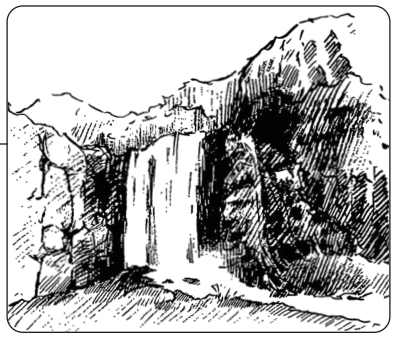
1. ПЕРЕВАЛ ПХИЯ –
одна из самых известных достопримечательностей в Архызе. Через него проходят маршруты многих пеших экскурсий, а буквально с этого года до него можно доехать по новому шоссе, которое пока тут же и обрывается — дальше все еще ведутся дорожные работы. О том, что Архыз становится все более автомобильным, свидетельствует и появление новой заправки неподалеку от курорта Архыз, но на момент нашего путешествия она еще не работала.

2. ДОМБАЙ –
самый популярный горнолыжный курорт на Кавказе. Оставив на парковке автомобиль и велосипеды, дальше можно продолжить путь по канатной дороге. Их тут много. И условно их делят на старую и новую. У старой — пять очередей, однокресельных или парнокресельных. У каждой очереди свой хозяин, и платить надо при каждой посадке. Чтобы разнообразить путешествие в горы, вниз можно спуститься по новой канатке — сначала на многокресельной очереди, которая уходит вниз под таким крутым углом, что любые американские горки покажутся вам детскими качелями. А потом продолжить спуск на неспешном гондольном подъемнике.

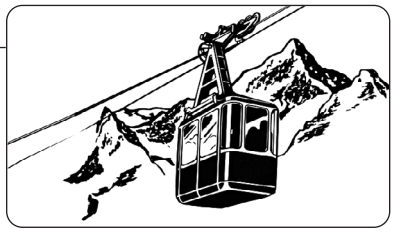




3. ГУМ-БАШИ –
высокогорный перевал, через который проходит автомобильная дорога. Качество асфальта оставляет желать лучшего. Зато виды — живописные. Серпантин с затяжными поворотами наиболее впечатляет на отрезке между перевалом и селом Терезе. Со смотровой площадки на вершине перевала отлично виден Кавказский хребет, включая две вершины Эльбруса.



4. ДЖИЛЫ-СУ –
местность на северной стороне Эльбруса с большим количеством термальных источников и водопадов. В 2014 году сюда проложили автодорогу 83К-011, которую можно считать одной из красивейших не только в России, но и в мире. Дорога на Джилы-Су открыта с мая по октябрь. В конце дороги расположены кемпинги, откуда можно совершать пешие туристические прогулки на поляну Эммануэля и до озера Бирджалы, а также можно прогуляться по другим тропам.



5. ПОЛЯНА АЗАУ –
конечная точка, до которой можно доехать с южной стороны до самого подножия Эльбруса по асфальту — автомобильной дороге А-158. Дальше на гору стоит подняться по канатной дороге — на высоту аж 3847 метров. Это самая высокая точка в России, куда можно подняться на гондольной канатной дороге. На смотровой площадке в хорошую погоду можно увидеть Главный кавказский хребет, в том числе Эльбрус.

ЦИФРОВЫЕ ГРЯЗИ

Иван Картамцев

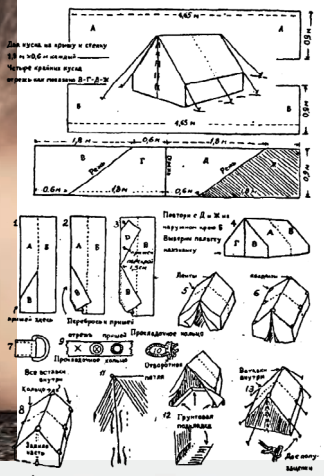
КУДА ЗАВЕЗУТ НАС ЭЛЕКТРИЧЕСКИЕ ВНЕДОРОЖНИКИ

ПЕРЕДОВЫЕ ТЕХНОЛОГИИ – ЭТО, КОНЕЧНО, ЗАМЕЧАТЕЛЬНО. НО ЕСТЬ СЛУЧАИ, КОГДА, ТАК СКАЗАТЬ, ТРАДИЦИОННЫЕ, ГОДАМИ ПРОВЕРЕННЫЕ РЕШЕНИЯ ВЫГЛЯДЯТ ЕСЛИ НЕ ЛУЧШЕ, ТО, ПО КРАЙНЕЙ МЕРЕ, ПРЕДПОЧТИТЕЛЬНЕЕ. КТО БУДЕТ СПОРИТЬ, ЧТО НА ПРИРОДЕ МЯСО ЛУЧШЕ ЖАРИТЬ НА УГЛЯХ, А НЕ ТАЩИТЬ С СОБОЙ БЛЕСТЯЩИЙ ЭЛЕКТРИЧЕСКИЙ ГРИЛЬ, КОТОРЫЙ ЕЩЕ НЕПОНЯТНО К КАКОМУ ДУПЛУ ПОДКЛЮЧАТЬ. ЗАТО НЕМАЛО СПОРОВ ВЫЗЫВАЕТ ПОСПЕШНОЕ СТРЕМЛЕНИЕ ПРОГРЕССИВНОЙ ОБЩЕСТВЕННОСТИ ПОЛНОСТЬЮ ОТМЕНИТЬ ДВИГАТЕЛЬ ВНУТРЕННЕГО СГОРАНИЯ, В ТОМ ЧИСЛЕ ЗАКОНОДАТЕЛЬНО, И ПРИДЕЛАТЬ ЭЛЕКТРОТЯГУ БУКВАЛЬНО КО ВСЕМУ, ЧТО СПОСОБНО ХУДО-БЕДНО ПЕРЕМЕЩАТЬСЯ. КАК-ТО НЕТОЛЕРАНТНО.

Если смотреть на вещи здраво, то самая подходящая среда обитания для электромобиля – это, безусловно, город. Желательно не слишком большой, но с развитой инфраструктурой. Соответственно, самый рациональный формат «электрички» представляет собой как минимум небольшой хетчбэк или как максимум просторный семейный универсал, способный без дозаправки перемещаться на умеренные расстояния между ареалами обитания.

Но проблема в том, что в той точке развития автомобильной индустрии, в которой цивилизованный мир, собственно, находится, потребителю поступают два противоречивых сигнала. Один из них считывается так: «В моде сейчас кроссоверы и внедорожники». А другой: «Бензин уходит в прошлое, будущее за электричеством». В результате возникает явный когнитивный диссонанс, поскольку автопроизводители один за другим стали продвигать крупные внедорожники на амперной тяге. Глядя на всю эту ситуацию, вспоминается слоган социальной рекламы против цифрового табакокурения: «Никотин электронный, а кашель аналоговый». Собственно, то же самое и здесь. Внедорожник вроде как электрический, а грязь по-прежнему аналоговая.

Так что же это, очередная виртуозная попытка колоть орехи микроскопом или у электрических внедорожников действительно есть весомые аргументы против бензиновых и дизельных собратьев?



КИТАЙСКАЯ КОРПОРАЦИЯ Dongfeng отвела под электрические внедорожники отдельный бренд, получивший название Mengshi. Брутальная модель Mengshi M-Hero мощностью 1088 л.с. встала на конвейер в апреле этого года.

ШИРОКО ИЗВЕСТНЫЕ автомобильные бренды, такие как Ford, традиционно отличаются бóльшим консерватизмом, чем новомодные стартапы. Но при этом вызывают больше доверия у потребителей. Электрический пикап Ford F-150 Lightning, во всяком случае, сразу вызвал большой интерес.

БУДТО НАМЕКАЯ НА ТО, что электровнедорожник — это, прежде всего, гаджет на колесах, а уж затем все остальное, создатели Ford F-150 Lightning не поленились «вшить» в медиасистему автомобиля несколько видеоигр. Чем-то ведь надо заняться, пока ждешь буксир.

Лязгнем кибертраками

Понятно, что подвести электричество к утилитарному по своей природе транспорту было лишь вопросом времени. Сейчас можно насчитать немало готовых к употреблению образцов. Но еще несколько лет назад дело ограничивалось отрендеренными эскизами и красивыми обещаниями. Яркий тому пример – внедорожник Bollinger B1 от одноименной американской компании Bollinger Motors. Еще в 2017 году ее основатель Роберт Боллинжер заявлял, что буквально со дня на день миру явится революционный электрический внедорожник с впечатляющей проходимостью и довольно высокой производительностью, которая на бумаге росла от года к году. Забавно, но в качестве едва ли не ключевой особенности преподносился люк для дальномерных грузов, который уходил в носовую часть автомобиля. Этого удалось добиться благодаря отсутствию всякого ненужного барахла под капотом. Например, двигателя внутреннего сгорания. Но в результате Bollinger B1 запомнился двумя вещами: несуразным угловатым внешним видом и тем, что сроки запуска его производства многократно сдвигались. И, кажется, сдвигаются по сей день.

а б

Рис. 95. Добывание огня трением:
а — с помощью сверла; б — ветвяным воровалом

ЛУЧШЕ ВСЕГО ЭЛЕКТРОМОБИЛИ подходят для привнесения комфорта в ближайшую к дому лесопарковую зону. Некоторые из них, например Tesla Cybertruck, оборудованы полевой кухней. Можно на природе и чайку попить, и футбол на дисплее посмотреть.

ИЗВЕСТНО, ЧТО ЖИТЕЛИ США (и не только) очень любят походы, а также активный отдых. Автопроизводители намеренно выбирают в качестве названий популярные топонимы для привлечения «туристов». Fisker Alaska прекрасно использует этот маркетинговый ход.

Киберпанк

Казалось, будто скандальному детищу Илона Маска под названием Tesla Cybertruck уготована похожая судьба. С 2019 года публика томилась в ожидании. И лишь совсем недавно стало известно о долгожданном начале производства. Пусть «Кибертрак» и выглядит как скворечник, наскоро сколоченный пионерами во дворе Дома культуры, с технической точки зрения он представляется довольно любопытным. Всего анонсировано три версии внедорожника: с одним, двумя и тремя электромоторами соответственно, где самая простая компоновка предполагает исключительно задний привод, в то время как остальные версии полноприводные. «Кибертрак» с тремя моторами предполагает запас хода около 700 км при полном заряде и разгон до 100 км/ч за 2,9 секунды, что быстрее большинства суперкаров. Нужны ли утилитарному автомобилю такие цифры – вопрос открытый. В конце концов, многие производители электрических внедорожников почему-то выводят динамику на первый план, хотя в суровых условиях, для которых подобный транспорт и предназначен, это имеет далеко не первостепенное значение.

ВО ВНЕДОРОЖНЫХ ДИСЦИПЛИНАХ «электрички» способны показать себя с самой выгодной стороны. Жаль, что дальность хода сильно зависит от множества переменных. На фото Rivian R1T.

ЭЛЕКТРИЧЕСКИЕ ПЛАТФОРМЫ позволяют с легкостью реализовывать те технологии, которые ранее казались чем-то удивительным. Например, разворот на месте и движение по диагонали. И хотя поворотом задних колес могла похвастаться Honda Prelude из начала девяностых, сейчас эта тенденция набирает массовый характер.

ДО ПЕРЕХОДА на электрическую тягу Hummer был своего рода рекордсменом по пожиранию топлива. Причиной тому масса, мощность и непрактичный формфактор. Электромобили не менее чувствительны к этим критериям. Видно, что при создании Hummer EV была проделана серьезная работа над улучшением обтекаемости кузова.

Ощущение абсурда

В подтверждение, ближайший конкурент «Теслы» – компания Rivian также хвастается аналогичным разгоном и не меньшим запасом хода своих детищ. Причем в арсенале конкурирующей фирмы уже есть и пятиместный пикап Rivian R1T, и семиместный внедорожник Rivian R1S. Оба выглядят привлекательно и до отказа набиты различными цифровыми опциями, под стать современным смартфонам, что тоже является особенностью нашего времени.

А потому, чтобы выделиться на фоне конкурентов, некоторые производители делают акцент на откровенно несуразных «фишечках». Как например, компания Fisker, снабдившая свой грядущий электропикап Alaska рекордно громадным подстаканником и держателем для ковбойской шляпы. И вроде бы это реверанс в сторону практичности, но ощущение абсурда происходящего мешает воспринимать подобные вещи всерьез. Мы привыкли, что выезд на серьезное бездорожье – это что-то про аскетизм и самоотречение, а не вот это вот все. Ровно по этой причине готовящийся выйти в тираж китайский рамный внедорожник BYD Yangwang U8 выглядит как очень дорогая, но все-таки игрушка. Да, в его арсенале есть ряд впечатляющих технических решений, которые здорово помогают преодолевать препятствия. Например, автомобиль наделен навыком вращаться вокруг своей оси или же двигаться по диагонали за счет поворота задних колес. Но тащиться на всем этом великолепии, отделанном дорогостоящей кожей Nappa и украшенном во всю ширь огромными жидкокристаллическими дисплеями, на покорение колхозных грязей – это, право, курам на смех. Для подобных утех лучше подойдет немного более утилитарный Hummer EV SUV, который также обладает подвижной задней осью. Или же наша родная «Нива», которую немецкая компания Schmid GmbH переоборудовала в электромобиль при помощи универсального комплекта Elantrie. Да-да, существует и такая.

От зари и до зарядки

Когда смотришь на все это великолепие отстраненно, кажется, что светлое будущее уже наступило, а поиск противоречий – это ретроградство и попытки затормозить прогресс. О чем речь, когда на кону огромные мощности, хорошая геометрическая проходимость, да и запасы хода вполне приличные. Но так ли радужно дела обстоят на практике?

КОМПАНИЯ JEEP ПРЕДЛАГАЕТ
устанавливать в труднодоступных местах зарядные станции на солнечных батареях. Отличная идея для солнечной Калифорнии. Жаль, что в солнечном Красноярске эти батареи бо́льшую часть года будут покрыты льдом и мощными снеговыми шапками.

Рис. 12. Тонкий тент поднят высоко над палаткой

Как известно, электричество – материя тонкая, а запас хода – величина эфемерная. Производители любят от души сыпать идеальными цифрами, не считаясь с тем, что реальные условия эксплуатации зачастую отстоят слишком далеко от теоретического идеала. С вечера дождик заморосил. С утреца мороз вдарил. На маршруте пробка образовалась. Что делать? Правильно – делить пробег на два. А уж если съехать с ровного асфальта да плюхнуться в раскисшую жижу, после чего хорошенечко побуксовать, то красивые показатели километража, под стать динамике разгона, устремятся к жалкому нулю.

Тут же встает другой вопрос: где заряжаться. С нами, россиянами, все понятно, у нас тут своя атмосфера. Но не секрет, что даже в европейских странах зарядные станции все еще не стоят на каждой опушке. А потому длительное путешествие в нецивилизованную глушь требует тщательного планирования. Существует большая доля вероятности, что после Великих географических открытий на лоне природы электрический внедорожник придется заряжать на той же станции, откуда осуществлялся выезд. Следовательно, радиус досягаемости следует скорректировать с учетом обратного пути. Владельцы бензиновых внедорожников давно научились обходить проблему отсутствия заправочных станций, навешивая на свои автомобили дополнительные баки и забивая багажник полными канистрами. А вот электричество в канистру не зальешь. Да и установкой солнечных батарей на крышу ситуацию не сильно поправить. Так что весь внедорожный потенциал придется реализовывать в двухстах километрах от дома.

Кстати, о потенциале. Он, действительно, в большинстве случаев довольно хорош. Компоновка позволяет реализовать солидные углы съезда, а электромоторы грамотно распределяют тягу между всеми колесами. Но следует помнить, что масса электромобилей значительно выше, чем у стандартных автомобилей. А у внедорожников тем паче. Так что риск завязнуть в какой-нибудь навозной луже возрастает кратно. Поди еще найди такой трос и такой трактор, которые легко вытянут трехтонную махину.

Не менее остро встает вопрос гидроизоляции и преодоления бродов. Электричество и вода – так себе сочетание, не правда ли? Хотя производители уверяют нас в том, что нет никаких

НЕСКОЛЬКО ЛЕТ НАЗАД,
в качестве первоапрельской шутки, компания Jaguar Land Rover запустила новость о постройке зарядной станции на вершине горы в Шотландии. Ввиду экономической нецелесообразности подобной затеи хохма удалась на славу.

Рис.66. Рыбалка ночной рыбки с сохранением веревкой

ЕЩЕ ОДНА ШАЛЬНАЯ ИДЕЯ,
как утолить электрический голод, заключается в установке специального зарядного оборудования, работающего на бензине. С тем же успехом можно возить за собой прицеп с дизельным генератором. Но разумнее всего приобрести гибрид или автомобиль с двигателем внутреннего сгорания.

причин для опасений, у многих все равно будет подспудно свербеть в мозжечке страх утопить свой сверкающий смартфон на колесах. Тем более что починить на бережку сложное электрооборудование своими силами вряд ли получится.

Уроки деления

Складывается впечатление, что электрические внедорожники вовсе не про удовольствие от путешествия и преодоления труднодоступных участков, а про математику и точный расчет буквально во всем. Примерно так мореплаватели эпохи Великих географических открытий, наперевес с секстантом, рассчитывали маршрут и запасы провизии. Видимо, производители электрических внедорожников тоже считают, что традиционные, годами проверенные решения выглядят если не лучше, то, по крайней мере, предпочтительнее. Только на свой лад. Возможно, эти размышления в корне ошибочны. Но есть некоторые основания полагать, что обновленный Land Cruiser Prado разойдется куда большим тиражом, чем все эти электрические монстры вместе взятые. И дело не только в цене. **a**

Перезагрузка

Александр Катаев • Фото Sollers

SOLLERS: ПРОДОЛЖЕНИЕ СЛЕДУЕТ

ОДНАЖДЫ И Я РАБОТАЛ НА КОНВЕЙЕРЕ ЗАВОДА SOLLERS В ЕЛАБУГЕ. ПОДСОБИРАЛ ДЕТАЛИ – НЕ ПОМНЮ, ПРАВДА, КАКИЕ ТОЧНО, – К МОТОРАМ FORD. СТАРАЛСЯ И ПЫХТЕЛ ОКОЛО ПОЛУЧАСА, БЫЛ ТАКОЙ ПОКАЗАТЕЛЬНЫЙ ТРЕНИНГ ДЛЯ НАС, ЖУРНАЛИСТОВ. С ТЕХ ПОР РАДУЮСЬ, ЧТО В МАШИНАХ TRANSIT ЕСТЬ ЧАСТИЦЫ МОЕГО ТРУДА. СЕЙЧАС FORD УЖЕ ДАЛЕЧЕ. НО ПРОДОЛЖАЕМ РАДОВАТЬСЯ – SOLLERS ОПЯТЬ ДАЕТ СТРАНЕ КОММЕРЧЕСКИЕ АВТОМОБИЛИ. ПОД МАРКОЙ SOLLERS!

История российских предприятий Sollers началась всего-то два десятка с небольшим лет назад, а сколько в ней успело набраться громких названий. УАЗ, Isuzu, Fiat, Ford. Соответственно, накопился внушительный опыт автопроизводства в сотрудничестве с мировыми знаменитостями.

Ford ушел и не обещал вернуться. Теперь елабужский коллектив буквально чудом разрулил последствия «известной ситуации», категорически усложнившей российский автобизнес, открыл очередное по счету дыхание, опять собрался с силами и применяет обширные знания для развития собственного бренда коммерческих моделей Sollers. Я навестил Елабугу и познакомился с историей новейшей.

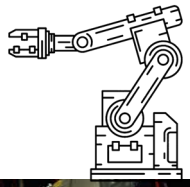
Дом, который освоил JAC

Очередным партнером была вполне предсказуемо выбрана китайская компания. Итак – JAC. У этого производителя нашлись автомобили подходящего нашему рынку формата: грузовичок с кабиной над двигателем – «головастик» JAC N25/N35, который переименован в Sollers Argo, а также нехарактерный для транспортных традиций Китая, зато в самую масть российским перевозчикам, газелеподобный фургон JAC Sunray, получивший имя Sollers Atlant.

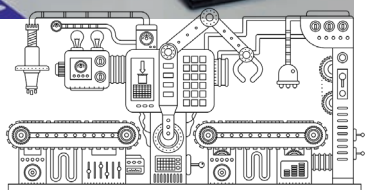
Мало того. Когда статья, которую вы читаете, готовилась к печати, на заводе Sollers во Владивостоке начали вдобавок собирать пикап Sollers ST6 – изначально JAC T6. Об этой машине как-нибудь в другой раз, важен сам факт расширения гаммы.

SOLLERS ATLANT
в автобусной модификации рассчитан на 15 пассажиров.
На входе ступенька с электроприводом, в салоне светодиодное освещение, дополнительная климатическая установка, сиденья с откидными спинками и подлокотниками.

ОРГАНИЗОВАТЬ
производство полного цикла удалось очень быстро еще и потому, что в ход пошли оставленные фордовские активы.
В частности – комплексы робототехники. А перенастроены роботы были уже нашими специалистами.



Оказавшись на елабужских площадях размером в сто тысяч квадратных метров, где выпускают фургоны и автобусы Atlant, я узнал, пожалуй, главное. Если у столичного «Москвича» собираемые там легковые JAC-мобили имеют еще самый минимальный уровень локализации (хотя – в пику скептикам – нет, не «просто переклеиваются эмблемы»!), то Sollers выкупил все права на модели и на их производство, поэтому волен как менять к лучшему технологию сборки, так и модернизировать сами конструкции.
Чем вовсю успешно занимается. За символические девять месяцев освоено усовершенствованное производство полного цикла со сваркой, окраской и сборкой, а позже дойдет и до штамповки. Функционирует собственный инженерный центр. Проводятся работы по российской адаптации – готовят, например, обогревы зеркал и сидений.
Да, эмблемы тоже наклеивают – российские, соллерсовские, – и пока они вида сочинских сувениров для туристов, зато елабужцы могут гордиться локализованной продукцией на полном серьезе.



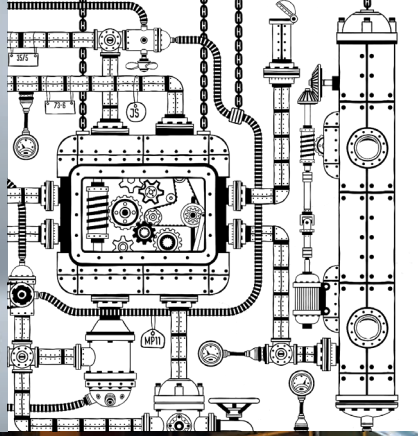
КУЗОВА ФУРГОНОВ
бывают объемами от 7,5 кубометра до 12,3, а полная масса версий — от 2499 кг до 4200. Вмещается до четырех европалет. Задние двери при снятых ограничителях распахиваются на 180 градусов. Качество обшивки аккуратное.

