АО «КОММЕРСАНТЪ», Г. МОСКВА, ОГРН 1027700204751





ЭЛЕКТРОННЫЙ ПОДАРОЧНЫЙ СЕРТИФИКАТ OZON — УНИВЕРСАЛЬНЫЙ ПОДАРОК ПО ЛЮБОМУ ПОВОДУ

КАК ПОЛУЧИТЬ ПОДАРОК?

- 1 Оформить и оплатить с 1 по 24 декабря 2023 года подписку на печатную версию газеты «Коммерсанть» на 6 или 12 месяцев
 - на сайте kommersant.ru в разделе Подписка
- по телефону 8 800 600 0556 (звонок бесплатный по РФ)
- 2 При оформлении подписки использовать промокод ozon2024

Индивидуальный электронный сертификат для активации на сайте Ozon придет на ваш e-mail, указанный при оформлении подписки, с 25.12.2023 г. по 15.01.2024 г.

Номинал подарочного сертификата: 500 рублей при подписке на 6 месяцев, 700 рублей при подписке на 12 месяцев

ABTONUMOT

т #07 (334) декабрь 2023





B HOMEPE:

M-HERU I •

LAMBORGHINI COUNTACH

25TH ANNIVERSARY • ORA 03 •

«MOCKBUH 49» • DONGFENG DF6 •

TANK 300 CITY • CHERY ARRIZO 8 •

CHERY TIGGO 4 PRO •

CHERY TIGGO 7 PRO MAX •

JETOUR DASHING • JETOUR X70 PLUS •

JETOUR X90 PLUS •

TANK 300 CITY В РИТМЕ МЕГАПОЛИСА





Ольга Сутулова,

ıkmnııca

Моей тусовкой были моряки дальнего плавания – они много путешествовали. Порт и парк. Все были юными, поэтому парни не подарки нам возили, а старались накопить на тачку, чтобы притащить ее из Японии. Рано или поздно они ее покупали – и вокруг этой тачилы вертелась жизнь: поехать купаться или просто покататься.





Наталья Стапран,

торгпред РФ в Токио

После введения санкций с 9 августа мы наблюдаем сокращение импорта японских авто и, соответственно, как перестраивается рынок и логистические цепочки. Очень нелогичным кажется запрет на гибридные и электромобили, особенно в плане продвигаемых Японией усилий по декарбонизации и созданию зеленой экономики. Очевиден тот факт, что доверие к японским автопроизводителям в значительной мере подорвано, чем дольше будет продолжаться отсутствие японских производителей на российском рынке – тем больше усилий понадобится при возвращении. Освободившиеся ниши быстро занимают конкуренты.





Джордж Рассел,

пилот Формулы 1

Каждый раз, когда я ухожу с трассы, я просто чувствую необходимость отключить разум от всего, что только что произошло. Вождение внедорожника по пересеченной местности – это настоящий побег. Когда ты здесь, ты тоже должен быть полностью сосредоточен, пробираясь сквозь деревья, вверх и вниз, через сугробы... Но, конечно, не как в гонках Формулы. Офроуд – это такая форма медитации.



Коммерсанть вконтакте

ВЫЗЫВАЕТ ПРИВЫКАНИЕ К ФАКТАМ. НЕОБХОДИМО ПОДПИСАТЬСЯ

реклама 16+



Глеб Никитин,

глава Нижегородской области

Автопром, безусловно, окреп, я это абсолютно ответственно говорю. Он был более зависим от конъюнктуры, от различных конкретных поставщиков, сейчас у нас больше выбора, больше вариантов и возможностей. Мы сейчас очень активно работаем над расширением линейки, надеемся, что у нас получится в недалеком будущем вернуть в Нижегородскую область производство легковых автомобилей под собственными брендами. Мы ждем отечественный, нижегородский бренд.





Владимир Набоков,

писатель

Утром прежде всего я смотрел, который из двух автомобилей, «Бенц» или «Уолзлей», подан, чтобы мчать меня в школу. Первый из них состоял под управлением кроткого бледнолицего шофера Волкова. Это был мышиного цвета ландолет. Александр Федорович Керенский просил его впоследствии для бегства из Зимнего дворца. Но отец объяснил, что машина и слаба, и стара, и едва ли годится для исторических поездок.

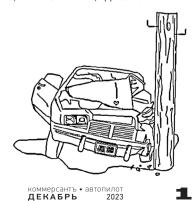


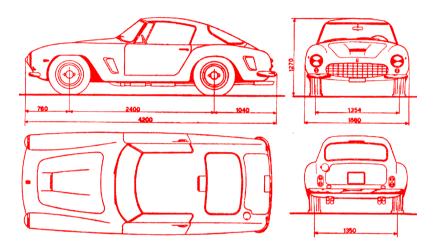


Дмитрий Киселев,

телеведущий

У нас немецкие автомобили любили. Считали престижным ездить на них. И даже средний класс в России стремился и мечтал пересесть на «немца» из сегмента luxury. Но — Sic transit gloria mundi — место немцев на нашем рынке занимает китайский автопром. За первые восемь месяцев текущего года «китайцы» занимают в российском автоимпорте долю в 92 процента. Таковы данные Федеральной таможенной службы. «Немцы» еще есть на наших дорогах, но, что называется, «доезжают».





ЗНАЮ, ЧТО В СВОЕ ВРЕМЯ В ПРЕДСТАВИТЕЛЬСТВАХ АВТОМОБИЛЬНЫХ

компаний были целые департаменты, в чью обязанность входило следить за соблюдением авторских прав. Специальные агенты, например, ходили по оптовым рынкам. Торгует кто-нибудь китайскими игрушечными машинками с «мерседесовскими» эмблемами – его цоп, и в полицию. Особая статья – настенные календари. Но еще больше преследовались детские раскраски. В отличие от календарей, где их издатели-пираты просто наживались на образах автомобилей определенных брендов, никак с этими брендами не делясь, раскраски наносили автомобильным маркам определенный репутационный вред. Ведь нарисованы контуры машин были зачастую неумело, пропорции не соблюдались, технические подробности тоже...

Я вспомнил эту давнюю историю, когда прочитал новость, что в Совете Федерации обсуждались меры по противодействию вмешательству во внутренние дела России «по линии молодежной политики». Сенаторы сошлись во мнении, что подрастающему поколению с самых юных лет нужна «прививка» от зарубежного влияния. И начать как раз можно с тех самых раскрасок – это я уже от себя. Ferrari, Bugatti, Porsche... Очевидно же, что это совсем не те машинки и не те идеалы, к которым должен стремиться будущий гражданин. Упомянутые компании, к слову, тоже бы порадовались, что на пиратов нашлась наконец управа. Но не порадуются, потому что их уже с нами нет.

ДМИТРИЙ ГРОНСКИЙ главный редактор



ДЕРЖИТЕ HOBOCTИ PAGE5E

Подпишитесь на @kommersant



ОСТОЙНОЕ СОДЕРЖАНИ



ОТКРЫТИЕ

ВОСТОЧНЫЕ ЦЕННОСТИ

ГЕРОЙ НАШЕГО ВРЕМЕНИ

M-Hero I в сугробах Кольского полуострова

ТЕНДЕЦИИ

РАСПРОДАЖА

МАШИННОЕ ОТДЕЛЕНИЕ

ДОНЕСЕНИЯ

ОРА ЭКЗАКТА

Электричество бьется в наши серлца

ШЕСТОЙ И ЧУВСТВА

Что есть «Москвич 6»

ЯПОНА-РАМА

Dongfeng водим, Nissan в уме

ГОРОДСКАЯ ЛЕГЕНДА

Tank 300 City. Теперь и в ритме

все только по делу

Какой Chery выбрать для бизнеса

ЗАТКНУТЬ ЗА ПОЯС

Все модели Jetour в одном путешествии

НАУЧНЫЙ ПОДХОД

ХАРАКТЕР НОРДИЧЕСКИЙ

Или что такое шины

скандинавского типа КИТАЙСКИЙ АКЦЕНТ

ЛУКОЙЛ разработал моторное масло для автомобилей из Поднебесной

ОДА ОМОДА

Что показали клиентам марки в Китае

дом культуры

УРОКИ МАСТЕРСТВА

2023. НЕОЧЕВИДНЫЕ ИТОГИ 20 Рейтинги «Автопилота»

в десяти номинациях

26

32

38

о технической

44

ПОЛЕЗНЫЕ ИСКОПАЕМЫЕ

ВЕЛИКАЯ РЕКВИЗИЦИЯ

50 ФОТО НА ДОКУМЕНТЫ

РУКИ ИЗ НУЖНОГО МЕСТА

хлеб войны

ПРАВИЛА ПОЛЬЗОВАНИЯ

ОБСТОЯТЕЛЬСТВА

Или как не потерять себя.

оставшись без одежды

ТОВАРЫ В ДОРОГУ СВОБОДНОЕ ВРЕМЯ

АРТЕФАКТ

112

ЧЕЛОВЕЧЕСКИЙ ФАКТОР

АВТОРСКАЯ РАБОТА

ПРИДЕТСЯ ОТВЕЧАТЬ

ГРАМОТНОСТИ МИЛЛИОНЕРОВ

Как автомобильные марки не ушли,

а остались в Первую мировую

91

82

58

62

68

ФЕТИШ С МОТОРОМ 92

100

106



ГЛАВНЫЙ РЕДАКТОР ДМИТРИЙ ГРОНСКИЙ, АРТ-ДИРЕКТОР ВИКТОР ПАДЕРИН, ОБОЗРЕВАТЕЛИ: АННА КИЛИМНИК, МАКСИМ ВЕРШИНИН НАД НОМЕРОМ РАБОТАЛИ: НАТАЛЬЯ АФАНАСЬЕВА, ИВАН БАРАНЦЕВ, АЛЕКСАНДР КАТАЕВ, ВЯЧЕСЛАВ КРЫЛОВ, СЕРГЕЙ НЕСТЕРЦЕВ, АЛЕКСАНДР ПАПЕШИН, АЛЕКСЕЙ ПАВЛОВ, ВИТАЛИЙ ТИЩЕНКО, ДЕНИС ТОКМАКОВ, АЛЕКСАНДР ЯНКОВСКИЙ

ОТВЕТСТВЕННЫЙ СЕКРЕТАРЬ **МИХАИЛ ЛАРИН,** КОРРЕКТУРА **ИД КОММЕРСАНТЬ,** 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 «КОММЕРСАНТЬ» 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 «КОММЕРСАНТЬ «АВТОПИЛОТ» ЗАРЕГИСТРИРОВАН В РОСКОМНАДЗОРЕ ПИ № ФС77УЗ9726 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 000 «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







ОДНАКО

наших домохозяек GWM показалось мало: в России «мурке» присвоили гендерно-нейтральный индекс 03.

JETOUR МОЖНО ПЕРЕВЕСТИ

на русский или любой другой язык как «путешествие на автомобиле, которое может быть таким же крутым, как полет на частном самолете».

ПЕРВАЯ МИРОВАЯ ВОЙНА

сделала австрийцев и немцев врагами России, поэтому все отделения «вражеских» автомобильных фирм были закрыты.







Коммерсантъ FM 93.6 слушайте



открытие ВОСТОЧНЫЕ ЦЕННОСТИ

M-HFRO I

I-I IIERO I		
Силовая установка	гибри	ідная
Объем бензинового двигателя, куб. см		1476
Максимальная мощность бензинового двигателя, л.с.		190
Максимальная мощность силовой установки, л.с.		816
Максимальный крутящий момент силовой установки,	. Нм	1050
Емкость батареи, кВт		65
Тип кузова	pa	мный
Привод	ПО	лный
Дорожный просвет, мм	221	l-326
Разгон от 0 до 100 км/ч, с		6,0
Запас хода, км		750

TEPOH НАШЕГО ВРЕМЕНИ

АННА КИЛИМНИК • ФОТО «МОТОРИНВЕСТ»

M-HERO I B CYFPOBAX кольского полуострова

МЫ СТОЯЛИ У ОБОЧИНЫ ПРОБИТОЙ ТРАКТОРОМ ДО-РОГИ. МЕТРОВ ДВЕСТИ СНЕЖНОЙ ЦЕЛИНЫ ОТДЕЛЯЛИ НАС ОТ ВОДЫ – ГУБЫ КУТОВОЙ БАРЕНЦЕВА МОРЯ. МЫ СВЕРНУЛИ И ПОЕХАЛИ ПРОСТО НАПРЯМИК. ПЕРЕМЕТОВ ВИДНО НЕ БЫЛО, ТРЕХТОННЫЙ M-HERO УВЕРЕННО ПРОМИНАЛ СНЕГ. ГЛУБИНА КОТОРОГО БЫЛА САНТИ-МЕТРОВ СОРОК. РАЗВЕРНУЛИСЬ ТУТ ЖЕ. СДАВ НАЗАД. И ВЕРНУЛИСЬ НА ДОРОГУ, ПРОЛОЖИВ РЯДОМ ВТОРУЮ КОЛЕЮ. И ЭТО ВСЕ КАЗАЛОСЬ СЛИШКОМ ПРОСТО. РОВНО ДЕРЖАТЬ ГАЗ, РЕЗКО НЕ ДАВИТЬ НА ТОРМОЗ. НЕ ВЫВОРАЧИВАТЬ СИЛЬНО РУЛЬ. И ПОЛУОСТРОВ СРЕД-НИЙ БУДТО СРАЗУ СДАЛСЯ НА МИЛОСТЬ ПОБЕДИТЕЛЯ.

ообще, объявление о том, что первый тест-драйв M-Hero пройдет именно здесь, да еще зимой, выглядело дерзко. Добраться сюда – это отдельная непростая задача, потому что взять перевал Муста-Тунтури способны далеко не все автомобили. Да и вообще, дороги здесь прокладывались военной техникой для военных нужд и, кажется, никогда не ремонтировались. Помножьте это на зимний холод, сбивающий с ног ветер и непролазный снег. И среди этого поистине русского «великолепия» – премиальный китайский электровнедорожник?





ОТКРЫТНЕ ВОСТОЧНЫЕ ЦЕННОСТИ



ВСЕ БУКВЫ

в названии M-Hero что-то значат:

H — High-tech: высокотехнологичный,

E — Electrical: электрический,

R — Reform: реформаторский, 0 — Off-road: внедорожный.

Ну а для М предлагается много трактовок, например: Military — военный или Man — мужской. Или Mengshi, что в переводе с китайского

означает «воин»



Выйти за рамки

M-Hero тоже, можно сказать, строили военные. Компания Dongfeng, которая и выпустила новую модель под отдельным брендом, начинала в конце 1960-х именно с выпуска военной грузовой техники и, собственно, до сих пор работает в этом направлении. Например, Mengshi – это довольно крупное современное семейство военных внедорожников. Новинка построена на внедорожной платформе Mora Warrior, которая позволяет выпускать как электрическую, так и гибридную версию модели – обе они были представлены на тесте. Однако продаваться в России пока будет только гибрид, так как его снаряженная масса составляет 3160 кг, тогда как электромобиль не вписывается в норму 3500 кг, что выводит его за рамки категории В. Впрочем, в «Моторинвесте», официальном дистрибьюторе Voyah, Dongfeng, а теперь еще и M-Hero, уверяют, что в ближайшем будущем решат эту проблему.

Mora Warrior представляет собой полностью независимую подвеску, высокопрочную раму и усиленный кузов. Главное отличие электрической версии от гибридной состоит в том, что в первом случае модель оснащается четырьмя электромоторами, во второй же электромоторов три – два сзади, один спереди, и они дополняются полуторалитровым турбированным ДВС. Аналогичный бензиновый двигатель устанавливается на гибридах Voyah Free и Voyah Dream, но для M-Hero он был серьезно доведен для работы во внедорожных условиях – у него усиленная гидро- и пылеизоляция, также был проведен ряд комплексных мер для снижения шумов. Гибридная установка на M-Hero – последовательная, двигатель внутреннего сгорания не имеет прямого привода с колесами и управляет только генератором, который вырабатывает электричество, заряжая аккумуляторную батарею и обеспечивая электроэнергией двигатели.



Дать краба

Что касается работы полного привода, то китайские инженеры отказались от схемы, при которой каждый мотор приводил бы в движение свое колесо. Вместо этого на М-Него установлены трансмиссионные блоки, к которым подсоединяют по два электромотора – если говорить про полностью электрическую версию. В случае с гибридом передняя установка состоит из блока и одного, а не двух электромоторов, который располагается слева, справа же проходит выхлопная система, из-за которой на переднюю ось и не получилось уставить второй электромотор. Подобная конструкция дала возможность поднять электромоторы, опустив при этом всю трансмиссию и получив конструкцию, аналогичную портальным мостам. Кроме того, артикуляция подвески стала максимально равномерная.

Блокировки дифференциалов на M-Hero механические и работают на скорости до 40 км/ч. Предусмотрена возможность



отдельного включения передней или задней блокировки. При этом при активации задней блокировки ограничивается использование задней подруливающей подвески: сзади на M-Hero стоит своя рулевая рейка, которая позволяет задним колесам поворачиваться в том же направлении, что и передним. Максимальный угол поворота при этом составляет 10,6 градуса. На скорости до 35 км/ч это позволяет маневрировать в стесненных пространствах. Автомобиль при этом едет буквально по диагонали. Такой режим движения называется «крабом», и для его активации есть отдельная физическая кнопка на центральной консоли.

Не зарывайся

Вообще, у M-Hero, несмотря на наличие аж четырех дисплеев, достаточно много физических органов управления. Самый крупный из них - массивный контроллер переключения режимов движения на центральном тоннеле. В левой его части – выбор режимов движения автоматической коробки, отображение смены передач листается механически – как дата в часах со стрелками. В правой части





контроллера - выбор внедорожных режимов: «Снег», «Грязь», «Песок», «Камни» и «Брод». По центру – тумблер регулировки высоты пневмоподвески, всего предусмотрено пять позиций высотой от 176 до 326 мм. Под выбором режимов подвески – еще три кнопки: Р – паркинг, Lock – блокировка подвески в выбранном режиме и Auto – шестой внедорожный режим, в котором автомобиль самостоятельно распознает качество дороги и исходя из этого регулирует необходимые параметры.

Вариантов дорожного покрытия, которые предлагает зимний Средний, немного: снежная целина да проложенные трактором дороги с уже образовавшейся жесткой колеей. В первом случае, экспериментируя, насколько далеко и глубоко сможет проехать M-Hero, выбрали внедорожный режим «Песок», так как движение по рыхлому снегу схоже с движением по рыхлому песку – оба покрытия подразумевают, что автомобиль может начать в него зарываться, и система работает так, чтобы минимизировать возможность развития подобного сценария. В итоге M-Hero с еще и максимально задранной подвеской и заблокированным задним дифференциалом удалось остановить лишь тогда, когда он уперся уже фактически фарами в глубокий сугроб. Уперся – и ни туда ни сюда. Раздумывая, как вызволять этакую громадину из снежного плена и кому идти за трактором, стравили автомобилю воздух из шин, и внедорожник потихоньку выбрался из семидесятисантиметровой снежной ямы без какой-либо помощи. Развернулся в более мелком месте и с эффектными снежными вихрями из-под колес выбрался на дорогу.

Удалось съехать и на скалистый берег. На мокром скользком покрытии автомобиль легко маневрировал без блокировок, и хорошо было видно работу подруливающей подвески в стандартном, не «крабовом» режиме, когда задние колеса поворачиваются в противоположном направлении от передних, что позволяет минимизировать радиус разворота – у M-Hero он составляет всего 5,1 метра. Эффектно маневрируя на узком скалистом берегу, автомобиль забуксовал при съезде на рыхлую гальку, но с заблокированным задним дифференциалом снова без проблем выехал на твердую поверхность.

ОТКРЫТИЕ ВОСТОЧНЫЕ ЦЕННОСТИ



Движение по укатанной снежной дороге с колейностью натолкнуло на мысль протестировать внедорожный круизконтроль на малых скоростях. Он, как и блокировки мостов, тоже активируется физической кнопкой. Скорость выбирается тумблером дорожного круиз-контроля справа на руле. В итоге по довольно ухабистой дороге автомобиль позволял ехать с максимальной скоростью 30 км/ч. И все, что надо было делать, – рулить, удерживаясь на траектории движения.

Кто здесь босс

Вариантов внедорожных приключений на M-Hero можно испытать какое-то бесконечное множество. Водитель и пассажиры при этом находятся в максимальной лакшери-атмосфере. Интерьер безупречного качества без натяжки можно назвать роскошным. Оригинальные текстуры отделки шпоном – как уверяют, редких пород деревьев – гармонично сочетаются с кожей Nappa и алюминиевыми вставками. Все сиденья, за исключением центрального на втором ряду, оснащены электрорегулировками, подогревом, вентиляцией, возможностью настройки поясничной поддержки, подголовниками, регулирующимися в четырех положениях, и массажем с выбором из восьми вариантов. Задний правый пассажир может сдвигать и складывать переднее пассажирское сиденье при помощи клавиши Boss Кеу. Центральное сиденье раскладывается в удобный подлокотник, на котором располагается один из четырех дисплеев. Помимо регулировок сидений с заднего ряда доступно управление «кондёром» (именно так и написано в меню), а также медиа, атмосферным светом, звуком медиасистемы и люком.

Куда менее функционален дисплей переднего пассажира. На него выводятся лишь развлекательные приложения, и пока они лишь китайские, то есть звучат и выглядят очень весело, но абсолютно непонятно. Впрочем, вероятно, скоро их сменят приложения российские. Например, центральный



ХОТЯ ПРЕДСТАВЛЕННЫЕ

на выставке в Шанхае весной 2023 года серийные М-Него были с висящими позади запасками, в России внедорожник оснащен лишь двумя баллонами с шинным герметиком. А позади кузова — квадратный кофр для всякой мелочовки.

OTKPЫTHE BOCTOYHЫЕ ЦЕННОСТИ



дисплей уже поддерживает «Яндекс.Карты» и «Яндекс.Музыку», которые интегрированы в меню, и с этой задачей китайские инженеры справились самостоятельно.

Поначалу казалось, что M-Hero будет не особо органичен в суровых и аскетичных условиях русского Заполярья. Но батареи что электрического, что гибридного M-Hero полностью разрядить мы не сумели – далеко зимой тут не уедешь. А с зарядкой проблем не было. Так же как с теплым жильем и вкусной едой. Полуостров Средний зимой – удел состоятельных туристов, для которых тут открыт четырехзвездный глэмпинг «Китовый берег», предлагающий проживание в купольных шатрах с дизайнерской мебелью, душем и видом на Баренцево море круглый год. Да и перевал брать не пришлось. Для удобства гостей на Средний прокладывают новую дорогу, которая живописно петляет между сопок и горным массивом Муста-Тунтури. Ну а по ровной дороге на M-Hero ехать не менее захватывающе, чем по снежной целине.





МОЖЕТ ЛИ АВАРИЙНЫЙ АВТОМОБИЛЬ СТОИТЬ СТОЛЬКО ЖЕ, СКОЛЬКО СТОИТ МАШИНА «КАК С КОНВЕЙЕРА»? ИНТРИГА ДЕРЖАЛАСЬ НЕСКОЛЬКО МЕСЯЦЕВ. ОКОНЧАТЕЛЬНЫЙ ОТВЕТ НА ЭТОТ ВОПРОС БЫЛ ПОЛУЧЕН 8 ДЕКАБРЯ. ПОСЛЕ ТОГО КАК НА ТОРГАХ В АБУ-ДАБИ, А ПОСЛЕ – НА АУКЦИОНЕ В НЬЮ-ЙОРКЕ ПОКЛОННИКИ КИНО И БЫСТРЫХ АВТОМОБИЛЕЙ, В НИХ СНИМАВШИХСЯ, ПОБОРОЛИСЬ ЗА ДВА ЗАМЕЧАТЕЛЬНЫХ ЛОТА. ОБА – ЭТО БЕЛОСНЕЖНЫЕ LAMBORGHINI COUNTACH 25TH ANNIVERSARY 1989 ГОДА ВЫПУСКА. ВСЕГО КУПЕ «ЮБИЛЕЙНОЙ» СЕРИИ, ПРИУРОЧЕННОЙ К ЧЕТВЕРТИ ВЕКА СУЩЕСТВОВАНИЯ АВТОМОБИЛЬНОЙ МАРКИ ИЗ САНТ-АГАТА-БОЛОНЬЕЗЕ, БЫЛО ВЫПУЩЕНО 658 ШТУК. НО ДВА ИЗ НИХ – ОСОБЕННЫЕ.

ни снимались в киноленте Мартина Скорсезе «Волк с Уолл-стрит», вышедшей на экраны в 2013 году. В трехчасовой картине – впрочем, у Скорсезе, фильмы

короче не получаются – Countach задействован в сюжете всего несколько минут, но минуты эти можно назвать ключевыми. Герой Леонардо Ди Каприо, находясь в состоянии наркотического опьянения, по-пластунски добирается до Lamborghini, ногой поднимает дверь-гильотину, заползает за руль и отправляется домой. Ему кажется, что едет он очень осторожно. На самом же деле – всего за одну милю он «собирает» практически все, что попадается на его пути. И утром, когда его будят два полицейских, он обнаруживает, что его суперкар, стоящий перед домом, разбит практически в хлам.

25 декабря в Абу-Даби аукционный дом Bonhams пустил с молотка Lamborghini Countach 25th Anniversary, который и был разбит во время съемок «Волка с Уолл-стрит», – макет киношники строить не стали, сделали все по-честному. Мало того, Мартину Скорсезе показалось, что во время трюковых сцен со столкновением Lamborghini с другими транспортными средствами, мусорными баками, фонарными





ТЕНДЕНЦИИ РАСПРОДАЖА

удивительно,

что продать разбитый автомочто продать разоитыи автомо-биль не помогли даже прило-женные к нему дополнительные «внусняшки» в виде одежды, в которой снимался Ди Каприо, режиссерского кресла Скорсезе и еще кое-чего по мелочам.





ДО СЪЕМОК В ФИЛЬМЕ этот юбилейный Lamborghini, один из двенадцати купе цвета Віапсо Роїо очег Віапсо, вел размеренную жизнь на Восточном побережье США, катаясь между Нью-Джерси, Пенсильванией и Фпопилой и Флоридой.



разбитый автомобиль был снят в финальной сцене он был тща-тельно законсервирован, пре-вращен в этакую «капсулу времени», сохранившую память о самом кассовом фильме Мартина Скорсезе, собравшем в прокате 406,9 млн долларов.





СПИДОМЕТР

тенденции РАСПРОДАЖА

на приборной панели размечен до 320 км/ч. Считается, что такую скорость автомобиль, разменявший уже четвертый десяток, способен развить и сегодня.



