ВОЗРОЖДЕНИЕ ЛЕГЕНДЫ

IKON TYRES

НОВОЕ ИМЯ ЗНАКОМЫХ ШИН

Ikon Tyres — новое имя знакомых шин.
Почти два десятилетия мы производим безопасные шины, характеристики и качества которых подтверждены экспертами автомобильных изданий. Мы изменили имя бренда, сохранив технологии, рецептуры, инновационное оборудование и команду профессионалов. Миллионы автомобилистов в разных странах мира используют шины, изготовленные на нашем легендарном производстве.

Ikon Tyres — это шины для тех, кто привык быть лучшим и не готов идти на компромиссы в вопросах качества и безопасности.

ikon.ru

ПРОИЗВОДИМ ШИНЫ С 2005 ГОДА

Реклама. ООО «Айкон Шина», ИНН 7816162305. Российская Федерация, Ленинградская область, г. Всеволожск, ул. Автомобильная, 14

АВТОПИЛОТ

www.autopilot.ru

АВТОПИЛОТ

коммерсантъ•автопилот

#03 (337) апрель 2024



В НОМЕРЕ:

MERCEDES-BENZ G500 •
BENTLEY BENTAYGA S BLACK EDITION •
RANGE ROVER SPORT STEALTH PACK •
GENESIS NEOLUN CONCEPT •
INFINITI QX NEW • **TANK** 500 URBAN •
WEY 05 • **BAIC** X75 • **JETOUR** T2 •
BMW NEUE KLASSE X •
ALFA ROMEO JUNIOR •









Игорь Верник,

актер

В 28 лет накопил на пятнадцатилетнюю «Копейку» «Жигули» и стал наслаждаться Москвой из окна автомобиля. А вот последнее время стараюсь себя высаживать из автомобиля и гулять. Когда есть пара часов до спектакля, люблю из служебного входа МХТ выйти в Камергерский переулок, посидеть в какой-нибудь кафешке. Особенно приятно делать это летом: открытые веранды и повсюду бурлит жизнь.

Максим Соколов,

президент «АвтоВАЗа»

К сожалению, мы продолжаем наблюдать крайне агрессивную ценовую экспансию со стороны импортируемых автомобилей китайских брендов, которые не заинтересованы и не видят стимула в локализации своего производства в России, что загрузило бы дополнительными заказами и российскую компонентную отрасль.

Лида Мониава,

учредитель благотворительного фонда «Дом с маяком»

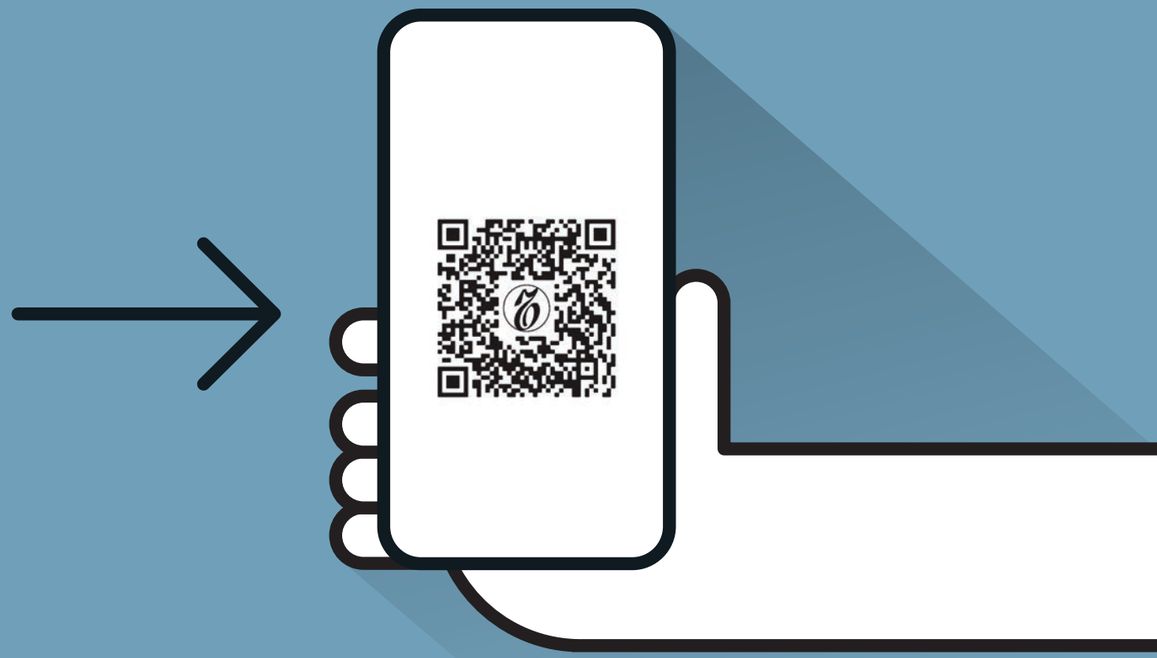
У нас есть автомобили, на которых мы доставляем детей, если им отказали в социальном и паллиативном такси. Но этих машин мало, не хватает. Всего пять машин у нас на тысячу пациентов. И в этом году еще возникла очень большая проблема с кадрами. У нас три незакрытые вакансии водителя, мы уже три месяца не можем найти на них людей.