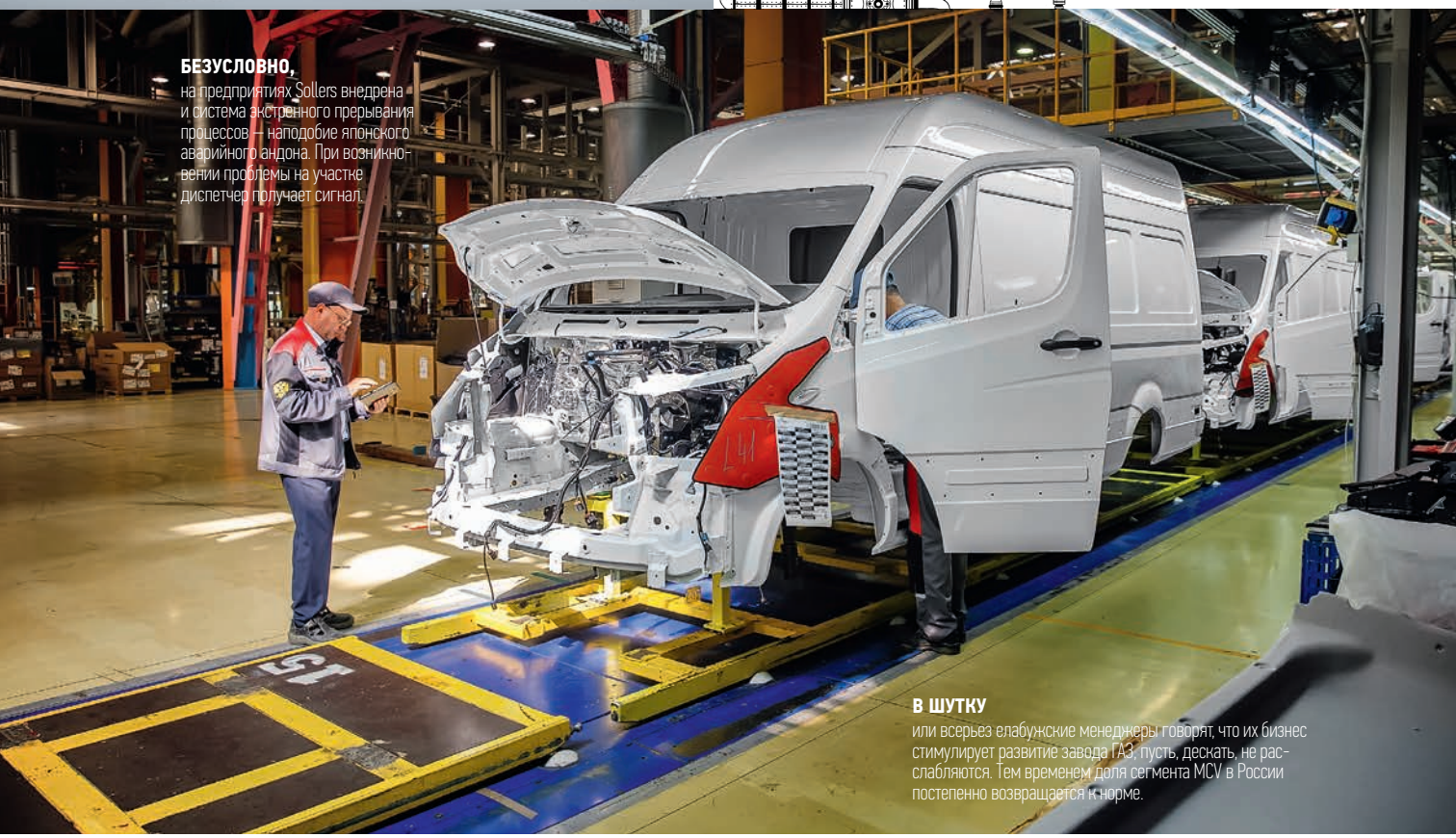
МОТОРЫ
сейчас поставляются из Китая, но так будет продолжаться не всегда. Уже идет тестовая локальная сборка дизелей 2.0 и 2.7, которые пойдут на елабужскую линию с начала следующего года.

Новодел

Мне выдают яркий жилет, каску и защитные очки. Начинается подробная экскурсия по цехам. Вот искрит сварочный цех. Здесь работают более тридцати роботов. Ноу-хау – швы обрабатываются воском. После сварки проводится дополнительный контроль геометрии кузовов трехкоординатной измерительной аппаратурой. Плюс регулярно отбираются случайные образцы для испытаний на разрыв, когда все сварочные точки должны выдержать прилагаемые усилия. В окрасочном цехе идет подготовка кузова методом погружения в ванны со специальными растворами. Обезжиривание, активация, фосфатирование и промывка. Затем окрашивание происходит как на ручных постах, так и автоматически. Внешнюю покраску ведут четырнадцать роботов-маляров, а еще два – внутреннюю. Причем сообщается, что завод Sollers – единственный производитель легкого коммерческого транспорта, способный осуществлять роботизированную окраску внутри кузова.

Наконец, сборочная территория. На площадке используют универсальную конвейерную систему для одновременной





БЕЗУСЛОВНО,
на предприятиях Sollers внедрена и система экстренного прерывания процессов – наподобие японского аварийного андона. При возникновении проблемы на участке диспетчер получает сигнал.

В ШУТКУ
или всерьез елабужские менеджеры говорят, что их бизнес стимулирует развитие завода ГАЗ, пусть, дескать, не расслабляются. Тем временем доля сегмента MCV в России постепенно возвращается к норме.

постройки нескольких типов кузовов. Впервые вижу секрет фирмы по выпуску легких коммерческих: крупные кузова на постах меняют высоту положения, чтобы упростить доступ рабочим.

Управление производством так называемое сквозное – на основе трех ключевых систем: центральной диспетчерской, логистической и контроля качества. Интерфейс в режиме реального времени фиксирует и визуализирует движение автомобилей по цепочке, осуществляет контроль оборудования и инструмента, генерирует инструкции для операторов.

Система управления складом обеспечивает поставки компонентов на конвейер Just-in-time – точно в срок с помощью роботизированных тележек, на складе используются технологии дополненной реальности и самообучающейся нейронной сети с распознаванием образов.

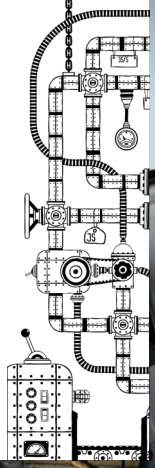
Интересно, что цифровая платформа для всего елабужского хозяйства создана на полностью импортонезависимом программном обеспечении. Как тебе такое, Илон Маск? Ничего ты нам не отключишь!

ОТК

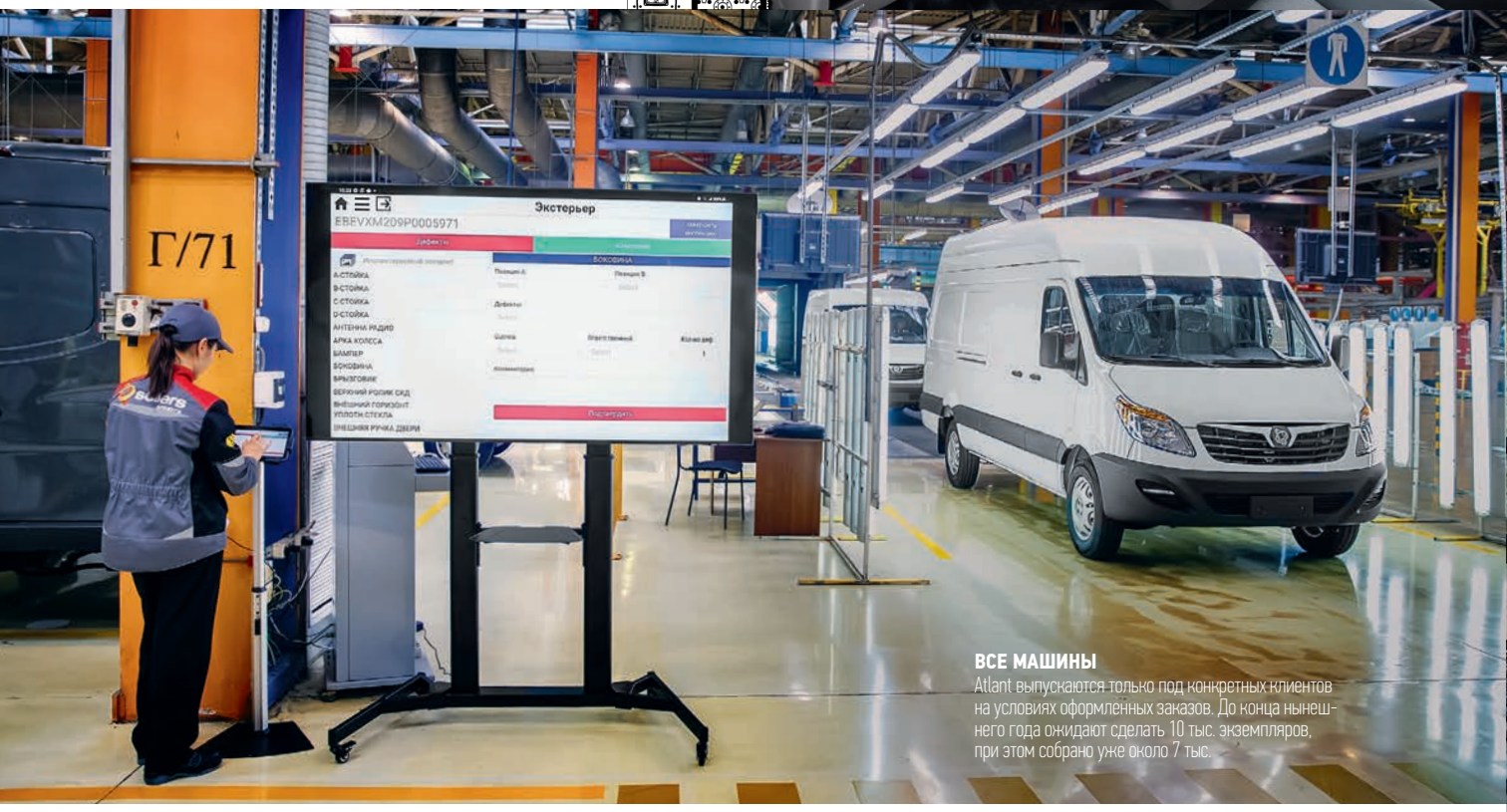
«Контроль качества автомобилей ведется по глобальным стандартам мировых производителей». Не обошлось без фордовского методического наследия, но заводчане утверждают, что продвинулись в плане дотошности еще дальше, проверяют еще пристальнее. Все машины проходят тщательный визуальный осмотр, минуют дождевальную камеру и проезжают порожняком по коротенькому треку, где собраны различные трудные поверхности вплоть до бетонных гребней в шахматном порядке.

Для контроля качества уплотнителей предусмотрена продувка воздухом под давлением. А если испытатель на треке услышит неправильные шумы – например, в обшивке, автомобиль могут дополнительно загнать на стенд 4-poster и трясти гидравликой на всякие лады, имитируя дороги любой сложности, разыскивая точки недоделок.

Понравилась история сотрудницы, отвечающей за осмотр поверхностей готового фургона. Когда она покупала себе подержанную легковушку Lada, сразу выявила наметанным



В БАЗОВОЙ КОМПЛЕКТАЦИИ
электроприводы стеклоподъемников, аудиосистема и круиз-контроль. Отсутствие регулировок рулевой колонки компенсируют большие диапазоны перемещения водительского кресла. Радует обилие светлого пластика – негрустно.



ВСЕ МАШИНЫ
Atlant выпускаются только под конкретных клиентов на условиях оформлённых заказов. До конца нынешнего года ожидают сделать 10 тыс. экземпляров, при этом собрано уже около 7 тыс.

глазом-алмазом все недостатки кузова и получила приличную скидку. А те дефектные фрагменты, которые женщина отметила при мне на борту фургона, я бы не разглядел и в упор.

Для людей

Таких, как упомянутая проницательная контролерша, здесь ценят. Сейчас на заводе занято около тысячи строго отобранных человек. Большая часть рабочих и руководителей цехов и участков трудятся на предприятии более десяти-пятнадцати лет, слаженность действий – на высочайшем уровне. А поскольку доля тяжелого ручного труда невелика, в коллективе много женщин, которые, как известно, внимательнее к мелочам.

Обстановка вполне себе европейская. В цехах чистота, хорошее освещение. Зарплата стабильная и, говорят, неплохая, в рынке. Есть новенькая столовая со вкусным и разнообразным питанием, есть бесплатный трансфер для иногородних. Цитируя Маяковского: «Я знаю, саду цвесть».

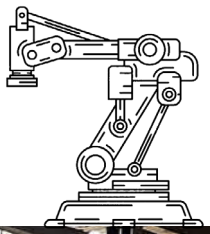
Атланты держат

Sollers Atlant существует как цельнометаллический фургон или грузопассажирская его конфигурация, грузовик с отдельным кузовом и автобус. У фургона и грузопассажирского возможны три варианта длины (от 4,9 до 5,9 м) и два – высоты (2,4 и 2,6 м). Грузовик меняется в длину до 6,7 м и бывает бортовой с тентом, промтоварный, изотермический или рефрижераторный. Кроме того, изготавливаются спецверсии – медицинская, инкассаторская и другие. Всего нам заявили восемьдесят (!) различных исполнений модели.

На выбор предложены наддувные дизели 1.9 (139 л.с., 310 Нм) и 2.7 (150 л.с., 355 Нм), коробка единственная – шестиступенчатая механическая, привод безальтернативно задний. Хотя в обозримом будущем появятся и автоматическая коробка, и полноприводная трансмиссия.

Попытка – не пытка

А можно ли прокатиться? Можно! Для поездки по упомянутому испытательному треку мне выделяют короткобазный фургон в максимальной комплектации с 2,7-литровым мотором.



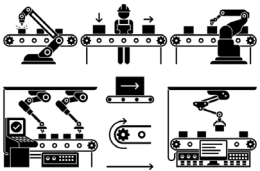
В КАБИНЕ
устроят еще много интересного. Будут полки над лобовым стеклом, подстаканники, крючки. А спинку левой секции пассажирского сиденья выполнят складной, чтобы получался столик по центру.

ГАРАНТИЯ
на все автомобили Sollers составляет два года без ограничения пробега. Дилерская сеть состоит из семидесяти центров в пятидесяти городах — от Калининграда до Хабаровска.

Двигатель вроде бы хорош – тяговитый, но показался шумноватым. Рычаг МКП ходит размашисто, зато четко. И подвеска беспроблемно справляется с проверочными грубыми неровностями. Хотя резюмировать что-либо определенное по езде все же рано, водил я лишь считаные минуты.

Осматривал кабину дольше. Кондиционер с удобными привычными ручками, замечательной информативности приборы, борткомпьютер. Рулевая колонка не регулируется. Повсюду простенький бюджетный пластик. Крючков для одежды нет. А вот перчаточный ящик удачный. И еще впечатлило, что грузовой отсек по умолчанию и целиком обшивается внутри АБС-пластиком.

Навскидку Sollers Atlant – нормальный, грамотно исполненный рабочий инструмент. Полагаю, настолько же эффективный, как «безошибочный» гайковерт, которым я былой раз орудовал на конвейере. Обедаю в столовой – вкусно! – среди позитивных людей и думаю. Может, зря я тогда перестал привинчивать детальки к фордовским двигателям? Сейчас бы клеил эмблемы Sollers и – утверждаю совершенно без иронии – тоже гордился бы на полном серьезе. **a**



Он такой один

Максим Вершинин • Фото ЛУКОЙЛ

ИСТОРИЯ КУЛЬТОВОЙ КРАСНО-БЕЛОЙ «ДЕСЯТКИ»

ИСТИННОСТЬ СПОРТИВНОЙ МУДРОСТИ «ЧТОБЫ ФИНИШИРОВАТЬ ПЕРВЫМ, СНАЧАЛА НАДО ФИНИШИРОВАТЬ» ПОДТВЕРДИТ ЛЮБОЙ АВТОГОНЩИК, НО В ПЕРВУЮ ОЧЕРЕДЬ ПОД ЭТИМИ СЛОВАМИ ПОДПИШУТСЯ ПИЛОТЫ ДРЭГ-РЕЙСИНГА. В КОЛЬЦЕВЫХ ГОНКАХ ИЛИ КЛАССИЧЕСКОМ РАЛЛИ ПОТЕРЯННОЕ ВРЕМЯ МОЖНО ОТЫГРАТЬ НА ДИСТАНЦИИ, А ВОТ ЗАЕЗДЫ НА ЧЕТВЕРТЬ МИЛИ ДЛЯТСЯ СЧИТАНЫЕ СЕКУНДЫ. И МЕСТА ОШИБКАМ И ТЕМ БОЛЕЕ ТЕХНИЧЕСКИМ ПРОБЛЕМАМ В ТАКИХ СКОРОТЕЧНЫХ ГОНКАХ НЕТ. ОСОБЕННО КОГДА НА КОНУ СТОИТ НЕ ПРОСТО ПОБЕДА, НО И РЕКОРД.

Лучше других это знает Эльшан Асланов – живая легенда российского дрэг-рейсинга и обладатель уникального ВАЗ-2110, который стал настоящим символом гонок на четверть мили в стране. Впервые приняв участие в дрэг-рейсинге в 1999 году, Эльшан, попробовав себя и в других гоночных дисциплинах, сохраняет верность именно гонкам по прямой. По словам пилота, в дрэг-рейсинге его привлекает в первую очередь возможность инженерного самовыражения. Технический регламент чемпионата и Кубка России по дрэг-рейсингу RDRC достаточно лояльный, что позволяет не ограничивать полет творческой мысли. Для Асланова это весьма важно, ведь он не только пилот, но и инженер. И создатель одного из самых интересных гоночных автомобилей – не только в дрэг-рейсинге, но и в автоспорте в целом.

Вторая жизнь

В 2006 году в руках Эльшана Асланова и его команды оказался седан ВАЗ-2110, но непростой – гоночный «ВАЗ-2110 Спорт», который был одним из первых автомобилей, самостоятельно разработанных и построенных гоночной командой «ЛУКОЙЛ Рейсинг Тим» для кольцевых гонок категории «Супертуризм». В этом классе технический регламент позволял практически любые доработки автомобиля при условии, что стандартными оставались блок

ЗАЕЗДЫ
в дрэг-рейсинге длятся считаные секунды, а подготовка к ним — целый сезон. От этапа к этапу пилот и команда ищут настройки, которые позволили бы отыграть драгоценные мгновения на гоночной прямой.

цилиндров двигателя и кузов. Проект на базе ВАЗ-2110 для «Супертуризма» для команды превратился в возможность профессионального роста и источник ярких побед. На момент закрытия категории «Супертуризм» это были одни из самых совершенных гоночных автомобилей в России точно, а может быть, и в Европе.

Всего построено не больше пяти гоночных «десяток» для «Супертуризма», и из всех машин только одна до сих пор продолжает гоночную карьеру. Пусть и сменив кольцевые гонки на дрэг-рейсинг, но ВАЗ-2110 живет – автомобиль мог бы жить дальше как шоу-кар, но гоночный автомобиль не должен стоять на стенде. И когда Эльшан и его команда решили дать культовой для «ЛУКОЙЛа» машине вторую жизнь, подготовив знаковый седан для гонок по прямой, это стало началом долгого и плодотворного сотрудничества. Причем команду «ЛУКОЙЛ» настолько впечатлил подход Асланова и его друзей к работе, что уже 15 лет в дрэг-рейсинге пилот неизменно выступает в красно-белой ливрее команды «ЛУКОЙЛ Рейсинг Тим».

«ВАЗ-2110 СПОРТ» –
уникальный пример автомобиля, который начал свою жизнь как дорожная машина, затем превратился в бескомпромиссное оружие для кольцевых гонок, а потом – в рекордсмена дрэг-рейсинга.

Профессиональный подход

Купив кольцевую машину, единомышленники в гараже на окраине Москвы своими силами вернули шоу-кар в состояние гоночного автомобиля и переделали технику класса «Супертуризм» под дрэг-рейсинг. Своих знаний хватало, но опыт команды «ЛУКОЙЛ» был бесценен, и Эльшан Асланов со своими друзьями обратился к ним с вопросами. Главный инженер команды побывал в гостях у новых владельцев ВАЗ-2110 и вернулся от них настолько впечатленный уровнем инженерных решений, примененных при создании автомобиля, что Эльшана Асланова пригласили на базу команды «ЛУКОЙЛ». Знакомство с пилотом и его механиками сыграло важную роль в необычном проекте – «ЛУКОЙЛ» решил поддержать выступления Асланова в дрэг-рейсинге. Одним из решающих факторов в пользу Эльшана стал серьезный подход к делу – команда изначально видела себя профессиональным гоночным коллективом, который участвует только в официальных соревнованиях на закрытых треках.

В 2007 году дрэг-рейсинг уже имел поддержку отечественной автомобильной федерации, которая в рамках программы по повышению безопасности на дорогах Make

ИСХОДНУЮ МОДЕЛЬ в облике дрэгового монстра, который пилотирует Эльшан Асланов, угадать можно, но изменилась «десятка» очень сильно. И речь не столько про по-гоночному аскетичный салон, сколько о радикально переработанном кузове.

Roads Safe под эгидой Международной автомобильной федерации FIA решила увести уличных гонщиков и поклонников фильма «Форсаж» с дорог общего пользования на безопасные закрытые трассы. С этого фактически и началась история официального дрэг-рейсинга в стране и участия в нем профессиональных команд. В их числе сразу же оказались Эльшан Асланов и его «десятка».

Седьмая версия

За 15 лет совместного участия в дрэг-рейсинге «ВАЗ-2110 Спорт» несколько раз кардинально менял концепцию: автомобиль был и заднеприводным заднемоторным, имел атмосферный роторный мотор, ротор с закисью азота, потом седан стал среднемоторным, а затем трехсекционный роторный мотор оказался расположен поперечно спереди в сочетании с передним приводом. Масса вариантов силовых агрегатов, различные версии компоновки и типы привода – проект Эльшана Асланова действительно уникальный, поскольку все идеи были реализованы на одном и том же автомобиле, который непрерывно эволюционирует. В 2022 году в RDRC стартовала уже седьмая версия машины!

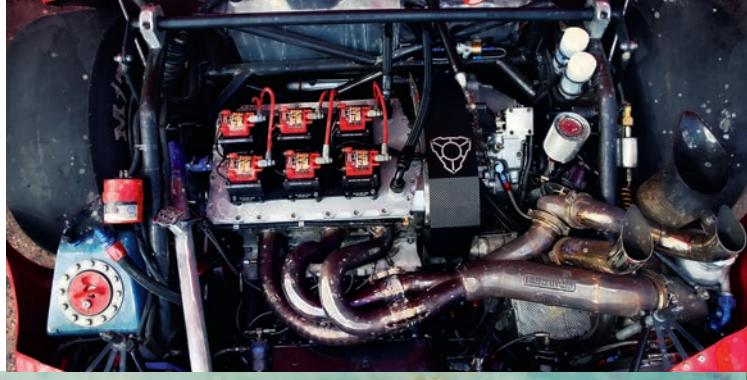
Причем автомобиль не просто участвует, но и побеждает. На счету Асланова и его ВАЗ-2110 несколько выигранных чемпионатов и Кубков России по дрэг-рейсингу и несколько европейских рекордов для переднеприводных автомобилей. Последний из них – 402 метра за 7,980 секунды – смогли превзойти только в 2023 году. И в этом заслуга не только Эльшана-пилота, но и Эльшана-инженера и всей его команды. На сегодняшний день около 80 процентов всех компонентов автомобиля, включая двигатель, коробку передач и сцепление, разрабатываются и производятся командой самостоятельно.

Испытательный полигон

Такой подход позволил не просто претворить все задумки команды в жизнь, но и превратил дрэг-рейсинг в испытательный полигон для продуктов ЛУКОЙЛа. Например, для работающего на метаноле роторного двигателя мощностью 1600 л.с., который до недавнего времени использовал еще и впрыск закиси азота, понадобилось специальное моторное масло высокой вязкости 10W-60.