столбами и тому подобным машина главного героя получила не столь зрелищные повреждения, поэтому потом ее «добивали вручную». Эстимейт лота составил 1,5-2,0 млн долларов. Вместе с руинированным купе покупателю должен был достаться костюм, в котором Леонардо Ди Каприо изображал своего героя по имени Джордан Белфорт, режиссерское кресло Скорсезе, автографы актеров, оставленные на «хлопушке», а также два DVD-диска с фильмом. Но в съемках был задействован и второй Lamborghini Countach 25th Anniversary, запасной. Он тоже мелькает в кадре, но, в отличие от разбитого, сцены с которым длятся 3 минуты 11 секунд, хронометраж его роли – всего 16 секунд. Впрочем, у него есть серьезное преимущество – это его почти музейное состояние. Кузов, разработанный великим Марчелло Гандини, не обезображен аварией. А 5,2-литровый V12 ревет не тише, чем в день своего рождения. Этот экземпляр был выставлен на торги 8 декабря в Нью-Йорке аукционным домом RM Sotheby's. Эстимейт лота такой же, как у разбитой машины, – 1,5–2,0 млн долларов.

Теперь настало время подвести итоги. Максимальная цена, которую предложили за лот, выставленный на торгах в Абу-Даби, составила 1,35 млн долларов. Столь незначительная сумма не устроила продавца, и сделка не состоялась.

В Нью-Йорке торги шли бодрее, и юбилейный Countach, сыгравший в кино, был продан за 1 655 000 долларов. Можно ли из этого сделать вывод, что потребительские функции автомобиля все же важнее, чем его причастность к какой-то истории? Наверное, нет. Если бы кто-то сейчас нашел и выставил на торги ту самую легендарную салфетку, на которой один уроженец Австрии якобы нарисовал другому уроженцу Австрии прообраз будущего «Жука», уверены, этот клочок бумаги стоил бы дороже любого из уцелевших до наших дней VW Kafer. Пусть даже и в состоянии «сел и поехал».



В ДЕТСТВЕ Я ЖИЛ НЕДАЛЕКО ОТ РУМЫНСКОЙ ГРАНИЦЫ И ЧАСТО СЛУШАЛ РАДИО. РАДИОВОЛНЫ ТОГДА НЕСЛИ ЛЮДЯМ ПОЛЬЗУ – НАПРИМЕР, СИГНАЛЫ ТОЧНОГО ВРЕ-МЕНИ. ПОМНЮ ЭТУ ВНЕЗАПНУЮ ТИШИНУ В ЭФИРЕ. А ПОТОМ – БИП... БИ-И-ИП... И ЖЕНСКИЙ ГОЛОС: «ОРА ЭКЗАКТА!» СРАЗУ ПОНЯТНО, КРАСАВИЦА ГОВОРИТ.

всего полвека спустя оказалось, что «Ора» – новый китайский электромобиль. Точнее, бренд, который придумала для своих электромобилей широко известная внедорожниками Haval и Tank компания Great Wall Motors. И не придумала, а просто вырвала из ткани бытия. Ведь это имя всегда было у нас на языке. Только пряталось в других словах, целиком или фрагментарно. Штора. Воровать. Помидора. Умора. И загадочная Ора Тория. Оно караулило в разных местах, от апстора до забора. Даже покорительница гор «Лада Приора», оказывается, готовила нас к рождению марки электромашин. Так что «Ора» просто не могла не приехать.

Ретро, футуро

И вот приехала. Пока в виде единственной модели – некрупной, сложенной из старомодных выпуклостей и округлостей. В них легко угадываются милые черты многих знаменитых компактов прошлого.

В пресс-релизе сказано, за эту внешность в ответе румын Эманоэль Дерта, бывший дизайнер Porsche. На официальном сайте GWM он значится главой дизайн-подразделения «гибридного» бренда Wey. Но на презентации китайская сторона на вопрос об отцовстве отвечала уклончиво, ссылаясь на труднопроизносимость европейских имен и фамилий.

И немудрено: ведь Эманоэль работал не один. Корму явно рисовал молодой, прогрессивный художник без опыта работы на Porsche. Потел, представлял себе «Победу». А потом решил – да гори оно все, сделаю красиво. И вышел шлем Робокопа с полоской стоп-сигналов на черном визоре стекла.

машинное отделение





P726BB 977

СЗАДИ «МУРКА» У ШАРАПОВА

не получилась. Не особо мимимишно и совсем не функционально: у крошечного багажника высокий борт, в подполе — ни запаски, ни докатки. Только компрессор, шинный ремкомплект и зарядные провода на пенопластовом ложе.



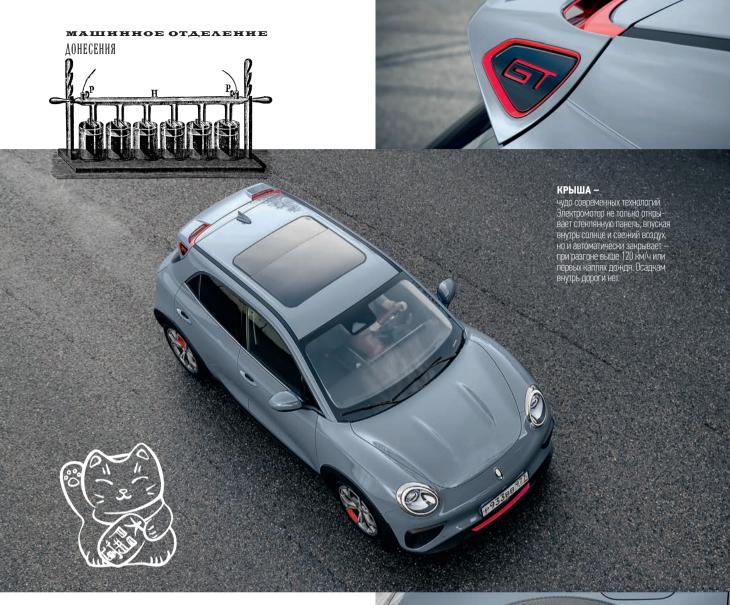
Кошки, котики

Но тема «Эманоэль» в «Оре» все равно главная. Недаром на родине и всюду, куда уже экспортируется Ога, эта модель называется «Хорошей Кошкой»: Наотаю, Good Cat или Funky Cat. Сердце домохозяйки не камень, сразу тает от такого пушистого нейминга.

Однако наших домохозяек GWM показалось мало: в России «мурке» присвоили гендерно-нейтральный индекс 03. Небольшая-городская-симпатичная? Так на Mini у нас тоже не только девушки гоняют, чем Ora xyже? И предложили сразу две -03 u 03 GT.

У «Джи-ти» грозный псевдокарбоновый обвес в сполохах алого, красные тормоза, ажурные колеса и лонч-контроль, с которым до сотни выходит на целых 0,3 секунды быстрее. В салоне – алые ремни безопасности и красные вставки даже на руле.

«Просто ноль-три» спокойнее, глаже, как Салли Каррера из мультика «Тачки». Может быть двухцветной снаружи



и внутри: интерьер возможен не только черный, но и серобирюзовый или коричнево-бежевый.

То есть оба вторичных половых набора налицо. Ясно же, что GT «для мальчиков», а не- GT – «для девочек». Но мы считаем, крутые парни за рулем любой Ora будут раритетом. И не только потому, что на десять девчонок по статистике девять ребят.

Печки, лавочки

Зато внутри красиво, как в детстве. За выживание людей при движении тогда отвечал водитель, а не машина. Поэтому интерьеры насыщались не безопасностью, а светом и воздухом. Но «Оре» удалось убить двух зайцев. За безопасность она получила пять звезд от NCAP. А за свет и воздух – пятерку от нас. Помогла большая стеклянная крыша и ретростиль.

В угоду последнему румынским дизайнерам запретили пристраивать в центр панели огромный планшет. Вместо него тут классные блестящие клавиши. Нажатие на любую из них вызывает на правом экране меню управления





климатом, одновременно включая обдув переднего стекла, обогрев заднего или выключая кондиционер.

Домохозяек такая многозадачность расстраивает: сложно предсказать эффект от нажатия на кнопку. Российский офис уже пообещал им придумать другой способ вызова духов погоды. А так все интерфейсы у «Оры» русифицированы, Car Play с «Яндекс.Картами» работает, Android Auto с приложением для смартфона на подходе.

Набор электронных помощников водителя тоже на месте, камера заднего вида там, слоты USB, беспроводная зарядка для смартфона, само собой. Даже кресла с электрорегулировками и памятью. Чуть хуже с зимним пакетом. К нам везут машины, адаптированные для Парижа, а не для Норильска. И греются в них только форсунки омывателей, зеркала, руль и передние сиденья. Теплое лобовое, как у норвежцев, и задний подогрев пока только в планах.

Но рулит тут все-таки стиль и качество: собрана-отделана Ога добротно. Пластик в целом не самый мягкий, а кожа искусственная, но в местах хвата и касания все ласкает и руку и глаз. Даже руль тут, не поверите, круглый. Нетолстый, без глупых бородавок на «без десяти два». А странное утолщение внизу – просто примета времени. Чтоб не думали, что в 1969 году делано. Все-таки ретро, а не винтаж.

Братцы, сестрицы

Кроме лючка в переднем крыле с зарядным разъемом CCS Туре 2 ничто не выдает в Ora «электричку». И под капотом все как у людей: ни багажника-франка, ни проводов для подключения к розетке. Только голубая пробка бачка с омывайкой и какие-то серебристые ящички.

Специалисты говорят, там электромотор мощностью 171 л.с. и моментом 250 Нм, блок управления и зарядное устройство. Хотя студентка может принять все это за бензиновый 1.6 с нарядной оранжевой проводкой. Ведь места для ДВС там достаточно, а привод – на передние колеса. Все оттого, что «Ора» – родственница бензиновым машинам GWM.

Ее платформа растет из той же архитектуры, что легла в основу кроссовера Haval Jolion. Даже громиле Dargo она не чужая. Наличие в анамнезе крепких братьев для любой девушки, согласитесь, только плюс.



Часы, минуты

Отличает «Ору» литий-никель-кобальт-марганцевая батарея в подполье. Емкостью 63,1 кВт•ч, знаменитой фирмы CATL. Обещано до 500 км пробега. С зарядкой вот что: если воткнуть обессиленную «Ору» в бытовую розетку, заправки с 15 до 80 процентов придется ждать сутки. Подключение к городской или домашней станции переменного тока сократит бесконечность до шести с половиной часов. А если найдете быструю зарядку постоянным током, хватит 40 минут. Специалист фирмы Pandora, которая уже адаптировала свои зарядные станции для работы с Ora (опять в рифму, да?), рассказал: максимум мощности, который способна принять «ноль-три», – 67 кВт.

Из-за батарей в пузе «электрички» часто выходят низкими, но с высокой посадкой. У Ora от батареек до асфальта целых 145 мм и внутри ощущения нахлобученной крыши нет. Коленкам просторно даже сзади, а для макушек в потолке сделана уютная канавка. Там главное – не треснуться головой о проем при посадке-высадке.

Но багажник из шлема Робокопа ожидаемо никакой. Так что полезная нагрузка в 300 кг (водитель не в счет) – это либо две-три подруги с пакетом из ЦУМа, либо супруг и чемоданы на сложенном заднем сиденье.

Пути, дороги

На малом ходу «Ора» смешно, по-троллейбусному подвывает. А если разогнаться, голосят уже только ветер и шины. В целом негромко, хотя и не тише, чем на бензиновом автомобиле. И все, список претензий исчерпан.

Мне уже случалось гонять на «электричках» – например, на Porsche Taycan. «Ора» удивила больше. Может, потому, что к чудесам от немецких инженеров мы привыкли, а от китайских – еще нет. Но едет «Ора» чудесно. Тот случай, когда 1655 кг снаряженной массы для компакта не минус, а плюс: плавность хода взрослая.

Простенькая подвеска «Макферсон спереди, балка сзади» работает дорого и вкусно. Не нравится ей только морщинистый, как слоновья ляжка, бетон. Зато даже на каменистой грунтовке ни грохота, ни тряски.

Слева от руля есть кнопка, которой непонятно зачем меняются режимы движения – «Норм», «Спорт», «Эконом». Потому что



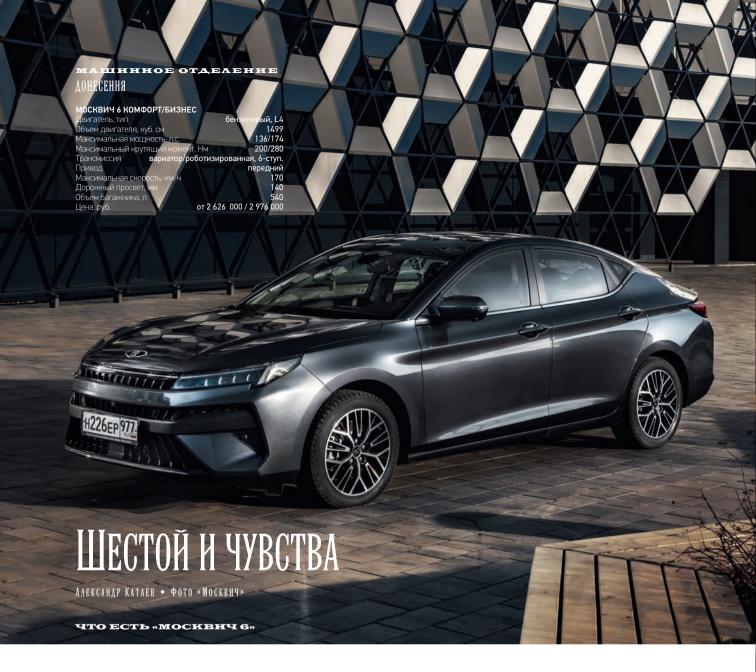


есть и хорошо настроенный «Авто». Но главный кайф – режим езды «в одну педаль» – включается через меню. С ним тормоза становятся нужны только для экстренных замедлений. Особенно классно мчать «в одну педаль» по горам. Перед крутыми виражами просто приотпускаешь «газ» – и все! Еще и баланс у «Оры» оказался отличным. 8,6 секунды до сотни – довольно быстро по кошачьим меркам, а с места «электричка» тянет, как паровоз. И на серпантинах она, не напрягаясь, держит просто гоночный темп. Когда на подъеме к перевалу мы уперлись в кроссовер с амбициозным пилотом, он чуть не улетел с дороги, пытаясь оторваться. Уже завидуем будущим владелицам.

Жаль только, что в российских мегаполисах серпантинов нет. Зато «Оры» точно будут – несмотря на ценник в 3 899 000 рублей (GT на 100 000 рублей дороже). Во-первых, это красиво. Во-вторых, все равно дешевле, чем Taycan. В-третьих, «Москвич Зе» стоит столько же. А кто тут готов тащиться в Worldclass на унылом кроссовере, почти такси, вместо стильной ретромашинки?

В общем, хорошо, что приехала.





«ДЕНЬ ПРОШЕЛ. СКОРО НОЧЬ. ВЫ. НАВЕРНОЕ. УСТАЛИ. ДОРОГИЕ МОИ МОСКВИЧИ», - ПРИПОМИНАЕТСЯ СТАРАЯ СОВЕТСКАЯ ПЕСНЯ ЛЕОНИДА УТЕСОВА. ВЕЧЕРОМ У ОТЕЛЯ МЫ С КОЛЛЕГАМИ ОСТАВЛЯЕМ В ПОКОЕ АВТОМОБИЛИ, КОТОРЫЕ. НАВЕРНОЕ. УСТАЛИ ОТ НАСЫЩЕННЫХ ТЕСТО-ВЫХ ПОЕЗДОК МЕЖДУ КАЗАНЬЮ И ЙОШКАР-ОЛОЙ. ЭТИ «МОСКВИЧИ» ДОРОГИЕ В ПРЯМОМ СМЫСЛЕ. НО ВЕРЬТЕ -ЛИЧНО МНЕ ИСКРЕННЕ ХОТЕЛОСЬ БЫ ИМ СИМПАТИЗИ-РОВАТЬ.

сли вы не видели этот арт-объект воочию, отыщите в ин-• тернете и посмотрите – эффектно исполнено. Ограда ■ предприятия «Москвич» с подачи руководства украшена аэрографией – изображениями заводских машин, начиная с ранних, показаны в том числе и прототипы. На заборе почти вся разноцветная история. А за ним набирает ход другая, новейшая. В конце монументальной картины к былой модельной роскоши пририсованы «Москвич 3» и «Москвич 6». Возрождение знаменитого изготовителя, конечно, радует. Дело государственной важности – тут вам не прожектерский «Ё-мобиль». Несмотря на трудности кризиса, удалось оперативно перезапустить брошенные французами мощности, сохранить коллектив и дать стране «Москвич 3» традиционного массового формата. Ура, товарищи!

Скептикам на заметку – линия москвичевской жизни началась с копии Opel Kadett. Чем хуже метод реинкарнации со сборкой иномарок? И чем, откровенно сказать, важно, какой именно зарубежный партнер поставляет машинокомплекты? Допустим, китайский JAC. Или китайский GAC. Или иранская SAIPA. Исходники могли приехать откуда угодно. Главное – что происходит с ними под российской эмблемой. Становятся ли гости столицы москвичами? То бишь особенными «Москвичами». Внезапно трудный вопрос. Знакомство с «Москвичом 6» вызвало противоречивые чувства.

Чувства гордости и сожаления

«Москвич» - марка, бесспорно, культовая. Впору целиком посвятить статью моделям и модификациям, спортивным





В ЗАЩИТУ «МОСКВИЧА 6»:

спроектировали бы его наши инженеры, а цены были умеренными — вызвал бы ажиотаж. Нормальная и дружелюбная модель даже до улучшений. А иностранная природа сулит определенную надежность.



и экспортным успехам, смелым опытам и достойному финальному 2141-му. Оставив за рамкой чудовищ, рожденных сном разума в период агонии АЗЛК – благо толком не размножились. Понять их, простить и забыть.

Полагаю, уверен даже, накопленный авторитет завода до сих пор весьма убедителен и отношение к «Москвичу» у народных масс в основном лояльное. Автомобили участвовали в любимых фильмах «Бриллиантовая рука» и «Москва слезам не верит», кого-то возили в детстве. Вдобавок модно ностальгировать по достижениям советского хозяйства, причем люди, не заставшие Союз, тоскуют порой сильнее. А потому логично наладить и подчеркнуть связь эпох. Лифтбек очень подходящий в смысле преемственности, ведь конструкторы АЗЛК, судя по их проектам, мечтали приблизительно о подобной машине. Креативной команде незачем изобретать велосипед или детский педальный «Москвич» – бери не забытую еще москвичевскую атрибутику, используй заново.

Представьте, как похорошели бы «Москвичи» при Собянине, получив классические АЗЛК-шрифты приборы и меню.

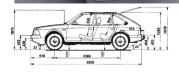


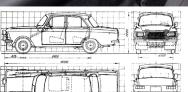
излучали бы душевную теплоту.

Увы. Спустя год после перезапуска заводчане не придумали, как объединить современность и наследие. Похоже, не определились, думать ли на тему в принципе. Но оглядимся – вокруг сплошная нервозность. Давайте же черпать позитив из прошлого! Аудитория наверняка одобрит отсылки к ламповым старым-добрым вещам, подыграет, а иные впечатлительные граждане проникнутся и проголосуют деньгами. Или я наивно размечтался?

Чувства неизвестности и доверия

Ладно, считаем – антикризисная глава пишется с чистого листа. Значит, чужеземный автомобиль заведомо превратится в наш-москвичевский благодаря серьезным модернизациям и адаптации к российским условиям. Вот и у заводчан







брезжит идея дистанцировать продукт от первоисточника в глазах клиентов.

Пока дистанция минимальная. Из российского у «Москвича 6» эмблемы, ЭРА-ГЛОНАСС, дополнительная обработка – мастика на швы, восковой материал в скрытых полостях, а еще – дилерские аксессуары и сменное масло на сервисах. Технические спецы заботятся о дальнейшей локализации, подбирают грамотных поставщиков. А параллельно готовят списки желательных улучшений и шлют за границу партнеру. Ибо вносить конструктивные изменения – исключительно его право.

Объяви заводчане полноценный российский апгрейд, «Москвич 6» оказался бы гораздо ближе рынку. Как нашумевшая Renault Arkana, сфокусированная на здешние реалии. Между прочим, в штате заводских сотрудников остались ее авторы, изучают лифтбек. Лелеем надежду, что серьезные перемены реализуются комплексно через год, когда от крупноузловой сборки «шестого» перейдут на мелкоузловую. Доверяем профессионалам.

Чувства озадаченности и удовлетворения

Итак, что есть «Москвич 6»? Доступны три версии с бензиновыми 1,5-литровыми турбомоторами. У начальной «Комфорт» и у средней «Бизнес» 136-сильные двигатели с вариаторами. В базе 17-дюймовые литые диски, бесключевой доступ, датчики света и дождя, подогревы кресел, тачскрин, задние парктроник и камера, две подушки. Следующий уровень отличается электроприводом сиденья водителя, климат-контролем, цифровыми приборами, функцией кругового обзора, люком и четырьмя подушками. А на тест явились топверсии – оснащение повторяет «Бизнес», но мотор 174-сильный с шестиступенчатой коробкой-роботом.

Казань – Йошкар-Ола – Казань... Да, у меня имеются некоторые пожелания. Надо улучшить шумоизоляцию, в первую очередь – моторного отсека. Добавить колонке регулировку по вылету, приборам – вид с обычными кругами, водительскому креслу – электропривод спинки (правильно понимаете – электрика у одной подушки). Установить передние сиденья ниже, подальше от потолка с люком. Расширить набор

машинное отделение

ДОНЕСЕНИЯ



СРЕДИ КНОПОК

одна отвечает за выбор ездо-вых режимов. Спортивные настройки взбадривают силовой агрегат, но у рулевого ничего значимо не меняют. Средний расход топлива по борткомпьютеру около 9 литров — приемлемо.





обогревов. Упростить пользование меню и облегчить управление климатической установкой. Сам климат-контроль подучить контролировать температуру и потоки. Наконец, пошаманить с коробкой, дергающей иногда на малых скоростях.

Зато в гармоничном экстерьере – ни убавить, ни прибавить. Творческая удача итальянского дизайнера Даниеле Гальоне, он занимался и спорткарами Maserati. «Москвич 6» результат проведенного рестайлинга оригинала: хромированную облицовку по типу «мазеровских» сменили оформлением в индустриальном стиле, посолиднее. А с шасси и пассивной безопасностью, как сообщается, изначально подсобляла компания Volkswagen.

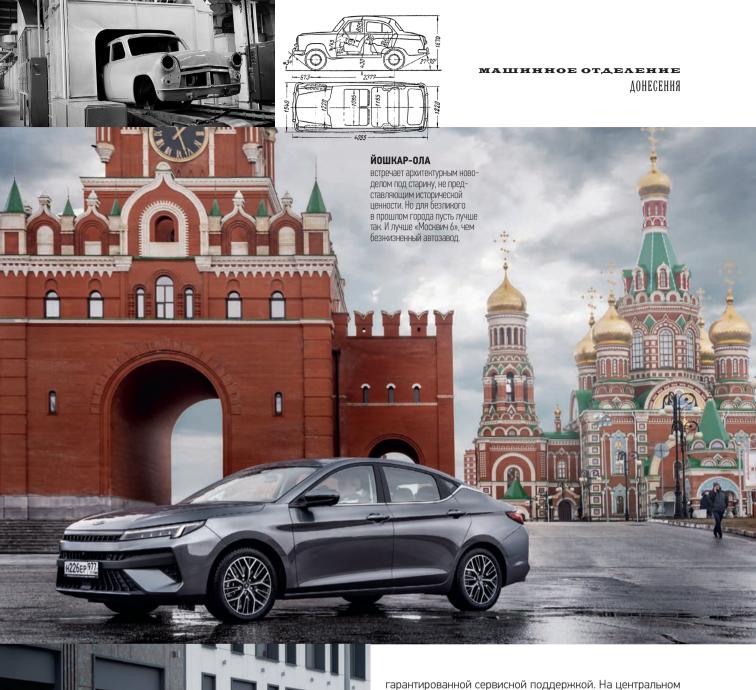
Коли то правда, немцам «данке шен». Подвеска – натурально по-европейски – плотненькая, чувствительная к шероховатостям и резким неровностям, но в целом весьма комфортная. Руль легковесный и беспроблемный. На скользких поворотах ведущий передок предсказуемо сносит – выпады аккуратно сдерживает ESP. Нравится энергичный двигатель с ощутимым запасом по отдаче. Салон просторен, сидящим на диване свободно. И багажник вместительный – на 540 литров. Похвала за пристойную отделку, за качество сопряжений.

А вскоре гамма увеличится – дебютирует богатая версия «Техно» с 18-дюймовыми дисками, панорамной крышей, контурной подсветкой, электроприводом пятой двери, системами мониторинга слепых зон и предупреждений о помехах при выезде реверсом.

Чувства справедливости и сопереживания

«На полагающуюся мне по закону премию я по совету друзей решил приобрести автомобиль "Москвич". Новая модель!» Торжественную фразу в полном согласии с истиной сможет когда-нибудь произнести владелец обещанной уже честно нашей-москвичевской – машины на собственной заводской платформе. Хотя о заявленном год назад концепте сегодня ноль информации. Секрет фирмы?

Актуальному «Москвичу 6» суждено биться за клиентуру наравне с китайскими одноклассниками – а многие из них дешевле. За неимением ценового аргумента лифтбек козыряет



H278EP 977

складе собрано 70 процентов нужных ему запчастей. Стоит ли сердечно болеть за «Москвичи», которые мы по ряду причин заслужили? Либо же новейшая история и впрямь совсем другая, без оглядки? На страницах рекламной электронной брошюры «Москвич 6» находится в абсолютно пустом ирреальном городе, там никого. Ну точно – с чистого листа. Единственный человек снят отдельно от лифтбека, уходит прочь, хмуро уткнувшись в телефон. Странный сюжет. А насколько живыми – с улыбчивыми счастливыми персонажами – выглядели иллюстрации проспектов Moskvitch Avtoexport... Насчет болеть – решайте. Точно стоит беречь культурный фонд, а к нему относится и «Москвич». Обязательно продолжу наблюдение – интересно, подействует на рынок магия легендарной марки или нет. Хорошо бы логотип с буквой «М» вызывал исключительно чувство оптимизма. И опять вспоминается Утесов: «Можно песню окончить простыми словами, если эти простые слова горячи. Я надеюсь, что вновь еще встретимся с вами, дорогие мои москвичи». В нашем случае – «Москвичи».