16+ реклама **kommersant.ru**

Подписка на печатную версию газеты «Коммерсантъ» за считаные минуты

На сайте **kommersant.ru** вы можете оформить и оплатить заказ, не выходя из дома



По вопросам оформления подписки обращайтесь по телефону **8 800 600 0556** (звонок бесплатный по РФ) или по электронной почте **podpiska@kommersant.ru**

Коммерсантъ

АО «КОММЕРСАНТЪ», Г. МОСКВА, ОГРН 1027700204751



Михаил Жванецкий,

писатель

Ко мне очень хорошо относилась Марина Влади. Однажды я ехал с ней и Володей вместе в их машине. «Рено-16» – это я помню. Володя что-то говорил. И вдруг спустило колесо сзади. Они продолжали разговаривать между собой, спорили о чем-то. Очнулся – я меняю колесо. Было очень темно. Подъехал сынок какого-то крупного начальника на «Волге». Стал фарами светить мне в помощь... И говорит Высоцкому и Влади: «Пока ваш водитель меняет колесо, можно ваш автограф?»



Андрей Бочкарев,

заместитель мэра Москвы

Город считается нормально урегулированным с точки зрения парковочного пространства, если в нем на одну машину есть хотя бы два парковочных места. Грубо говоря, в Москве должно быть в идеале 8 миллионов парковочных мест. То есть в городе пришлось бы отдать 140 миллионов квадратных метров под плоскостные парковки и 72 миллиона квадратных метров под капитальные паркинги! По сути, Москва бы превратилась в одну сплошную парковку, а город задохнулся бы в пробках.

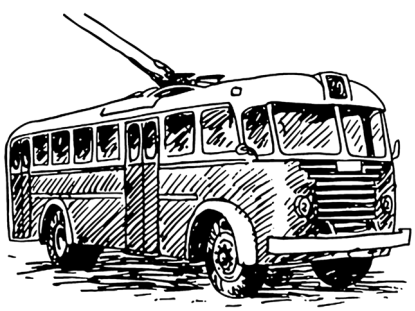


Александра Урсуляк,

актриса

Я всегда рада каждому кустику и деревцу, которые растут в городе. Чем больше зелени, тем лучше. Мечтаю, чтобы в городе ездили только электромобили, чтобы было тихо и чистый воздух.







У ИЗДАНИЯ «ОГОНЕК» – ЖУРНАЛА С БОЛЕЕ ЧЕМ СТОЛЕТНЕЙ ИСТОРИЕЙ – в последние годы его жизни был остроумный слоган: «Огонька не найдется?» Сегодня, кстати, не только нет такого журнала, но и фразу подобную практически не услышишь. Вредная привычка табакокурения частично перешла на пользование системами нагрева, не требующими открытого огня. Правда, если верить статистике поисковых сервисов, нынешней зимой опять одним из самых популярных запросов на автомобильную тему стал «как правильно прикурить?». Но и это, если верить мировым трендам автомобилестроения, тоже скоро получит в орфографических словарях определение «устар.». Мир пересаживается на электромобили, конструкция которых предполагает и несколько иной словарный запас их автовладельцев. Какой именно – вы найдете на страницах этого номера «Автопилота». Даже если у вас нет машины, работающей на батарейках, «разговорчик поддержать» совершенно точно пригодится.

ДМИТРИЙ ГРОНСКИЙ
главный редактор

16+ реклама
kommersant.ru



LEVEL ONE

Подпишитесь на «Коммерсантъ» в мае

и получите в подарок месяц подписки на библиотеку интерактивных уроков Plus от образовательного проекта Level One

ПСИХОЛОГИЯ, ИСКУССТВО, КИНО,
МОДА, ЗДОРОВЬЕ, ФИНАНСЫ
И МНОГОЕ ДРУГОЕ







Как получить подарок?

Оформить и оплатить **с 1 по 31 мая 2024 года** подписку на печатную версию газеты «Коммерсантъ» на 3 месяца и более:

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

Индивидуальный промокод для активации на сайте Level One придет на ваш e-mail в течение 10 рабочих дней с момента оплаты подписки на газету.

Коммерсантъ

АО «КОММЕРСАНТЪ», Г. МОСКВА, ОГРН 1027700204751

ДОСТОЙНОЕ СОДЕРЖАНИЕ



ОТКРЫТИЕ

ЗАПАДНЫЕ ЦЕННОСТИ

45 В «КУБЕ» 8
За что мы любим «Гелендваген»

ТЕНДЕНЦИИ

ПРОЖЕКТ 16

МАШИННОЕ ОТДЕЛЕНИЕ

ДОНЕСЕНИЯ

БЕЗ КОМПРОМИССОВ 22
Tank 500 Urban. После бездорожья покоряем город

ПОСТРОИЛ ДЖЕК 28
Гибрид начинает и выигрывает

СЕМЬЯ И ШКОЛА 34
Демисезонное авто с актуальными принтами

ГРАН-ТУРИЗМО 40
Квадратиш, практиш, вояж

ЗАВЕРЕНО ПОДПИСЬЮ 45
Ikon Autograph – главное событие весны 2024 года

НАУЧНЫЙ ПОДХОД

ОТКРЫТО КРУГЛОСУТОЧНО 46
Гастрономические откровения в придорожных LukCafe

ДОМ КУЛЬТУРЫ

УРОКИ МАСТЕРСТВА

ЭЛЕКТРОКАРСКИЙ СЛОВАРЬ. МУЖСКАЯ ВЕРСИЯ 50
Издание первое, дополненное

ЧЕЛОВЕЧЕСКИЙ ФАКТОР

ПОЛЕЗНЫЕ ИСКОПАЕМЫЕ

НА ПАМЯТЬ О ВСТРЕЧЕ 64
Аварии из эпохи СССР, запечатленные на фото

ФОТО НА ДОКУМЕНТЫ

ПУШКИН И КАТАФАЛК 72

КАК ХОРОШО БЫТЬ ГЕНЕРАЛОМ 73

МАГНИТНЫЕ ШАШКИ 74

ВСЕ ИДЕТ ПО ПЛАНУ 75

ФРАНЦУЗСКИЙ ПОЦЕЛУЙ 76

ТОМ И ДЖЕРРИ 77

ПРАВИЛА ПОЛЬЗОВАНИЯ

ОБСТОЯТЕЛЬСТВА

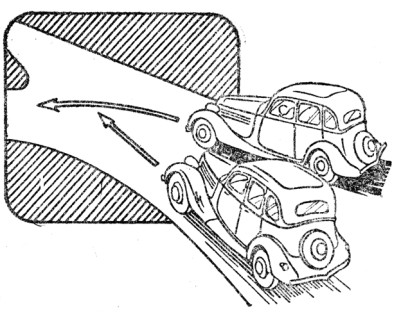
ИГРА В КЛАССИКИ 78
Как переосмыслить опыт в контексте вызовов времени