Экстремальные условия эксплуатации помогли собрать важные данные. Масло в двигателе гоночного автомобиля

АВТОМОБИЛЬ ЭЛЬШАНА АСЛАНОВА – возможно, единственная в мире «десятка» с тормозным парашютом. И это не декоративный элемент, а обязательная система безопасности для столь быстрой дрэговой машины.



В 2022 ГОДУ «ВАЗ-2110 СПОРТ» проехал дистанцию в 402 метра за 8,038 секунды, а затем Эльшан Асланов улучшил собственный результат до 7,980 секунды. За один этап пилот «ЛУКОЙЛ Рейсинг Тим» смог дважды обновить рекорд Европы для переднеприводных автомобилей.

испытывает значительно большие нагрузки, чем в моторе дорожной машины. Гоночные двигатели работают на более высоких оборотах, и значительную часть времени – при полностью открытом дросселе: в кольцевых гонках полный газ открыт на 62 процентах дистанции, в дрифте – уже на 80, а в дрэг-рейсинге – на всех 100 процентах гонки пилот держит педаль газа в полу. Плюс из-за особенностей конструкции гоночных двигателей масло часто смешивается с топливом, что снижает вязкость. Это приводит к тому, что подчас за одно соревнование моторное масло вырабатывает ресурс, примерно равный обычному межсервисному пробегу среднестатистического дорожного автомобиля.

Инженеры команды, а затем и инженеры ЛУКОЙЛа внимательно изучают собранные во всех дисциплинах данные о работе масел, проверяя их в том числе в независимых лабораториях. Это и позволило убедиться, что моторное масло 10W-60 лучше всего подходит для гоночных автомобилей не только в дрэг-рейсинге, но и в дрифте. Сейчас оно применяется для всей техники «ЛУКОЙЛ Рейсинг Тим» в этих дисциплинах. Но в ходе исследований технологи компании предложили команде масло чуть меньшей вязкости 5W-50, которое также предназначено для спортивных и высокофорсированных автомобилей – оно используется в технике для кольцевых гонок.

Взаимовыгодный процесс

В итоге масла этих двух вязкостей, которые раньше были доступны только для гоночных команд, теперь объединены в общую линейку LUKOIL GENESIS RACING, и купить их может любой автовладелец. В целом, начиная с появления линейки моторных масел LUKOIL GENESIS, все гоночные машины, а также автомобили технической поддержки команды «ЛУКОЙЛ Рейсинг Тим» работают на моторных маслах, производимых компанией. И на протяжении многих лет они доказали свои качества – Эльшан Асланов не просто финиширует в гонках и побеждает, но и устанавливает на своем автомобиле рекорды. Кроме того, в гонках нашли свое применение тормозные жидкости, антифризы, автохимия и автокосметика «ЛУКОЙЛ». Мало кто знает, что одни из наиболее расходуемых материалов в гонках –

В ГОНКАХ ЕСТЬ
пилоты-легенды и автомобили-легенды. В отечественном дрэг-рейсинге — это Эльшан Асланов и его «десятка», которые за годы выступлений продемонстрировали свой инженерный потенциал и полет технической мысли.

кроме моторного масла – очиститель тормозов, медная, силиконовые смазки и жидкий ключ. Так что процесс этот взаимовыгодный – что-то из мира автоспорта приходит на полки магазинов для обычных автолюбителей, а какие-то продукты для автомобилей для дорог общего пользования становятся незаменимы в гонках.

Огромный потенциал

В 2022 году из-за особенностей деления на классы в Кубке России Эльшан Асланов остался в классе «8,6», что, возможно, помешало команде побороться за победу в Кубке России, но зато позволит «ЛУКОЙЛ Рейсинг Тим» еще доработать автомобиль, чтобы перейти в более серьезный зачет «7,6» в будущем. Команда уверена, что у «ВАЗ-2110 Спорт» остается огромный потенциал, даже несмотря на невероятно длинную по меркам автоспорта гоночную карьеру. Кроме того, красно-белая «десятка» – один из самых популярных и известных дрэговых автомобилей в мире. В конце концов, известных и дорогих суперкаров в дрэг-рейсинге достаточно, а способный разогнаться с места до 100 км/ч за 1,7 секунды ВАЗ-2110 только один.

Система выпуска

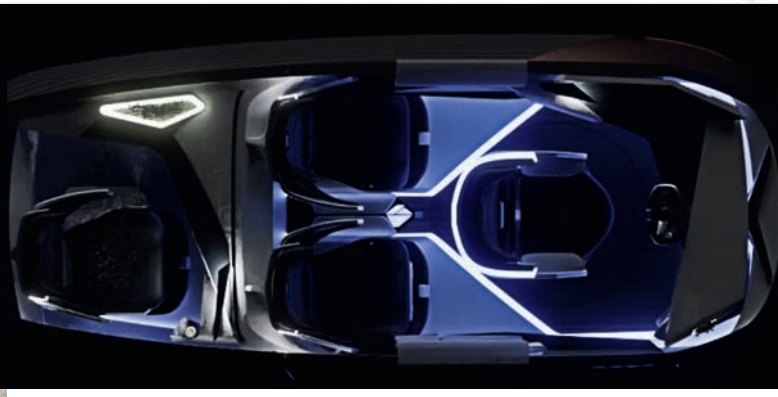
Анна Килимник

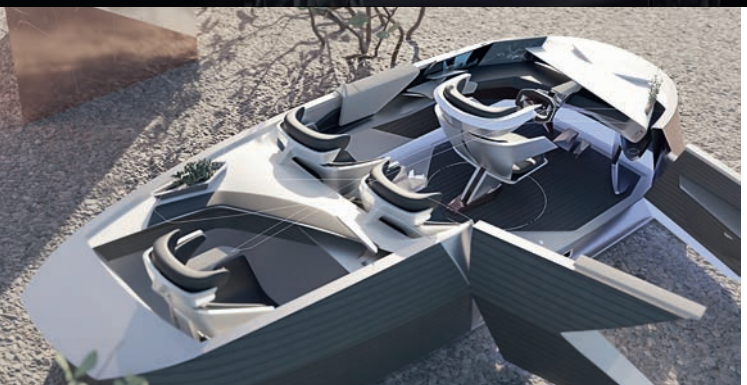
КАКИЕ ПРОЕКТЫ ПО ТРАНСПОРТНОМУ ДИЗАЙНУ ЗАЩИТИЛИ В ЭТОМ ГОДУ ВЫПУСКНИКИ РОССИЙСКИХ ВУЗОВ

ПРОЕКТИРОВАНИЕМ СРЕДСТВ ТРАНСПОРТА СТУДЕНТЫ РОССИЙСКОГО ГОСУДАРСТВЕННОГО ХУДОЖЕСТВЕННО-ПРОМЫШЛЕННОГО УНИВЕРСИТЕТА ИМЕНИ С.Г. СТРОГАНОВА НАЧАЛИ ЗАНИМАТЬСЯ ЕЩЕ В 1960-Х. А В 2002 ГОДУ ЭТО НАПРАВЛЕНИЕ БЫЛО ВЫДЕЛЕНО В ОТДЕЛЬНУЮ КАФЕДРУ «ДИЗАЙН СРЕДСТВ ТРАНСПОРТА». В 1963 ГОДУ БЫЛА ОСНОВАНА КАФЕДРА ПРОМЫШЛЕННОГО ДИЗАЙНА В САНКТ-ПЕТЕРБУРГСКОЙ ГОСУДАРСТВЕННОЙ ХУДОЖЕСТВЕННО-ПРОМЫШЛЕННОЙ АКАДЕМИИ ИМЕНИ А.Л. ШТИГЛИЦА, ГДЕ СЕГОДНЯ ОДНИМ ИЗ САМЫХ СИЛЬНЫХ НАПРАВЛЕНИЙ ТАКЖЕ ЯВЛЯЕТСЯ «ДИЗАЙН СРЕДСТВ ТРАНСПОРТА». МОСКОВСКИЙ ПОЛИТЕХНИЧЕСКИЙ УНИВЕРСИТЕТ БЫЛ СОЗДАН В 2016 ГОДУ ПУТЕМ СЛИЯНИЯ НЕСКОЛЬКИХ ВУЗОВ, В ТОМ ЧИСЛЕ МАМИ – МАШИНОСТРОИТЕЛЬНОГО УНИВЕРСИТЕТА. КАФЕДРА «ТРАНСПОРТНЫЙ И ПРОМЫШЛЕННЫЙ ДИЗАЙН» МОСКОВСКОГО ПОЛИТЕХА СТАЛА ПО СУТИ НАСЛЕДНИЦЕЙ ОРГАНИЗОВАННОЙ В МАМИ В 1994 ГОДУ КАФЕДРЫ «ДИЗАЙН».

В этих именитых вузах ведется обучение одной из самых сложных специализаций в промышленном дизайне – проектирование динамичных объектов. Это водный, воздушный, железнодорожный транспорт, специальная техника и мотоциклы, но все же в первую очередь – автомобили. По факту итогом этого обучения является дипломный проект. Но это только на бумаге. На самом же деле, как сказал нам один из преподавателей, результатом творческой деятельности студента является не дипломный проект, результатом этой деятельности является сам студент.

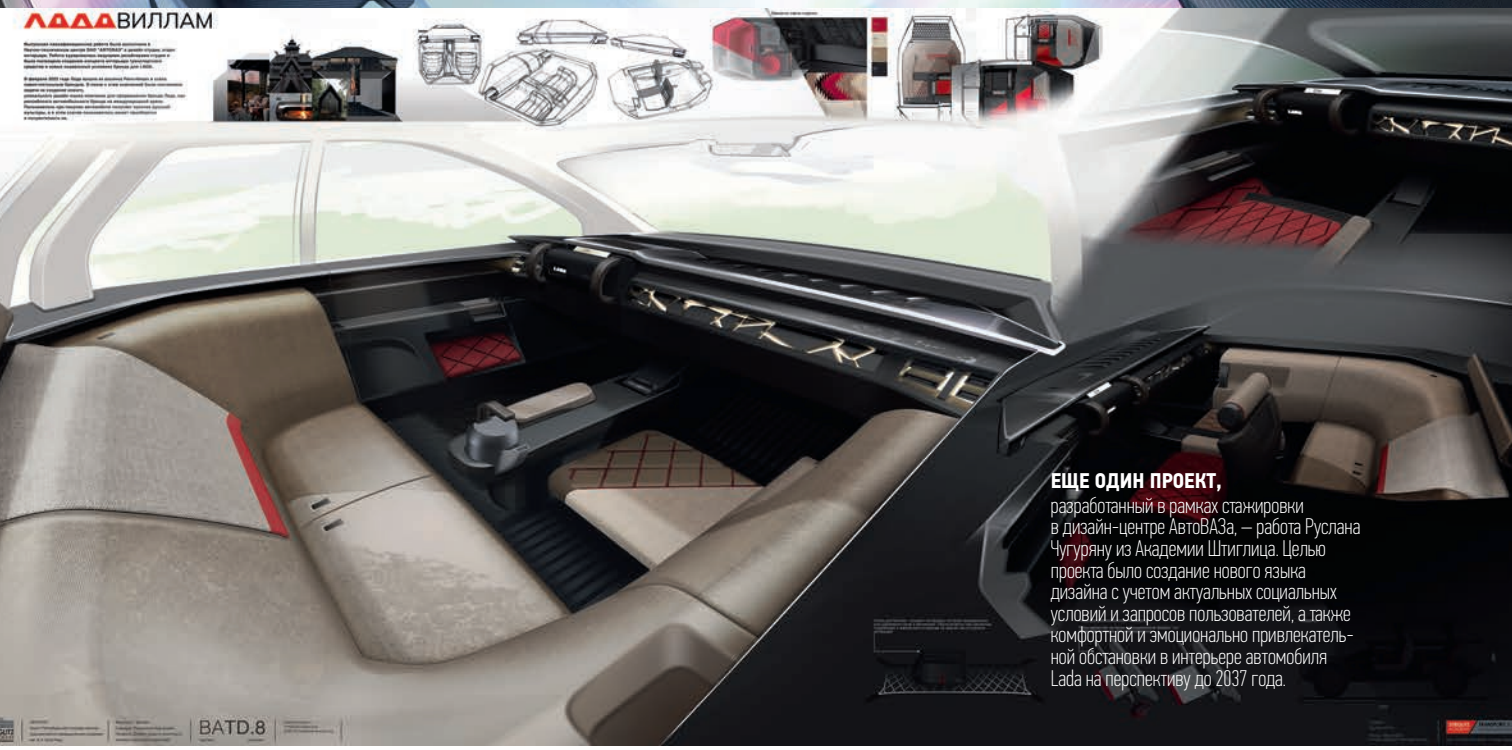
КРОССОВЕР «МОСКВИЧ» –
проект Данилы Марканова из Университета Строганова. В дизайне концепта есть преемственность: силуэт отсылает к образу универсала «Москвич-2137», задние фонари вдохновлены «рожками» 412-й модели, передняя оптика — сочетанием шестиугольников головного света и круглых противотуманок раллийных «четыреста двенадцатых».





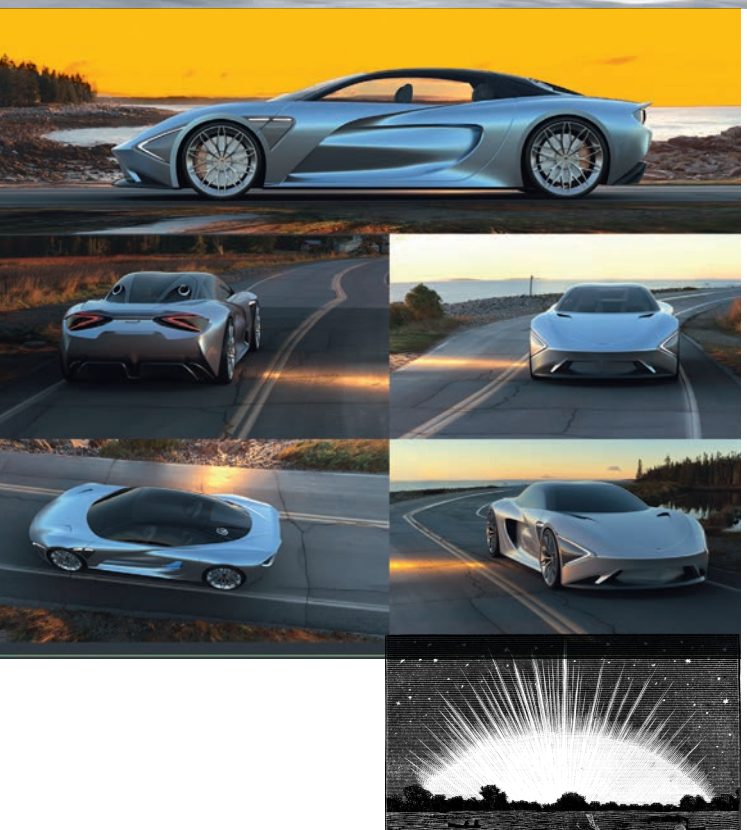
КИРИЛЛ ШАПАРИН ИЗ МОСКОВСКОГО ПОЛИТЕХА
разработал интерьер для Aurus 2040 года — беспилотного внедорожника класса люкс для городских и загородных поездок. При разработке компоновки приоритет был сделан на главного пассажира с местом по центру. Разработано несколько возможных вариантов организации пространства в зависимости от целей: отдых, работа, вождение.

КОНЦЕПТУАЛЬНЫЙ ДИЗАЙН-ПРОЕКТ ИНТЕРЬЕРА LADA – работа Ангелины Ададуровой из Академии Штиглица. Проект разработан в рамках стажировки в дизайн-центре АвтоВАЗа и демонстрирует вариант адаптивной, комфортной и эстетичной организации интерьера для бренда Lada.



ЕЩЕ ОДИН ПРОЕКТ, разработанный в рамках стажировки в дизайн-центре АвтоВАЗа, — работа Руслана Чугуряну из Академии Штиглица. Целью проекта было создание нового языка дизайна с учетом актуальных социальных условий и запросов пользователей, а также комфортной и эмоционально привлекательной обстановки в интерьере автомобиля Lada на перспективу до 2037 года.

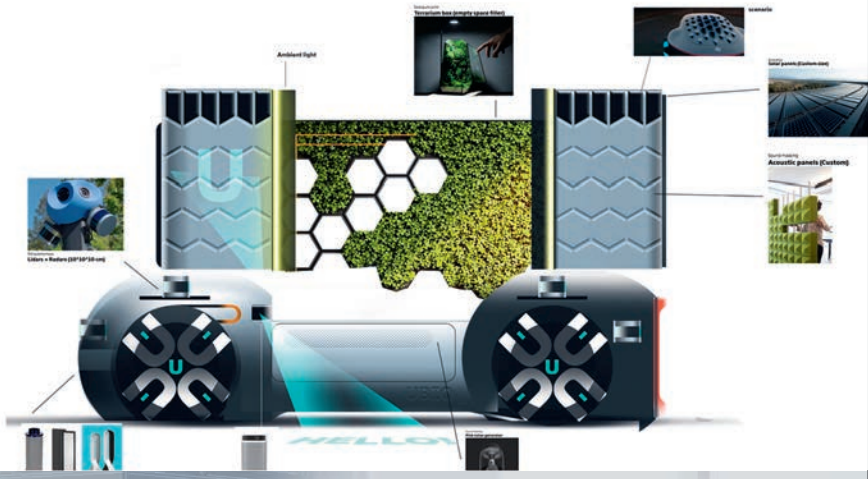
ТЕМА РАБОТЫ ЕЛЕНЫ НЫРКОВОЙ
из Московского политеха звучит так: «Разработка экстерьера спортивного автомобиля BMW на базе культуры древних племен». Прежде при создании чего-либо люди основывались на функциональности, а не на дизайне. И автор этого проекта уверена, что в ближайшем будущем люди ментально обратятся к первобытному видению при создании разного рода предметов.



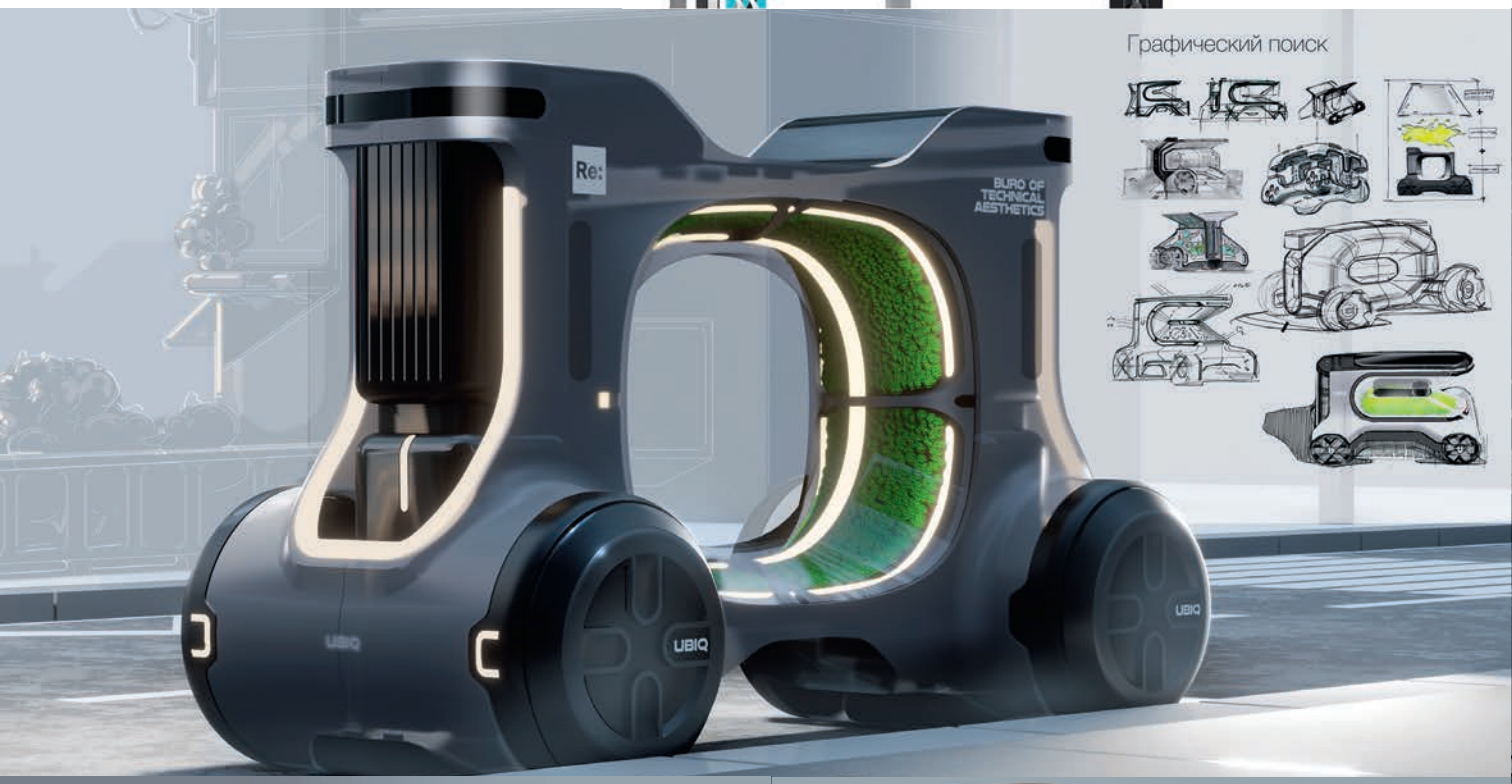
МАКСИМ ИЮДИН ИЗ МОСКОВСКОГО ПОЛИТЕХА
разработал стилевое решение экстерьера полноприводного четырехместного суперкара McLaren. Концепт, оснащенный гибридной силовой установкой, получил имя McLaren Vidsid – по названию древнеанглийской героической поэмы «Видсид», что можно перевести как «Многостранствовавший».

И этот студент, обучаясь – в бакалавриате ли, в магистратуре ли – дизайну средств транспорта, не может существовать в вакууме, он должен быть уже на этом этапе интегрирован в индустрию. Иначе имеет все шансы скатиться в «бумажный дизайн». По аналогии с так называемой бумажной архитектурой – искусством утопии, которое отражает безграничную фантазию архитектора, являясь пусть интересным, но всего лишь опытом формальных исканий художественного стиля.

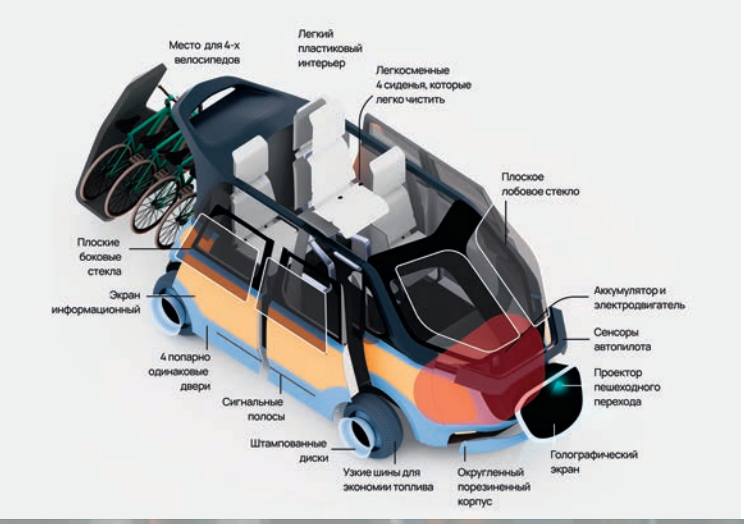
Поэтому каждый вуз ищет для своих студентов индустриальных партнеров. В этом случае помимо педагога обратную связь по проекту дает представитель компании, который работает непосредственно в том сегменте, в котором студент разрабатывает свой проект. Куратор из индустрии может максимально актуализировать информацию по теме.