ЛИДЕРАМИ СРЕДИ ЗАРУБЕЖНЫХ ПИКАПОВ У НАС ДО КРИЗИСА ЗНАЧИЛИСЬ ТОУОТА HILUX И MITSUBISHI L200, АВТОМОБИЛИ ПОИСТИНЕ МАГИЧЕСКОГО В ГЛАЗАХ РОССИЯН СВОЙСТВА MADE IN JAPAN. СЕЙЧАС ЗА КЛИ-ЕНТА УПОРНО СРАЖАЮТСЯ ГРУЗОВИЧКИ ИЗ КИТАЯ. DONGFENG DF6 СРЕДИ НИХ ОСОБНЯКОМ - ВРОДЕ БЫ МОЖЕТ ВЕРНУТЬ РОССИИ ЧТО-ТО ЯПОНСКОЕ, ПО-СКОЛЬКУ КОНСТРУКТИВНО ПОВТОРЯЕТ МОДЕЛЬ NIS-SAN NAVARA.

абардино-Балкария, куда нас позвали на премьерный тест, кажется идеальной для использования внедорожных пикапов. Территории горные и предгорные, офроуд повсеместный, любой сложности. Население в основном деревенское. Экономика соответствующая – развиты животноводство и сельское хозяйство. Коров, овец и лошадей – стадо за стадом, не счесть. Республика именуется меккой выращивания кукурузы, и еще тут, представьте, созревает каждое пятое российское яблоко. По логике, у кабардинцев масса поводов транспортировать некрупные партии грузов сродни американским фермерам. Опять-таки гордые наездники-пастухи – чем они хуже ковбоев?

Минуем первое на маршруте село – ага, и сразу видим пикап. Да не тот. У забора притулился побитый и помятый жизнью, измученный тяжелой работой универсал «Жигули» со срезанной половиной крыши и приваренной за креслами стенкой, диван убран - получились кабина и бортовой короб. Такова реальная самодельная «Кабардино-Америка» провинции. Обычных пикапов мы за неделю командировки не встречали. Похоже, мало кто в бедноватых селах способен купить новый грузовичок, пускай даже из гаммы УАЗа.

В стране с этим жанром не задалось исторически и категорически. Пикапы – инструменты частного бизнеса, неведомого в советский период. Навскидку из той эпохи представляешь один полугрузовой «Москвич». А коли нет истории, нет и культуры, сегмент по сей день остается крайне узким. Китайцам за нехваткой должного авторитета



китайской дизайнерской маской, но рама, кабина и кузов аналогичны наваровским.

Посчитать вдобавок за плюс возраст как проверку временем? Или за минус? В Китае Donfeng DF6 продают под названием Dongfeng Rich 6 с 2017 года. Исходная Navara последней генерации и того старше, дебютировала двумя годами ранее. Ладно, не считается – пикапы ценят за утилитарность, а груз накопленных моделью лет работе во всяком случае не помеха.

33



Вот и доступные турбодизели возрастные. У начальной версии Comfort стоит 2,5-литровый 136-сильный с пятиступенчатой МКП, его китайцы сделали по образцу ниссановского грузового двигателя ZD, которому больше двадцати годков. Мотор объемом 2,3 литра и мощностью в 163 силы посовременнее – создан компаниями Nissan и Renault десять лет назад. Он у средней версии Premium с шестиступенчатой МКП и у максимальной Luxury с восьмидиапазоной АКП. Немудрено, что полный привод тоже мезозойский – с жестким подключением и с понижающей. Увы, блокировки отсутствуют – безоговорочный минус.

Базовые впечатления

Главный туристический объект Кабардино-Балкарии, конечно, Эльбрус. По здешнему разумению – гора денег. Вдоль известного ведущего сюда шоссе от перекрестка у Баксанского поста ДПС ждут гостей отельчики, турбазы и кафе – чем ближе к Эльбрусу, тем плотнее теснятся, их строят и строят. Абы примкнуть к великану-кормильцу, ухватить долю прибыли. Ну и торговля кипит. На берегу реки Донгуз-Орукбаксан раскинулся популярный рынок -





MAMINHHOE OTAEAEHHE







КЛИМАТИЧЕСКИЕ установки эффективны, с

установки эффективны, разве что переход от холода к теплу мог быть плавнее. К нашим условиям пикап не адаптировали и не планируют. Как не думают и расширять списки оснащения.



впору уехать с насыпанным до краев кузовом сувениров, национальной одежды и специй.

Любопытный момент. Фактически грузоподъемность у DF6 около 900 кг. А по документам разрешены 484, благодаря чему — экая хитрость сертификации! — паспортная полная масса не превышает 2499 и пикапу не опасны весовые ограничения. Впрочем, на тест выкатили пустые машины. От Эльбруса до намеченного у городка Тырныауз поворота к живописному хребту полсотни извилистых асфальтовых километров. Базовый DF6 Comfort одолевает их на удивление непросто. Если наваровская задняя подвеска бывает пружинной, то у братца-«китайца» она всегда рессорная. Японарама чересчур трясется, иногда пикап норовисто рыскает. Руль «длинный» — почти четыре оборота — и неточный. Качаешь туда-сюда обод — отклики вялые. Целишься с учетом погрешности, все едино — вынужден поправлять курс.

Дизель ревет, в кабине бушуют волны вибраций. Активная зона оборотов невелика, после отметки 3000 энтузиазм теряется. Постоянно орудуешь рычагом коробки. Накануне прокатились и по скоростной трассе – до чего же недоставало шестой передачи.

И вдруг снова плюс – штурмовать каверзный подъем к перевалу удобно. Прирост тяги с 1200 об/мин дает возможность тихим ходом, с аккуратностью двигаться вверх, подолгу не включать полный привод и понижающую. А сопротивление силового агрегата прекрасно заменяет систему помощи при спусках.

Три спартанских

Принятой сейчас за норму электроники у автомобиля минимум. Да и оборудование в целом скромное – независимо от уровня комплектации. Фары галогенные. Пакет безопасности ограничен двумя подушками и ESP. Подогреваются только зеркала и кресла. Выдвинуть рулевую колонку нельзя. Сзади в кабине ни воздуховодов, ни зарядок, ни ручек на стойках, а диван лишен подлокотника и не трансформируется.

Откровенной скупости есть объяснение: Dongfeng DF6 упрощен фирмой, чтобы стоил меньше, чем Nissan Navara. Зато поклонники традиционных эргономических приемов должны одобрить обстановку вокруг водителя, она у DF6 оригинальная. Старая добрая школа – никаких

машинное отделение

ДОНЕСЕНИЯ

АНАЛОГОВЫЕ

круги приборов идеальны. Меню листаешь. нажимая штырек. Согласно показаниям, расхол солярки за лни тестов оставался до 12 л на 100 км. Кстати, модификации 2.3 нуждаются и в мочевине.







модных сенсорных мелочей, сплошь физические кнопки и регуляторы, никакого креатива ради креатива. Ничего сложного.

И сборка достойная. Помните китайские пикапы начала нулевых? Например, Tianye Admiral, чей безобразный интерьер грозил развалиться на куски от хлопка дверцей. А тестовые DF6 – из правильной Поднебесной: к сопряжениям бюджетной пластиковой отделки не придерешься. DF6 лезет на камни, кренится – панели «молчат». Это именно оно, нечто вожделенное ниссановское по общим стандартам?

Чародейство, волшебство

Испробовав 2,5-литровый пикап, обнаруживаешь модификации 2.3 чудом техники. Они настолько отличаются от базовой к лучшему, словно это автомобили следующего поколения.

Нужно уточнить: в горах Premium 2.3 с МКП оказался наименее выигрышным. Двигатель берется тянуть поздновато – с 1800 об/мин. Без понижающей – даром что порожняком – не больно-то поползаешь. Напротив – за рулем версии Luxury 2.3, когда проблемы решает автоматическая трансмиссия, карабкаться по бездорожью легче всего.

И не зря взобрались. Пейзажи-то, пейзажи! С верхотуры национального парка «Приэльбрусье» открывается фантастическая, захватывающая красота до горизонтов. Недаром Кабардино-Балкарию издавна любят киношники. Снимали «Землю Санникова» с Олегом Далем, «Вертикаль» с Владимиром Высоцким, десяток фильмов. А мы, водители, натурально влюбились в дорогу от Кисловодска до Джилы-Су с увлекательными поворотами и перепадами.

DF6 2.3 готов поддерживать бодрый темп! Сотрясений от шасси заметно поубавилось, курсовая устойчивость надежнее, руль с очевидной обратной связью гораздо понятнее. Двигатель звучит умеренно, пропала назойливая дрожь. Автоматическая коробка ассистирует расторопно и мягко. К ней прилагается ряд настроек – Eco, Sport и Snow. Спортивный режим убедителен – переключения вниз происходят в самую масть.

Откуда категорическая разница? Наверняка дизелю Nissan-Renault положен специфический набор сопутствующих



МЕХАНИЧЕСКИЕ КОРОБКИ

различаются четкостью включений. Рычаг шестиступенчатой перемещается строже, он выше и тем «сподручнее». Педали длинноходные, но у модификации 2.3 информативнее сцепление.



АВТОМАТИЧЕСКУЮ КОРОБКУ

фирмы ZF венчает нефиксируемый селектор, требующий привыкания. Режим мануальных переключений честный— передачи удержи-ваются до отсечки. И в режиме Sport работа АКП удачная.

машинное отделение **ДОНЕСЕНИЯ**

ВНЕЗАПНЫЙ ЖЕЛТЫЙ ЦВЕТ

провоцирует на остроты типа: «Через пять минут приедет грузовое такси». А компании «Моторинвест», официальному дистрибьютору легковых моделей Dongfeng, совсем не до шуток. Наравне с DF6 в нише малотон-нажных борются довольно сильные противники нажных оорются довольно сильные противники — Changan Hunter Plus (от 3 429 000 руб.), Great Wall Poer (от 3 449 000), JAC 18 Pro (от 3 199 000). Выделяется привлекательными ценниками свежий Sollers ST6 российского производства (от 2 500 000). Мало того! В конце ноября нашему рынку неожиданно явилась китайская компания Sinomach, которая решила продавть тот же Dongleng DF6 под маркой Oting с уникальными условиями.





деталей. В результате Premium и Luxury приятно «легковые», от каждого – тонна позитива.

В чем правда, брат

Информация к размышлению. У китайцев вдобавок существует Dongfeng DF7 – прошедший апгрейд. Облик эффектнее, интерьер солиднее, оснащение богаче, есть пресловутая блокировка дифференциала. И есть верные шансы на появление DF7 в России.

А пока резюмируем все о Dongfeng DF6. Ключевым аргументом было бы японского рода качество, но подтверждение требует месяцев интенсивной практики под нагрузкой. Симпатична олдскульность. К сожалению, не оправданы убористые комплектации, ибо цены стартуют за гранью трех миллионов. Грузовичок УАЗ дешевле вдвое. Однако российская правда в том, что Dongfeng DF6 и прочие китайские одноклассники на самом деле прежде всего конкурируют отнюдь не с УАЗами и не с ВИСами а с количеством копеечных пиленых-переваренных «Жигулей». 🚓





НА ЧАСАХ ШЕСТЬ УТРА. А ЗА ОКНАМИ АВТОМОБИЛЯ -ВНЕЗАПНО НАСТУПИВШАЯ ЗИМА, «КАК ВСЕГДА ЗА-СТАВШАЯ ВРАСПЛОХ КОММУНАЛЬНЫЕ СЛУЖБЫ» – ТАК ОБЯЗАТЕЛЬНО НАПИСАЛИ БЫ В СВОЕ ВРЕМЯ В ГАЗЕ-ТАХ. УЛИЦЫ И ПРОСПЕКТЫ ЗАМЕЛО ТАК. ЧТО МНОГО-ЭТАЖКИ С ЕЩЕ ТЕМНЫМИ ОКНАМИ СТОЯТ БУДТО НЕ В МЕГАПОЛИСЕ, А ПРОСТО В ЧИСТОМ ПОЛЕ. РЕДКИЕ МАШИНЫ С ОПАСКОЙ ТРОГАЮТСЯ СО СВЕТОФОРА, НО Я НАБЛЮДАЮ ЗА ИХ ДЕЙСТВИЯМИ В ЗЕРКАЛО ЗАД-НЕГО ВИДА, КОГДА УЖЕ ЧЕРЕЗ НЕСКОЛЬКО СЕКУНД УВЕРЕННО ПРОБИВАЮ КОЛЕЮ В СНЕЖНОЙ ЦЕЛИНЕ. НО ЭТО НЕ СВИДЕТЕЛЬСТВО МОЕГО ВОДИТЕЛЬСКОГО МА-СТЕРСТВА ИЛИ ЖЕ БЕЗРАССУДСТВА. ЭТО ЗАСЛУГА ВНЕДОРОЖНИКА, КОТОРЫЙ НАЗЫВАЕТСЯ ТАПК 300.

верен, что не я один это заметил. Кофе, купленный на АЗС, всегда вкуснее, чем дома или в ресторане. Почему так? Думаю, потому, что к вкусу напитка, который вы берете в салон своего автомобиля, примешивается вкус путешествия – короткого или длинного, в данном случае неважно. Так вот, точно такой же «вкус путешествия» лично у меня появлялся всегда, когда я со стороны наблюдал Tank 300. Классический прямоугольный силуэт с мощными, выпирающими бамперами. Внушительные габариты. Круглые фары, выразительно прорезанные полосками указателей поворота. Высокий клиренс и короткие свесы, что говорит об отличной геометрической проходимости. И – опять же классика настоящего внедорожного жанра – запасное колесо на пятой двери.

Впрочем, за тот год, что Tank 300 покоряет российский автомобильный рынок, многие уже успели оценить не только его внешность. Внедорожник стал востребованным персонажем у СМИ, блогеров, о нем можно почитать мнения участников сообщества Tank в фирменном приложении, которое насчитывает уже более 20 тысяч пользователей. Tank 300 с московскими номерами я видел на грунтовках среди скал Карелии, а с питерскими – на серпантинах, вьющихся по склонам гор Черноморского побережья Северного Кав-

MAMINHHOE OTAEAEHHE



В ПОСЛЕДНЕЕ ВРЕМЯ

мы не раз видели приборные панели и экраны мультимедиа, где функциональность была принесена в жертву «вау-эффекту». Тапк 300 в этом контексте образец заботы о человеке.



каза. Но мне довелось сесть за его руль лишь сегодня, в тот самый, последний понедельник ноября, когда Москву накрыл рекордный за столетие снегопад. Который и стал отличной проверкой для новой версии внедорожника, появившейся в продаже в сентябре, – Tank 300 City.

Требуйте долива момента

Первоначально Tank 300 на российском рынке был представлен только версией с жестко подключаемым полным приводом. Система Part-Time подразумевает, что водитель сам подключает передний мост при необходимости. Съезжая на глиняный проселок, собираясь карабкаться по каменистому склону, ну, или собираясь в снежный путь, как сейчас. Новая версия внедорожника оснащена системой интеллектуального полного привода Torque-On-Demand, то есть «полный привод по требованию». Система подключает передний мост сама, и это весьма удобно именно в городе и именно зимой. Ну, представьте: сначала ты едешь по почищенному асфальту, за поворотом дорога меняется на снежный накат с островками







льда, а потом ты въезжаешь во двор, где высятся сугробы. Постоянно ездить на полном приводе – чуть медленнее динамика и чуть выше расход топлива. Постоянно подключать его при смене дорожной обстановки? Это, согласитесь, просто нереально. A Torque-On-Demand постоянно получает информацию от всевозможных датчиков, анализирующих и дорогу, и автомобиль: скорость, положение дроссельной заслонки, угол поворота руля и много чего еще. Исходя из этих показаний, крутящий момент автоматически перераспределяется между передними и задними колесами – на скользких поверхностях или при пробуксовках, которые случаются при резком ускорении, почти половина момента может распределяться на переднюю ось.

Впрочем, водитель тут не совсем «для красоты». У себя во дворе, где граждане орудовали лопатами, расчищая место для парковки своих автомобилей, я, не задумываясь, парковался в сугробах, доходящих до ступицы, ни секунды не сомневаясь, что смогу из них выехать. Если что, помогала понижающая передача, которая включается шайбой на центральном тоннеле. Другим контроллером выбирается

ВНЕДОРОЖНЫЙ ПОТЕНЦИАЛ ТАНК 300 СІТУ ТАКОВ,

что можно не только безопасно двигаться по внезапно меняющимся, как это всегда бывает в городе зимой, поверхностям, но и парковаться прямо в сугроб, не беспокоясь, что не сможешь из него выехать.



один из шести режимов движения: «Стандартный», «Экологичный», «Спорт», «Грязь», «Песок» и в нашем случае – «Снег», который подстраивает под зимние поездки целый ряд систем, в том числе трогает внедорожник со второй передачи, чтобы не проворачивать колеса на месте.

«Грань между городом и деревней»

Сделать большой рамный внедорожник в равной степени послушным и в лесу, и в мегаполисе удавалось не всем: и там, и там перед автомобилем ставятся немного разные задачи, объединить которые в одной универсальной конструкции – задача порой нерешаемая. Но Tank 300 City, похоже, сумел «стереть грань между городом и деревней» – кто учился в советской школе должны помнить такую лексему.

Большой внедорожник теперь двигается в ритме мегаполиса – адаптивный круиз-контроль позволяет без лишнего стресса перемещаться в пробке. Есть у него и функция «умного уклонения», которая дает возможность обгонять крупногабаритный транспорт на безопасном от него расстоянии. А еще тут есть продвинутая система мониторинга

слепых зон, система удержания в полосе, ассистенты, предупреждающие об опасностях при движении задним ходом, и много чего еще, включая функцию экстренного торможения перед препятствием на небольшой скорости. Кстати, после выключения двигателя на приборной панели появляется сообщение, сколько раз за последнюю поездку тормозили не вы, а сам внедорожник. И если на экране светится «ноль», ты невольно начинаешь гордиться и, чтобы не утратить завоеванных позиций, в следующий раз будешь ехать еще более внимательно. Стало быть, Тапк 300 City беспокоится не только о том, чтобы мы доехали целыми и на целом автомобиле, но и реально делает нас самих немного лучше.

Современный взгляд

Было время, когда понятие «настоящий внедорожник» обозначало груду железа, а удобство эксплуатации подразумевало не комфорт в салоне, а удобство мыть его пол из шланга. Тапк 300 в этом контексте – самый современный взгляд на вещи.



Вот, например, Remote Control – возможность не только контролировать автомобиль, но и управлять некоторыми функциями удаленно с помощью смартфона. Как удобно, глядя из окна дома на двор в сугробах, не только завести двигатель, но и настроить работу климатической системы, включить подогрев сидений и рулевого колеса, а также обдув и обогрев лобового стекла. Жаль только, снег автомобиль не может сам с себя стряхивать, но это, уверен, вопрос времени. А еще функционал Remote Control позволит быстро найти свой автомобиль на покрытой снегом большой парковке.

Для посадки в салон и выхода из него предусмотрена широкая подножка, так что прыгать в сугроб не придется. Передние сиденья с электрорегулировками имеют подогрев и вентиляцию, а водительское еще и массаж. Увесистое, похожее на штурвал рулевое колесо, конечно же, тоже подогревается. Коробка управляется не джойстиком, а самой настоящей рукоятью, явно стилизованной под ручку тяги чего-то авиационного. Приборная панель и экран мультимедиа, объединенные в один блок, – это удобный и понятный интерфейс, где приоритетом выступает не желание «произвести впечатление на зрителя», что мы последнее время видим довольно часто, а функциональность, причем на понятном языке, без иероглифов.

Уверен, многие оценили достаточно вместительный и такой удобный для складывания покупок багажник. В топовой версии City Premium – начальная называется City Adventure – в багажнике можно обнаружить розетку на 220V, то есть при необходимости можно остановиться, подключить ноутбук и превратить задний диван, на котором сверхпросторно и который тоже подогревается, в отличный мобильный офис. Плюс контурная подсветка, цвет которой можно выбрать по настроению, конечно же, возможность подключения смартфона по протоколам Apple CarPlay и Android Auto, отличное качество звука премиальной аудиосистемы и много чего еще, что соответствует современным стандартам комфортной эксплуатации автомобиля в городе.

P603BB 977

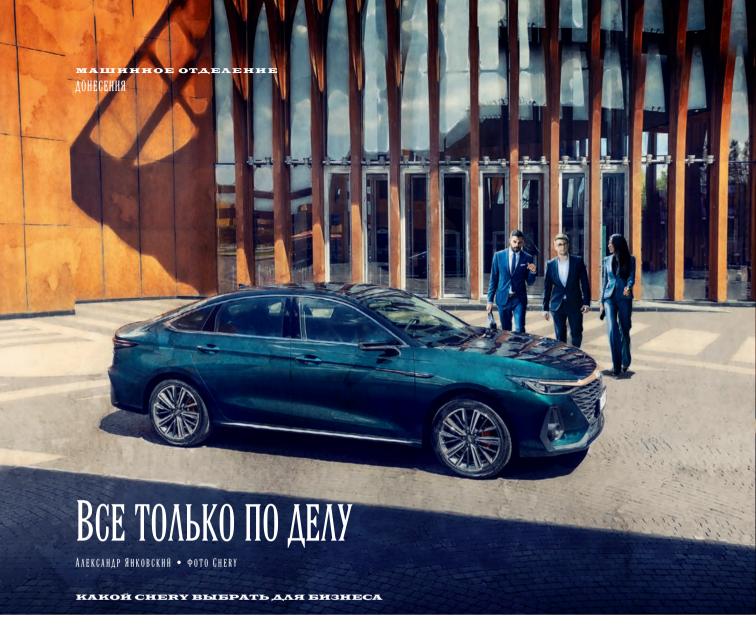
МАШИННОЕ ОТАЕЛЕНИЕ

ЛОНЕСЕНИЯ

SECTIPOBOLINAR SERVING JITTE D'ASTITONIC CIRCLES OF LAW FEMALOPER THE MICHAEL OF LAW FEMALOPER THE MICH

Начало маршрута

В англоязычной автомобильной журналистике есть такая идиома – last look. Она обозначает желание автовладельца, оставив машину на парковке, еще раз оглянуться, чтобы ею полюбоваться. Едва ли кто возьмется спорить с тем, что Tank 300 City – это автомобиль, который притягивает взгляды. За ту неделю, что я ездил по городу на этом внедорожнике, я не раз замечал, что на машину «смотрят», а на парковке «подходили и спрашивали». Необходимость коммуницировать, к слову, тоже одна из особенностей эксплуатации автомобиля в большом городе. Но это был как раз тот случай, когда на вопросы было отвечать приятно. И про рамную конструкцию, которой сегодня могут похвастать далеко не все, кто называет себя «внедорожником». И про интеллектуальный полный привод, такой удобный в мегаполисе. И про 80-литровый топливный бак, позволяющий в автономном режиме уехать очень далеко. Ведь City в названии версии Tank 300 – это всего лишь точка начала вашего маршрута.



У КИТАЙСКОГО АВТОПРОМА В РОССИИ ДЕЛА ИДУТ ОТ-ЛИЧНО: В СТРАНЕ ПРОДАЮТСЯ МАШИНЫ 14 АВТОМО-БИЛЬНЫХ МАРОК ИЗ КИТАЯ. ВМЕСТЕ ОНИ ЗАНИМАЮТ 36 ПРОЦЕНТОВ РОССИЙСКОГО РЫНКА, И ЭТО ТОЛЬКО ОФИЦИАЛЬНО, БЕЗ УЧЕТА СЕРОГО ИМПОРТА. НО НА АВ-ТОМОБИЛЯХ МОГУТ ЗАРАБАТЫВАТЬ НЕ ТОЛЬКО ТЕ, КТО ИХ ПРОИЗВОДИТ И ПРОДАЕТ. НО И ТЕ. КТО ПОКУПАЕТ. ТАК ПРОИСХОДИТ, КОГДА МАШИНУ ПРИОБРЕТАЮТ КАК ИНСТРУМЕНТ БИЗНЕСА - ДЛЯ ПЕРЕВОЗКИ ЛЮДЕЙ И ГРУЗОВ ИЛИ ДЛЯ ПРЕДСТАВИТЕЛЬСКИХ ЦЕЛЕЙ.

равда, тогда с автомобиля и спрос особый: рабочий инструмент предпринимателя обязан быть надежным и безотказным, не доставлять его обладателю лишних хлопот. Какая же китайская автомобильная марка из представленных на рынке России больше других заслуживает внимания владельцев бизнеса?

Всерьез и надолго

Chery – единственная автомобильная марка из Китая, которая присутствует в России стабильно и непрерывно, 5 декабря 2023 года с момента ее появления на нашем рынке исполнилось 18 лет. Это говорит о многом, но прежде всего о том, что все автомобили Chery адаптированы к условиям эксплуатации у нас в России, включая полную русификацию. Наводить камеру смартфона со включенным онлайн-переводчиком на иероглифы центрального экрана или приборной панели, чтобы перевести их на русский, не понадобится. А так до сих пор приходится поступать владельцам некоторых даже официально ввезенных в Россию китайских машин.

У Chery самая крупная среди всех представленных в России марок из Поднебесной сеть официальных дилеров – более 200, в 105 городах от Калининграда до Владивостока. При этом именно Chery одной из первых освоила онлайн-продажи автомобилей в собственном интернет-магазине, а с нынешнего года можно купить любую модель Chery в один клик на Ozon и получить ее в любой точке РФ, где есть асфальтовое покрытие.

У Chery, в отличие от многих других марок, есть в России два склада – в Московском регионе и в Красноярске. Запчасти, компоненты, аксессуары и «расходники» владельцам Chery в случае ремонта или обслуживания долго ждать не придется.

MALIUHHHOE OTAEAEHHE

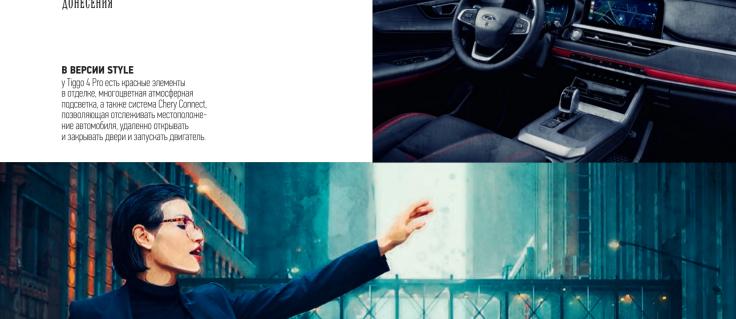


Впрочем, Chery так уверена в качестве своих машин, что предлагает на них рекордную для китайских марок в России гарантию и поддержку: на бензиновые автомобили до 7 лет, на автомобили с гибридной силовой установкой до 8 лет, или до 200 000 км пробега, в зависимости от того, что наступит раньше. А вообще Chery – автомобильная марка номер один в России практически официально: в рейтинге Forbes «50 крупнейших иностранных компаний в России» АО «Чери Автомобили Рус» занимает десятую строчку среди всех иностранных компаний и первую среди автомобильных. По результатам общероссийского голосования в рамках национальной премии «Автомобиль года в России – 2023» бренд Chery был признан «Любимым брендом в массовом сегменте». И каждая из моделей в линейке Chery – седан D-класса Arrizo 8, компактный Tiggo 4 Pro, полноприводный Tiggo 7 Pro Max, семиместный Tiggo 8 Pro Max заработала отдельную премию в своем сегменте.