МИЛЫЙ ЮНОША 82
Alfa Romeo возвращает спорт в сегмент B

ТОВАРЫ В ДОРОГУ 86

СВОБОДНОЕ ВРЕМЯ 94

АРТЕФАКТ 96



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

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

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

ЖУРНАЛ «КОММЕРСАНТЪ «АВТОПИЛОТ» ЗАРЕГИСТРИРОВАН В РОСКОМНАДЗОРЕ ПИ № ФС77У39726 ОТ 30 АПРЕЛЯ 2010 ГОДА. ТИРАЖ 30 000 ЭКЗ. РАСПРОСТРАНЯЕТСЯ БЕСПЛАТНО. РЕДАКЦИЯ НЕ НЕСЕТ ОТВЕТСТВЕННОСТИ ЗА СОДЕРЖАНИЕ РЕКЛАМНЫХ МАТЕРИАЛОВ. ПЕРЕПЕЧАТКА (В ТОМ ЧИСЛЕ И ИНТЕРНЕТ-ВЕРСИИ) ДОПУСКАЕТСЯ ТОЛЬКО С ПИСЬМЕННОГО РАЗРЕШЕНИЯ РЕДАКЦИИ. ОТПЕЧАТАНО В ТИПОГРАФИИ ООО «ПЕРВЫЙ ПОЛИГРАФИЧЕСКИЙ КОМБИНАТ»,143405, МОСКОВСКАЯ ОБЛАСТЬ, ГОРОД КРАСНОГОРСК, ИЛЬИНСКОЕ ШОССЕ – 4 КМ С.55, П/О КРАСНОГОРСК-5, ТЕЛ: +7 (495) 510-27-81

ИНФОРМАЦИОННАЯ ПРОДУКЦИЯ ДЛЯ ЛИЦ СТАРШЕ ШЕСТНАДЦАТИ ЛЕТ

© ЗАО «АВТОПИЛОТ», 2024

реклама 16+

ДЕРЖИТЕ НОВОСТИ ПРИ СЕБЕ

Подпишитесь на @kommersant



86

СКРОМНАЯ ФУТБОЛКА
с нахальной надписью «Born to be pop?», видимо, намекает на то, что речь идет о модели, которая стала не только одной из самых продаваемых в ряду Opel, но и одной из самых популярных среди своих «одноклассников». На обратной стороне футболки на вопрос дан четкий ответ: «Yes of Corsa».

УВИДЕТЬ БЫ ОТВЕРГНУТЫЕ ДИЗАЙНЫ
и угадать, почему выиграл сдержанный. Наверное, самый интеллигентный, самый выверенный и ладный. Не испорченный дешевым «визуальным шумом».

КОНЕЧНО,
назвать такую панель грубым словом «бампер» язык уже не повернется. Это явно одна из самых сложных и дорогих кузовных деталей.

В НАЛИЧИИ
и знаменитый «изгиб Хофмайстера». Только нынче это не форма задней стойки, а некая видимость, созданная полупрозрачными наклейками на стеклах.

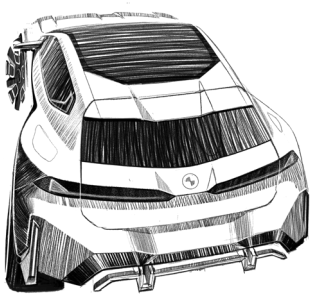
28



34



78



Коммерсантъ
ВКонтакте

ВЫЗЫВАЕТ ПРИВЫКАНИЕ К ФАКТАМ.
НЕОБХОДИМО ПОДПИСАТЬСЯ

реклама 16+

MERCEDES-BENZ G500

Двигатель, тип	бензиновый, L6, турбо
Объем двигателя, куб. см	2999
Максимальная мощность, л.с. при об/мин	449 при 6100
Максимальный крутящий момент, Нм при об/мин	560 при 5500
Трансмиссия	9G-Tronic
Привод	полный
Максимальная скорость, км/ч	210
Разгон от 0 до 100 км/ч, с	5,4
Средний расход топлива, л на 100 км	11,1

45 В «КУБЕ»

Александр Янковский • Фото Mercedes-Benz

ЗА ЧТО МЫ ЛЮБИМ «ГЕЛЕНДВАГЕН»

СОРОК ПЯТЬ ЛЕТ – ЭТО МНОГО ИЛИ МАЛО? ШУТКИ ПРО БАБУ-ЯГОДКУ-ОПЯТЬ НИ ПРИ ЧЕМ: 11 ФЕВРАЛЯ 1979-ГО ОФИЦИАЛЬНО ПОЯВИЛСЯ НА СВЕТ MERCEDES-BENZ G-КЛАССА, ЗНАМЕНИТЫЙ GELANDEWAGEN. А В МАРТЕ НЫНЕШНЕГО ГОДА ВЫШЕЛ ПОСЛЕДНИЙ G-CLASS, В СМЫСЛЕ САМЫЙ СВЕЖИЙ, 2024 МОДЕЛЬНОГО ГОДА. ЗА ПРОШЕДШИЕ СОРОК ПЯТЬ ЛЕТ ЛЕГЕНДАРНЫЙ АВТОМОБИЛЬ ИЗМЕНИЛСЯ, НО ДЛЯ АРМИИ ПОКЛОННИКОВ ПО ВСЕМУ МИРУ ОН И СЕГОДНЯ ВСЕ ТОТ ЖЕ «ГЕЛИК», «КУБИК», НЕПРЕХОДЯЩАЯ ЦЕННОСТЬ – НЕ G-КЛАСС УЖЕ, А G-КЛАССИКА.