ДИЗАЙН-ПРОЕКТ
объекта наземной мобильности UBIQ Артема Михайлова из Академии Штиглица разработан во взаимодействии со студией RE:Buro. Транспортное средство для городских служб и сервисов предназначено для использования в городской среде.

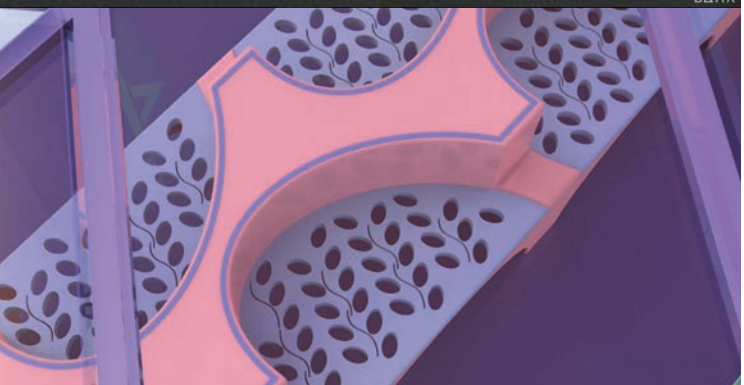


UBIQ ЗАЩИЩАЕТ ПЕШЕХОДОВ И ВОДИТЕЛЕЙ
от дорожного шума, а также может выступать в качестве гида по городу или места для перерыва на кофе. Одна из задач этого транспортного средства — очистка воздуха, загрязненного другими автомобилями.



АВТОНОМНОЕ ТАКСИ «ЕМЕЛЯ»
Булата Гайнуллина из Академии Штиглица разработано в рамках взаимодействия с центром дизайна компании «Петропласт». Это решение для города и общества, каким оно будет через двадцать лет в новых социальных, экономических и урбанистических условиях. «Емеля» оснащен искусственным интеллектом, а также сенсорным экраном по периметру корпуса.

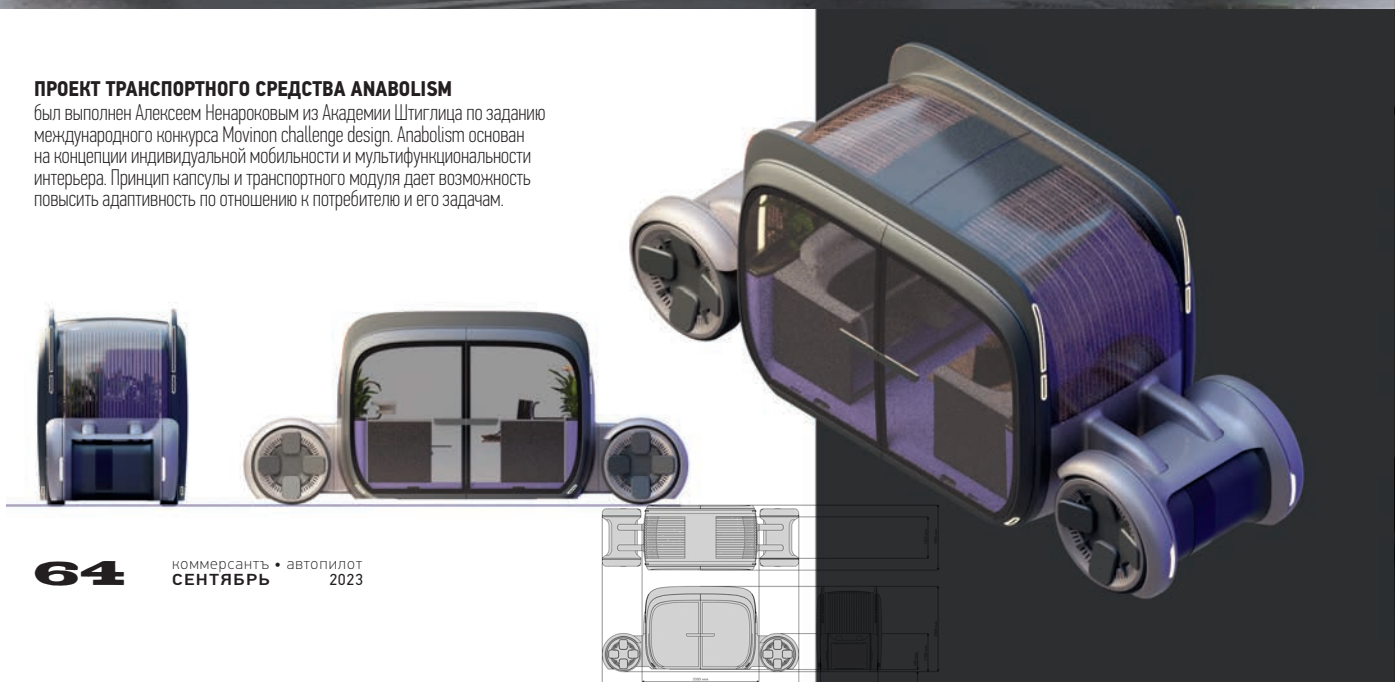
КСЕНИЯ ДАНИЛЮК ИЗ УНИВЕРСИТЕТА СТРОГАНОВА
разработала модульный транспорт для ВДНХ, на обширной территории которой отсутствует удобная перевозка посетителей. Для работы была выбрана адаптируемая платформа марки REE, а внешний дизайн стал переработкой исторического аналога с акцентом на комфорт пассажиров. Варианты цветового решения основаны на палитре советских плакатов.



Впрочем, не стоит забывать и о том, что преподавательский состав тоже может быть довольно сильным, многие его представители могут сами работать в индустрии – крупных компаниях, дизайн-студиях или своих профильных фирмах. Ну и, конечно же, многое решают связи – в самом хорошем смысле этого слова. Не только по всей стране – по всему миру. Потому что язык дизайна универсален и понятен человеку, на каком бы языке он ни говорил и в какой бы стране ни жил. Во многом эти связи держатся на выпускниках. Перечислять имена и места работы можно довольно долго. Поэтому просто приведем немного примеров.

ПРОЕКТ АННЫ СТАВИНОЖЕНКО
из Академии Штиглица разработан в рамках взаимодействия с «Карфидов Лаб». Концептуальный дизайн-проект автономного транспорта для Сколково — это общественный транспорт, в котором человек сможет расслабиться и получить не только положительные эмоции, но и «кусочек природы в городе».

ПРОЕКТ ТРАНСПОРТНОГО СРЕДСТВА ANABOLISM
был выполнен Алексеем Ненароковым из Академии Штиглица по заданию международного конкурса Movinon challenge design. Anabolism основан на концепции индивидуальной мобильности и мультифункциональности интерьера. Принцип капсулы и транспортного модуля дает возможность повысить адаптивность по отношению к потребителю и его задачам.



ДИЗАЙН-ПРОЕКТ транспортного капсульного жилого модуля COON студентки Чан Ван Ань был также сделан в рамках задания международного конкурса Movinon challenge design. COON представляет собой мобильное решение для компактной жизни в согласии с природой. Его динамический интерьер меняется в соответствии с нуждами владельца. Капсула комбинируется с другими типами платформ для расширения сценариев ее использования.

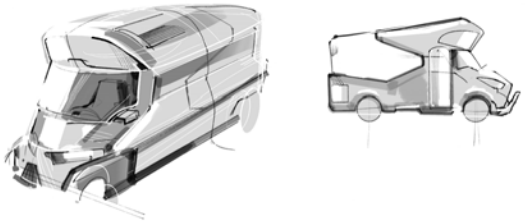
Так, среди выпускников МАМИ, правопреемником которого стал Московский политех, – Артем Попков, который сейчас работает старшим дизайнером в Mercedes-Benz, Эрнест Царукян, который является дизайнером по экстерьеру в BMW, Саша Селипанов, работавший главным дизайнером по экстерьеру в Bugatti и главным дизайнером в Koenigsegg и буквально пару месяцев назад основавший собственную компанию Hardline27. Подобные громкие имена есть среди выпускников всех вышеупомянутых вузов. Если говорить в целом, то, например, выпускники кафедры «Дизайн средств транспорта» Университета Строганова работают в НАМИ и на КамАЗе, в Audi и Citroen, BMW и GM, Mercedes-Benz и Peugeot, Nissan и Mazda, MV Augusta и Ducatti.

ГОРОДСКОЙ
автомобиль Atom-2 — проект Вадима Макеева, окончившего магистратуру по профилю «Предметный и промышленный дизайн» в Школе дизайна НИУ ВШЭ.

ЦЕЛЬЮ ПРОЕКТА
было разработать гибридный городской автомобиль вместимостью до двух человек, позволяющий осуществлять плавный переход с ДВС на электротягу. При этом Atom-2 рассчитан и на выезд за город — в рамках проекта была разработана его внедорожная багги-модификация. Предполагается, что при постройке автомобиля используются переработанные материалы, а детали можно печатать на 3D-принтере.

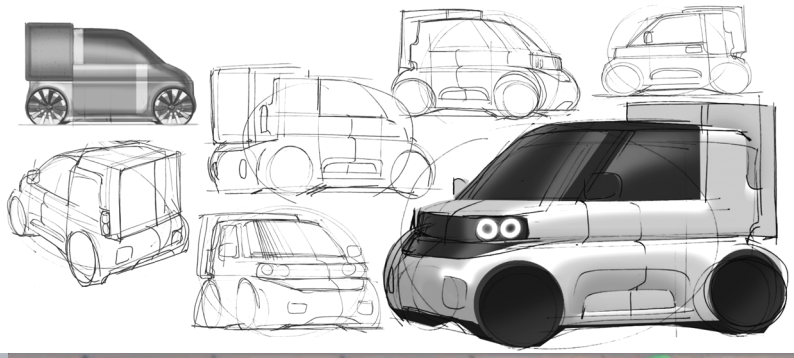
А можно копнуть глубже. Например, среди выпускников Академии Штиглица – Станислав Волков, разрабатывавший дизайн ГАЗ-14 «Чайка», Леонид Цикаленко, работавший над ГАЗ-24 «Волга», Валерий Семушкин, которому мы обязаны ВАЗ-2121 «Нива», Светлана Мирзоян, создавшая РАФ-977 «Латвия».

Представители индустрии – профессионально состоявшиеся люди, которые могут дать совет, направить, взять под крыло. И если есть желание и цель, студент может найти ту компанию или того профессионала, которые ему по-настоящему интересны. И получить обратную связь по своей дипломной работе.

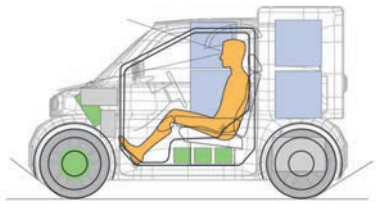


«КЕМПЕР АЛЬКОВНОГО ТИПА»
разработала Татьяна Токарева из Университета Строганова. Он рассчитан на четырех человек, оснащен объемным багажником, имеет колесную формулу 4×2. За основу была взята колесная база «Газель Next». Подобные транспортные средства вполне могут способствовать развитию внутреннего туризма при условии их большой вместимости и устойчивости конструкции.

ЦЕЛИ, КОТОРЫЕ СТАВИЛА
перед собой разработчик, — усовершенствование облика отечественного автодома, а также создание комфортных условий для путешествия при обеспечении безопасности конструкции.



АНАСТАСИЯ БЕЛЯКОВА
из Университета Строганова разработала микроэлектромобиль категории L7 для коммерческих перевозок. Его назначение — доставка продуктов на дом и аренда каршеринга для поездки с багажом. Транспортное средство категории L7 обычно не превышает по весу 500 кг, имеет максимальную мощность двигателя 15 кВт, а его максимальная скорость — 90 км/ч.



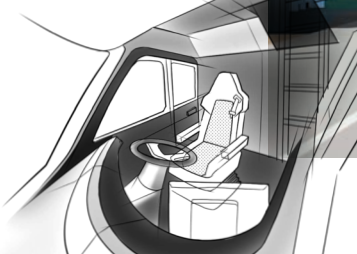
ПЕРЕДВИЖНАЯ ЛАБОРАТОРИЯ НА ШАССИ «КАМАЗА»
для гидродинамических исследований скважин разработана Екатериной Давыдовой из Университета Строганова. Это одновременно и инновационная передвижная лаборатория, и комфортабельный отапливаемый жилой фургон для экспедиции на месторождения. Автомобиль высокой проходимости предназначен для работы в суровых климатических условиях Крайнего Севера и Сибири.

Но дипломная работа – это не просто наивысшая точка обучения и демонстрация своих талантов. Это по сути возможность трудоустройства. И не только для тех, кто делает проект в кооперации с компаниями или дизайн-бюро. На защиту приходят люди из индустрии в поисках молодых профессионалов. Многих студентов они наблюдают еще на стадии курсовых работ, и кто-то начинает трудовую деятельность по специальности еще не получив диплом.
Дипломная работа по дизайну транспорта уникальна тем, что дает возможность человеку единолично разработать большой проект, над которым в реальности обычно трудится целая команда. А тут ты – сам себе хозяин и можешь развернуться по полной.

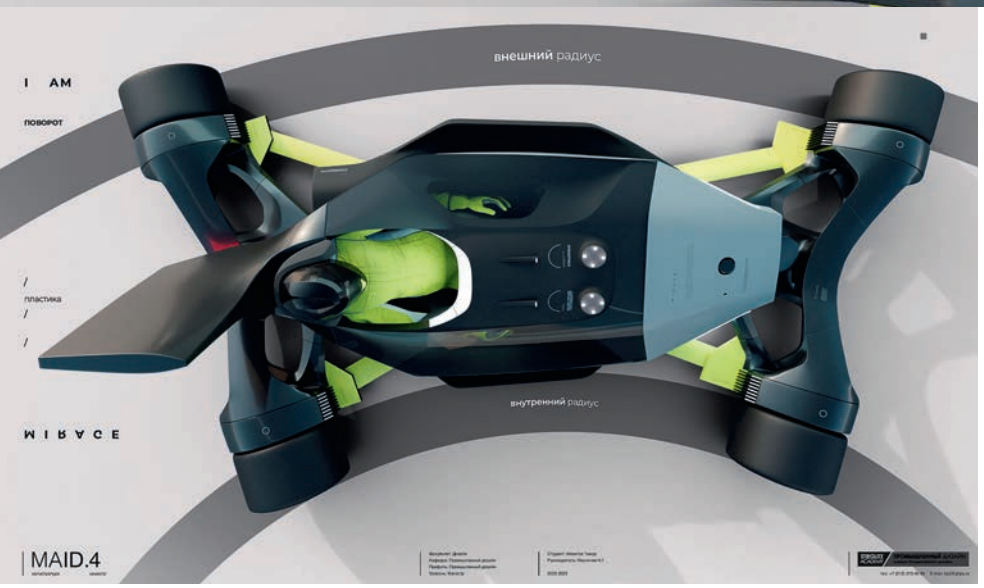
ПРОЕКТ
модульной сельскохозяйственной техники разработан Сергеем Аношкиным из Академии Штиглица в рамках взаимодействия с центром дизайна «Ростсельмаша». Это транспортное средство представляет собой шасси с модульной конструкцией, благодаря которой возможно использовать технику не только в роли комбайна, но и в других целях на протяжении круглого года. Шасси с изменяемой шириной позволяет перемещаться по дорогам общественного пользования без дополнительных модификаций.

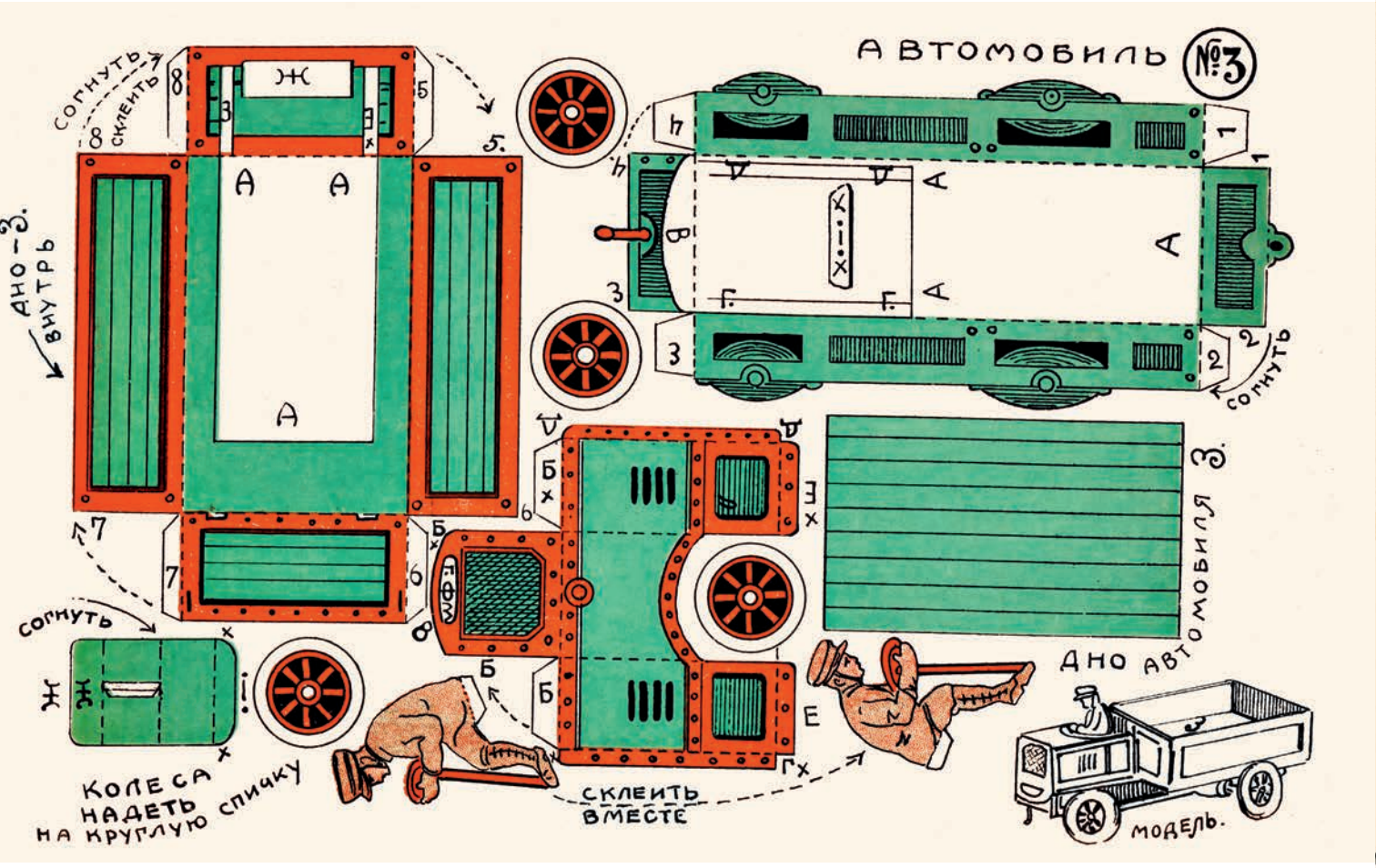
НИКИТА ЧЕРНЕЦКИЙ
из Университета Строганова разработал магистральный грузовой автомобиль на электрической тяге RERO. Проект транспортной стратегии РФ до 2035 года предполагает, что к этому времени доля грузовых машин на альтернативных источниках энергии должна достичь 20 процентов, так как необходимо снижать выбросы выхлопных газов при повышении эффективности и уменьшении времени грузоперевозок.

Поэтому многие дипломы представляют собой видение того или иного транспортного средства, каким оно будет через двадцать-тридцать лет. Такой временной промежуток не случаен – он дается, чтобы у студента мог быть своеобразный временной люфт между тем, что очень далеко, и тем, что прямо сейчас. Дает возможность придумать что-то актуальное сегодня, но с вероятностью внедрить туда технологии завтрашнего дня. Что получилось у некоторых выпускников 2023 года, вы можете судить по опубликованным проектам.



ТИМУР МЯЗИТОВ ИЗ АКАДЕМИИ ШТИГЛИЦА представил свой проект спортивного болида MIRACE в качестве стартапа. Это транспортное средство для гонок, вдохновленное комбинацией конструкций рулевой системы скейтборда и гоночного болида, за счет чего оно имеет большую маневренность и скорость.





Сделай сам

Иван Баранцев

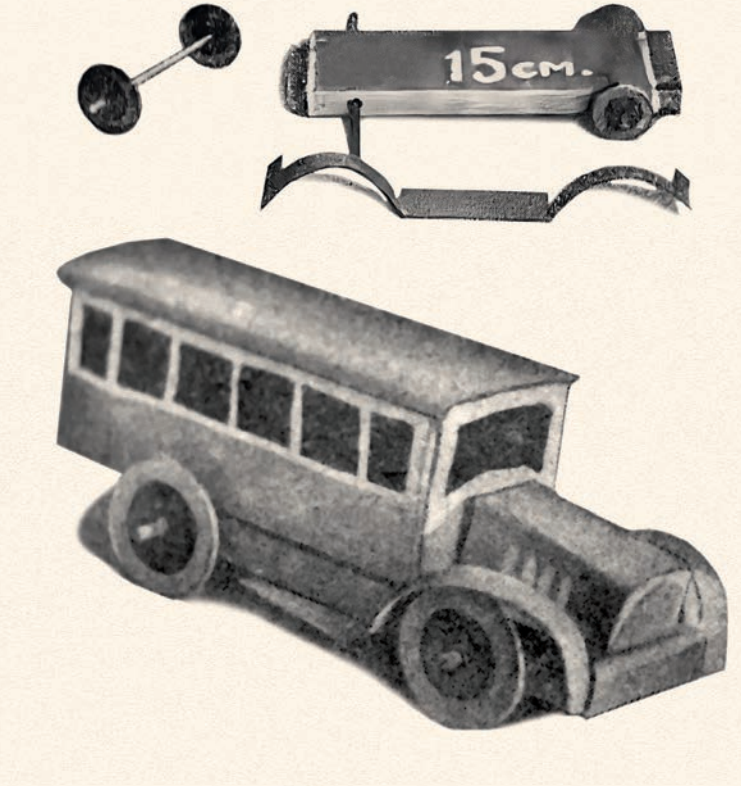
ИГРУШЕЧНЫЕ МАШИНКИ СВОИМИ РУКАМИ

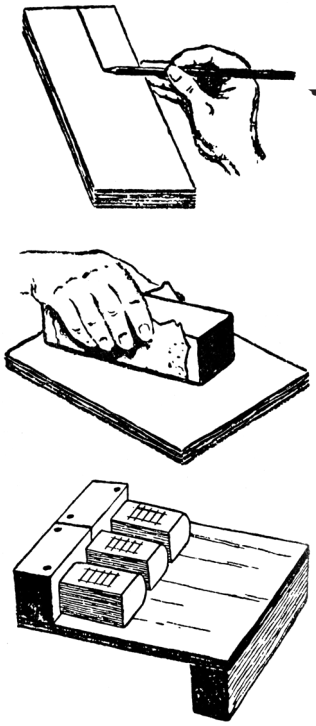
СЕГОДНЯ ТАКОЕ ПОНЯТИЕ, КАК «САМОДЕЛЬНЫЕ ИГРУШКИ», ЗВУЧИТ ДОВОЛЬНО СТРАННО – В МАГАЗИНАХ ПОЛНО ВСЕГО НА ЛЮБОЙ ВКУС И ВОЗРАСТ, А ЕСЛИ ДЕТИ САМИ ЧТО-ТО И ДЕЛАЮТ, ТО ТОЛЬКО УКРАШЕНИЯ НА ЕЛКУ ПОД НОВЫЙ ГОД. ДА И КАРТИНА, КОГДА РЕБЕНОК ЧТО-ТО СЛОМАЛ И НЕ МОЖЕТ СОБРАТЬ, УЖЕ ДАВНО СТАЛА БОЛЕЕ ПРИВЫЧНОЙ, ЧЕМ ЕСЛИ БЫ ОН ЧТО-ТО СДЕЛАЛ СВОИМИ РУКАМИ. А ЕЩЕ ОТ САМОДЕЛЬНЫХ ИГРУШЕК ВЕЕТ СОВЕТСКИМ СОЮЗОМ, ГДЕ МНОГО ЧЕГО НЕ БЫЛО, ПОЭТОМУ НЕ ОТ ХОРОШЕЙ ЖИЗНИ ВСЕ ПРИХОДИЛОСЬ ДЕЛАТЬ САМОМУ, ВКЛЮЧАЯ ЭТИ САМЫЕ ИГРУШКИ.