Место босса

Роскошный седан бизнес-класса Chery Arrizo 8 в исполнении Ultimate SE, в глубоком изумрудном цвете, с бронзовыми акцентами в экстерьере, черной крышей и салоном из высококачественной кожи цвета слоновой кости с темно-сапфировыми вставками, отлично подойдет для топ-менеджеров или госслужащих для передвижения с водителем. Комплектации более демократичные найдут себя в такси сегментов «Бизнес» или «Комфорт+». Колесная база в 2770 мм отводит много пространства для комфортной жизни и водителю Arrizo 8, и пассажирам. На просторном втором ряду можно поработать и подготовиться к встрече или отдохнуть после нее. Передняя подвеска MacPherson, задняя многорычажная подвеска обеспечивают точное рулевое управление, хорошее сцепление с дорогой, управляемость автомобиля в поворотах, отличную амортизацию и плавность хода. Десять подушек безопасности дают максимальную защиту при столкновении. Турбированный двигатель 1.6TGDI, разработанный специалистами концерна Chery и австрийской компанией AVL, выдает 186 л.с. и крутящий момент в 275 Hм – такие показатели соответствуют 3.0-литровому шестицилиндровому атмосферному мотору. Семиступенчатая роботизированная коробка передач DCT позволяет водителю уверенно себя чувствовать в городском потоке. Разгон до сотни у Arrizo 8 занимает 8,9 секунды, максимальная скорость 205 км/ч. Расход топлива в смешанном режиме не превышает 6,2 литра АИ-92 на 100 км.

машинное отделение **ДОНЕСЕНИЯ**



TIGGO 4 PRO

Тому, кто везет

Субкомпактный кроссовер Chery Tiggo 4 Pro выбирают компании, которым важно оптимальное соотношение цены и качества в автомобиле. Машина уже отлично зарекомендовала себя в недорогих сегментах такси и каршеринга. Tiggo 4 Pro часто используют в качестве служебного автомобиля для сотрудников отдела продаж, которые много перемещаются по встречам. Кроссовер стал незаменимым инструментом в бизнес-арсенале компаний из сектора FMCG, непродовольственных товаров, фармацевтов и других компаний, товарами или услугами которых мы пользуемся каждый день. Высокий клиренс помогает выехать из сугробов, обогрев лобового стекла, руля и передних сидений, уже в базовой комплектации, позволяют не тратить много времени на подготовку к поездке зимой. Проложить оптимальные маршруты и успеть вовремя на все встречи позволяют встроенные системы Apple CarPlay и Android Auto, с помощью которых навигатор смартфона можно



МАШИННОЕ ОТДЕЛЕНИЕ



Y CHERY TIGGO 7 PRO MAX

есть функция бесконтактного открытия багажника. Достаточно подойти с ключом в кармане к двери багажника, дождаться чтобы автомобиль «моргнул», и сделать два-три шага назад. Высота открывания двери настраивается и сохраняется в памяти.



вывести на цветной 10,25-дюймовый экран на центральной консоли.

Tiggo 4 Pro предлагается с двумя вариантами силового агрегата. Начальные версии – 1,5 литровый 113-сильный двигатель плюс пятиступенчатая «механика». Топовые – 1,5-литровый 147-сильный турбомотор в сочетании с вариатором, такой тандем разгоняет машину до 100 км/ч за 9,7 секунды, экономно расходуя в смешанном режиме 7,1 литра 92-го бензина.

Транспорт среднего звена

Компактный кроссовер Tiggo 7 Pro Max, бестселлер в своем классе, также активно используется в такси. Высокая посадка в автомобиль, дорожный просвет которого составляет 190 мм, позволяет пассажирам уберечь свою одежду от дорожной грязи. А большое пространство на заднем ряду сидений – комфортно устроиться и отдохнуть во время поездки. Но компании приобретают Tiggo 7 Pro Max, когда

хотят иметь в парке машины одного бренда, но для сотрудников разных уровней. Его выдают как корпоративный автомобиль, например, территориальным менеджерам — это следующий уровень после коммерческого персонала.

У Tiggo 7 Pro Мах просторный салон и большой багажник объемом 475 литров, который при складывании спинок задних сидений увеличивается до 1,5 тыс. литров. Так что он может использоваться и как рабочая машина для дальних поездок, и как семейный автомобиль. Топовый Tiggo 7 Pro Мах оснащен акустическими стеклами, функцией автоматического предотвращения запотевания лобового стекла, системой фильтрации и контроля качества воздуха, голосовым управлением, штатной навигацией и расширенным пакетом систем помощи водителю.

Переднеприводные версии Tiggo 7 Pro Мах комплектуются тем же силовым агрегатом, что и Tiggo 4 Pro – полуторалитровый турбомотор плюс вариатор. У полноприводных, как и у Arizzo 8, – 1.6TGDI в тандеме с семиступенчатым роботом.



Бизнес-центр для топа

У семиместного полноприводного Tiggo 8 Pro Max есть все необходимое, чтобы подчеркнуть статус владельца – топ-менеджера или собственника бизнеса. На флагманском кроссовере Chery можно смело отправляться на презентацию или деловую встречу. Для предпринимателей в сфере e-commerce, работающих с маркетплейсами «Яндекс Маркет», Ozon, Wildberries, которым периодически приходится посещать склады, важным преимуществом будет вместительный багажник, в максимальном объеме – 2101 литр. Силовой агрегат Tiggo 8 Pro Max – бензиновый 2.0 TGDI мощностью 197 л.с. в связке с семиступенчатым преселективным роботом DCT. Разгон до 100 км/ч – 8,4 секунды, предельная скорость – 210 км/ч. В комбинированном режиме Tiggo 8 Pro Max потребляет 8,3 литра 92-го бензина на 100 км пути. Система полного привода от мирового производителя ZF Friedrichshafen AG имеет шесть режимов движения: «Эко», «Комфорт», «Спорт», «Снег», «Грунт», 4×4.

Машина оснащена большим количеством электронных помощников и набором опций для комфортного вождения, таких как проекция на ветровое стекло и массаж переднего пассажирского сиденья. У спинок сидений первого и второго рядов есть подогрев, а у спинки сиденья водителя – вентиляция. Музыкальная система Sony и атмосферная разноцветная подсветка создадут атмосферу спокойствия в шумных пробках больших городов. А полный привод и дополнительный третий ряд сидений позволят всей семьей поехать на отдых после сложной трудовой недели.

С деньгами решим

Предпринимателю, выбирающему автомобиль в качестве инструмента бизнеса, также полезно знать, что у Chery есть

MAUIHHHOE OTAEAEHHE

САЛОН ФЛАГМАНА МАРКИ

Chery Tiggo 8 Pro Max в комплектации Ultimate отделан темно-коричневой кожей. На передней панели автомобиля— целых три экрана: приборная панель, экран мультимедиа и экран управления климатом в салоне.





программа Chery Leasing, по ней выгода может составить до 21 процента от цены машины. Есть специальные условия обновления корпоративного парка, а для сотрудников компании-клиента – специальные условия покупки автомобиля. Чем не способ поощрения персонала?

В общем, ответ на вопрос в начале текста уже понятен. Как в фильме «Укрощение строптивого», когда герой Челентано спрашивает: «Итак, каков будет твой положительный ответ?» Автомобили Chery – оптимальное решение и для крупного корпоративного парка, и для небольшого ИП.

Один из ключевых для бизнеса показателей – рентабельность. Самый высокий он, конечно, у печатного станка фабрики «Гознак». Все хорошее, сказанное выше о машинах марки Chery, конечно, не превращает их автоматически в машинки для печатания денег. Понадобятся еще удача и талант предпринимателя.



«СОЮЗ», «АПОЛЛОН», «СПУТНИК», «МЛЕЧНЫЙ ПУТЬ». КАНАТНЫЕ ДОРОГИ КУРОРТА АРХЫЗ НОСЯТ ИСКЛЮЧИ-ТЕЛЬНО КОСМИЧЕСКИЕ НАЗВАНИЯ. НЕТ, ЗДЕСЬ НЕ ГО-ТОВИЛСЯ К ВЫХОДУ В ОТКРЫТЫЙ КОСМОС АЛЕКСЕЙ ЛЕОНОВ, НЕ ПЛЕЛА ВЕНКОВ ИЗ ЛУГОВЫХ ЦВЕТОВ ВАЛЕНТИНА ТЕРЕШКОВА, НЕ ПОПРАВЛЯЛ СВОЕ ЗДО-РОВЬЕ КОНСТАНТИН ЦИОЛКОВСКИЙ. ХОТЯ, МОЖЕТ, И СТОИЛО БЫ – У АРХЫЗА УНИКАЛЬНОЕ ГЕОГРАФИЧЕ-СКОЕ ПОЛОЖЕНИЕ, БЛАГОДАРЯ КОТОРОМУ БОЛЬШУЮ ЧАСТЬ ГОДА ЗДЕСЬ СОЛНЕЧНО.

езамеченным это не осталось – из всей территории СССР именно Архыз был выбран в 1959 году для установки на тот момент самого большого в мире оптического телескопа. А вот то, что приехали мы сюда в рамках мероприятия бренда Jetour под названием «Созвездие путешествий», было стопроцентным совпадением. Логика этого космического названия в том, что звезды всегда были ориентиром для путешественников, хотя в наши дни люди больше доверяют навигации в смартфоне, на небо давно никто не смотрит. В целом же этот трэвел-проект был разработан китайской компанией в рамках ее же концепции Travel+.

В добрый путь

Концепция появилась на российском рынке одновременно с автомобилями молодого бренда, то есть в марте 2023 года. Идея заложена в самом его названии. Слово Jetour – это комбинация английских слов jet, то есть «реактивный самолет», и tour, то есть «путешествие». Иными словами, Jetour можно перевести на русский или любой другой язык как «путешествие на автомобиле, которое может быть таким же крутым, как полет на частном самолете».

Но с самой концепцией все не так однозначно. Потому что кажется несправедливым присваивать только одному автомобильному бренду право «объединять людей, автомобили и путешествия» – именно так формулируется суть Travel+. В компании Jetour уверяют, что создают автомобили





машинное отделение МИССИЯ

ДИЗАЙН

решетки радиатора Dashing отсылает к одному из традиционных китайских архитектурных стилей. Посмеем предположить, что это аньхойский стиль, характерный для провинции Аньхой, родины бренда Jetour.







SUV-сегмента, предлагая клиентам разумные решения для активных путешествий. Все это и призвано было продемонстрировать поездкой в рамках «Созвездия путешествий». Всего у Jetour для России пока два направления. Серия D, в которой представлена модель Dashing – автомобиль для «стильных городских путешествий». Серия X – тут уже две модели, X90 Plus и X70 Plus, – это машины для путешествий семейных.

Итак, один бренд, два направления, три модели. Удивительно смотреть на них, стоящих рядом друг с другом. Первое, на чем себя ловишь, что они не образуют «линейку автомобилей одного бренда». Они образуют что угодно, но не линейку, которая предполагает хоть какое-то стилистическое единообразие. Как минимум, решетки радиаторов, фары и фонари должны иметь ну хоть что-то общее. Но нет, здесь ничего подобного. Dashing, X70 Plus и X90 Plus невозможно назвать «линейкой», скорее, это пояс астероидов – «место скопления множества объектов всевозможных размеров, преимущественно неправильной формы».

MALIUHHHOE OTAEAEHHE

JETOUR X70 PLUS

Двигатель, тип 6ензиновый, турбо 1598 Максимальная мощность, л.с. при об/мин 190 при 5500 г 70СТ Привод Минимальный дорожный просвет, мм 204 11.7 Средний расход топлива, л на 100 км 8,1





Вверх тормашками

Самое яркое «небесное тело» в этом «поясе» - Dashing. Решетка радиатора широким прямоугольником растянута по всей передней части. Тонкие прорези фар. Скрытые ручки. Внутри фактически отсутствуют не только физические кнопки, но и некоторые привычные органы управления. Например, селектор роботизированной семиступенчатой коробки находится на рулевой колонке. На центральной консоли, которая «парит» над полом, – только подстаканники и ниша для мелочовки. Телефоны предлагается класть вертикально в специальные отсеки, расположенные под огроменным центральным дисплеем. Это – настоящий «ЦУП», через который можно управлять всем, даже режимами вождения – физической кнопки для этого нет. Или настройкой зеркал, временными джойстиками для управления которыми становятся рычажки, расположенные на рулевом колесе. Там же, где в обычной машине располагаются кнопки регулировки зеркал, у Dashing – дисплеи, на которых отображается температура за бортом. Будто ты – всамделишный космонавт и готовишься к выходу в открытый космос.





Но Dashing может быть таким экстравагантным только с 190-сильным мотором. Если выбрать вариант с двигателем 1.5 мощностью 147 л.с., то дисплей будет поменьше, парящая консоль обретет традиционную устойчивость, и на ней разместится либо селектор уже шестиступенчатого робота, либо и вовсе ручка механической коробки передач. И это удивительно – как модель бренда Jetour может отличаться от себя самой в зависимости от выбранной комплектации.

Семейные ценности

На противоположной от Dashing астероидной шкале – самый большой внедорожник Jetour – X90 Plus. Обе модели появились в России одновременно и явили собой единство противоположностей. Насколько Dashing экстравагантен, настолько X90 Plus – традиционен, от консервативной внешности до максимального простора на задних сиденьях. Он воплощает собой концепцию путешествия всей семьей, которая в количестве не только пяти, но и семи человек поместится сюда вполне с комфортом, X90 Plus – единственная модель Jetour в России, для которой

предусмотрена семиместная версия. Для X90 Plus предусмотрен и максимально мощный мотор – двухлитровый, турбированный, мощностью 245 л.с.

Традиционного вида салон подразумевает уже ставший также традиционным сдвоенный экран приборной панели и центрального дисплея. Но не обошлось и без особенностей. Так, на рулевом колесе помимо кнопок есть маленькие тачпады, и управлять ими еще надо поучиться. А для управления климат-контролем сделан свой дисплей на центральной консоли.

За умного сойдешь

Смело можно назвать X70 Plus новинкой на российском рынке – модель была показана в конце сентября. Разница лишь в одну цифру в индексе подсказывает логикой прошлой жизни, что перед нами чуть уменьшенная и чуть упрощенная версия флагмана Jetour. Но визуально машины максимально не похожи друг на друга не только снаружи, но и внутри, не совпадает даже дизайн дефлекторов обдува. Но все же и в X70 Plus места предостаточно.

53

машинное отделение МИССИЯ

JETOUR X90 PLUS

бензиновый, турбо Лвигатель тип Объем двигателя, куб. см 1598 Максимальная мощность, л.с. при об/мин 190 при 5500 245 при 5500 Максимальный крутящий момент, Нм при об/мин 275 при 2000-4000 375 при 1750-4000 Трансмиссия 7DCT Привол перелний Минимальный дорожный просвет, мм 210 Разгон от 0 до 100 км/ч, с 11,0 Средний расход топлива, л на 100 км 8,0 8.1



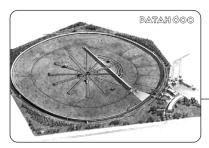


В топовой версии предусмотрен трехзонный климат-контроль с ионизатором воздуха, и тогда у задних пассажиров появляется свой блок управления этим устройством. Как и спереди – тут и вовсе будет отдельный экран климат-контроля, который кардинально меняет вид центральной консоли. В версии же попроще приходится постоянно заглядывать для регулировок климатической установки в панель мультимедиа, которая образует здесь также единый блок с панелью приборов.

«Фишка» Jetour – называть системы помощи водителю единым словом: SmartTravel. По всему выходит, что X70 Plus самый умный из моделей марки. В более простой из двух предлагаемых комплектаций у него есть системы мониторинга слепых зон и предупреждения отклонения с дорожной полосы. А в топовой появляются такие ассистенты, как аварийное торможение, предотвращение фронтальных столкновений, предупреждение столкновений сбоку при движении задним ходом, помощь при перестроении, адаптивное переключение дальнего и ближнего света, а также адаптивный круиз-контроль.

И махнул рукой

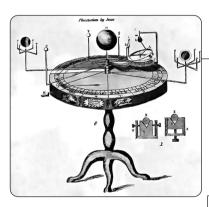
Но какими бы ни были модели Jetour разными по внешности, габаритам и уровню оснащения, есть параметры, которые для них едины. Все эти кроссоверы исключительно переднеприводные. Все модели укомплектованы «теплыми» опциями: подогрев всех сидений, лобового и заднего стекла, форсунок, боковых зеркал, рулевого колеса. Все модели оснащены светодиодной оптикой. И какой бы ни была комплектация, автомобиль будет иметь панорамную крышу. И не стоит этим пренебрегать: как известно, самое главное, что нужно брать с собой в путешествие, это хорошее настроение. И как ни странно, замечено стеклянное окошко в крыше автомобиля способствует его повышению. В конце концов, всегда можно представить, что ты бороздишь открытый космос, наблюдая его в огромный иллюминатор. Особенно хорошо этот трюк проходит с пассажирами дошкольного возраста, сидящими на галерке. У которой, кстати, в Jetour всегда предусмотрен подогрев.



КУДА МОЖНО ДОЕХАТЬ НА КРОССОВЕРАХ JETOUR, ОТДЫХАЯ НА КУРОРТЕ АРХЫЗ

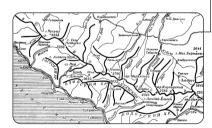
1. КОЛЬЦЕВОЙ РАДИОТЕЛЕСКОП РАТАН-600

Крупнейший в мире радиотелескоп с рефлекторным зеркалом диаметром около 600 м. Сюда тоже можно попасть на экскурсию. Аббревиатура РАТАН образована от первых бунв его полного названия — Радио-астро номический телескоп Академии наук. Также в состав Специальной астрофизической обсерватории РАН входят два малых телескопа — Цейсс-1000 и Цейсс-2000.



2. ПЛАНЕТАРИЙ

в селе Нижний Архыз — часть Специальной астрофизической обсерватории Российской академии наук. Дата основания — 1966 год. В настоящее время обсерватория является крупнейшим российским астрономическим центром наземных наблюдений за Вселенной. Планетарий открыт каждый день с полудня до пяти вечера, для показа предлагаются несколько полнокупольных программ, создающих оцущение присутствия и полного погружения при просмотре.



3. ПЕРЕВАЛ ПХИЯ

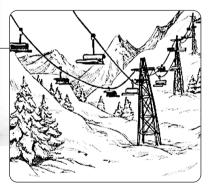
находится недалеко от курорта Архыз, к нему ведет живописная асфальтовая дорога. Перевал расположен на высоте 2160 м, он соединяет два горных хребта: Абишира-Ахуба и Аркасара, высота каждого из них превышает 3 км. Название перевала переводится как «провалившееся, осевшее место». Помимо потрясающих панорамных видов на перевале можно увидеть множество памятников защитникам Кавказа, самый первый из которых был установлен в 1976 году.





4. ТЕЛЕСКОП БТА,

что расшифровывается как «Большой телескоп альтазимутальный», — главное сокровище местной обсерватории. Этот оптический телескоп с диаметром главного монолитного зеркала 6 м на момент постройки был крупнейшим в мире, сегодня остается крупнейшим в Евразии. Телескоп-гигант высотой 42 м и весом 850 тонн является прародителем всех больших телескопов на Земле, которые теперь строят по его образу и подобию. Сюда можно прийти на экскурсию, на которой рассказывают о конструкции телескопа и о том, какие космические объекты наблюдают с его помощью.

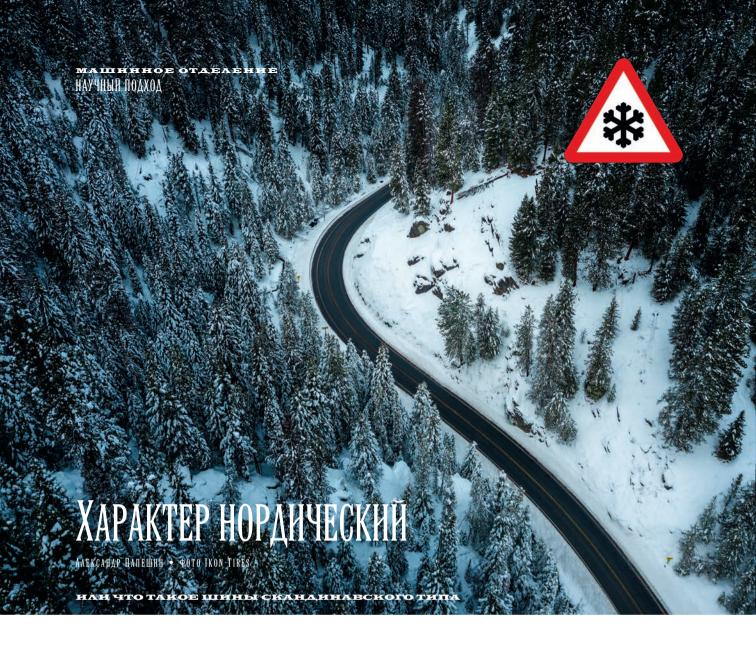


5. КАНАТНЫХ ДОРОГ НА КУРОРТЕ АРХЫЗ

восемь на двух склонах — Северном и Южном. Все они имеют «космические» имена в честь установленного в этом районе в 1959 году на тот момент самого большого в мире оптического телескопа. Гондолы «Млечного Пути» или кресельная канатная дорога «Лунный экспресс» привозят на смотровую площадку Южного склона на высоту 2240 м. Одна из канатных дорог Северного склона — «Северное сияние» — поднимает на высоту 2339 м, откура начинается маршрут на пик Смирнова высотой 2519 м с панорамным видом на самую высокую вершину Архыза — Пшиш, 3780 м.

6. ОДИН ИЗ ИНТЕРЕСНЫХ РЕСТОРАНОВ

курорта Архыз расположен в поселке Романтик. В основе кухни Ахіз ВВО лежит уникальный метод приготовления — томление в смокере, который расположен прямо при входе в заведение. Технология Low & Slow предполагает длительное время приготовления продуктов при низкой температуре. По этому методу здесь готовят не только рыбные и мясные блюда, а также колбасы собственного производства, но и фирменный перерт.



МЫ УЖЕ ДАВНО ДОЛЖНЫ БЫЛИ ПРИВЫКНУТЬ К ТОМУ, ЧТО ОДНИ И ТЕ ЖЕ ПРЕДМЕТЫ ИЛИ ПОНЯТИЯ РАЗНЯТСЯ СВОИМИ ОБОЗНАЧЕНИЯМИ И ВО ВРЕМЕНИ. И В РАЗНЫХ КУЛЬТУРАХ. КОГДА-ТО У НАС БЫЛИ ТРАКТЫ, ТЕПЕРЬ ТРАССЫ. РАЗНИЦА, ВЕРОЯТНО, ЕСТЬ, НО ТОЛЬКО НЕ ЗИМОЙ, КОГДА НЕТ ОСОБОЙ РАЗНИЦЫ МЕЖДУ ТЕМ, ГРУНТ ИЛИ АСФАЛЬТ ПОКРЫТ ТОЛСТЫМ СЛОЕМ УКА-ТАННОГО СНЕГА, А СВЕРХУ ЗАЛАКИРОВАН ЛЕДЯНОЙ коркой.

ли вот зима. По-фински она будет talvi. А по-шведски уже ближе к знакомым англо-саксонским вариантам – vinter. Но меняют ли разные названия наше желание доехать от точки А в точку Б, сохранив и автомобиль, и собственные нервы?.. Впрочем, есть в нашем лексиконе слова, понятные всем. Например, Nord, который обозначает «север», о чем мы знаем с детства, когда в наших руках оказался наш первый компас. Еще одно такое слово – ikon, которое обозначает не только предмет культа, то есть, собственно, икону, но и «эталон», «образец». А с образцами сегодня непросто. В контексте автовладения – в том числе. Новые бренды автомобилей, новые марки моторного масла. Та же картина с шинами...

Ikon Tyres – это новый российский шинный бренд, однако же имеющий без малого два десятка лет уверенного лидерства на рынке. «Это как же так?» – спросит вдумчивый читатель. Объясняем. Завод Ikon Tyres расположен во Всеволожске, под Санкт-Петербургом. Основан он был в 2004 году концерном Nokian Tyres и построен с использованием инновационного оборудования, которое и сегодня позволяет предприятию являться одним из самых современных шинных производств в Европе, продукция которого долгое время экспортировалась более чем в 40 стран мира.

Поменяв весной 2023 года свое название, завод не только сохранил производственные процессы и технологии, но и сформировал собственный отдел исследований и разработок, в котором трудятся специалисты, имеющие передовой опыт работы в шинной индустрии России и за рубежом. Представленные к новому зимнему сезону шины Nordman 8 для легковых машин и Nordman 8 SUV для кроссоверов имеют технические характеристики надежности и безопасности, уже давно знакомые потребителям. Которым, к слову,





и название Nordman должно быть хорошо знакомо. Высокая управляемость при маневрировании за счет объемной формы ламелей, стенки которых поддерживают друг друга при нагрузке и не дают шашкам раскачиваться. Уверенное торможение на снегу благодаря тормозным усилителям в задней части шашек протектора, зазубренный рисунок которых позволяет увеличить поверхность контакта.

Отличительной чертой в этом сезоне является новый инновационный шип, разработанный компанией Ikon Tyres и заблаговременно протестированный как в лабораториях, так и на полигоне. Испытания показали, что он обладает характеристиками не хуже предыдущего, а по некоторым параметрам и лучшими. Облегченный уменьшенный шип с износостойким элементом шипа в форме «бабочки» позволяет увеличить количество шипов, усиливая сцепление на льду и обеспечивая уверенное движение на асфальте. Шипы равномерно распределены по всей площади протектора. Технология ошиповки повышает управляемость и одновременно смягчает контакт с дорожным полотном. А это важно, независимо от того, есть ли в ПДД вашей страны дорожный знак со снежинкой в треугольнике.



ТО, ЧТО РЫНОК НОВЫХ ЛЕГКОВЫХ АВТОМОБИЛЕЙ ЗА ПОСЛЕДНИЕ ПАРУ ЛЕТ В НАШЕЙ СТРАНЕ ИЗМЕНИЛСЯ, ОЧЕВИДНО ДАЖЕ ТЕМ. КТО НЕ ПРИЧИСЛЯЕТ СЕБЯ К АВТОМОБИЛИСТАМ. НО КАК СИЛЬНО? ПО МНЕНИЮ МНОГИХ ЭКСПЕРТОВ, РАДИКАЛЬНО. СУДИТЕ САМИ. В 2021 ГОДУ КИТАЙСКИЕ И ФРАНЦУЗСКИЕ МАРКИ ПРО-ДАВАЛИ В РОССИИ ПРИМЕРНО ОДИНАКОВОЕ ЧИСЛО АВТОМОБИЛЕЙ. В 2023 ГОДУ НА ОДНУ РЕАЛИЗОВАН-НУЮ МАШИНУ ФРАНЦУЗСКИХ БРЕНДОВ ПРИХОДИТСЯ ПОЧТИ 50 КИТАЙСКИХ. НО ВСЕ ЛИ КРУПНЫЕ ИГРОКИ НА РЫНКЕ СМАЗОЧНЫХ МАТЕРИАЛОВ ОКАЗАЛИСЬ ГО-ТОВЫ «К РАЗВОРОТУ НА ВОСТОК»?