Нынешний Gelandewagen производитель аттестует как all-new, совершенно новый, хотя внешне это, скорее, фейслифтинг второго поколения, представленного в 2018-м, и главные перемены случились именно тогда. Шесть лет назад на смену первого поколения автомобиля пришел совершенно другой, новый автомобиль, пусть и очень похожий на прежний, – G-Классика, издание второе, дополненное. Новые кузов и рама, независимая передняя подвеска вместо прежнего неразрезного моста, рулевая рейка с электроусилителем вместо «червяка», современные системы безопасности и так далее. Так машина окончательно распрощалась с генетикой армейского внедорожника, заложенной в нее в 1970-х, когда австрийско-немецкое совместное предприятие Steyr-Daimler-Puch разрабатывало G-Class по заказу иранского шаха, а потом случилась исламская революция, пришлось спешно искать новых заказчиков, первым из которых стала армия почему-то Аргентины, затем подключился Бундесвер… Но эта история всем хорошо известна.





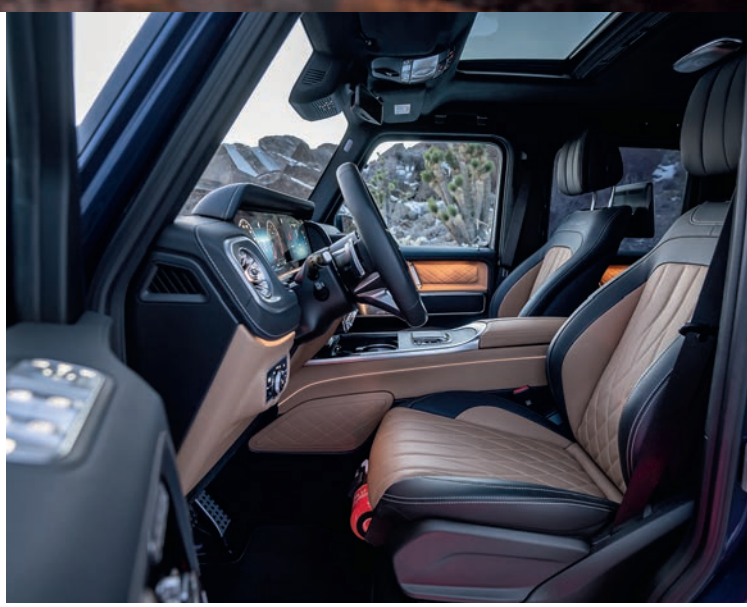
ОБНОВЛЕНИЕ
изменило форму бамперов, решетку радиатора, аэродинамические накладки на стойках, спойлер на корме. Появился новый цвет кузова «синий металлик», колеса теперь имеют диаметр 19 дюймов, 20- или 18-дюймовые — за доплату.



OFF-ROAD COCKPIT
подключается за дополнительную плату и объединяет в себе комплекс электронных помощников для движения по пересеченной местности, включая функцию «прозрачный капот», информацию о положении кузова и угле поворота руля.



В БАЗОВОЕ ОСНАЩЕНИЕ
G-Класса теперь входят адаптивные амортизаторы. Стандартный дорожный просвет составляет 241 мм, углы въезда, съезда и рампы — 31, 30 и 26 градусов соответственно. Глубина преодолеваемого брода — 700 мм.



Итак, 2024 год. Иные бамперы и решетка радиатора, уменьшенные накладки на стойках лобового стекла, другой спойлер на корме, в гамме цветов появился темно-синий металлик, колеса в базе теперь 19-го радиуса. В салоне замечаешь новый руль со сдвоенными спицами, изменения на центральной консоли и центральном тоннеле. До G-Класса наконец-то добралась фирменная «мерседесовская» медиасистема MBUX, управляемая через тачпад с диагональю 12,3 дюйма, теперь есть поддержка Android Auto и Apple CarPlay, разъемы USB-C. Как и в флагманском S-Классе, навигация получила режим дополненной реальности.

Что G-Класс будет прощаться со своим легендарным двигателем V8, было ясно еще в прошлом году, когда компания выпустила ограниченным тиражом в 1500 экземпляров серию G 500 Final Edition с последними V-образными «восьмерками» под капотом. Сегодня бензиновые битурбо-





НОВЫЙ РУЛЬ,
на центральной консоли теперь не два, а один ряд клавиш, исчезли механические часы, центральный тоннель стал выше. Информационно-развлекательную систему Comand заменила MBUX, с улучшенными графикой и временем отклика.

моторы V8 сохранились лишь в топовых Mercedes-AMG G 63. А обычные – G 500 и G 450d – с этого года оснащаются рядными трехлитровыми турбошестерками, бензиновой и дизельной соответственно. При этом мощность двигателей новой гаммы выше, чем у прежней, к тому же дополнительный 48-вольтовый электродвигатель «мягкого» гибрида при разгоне добавляет автомобилю 20 л.с. и 200 Нм. Что еще нового в G-Классе образца 2024 года – да, адаптивные амортизаторы. А вот трансмиссия та же, что и шесть лет назад, – девятиступенчатый «автомат» 9G-Tronic, и главный фетиш G-Класса – постоянный полный привод с тремя блокировками дифференциалов и понижающей передачей.