ВО многом это действительно так, причем наибольшая популярность самодельных игрушек пришлась на двадцатые и тридцатые годы – самые тяжелые для страны. Конечно, в те времена и советская промышленность, и различные тресты с артелями выпускали детские игрушки, но они были не всем доступны, да и на всех не хватало. Зато было много дворцов пионеров и домов творчества, где детей учили мастерить самые разные штуки. А еще в Советском Союзе выпускалось множество книг для детей, в которых простым и доступным языком объяснялось, как самому сделать самые разные игрушки – от маленьких машинок до педальных автомобилей.

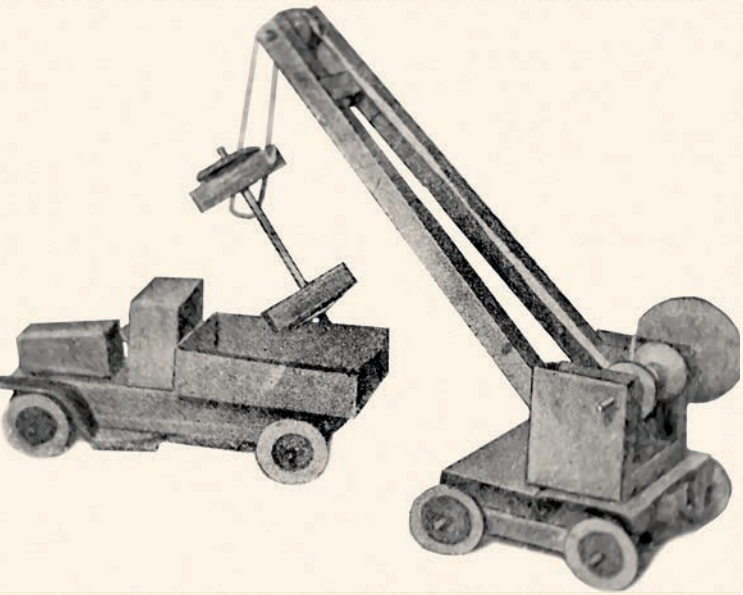
Бумажный ослик

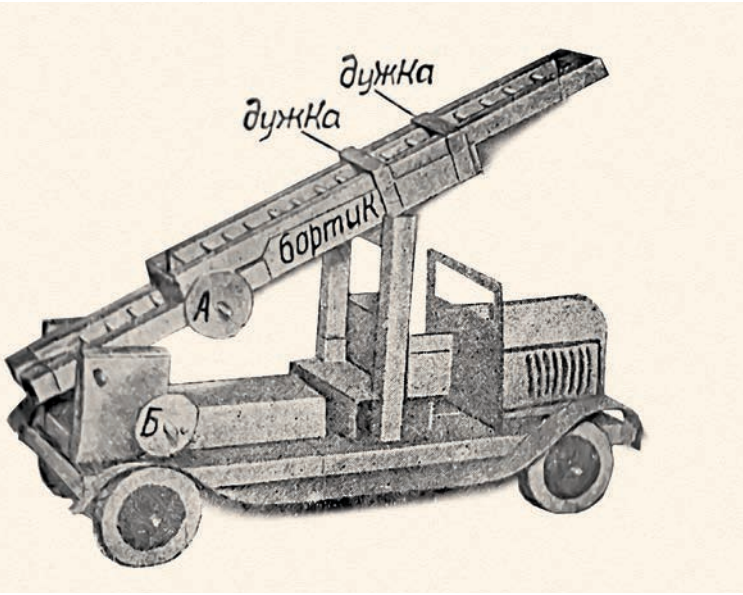
Одно из самых ранних подобных изданий – «Давайте склеивать. Альбом игрушек из бумаги» – выпущено в Москве в 1925 году. Это обычный альбом формата А4 с напечатанными на листах раскройками, которые требовалось вырезать, согнуть и склеить. Издание было периодическим,

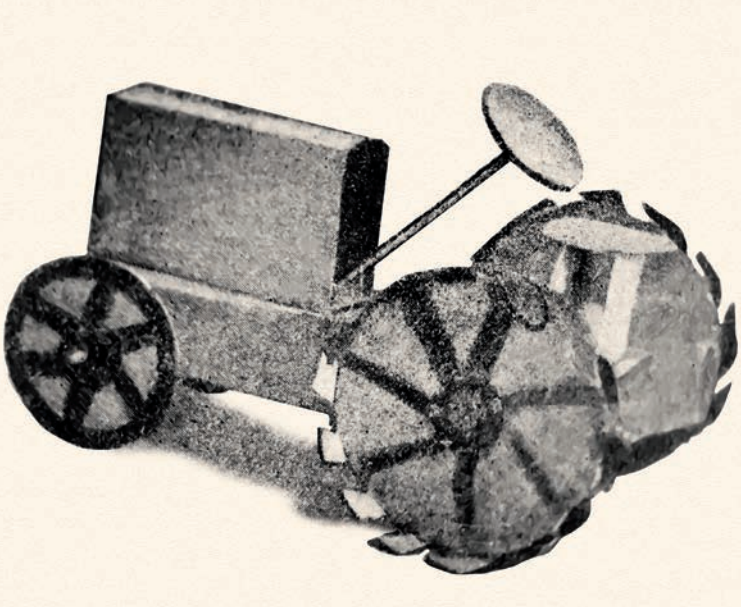




САМЫЕ СЛОЖНЫЕ бумажные игрушки из книги Граченко – автобус, автокран, трактор и пожарная машина. Все они сделаны практически по одному и тому же принципу на основе пространственной рамы из бумаги.

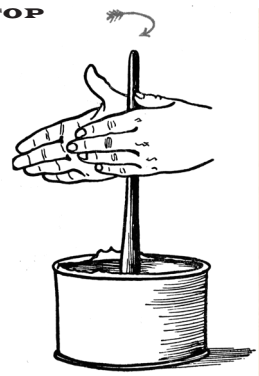




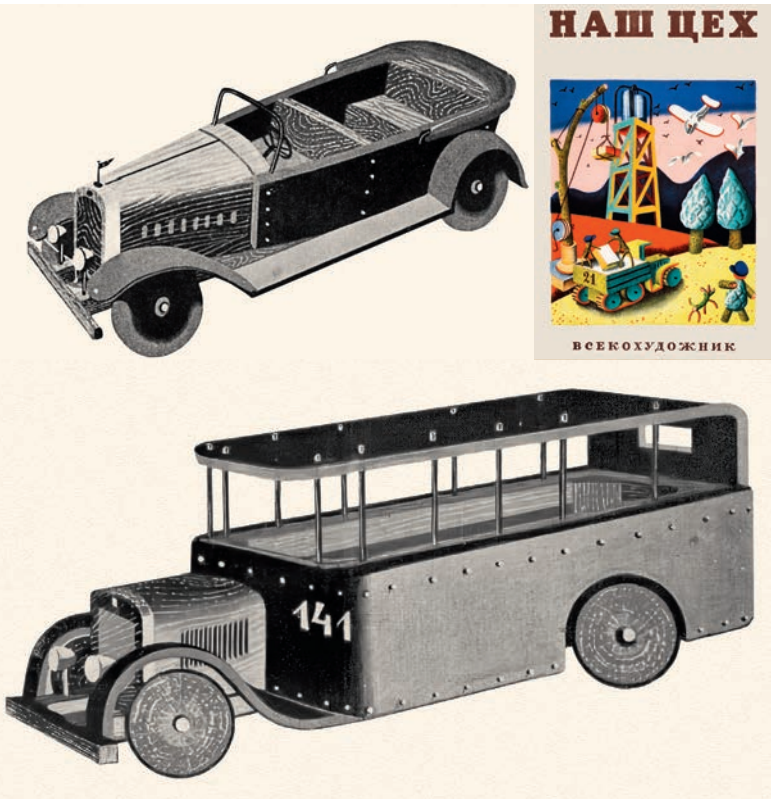


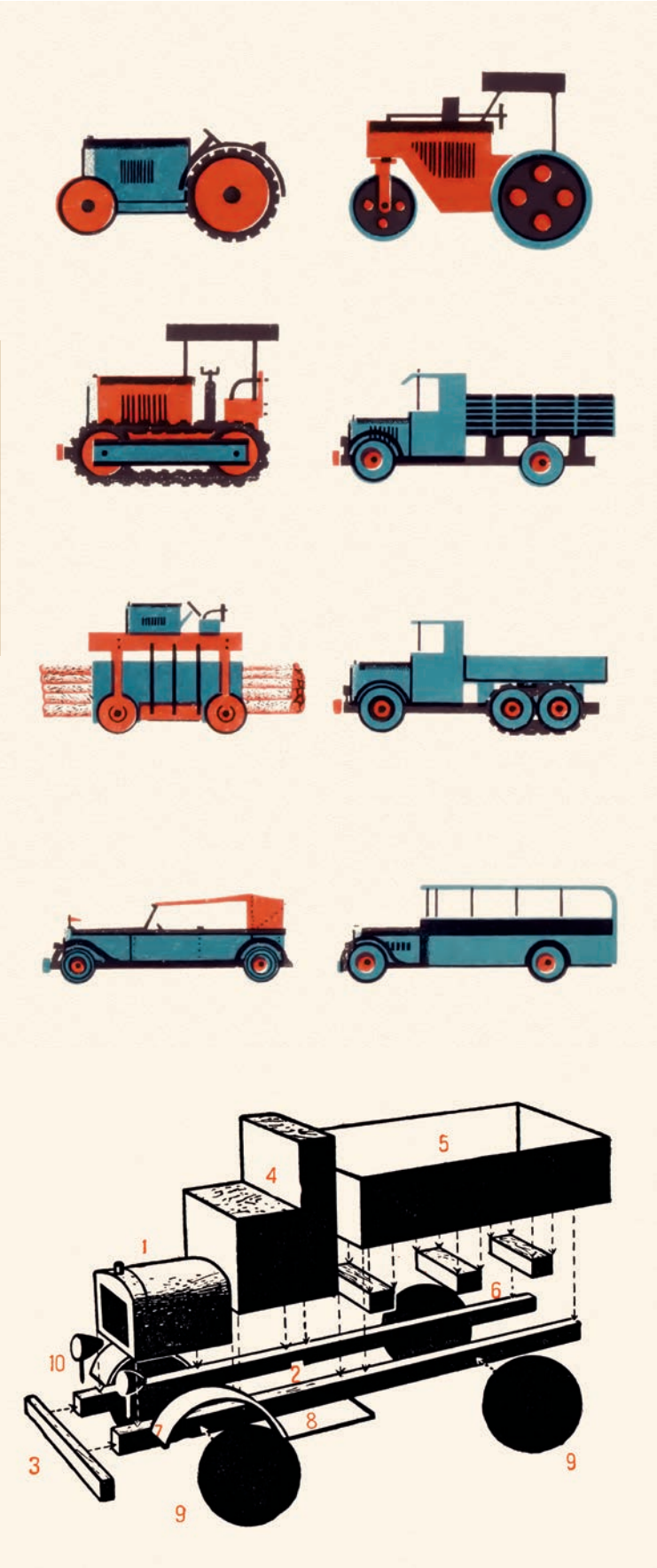
но только в восьмом номере детям предлагалось склеить автомобиль, причем наряду с пароходом, самолетом и осликом, запряженным в повозку.

В последующие десять лет в большинстве изданий про бумажные игрушки автомобили отсутствовали, зато в книге Василия Андреевича Греченко «Игрушки из бумаги», увидевшей свет в 1936 году, рассказывалось, как сделать самые разные игрушечные автомобили из бумаги. Кстати, в книге уже не было готовых раскроек, а лишь объяснялись принципы создания бумажных машинок – как вырезать и склеить раму, кузов и капот. Все остальное отдавалось на усмотрение ребенка. В книге приводилось и описание участников конкурса игрушек-самоделок: трактор со «шпорами» на задних колесах, кабриолет с открывающимися дверками, грузовик-самосвал, автокран, экскаватор и пожарная машина, у которой выдвигалась лестница. Последнюю игрушку и признали лучшей на конкурсе.



В КНИГЕ «НАШ ЦЕХ»
было не только описание того, как самому сделать из дерева и жести игрушечные машинки, но и цветографические схемы для окраски, впрочем довольно однообразные и скучные.



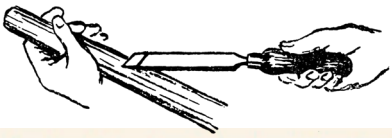


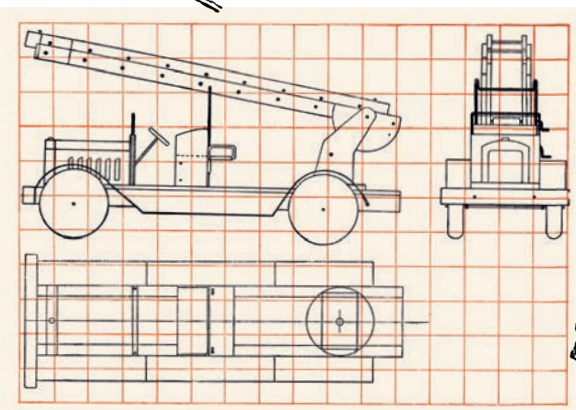
Разобрать по косточкам

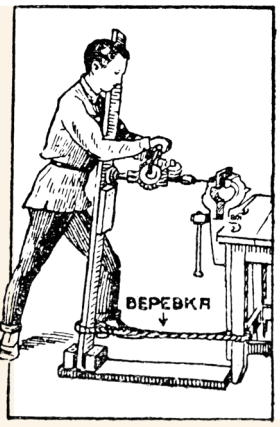
Книга Греченко отображает еще одну концепцию тех лет – повествование о детском «автомобильном заводе», выпускающем самые разные модели. Но если тот же Греченко писал о машинках из бумаги, то книга «Наш цех», подготовленная коллективом авторов и изданная в 1935 году, предлагала сделать модельный ряд из дерева и других материалов.

Для начала предлагался грузовик самых простейших форм, чтобы дети на его примере могли изучить устройство настоящего автомобиля, как написано в книге, «разобрать по косточкам». Далее шел трактор – рама из дощечки, капот из бруска, пробка радиатора из гвоздя, руль из проволоки, крылья из картона, колеса из толстых круглых палок. Чуть сложнее был дорожный каток с кузовом затейливой конфигурации.

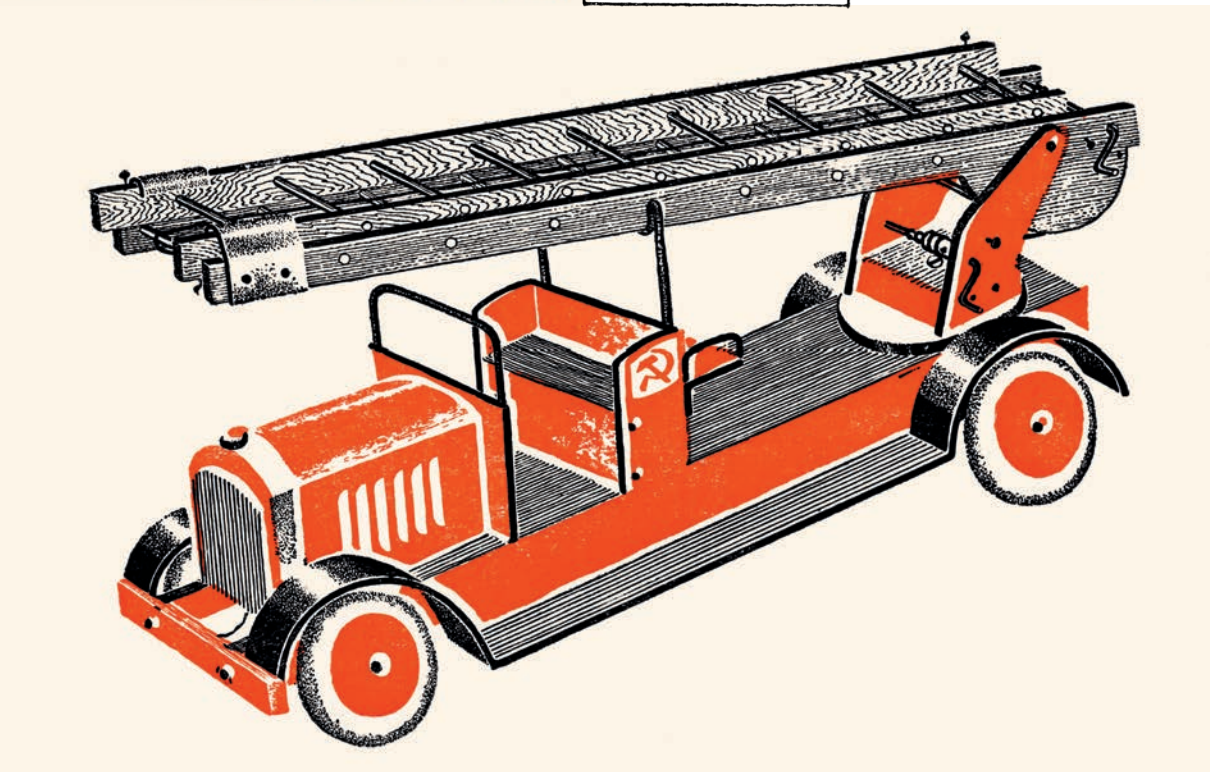
Дальше по степени сложности шли гусеничный трактор и трехосный грузовик-вездеход с гусеницами на задних колесах. К слову, гусеницы предлагалось изготовить из плот-







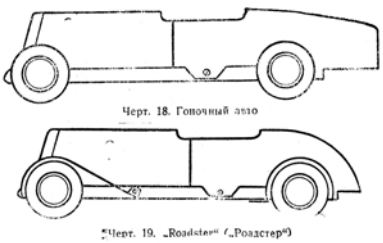
ДЛЯ ПОСТРОЙКИ пожарной машины в книге «Наш цех» был приведен чертеж. Все остальные игрушки, такие как грузовик, трактор или автобус, надо было делать приблизительно и на глаз.



ной бумаги, а колеса, как и прежде, выпилить из дерева. Автобус создавался на базе грузовика, но вот его кузов делался из двух листов жести – уже не так просто, как прежние игрушки.

Вершиной детского творчества были легковой автомобиль и пожарная машина. Кузов игрушечной легковушки делался из дерева и жести, крылья и подножки вырезались из картона, стойки тента были проволочными, сам тент – из материи, как настоящий. Пожарная машина изготавливалась по схожему принципу, но обладала очень сложным элементом – действующей выдвижной лестницей.

ГОНОЧНАЯ МАШИНА и родстер – игрушки из книги Соколова про самоделки из жести. Примечательно, что в тридцатые годы советская автомобильная промышленность не выпускала родстеры, гоночные машины строились поштучно.

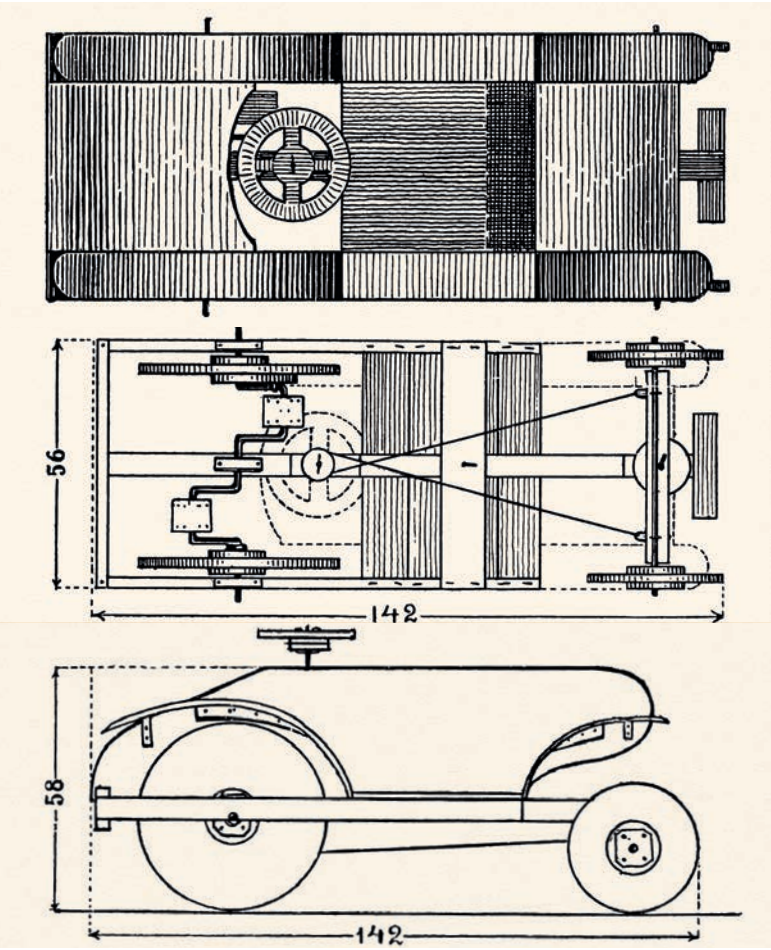


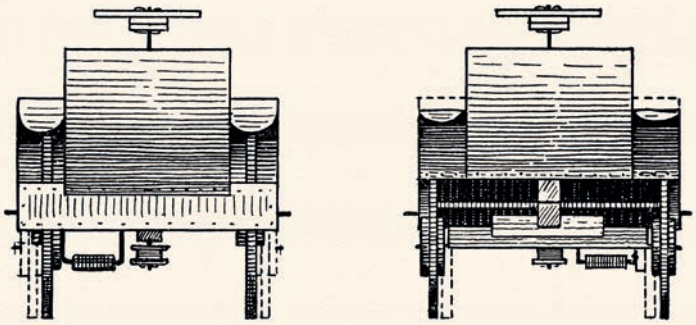
Консервные банки

По такой же концепции «автомобильного завода» была написана книга Владимира Дмитриевича Соколова «Автомобили-самоделки из жести. Пособие для юных конструкторов и производственных предприятий», вышедшая в 1936 году. Главным материалом для машинок служила листовая жесть толщиной 0,2 мм, или, как предлагал автор, в «случае отсутствия жести можно пользоваться большими консервными банками». В качестве колес он предлагал использовать шашки или катушки от ниток, а вместо резины – кольца от швейных машин. В дело могли также пойти велосипедные спицы, куски резины, фанера, различные гайки и болтики.

Из всего этого можно было сделать игрушечный родстер или гоночную машину, обычный или трехосный грузовик и даже автомобиль-зенитку. Пушка также делалась из жести по приведенной в книге схематической раскройке. Такие же раскройки давались и для частей других машин – рамы, капота, кузова, кабины, крыльев.