Занять половину рынка

По оценкам «Автостата», если брать за точку отсчета 2021 год, наибольшее падение продаж отмечается у европейских марок: доля французских брендов на отечественном рынке снизилась в девять раз, немецких – в четыре. На этом фоне японские и южнокорейские производители потеряли чуть меньше – их доля упала в три и три с половиной раза соответственно.

Выиграли бренды двух стран. Отечественные производители нарастили долю в полтора раза, с 23 до 34 процентов, а китайские производители по итогам девяти месяцев 2023 года занимают почти половину всего рынка: вместо прежних 8 процентов – целых 48. Такие цифры агентство представило в ходе круглого стола в Перми, организатором которого выступило предприятие по производству масел ЛУКОЙЛ – «ЛЛК-Интернешнл».

Одна из причин такой популярности автомобилей из Поднебесной – доступность, а также относительно медленный рост цен на китайские машины. Для сравнения, Haval Jolion с 2021 года, по данным «Автостата», прибавил в цене «всего» 52,4 процента. А лишившийся локального производства Hyundai Solaris подорожал на 119,1 процента. В итоге и Jolion, и Solaris оказались в 2023 году в одной ценовой категории – около 1,95 млн рублей за штуку.

Есть еще одна косвенная причина популярности «китайцев» в нашей стране: обслуживать эти машины можно не опасаясь контрафакта. Исследования показывают, что автовладельцы стали сокращать интервалы между заменой масла: четверо из десяти делают это при пробеге до 9 тыс. км.



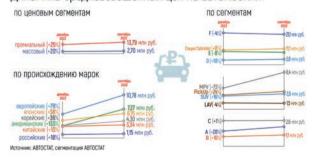
MAMUHHOE OTAEAEHHE HAYYHH MUHYYHH

ОПРЕДЕЛИТЬ ПОДДЕЛКУ

Защищенность канистры масла от подделок не менее важна, чем качество продукции. Канистры с маслом ЛУКОЙЛ имеют вплавляемую этикетку, лазерную маркировку с индивидуальным номером, QR-код и крышку с одноразовым гарантийным кольцом и с фольгой под ней. В случае сомнений относительно подлинности продукции фотографии канистры и лазерной маркировки можно отправить на почту masla-support@lukoil.com.



Динамика средневзвешенных цен на автомобили



С 2019 ПО 2023 ГОД, ПО ДАННЫМ «АВТОСТАТА»,

автомобили подорожали примерно в два раза. Средневзвешенная цена новой легковой машины в России выросла с 1,52 млн до 3,03 млн, машины с пробегом— с 0,49 млн до 1,082 млн рублей.

Причина – вынужденный переход на новые, малознакомые виды масел, качество которых вызывает вопросы. С «китай-цами» таких проблем нет: по итогам первого полугодия 2023 года общее количество китайских дилерских центров

в стране приблизилось к 1,5 тыс. и составило 46 процентов от всей официальной дилерской сети страны.

Изменился парк автомобилей – изменился ассортимент продукции. И главная на сегодняшний день задача – выбирать моторные масла с проверенными свойствами.

Разворот на восток

Помимо диверсифицированной маркетинговой политики, в плюс ЛУКОЙЛу – комплексный подход к производству продукции. Компания сама добывает нефть, сама делает базовые масла, от простой «минералки» до гидрокрекинговой синтетики, сама разрабатывает составы, сама выпускает присадки и проводит испытания. И гранулят для канистр, которые «выдуваются» по месту производства масла, тоже делает сама. У «дочки» нефтяного гиганта «ЛЛК-Интернешнл» семь лабораторий, в том числе и в Европе, и более 30 производственных площадок по всему миру – собственных, совместных и привлеченных. К примеру, на флагманском заводе в Перми ежемесячно производится около 40 тыс. тонн смазочных материалов. Благодаря собственному научному центру в 2021–2023 годах компания провела

машинное отделение НАУЧНЫЙ ПОДХОД



более 650 стендовых испытаний и более 50 моторных тестов. В ее глобальном ассортименте более 800 видов продукции: масла для скутеров, станков, легковых и грузовых автомобилей, судов, гидравлической техники и так далее. В целом предприятия группы «ЛУКОЙЛ» производят базовые масла трех групп: I, II+ и III+. Этого хватает, чтобы на собственных базах выпускать моторные масла, отвечающие самым строгим современным международным спецификациям. Разработка и производство присадок у ЛУКОЙЛа тоже собственные.

Прямые рекомендации

ЛУКОЙЛ начал сотрудничество с китайскими брендами с 2007 года, когда даже сложно было представить уход европейских автоконцернов с отечественного рынка. В 2012 году компания заключила соглашение с ведущими международными OEM (Original Equipment Manufacturer. – Ред.). Сегодня партнерами компании стали все ключевые китайские автоконцерны, присутствующие на отечественном рынке. Продукция ЛУКОЙЛа рекомендуется к использованию китайскими брендами Haval, Tank, Chery, Livan и Jetour.



ПРОФЕССИОНАЛЬНЫЙ ВЫБОР

Статистика ЛУКОЙЛа показывает, что 94 процента потребителей планируют покупку масла заранее, но около 20 процентов впоследствии меняют выбор, из них около 9 процентов — непосредственно в точке продаж. Среди сменивших марку при текущей покупке двое из пяти предпочли марку с лучшей ценой, а каждый пятый не нашел нужный бренд в про-Чтобы избежать подобной ситуации, понять, какое масло подходит для вашей машины, достаточно зайти на сервисы подбора смазочных материалов на сайте lukoil-shop.ru. В этом конфигураторе вы найдете моторные масла в диапазоне от 0W-20 до 20W-50.

MALIUHHHOE OTAEAEHHE HAYYHIJI MUUYYHE

БЕРЕЖЕНОГО МАСЛО БЕРЕЖЕТ

14 лет 7 месяцев — средний возраст легкового автомобиля в 2023 году. Таковы данные агентства «Автостат». В 2013 году средний возраст был ниже — 11 лет 9 месяцев. Тенденция к старению российского автопарка в ближайшие годы, скорее всего, сохранится.



Для современных автомобилей из Поднебесной ЛУКОЙЛ создал специальное моторное масло. LUKOIL GENESIS ARMORTECH CN 5W-40 отвечает требованиям самого современного отраслевого стандарта API SP и учитывает особенности работы современных турбомоторов, в том числе склонность к преждевременному воспламенению топливо-воздушной смеси, эффекту LSPI. Впрочем, защита от LSPI сейчас «включена» в ряд продуктов линейки Genesis.

В компании также обратили внимание на прямые рекомендации в мануалах автопроизводителей из Китая. Например, при интенсивной эксплуатации транспортного средства – пробках и работе двигателя на холостом ходу, движении в режиме «старт-стоп», резких перепадах температуры «за бортом» – машине рекомендовано масло с вязкостью XW-40. Все эти условия для нашей страны являются обычным делом.

ЛУКОЙЛ применяет передовую технологию, получившую название Duramax. Это химическое преобразование компонентов масляных фракций исходного нефтепродукта с применением процесса глубокой каталитической гидроизомеризации, когда изменениям подвергают структуру и свойства базового масла на молекулярном уровне.

В результате GENESIS ARMORTECH CN получило отличные низкотемпературные свойства, способствующие легкому пуску двигателя при низких температурах, а также обладает улучшенными противоизносными и моюще-диспергирующими качествами, что позволяет продлить срок службы деталей двигателя.

Большинство ОЕМ перед включением производителя смазочных материалов в список рекомендованных проводят испытания на своих автомобилях в городе и на магистралях. Более того, в нынешнем году продукт был одобрен по итогам независимых тестов на автомобилях Haval F7X с двухлитровыми турбированными двигателями, оснащенными системой непосредственного впрыска топлива. Команда испытателей проехала 17 тыс. км, изучала пробы в ходе и после окончания пробега. В результате установлено соответствие смазочного материала заявленным параметрам, отличное состояние и отсутствие отложений или изменений в агрегатах.

Так что счастливым обладателям китайских автомобилей брать на долив касторку точно не придется. Не нужно это, когда есть моторные масла с проверенными свойствами. За качество которых ручаются сами автопроизводители.



МЫ ПРИЕХАЛИ В ГОРОД УХУ БОЛЬШОЙ КОМПАНИЕЙ. ЖУРНАЛИСТЫ И ПРЕДСТАВИТЕЛИ ОМОДА, ПО СУТИ, СО-ПРОВОЖДАЛИ ГЛАВНЫХ ГЕРОЕВ ПРЕДСТОЯЩЕГО МЕРО-ПРИЯТИЯ – СЧАСТЛИВЫХ ВЛАДЕЛЬЦЕВ АВТОМОБИЛЕЙ МОДНОГО КИТАЙСКОГО БРЕНДА. ПРИГЛАШЕНЫ ОНИ БЫЛИ НА МЕРОПРИЯТИЕ CHERY INTERNATIONAL USER SUMMIT 2023. НАЗВАНИЕ СРАЗУ ВВОДИЛО ВСЕХ В ЗА-БЛУЖДЕНИЕ. «МЕЖДУНАРОДНАЯ ВСТРЕЧА ПОЛЬЗОВА-ТЕЛЕЙ CHERY» БЫЛА ЗАДУМАНА ОТ ЛИЦА НЕ МАРКИ. А КОМПАНИИ CHERY, КОТОРАЯ ВЫПУСКАЕТ ПРОДУКЦИЮ ПОД НЕСКОЛЬКИМИ БРЕНДАМИ. ИМЕННО ПОЭТОМУ ПОД ОБЩИМ НАЗВАНИЕМ ВСЕГДА ДАВАЛАСЬ РАСШИФ-POBKA: CHERY, EXEED, OMODA, JAECOO.

сего Chery в Китай пригласила пять сотен клиентов своих марок из четырех десятков стран и регионов. Вся эта многоязычная компания начала потихоньку собираться на площадке перед офисом, на фасаде которого крупными буквами значилось: Chery International. Пока на импровизированной сцене завершались последние приготовления к торжественному старту этого ни много ни мало четырехдневного мероприятия, публика рассматривала расставленные тут же автомобили.

Ярмарка выходного дня

Тем временем началась официальная часть. Со сцены поприветствовали гостей - название немного видоизменилось – Первой глобальной пользовательской экологической конференции. От чисто экологической повестки сразу перешли к тому, что сочетание экологии и технологий способствует качественному повышению уровня жизни. Автомобили семьи Chery, рассказывали нам, объединяют собой множество разных понятий – это и работа, и путешествия, и спорт, и активный отдых, и домашние питомцы, и время, проведенное с семьей. Для каждого бренда, конечно же, предусматривается своя специфика. Для Omoda, например, концепция формулировалась как «Интеллектуальная технология жизни». Продемонстрировать, чем наполнить эту новую жизнь, была призвана выставка Premium Fair, павильоны которой были разбиты тут же, на лужайке. Павильонов на «Премиальный ярмарке» было три, для брендов Omoda и Jaecoo – один на двоих. Здесь можно было обнаружить так называемого сервисного робота Omoda – девушку с длинными белыми волосами в наушниках и очках, похожих на горнолыжные. Как пояснили, этот робот призван помочь достичь «более гуманного языкового взаимодействия». Не очень было понятно, между кем или



машинное отделение НАУЧНЫЙ ПОДХОД

БРЕНДОВ У КОМПАНИИ CHERY

гораздо больше, чем было заявлено для этого мероприятия. А потому то и дело где-то мелькали не особо известные у нас марки iCar и Fengyun и уже известный в России бренд Jetour.



И поначалу было не очень понятно, кто все эти люди, что поют песни народов мира весьма зычным голосами. Но тут на сцене появился целый хор, и по окрестностям поплыло зычное «Ка-а-алинка, ма-а-алинка». И мы все почти пустились в хоровод, как потом оказалось, под распевы российских клиентов Chery.

Со слов записано верно

Признаться, было не занимать музыкального таланта и среди российских владельцев «Омода», что приехали в Уху. Среди них было два музыканта – «гитарист всея Руси» Санчес, он же Александр Михалев, и рэпер Кровь из носа, он же Bumble Beezy. А еще – таролог Катарина Си, стилист и визажист Юлия Яковлева, кастомайзер ножей Станислав Бондаренко, стоматолог Анна Демидова, фитнес-тренер Влад Пополитов, кулинарные блогеры Эля и Артур Нурудиновы, фешен-инфлюэнсер Вика Котова, риелтор Валентина Кузьмина, специалист по наращиванию ресниц Катерина Мартышева и даже пилот Airbus A320 Артем Герасимов. Я бы не назвала их блогерами, но все они ведут страницы





в соцсетях, где и поделились некогда радостью от покупки новой машины. В Omoda, как оказалось, всю эту радость – ну и другие эмоции тоже – от своих автомобилей отслеживают. Самых позитивных в итоге и премировали этой поездкой. Но привезли их не только показывать Omoda лицом, но и получить от клиентов обратную связь. Так, предварительно отобрав у всех мобильные телефоны, гостей пригласили в R&D-центр, где показали предсерийные модели – кроссоверы Omoda C7 и Jaecoo J5. Салоны обеих машин демонстрировались отдельно на открытых стендах. Особый эффект произвел экран мультимедиа С7, который двигался от центральной части в сторону пассажира и обратно. Пока что не самостоятельно – в движение его приводил один из работников центра, незаметно дистанционно управляя этим чудом с пульта. Ребята тем временем активно делились своими впечатлениями от новинок – что нравится, что нет, постоянно сбиваясь и рассказывая о том, что бы они хотели изменить или, наоборот, оставить без изменения в тех Omoda, владельцами которых уже являлись. Китайцы фиксировали каждое их слово.

Вообще, мероприятий для клиентов предусмотрели много. На второй день всех привезли в огромный павильон, который был похож на зал какого-нибудь автошоу в Шанхае или Пекине. По соседству располагался огромный зал, где перед выступлением топ-менеджеров Chery слово взял секретарь парткома города Уху, а объявить открытым Chery Technology Day – или День науки и техники Chery – доверили вице-губернатору народного правительства провинции Аньхой, в которой и расположен город Уху.

Со сцены звучали вполне интересные заявления. Например, было объявлено, что масштабируемая интеллектуальная платформа Chery S2ma помимо гибридной силовой установки теперь может оснащаться сдвоенными электромоторами, что сделает электромобиль, построенный на ее основе, максимально маневренным. Еще было объявлено, что партнерство Chery с производителем аккумуляторов CATL дало свои плоды и новейшей литий-железо-фосфатной батареей Shenxing начнут оснащать электромобили компании. А эта батарея позволяет за десять минут зарядиться на 400 км, а максимальный пробег на одном заряде увеличить до 700 км.

машинное отделение НАУЧНЫЙ ПОДХОД

КОЛИЧЕСТВО ФИРМЕННЫХ ВЕЛОСИПЕДОВ

Omoda, задействованных в велопробеге в Уху, поражало воображение. Бренд активно развивает концепцию защиты природных ресурсов, выражаемую, вероятно, не только в переходе к транспорту на электротяге.



Парки и парковки

Впрочем, пока эти цифры не актуальны для нового электромобиля Omoda E5. Зато сам автомобиль уже скоро начнет продаваться в России. И он был доступен на третий день мероприятия для тест-драйва. Машинами всех брендов компании была до отказа забита парковка возле местного парка развлечений, но времени для каждой группы было не так уж и много. Кто от какого бренда приехал, тот на тех автомобилях и имел возможность прокатиться. «Электричка» E5, конечно, всех впечатлила. В качестве бонуса пустили за руль Јаесоо 8.

Но клиенты катались в Уху не только на автомобилях – был проведен еще и масштабный велозаезд, в котором приняли участие около двух тысяч человек – и все они закатили десять километров по живописному маршруту в парке Шэньшань на абсолютно одинаковых велосипедах Omoda именно тех, что демонстрировали на выставке в первый день. Предваряла массовую велопоездку очень длинная официальная часть, в рамках которой подписывались документы о сотрудничестве с разными экологическими организациями. Например, Omoda заключила соглашение с Международным союзом охраны природы.

Четвертый день был не менее ответственным. С утра всех снова собрали в очередном большом зале и прочли что-то вроде лекции о продажах, трендах и взаимоотношениях с клиентами. Потом провели награждение лучших из лучших – натурально раздавая статуэтки в номинациях типа Brand Pioneer или Comunication Elite.

Ну а закончилось все почти тем же, с чего началось, - разного рода товарами повседневного спроса, которые все имели возможность рассмотреть на Премиальной ярмарке. Но теперь клиенты подверглись анкетированию: что им больше всего понравилось, сколько это могло бы стоить и может ли это пользоваться спросом в стране, откуда они



MAMHHHOE OTAEAEHHE HAYYNDI ÄUHYYND

ПРОЕКТ ВЗАИМОДЕЙСТВИЯ ОМОDA

с Международным союзом охраны природы направлен на совместную деятельность 80 глобальных научнопроизводственных объединений с целью обеспечить сокращение выбросов углекислого газа в атмосферу.





родом? И вообще, не хотели бы они эти товары продавать? Или какие-то другие – может, есть предложения? И они были. Народ требовал портативный кальян, трансформацию задних сидений в вольер для собак, набор тряпочек и автохимии для протирки машины и караоке за рулем. Все слова были услышаны, все анкеты были собраны, все товары одобрены, а портативный кальян и вовсе уже был в наличии. Все это оставалось лишь отметить на гала-ужине. На сцене выступали как профессиональные артисты, так и работники компании с танцевальными номерами, и снова клиенты – с песенными. Российские владельцы Omoda как-то оставались в стороне от этой самодеятельности и решили все же проявить себя. Оказывается, в российском подразделении компании при помощи профессиональных музыкантов сочинили и записали целый гимн марки. И в заключение вечера состоялась его мировая по сути премьера. Зал аплодировал стоя и выпил за дружбу и мир во всем мире – у кого что было налито.



РЕЙТИНГИ «АВТОПИЛОТА» В ДЕСЯТИ НОМИНАЦИЯХ

КАКОЕ-ТО КОЛИЧЕСТВО ЛЕТ НАЗАД В КВН ПО ТЕЛЕВИ-ЗОРУ ПОКАЗАЛИ ЛЮБОПЫТНУЮ НАРЕЗКУ ИЗ НОВОГОД-НИХ ВЫСТУПЛЕНИЙ ПРЕЗИДЕНТОВ РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ – ИХ, ПРЕЗИДЕНТОВ, ЗА ПОСЛЕДНИЕ ЧЕТ-ВЕРТЬ ВЕКА У НАС БЫЛО ДВА. ЕСЛИ КТО ЗАБЫЛ. ТАК ВОТ, С ЗАВИДНЫМ ПОСТОЯНСТВОМ В ТЕКСТАХ ПОВТО-РЯЛАСЬ ФРАЗА, ЧТО «ГОД БЫЛ НЕПРОСТЫМ». КТО БЫ СОМНЕВАЛСЯ. И НАИВНО БЫЛО БЫ ЖДАТЬ, ЧТО КОГДА-НИБУДЬ МЫ УСЛЫШИМ, ЧТО МИНУВШИЕ 365, А ТЕМ БОЛЕЕ 366 ДНЕЙ БЫЛИ «ПРОСТЫМИ». ТАК НЕ БЫЛО, НЕТ И, К СОЖАЛЕНИЮ, НЕ БУДЕТ. НО ЕСТЬ, КАК ГОВОРИТСЯ, НЮАНСЫ. ВЕДЬ ВСЕ МЫ РАЗНЫЕ, И «НЕПРОСТОТА» ДЛЯ КАЖДОГО ИЗ НАС НЕ ТОЛЬКО БЫВАЕТ СВОЯ, НО ОЧЕ-ВИДНЫЕ ДЛЯ КОГО-ТО ПЛЮСЫ ОН СЧИТАЕТ МИНУСАМИ.

менно поэтому любое составление итоговых рейтингов – вещь неблагодарная. Для кого-то главное автомобильное событие года – это решение воздержаться от покупки нового кроссовера из Поднебесной и прожить еще какое-то время с пятилетним Skoda Kodiag. Не менять, как говорится, чешскую синицу в руках на китайского журавля в небе. Пусть журавль в китайской культуре – птица священная, посланец богов. Хотя в почете там и другие пернатые: эмблема Dongfeng, например, – это резвящиеся по кругу ласточки. Не знали? Запомните, пригодится.

Или вот Tesla Cybertruck, например. Кто-то скажет, что это безусловное достижение и веха в автомобильной истории.

А кто-то – что, пока Илон Маск жевал сопли и строил в Техасе свою гигафабрику, десятки кулибиных по всему миру успели построить свои версии «треугольного» пикапа в сети полно фотографий и видео. Доказав тем самым, что такое примитивное по дизайну транспортное средство доступно к изготовлению в любом гараже, где есть «болгарка» и сварочный аппарат.

Или вот еще. Где-то в Костроме, говорят, начали делать блоки АБС. Прорыв? Безусловно. И пусть в Германии первые автомобили с антиблокировочной системой появились еще в 1979 году, мы теперь существуем дискретно от всего мира, и потому у нас свои точки отсчета. Хотя оглядываться все же пока приходится – квадратные номера, например, разрешили, как свидетельство того, что «бэушные» машины, а также автомобили, не предназначенные для нашего рынка и ввезенные путем параллельного импорта, будут составлять изрядную часть нашего автопарка.

О чем забыли? Сказать про Zeekr, который грозится стать самым продаваемым электромобилем у нас в стране? Присудить первый приз Changan за самый широкий на нашем рынке модельный ряд, хотя полтора десятка моделей – это все равно меньше, чем еще недавно было у Audi, например? Посчитать, кто из «китайцев» переписал под себя больше всего дилерских центров, еще недавно обслуживавших ушедшие от нас марки из Европы, Кореи и Японии? Короче, надеемся, что вам будет так же интересно читать

наши рейтинги, как нам было интересно их составлять.

YPOKH MACTEPC автопилот **2023** коммерсантъ ДЕКАБРЬ

AOM KYABTYPEI YPOKH MACTEPCTRA





САМАЯ ДОЛГОЖДАННАЯ ПРЕМЬЕРА

НЕТ НИЧЕГО ЛИШНЕГО -

это не про салон Cybertruck. Тут скорее нет ничего нужного. 18,5-дюймовый «телевизор» на панели гарантирует водителю переживания кинозрителя, которому вместо стереоочков выдали что-то типа руля и пары педалей.

#1 Tesla Cybertruck

«Наконец-то будущее выглядит как будущее», – сказал отец «Сайбертрака» Илон Маск на презентации серийной версии электрического пикапа. Спорить с ним станет только идиот. Ясно же, что при таких темпах развития искусственного интеллекта все в мире скоро будет технологичным и приятноугловатым, как в игре «Майнкрафт». А треугольная машина отлично налезает на квадратную голову.

Хуже, что сам пикап пережил явную задержку в развитии. Прототип показали в 2019 году, продажи были обещаны в 2021-м, а начались только под занавес 2023-го, причем выход завода на проектную мощность ожидается лишь в 2025 году. Какую еще автоновинку мы предвкушали дольше? Хотя тут, конечно, было что предвкусить. Топ-версия Cyberbeast с полным приводом от трех электродвигателей общей мощностью 825 л.с. проезжает 515 км, набирает 205 км/ч и разгоняется до ста за 2,6 секунды.

На «квотере» это чудо весом больше трех тонн обгоняет Porsche 911 – причем с прицепом, на котором стоит такой же 911-й! Ролик об этом можно посмотреть в сети. Там же лежит и свидетельство стойкости несущего кузова из нержавейки: выпущенные из пистолета-пулемета Thompson 45-го калибра, Glock 9 мм и HKMP5SD пули оставили на «экзоскелете» Cybertruck лишь вмятины. То есть электропикапу не страшны не только коррозия, но и происки завистников-соседей. Отдать за верного дружка в приветственной версии Foundation Series в США нужно аж 120 тыс. долларов – но разве можно переоценить будущее?

#2 LUCID GRAVITY

Амбициозный стартап после трех лет отсрочек показал кроссовер под стать седану Аіг. Обещано много «вкусного» запас хода больше 700 км, три ряда кресел, невероятный простор, пневмо подвеска... и старт производства лишь к юнцу 2024 года.

#3 TOYOTA LC70

Не то чтобы мы заждались перемен: Land Cruiser 70 стоит на японском конвейере с 1984 года и имеет устойчивый сбыт. Но недавно ему справили очередной апдейт — в том числе и «леворукой» версии для Ближнего Востока. Скоро в РФ?





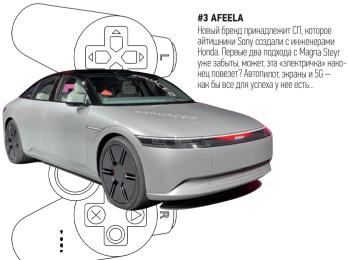


СПАЙДЕРМЕН

среди шкал на приборной панели Afeela — привет от Sony Pictures и принадлежащей ей вселенной Marvel. Л — логика: когда за работу берутся люди, близкие к кино и далекие от автомобилей, они тащат с собой то, что им знакомо и дооого.







С тех пор как в Apple заново изобрели мобильную связь, подсадив весь мир на смартфоны, мы ждали от них переизобретения всего остального. Вплоть до автомобиля. Но яблочники надежд не оправдали. Проект iCar был закрыт. Воплощать образ «автомобиля-гаджета» вслед за Tesla пришлось другим IT-гигантам. Предусмотрительно не доверяя своим фантазиям на тему «мобилити», многие старались найти партнера среди автопроизводителей со стажем: если что, будет на кого свалить успех.

Осторожные ребята в «Сяоми» тоже рисковать не стали, в 2021 году заманили в соратники проверенных соотечественников из BAIC. На их же мощностях планируют выпуск. Работа шла строго по графику: у цифровиков не забалуешь, там все по системе и онлайн. В соответствии с планом в конце 2023 года представлена первая модель.

Как принято у электромобильных стартапов, это типовой хетчбэкообразный седан размером почти с Porsche Panamera. Как принято у айтишников, будет мультимедийка с собственной операционкой Hyper OS, автопилот с развитым компьютерным зрением и глубокая интеграция с многочисленными сервисами Хіаоті. Интерьер официально не засвечен, но, по словам шпионов, напоминает тесловский: телевизор в центре, крутилки на руле, все как мы привыкли. Однако перед водителем тоже дисплейчик – с приборчиками. Версий обещано две, передне- и полноприводная, с максималкой до 265 км/ч и запасом хода до 800 км. На китайском рынке – в 2024 году.