G-Класс в России больше, чем G-Класс

Почти для каждого из тех, кому сегодня от пятидесяти и старше, Gelandewagen – не просто герой фольклора и персонаж анекдота, а часть жизни, характерная деталь тогдашнего пейзажа, объект вожделения. Конечно, уже в новом 463-м кузове, пятидверный, черного цвета, и никаких G 320, непременно G 500 – с пятилитровым двигателем, коробка автомат. Хотя попадались даже редкие экземпляры с двигателем объемом 2,3 литра и ручной коробкой. Ехали они, конечно, иначе, чем топовые версии, но внешне были неотличимы от G 500, а шильдика с индексом на таких машинах, как правило, не было. Так что можно было сэкономить на покупке легенды.

Что было очень кстати, потому что машина была запредельно дорогая! Подержанный Gelandewagen мог стоить тогда как хорошая квартира, но, заработав первые деньги, человек нередко вкладывал их не в квадратные метры, а в этот квадратный кузов. Выходил утром в спальном районе из подъезда убитой «хрущевки», зато садился в G-Класс.

В России «Гелендваген» – исключительно Mercedes-Benz G-Класса, без вариантов. Хотя в переводе с немецкого



ДВИГАТЕЛИ ТЕПЕРЬ – трехлитровые рядные турбошестерки, бензиновая у G 500 и дизельная у G 450d, объемом три литра с отдачей 449 л.с. и 560 Нм и 367 л.с. и 750 Нм соответственно. 48-вольтовый электромотор добавляет и тому, и другому 20 л.с. и 200 Нм.

Gelandewagen – просто «внедорожник», вне зависимости от марки машины. Поэтому в kleine Anzeigen, объявлениях о продаже подержанных машин в немецких газетах, можно встретить объявления вроде «продается Toyota Gelandewagen» или «продается Gelandewagen Suzuki». У нас такое представить невозможно. «Гелендваген» – это только Mercedes-Benz и никак иначе.

Запас прочности

Почему же именно этот автомобиль нам тогда так, как теперь говорят, «зашел»? Незабываемая внешность? Да, размеры и форма кузова, Gelandewagen был словно вырублен топором, и был на голову выше всех, девушки ценили, что уж там скрывать. Хотя один из его создателей, конструктор Steyr-Daimler-Puch Хервиг Ляйнфеллнер, удивлялся: «Дизайн? О чем вы... Мы на Штайре не занимались дизайном – мы конструировали армейский вездеход. Плоские панели кузова – для простоты ремонта, плоское лобовое стекло – чтобы могло откидываться на капот. Высокая крыша – чтобы внутри можно было сидеть, не снимая касок. Ширину кузова и размер колеи нам тоже ограничили военные – чтобы "G-ваген" мог пройти по узким лесным дорожкам горной Австрии. Вот вам и весь дизайн!» Но секрет притягательности «гелика» был не только в милитари-дизайне. Land Rover Defender вроде тоже словно вырублен топором, тоже военный рамный полноприводник с аэродинамикой кирпича, но до Gelandewagen ему почему-то было далеко: ресурс не тот.

Есть такое понятие – «агрессивная среда», и это как раз про российские условия эксплуатации. «Без пробега по РФ», особо отмечали тогда в газетных объявлениях продавцы-перегонщики, и трех-пятилетний немецкий секонд-хенд с десятками тысяч километров на одометре действительно выглядел новым. Кузова этих машин не знали нашей зимы



В САЛОНЕ
обновленного G-Класса уже с завода появилась не только контурная подсветка Ambient Lighting, но и подсветка дефлекторов воздуховодов, которая давно присутствовала в младших моделях Mercedes-Benz – классов A, B, CLA, GLA, GLB.



БЛАГОДАРЯ СХЕМЕ
«мягкого гибрида» время разгона до 100 км/ч нынешнего бензинового G 500 по сравнению с дорестайлинговым сократилось с 5,9 до 5,4 секунды. Максимальная скорость автомобиля по-прежнему ограничена на отметке 210 км/ч.



с ее солью и реагентами, салоны – нашей уличной грязи, подвеска – наших дорог. В 1990-х даже в Москве, если кто помнит, невозможно было спокойно двигаться в выбранной полосе, как сейчас, – приходилось быть все время начеку, лавировать между выбоинами и крупными ямами. Именно поэтому в автомобиле тогда так ценился запас прочности, неубиваемость – это слово возникло именно тогда, – и тут Gelandewagen был вне конкуренции.

Настоящий внедорожник

Даже так – Настоящий Внедорожник. Недавние советские дети, мы произносили эти слова тогда с особым чувством, навсегда, как мы считали, прощаясь с прошлым, в котором было слишком много ненастоящего. Потому что лучшие машины были немецкими, лучшей маркой – Mercedes-Benz, а самым желанным – да, внедорожник. Полноприводный, рамный, с неубиваемой подвеской, с мостами – и непре-

ОПЦИИ –
два экрана MBUX диагональю 11,6 дюйма на втором ряду сидений, беспроводная зарядка, подстаканники с климат-контролем, штатный видеорегистратор, аудиосистема Burmester. Для большей индивидуализации есть программа Manufaktur.





менно с тремя клавишами блокировок дифференциалов на панели. И в G-Классе все три этих «лучше» разом сходились, как сходились в одну точку лучи «мерседесовской» звезды.

А в начале двухтысячных первые российские автомобильные журналисты начали, возвращаясь из заграничных пресс-туров, рассказывать про альпийскую гору Шекль в окрестностях австрийского Граца – полигон для ресурсных испытаний G-Класса, где Gelandewagen показывали просто чудеса проходимости, буквально запрыгивая на вертикальные каменные ступеньки метровой высоты. И чудеса выносливости – накатывая по каменному бездорожью по 10 тыс. км без обслуживания и ремонта. Для сравнения, Jeep Grand Cherokee, тоже не случайный в тогдашней новой России автомобиль, говорят, выдержал всего 900 км – у кузова «поплыли» швы сварки.