ПЕДАЛЬНЫЙ «МАЛЮК»,
создававший у детей «извращенное представление» о принципах работы автомобиля, поскольку ведущими у него были передние колеса, а управляемыми — задние. Другие конструкторы эту ошибку потом исправили.





Слева—вид спереди, справа—вид сзади.

Малюк

Выпускались книги-пособия и по созданию более крупных игрушек – детских педальных автомобилей. Первым в 1930 году стал труд Александра Федоровича Головинского «Самодельный педальный автомобиль».

В своей книге Головинский изложил одну и ту же конструкцию педального автомобиля, но в трех вариантах для детей разного возраста: «Малюк» – для шестилетних, «Легковой» – для 12-летних и «Грузовой» – для тех, кому от 14 до 16 лет. Все варианты отличались друг от друга размерами и кузовами. Материалом для постройки служили еловые или сосновые брусья, кровельное и обручное железо, фанера, стальные прутья, проволока, веревка, шурупы, болты и шайбы. Почти все это предлагалось искать на свалках или на стройках.

Конструкция была необычной, но очень простой: ведущие передние колеса и управляемые задние. Рулевая колонка стояла вертикально. Однако довольно быстро такая концепция отошла в прошлое – через несколько лет юным автомобилистам начали предлагать для постройки совершенно другие варианты.

Пионерская правда

В 1935 году в Ростове-на-Дону вышла книга «Самодельный педальный автомобиль ЦАЛ-2 "Пионерская правда"» с описанием конструкции и процесса постройки машины классической компоновки.

В предисловии говорилось, что брошюра издана, чтобы исправить недостатки конструкции предыдущих педальных машин, причем с явным намеком на Головинского: «Все рекомендованные до сих пор конструкции педальных авто имеют управляемыми – задние колеса, а ведущими – передние. Это нарушение принципов передачи главных движений в педальных авто их конструкторы объясняют своим желанием сделать самодельную конструкцию наивозможно

Как косой или кривым ножом обрезать неровности на ободе колес.

Рис. 18

СХЕМА «ИДЕОЛОГИЧЕСКИ ПРАВИЛЬНОГО» педального автомобиля «Пионерская правда» с ведущими задними колесами и управляемыми передними. Кузов мог быть любым, какой захочет его строитель.

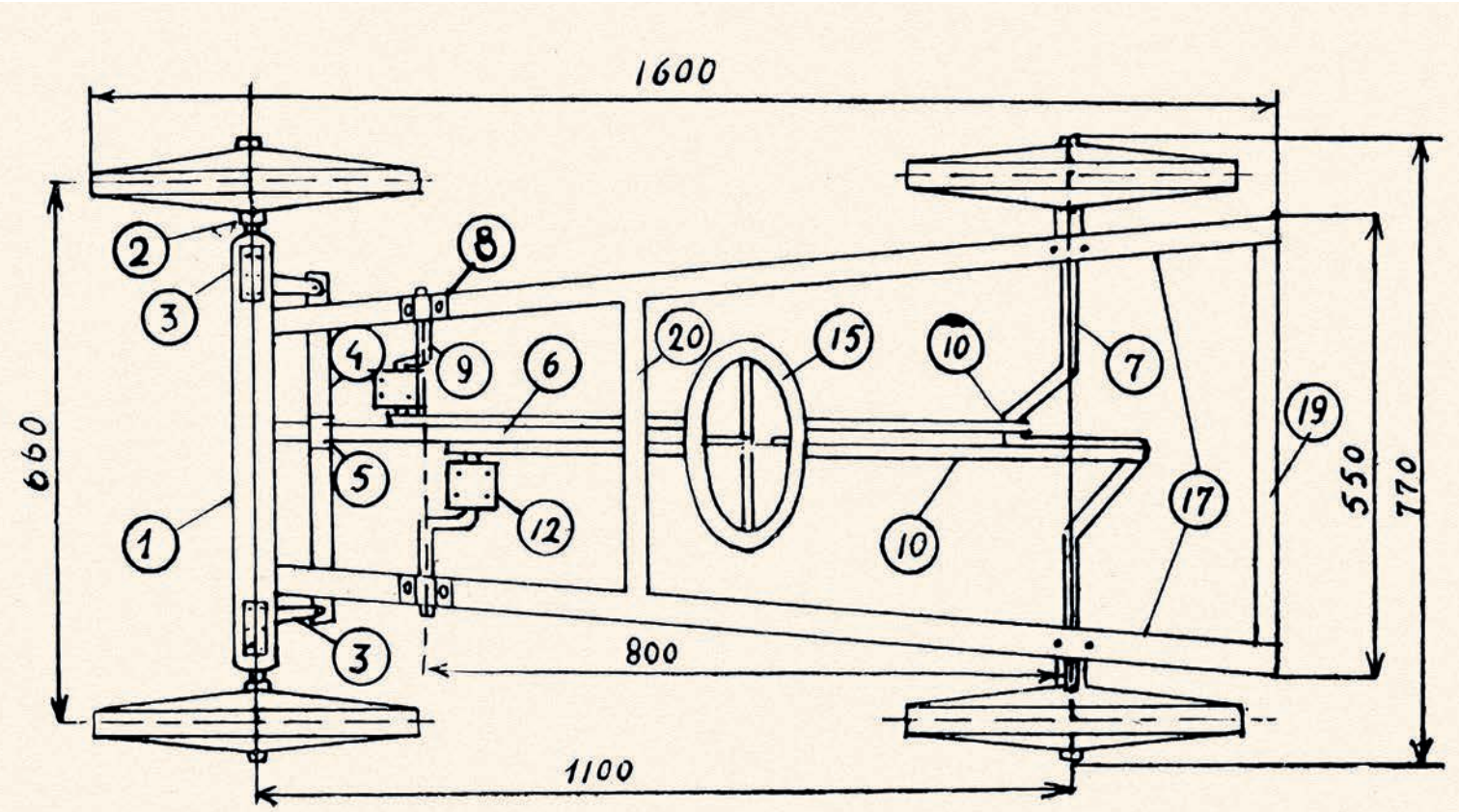
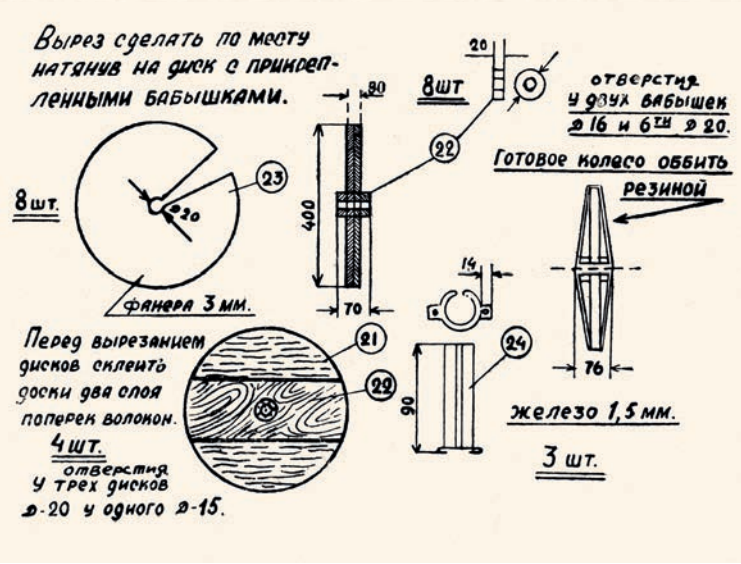


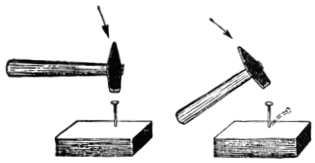
Рис. 16



проще. И они этого достигают, но зато создают у ребят, конструирующих и строящих педальные автомобили, извращенное представление о работе настоящей машины».
В книге описывалась только постройка шасси педальной машины, а дальше по желанию детей «Пионерская правда» могла быть воплощена не только в виде легкового автомобиля с открытым кузовом, но также грузовика, броневика и даже танка.

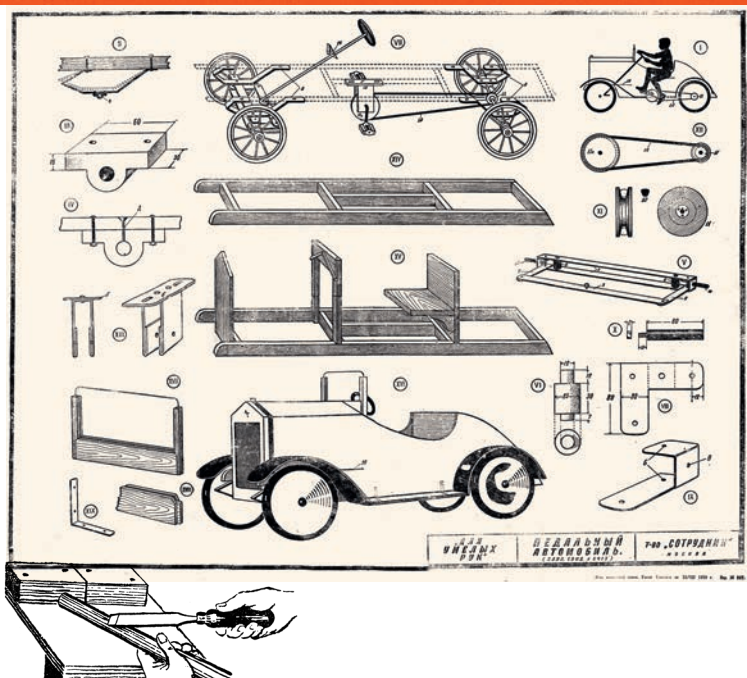
Развитие неокрепшего организма

В 1935, 1937, 1939 и 1941 годах вышли четыре различных издания фактически одной и той же книги про педальный автомобиль с необычным именем – «Сотрудник». Такое название произошло от московского кооперативного товарищества «Сотрудник», издавшего в 1935 году самую первую брошюру. Автором конструкции автомобиля был инженер Сергей Сергеевич Баранов.



ПЕДАЛЬНЫЙ АВТОМОБИЛЬ
«Сотрудник» мог быть построен в двух вариантах — когда водитель и пассажир сидят рядом или когда друг за другом. Привод на задние колеса — цепной.

«Сотрудник» представлял собой вообще другой тип, чем все предыдущие педальные машины вместе взятые: «Педальный автомобиль предназначен для детского спорта – он должен способствовать развитию неокрепшего организма. Поэтому конструкция автомобиля должна удовлетворять, прежде всего, гигиеническим требованиям: обеспечить удобное положение тела, наименьшую утомляемость, легкость хода и отсутствие тряски. С этой точки зрения наилучшей системой является авто с педальной передачей типа велосипедной, при которой седок располагается как на стуле, опустив ноги вниз, а не протянув их вперед, как в шатунно-кривошипном автомобиле, в котором усилия приподнятых ног должны передаваться вперед, а не вниз». В отличие от других конструкций, педальный автомобиль «Сотрудник» получил одобрение Народного комиссариата



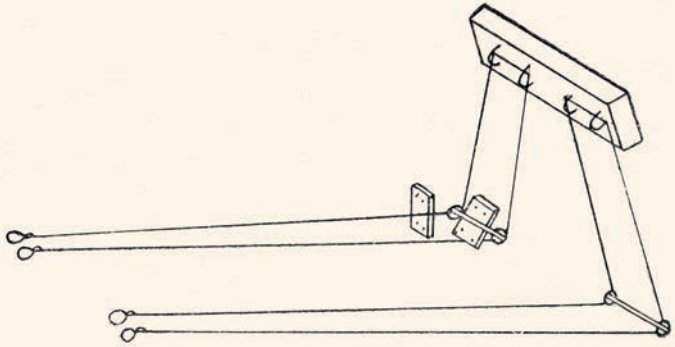
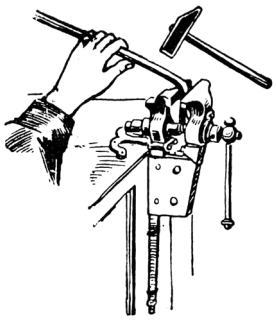


Рис. 4



Педальный автомобиль (броневик)

Педальный автомобиль (броневик)

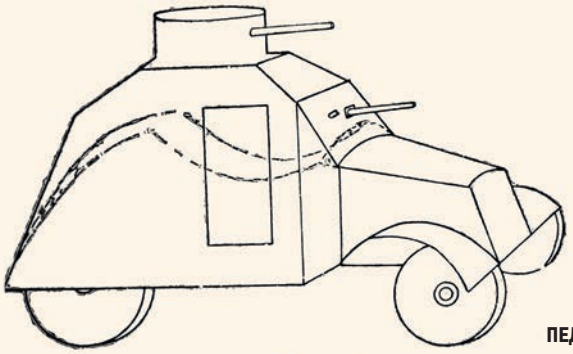


Рис. 6 Кузов броневика

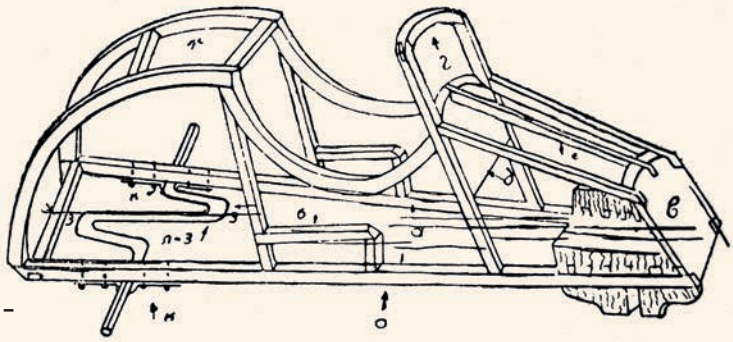


Рис. 1

ПЕДАЛЬНЫЙ БРОНЕВИК – отголосок эпохи «если завтра война, если завтра в поход». Впрочем, под «броней» скрывался кузов обычной педальной машинки.

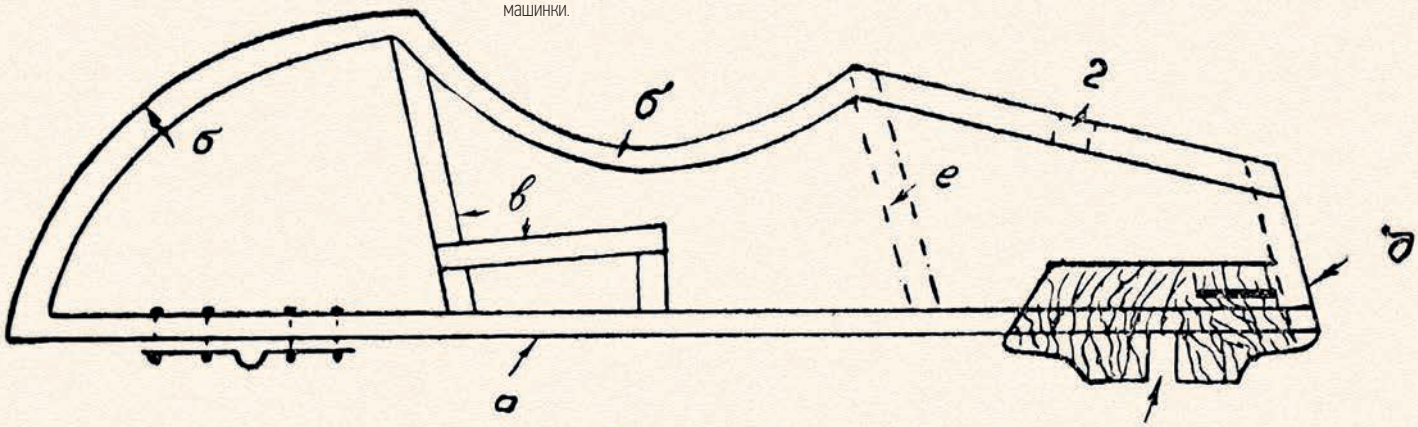


Рис. 2

просвещения. Шасси позволяло построить на нем любой тип кузова – открытый, грузовой и даже лимузин.

Педальный броневик

Чертежи педального броневика разработал инженер Георгий Ильич Солодков из Центральной детской технической станции имени Н.М. Шверника. Проект был универсальным, поскольку предусматривал постройку педальной машины с открытым верхом, на который надевался съемный кузов броневика для участия в военных играх.

Педальный броневик предназначался для детей в возрасте от 10 до 15 лет, колесная база равнялась 120 см, а его скорость определялась от 6 до 10 км/ч. Каркас кузова надо было собрать из деревянных брусьев, корпус броневика изготавливался из фанеры, а пушки и пулеметы – из картона. В тексте отмечалось, что работа по созданию педального броневика – это коллективный труд: «Построить автомобиль одному очень трудно. Нужно организовать группу ребят и распределить между ними работу по постройке отдельных частей машин примерно так: кузов – 2 человека, ветровая рама – 1, сиденье – 1, рулевое колесо – 1, передняя ось – 1, колеса передние – 1, колеса задние – 1, передаточный механизм – 1, кузов броневика – 2 человека». Пособие по постройке педального броневика вышло в 1939 году тиражом 3000 экземпляров, но позже перепечатывалось, например, в 1940 году Народный комиссариат просвещения Туркменской ССР издал эту книжку в Ашхабаде тиражом 1000 экземпляров. К слову, это еще одна закономерность того времени – издать книгу таким тиражом значительно проще, чем сделать столько же игрушек. А дальше пусть дети делают все сами. **a**

ФОТОГРАФИЯ В КУПАЛЬНИКЕ

В 1953-м в мировой прокат вышел фильм «Римские каникулы». Принцесса, сбежавшая из тисков дворцового церемониала, бродила инкогнито по залитому солнцем летнему Риму. Героиня Одри Хепберн отрывалась, как сказали бы сегодня, по полной. Делала новую прическу, ела мороженое, ходила на танцы, влюблялась, каталась на мотороллере Vespa. Солнце, жара, свобода. После выхода фильма эти Vespa в Европе быстро стали культовыми. Особенно новый вид двухколесного транспорта нравился именно девушкам – на мотороллере можно кататься в юбке, при посадке, в отличие от мотоцикла, не надо высоко закидывать ногу. В том же 1953-м в СССР умер Сталин. Через три года в стране началась оттепель, и появилась собственная Vespa – «Вятка», скопированная с итальянской и выпущенная на оборонном Вятско-Полянском машиностроительном заводе. Такая, как на фото.

Это уже точно раскованные 1960-е: девушка позирует в немыслимом прежде купальнике бандокини. Это вариант бикини, где верх без бретелек, так что загорелое женское тело прикрывают лишь две узкие горизонтальные полоски. Платок на голове, судя по высоте, скрывает «бабетту» – модную прическу а-ля Брижит Бардо в фильме «Бабетта идет на войну». На мотороллере, кроме сброшенного платья, висят чьи-то штаны, скорее всего, водителя «Вятки» и автора снимка. Не римские каникулы принцессы, но тоже солнце, жара, свобода. Кстати, тот фильм с Одри Хепберн в СССР показали только в 1960-м.

Еще один маркер времени в кадре – ПМП-60, «приемник малогабаритный полупроводниковый», или просто «Спидола», детище рижского завода «ВЭФ». Кстати, Spidola в переводе с латышского – «сияющая», так звали героиню латышского эпоса, красавицу-колдунью с длинными черными волосами. Укладывала ли она их в прическу? Прятала ли под платок? Пробная партия «Спидол» была сделана в 1960-м, массовый выпуск начался в 1962-м. И это была настоящая революция – переносное, а главное, персональное радио. Слушаешь, что хочешь, а не то, что вещает квартирная радиоточка. В каком-то смысле даже идеологическая диверсия: экспортный вариант «Спидолы» имел коротковолновые диапазоны 16, 19, 25, 31 и 41 метр, так что ловил западные «голоса». «Глушилки» заканчивали работать на 25 метрах, на 19 и 16 метров они не дотягивались.

Весь этот престижный набор 1960-х стоил, кстати, немало. «Вятка» – 320 рублей, «Спидола» – 73. Притом что средняя зарплата в СССР в 1962 году была 84 рубля. Но что думать о деньгах, когда на улице лето. Солнце, жара, свобода. Вот только жаль, что лето у нас – просто временная оттепель. Который раз уже, и все никак не привыкнем.

Александр Янковский

Способы переправы вброд	Глубина брода в метрах при скоростях течения			
	до 1 м/сек	1–1,5 м/сек	1,6–3 м/сек	более 3 м/сек
Пешком	1	0,9	0,8	0,6
Верблюдом	1,5	1,4	1,2	1,1
Лошадьми верховыми	1,2	1,1	1	0,8
Оленем, ослом	0,8	0,7	0,65	0,6
Телегой	0,7	0,65	0,6	0,5
Лошадьми вьючными	0,6	0,5	0,45	0,4

Тип автомобиля	Глубина преодолеваемого брода, м
ГАЗ-69	0,6
ГАЗ-51	0,7
ГАЗ-63	0,8
ЗИЛ-164	0,8
ЗИЛ-157	0,85
МАЗ-200	1,0
ЯАЗ-210	1,0
ЯАЗ-214	1,0

ХОТЬ ПОТОП

На фотографии крымский город Керчь. Это известно от продавца, выставившего карточку на интернет-аукционе. Про годы он ничего не сообщил.

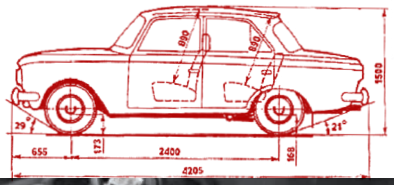
Временную зацепку часто дают автомобили в кадре. Номера на всех черные – значит, 1980-е еще не наступили. Первым едет – или, скорее, плывет – ГАЗ-51, грузовик выпускали с 1946 года. За ним следует львовский автобус ЛАЗ – либо 695Б, либо 695Е, что пошли в серию с 1958 и 1963 годов соответственно. Далее просматривается пара «газонов». Что это – ГАЗ-52 или ГАЗ-53, сказать непросто, основное отличие – двигатель. На 52-й устанавливали шестицилиндровый нижнеклапанный рядный мотор разработки конца 1930-х годов. Более мощный и грузоподъемный ГАЗ-53 получил новый верхнеклапанный V8 – почти как на «Чайке» ГАЗ-13, только слабее. Все-таки элитная «Чайка» не дрова возила, а видных государственных и партийных деятелей. С такими решетками радиатора – с подфарниками выше фар и вертикальными прорезями под капотом – «газоны» выпускали с середины 1960-х до середины 1980-х. Будем считать, что на дворе самое спокойное советское десятилетие – семидесятые годы.

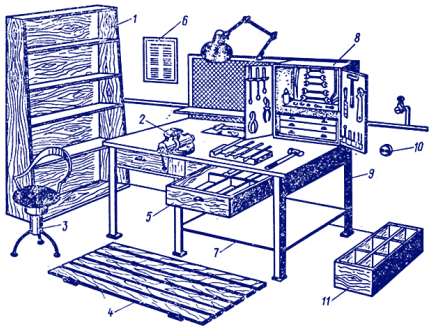
Автомобили на фотографии сплошь государственные: грузовиками и автобусами советские граждане не владели, а легковых машин в кадре не видно. Возможно, это объясняется трепетным отношением к личному транспорту. Многие автовладельцы в СССР на зиму ставили машину на прикол – не в последнюю очередь для того, чтобы не подвергать кузов губительному воздействию соли, которой посыпали дороги. Лезть на машине в глубокую лужу – еще больший риск: попадет вода через воздушный фильтр в цилиндры – и здравствуй, капремонт. А сначала надо найти запчасти.