дом культуры YPOKH MACTEPCTBA





САМАЯ ЖЕЛАННАЯ НОВИНКА, КОТОРУЮ К НАМ ОФИЦИАЛЬНО НЕ ПРИВЕЗУТ

АКСЕССУАРОВ У «ДАСТЕРА» СИЛЬНО ПРИБАВИЛОСЬ. Кроме фонариков и бутылкодержателей появился Sleep Pack

раскладушка для ночевки в салоне. Теперь за цыганской звездой кочевой можно с комфортом. Хоть на край земли, хоть за край.

#1 Renault Duster

Насладиться вторым поколением народного любимца Renault Duster мы не успели. Оно провело с нами всего лишь один, 2021 год. А потом вслед за хозяевами собрало чемоданы. Вернулось в недальнюю страну, где французскому капиталу несть ни печали, ни воздыхания. В России его, конечно, помнят. А кое-кто наверняка все еще ждет обратно, частенько выруливая на дорогу в старомодном ветхом шушуне – первом «Дастере» образца 2009 года.

Тем временем на малой родине - в румынской семье «Дачиа» народилось на свет уже третье поколение кроссовера для людей. «Дастер» расцвел и возмужал. Да что там, просто преобразился. Если родство второго с первым сомнению не подлежало, третий будто из совсем другого теста. В одну телегу с красотой наконец впряглась и практичность: по периметру машина обнесена элегантным обвесом из некрашеного пластика. Интерьер из того же материала тоже повзрослел. И тоже обзавелся удобствами: кронштейн для смартфона у водительской правой руки больше не нужно покупать на рынке, он входит в базовое оснащение.

Зато моторы - европейский стыд. Дизеля больше нет. Только две бензотурботройки «на ручке» – литровая, которая может и на пропане, и «мягкий гибрид» 1.2, с которым бывает 4х4. Есть еще совсем гибрид на базе атмосферника 1.6, с роботом и передним приводом. Кому тут такое надо? Говорят, что под именем Renault «Дастер» скоро начнут делать в Турции – так, может, турки с моторами разберутся...

#2 HYUNDAI SANTA FE Когда англичане заменили граненый LR Discovery нынешним обмылком, на Руси стоял плач и скрежет зубов-

ный. Эх, как бы мы обрадовались граненому «Санте»! Корейцы развернулись на 180: новый Santa Fe это почти старый «Диско».

#3 CHERY QQ

По востребованности курьеры сейчас уступают разве что айтишникам, отсюда и рост благосостояния. Новый электрический Chery они бы оценили: самый дешевый электромобиль в Китае стоит всего 4100 долларов. За полгода, считай, отобьется.















#2 TOYOTA CAMRY

Ах, бессердечная, ветреная «Камри»! На кого покинула нас наша «ван лав»? Возможно, на эту вот новую Camry, которую в Китае будет выпускать СП GAC Toyota? Уж с «Гаком»-то мы тесно дружбу водим, может, и Camry его до нас довезут.



#3 LADA NIVA ABS EURO-5

Не то чтобы новинка, зато хорошая новость: АвтоВАЗ постепенно возвращает на свои машины утраченные с уходом западных компаний системы. «Нивы» с китайско-костромской АБС и ЭБУ под Евро-5 подорожали, но уже пролаются.





Несмотря на смешное имя – что по-русски, что по-английски, все равно забавно, - рамные вездеходы Tank уже можно записывать в удачи компании Great Wall Motors. Большие удачи – как по размеру, так и в плане коммерции с имиджем. Ходят даже слухи о локализации производства на заводе под Тулой. Ведь даже «младшим» моделям 300 и 500 удалось проникнуть в святая святых – туда, где прежде охотился только Land Cruiser. А уж от большого «семисотого» мы ждем решительной схватки. Не только за кормовую базу, но и за гарем.

Потому что по сравнению с младшенькими кое-что у него пропало, а кое-что появилось. Нет, рама на месте, куда же без нее. Зато жесткого заднего моста и пружин нет, подвеска многорычажная сзади и пневматическая по кругу. Плюс фокус из цирковой программы больших «крузаков»: стабилизаторы поперечной устойчивости при необходимости размыкаются, увеличивая ход колес на отбой. Привод, конечно, полный, с «понижайкой». В салоне – круглый руль и колодцы приборов. А главное – никаких травоядных «2-литра-4-цилиндра». Тут взрослый трехлитровый V6 турбо, 360 л.с., и девятиступенчатый «автомат». Сначала, правда, будет гибрид – с электропридатком, без него в Китае неприлично. Но обещали сделать и без. Такие машины у нас глубоко уважает каждый – каждый чиновник, газпромовец и роснефтяник. Непонятно, что может помешать «Тэнку 700» заехать сюда официально. А то и встать на тульский конвейер.

дом культуры YPOKH MACTEPCTBA







Этот рамный вездеход представила компания «Моторинвест», партнер китайского Dongfeng. «Эм-Хироу» – новое имя в списке дунфэновских брендов. Прекрасно в нем все. И пятиметровая длина, и двухметровый рост, и мощь (816 л.с. у последовательного гибрида, 1088 л.с. у электрической версии), и зубастые 20-дюймовые колеса, и диагональ центрального дисплея -15,6 дюйма. И внешность: даже если в команде дизайнеров были женщины, они наверняка не снимали казаков и косух.

При этом почти никакой угрозы природе: активно выделяются только полезные адреналин и тестостерон. То есть если в школе вы хорошо учились по физкультуре, не отрывали крылышки мухам и каждое утро, глядя в небритое зеркало, думаете: «Ну вот, опять поеду в Сити на "Майбахе", как девчонка!» – M-Hero вас заинтересует.

Единственный недостаток, который нам видится, - многочисленные сотрудники ГИБДД, часто и настойчиво требующие у вас права грузовой категории С. Потому что при снаряженной массе 3160 кг полная масса гибрида – 3740 кг, а электромобиля – 3800 кг, что превышает легальные для легковушек 3500. Хотя, возможно, при сертификации проблему решат: часть оборудования вынесут в опции, а паспортную грузоподъемность снизят.

Зато внезапная для такой фактуры динамика: соответственно 6 и 4,2 секунды до сотни, максималка под двести. Заказать себе такой можно на сайте марки. Или в ДЦ бренда Voyah, который тоже представляет «Моторинвест».

У внедорожника Tank 300 налицо все приметы настоящего мачо: квадратная челюсть, запаска за спиной и несгибаемая рама в характере. Целина или асфальт, ему все равно. Видит цель, не видит препятствий.



#3 BAIC BJ40

Большую часть сознательной жизни косплеил другие машины — от совет-ского ГАЗ-69 до американского Јеер Wrangler. В последнем поколении сделал шаг в сторону. Но «Джип» в нем заметен до сих пор. А местами — даже и ГАЗ.







НЕКРУГЛЫЙ РУЛЬ

неудержимо рвется в топ дизайнерских чартов. С ним юноше или девушке легче вообразить себя пилотом авиалайнера или болида Ф1. И безопасности от него польза: быстро такой не покрутишь, ход перед поворотом придется сбросить.

AOM KYABTYPЫ YPOKH MACTEPCTRA





#2 GWM POER KING KONG

Пикап в России меньше, чем пикап: для мелкого бизнеса дорог, для крупного мал. В хозяйстве пользы от нового «Поера» — как от живого Кинг-Конга. Зато такая большая машина на таких маленьких колесах точно не останется незамеченной.



#3 IRAN KHODRO RUNNA+

Знали, что персидскими бывают не только ковры и котики, но и автомобили? Одно имя «Рана Плюс» уже останавливает взгляд. Но те, кто еще помнит слово «Пежо», могут попытаться отыскать в нем знакомые черты седана Реидеоt 206.





Jetour – «молодежный» бренд китайской компании Chery, а молодежи нравится необычное. Молодежи скучно, когда в автомобиле все как при царе Горохе, президенте Форде и генеральном секретаре Брежневе. Шарить по дверям в поисках джойстика регулировки зеркал и обнюхивать центральную консоль на предмет ручек климат-контроля всем давно надоело. Поэтому создатели Dashing помимо жизнерадостных расцветок и затейливого фасада припасли для своих клиентов веселые ребусы и прикольные загадки. Ведь главных органов управления у «Дэшинга» три: огромный дисплей и крохотные шарики на спицах руля.

Нужно настроить зеркало? Находим на просторах 15,6-дюймового тачскрина меню, в нем ищем правильную картинку, жмем на рисунок и крутим шарик туда-сюда: все как в ваших любимых квестах. А если отрегулировать нужно не зеркала, а климат, ходить никуда не надо: правый шарик... нет, он про музыку. Зато левый — про погоду. Что, нажали? А зря: это перевело кондиционер в лютый режим «Антарктида». Нажать и подержать? Это можно! Если вдруг приспичило растопить лед на лобовом стекле. Когда на ходу дважды дернешь вниз правый подрулевой рычаг, шарик изменит установки круизконтроля. Кнопки «*» на задних дверях включают не банальные подогревы, а микрофоны для управления голосом. И это вы еще не пытались выставить время!

Жаль одного: моторы, подвески и прочее железо у Dashing такие же, как у обычного, а не интересного Chery.

AOM KYABTYPЫ YPOKH MACTEPCTBA

ДИВАН «АУРЫ»,

не считая нарядной обивки, остался стандартным на троих. У предтечи (Signature) он был разделен на два места с боксом посередине. Места для ног — как в Тоуоtа Сату, но широкоплечие начальники почувствуют разницу.



У руководства снова возникла мысль пересажать чиновников средней руки в насквозь отечественные автомобили. Ситуация win-win: бюджетнику – патриотизм, автопрому – польза. Ведь почему у нас «Мерседесы» все любили? Потому что на них чиновники ездили. Ого-го продакт плейсмент! Но тут ведь как: мысль, она и раньше была. Только машины под нее не было. «Гранта» или «Нива» настолько не «Мерседес», что чиновника в них не заманишь, хоть голым танцуй. Да и неискренне это, начальство на народных колесах. Дистанция нужна.

И вот она появилась. 25 см колесной базы, на которые растянули шасси Lada Vesta. Это развитие проекта Vesta Signature 2015 года. Тогда удлиненную «VIP-Весту» собирались делать понемножку, на заказ. Сейчас проект обрел новое звучание. И новое модное имя — Lada Vesta Aura. Вполне предсказуемое. Не отрицал этого, представляя машину, и президент «АвтоВАЗа» Максим Соколов: «Автомобиль Lada Vesta Aura... вполне может использоваться для нашего госзаказа, для чиновников. Даже имеет ответ Aurus небольшой: Aura — Aurus — созвучно».

Кроме простора сзади, созвучный госзаказ оснастили самым мощным вазовским 1.8, 122 л.с., и секретным пока «автоматом»: возможно, это китайский вариатор. Привлекателен для машины и рынок такси. В СССР тоже так было: черную «Волгу» за простые рубли не продавали, она для начальства была. А прокатиться за деньги – пожалуйста: на салатовой, с шашечками и зеленым огоньком.

#2 AURUS KOMENDANT

На роскошном полюсе державного автомобилизма РФ тоже перемены. К седану и минивану марки Aurus примкнул кроссовер Komendant на той же платформе. Единственное отличие по технике — пневмобаллоны вместо пружин в подвеске.



#3 YA3 CTP 65 ANNIVERSARY

Страна у нас большая. Представлять власть чиновникам нужно и там, где пока не представлен асфальт. Юбилейная — 65 лет в строю! — версия «буханки» с цветной строчкой на креслах проползет там, где ни Aurus, ни Aura не получатся.







В ПРОФИЛЬ

мы легко узнаем в DF6 не только Nissan Navara. Японский прародитель успел дать жизнь целой плеяде лицензионных копий и трибьютов, включая экзотический Renault Alaskan и даже Mercedes-Benz X-Класса. Иных уж нет а те далече...

AOM KYABTYPЫ YPOKH MACTEPCTRA







捷达VA3

#3 JETTA VA3 / VW POLO SEDAN

Бренд Jetta учрежден СП FAW Volkswagen. A VA3 (не VA2!) ближайший родич прославленной в России сладкой калужской парочки «Полуседан» + Skoda Rapid. Правда, самый скромный по статусу родич. И неофициальный. Короче, бастард.



У автопроизводителей, которые вышли с нашего рынка в официальную дверь, появился шанс вернуться через окно. Нет, речь не о параллельном импорте, этой случайной связи продавца и покупателя без любви и обязательств. Окно возможностей открывает китайский госконцерн Sinomach. «Синомаш» недавно пришел в Россию в роли независимого импортера продукции китайских автозаводов. Многие из которых, как водится, представляют собой СП с известными западными и дальневосточными производителями. На них и ставит Sinomach Auto Rus. Придумали под это дело новый бренд Oting, а стартовали с изделия СП Zhengzhou Nissan – внедорожника Paladin. Мы знаем его как Nissan Terra, который делают на том же заводе в Женжоу. Это «конвертированный» из пикапа Navara вездеход с рамой, базовым задним и жестко подключаемым передним приводом. Mitsubishi Pajero Sport, Toyota Fortuner помните? Вот. Снаружи «китаец» отличается от «японца» только эмблемами и грилем: кузовные детали идентичны, на стеклах – клейма «Nissan». Внутри отличий больше: турбомотор Mitsubishi (2 литра. 218 л.с.) и девятиступенчатый «автомат» ZF вместо ниссановского 2,5-литрового атмосферника с семиступенчатым Jatco. И по-китайски щедрый интерьер с большим «планшетом» в топе.

Кстати, ровно того же «Паладина» намерен завозить к нам представитель Dongfeng, автомобильного партнера СП «Женжоу Ниссан», – компания «Моторинвест». А у «Синомаша» в планах и другие бренды.

дом культуры УРОКИ МАСТЕРСТВА



НЕЗАВИСИМЫЕ

дизайнеры рады попиариться на новинках. Когда на улицы выезжают прототипы в камуфляже. наступает их время. Кто угадает под гримом облик серийной машины? Sugar Design почти угадал. Но пририсовал Li Mega прицеп.





Автомобильный проект медиамагната Ли Сяна стремительно набирает обороты. Товар у него и правда отменный. Гибридные кроссоверы Li отличает премиальное качество, а также уникальные для китайского автопрома чистота форм и благородство пропорций. Неудивительно, что эти машины уже известны у нас. И популярны у параллельных импортеров. Хотя официальными дилерами Li Auto в РФ называют себя сразу несколько компаний... Недостаток у «Ли» всего один: его актуальные модели, Li7, Li8 и Li9, неотличимы друг от друга. Разный у них только размер. Дизайнер Крис Бэнгл когда-то обозвал подобные автомобили «сосисками разной длины». Не согласиться с ним трудно. Однако недавно короткая линейка «Ли Авто» пополнилась моделью, которую нельзя перепутать ни с одним автомобилем в мире. Ну, разве что с локомотивом скоростного поезда. Им, говорят дизайнеры, и вдохновлялись. Li Auto Mega имеет более 5 м в длину, необычную для минивэна ниспадающую линию крыши и электрическую силовую установку. У него посадочная формула 2+2+3 и гигантский багажник. У него сумасшедшая обтекаемость: cd 0,215 – это сильно лучше, чем у Porsche Taycan. A еще тут безумно передовая техника. Батарея CATL Qilin 5С обеспечивает запас хода до 700 км и допускает зарядку мощностью до 550 киловатт! Всего за 12 минут можно зарядиться на 500 км пробега. Два электромотора общей мощностью 544 «коня», 5,5 секунды до сотни... Действительно – Мега. Не поспоришь.

#2 XPENG X9

Гляля на черную глыбу нового электрована, как не вспомнить робомобиль KITT из культового сериала Knight Rider? Интеллектуально KITT был помощнее, но семи мест, пневмоподвески и полноуправляемого шасси у него точно не было.







ДОМИНИРОВАНИЕ

Макса Ферстаппена было безоговорочным и невиданным прежде. Какой там Шумахер! Статистические достижения Макса поражают: в сезоне-2023 он выиграл 86,36 процента Гран-при, побив «вечный» рекорд Альберто Аскари, который держался 71 год.

AOM RYABTYPЫ YPOKH MACTEPCTBA







#3 LADA VESTA SPORTLINE

АвтоВАЗ готовится возобновить производство самой спортивной Vesta Sport. Причем «Спортом» будет и седан, и универсал. Ходят слухи о мощности в 160— 190 л.с. А пока в продажу поступила Vesta Sportline со 118-сильным мотором.



Команду Red Bull Racing в паддоке Формулы 1 долго считали несерьезной. Славилась она неукротимым весельем и зажигательными тусовками. Однако «игрушка торговца газировкой» Дитриха Матешица, которую он в 2004 году за 1 доллар выкупил у Ford – тогда она называлась Jaguar Racing и успеха не имела, – таки вышла в люди. Главным активом команды стал гениальный конструктор Эдриан Ньюи. На его счету много чемпионских машин. К 2023 году он снова придумал непобедимую. Порулить RB19 – мечта любого гонщика в пелетоне. Но вакансий нет. За штурвалом лучшей машины царит лучший пилот современности Макс Ферстаппен. Потомственный гонщик из Голландии, сын картингистки-любительницы и экс-пилота Ф1. За руль Формулы 1 он сел в 17 лет в обход всех стандартных процедур. Даже водительских прав у него еще не было. Сейчас ему 25, и он уже трехкратный чемпион мира. Из 22 гонок сезона Макс выиграл 19, причем 10 – подряд. Еще два кубка у его напарника, так что всего на счету RBR 21 победа из 22 возможных. Nobody's, как говорится, perfect. Жаль. Матешиц не дожил.

И коротко о главном – машине. Силовая установка гибридная, Honda RBPTH001, мощность около 1080 л.с. ДВС – V6 объемом 1,6 литра, турбо, 15 000 об/мин, работает на смеси бензина с этиловым спиртом – для экологичности. Привод задний. Вес – 798 кг, максималка – 337 км/ч, разгон от 0 до 100 км/ч – 1,7 секунды. Прижимная сила, развиваемая болидом, позволяет ему ездить по потолку. Королева гонок, да.



еня попросили написать вопросы и подробные правильные к ним ответы для викторины на автомобильную тему. Ровно сто вопросов и сто ответов. И я погрузился в работу. Очень увлекательную, конечно. Какой серийный автомобиль самый красивый в мире? Таковым считается Jaquar E-Type 1961 года, даже выставленный в Нью-Йоркском музее современного искусства. А какой из серийных самый маленький? Рекорд у одноместного кубика Peel P50. А самый крупный? Наверняка угадали, это «БелАЗ»,

Нзвестная ситуация НАПРОЧЬ ОТРЕЗАЛА НАС ОТ СЕГОДНЯШНЕЙ МИРОВОЙ АВТОКУЛЬТУРЫ.



колоссальный самосвал 75710 грузоподъемностью 450 тонн. Чем известен немецкий гений Луиджи Колани? Шедеврами биодизайна. А чем особенным – Алек Иссигонис? Создал Mini. Знаете, какова максимальная длина у машины марки Mini? Свыше шести метров у лимузина XXL. А как выглядит самый длинный автобус Ikarus? Он сочлененный аж с двумя «гармошками». Кстати, помните ли, какие автобусы выпускал завод КАвЗ? Капотные на базе горьковских грузовиков.

Собственно, в любой викторине участникам зачастую важнее не вопросы, а ответы. Компания Ferrari основана в 1947 году. А производство спортивных Lamborghini – в 1963-м, тракторы синьора Ламборгини появились раньше. Пионерский ВАЗ-2101 предлагали назвать ВИЛ в честь Ленина. А «бочкой» у нас прозвали Audi 80. Первый отечественный электромобиль построил изобретатель Ипполит Романов. А первая превышенная скорость составляла 13 км/ч. Наибольший тираж у модели Toyota Corolla. А наибольший пробег с момента выпуска – более пяти миллионов километров – у купе Volvo P1800 американца Ирва Гордона. Носовая фигурка Rolls-Royce именуется «Дух экстаза». А фигурку оленя убрали с капота «Волги» по соображениям безопасности. Хотя одним из самых опасных признан описанный в нашумевшей книге юриста Ральфа Нейдера старый заднемоторный Chevrolet Corvair, имевший критические проблемы с устойчивостью, которые иногда приводили к фатальным последствиям.

Я закончил сей труд и осознал: вопросы набрались в основном о былых временах. Почему? Во-первых, именно там, в долголетней истории развития автомобилизации, можно найти удивительные факты в неисчислимом количестве, лишь руку протяни. Во-вторых... Очевидно, мне не хотелось, чтобы викторина напоминала о том, как известная ситуация напрочь отрезала нас от сегодняшней мировой автокультуры, от многих нынешних автомобильных событий и премьер за рубежом. Кроме, разумеется, китайских!

И тут я задался сразу массой вопросов о китайской автоиндустрии. Они буквально обрушились с небес. Вернее, из Поднебесной. Не мировая история машин, не текущие события у фирм в Европе или США – автомобильный Китай, он для нас актуален, о нем по-настоящему любопытно знать.

Только викторины на сотню пунктов пока не получится. Мы ведь еще не в теме. Как переводится название производителя Dongfeng? И что означает его эмблема? Сколько моделей выпускает FAW? Какие фирмы планетарного масштаба помогли разработать компоненты для Chery? С какого автомобиля вообще начали китайцы? Какой у них самый продвинутый из серийных? А самый надежный? Вообще - бывают надежные китайские машины?

Вот они, важные теперь вопросы. Пора узнать ответы. Как минимум, ради автотренинга – если хотим убедить себя, что китайские автомобили не столько наше внезапно определенное будущее, сколько по-своему тоже очень интересное явление.



В Санкт-Петербурге владелица гибридного Voyah пытается через суд добиться признания принадлежащей ей машины электромобилем. На кону деньги – владельцы электромобилей во многих городах России имеют возможность сэкономить. Например, на парковке или в путешествии по М-11. Для электромобиля это бесплатно.

Истица требует признать ее автомобиль электромобилем не просто так. На сайте дилера модель Voyah Free называется именно «электрическим кроссовером». Есть нюанс: модификации Free EVR, в отличие от чисто электрического Free EV, оснащены не только аккумуляторной батареей, но и двигателем внутреннего сгорания (ДВС), и в проспектах они честно называются «гибридными версиями». И вот почему: ДВС на них приводит в движение генератор, который служит для питания электромоторов и подзарядки аккумуляторов. Истица пригласила эксперта, который написал, что, поскольку бензиновый двигатель не связан с колесами напрямую и автомобиль может двигаться исключительно благодаря электромашине, ДВС можно не считать.

По-моему, владелица гибридного Voyah Free EVR зря потратила деньги на экспертизу. Ведь этот автомобиль вполне может двигаться вообще не заряжаясь от сети. Генератор и электромоторы тогда будут работать как обычная электрическая трансмиссия. Когда-то такая стояла на автобусах ЗИС-154: дизель мощностью 112 л.с. вращал генератор, тот питал тяговый электродвигатель. И никто его электробусом не называл. ДВС на Voyach Free EVR довольно приличный, рабочим объемом 1,5 литра, так что и выхлоп будет как у обычного автомобиля с аналогичным бензиновым ДВС.

Впервые дополнительный ДВС на серийном электромобиле появился на BMW i3. И там 650-кубовый бензиновый мотор от скутера плюс генератор были опцией, которая никак не влияла на основные узлы, батарею и электромотор. Запла-

тил за ДВС – он есть, сэкономил – нет. А вот у разных версий Voyah Free не так. У каждой свой вариант батареи и тяговой установки. На чисто электрическом Free EV батарея емкостью 106 кВт•ч обеспечивает запас хода 500 км. На том самом Free EVR, который приобрела истица, батарея в три раза скромнее, 33 кВт•ч, и «электрический» запас хода на ней всего 110 км. А вот 56 литров бензина и ДВС позволяют увеличить радиус действия до 674 км.



ВЕДЬ ЭТОТ АВТОМОБИЛЬ ВПОЛНЕ МОЖЕТ ДВИГАТЬСЯ ВООБЩЕ НЕ ЗАРЯЖАЯСЬ ОТ СЕТИ.

И тут самое интересное: BMW i3 с ДВС дороже, чем без него ведь двигатель и бак чего-то стоят. А вот Voyah Free EVR с дополнительным бензиновым двигателем дешевле чисто электрического! Если Free EV стоит от 9,14 млн рублей, то цена Free EVR начинается с 7,39 млн рублей. Экономия 1,75 млн рублей. Основная причина — аккумуляторы пока еще достаточно дороги, и замена батареи на более скромную снижает стоимость так сильно, что даже дополнительный агрегат в виде ДВС с генератором эту экономию не съедает.

Электромобили недешевы, и льготы для них – это не только поощрение езды без отработавших газов, но и компенсация необходимости искать место для зарядки и оставлять машину для этого на несколько часов. А тут как-то не совсем честно: стоит дешевле, проблем создает меньше, так за что же льготы? Я буду сильно удивлен, если петербурженка выиграет это дело. И с технической точки зрения, и исходя из духа и буквы закона Комитет по транспорту Санкт-Петербурга прав.



НАЧАЛО ВОЕННЫХ ДЕЙСТВИЙ МЕЖДУ ГОСУДАРСТ-ВАМИ ОБЫЧНО СОПРОВОЖДАЕТСЯ ВЗАИМНОЙ ВЫ-СЫЛКОЙ ДИПЛОМАТОВ И ГРАЖДАНСКИХ ЛИЦ, А ЕЩЕ -ЗАКРЫТИЕМ ФИРМ, ПРИНАДЛЕЖАЩИХ НЕПРИЯТЕЛЬ-СКОЙ СТОРОНЕ. НО В ПЕРВУЮ МИРОВУЮ ВОЙНУ СИТУА-ЦИЯ ОКАЗАЛАСЬ ИНОЙ – В 1914 ГОДУ ОТДЕЛЕНИЯ НЕКОТОРЫХ НЕМЕЦКИХ И АВСТРИЙСКИХ АВТОМО-БИЛЬНЫХ ЗАВОДОВ НЕ ЗАХОТЕЛИ ПРЕКРАЩАТЬ СВОЮ РАБОТУ В РОССИИ, НАХОДЯ САМЫЕ РАЗНЫЕ ПОВОДЫ, ЧТОБЫ ОСТАТЬСЯ.

дореволюционной России продажи иностранных автомобилей выстраивались по двум основным схемам. Самым распространенным был вариант, когда какое-нибудь лицо, например купец, автогонщик, инженер, владелец технической конторы, экипажной фабрики или гаража, заключало с фирмой договор и становилось ее торговым представителем для одного или нескольких регионов. Как правило, подобное сотрудничество длилось от силы год-два, а то и меньше, после чего представительство переходило к другому лицу – результаты продаж по такой схеме были невелики. Например, в Москве торговыми представителями немецкой марки Opel за четыре довоенных года успели перебывать инженер Яблонский, текстильный фабрикант Коншин, затем еще один фабрикант Быков и, наконец, купец Капцов.