ОБНОВЛЕНИЕ G-КЛАССА не коснулось его трансмиссии: автомобиль сохранил девятиступенчатый «автомат» 9G-Tronic и постоянный полный привод с тремя блокировками дифференциалов, а также раздаточную коробку с пониженным рядом передач.

Легенда и мифы

Но «агрессивная среда» в России рубежа веков – это было не только про экологию. Время было веселое, но непредсказуемое, а G-Класс, словно Терминатор в исполнении Шварценеггера, уже с порога недвусмысленно сообщал всем окружающим, что с его владельцем спорить не стоит. Gelandewagen быстро отождествился у нас в стране с насилием – и легитимным, и нелегитимным, не случайно он стал одновременно и машиной президентского эскорта и спецслужб, и машиной криминалитета. Обычному человеку такая охранная грамота на колесах могла даже навредить, порождая, изящно выражаясь, когнитивный диссонанс и ненужные вопросы к владельцу.

Это потом уже выяснилось, что в городе блокировки дифференциалов нужны примерно никогда. Что легенда может ржаветь так же, как и все другие машины. Первым делом коррозия съедает рамку лобового стекла, низ пятой двери, а рама ржавеет так, что и VIN не прочитать. Что неубиваемая подвеска и внедорожная трансмиссия, если «дубасить» по ухабам от души – а иначе зачем G-Class? – требуют регулярного профессионального ухода. И что вообще Gelandewagen как внедорожник хорош на твердых грунтах, а в грязи вязнет, уступая даже «Ниве». Что же касается комфорта в салоне, мой знакомый, когда обзавелся семейством и продал свой G-Класс, на вопрос «Почему?» ответил: «А ты на заднем ряду в нем ездить пробовал?»

Конечно, второе поколение G-Класса, обновленная версия которого вышла нынешней весной, это совсем другой автомобиль. Но точно так же сегодня трехлетний Gelandewagen, как и двадцать лет назад, стоит столько же, сколько квартира в центре Москвы. Есть вечные ценности, что тут скажешь.



Темнее ночи

Bentley Bentayga S Black Edition

ТЕХНИЧЕСКИ СПЕЦВЕРСИЯ НЕ ОТЛИЧАЕТСЯ от «обычного» Bentley Bentayga S. Под капотом — четырехлитровый двигатель V8 с двойным турбонаддувом мощностью 550 л.с. и крутящим моментом 770 Нм. Разгон до сотни занимает всего 4,5 секунды.

Удивительно, но в Bentley Motors этот автомобиль называют «самым ярким внедорожником компании на сегодняшний день». Хотя спецверсия Bentayga S Black Edition насквозь черная. Настолько, что впервые за свою стопятилетнюю историю даже крылатый логотип бренда и надписи Bentley покрасили в черный цвет, не говоря уже о колесных дисках и внешней, обычно яркой отделке. Как и о внутренней. Новый пакет Dark Chrome включен в стандартную комплектацию спецверсии. Это означает, что большая часть металлических деталей интерьера – дефлекторов и органов управления – была заменена с обычного яркого хрома на его черный глянцевый эквивалент.

Чтобы подчеркнуть всю глубину этой черноты, в дизайне автомобиля расставили яркие акценты. Снаружи пустили полосу – под передним бампером и боковыми порогами, а также в верхней части заднего спойлера. Плюс к этому в соответствующий цвет окрашены тормозные суппорты.

Немного контрастности подпустили и в отделанный черной кожей салон, разработав для него уникальную цветовую схему. Яркая прострочка, контрастная окантовка и участки кожаной отделки визуально объединяются, на каждом сиденье вышита черная буква S. На передней панели, центральной консоли и боковинах использовано новое плетение из углеродного волокна.

Клиенты могут выбрать один из семи вариантов цвета, среди которых оранжевый, желтый, красный и зеленый. Кроме оттенков еще предоставляется выбор одной из трех аудиосистем: Bentley Signature Audio, Bang & Olufsen for Bentley или Naim for Bentley.









Невидимка

Range Rover Sport Stealth Pack



В ПРЕСС-РЕЛИЗЕ НАПИСАНО,
что пакет «подчеркивает темную сторону» внедорожника. На одном из фото, прикрепленных к релизу, руль надежно держат сильно татуированные руки с цепью на одном из запястий.



Казалось бы, у нас в стране этой моде уже не один десяток лет. Еще во времена «Миллениума», например, была мода подвергать Mercedes-Benz S-Класса в 140-м кузове такому тюнингу. К тому моменту модель уже была устаревшей и потому для того, чтобы сохранить привлекательность, требовала некоторой доработки. Кузов, понятное дело и так был черный. Колесные диски тоже брали черные. Весь хром, включая шильдики и мерседесовскую звезду, с кузова демонтировали. Стекла, включая лобовое, а также оптику – фары и задние фонари, наглухо тонировали пленкой. Получалась такая «черная глыба». Удивительно, что эта давняя отечественная мода нашла свое продолжение в наши дни. Причем не в гаражных сервисах, а в практике весьма солидных автомобильных компаний. Например, марка Rolls-Royce периодически выпускает серии Black Badge: полностью черные автомобили, задача которых – «подчеркнуть темную сторону эго их владельцев».

Из той же серии проект Range Rover Sport Stealth Pack. Опциональный пакет, который стоит 11 с лишним тысяч фунтов стерлингов – это по курсу около 1,3 млн рублей, подразумевает темно-серый цвет кузова Carpathian Grey и черные 23-дюймовые колеса. Все эмблемы и оптика затемнены. Черные не только диски, но и тормозные суппорты. В интерьере все тоже черное, включая декоративные накладки из черного эбенового дерева. Что касается динамических показателей, то «зачернение» оставило их прежними. На автомобили, названные в честь «самолета-невидимки», устанавливаются те же двигатели и трансмиссии, что и на обычные версии.