Тезис о том, что в СССР люди были проще, чем сейчас, подтверждают женщины, совершенно некокетливо, а как-то по-хозяйски поднявшие юбки на переходе. Пишут, что за такую сцену блюстители морали из Госкино не хотели выпускать в прокат фильм «Белое солнце пустыни»: там в первых кадрах «разлюбезная Катерина Матвеевна» тоже идет вброд и «сверкает ляжками», но уже с явным эротическим подтекстом – все-таки нам показывают сон военнослужащего, давно не видевшего жены. Вроде как кино спас от «кастрации» Леонид Брежнев, которому картина понравилась в первоначальном виде, с ляжками.

При Брежневе, говорят, и наводнения в Керчи случались реже, чем сейчас: работала система сельскохозяйственных прудов вокруг города, которая брала на себя лишнюю воду. Нынешние крымские чиновники обещают вернуть брежневские времена, даже на новом уровне. В плане защиты от паводков, конечно.

Сергей Шерстенников





С НАМИ БОСХ

Анекдот грубоватый, поэтому заменим ключевой глагол синонимом. Едет танк по лесу. Вдруг у него рвется гусеница. Весь день танкисты ее чинят. Наконец починили, лежат, отдыхают. И тут появляется прекрасная фея: «Ну что, парни, затрахались?» – «Да не то слово».– «Бедные. А хотите потрахаться по-настоящему?» – «Хотим!!!» И тут у танка отваливается башня.

Сегодня отношения человека с его автомобилем чаще всего незатейливы и лишены какой-либо интимности: сел-поехал. Машины стали безотказны, а если и возникает проблема, ее принято доверять человеку совершенно постороннему, наемному профессионалу-сервисмену. Совсем иначе было в те годы, когда была сделана эта фотография.

Что это за время? Скорее всего, 1980-е, но в любом случае не раньше 1976-го: именно тогда на АЗЛК начали выпускать «Москвич-2140», представлявший собой рестайлинг предыдущего «Москвича-412», а по сути даже – глубокий рестайлинг еще более раннего «Москвича-408», который начали проектировать аж в 1959-м. Конечно, за эти годы в «Москвичах» многое поменялось. В «двадцать один сорок», например, уже с завода начали ставить «жигулевский» карбюратор, с которым запуск двигателя не превращался в многоактную драму, как это было в «четыреста двенадцатом». Там надо было сначала открыть капот, нащупать под воздушным фильтром специальное колечко и, потягивая за него, накачать бензин в поплавковую камеру – в надежде, что это поможет. Затем покрутить стартер и, когда машина не заведется, открутить барашек, крепящий кожух воздушного фильтра к карбюратору, потом снять кожух, аккуратно отвернув в сторону, чтобы открылась верхняя часть карбюратора. Отсосать из бака шлангом немного бензина и вылить сверху в карбюратор. Затем сесть за руль и вытянуть шток, управляющий воздушной заслонкой. И только потом, когда двигатель заведется, вернуть кожух воздушного фильтра обратно на карбюратор и закрепить барашком.

Но и «Москвичи-2140», даром что мужского рода, оставались ненадежными, как капризные любовницы, так что жены автолюбителей не зря ревновали, когда их мужья проводили все свободное время в гаражах – там в самом деле творилось постоянное любовное соитие человека с машиной. Кстати, на нашем фото поза человека под днищем «Москвича» – один в один как у одного из персонажей самой знаменитой картины Иеронима Босха, триптиха «Сад земных наслаждений». Причем именно ее центральной части, посвященной греху сладострастия. Поместите нашего героя мысленно в эту часть картины, и вы поймете, что ему там самое место.

Александр Янковский

ВЕКТОР СИЛЫ

В старом анекдоте про французских куртизанок одна говорит другой, что «нет на свете никакой любви, а это все придумали русские, чтобы денег не платить». В другом анекдоте – уже про японских инженеров, изучающих новую модель УАЗа, – тоже звучит близкая по духу мысль: «чего только русские не придумают, чтобы не строить хорошие дороги». Приведенное здесь фото тоже в какой-то степени на эту же тему. Правда, на снимке застрял не уазик, а его далекий предок – ГАЗ-67Б. Ну и придумали не русские, а американцы.

История известная: узнав в 1940 году о появлении легких американских армейских внедорожников Bantam BRC40 и Ford Pygmy, руководство Красной армии захотело такие же, что и было исполнено Горьковским автозаводом сначала как модель ГАЗ-64, а потом и его модернизированный вариант ГАЗ-67. Двигатель и коробка передач ГАЗ-67, кстати, тоже родом из США – достались джипу от грузовика ГАЗ-ММ, тому от ГАЗ-АА, а в оригинале это Ford Model AA. Мощность этого двигателя по сегодняшним меркам невелика – всего 54 л.с. при 2800 об/мин. Впрочем, само понятие «лошадиная сила» довольно условное. Есть метрическая лошадиная сила – это знакомая нам по школьным урокам физики возможность поднять груз 75 кг со скоростью 1 метр в секунду. Есть еще электрическая лошадиная сила, которая равна 746 ватт. Кстати, у самих лошадей показатели тоже разные. Скаковая лошадь может развивать до 10 л.с., а лошадь-тяжеловоз – до 15 л.с., но кратковременно.

Но в контексте проблемы, с которой столкнулись гражданские и военные на фотоснимке, решение ее не в мощности, а в векторе ее приложения. Когда машина сидит на брюхе, а колеса свободно вращаются в глиняной жиже, то не помогут ни лошадиные силы в моторе, ни «раздатка», ни «понижайка». Спасти ситуацию могут разве что шесть добровольных помощников, тянущих застрявший внедорожник тросами, как бурлаки баржу на Волге. Опять же «мощность» среднестатистического человека составляет приблизительно 0,1 л.с., но у группы граждан есть все шансы справиться с задачей, в силу уже упомянутого вектора приложения силы.

Что вообще привело к такой ситуации? ГАЗ-67 с армейскими номерами, а сами военные, видимо, не местные, поскольку местные знают, по каким дорогам можно ездить в распутицу, а по каким – нет. Застрявшим военным на помощь пришли штатские, а кадр щелкнули как свидетельство того, что забор был сломан не «из хулиганских побуждений», а в качестве «добровольного содействия армии, авиации и флоту». Если кто забыл, была организация в СССР, которая называлась ДОСААФ. Как в анекдоте: добровольно – это чтобы денег не платить.

Денис Токмаков

Волга-Дон

Александр Лекае • Фото Александры Мандригель и «Горькийклассик»

КАК ПРОШЛО АВТОРАЛЛИ «ТИХИЙ ДОН»

ПЕРВЫЕ ДНИ АВГУСТА. НА ТЕРМОМЕТРЕ – ПЛЮС СОРОК, ВНУТРИ МЧАЩЕЙСЯ ПОД СОТНЮ «ВОЛГИ» – ЕЩЕ ЖАРЧЕ. В ОТКРЫТЫЕ ФОРТОЧКИ ШУМНО ВРЫВАЕТСЯ РАСКАЛЕННЫЙ ВОЗДУХ, ПРОПИТАННЫЙ ПРЯНЫМ СТЕПНЫМ РАЗНОТРАВЬЕМ, ЧТОБЫ СМЕШАТЬСЯ С ПОСКОННЫМ ВОЛГОВСКИМ АРОМАТОМ САЛОНА: КУПАЖОМ ЗАПАХОВ МАШИННОГО МАСЛА, ТКАНИ, БЕНЗИНА И ОБИВКИ ПОТОЛКА. ОСОБАЯ ЛЕТНЯЯ СМЕСЬ.

Автомобильное историческое общество «Горький-классик» проводит по шолоховским местам севера Ростовской области авторалли «Тихий Дон». Щурясь от солнца, то и дело убирая со лба плещущуюся в порывах ветра прядь волос, штурман ищет в дорожной книге правильный поворот…

Традиция гастрономических ралли на исторических машинах – немного автоспорта от одного ломящегося от вкуснейших местных яств стола к другому в доброй компании – этим летом перенесена в бескрайнюю донскую степь. Всего в десяти часах езды от столицы свои объятия раскрыла для спортсменов большая и хлебосольная казачья станица Вешенская. Здешний Музей-заповедник М.А. Шолохова обеспечил обширную культурную программу. Два дня и полтысячи километров штурманского ралли по знойному донскому приволью были расцвечены для двадцати экипажей со всей страны на автомобилях пятидесятых – восьмидесятых годов полным погружением в казачий быт и традиции: с песнями, плясками и джигитовкой, посещением усадеб, мельниц и конюшен, но главное – спасительным купанием в Дону. Все для того, чтобы навсегда прикипеть душой к этому щедрому краю.

ПРАВИЛА ПОЛЬЗОВАНИЯ

ОБСТОЯТЕЛЬСТВА

БЕСПРЕКОСЛОВНЫЙ
гений места — Шолохов. Этапы авторалли повторяли его жизненный путь: от небольшого дома родителей на хуторе до сталинской усадьбы в Вешенской, отдельная комната в которой посвящена Нобелевской премии за «Тихий дон» (1965). Знакомые герои романа, как живые, встают перед глазами на донских берегах, в здешней степи и перелесках.

В РЯДЫ СОВЕТСКИХ МАШИН
разных поколений, традиционно представленных в авторалли «Горькийклассик», затесался 10-цилиндровый 260-сильный Plymouth Prowler конца девяностых, ошарашивавший станичных жителей потусторонним видом. Победителем, впрочем, стал обычный «Москвич-2140» 1976 года.

В ЖИВОПИСНОМ
Лебяжьем Яру, где с высокого берега совершенно шикарен вид на широкую излучину Дона, был организован финиш второго дня соревнования. Для вечерних купаний раллистов был отведен лучший пляж на старом русле Дона в станице Вешенской.

ПОЛНЫЙ ПЕРЕНОС
во времени и погружение в среду участникам авторалли были обеспечены: на старте ралли за руль личного «газика» Шолохова сел один из его внуков, Александр Михайлович. Степные дороги, словно в детских воспоминаниях, шли по бесконечным полям подсолнухов, на бивуаках казачьи столы изобиловали приготовленными с любовью вкуснейшими местными блюдами.

НА МУЗЕЙНОЙ КОНЮШНЕ
вечером первого дня ралли можно было посмотреть виртуозное выступление по джигитовке, где даже совсем молодые люди демонстрировали неимоверные высоты в традиционном казачьем искусстве.

СРЕДИ УЧАСТНИКОВ
авторалли был известный гонщик А. Васильев на своей восьмицилиндровой «Волге», многократно участвовавшей в крупнейшем мировом авторалли Монте-Карло. Раскаленная степь оказалась для машины не менее сложным испытанием, чем заснеженные Альпы.

Типа того

Александр Папешин • Фото Citroen

ГЛЭМПИНГ НА КОЛЕСАХ В РЕТРОСТИЛИСТИКЕ

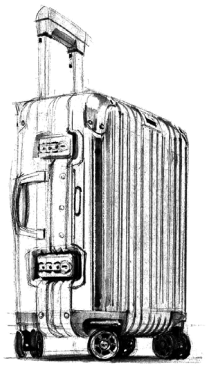
МАРКА CITROEN ПРЕДСТАВИЛА НА ВЫСТАВКЕ DUSSELDORF CARAVAN SHOW 2023 КОНЦЕПТ КЕМПЕРА TYPE HOLIDAYS, СОЗДАННОГО НА ОСНОВЕ МИНИВЭНА CITROEN SPACETOURER. ВНЕШНЕ МОДЕЛЬ НАПОМИНАЕТ КУЛЬТОВЫЙ CITROEN TYPE H, КОТОРЫЙ ВЫПУСКАЛСЯ С КОНЦА СОРОКОВЫХ ПО ВОСЬМИДЕСЯТЫЕ ГОДЫ ПРОШЛОГО СТОЛЕТИЯ. ВНУТРИ ЖЕ – СОВРЕМЕННЫЙ КОМФОРТ И ПРОДУМАННОСТЬ: МИНИ-КУХНЯ, ПОДНИМАЮЩАЯСЯ КРЫША ДЛЯ ВОЗМОЖНОСТИ СТОЯТЬ В ЖИЛОЙ ЗОНЕ В ПОЛНЫЙ РОСТ, А НОЧЬЮ ИСПОЛЬЗОВАТЬ ВТОРОЙ ЯРУС ДЛЯ СНА, РЯД СКЛАДНЫХ СИДЕНИЙ, КОТОРЫЙ ТАКЖЕ ПРЕВРАЩАЕТСЯ В КРОВАТЬ...

Van life – дословно «проживание в фургоне» – история в Европе сверхпопулярная. Ежегодно в Старом Свете продается около 90 тыс. «домов на колесах». Citroen является ключевым игроком на этом рынке и обладает рядом ноу-хау в области создания практичных, оригинальных и доступных по цене кемперов. Кроме того, сотрудничество с фирмами узкой специализации позволяет дополнять собственные разработки уникальными решениями. Вот и на этот раз для создания кузова в стиле неоретро компания прибегла к услугам итальянского кузовного ателье Caselani, своего давнего и верного партнера. Другая компания – словенская Bravia Mobil, один из ведущих в мире специалистов по оснащению фургонов, снабдила Citroen Type Holidays всем оборудованием, необходимым для идеального путешествия. Концепт открывает новую линейку автомобилей для путешествия и отдыха под названием Holidays. Подробности появятся в конце 2023 года.

CITROEN TYPE HOLIDAYS
обладает всеми опциями комфорта минивэна SpaceTourer: двумя раздвижными боковыми дверями, независимо открывающимся окном в задней двери, бесшумной работой двигателя. Ну и, конечно же, «палаткой» на крыше с двумя дополнительными спальными местами.

РЕТРОДИЗАЙН И СЕРЫЙ ЦВЕТ
Type Holidays — отсыл к легендарному Citroen Type H. Этих ветеранов и сегодня можно встретить на французских улицах в качестве фуд-траков или промоавтомобилей.

РИФЛЕНЫЕ ЛИСТЫ МЕТАЛА,
которые должны быть более устойчивыми против вмятин, — примета промдизайна середины XX века. Можно вспомнить, например, фюзеляж знаменитого транспортного самолета Ju-52. Сегодня подобный прием можно наблюдать у чемоданов Rimowa.



ДВА ПЕРЕДНИХ СИДЕНЬЯ могут быть развернуты в сторону жилой зоны. Мини-кухня включает столешницу для приготовления пищи, раковину, холодильник, складной стол для еды или работы и несколько шкафов для хранения вещей. Система отопления Webasto поддерживает в салоне заданную температуру.

ДИЗАЙН САЛОНА
и планировочное решение позволяют жить в Type Holidays с современным комфортом как одному человеку, так и вчетвером. Ретроэкстерьер и современный интерьер делают автомобиль идеальным местом для стильного отдыха с полной свободой передвижения.

TYPE HOLIDAYS СМОЖЕТ ЕЗДИТЬ
практически где угодно. Его высота при сложенной крыше составляет менее 2 м, что позволяет пользоваться городскими автостоянками. Любители свободы и природы, те, кому не терпится открыть дверь и полюбоваться пейзажем прямо из постели, а также те, кто заботится о своем бюджете, оценят кемпер по достоинствам.

Большая перемена

Александр Папешин • Фото Hyundai

НА КОГО СТАЛ ПОХОЖ НОВЫЙ SANTA FE

АВТОМОБИЛИ ИЗ ПОДНЕБЕСНОЙ – ГЛАВНОЕ, ЧТО СЕГОДНЯ ОБСУЖДАЮТ, О ЧЕМ МЕЧТАЮТ И ЧЕГО БОЯТСЯ ТЕ, КТО СОБИРАЕТСЯ С НИМИ КОНКУРИРОВАТЬ. НЕ УДИВЛЮСЬ, ЕСЛИ МЫ ДОЖИВЕМ И ДО ТАКОГО ДНЯ, КОГДА ЕВРОПЕЙСКИЕ ИЛИ АМЕРИКАНСКИЕ АВТОПРОИЗВОДИТЕЛИ СТАНУТ КОПИРОВАТЬ КАКИЕ-ТО ТЕХНИЧЕСКИЕ РЕШЕНИЯ ИЛИ ДИЗАЙНЕРСКИЕ ПРИЕМЫ У КИТАЙСКИХ МАШИН. ВЫ, НАДЕЮСЬ, ЕЩЕ НЕ ЗАБЫЛИ, ЧТО ЕЩЕ ЛЕТ ДЕСЯТЬ НАЗАД ВСЕ БЫЛО С ТОЧНОСТЬЮ ДО НАОБОРОТ.

Но пока все же европейская классика остается предметом для подражания азиатских компаний. Пожалуй, главной сенсацией тут оказалось появление нового Hyndai Santa Fe – мировая премьера внедорожника состоялась нынешним летом. Попытка повторить концепцию Land Rover Defender видна, как говорится, невооруженным глазом.

Прямые линии, брутальная оптика. Даже названия комплектаций похожи. У англичан есть Autobiography, у корейцев – Calligraphy. В специально подготовленной внедорожной версии Santa Fe есть не только зубастая резина и лесенка, чтобы забираться на крышу, но и такие узнаваемые «дефендеровские» элементы, как внешние багажные емкости на задних стеклах.

Впрочем, есть и оригинальные решения. Это прежде всего оптика. Передние фонари исполнены в виде буквы «Н», как бы подчеркивая принадлежность к марке Hyundai. Они соединяются светящейся горизонтальной полосой под радиаторной решеткой, которая также приобрела прямоугольные очертания. Задние фонари находятся у самого бампера, что вообще нетипично для кроссоверов.

ЗЕРКАЛА ЗАДНЕГО ВИДА у пятой по счету версии Hyundai Santa Fe находятся на дверях, боковые стойки исключительно темные, дающие эффект «парящей крыши». Сама панорамная крыша с двумя раздельными секциями предлагается в качестве опции.

ПРИБОРНАЯ ПАНЕЛЬ Hyundai Santa Fe оборудована двумя экранами с диагоналями 12,3 дюйма. Трансмиссия переключается селектором на рулевой колонке, а место на центральном тоннеле отдано под две площадки для беспроводной зарядки смартфонов.

ДЛИНА HYUNDAI SANTA FE возросла на 45 мм и составляет 4830 мм, высота выросла на 35 мм, до 1720 мм. Ширина осталась прежней — 1900 мм. Колесные диски предлагаются в диапазоне 18—21 дюйм, чуть больше, чем было прежде (17—20 дюймов). Салон стал более просторным за счет увеличения колесной базы на 50 мм, до 2815 мм, что не сильно повлияло на габариты. Просто уменьшился передний свес.

ВНЕДОРОЖНАЯ ВЕРСИЯ HYUNDAI SANTA FE XRT (пока только концепт) будет оснащаться внешними багажными отсеками на задних стеклах, лестницей для удобства пользования багажником на крыше. Там, кстати, предусмотрено место и для запасного колеса. Из прочих наворотов — шины с усиленными протекторами.

«ЗАБОРЧИК»

«ЗВЕЗДОЧКА»

Общий вид самодельной палатки ПП-40.

ПРОЕМ ПЯТОЙ ДВЕРИ
максимально широк — 1275 мм против 1130 мм у модели-предшественницы. Это позволяет моделировать багажный отсек по обстоятельствам. Там одинаково удобно сидеть вдвоем, свесив ноги, или расположиться полулежа во время остановки в пути. Объем багажника в пятиместной конфигурации — 725 литров (было 634 литра). Третий ряд сидений предлагается в качестве опции.

БЕНЗИНОВЫЙ ЧЕТЫРЕХЦИЛИНДРОВЫЙ
«атмосферник» 2.5 GDI мощностью 194 л.с. с 246 Нм крутящего момента работает в паре с восьмиступенчатым «автоматом». Другой вариант — турбомотор 2.5 T-GDI мощностью 281 л.с. и 422 Нм крутящего момента совместно с восьмиступенчатым «роботом». Технические подробности гибридной установки мощностью 235 л.с. в связке с шестиступенчатым «автоматом» пока в проекте.

Классная работа

Александр Папешин • Фото BMW

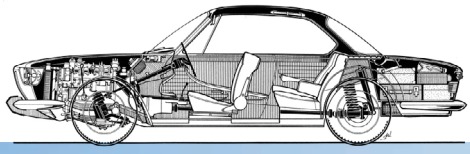
ПО СТАРЫМ ЛЕКАЛАМ

В ДЕВЯНОСТЫЕ БЫЛ ТАКОЙ АНЕКДОТ. НОВЫЙ РУССКИЙ ПРИХОДИТ К УЧИТЕЛЬНИЦЕ СВОЕЙ ДОЧЕРИ В ШКОЛУ И СПРАШИВАЕТ: «ПОЧЕМУ В ДНЕВНИКЕ ДВОЙКА, ЕСЛИ В ТЕТРАДИ НАПИСАНО, ЧТО КЛАССНАЯ РАБОТА?» СЛОВО «КЛАСС» – МНОГОЗНАЧНОЕ. В ТОМ ЧИСЛЕ В КОНТЕКСТЕ МАРКИ BMW. В СЕНТЯБРЕ ОНА ПРЕДСТАВИЛА НОВУЮ МОДЕЛЬ, А ТОЧНЕЕ, ЦЕЛЫЙ КЛАСС – ПРЕДСЕРИЙНЫЙ КОНЦЕПТ ТАК И НАЗЫВАЕТСЯ: VISION NEUE KLASSE.

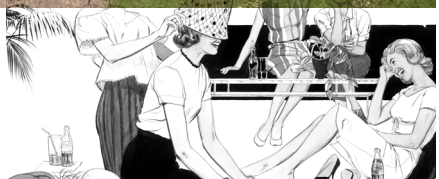
Очевидно, что автомобиль, как и прочая продукция марки, будет вызывать «классовую неприязнь» у тех, кто не накопил на такую машину. А то, что она «классная», видно уже сегодня. Новая модель как бы соединяет прошлое с будущим. Прошлое тут выбрано очевидное – конец шестидесятых. Там, конечно, много было и негатива, но были иллюзии, что все вокруг будет хорошо. Что отразилось и в моде. И в прикладном изобразительном искусстве – от мультфильмов до журнальной рекламы, где люди изображались этакими смешными человечками, чьи фигурки как бы были составлены из простых геометрических фигур: треугольников, кружков, квадратов. Такими же были и автомобили. Например, BMW 2000 CS: много стекла, а значит, света в салоне, более-менее дружелюбный взгляд, сверкающий, как зеркало, хром на дисках. Характерно, что предыдущую версию нынешнего концепта – BMW i Vision Dee показали не где-нибудь, а в одном из самых веселых городов мира, в Лас-Вегасе. Это случилось в январе этого года на выставке бытовой электроники. У BMW и раньше были в линейке электромобили, но теперь их будет целый «класс».

САЛОН ПРАКТИЧЕСКИ ПОЛНОСТЬЮ
лишен аналоговых органов управления. Монитор BMW Panoramic Vision простирается на всю ширину лобового стекла и используется в качестве приборной панели, дополняет который тачскрин мультимедиа и проекционный 3D-дисплей.

КУЗОВ ОКРАШЕН
в светло-желтый оттенок Joyous Bright, дополненный черными акцентами. Элементы фонарей выполнены из напечатанных на 3D-принтере деталей, а в нижней части бокового остекления использованы вставки на основе электронных чернил E Ink, которые применяются для отображения различной информации.



НОВИНКА
сохранила фирменные для BMW черты: «акулий нос», «ноздри» решетки радиатора, сдвоенные световые элементы в фарах и изгиб Хофмайстера на задней стойке, — но все они переосмыслены в современном стиле.