Более серьезным и долгоиграющим считался подход, когда сама фирма-производитель открывала в России собственное отделение – в таком случае покупатель избавлялся от посредника, а еще в его распоряжении были мастерская и склад запасных частей, поставлявшихся напрямую с завода. До 1914 года такие отделения в России успели открыть только несколько марок: британская Vauxhall, итальянская Fiat, французские Renault и Peugeot, немецкие Mercedes и Benz, существовавшие тогда еще отдельно друг от друга, а также Durkopp, NAG, Protos, австро-венгерская Laurin & Klement – предшественник современной Skoda – и некоторые другие. При этом многие из этих фирм использовали обе схемы, открывая отделения в крупных городах и отдавая продажи автомобилей в отдельных губерниях на откуп местным торговым представителям.

YEAOBEYECKHÜ ÇAKTOP



КОНТОРА

«Общества моторов Даймлер», открытого в 1910 году. Архитектор — Вячеслав Олтаржевский, до сегодняшнего дня здание не сохранилось. «Общество моторов Даймлер» — дословый перевод на русский язык названия немецкой фирмы Daimler Motoren Gesellschaft.





Жаша фирма удостоеха звахія

Поставщика Двора Его Императорскаго Величества.

Отдъленіе завода:

Общество моторовъ ДАЙМЛЕРЪ, Москва.

Неглинный провзъ, 1

елефоны: 35-65 и 76-00.

Телеграммы: Мерседесь—Москва.

помимо

центрального отделения в Москве и еще одного в Одессе, «Общество моторов Даймлер» работало с целой сетью торговых представителей в других городах. К 1914 году это были: в Петербурге—экипажная фабрика «Ив. Брейтигам», в Прибалтийском крае—Вольдемар Венселидис, в Харькове—торговый дом «Браун и Эпп», в Баку—торговый дом «Грунау и К», в Ростове-на-Дону—торговый дом Чурилина.

По распоряжению из Петербурга

Первая мировая война сделала австрийцев и немцев врагами России, поэтому все отделения «вражеских» автомобильных фирм были закрыты, а принадлежавшее им имущество подверглось секвестру – наложению ареста с взятием под казенный присмотр. Секвестированные автомобили передавались на сборные пункты, чтобы потом отправиться в Военную автомобильную школу для дальнейшего распределения по автомобильным ротам и командам, санитарным отрядам и другим армейским подразделениям. Такая же судьба постигла мастерские и склады запасных частей.

Сообщения об этом часто мелькали на страницах прессы – вот заметка из газеты «Маленькие одесские новости», номер от 10 августа 1914 года: «По распоряжению из Петербурга вчера в Одессе были конфискованы автомобили нескольких немецких фирм. В магазин "Бенц и Ком." по Ришельевской ул. вчера утром явился полицейский надзиратель и составил подробную опись всех бывших на складе машин. Той же участи подверглись автомобили, найденные

YEAOBEYECKHÜ DAKTOP NOAESHIE HCKONAEMIE





на другом складе об-ва – на углу ул. Кондратенко и Ришельевской. В обоих складах "Бенц и Ком." конфисковано всего 25 автомобилей».

При этом журналисты не особенно разбирались в разнице между конфискацией и секвестром, в то время как секвестр отличался от конфискации тем, что по закону не являлся бессрочной передачей прав собственности, то есть подвергшиеся секвестру автомобили после окончания войны или после снятия секвестра подлежали возврату первоначальному владельцу. Существовала также и реквизиция – процедура, предусматривавшая выплату компенсации за изъятое военными властями имущество.

И если имущество немецких и австрийских фирм подлежало секвестру, то те же самые автомобили «неприятельских» марок, находящиеся у торговых представителей, либо по-прежнему остались у них в собственности, либо попали под военно-автомобильную повинность — так называлось добровольно-принудительное изъятие «самодвижущихся экипажей» в пользу государства, но уже с выплатой их стои-

84

коммерсантъ • автопилот ДЕКАБРЬ 2023

Nt 17

AL PROMOTIA

МЕРСЕДЕСЪ ПОВЪЖДАЕТЪ:

На сушь:

На послъднемъ военномъ пробъгъ: 2788 вер. три серійныхъ Мерседесъ проходятъ безъ штрафныхъ очковъ.

Австрійскій Альпійскій пробъгъ: серійный Мерседесть подъ управленіемть любителя г-на В. фонъ-Гутманъ первый безъ штраф- ныхть очковъ на каждомъ изть семи эта- повть ледвай кът финиту.

Мерседесъ первый отъ старта до финиша безъ штрафныхъ очковъ. Почетный призъ города Въны.

леть ным Первый нергь Мерс

Первый призъ Принца Генриха: Рейнскій полеть г. пижнера Г. Гирть съ аніаціоннымъ моторомъ Мередесъ 96 НР. Первый призъ полеть Берлинъ—Вана г. пижеперь Г. Гирть съ аніаціоннымъ моторомъ Мередесъ 96 НР.

На водъ

Тел. 603.

Призъ Императора Франца-Іосифа: лодка "Марга IV" (Аббація). Первый ризъ въ общей классификація: лодка "Титанія" (Аббація).

СПБ., Захарьевская 8

Единственный представитель для Спб

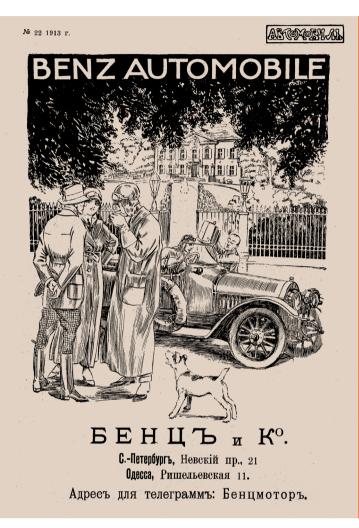
Общество моторовъ Даймлеръ

унтертиритеймъ—маринфельнъ.

Ив. БРЕЙТИГАМЪ

MAPKA BENZ, TAK WE KAK U MERCEDES,

располагала только двумя собственными отделениями, но только центральное было не в Москве, а в Петербурге. Из южных городов обе фирмы сделали выбор в пользу Одессы.





мости. От реквизиции повинность отличалась тем, что владелец сам доставлял автомобиль на сборный пункт.

Под секвестр попало и все имущество московского отделения «Общества моторов Даймлер», торговавшего легковыми автомобилями Mercedes и грузовиками Daimler, но при этом жизнь в конторе продолжалась - надо было заниматься делами по ликвидации отделения. Всех призванных на военную службу сотрудников немедленно рассчитали, а их семьям начали выплачивать пособие в размере половины довоенного жалованья. Два сотрудника-немца оказались сосланными в Оренбург: мастера Крацер и Цайзер. Первого не спасло даже то, что когда-то сам император Николай II вручил ему золотые часы с гербом и цепочкой, а второй был женат на русской. Не желая повторить их судьбу, служащие Шуднат, Гессель, Геркнер и Рейнгольд подали прошение о принятии в русское подданство. А бухгалтер Батце воспользовался ситуацией и похитил из кассы 5558 рублей, но был пойман и предан суду присяжных.

Можно рассчитывать на будущее

При этом директор отделения Ростовский, несмотря на войну, уходить с российского рынка не хотел и не терял надежды сохранить фирму, постоянно напоминая властям о заслугах автомобилей Mercedes и о звании поставщика императорского двора: «Ввиду того что Его Императорское Величество и, насколько нам известно, верховный главнокомандующий пользуются нашими машинами, что кроме того, они многими высокопоставленными лицами и учреждениями находят применение, думаем, что если позволят условия, то можно рассчитывать на будущее».

В апреле 1915 года контора «Общества моторов Даймлер» переехала из здания в Неглинном проезде в более скромную квартиру в доме 12 по улице Петровке, куда перевезли и конторскую мебель, почему-то не попавшую под секвестр. Еще один бюрократический казус случился со складом запасных частей, перешедшим в распоряжение 2-й Запасной автомобильной роты, когда ее командир капитан Крит решил затеять ревизию.

YEAOBEYECKHÜ ÇAKTOP NOAESHIE HCKONAEMIE

ВЕРХОВНЫЙ

главнокомандующий русской армией великий князь Николай Николаевич выходит из автомобиля Mercedes. Лимузин на фотографии немецкий лишь наполовину — кузов для него изготовлен петербургской экипажной фабрикой «Ив. Брейтигам».





Но из этой затеи ничего не вышло. Военные составили опись деталей на русском языке, сделанную по порядку полок и ящиков, в то время как первоначальный список был составлен по алфавиту, да еще и на немецком языке. Сверить это, конечно же, оказалось невозможно, учитывая и то, что военные чины некоторые детали называли весьма своеобразно: «цилиндровый мотор» или «украшение для рессор». О таких автомобильных частях в «Обществе моторов Даймлера» ничего не знали...

Решение проблемы лежало на поверхности, но додумались до него не сразу – немецкий порядок пришел на помощь русскому бардаку, о чем военным наменнул сам Ростовский: «В свое время при первоначальной организации склада мы предвидели затруднения, вытекающие из различного обозначения одной и той же части, и поэтому каждая часть имеет ярлычок, на котором написано как русское, так и немецкое название. Полагаем, что список, врученный нам

2-й Запасной автомобильной ротой, составлен по большей части по названным ярлыкам. Если, стало быть, нам вручен был бы список этот на немецком языке (следовало вместо русских названий частей списать находящиеся на этих ярлыках немецкие названия), то сверка с нашими книгами оказалась бы вполне возможной, ибо как в книгах, так и в списках были бы одни и те же названия».

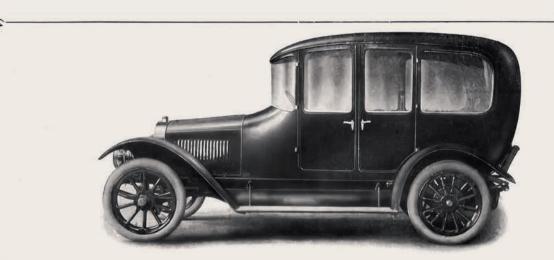
Окончательная ликвидация отделения была назначена на 1 июня 1915 года, но в назначенный срок так и не состоялась. В течение 1915 и 1916 годов продолжалось ведение приходно-расходной книги, а в справочнике «Вся Москва» за те времена можно отыскать и данные об «Обществе моторов Даймлера». И даже вплоть до 1916 года здание в Неглинном проезде якобы украшала вывеска «Автомобили "Мерседес". Общество моторов Даймлер», хотя это можно отнести к разряду легенд, которыми овеяна история марки.

ДО 1914 ГОДА

фирма Laurin & Klement открыла в России наибольшее число собственных отлелений из всех — пять. В рекламе они назывались словом «СКЛАДЫ», В ТОМ ЧИСЛЕ И ПОТОМУ, что там всегда находилось определенное количество автомобилей.

АВТОМОБИЛИ

Laurin & Klement часто попадаются на снимках Первой мировой войны. Почти все они оказались в армии по повинности или в результате секвестра или реквизиции. Слева американский Pierce-Arrow. справа — два Laurin & Klement.



ауринги Клементъ Якціохерхое Общество.

СОБСТВЕННЫЕ СКЛАДЫ:

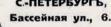
С-ПЕТЕРБУРГЪ.

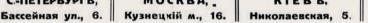
MOCKBA,

KIEB b.

РОСТОВЪ н/Д.

ХАРЬКОВЪ.





Садовая, № 33.

Екатериносл., 46.



В лучах короны Романовых

Если с немецкими марками было все ясно, то с австрийскими возникли сложности, по крайней мере, с одной из них – той самой Laurin & Klement, предшественницей Skoda.

Началось все с того, что противоречия между населявшими Австро-Венгрию народами вызвали разное отношение к войне, когда славянские подданные династии Габсбургов, в том числе чехи, массово сдавались в плен на русском фронте и воевали уже на стороне России. Самый известный пример – автор «Похождений бравого солдата Швейка» Ярослав Гашек. Чехи вообще вынашивали свои планы: сразу же после объявления войны император Николай II благосклонно принял чешскую делегацию, представившую политический проект борьбы за независимость Чехии от Габсбургов с возможным включением ее земель в состав России. «Свободная и независимая корона Святого Вацлава

ЧЕЛОВЕЧЕСКИЙ ФАКТОР ПОЛЕЗНЫЕ ИСКОПАЕМЫЕ





MAPKA

Laurin & Klement в российской рекламе чаще всего называлась чешской, а не австрийской или австро-венгерской, хотя территория нынешней Чехии тогда входила в состав Австро-Венгрии — двуединой монархии Габсбургов, существовавшей с 1867 по 1918 год.

ЦЕНТРАЛЬНОЕ

отделение Laurin & Klement в Петербурге, располагавшееся на первом этаже в доме 6 по Бассейной улице — нынешней улице Некрасова. Именно это помещение летом 1914 года было незаконно опечатано представителями Военной автомобильной школы

скоро будет сиять в лучах короны Романовых» - так говорилось в одном из чешских меморандумов.

Естественно, после таких встреч на высшем уровне чешское имущество было избавлено от секвестра, но «на местах», как обычно, все решалось по-своему. Командир Военной автомобильной школы полковник Секретев почему-то отказался признавать чехов союзниками и в конце июля реквизировал автомобили, принадлежавшие петроградскому отделению Laurin & Klement. Потом уже ситуация прояснилась и чехам объявили, что задержанные шестнадцать автомобилей будут возвращены, но вернули только одиннадцать, причем только с кузовами закрытого типа – лимузины и ландоле. Оставшиеся пять рота оставила себе, объяснив это «надобностью в открытых автомобилях». За них казне требовалось заплатить, но с выдачей соответствующих документов канцелярия роты почему-то не спешила.







ИНОГДА

HEVOREAECKNA ФУКТОБ ШОУЕЗНРЕ ИСКОШЧЕШРЕ

фирма Laurin & Klement называла себя в рекламе «славянским заводом», однако после начала Первой мировой войны это никак не способствовало тому, что ее не приняли за австро-венгерскую и не забрали все имеющиеся в наличии автомобили.



Руководство отделения Laurin & Klement обратилось к военному министру Сухомлинову, а он, в свою очередь, затребовал объяснений от Секретева. Тот сослался на какую-то газетную заметку: «Опечатание имущества фирмы "Лаурин и Клемент" было произведено в силу Высочайшего повеления, а также ввиду появившейся заметки в газете Fremden-Blatt, при сем прилагаемой».

Что сим и подтверждается

При этом чехам из отделения Laurin & Klement еще и приходилось постоянно доказывать, что они чехи, а не австрийцы, отправляя военным чинам такие объяснения: «В составе служащих и рабочих в фирме "Лаурин и Клемент" в России имеются лица исключительно русской, польской и чешской национальности, о чем свидетельствует факт поступления 26 человек служащих – чехов, во главе с дирек-

тором г. Тучек, в Чешскую добровольческую дружину и что вся администрация и внутренняя переписка, включая и переписку с самим заводом в Младой Болеславе, ведется только на русском и чешском языках. Все вышеизложенное дает обществу право засвидетельствовать, что завод акционерного общества "Лаурин и Клемент" принадлежит действительно чехам, что сим и подтверждается».

Бумаги возымели свои действия – после нажима «сверху» печати были сняты, а Военная автомобильная школа предоставила документы для выплаты компенсации за самовольно взятые машины, переведя их из разряда секвестированных в реквизированные. Вся бюрократическая переписка заняла несколько месяцев и закончилась к лету 1915 года. И петроградское отделение Laurin & Klement продолжило свою работу как минимум до самой революции.



РУКИ ИЗ НУЖНОГО МЕСТА

В Ижевске есть Музей Калашникова, человека и автомата. Среди разнообразного оружия в экспозиции выделяется пара непрофильных экспонатов. Первый - самодельное устройство для одновременного переворачивания шампуров с шашлыком. Крутишь одну ручку – поворачиваются четыре металлические палки с мясом. Второй необычный объект, иллюстрирующий многогранный гений отечественного оружейника, – «газонокосилка самодельная». Михаил Тимофеевич слепил ее из того, что было – тележки для перевозки фляг и двигателя от стиральной полуавтоматической машины. Музейный сайт Министерства культуры, где описывается изобретение, уточняет, что «в 1970-е годы в Советском Союзе бытовая садовая электротехника была большим дефицитом», из чего, конечно, не следует делать вывода, что всего остального, например бензиновой садовой техники, имелось в избытке.

История с Калашниковым очень показательна. Если человек с таким положением в обществе не мог что-то купить или достать, что говорить про простых людей. Тотальный дефицит кого угодно делал мастером. Нет средства для чистки стекол? Воспользуйтесь смесью просеянного мела с водой. Никак не подойдет очередь на покупку автомобиля? Соберите свой. Как на фото. На нем представлена машина, сделанная на основе

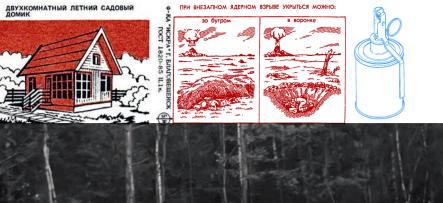
СМЗ С-ЗА. Непонятно? На базе автомобиля-мотоколяски, инвалидки. Выпускалась машинка с 1958 по 1970 год. Два места, два цилиндра, 8 лошадиных сил. Матерчатая крыша. Последний недостаток, судя по фотографии, исправлен. Появился не только хардтоп, жесткий верх, но и значок на переделанном капоте, напоминающий нечто среднее между русским твердым знаком и логотипом итальянской компании Bertone.

Хотелось написать, что производство самодельных машин в СССР никак не регламентировалось, да тут под руку попала книга 1969 года. Оказывается, существовал – по крайней мере, в то время – свод правил. В основном состоящий из ограничений. «Длина автомобиля не должна превышать 3500 мм (с кузовом спортивного типа – 4000 мм), допустимая высота автомобиля без нагрузки 1450 мм, а расчетная скорость – 75 км/ч». Рулю полагается находиться слева. Сэкономить на передаче заднего хода разрешалась только при условии, что полная масса автомобиля не превышает 450 кг – видимо, предполагалось, что более легкую конструкцию «самоделкин» развернет сам, как это сделал Бывалый в картине «Операция Ы», за что мотоколяска, лежащая в основе конструкции, и получила прозвище «Моргуновка».

Тут следует сделать вывод, а он такой: ничто так не способствует расцвету творчества народных масс, как четко спланированный дефицит.

Сергей Нестерцев

ФОТО НА ДОКУМЕНТЫ





хлеб войны

Садовый домик в СССР, если кто помнит, был стандартной площади: от 10 до 25 квадратных метров плюс веранда. Время от времени ходили строгие комиссии с рулетками, замеряли, не вышел ли кто за рамки. Почему так? Потому что социализм, объясняют сегодня. Да нет, все интереснее. В начале 1990-х московские депутаты делали ревизию нормативной базы по дачному строительству. Запросили в архиве документы. Ответ был неожиданным: выдать не можем, у вас допуска к гостайне нет. В смысле? К гостайне?! Нашли генерала-депутата с допуском, отправили в архив его. Оказалось, советское дачное строительство было вписано в доктрину ядерной войны.

При первом обмене ядерными ударами с вероятным противником столичная городская застройка полностью разрушалась и делалась непригодной для жизни. Но по мере удаления от центра шансы сохраниться возрастали — и у промышленных предприятий, и у тех, кто стоял за станками. А на расстоянии 30–50 километров от городской черты, как якобы показали расчеты, лучше всего могли сохраниться дощатые строения, площадью метров тридцать с небольшим максимум... ну вы уже поняли. В случае ядерного удара садовые товарищества, которые формировались, кстати, по производственному принципу — участки

выделялись сотрудникам того или иного завода и НИИ, становились временным жилым фондом.

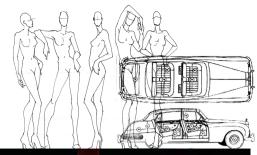
Переход завода на выпуск военной продукции часто закладывался изначально. Про то, что диаметр сигареты 7,62 мм, как у патрона АКМ, – это, наверное, все-таки шутка. Хозяйственное мыло по габаритам было как брусок взрывчатки – допустим, совпадение. Но вот корпусом советской гранаты РГ-42 в самом деле была тогдашняя консервная банка.

Таких подводных камней войны вокруг до сих пор немало. Взять хотя бы этот УАЗ, народное прозвище «буханка», тонущий в лесовозной колее. Или танковой, на фото не разобрать. 65 лет на конвейере недавно отметила эта модель Ульяновского автозавода, заказчиком которой в 1954 году выступил кто? Правильно, Советская армия, в 1958 году получившая в лице этой машины санитарный автомобиль УАЗ-450А и штабной УАЗ-450Б.

Новинка была максимально унифицирована с армейским же внедорожником ГАЗ-69 – рама, мосты, коробка передач, раздатка, поначалу даже двигатель, это уже потом поставили более мощный, УАЗ все-таки был на 400 кг тяжелее. Сегодня эта линейка УАЗ официально называется «старый грузовой ряд» или СГР. Что ж, логично. Взял АКМ, сел в СГР, проехал КПП и добрался до ЛБС. Линия боевого соприкосновения, если кто не в курсе.

Александр Янковский

правила пользования ОБСТОЯТЕЛЬСТВА





ФЕТИШ С МОТОРОМ

АЛЕКСАНДР ПАПЕШИН • ФОТО AGENT PROVOCATEUR

ИЛИ КАК НЕ ПОТЕРЯТЬ СЕБЯ. ОСТАВШИСЬ БЕЗ ОЛЕЖАЫ

ЛИБЕРТИ РОСС -

самый настоящий ветеран модельного бизнеса. Еще в 1988 году она снималась для обложки альбома Оззи Осборна No Rest for the Wicked. Поэтому для лук-бука, снятого в 2023 году, и автомобиль ей в пару подобрали заслуженный — Rolls-Royce Silver Cloud.

КАК ИЗВЕСТНО, «ОТ ОСИНКИ НЕ РОДЯТСЯ АПЕЛЬ-СИНКИ». БРЕНД AGENT PROVOCATEUR, КОТОРЫЙ ВЫ-ПУСКАЕТ ЖЕНСКОЕ БЕЛЬЕ, ТАК СКАЗАТЬ, «ДЛЯ ОСОБЫХ СЛУЧАЕВ», БЫЛ УЧРЕЖДЕН В 1994 ГОДУ ДЖОЗЕФОМ КОРРОМ, СЫНОМ ВСЕМИРНО ЗНАМЕНИТОГО МОДЕЛЬ-ЕРА ВИВЬЕН ВЕСТВУД, КОТОРУЮ СЧИТАЮТ ОСНОВА-ТЕЛЬНИЦЕЙ В МОДЕ СТИЛЯ ПАНК. ПЕРВЫЙ МАГАЗИН ОТКРЫЛСЯ В СОХО - ТОРГОВО-РАЗВЛЕКАТЕЛЬНОМ КВАРТАЛЕ ЛОНДОНА, НО ПОСЛЕ ЛАВКИ ПОЯВИЛИСЬ И В ДРУГИХ СТРАНАХ, В ТОМ ЧИСЛЕ И В РОССИИ.

о главное достижение марки – это не столько ее продукция, сколько неуклонное стремление самыми разными жанрами искусства доказать миру, что она провокатор не только в названии. В короткометражных фильмах и ежегодных лук-буках Agent Provocateur снимались такие звезды, как Пенелопа Крус, Кайли Миноуг, Кейт Мосс, что, впрочем, не спасло часть рекламной продукции бренда от запрета к показу в Соединенном Королевстве, поскольку она «унижает женское достоинство». В современном мире, где придуман целый ряд новых грехов -«сексизм», «объективация», «геронтофобия», – даже знаменитый календарь Pirelli, долгие десятилетия радовавший публику красотой юного женского тела, теперь все больше показывает, что относительно неплохо можно выглядеть в любом возрасте, особенно если ты борешься за права человека или экологию, и даже при условии, что ты – мужчина. Но Agent Provocateur не изменяет себе. Пару лет назад к вызывающего виду белью добавились всевозможные игрушки и прочие фетиши. И самое главное: бренд не забывает, что одним из важных фетишей остается автомобиль. Наша небольшая ретроспектива «провокаторских» лук-буков за последние десять лет наглядно это демонстрирует.



правила пользования

ОБСТОЯТЕЛЬСТВА



всевозможными

«валентинками» коллекция предлагала «свести с ума своего партнера». Пикантные вырезы, отделка перьями марабу, структу-рированные чашечки или вовсе бюстгальтер из цепочки символизировали настоящий прорыв в повседневности.



В СВОЕ ВРЕМЯ

в свое время «Мустанг» также совершил невероятный прорыв. В первый же год выпуска был продан миллион машин. А все потому, что за возможность наслаждаться динамичной ездой американец мог теперь заплатить всего 2,5 тыс. долларов.

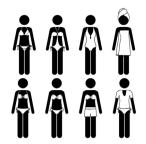






ПРАВИЛА ПОЛЬЗОВАНИЯ

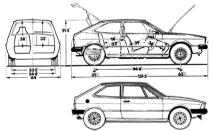
ОБСТОЯТЕЛЬСТВА





ОДНА ИЗ КОЛЛЕКЦИЙ

2021 года полностью состояла из изделий телесного цвета, как бы способных стать «второй как ов спосоных стать «второй кожей». Идею «повторения форм» демонстрирует и VW Scirocco, мало отличавшийся внешне от актуального в конце семидесятых гольфа.



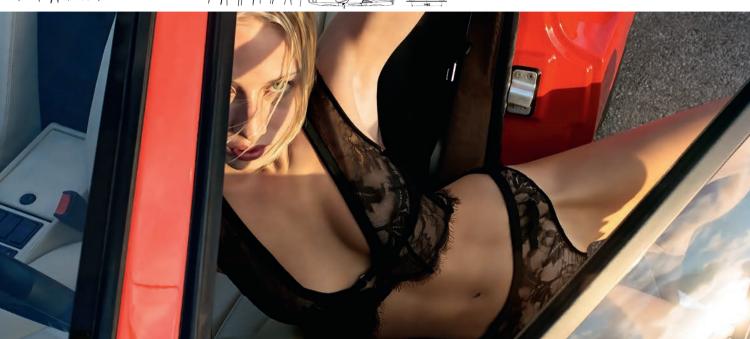
К ДИЗАЙНУ

VW Scirocco в разное время триложили руку такие известные мастера своего дела, как Джорджетто Джуджаро и Герберт Шефер.

правила пользования ОБСТОЯТЕЛЬСТВА



ЧТОБЫ ПОДЧЕРКНУТЬ ШАРМ коллекции белья и купальных костомов 2017 года, фотограф Брианна Капоцци использовала в качестве фона классические Ferrari 328 и Lamborghini Countach.