Новолуние

Genesis Neolun

ЕСТЬ ВЕРСИЯ,
что некоторые черты «лунного» концепта мы увидим в серийном кроссовере Genesis GV90, который должен появиться в обозримом будущем.

На автосалоне в Нью-Йорке, где корейская марка традиционно презентует свои концепт-кары, был показан прообраз будущего флагманского внедорожника марки – проект Neolun. Он вдохновлен традиционными южнокорейскими фарфоровыми вазами в форме луны, о чем говорит и его название. Внешность полноразмерного кроссовера выполнена в стилистике Reductive Design, подразумевающем минимум деталей – так, например, багажные рейлинги на крыше выполнены выдвижными. Машина получила распахивающиеся навстречу друг другу двери, причем центральной стойки у кузова нет, и выдвижные подножки с электроприводом, что облегчает посадку на второй ряд, где установлены раздельные кресла с оттоманкой. Впрочем, в серийном исполнении автопроизводитель едва ли решится оставить модель без центральной стойки, а вот выдвижные подножки вполне могут остаться – эта технология освоена уже многими автопроизводителями. В салоне использована традиционная система обогрева корейских домов «ондоль», в которой для обеспечения тепла используется поток теплого воздуха под полом, – в автомобиле задействованы нагревательные пленки, нанесенные на приборную панель, дверные карты, пол, спинки сидений и боковые части консоли, которые позволили отказаться от традиционной климатической системы. Между задними сиденьями встроен небольшой холодильник, экраны развлекательной системы смонтированы на потолке. Пол концепта устлан панелями из натурального дерева, в отделке интерьера, помимо прочего, можно встретить полированный алюминий.









Градусник

Infiniti QX80



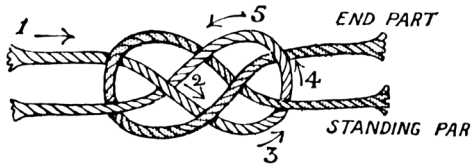
НА РЫНОК США INFINITI QX80 ВЫЙДЕТ ЛЕТОМ 2024 ГОДА. Стоимость нового поколения японского кроссовера составит от 82,4 тыс. долларов за базовую версию с задним приводом, а самой доступной моделью с полным приводом станет комплектация за 85,5 тыс. долларов.



Обновилось поколение, вероятно, самой консервативной модели марки. Когда несколько лет назад была представлена рестайлинговая модель, многие удивились, что для запуска двигателя не кнопка, а все по старинке – жало ключа надо вставлять в замок зажигания. Но таково было желание клиентов – публики преимущественно возрастной и потому консервативной. Поэтому возникает вопрос, как они воспримут одну из главных «изюминок» новой модели – биометрический климат-контроль: инфракрасный датчик, встроенный в обивку потолка, считывает температуру пассажиров на втором ряду и автоматически регулирует температуру и поток воздуха.

Модель лишилась 5,6-литрового атмосферного V8 – на смену пришел новый 450-сильный 3,5-литровый турбомотор V6, который оказался на 50 л.с. мощнее предшественника. Двигатель будет работать в связке с девятиступенчатой автоматической коробкой передач и полным приводом, но в базовых версиях машина станет иметь задний привод. Для кроссовера заявлены пневмоподвеска Electronic Air Suspension и адаптивные амортизаторы Dynamic Digital Suspension, которые улучшат ездовые характеристики и комфорт в движении. В салоне два 14,3-дюймовых экрана цифровой панели приборов и мультимедиа, причем последняя получила интегрированные онлайн-сервисы Google. Также QX80 имеет встроенный массаж сидений первого и второго рядов, а для третьего ряда будет предложен обогрев сидений. Оборудование модели включает в себя аудиосистему Klipsch Reference Premiere мощностью 1200 Вт с 24 динамиками.







Аки посуху

Lexus LY680

Новый Lexus не только стал дороже, длиннее, мощнее предыдущего, но и обзавелся диваном и барбекю. И еще он не ездит по земле, а плавает по морю. Ходит – поправят моряки.

Суперъяхты с брендом и дизайном люксовых автопроизводителей не новость, в этой области уже отметились Brabus, BMW, Lamborghini, а недавно интригующий видеоролик, намекающий на свой скорый приход в яхтенную тему, распространила Ferrari. Вот и Lexus уже не первый год предлагает покупателям не только автомобили, но и яхты класса люкс.

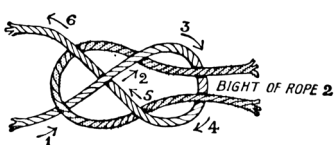
Первую из них, LY650 стоимостью 4 млн долларов, компания представила в 2019-м, а 21 марта года нынешнего офисы Toyota Marine и другие избранные дилеры компании в Японии открыли прием заказов на обновленную модель суперъяхты – LY680, стоимостью уже почти 5 млн долларов. Поставки запланированы на весну 2026-го, но пока купить LY680 можно будет только на родине бренда, в Японии, поставки на зарубежные рынки будут зависеть от спроса.

В производстве LY680 будут, как и прежде, соблюдаться технологические методы Toyota Production System, но если корпус LY650 строила американская верфь Marquis-Larson Boat Group, то выпуском LY680 займется тайваньская Horizon Group, ведущий производитель суперъяхт в Юго-Восточной Азии.