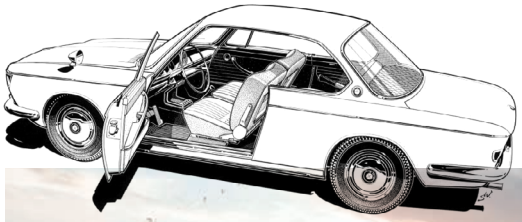


NEUE KLASSE
получат электрическую силовую установку BMW eDrive шестого поколения на основе 800-вольтовой бортовой электрики и инновационных аккумуляторов с выросшей на 20 процентов плотностью энергии.

ИНТЕРЬЕР,
лишенный кожи и других натуральных материалов, отделан кордной тканью и материалами на основе переработанного вторсырья.

САЛОН
получил четыре раздельных сиденья.
Крыша, по сути дела, вся стеклянная.

У BMW NEUE KLASSE
21-дюймовые аэродинамические колеса в классическом стиле с перекрестными спицами, вдохновленными автоспортом.



ЗАЯВЛЕНО, ЧТО НОВИНКА
будет иметь дальность хода и скорость зарядки батареи на треть выше, чем у текущего поколения электромобилей, а энергоэффективность вырастет на четверть.

СЕРИЙНОЕ ПРОИЗВОДСТВО
новой модели начнется в 2025 году на новом заводе BMW в венгерском Дебрецене, а в 2026 году Neue Klasse встанет на конвейер в немецком Мюнхене, а также будет собираться на совместном предприятии BMW Brilliance в китайском Шэньяне.

ЦВЕТА MASTER & DYNAMIC BUGATTI
отдают дань уважения славной истории и современным достижениям автопроизводителя: оттенки French Racing Blue отсылают к первым гонщикам, которые создали репутацию Bugatti в автоспорте, а темно-оранжевый цвет используется в честь автомобилей Bugatti World Record Edition, включая Chiron Super Sport.

СКОРОСТЬ ЗВУКА

«Свист четырех турбонагнетателей двигателя W16, мощный звук выхлопа и интенсивность воздуха, проносящегося над кузовом на несравненной скорости, стали для нас настоящим источником вдохновения» – так объяснил Джонатан Левин, генеральный директор и основатель Master & Dynamic, главную идею аудиоколлекции, созданной нью-йоркским аудиобрендом премиум-класса для Bugatti.
В новую линию Master & Dynamic Bugatti входят три вида беспроводных наушников: MW75 с тремя режимами активного шумоподавления и временем автономной работы 32 часа; MW08 – легкие и долговечные, способные работать до 42 часов; а также игровые MG20, которые обеспечивают полностью захватывающий объемный звук, – они изготовлены из невероятно прочного и легкого магния, как и колеса некоторых моделей Bugatti. Вообще, вся коллекция Dynamic так или иначе повторяет материалы и детали суперкаров. Например, решетка, в которой расположены мощные динамики из бериллия, вдохновлена радиаторной решеткой Bugatti. В дизайне наушников можно увидеть сложные алюминиевые детали, в том числе рычаг переключения передач.

НЕМЕЦКИЙ БОЛВАНЧИК

Новый Mercedes-Benz E-Класса создан, очевидно, для водителей сентиментальных и любящих вспомнить счастливое детство. Именно для них ограниченным тиражом были выпущены Джанки и Гуджимон – качающие головой собачки, которые когда-то модно было ставить на панель автомобиля. Wackeldackel – кивающая такса – появилась в Германии в 1965 году и стала очень популярной. А в конце 1990-х годов автоболванчики вернулись на панели: теперь кроме такс головой стали кивать и другие породы собак, а также кошки. Сегодня мода сделала очередной виток: Superdackel, которых называют «современным переосмыслением Wackeldackel», созданы общими усилиями Mercedes-Benz и Super Plastic. Они преобразовали немного степенную и старомодную игрушку «в щенка для международных вечеринок». Это 11-дюймовая фигурка ручной работы, изготовленная из экологически чистой древесины вишни, клена, ореха и ольхи и украшенная эмблемой Mercedes-Benz. Ее не обязательно ставить на панель, можно выставлять как экспонат коллекции: к собачке прилагается подставка и шкатулка из балтийской березы. Кроме игрушки в эксклюзивную коллекцию входит одежда: толстовка, футболка и шапка, шарф и аксессуары для собак.

ЗВЕЗДЫ СЛОЖИЛИСЬ

Трехконечная звезда Mercedes-Benz, как известно, символизирует движение на суше, на море и в воздухе. Новая трилогия ароматов Mercedes-Benz в сотрудничестве с INCC Parfums обыгрывает эту идею. Коллекция, созданная французским парфюмером Анной Флипо, состоит из основных элементов: Land, Sea и Air. Их можно наносить на кожу отдельно или комбинировать.

Пузырьки также являются зашифрованным символом Mercedes-Benz: если смотреть сверху, три флакона вместе образуют форму звезды. Выбор материалов свидетельствует об ответственном подходе к стихиям земли, воды и воздуха: они изготовлены из переработанного алюминия и стекла и оборудованы съемным пульверизатором для возможности дозаправки.

ВНЕШНЯЯ УПАКОВКА ВЫПОЛНЕНА ИЗ БИОРАЗЛАГАЕМОЙ БУМАГИ
с добавлением морских водорослей, а кожаный чехол – из переработанных отходов производства кожи для салона Mercedes-Benz S-Класса.

ГОВОРЯТ ПО-ФРАНЦУЗСКИ

Два французских бренда с богатой историей – Chapal и Kelton – отметили свое многолетнее сотрудничество механическим ретрохронографом под названием «1972». Это не просто дата – собранные в 1972 году спортивные часы Kelton и по сей день являются самыми совершенными часами компании, как и их кожаный браслет, изготовленный вручную мастерами Maison Chapal. Но не только: бренд Kelton принадлежал американскому гиганту Timex, который в 1970-х годах начал спонсировать Формулу 1, где гонщик Эмерсон Фиттипальди стал двукратным чемпионом мира и победителем «Гонки чемпионов» на трассе Брэндс-Хэтч 1972 года. Таким образом, «1972» – это еще и дань уважения легенде. В хронографе «1972» Chapal X Kelton скрыта история и еще одной легендарной французской фирмы – предок калибра хронографа был разработан во Франции компанией Venus SA, которая зарегистрировала свой первый патент на систему хронографа в 1933 году.

СВЯТЫЕ МОТОРЫ

У литераторов латинское выражение Deus Ex Machina, которое можно перевести как «Бог из машины», служит для обозначения развязки трудной ситуации, чудесного спасения героев. Но в народе оно больше известно как название популярной игры, придуманной британским писателем Мелом Краучером. Тем не менее новые куртки бренда Deus Ex Machina могут стать как раз тем самым неожиданным спасением в непредвиденных погодных ситуациях. Alpine Padded Overshirt имеет прочный внешний слой и толстую внутреннюю подстежку, что делает ее идеальной для работы и походов, впрочем как и для любого другого дела, где желательно выглядеть мужественно. Ее строгий, но комфортный дизайн вызывает в воображении образы Техаса: брутальных дальнобойщиков, ковбоев или рейнджеров.

ЧУВСТВОВАТЬ КОЖЕЙ

Кожаный салон электрического суперкара Everrati GT40 был разработан в сотрудничестве с Bridge of Weir Leather, мировым лидером инновационного кожевенного производства. Инновационным он считается потому, что использует уникальные технологии, с помощью которых получается суперлегкая экологичная кожа, и это обеспечивает внушительную экономию веса автомобиля, а заодно и низкий уровень выбросов углекислого газа.

Чтобы закрепить это сотрудничество, было решено произвести линию эксклюзивной одежды Everrati, в которой будет использована та же экологичная кожа премиум-класса. Каждое изделие из коллекции будет тщательно изготовлено в Лондоне высококвалифицированной командой мастеров, которые должны не только создать крутую качественную вещь, но и вдохнуть в нее философию Everrati, где переосмысливаются культовые автомобили и их новое воплощение в XXI веке.

КАК НА ВУЛКАНЕ

Компания Scott Motorsports собрала трех гонщиков-любителей разного уровня и с разными навыками катания и отправила их на Сицилию. Это было задумано для того, чтобы протестировать новое сменное снаряжение X-plore в различных погодных условиях, в том числе в холодную и морозную погоду.

Южный остров открылся подопытным гонщикам с неожиданной стороны: они то увязали в мягком песке вулкана Этны, то мерзли на живописных хребтах. Но в любом случае наслаждались невероятными пейзажами Сицилии, в честь чего экспедиция получила название Unexpected Beauty, то есть «Неожиданная красота». Ну и вернулись живыми, в чем, вероятно, немалая заслуга новой экипировки от Scott Motorsports. Впрочем, сама история бренда Scott указывает на то, что его создатели – авантюристы. Сегодня это прежде всего лидирующая марка мировой велосипедной индустрии, но начиналась эта история с того, что в 1958 году простой инженер Эд Скотт, наблюдая за бамбуком, изобрел алюминиевые полые палки для лыж. С тех пор компания прославилась, предлагая инновационные решения в четырех дисциплинах: велосипеды, горные лыжи, бег и мотоспорт. А в 1970 году компания вышла на рынок экипировки для кроссменов и с тех пор успешно на нем развивается.

НЕ КРУТИ ПЕДАЛИ

Компания GasGas создала электрический MC-E 1.20 – промежуточное звено между обычным беговелом и полноценным велосипедом для мотокросса. Он идеально подходит для детей, которые еще не совсем готовы нажать на настоящую педаль газа, но уже чувствуют в себе потенциал: три режима мощности подойдут как новичкам, так и уже бывалым гонщикам 10–12 лет. MC-E 1.20 построен на прочной, но легкой алюминиевой раме, сваренной аргонодуговой сваркой, его 20-дюймовые нейлоновые колеса катятся на герметичных подшипниках, что обеспечивает минимальное сопротивление и расход заряда батареи. Вилка Manitou J-Unit Machete обеспечивает ход 80 мм, а гидравлические дисковые тормоза – мягкое замедление. Одна из самых крутых особенностей MC-E 1.20 – это то, что его можно перенастраивать по мере того, как гонщики растут в скорости, размерах и уверенности в себе.

ПРОБЕГ БЕЗ ПРАВИЛ

KTM Racing создала для подрастающего поколения гонщиков линейку электрических беговелов SX-E 2023, которые позволят с раннего возраста получать удовольствие от езды. Они идеально подходят для совершенствования управления двухколесным транспортным средством. Благодаря аккумуляторам, практически нулевому уровню шума и регулируемой мощности их можно безопасно использовать как на открытом воздухе, так и в помещении
KTM SX-E 1.12 – модель начального уровня, которая позволяет малышам развивать отличные навыки вождения и постепенно повышать уверенность в седле, улучшая зрительно-моторную координацию, контроль акселератора и баланс. KTM SX-E 1.16 отлично подходит для райдеров от четырех до восьми лет с максимальным весом 35 кг. А KTM SX-E 1.20 может развить скорость до 32 км/ч. За безопасность отвечают 20-дюймовые нейлоновые колеса с герметичными подшипниками, шины Innova и дисковые тормоза Hayes Dominion A2.

НЕДЕТСКАЯ РАДОСТЬ

В компании BMW считают, что радость – это быть за рулем их машины, пусть даже маленькой. В свет вышло уже четвертое поколение культового автомобиля BMW Baby Racer в новом спортивном дизайне. В коллекции, которой уже более 30 лет, есть обновления: более мягкое сиденье, колеса, изготовленные из переработанного материала, эргономичный трехспицевый руль. А также предусмотрена комплексная поставка запасных частей. Передняя часть нового Baby Racer украшена решеткой радиатора BMW и повторяет стиль полноразмерного BMW 4-й серии, BMW iX. А задняя – фирменными спортивными фонарями, узнаваемыми с первого взгляда.

1

2

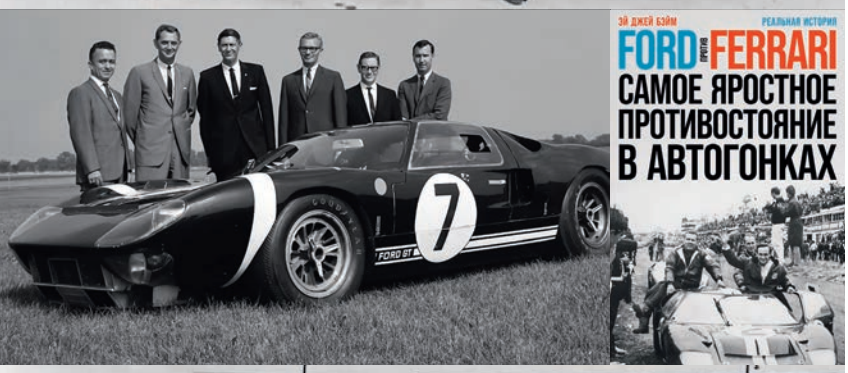
3

СХОДИТЬ В КИНО

1. Террористы захватили грузовое судно с дальнобойными ракетами, если их применить, ничего хорошего не будет. Примерно так звучит прелюдия к заданию для героев боевика **«Неудержимые 4».** И хотя речь про плавучее транспортное средство, это не значит, что на экране не появятся залихватские кастом-мотоциклы, военизированные багги и видавшие виды пикапы. И все это на экране не только ездит, но и стреляет, выделывает в воздухе пируэты и взрывается. В кино с 21 сентября.

2. «Суть фондовой биржи была в том, чтобы разбогатеть при помощи ума и капельки удачи. Но все это в прошлом – для простых людей надежды нет. Но теперь она появится». Так объясняет Ревущий Котенок, потешный тип из YouTube, обычным людям обычными словами сложные финансовые расклады. Однако его слова не просто услышаны простыми зрителями, они в итоге «взрывают» Уолл-стрит. Биографическая комедия **«Дурные деньги»** основана на книге «Антисоциальная сеть: шорт-сквиз GameStop и группа трейдеров-любителей Ragtag, которые поставили Уолл-стрит на колени». Но кого бы на колени ты ни поставил, мерилом богатства все равно остается… красная Ferrari. В кино с 5 октября.

3. Как уже давно повелось, русские названия фильмов часто не имеют ничего общего с оригинальными. Вот и название французской ленты **«Сестра, действуй!»** скорее призвано сделать отсылку к американскому фильму 1992 года «Сестричка, действуй» с Вупи Голдберг в главной роли. Но в актуальной картине никто не становится свидетельницей убийства и никто не любит петь. Пять монахинь решают принять участие в крупной велогонке, чтобы выиграть денежный приз, который они планируют потратить на ремонт старого хосписа. Но есть одна проблема – никто из них не умеет ездить на велосипеде. И есть вторая – другие сестры, которые тоже хотят выиграть, на велосипедах не просто ездят, а делают это виртуозно, будто циркачки. В кино с 5 октября.



ПОЧИТАТЬ НА ДОСУГЕ

Рюдигер Юнгблут – немецкий журналист, который работал в таких изданиях, как Stern, Spiegel и Zeit. Это не помешало ему выпустить несколько книг, в числе которых изданная и на русском языке **«BMW. История семьи Квандт, возродившей империю».** В Германии эта книга вышла в 2002 году. В ней рассказывается о Квандтах, которые уже четыре поколения остаются одной из самых богатых и влиятельных семей Германии – их состояние оценивается в 31 млрд евро, большую часть из которого составляют суммарные активы BMW.

Однако в 2011 году вышло исследование историка Йоахима Шольтюзека, посвященное нацистскому прошлому семьи Квандт. Шольтюзек получил доступ к семейному архиву, в чем Юнгблуту в свое время было отказано. Тогда Юнгблут решил переработать и дополнить свою первую книгу о Квандтах, и вот итог: «Автомобильная династия: история семьи, создавшей империю BMW». Использовав исследование Шольтюзека и информацию из других источников, Юнгблут также взял интервью у членов знаменитой семьи – Сюзанны Клаттен и Штефана Квандта. Автор заверяет, что использованные в данной книге их цитаты – единственное, что было согласовано. «Моя работа является полностью независимой и не поддерживалась ни одним из представителей династии или принадлежащих им предприятий. Эта книга не является одобренным портретом семьи», – пишет Юнгблут в предисловии. И это обещает нам поистине занимательное чтение о семье Квандт, начиная с их переезда в Бранденбург в XVIII столетии и до сегодняшнего дня.

Наверняка вы помните фильм «Ford против Ferrari» с Кристианом Бейлом и Мэттом Деймоном в главных ролях. Лента получила четыре номинации на премию «Оскар» и, хотя не взяла приз в категории «Лучший фильм», получила статуэтки за лучший монтаж и лучший звуковой монтаж. Но, возможно, вы не знали, что эта голивудская картина основана на книге американского писателя и журналиста Эй Дж. Бэйма **«Ford против Ferrari: Самое яростное противостояние в автогонках. Реальная история»**, которая издана и на русском языке. В ней подробно описывается противостояние автопромышленности Америки и Европы: штучные шедевры против конвейера, изящество против мощи, блестящие инженеры итальянского концерна против инженера Ford Шелби и пилота Кена Майлза. Фильм, несомненно, захватывающий, но ничто не может быть интереснее реальной жизни и ее подробностей, которые в фильм не вошли.

ПРИНЦ-НАСЛЕДНИК

В сентябре были названы тема и автор 50-го, юбилейного календаря Pirelli. Темой очередного шедевра фотоискусства и полиграфии станет «Неподвластность времени». Снимки для календаря Pirelli на 2024 год сделал Принц Гайази – молодой, но уже знаменитый фотограф из Ганы. А его моделями стали самые разные персонажи. Обладательница именной звезды на голливудской «Аллее Славы» за вклад в мировой кинематограф актриса Анджела Бассетт. Певица Тейяна Тейлор. Аманда Горман – американская поэтесса и общественный активист. Идрис Эльба – британский актер, известный нашему зрителю в том числе по фильму «Рок-н-рольщик» Гая Ричи. Марсель Десайи – знаменитый футболист, выступавший в девяностые не только за ведущие клубы, но и за сборную Франции, в составе которой выигрывал чемпионаты мира и Европы. Tiwa Savage, чье имя почему-то не принято транскрибировать кириллицей, – нигерийская певица, которую называют «королевой афробитов». Ну и, конечно же, Наоми Кэмпбелл, для которой это уже неизвестно какое по счету участие в съемках для календаря Pirelli.

ДИАГНОСТОВ ПРОДИАГНОСТИРУЮТ

Марка Exeed анонсировала первый всероссийский конкурс для сотрудников своих официальных сервисных центров. Участие в нем могут принять диагносты и мастера-консультанты из всех федеральных округов России. «Exeed – компания, которая находится в постоянном движении к совершенству. Мы стремимся решать вопросы клиента за 24 часа с учетом всех индивидуальных пожеланий, – отметил руководитель отдела послепродажного обслуживания Exeed Алексей Горбунов. – Повышая профессиональные компетенции сотрудников дилерских центров, мы стремимся сделать наш сервис лучшим на рынке и обеспечить владельцам уникальный опыт взаимодействия с автомобилем».

ДИНАМИЧНЫЙ CHANGAN

29 августа 2023 года в Москве в рамках закрытой презентации в помещении досугового пространства «BetBoom Дом Динамо» в ГУМе на Красной площади было официально объявлено о партнерстве Changan и ФК «Динамо Москва» в футбольном сезоне 2023/24.

«Четкость реакций, динамика и красота движений – эти понятия в равной мере применимы и к футболу, и к автомобилям. Упорная подготовка, помноженная на желание быть лучшими, в полной мере характеризует многолетний опыт компании Changan и ФК «Динамо Москва», – отметил на церемонии г-н Сунь Цзэцзюнь, заместитель генерального директора Changan International и генеральный директор Changan Motors Rus.

ЧЕТВЕРТЫЙ В ЛИНЕЙКЕ

13 сентября 2023 года в Москве состоялась презентация BAIC X55. Городской среднеразмерный кроссовер сегмента SUV-D стал четвертой моделью в линейке бренда, представленной на российском рынке. Главное определение, которое дали модели представители компании, – «динамичный». И это не просто слова. Полуторалитровый турбированный бензиновый двигатель разгоняет кроссовер с места до сотни всего за 7,8 секунды. Способствует этому и впечатляюще низкий для кроссоверов D-класса коэффициент аэродинамического сопротивления Cx – 0,32. Этому способствовал целый ряд конструктивных решений: обтекаемый силуэт кузова, безрамочная решетка радиатора, увеличенный наклон большого ветрового стекла, разделенный задний спойлер, скрытые дверные ручки и щетки стеклоочистителей, отсутствие выступающих элементов в пространстве под автомобилем. Производство модели BAIC X55 осуществляется на заводе «Автотор» в Калининградской области.

Из нагрудного кармана

Денис Токмаков

ВИНТАЖНЫЙ МАНОМЕТР КАК СИМВОЛ ПРОФЕССИИ

ПОЧТИ В КАЖДОЙ ПРОФЕССИИ ЕСТЬ ТАКИЕ ПРЕДМЕТЫ, СТАВШИЕ СВОЕОБРАЗНЫМИ СИМВОЛАМИ, КАК ПРАВИЛО, ЭТО ИЗЯЩНЫЕ, БЛЕСТЯЩИЕ ШТУЧКИ. НАПРИМЕР, ФОНЕНДОСКОП У ВРАЧЕЙ, С КОТОРЫМ ОНИ ТАК ЛЮБЯТ ФОТОГРАФИРОВАТЬСЯ, ИЛИ ДОРОГАЯ ПЕРЬЕВАЯ РУЧКА У ПОЛИТИКОВ, ФИНАНСИСТОВ И ПИСАТЕЛЕЙ, ТОТ ЖЕ PARKER ИЛИ WATERMAN. БЫЛ ТАКОЙ СИМВОЛ И У АВТОСЛЕСАРЕЙ.

Подобные аксессуары вообще очень тонкая вещь, главное, чтобы они были к месту. Иначе будет как в сюжете Довлатова про Ахматову и Евтушенко – тот пришел знакомиться с Анной Андреевной в модном заграничном пиджаке с поблескивающей авторучкой в нагрудном кармане. Ахматова спросила молодого поэта: «А где ваша зубная щетка?»

Этот прибор по виду похож на авторучку, но на самом деле это старинный манометр для измерения давления в автомобильных шинах, просто выполнен оригинально и красиво. Если в современном магазине автомобильных запчастей спросить у продавца манометр для проверки давления в шинах, то вам вынесут круглый прибор со шлангом и штуцером. Или какой-нибудь цифровой. В общем, один грубый функционал, ничего красивого сейчас не делают.

Стальной карманный манометр – совсем другое дело. Внешне похож на авторучку, даже зажим есть, чтобы в кармане держался. Действует манометр следующим образом: круглая головка приставляется к вентилю, а из торца выезжает шкала, показывающая давление в шине. На хромированном корпусе название фирмы-производителя Allstate и номер патента 0998420. Как американский манометр оказался в нашей стране, неизвестно, может, еще в советское время кто-то привез, а может, и в нынешнее.

Вещь все же больше пижонская, чем полезная в работе. Такой манометр мог бы украсить нагрудный карман халата или спецовки какого-нибудь советского автослесаря, работавшего на СТО, чтобы прибавить солидности и выделить среди коллег, примерно как тот же фонендоскоп у врачей. Простые автолюбители из СССР таких манометров и в глаза не видели. Карман – вообще одна из составляющих жизни автослесаря эпохи застоя: клиентов много, а он один, поэтому, чтобы машину починили быстро и хорошо, в него надо сунуть трешку или пятерку. Но раз уж такой профи с невиданным прибором, то, наверное, все же пятерку. **a**