правила пользования ОБСТОЯТЕЛЬСТВА





ЧУВСТВЕННЫЙ ПОДТЕКСТ одной из коллекций 2015 года демонстрирует идеальный провокатор — британская супермодель Наоми Кэмпбелл. В паре с ней символично смотрится Ford Thunderbird 1959 года, тотем духа грозы у индейцев.

























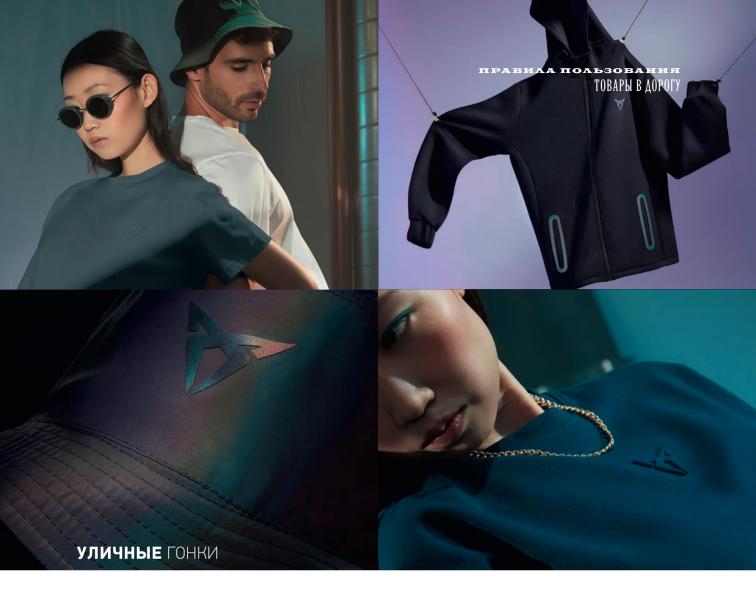
Название Omoda состоит из двух частей: литеры «о», означающей «абсолютно новый», и moda – это слово понятно на многих языках без перевода. Прогрессивный бренд, выпускающий яркие, стильные и футуристические автомобили, следуя за своим названием, решил задавать тренды не только в автомобилестроении, но и в фешен-индустрии. Коллекция одежды и аксессуаров, сувениров и «мерча» представлена только на российском рынке, поэтому все в ней имеет «русские черты».

Трикотаж Omoda выполнен из премиального хлопка, приятного на ощупь, но при этом с высокими эксплуатационными характеристиками. В состав трикотажного полотна входит полиэстер, что позволяет вещам держать форму, отлично впитывать влагу и быстро высыхать, при этом оставаясь полностью воздухопроницаемыми.

Амбассадором Omoda, как известно, является олимпийская чемпионка Анна Щербакова. В коллаборации со знаменитой фигуристкой была выпущена особая линейка одежды – Omoda x Anna S. «Фигурная» часть коллекции – свитшоты, футболки, лонгсливы, джоггеры, или, по-нашему, спортивные штаны, – украшена рисунками, будто начерченными острыми коньками на льду. И сами вещи коллекции одновременно уютные и спортивные, изысканные и практичные – как раз для зимних видов спорта или комфортных прогулок на морозе.







Сирга, дочерний бренд испанского автопроизводителя SEAT, гоночное ДНК содержит уже в своем названии. В его составе есть слово сир, то есть «кубок», и гасіпд, то есть «гонки». Но сегодня даже производители спортивных автомобилей не могут оставаться в стороне от осмысленного потребления. Поэтому главная идея последней коллекции под маркой Cupra Essentials — экологичность и естественность. Для создания линейки уличной одежды, в которой есть все

необходимое для повседневной жизни в городе, от футболок, худи и свитшотов до кепок и шапок, использованы переработанные волокна и органические материалы. При пошиве одежды от Сирга используются только новейшие технологии текстильного производства, например, печать на водной основе, для которой применяются мягкие, дышащие чернила, способные впитываться в ткань одежды, а также тиснение для логотипов и лазерная резка ткани.



МОРЕ ПО КОЛЕНО

Уже больше десяти лет компания Suzuki озабочена очищением Мирового океана от пластика. В рамках этой высокой миссии японский автопроизводитель объединился с брендом экоодежды OceanR, с которым выпустил в продажу особую толстовку с капюшоном. По сути, покупатель этой толстовки финансирует очищение Мирового океана на один килограмм пластика — это заложено в цене продукта. Толстовка Suzuki OceanR изготовлена из органического хлопка и переработанного полиэстера. Органический хлопок отличается от обычного тем, что выращивается без удобрений, содержащих пестициды и гербициды, не повреждает почву и потребляет меньше воды.

правила пользования TOBAPЫ В ЛОРОГУ



Дизайн часов Big Pilot's Watch AMG G 63, изготовленных швейцарской компанией IWC Schaffhausen, вдохновлен новой моделью Mercedes-AMG G 63 Grand Edition. Главная визуальная особенность новинки, как говорят сами создатели, «роскошный и почти буйный» контраст черного и золотого. Как и у самого внедорожника: золотые диски и элементы ливреи плюс цвет «черный ночной магно» подчеркивают родословную современного Mercedes-AMG G 63

Grand Edition, которую он ведет от модели, выпущенной в далеком 1979 году.

Корпус часов изготовлен из 18-каратного инновационного материала Armor Gold, значительно более прочного, чем обычное золото. Черный циферблат украшен текстурой с рельефным эффектом. Белые кольца циферблатов для маленькой секундной стрелки в положении «9 часов» и запас хода в положении «3 часа» имитируют фары G-класса.

СЧАСТЛИВАЯ ПОКРЫШКА

В 1973 году в возрасте четырех лет Михаэль Шумахер впервые сел за руль карта на трассе в городе Керпене. Пятьдесят лет спустя монакский бренд Мопдгір в сотрудничестве с благотворительным фондом семьи Михаэля Шумахера Кеер Fighting Foundation отдает дань этому особому юбилею, представляя эксклюзивный браслет МZ96 из серии Legend. Аксессуар изготовлен из покрышки, использовавшейся во время исторической победы Михаэля Шумахера на Гран-при Монцы в 1996 году. Тираж браслета составляет 91 экземпляр и соответствует количеству побед Михаэля Шумахера, а семь бриллиантов на платиновой застежке знаменуют семь титулов чемпиона мира, которые завоевал гонщик.





правила пользования V7ОРОД В ВОВОТ

ЭКСКЛЮЗИВНАЯ МОДЕЛЬ

Laureato Green Ceramic Aston Martin Edition предлагается в двух размерах корпуса— 42 и 38 мм ограниченной серией в 388 и 188 экземпляров.



ЛЕГЕНДАРНЫЙ ЗЕЛЕНЫЙ

Laureato Green Ceramic Aston Martin Edition, созданные в партнерстве Aston Martin и Girard-Perregaux, – первые часы легендарной серии Laureato с зеленым керамическим корпусом и браслетом. Изящный и элегантный дизайн эксклюзивной новинки включает в себя элементы, вдохновленные автомобилями Aston Martin: от мощных двигателей до изящных силуэтов и легкой конструкции. Это побудило специалистов Girard-Perregaux оснастить модель скелетонизированными стрелками и легким, будто заштрихован-

ным циферблатом. Его ромбовидный орнамент напоминает логотип Aston Martin, использовавшийся компанией в 1920-х годах. Ну и конечно, легендарный зеленый цвет. Ассоциация Aston Martin с этим оттенком началась много десятилетий назад, когда производители участвовали в гонках в цветах своей страны, в данном случае – British Racing Green. С тех пор гоночные автомобили Aston Martin соревновались в различных оттенках зеленого, прежде чем остановиться на уже знакомом Aston Martin Racing Green.



ЗВУК НА АСФАЛЬТЕ

Новая колонка PDS20 от Porsche Design будто создана для настоящих пацанов на районе. Это первая акустическая система Porsche, которая приспособлена для работы на открытом воздухе, причем в течение десяти часов. Конструкция новинки устойчива к пыли и брызгам, при этом обеспечивает великолепное звучание с мощными басами. Минималистичный корпус цилиндрической формы выполнен из сатинированного анодированного алюминия. Колонка оснащена силиконовым ремнем для удобной переноски, который также служит защитой от ударов. Ремни можно выбирать из двух цветов – Porsche Agate Grey и Shade Green, эксклюзивного оттенка, предлагающегося только для модели Porsche 911 Dakar.



И ДНЕМ, И НОЧЬЮ

В 2023 году исполнилось сто лет с тех пор, как в Ле-Мане на северо-западе Франции состоялась первая 24-часовая гонка, со временем ставшая самой известной гонкой на выносливость в мире. Компания Lego решила отметить это знаковое, пусть не для детей, а для взрослых, событие и выпустила в серии Technic набор Peugeot 9X8 24H Le Mans Hybrid Hyperсаг. Отметим, что оригинальный гоночный автомобиль дебютировал на легендарной гонке в прошлом году.

Модель выполнена в масштабе 1:10 и состоит из 1775 деталей. Собирая ее, можно тщательно исследовать гибридную систему, состоящую из двигателя V6, электродвигателя и батареи. А также подвеску, которая была разработана специально для этого гиперкара класса LMH, предназначенного для гонок высшего класса на выносливость. Реалистичное рулевое управление, открывающиеся двери и светящиеся в темноте элементы Night Ride передают атмосферу настоящей 24-часовой гонки.

МОДЕЛЬ В СБОРЕ

имеет высоту 13 см, длину 50 см и ширину 22 см.





чрезвычайно износостойкое и долговечное, а при его изготовлении не пострадало ни одно животное.

Коллекция разработана немецким производителем колясок Hartan в тесном сотрудничестве с конструкторским отделом Mercedes-Benz. Всего в линейке четыре модели: All-Terrain, Avantgarde и Performance, а также AMG GT. Все коляски оснащены легкими шарикоподшипниковыми колесами с воздушной камерой, а покрышки модели All-Terrain снабжены протектором, обеспечивающим максимальную мобильность на бездорожье. Для моделей Avantgarde и Performance предлагаются на выбор два сиденья – GTX или GTS.

GTX имеет функцию поворота, GTS заслуживает внимания за классический элегантный дизайн и регулируемый наклон спинки, что обеспечивает особый комфорт. Коляски AMG GT отличает особый стиль: диски в оригинальном дизайне, а также два новых цвета – «черная ночь» и «луч магмы».

ВСЕ МОДЕЛИ

колясок Mercedes-Benz доступны в пяти цветовых вариантах, а вариант АМG GT — в двух цветовых вариантах. Каждая из моделей будет выпущена ограниченным тиражом — всего 299 экземпляров.



«ПОПРОСИТЕ РЕБЕНКА НАРИСОВАТЬ МАШИНУ, И, КО-НЕЧНО ЖЕ, ОН НАРИСУЕТ ЕЕ КРАСНЫМ ЦВЕТОМ», – ГОВОРИЛ ЭНЦО ФЕРРАРИ. ПОПРОСИ ВЗРОСЛОГО НАЗВАТЬ СИМВОЛ РОСКОШИ, И ОН, КОНЕЧНО ЖЕ, ПЕРВЫМ ДЕЛОМ СКАЖЕТ: FERRARI. СКАЖИ: ЧЕМПИОН ФОРМУЛЫ 1 – ОТВЕТ БУДЕТ ТОТ ЖЕ. ЗА 73 ГОДА, С САМОГО СТАРТА ЧЕМПИОНАТА, «КРАСНЫЕ» ПРОЕХАЛИ 1059 ГРАН-ПРИ И ОДЕРЖАЛИ 241 ПОБЕДУ – КАЖДУЮ ПЯТУЮ ГОНКУ В ИСТОРИИ АВТОСПОРТА ВЫИГРАЛА КОМАНДА FERRARI.

Дним словом, история Ferrari – это история успеха, бешеной скорости, блеска и оваций. Но за всем этим стоит очень непростая личность основателя компании Энцо Феррари, драматическая, во многом даже трагическая судьба его семьи.

Хотя фильм «Феррари» назван байопиком, зритель не узнает из него биографию великого конструктора, автогонщика и бизнесмена. Сюжет картины охватывает всего три месяца из его долгой жизни. Но каких!

«Эта история о том, что все мы живые люди и ничто человеческое нам не чуждо», – говорит режиссер картины Майкл Манн.

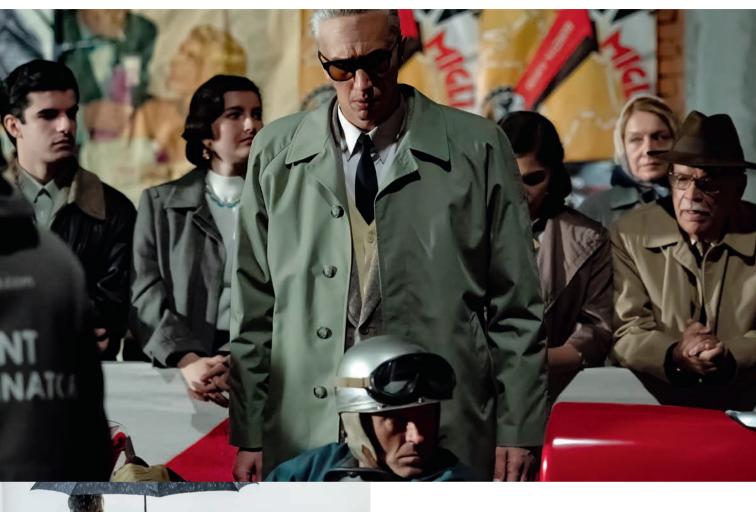
Иной воздух

Идею рассказать о легенде автоспорта как о «живом человеке» режиссер «Схватки» и «Авиатора» вынашивал почти тридцать лет. Тогда в роли Энцо он видел Роберта Де Ниро. На вопрос, как ему в результате пришла в голову мысль взять 39-летнего крепкого американца на роль 59-летнего довольно тучного итальянца, Манн ответил, что, как и его герой, Адам Драйвер «строг к себе и предан своему делу. Плюс он может быть очень забавным как перед камерой, так и за ее пределами. А Энцо был забавным». Ну и фамилия у Драйвера говорящая, а живот можно сделать и накладной.

Готовясь к съемкам, режиссер и актеры постарались изучить как можно больше подробностей из жизни героя. Они подолгу сидели в его кабинете, который остался нетронутым после смерти хозяина, смотрели на его любимые часы. Катались на взятой напрокат «Феррари», чтобы узнать, что ощущает человек за рулем культового автомобиля. Дышали воздухом Модены, чтобы понять, что только здесь можно было создавать такие машины. «В Модене, да и во всей Италии, свет падает по-особому, совсем не так, как, скажем, в Южной Калифорнии, – говорит Адам Драйвер. – Там совсем по-другому смотрятся оттенки красного. Воздух там иной».







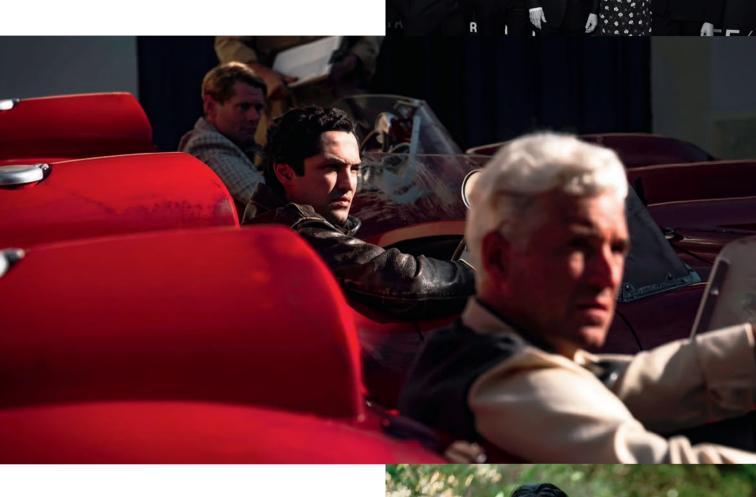


Создатели картины пытались собрать как можно больше деталей и особенностей этой очень неординарной личности: они читали дневники и письма, разговаривали с его сыном Пьеро и даже семейным доктором – Энцо был ипохондриком и посещал врача каждую неделю.

Он никогда не летал на самолете, не был в Риме и не ездил на лифте, ни разу в жизни не заварил себе кофе и никогда не брился сам. Он умел быть совершенно незаметным в толпе, но, когда снимал темные очки, сразу становился ярким пятном цвета Rosso Corsa, как его автомобиль.

Феррари был очень подозрительным и подписывал документы определенной ручкой, чтобы никто не мог подделать его подпись. Он не терпел никакого превосходства – будь ты хоть король Монако, никаких церемоний не жди. С параноидальной яростью защищал свои личные границы. Говорил, что общество «простит и убийство, и грабежи, но успеха тебе не простят». Свою автобиографию, которая и легла в основу сюжета, назвал «Мои ужасные радости»: по мнению Энцо, какие бы прекрасные вещи сейчас в жизни ни происходили, все равно они сменятся ужасными событиями. Его характер всегда был в режиме обороны, а разум всегда составлял очередные стратегии.

правила пользования CBOSOAHOE BPENS



Семья и гонки

Создатели фильма пытались – и это им полностью удалось – показать, какие бури бушуют за видимой невозмутимостью, проявить хрупкость за показной неуязвимостью, осветить трагедию, которая скрыта яркой оболочкой успеха, почестей и оваций. «Это история о потерях и о любви», – говорит режиссер.

1957 год, семья Феррари только что пережила страшную трагедию – смерть единственного сына Дино (это в честь него в 1966 году Энцо назовет новую марку своих автомобилей). На наших глазах гибнет и брак, основанный не только на большой любви, но и на партнерстве: Лаура стояла у истоков бизнеса и была неотъемлемой частью Ferrari.

Пенелопа Крус, которую режиссер Манн назвал «сногсшибательной, как удар молотом», тщательно готовилась к этой роли, пытаясь понять сущность Лауры. Им с Адамом удалось передать на экране отношения очень любящих друг друга людей, которые уже понимают, что не смогут оправиться после перенесенного горя и никогда не будут вместе. И тут появляется Лина Ларди (Шейлин Вудли). Ее называют



любовницей Энцо, но она стала гораздо большим – настоящим домом для него. «Единственные фотографии Энцо, когда он находится в полном покое, – это те, где он лежит на лужайке в Кастельветро с расстегнутой рубашкой и сдвинутым набок галстуком. Он играет с юным Пьеро, а рядом сидит Лина Ларди», – говорит режиссер.

Женщины в истории Феррари – это не просто романтические линии среди жесткого экшена. Адам Драйвер, пытаясь раскусить психологию людей, которые участвуют в гонках, погрузился в этот мир и понял, что «в гонках есть нечто неизменное – и это не самый быстрый гонщик, не создатель самых быстрых машин, не лидер турнирной таблицы – это семья. Семья – это преданные жены с секундомерами. Дети, идущие по стопам родителей. Это жертвы, принесенные во имя успеха».

Дикий и красивый

Когда у Энцо родился первый сын, Дино, гонщик решил завязать с гонками и заняться бизнесом. Когда Дино умер,

чтобы заглушить боль и спасти свою Скудерию, то есть «конюшню», от банкротства, Феррари принимает решение участвовать в гонке Mille Miglia.

В центре сюжета – страшная авария во время главного тогда автомобильного соревнования на выживание, когда пилот команды Ferrari врезается в толпу и убивает девять человек, пятеро из которых – дети. После этой трагедии гонку Mille Miglia закрыли навсегда.

Машины Ferrari показаны в картине не как роскошная люксовая ярко-красная игрушка – это, по выражению режиссера, «какой-то зверь – дикий, красивый и изысканный. Они смертоносные и могут убить в мгновение ока. У них больше силы, чем может выдержать пилот. У них больше мощности, чем могут выдержать тормоза. Одна маленькая ошибка, и последствия будут катастрофическими»

Но фильм «Феррари» – не про катастрофу, не про смерть и не про слабость сильного человека. Это драматическая история верности: семье, своему делу, себе.



В мире автоспорта не так много имен, которые знают люди, далекие от гонок, однако есть целый ряд выдающихся личностей, прославивших автоспорт, – и Энцо Феррари, пожалуй, один из самых ярких в этом ряду. В декабре в прокат выходит байопик Майкла Манна «Феррари», в основу которого легла автобиография легендарного автогонщика, конструктора и предпринимателя «Мои ужасные радости. История моей жизни», написанная им самим. Книга впервые была издана на русском в издательстве АСТ, теперь доступна ее электронная, а также аудиоверсия – эксклюзивно в книжном сервисе «Яндекс Плюса» «Букмейт».

Великий Старик, Коммендаторе, Патриарх, Инженер – у Энцо Феррари было множество титулов и прозвищ. Однако «Мои ужасные радости» – не летопись автоспорта, а история о жизненном пути, наполненная мыслями, чувствами, идеями ее автора. Каждый читатель найдет здесь что-то свое: одни узнают об истории гонок, другие – о светской жизни в Италии в начале и середине XX века, третьи прочитают трогательную личную драму, а четвертые – историю успеха мальчишки, погнавшегося за мечтой.

Энцо родился в городе Модена, регион Эмилия-Романья, на севере Италии, в семье слесаря-кузнеца. Автор часто упоминает, из какого региона страны тот или иной человек.

Это сохранено в переводе, чтобы показать важную культурную особенность Италии: регионы сильно отличаются друг от друга менталитетом, диалектом, кухней, и для итальянцев крайне важно, из какого именно региона человек.

Феррари мечтательно возвращается в годы своего детства и молодости. Энцо много пишет об отце и брате, которые часто говорили о машинах. Чем больше он их слушал, тем больше разгорался его интерес к автомобилям. Энцо вспоминает и первую машину, которую увидел близко, – одноцилиндровый De Dion-Bouton.

На долгий век Феррари – а Энцо прожил 90 лет – выпали две мировые войны, что также отражено в книге – теплые и безмятежные времена заканчиваются со смертью отца и брата, началом Первой мировой и призывом в армию. Энцо не принимал участия в боевых действиях: благодаря его слесарным навыкам, полученным в мастерской отца, его отправляют в кузницу подковывать мулов. Там он тяжело заболевает и проходит долгую реабилитацию в госпитале в Брешии.

После лечения и окончания войны Энцо пытается устроиться в Fiat, но получает отказ. Тогда он начинает работать в мастерской в Турине, где чинит кузова грузовых машин. Бедность, первые заработанные гроши, первая



Феррари

мои ужасные радости

Автобиография Энцо Феррари впервые на русском языке

гонка в 1919-м. Энцо впервые почувствовал присутствие смерти на трассе. В 1920 году он начал участвовать в гонках за команду Alfa Romeo – Феррари проведет в компании 20 лет в качестве пилота и инженера, пока не образует собственную команду.

«У меня не было почти ничего: ни денег, ни опыта, ни даже образования. Только огромное желание добиться успеха». Об этом и своей дальнейшей жизни Энцо рассказывает так, как будто старается вспомнить интересную байку за бокалом вина. Феррари аккуратно, но ярко делится откровениями, называет имена, даты, дает характеристики персонажам, которые оказываются реальными и очень известными людьми. Детальные рассуждения об особенностях автоспорта, которые сегодня назвали бы «инсайтами», присутствуют в книге в изобилии.

Другое измерение, которое предлагает книга, – личная исповедь Энцо. Он уже не рассказывает байки читателю как приятелю, но вдумчиво делится переживаниями в пустоту. Так, выражаясь словами автора, это «Разговор в одиночестве, с сердцем, переполненным болью». После раннего ухода из жизни сына Дино радости Энцо Феррари навсегда стали ужасными.



ДЕНИС ТОКМАКОВ

АВТОМОБИЛЬНЫЕ АРТЕФАКТЫ ИЗ НЕМЕЦКОГО КЕНИГСБЕРГА

ИЗ ВСЕХ БЛОШИНЫХ РЫНКОВ В СТРАНЕ САМЫЕ ИНТЕ-РЕСНЫЕ И ЗАМАНЧИВЫЕ, НАВЕРНОЕ, В КАЛИНИН-ГРАДЕ. И ВОВСЕ НЕ ПОТОМУ, ЧТО ЭТО САМАЯ ЗАПАДНАЯ ТОЧКА РОССИИ И РАСПОЛОЖЕНА БЛИЖЕ ВСЕГО К ЕВ-РОПЕЙСКИМ СТРАНАМ, ОТКУДА И ПОШЛА КУЛЬТУРА БЛОШИНЫХ РЫНКОВ.

лалининград – один из тех особенных городов, где прошлое не имеет ничего общего с настоящим. Разрыв эпох случился в 1945 году, когда Кенигсберг – бывшая столица Восточной Пруссии – отошел к СССР, став советским городом, названным в честь М.И. Калинина. Был в руководстве страны такой благообразный дедушка с козлиной бородкой и в очках, прозванный «всесоюзным старостой». К слову, саму Восточную Пруссию тогда поделили на троих: часть отдали Польше, остальное забрал Советский Союз, разделив свою долю между РСФСР и Литовской ССР. Естественно, все города в Калининградской области сменили свои названия на советские. Тильзит переименовали в Советск, Инстербург – в Черняховск и так далее. Это же коснулось и улиц. Но прошлое никуда не ушло. На каком-нибудь доме сквозь облупившуюся краску может начать проступать написанная когда-то готическим шрифтом реклама. Или, копаясь в саду, можно случайно подхватить лопатой монетку с профилем кайзера Вильгельма, пролежавшую в земле лет сто, а то и больше. Да и бог весть что еще лежит на чердаках местных домиков под аккуратными черепичными крышами. Такие же истории есть и про автомобильные артефакты, оказавшиеся в редакции «Автопилота» как раз с калининградского блошиного рынка.

Монохромный знак с надписью «Großglockner-Hochalpenstraße, 2571 m» посвящен открытию высокогорной дороги в Австрии, соединяющей земли Зальцбург и Каринтия. Открытие «Гроссглокнер Альпенштрассе» состоялось 3 августа 1935 года, а до начала Второй мировой войны по ней успели проехать 98 тыс. автомобилей. В память о горных серпантинах на высоте 2571 метр автоклуб Зальцбурга выпустил такой знак с изображением альпийских вершин он крепился двумя винтами к кузову или облицовке радиатора.

Эмалевый значок выпущен в честь мотогонок, прошедших в 1931 году в Зенсбурге – немецком городе, который сейчас находится на территории Польши и называется Мронгово. Это на той самой части Восточной Пруссии, которую в 1945 году «отрезали» полякам.

Как оба знака оказались на блошином рынке, неизвестно. Когда-то и один, и второй украшали автомобиль и мотоцикл соответственно, являясь гордостью их владельцев. Потом оба транспортных средства, видимо, сгинули в металлоломе, а перед отправкой в огненное мартеновское небытие знаки с них свинтили. Красивые штуки, как ни крути, хочется оставить на память.