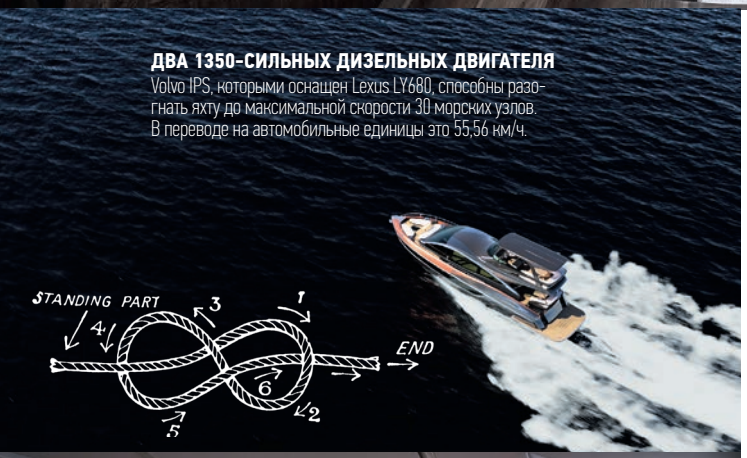


У ОБНОВЛЕННОЙ LEXUS LY680 по просьбам клиентов не только расширили флайбридж, верхнюю палубу, но и изменили конструкцию ее крыши. У предыдущей версии яхты она держалась на одной опоре, теперь стоит на двух.



ПО КЛАССИФИКАЦИИ ЕС
Lexus LY680 — яхта класса B, предназначена для выходов в море не далее 200 миль от берега и способна выдерживать силу ветра до 8 баллов по шкале Бофорта и волну до 4 метров в высоту.

ДВА 1350-СИЛЬНЫХ ДИЗЕЛЬНЫХ ДВИГАТЕЛЯ
Volvo IPS, которыми оснащен Lexus LY680, способны разогнать яхту до максимальной скорости 30 морских узлов. В переводе на автомобильные единицы это 55,56 км/ч.





В длину «шестисот восьмидесятый» Lexus на считаные сантиметры больше «шестисот пятидесятого» – 20,66 метра. Ширина осталась прежней, 5,67 метра, но при этом на 1,4 метра стала шире верхняя палуба. Так что теперь там помещаются диван для отдыха и в качестве опции – гриль для барбекю. Увеличилась на 0,7 метра в ширину и нижняя площадка для спуска и ныряния в воду. Пассажировместимость обновленной яхты Lexus не изменилась – она, как и предшественница, способна принять на борт до 15 человек, не считая команды, три каюты имеют шесть спальных мест.

Силовой агрегат LY680 – два 12,8-литровых дизеля Volvo IPS с двумя возможными вариантами форсировки, на 1050 и на 1350 сил каждый. Емкость топливного бака новой яхты увеличилась до 4012 литров против 3785, что были у прежней. Дизайн ее экстерьера, как и у предшественницы, исповедует философию Lexus L-finesse: чистота линий, красота формы, сочетание несочетаемого. Интерьер, как и у автомобилей Lexus, следует принципам омотенаши, традиционного японского гостеприимства, чтобы пассажиры могли – цитата из пресс-релиза LY680 – «чувствовать себя как в убежище посреди моря, обеспечивая пространство, где взыскательные клиенты могут чувствовать себя свободно и непринужденно».

Оценить всю эту роскошь потенциальные клиенты могут уже сейчас – правда, в масштабе 1/20. Модель именно такого размера была одновременно со стартом заказов на LY 680 представлена на выставке Japan International Boat Show 2024, проходившей 21–24 марта в Конгрессно-выставочном центре Пасифико в Иокогаме.



МАШИННОЕ ОТДЕЛЕНИЕ

ДОНЕСЕНИЯ

TANK 500 URBAN	
Двигатель, тип	бензиновый, турбо, с непосредственным впрыском
Рабочий объем двигателя, куб. см	1998
Мощность, л.с при об/мин	245 при 6000
Максимальный крутящий момент, Нм при об/мин	380 при 4000
Мощность электромотора, л.с.	54
Совокупная мощность силовой установки, л.с.	299
Совокупный максимальный момент силовой установки, Нм	616
Привод	полный, с понижающей передачей
Трансмиссия	9HAT
Максимальная скорость, км/ч	180
Разгон от 0 до 100 км/ч, с	7,9
Средний расход топлива, л на 100 км	8,5

Без компромиссов

Дмитрий Гронский • Фото Вячеслава Крылова

TANK 500 URBAN. ПОСЛЕ БЕЗДОРОЖЬЯ ПОКОРЯЕМ ГОРОД

ВЫ НИКОГДА НЕ ОБРАЩАЛИ ВНИМАНИЯ, КАК МОЛНИЕНОСНО МЕНЯЮТСЯ РАКУРСЫ АВТОМОБИЛЯ, КОГДА ОН ОТРАЖАЕТСЯ В СТЕКЛЯННОМ, СЛОЖНОЙ ФОРМЫ ФАСАДЕ ДЕЛОВОГО ЦЕНТРА? ЭТО ДЕЙСТВИТЕЛЬНО ЗАВОРАЖИВАЕТ – НАДО ТОЛЬКО НЕ ЗАБЫВАТЬ О НЕОБХОДИМОСТИ ПОГЛЯДЫВАТЬ И НА ДОРОГУ. В ЭТОЙ СТРЕМИТЕЛЬНОСТИ ИГРЫ ОТРАЖЕНИЙ ЕСТЬ ОПРЕДЕЛЕННАЯ МЕТАФОРА. МЕГАПОЛИСЫ СЕГОДНЯ РАЗВИВАЮТСЯ С КОСМИЧЕСКОЙ СКОРОСТЬЮ: РАСТУТ НОВЫЕ КВАРТАЛЫ, ЗАКРУЧИВАЮТСЯ СВЕРХСОВРЕМЕННЫЕ ТРАНСПОРТНЫЕ УЗЛЫ, УБЫСТРЯЕТСЯ ТЕМП ЖИЗНИ – ЗА ДЕНЬ НАДО УСПЕВАТЬ ГОРАЗДО БОЛЬШЕ. СПОСОБНЫ ЛИ АВТОМОБИЛИ МЕНЯТЬСЯ В ТЕМПЕ, КОТОРЫЙ ЗАДАЕТ БОЛЬШОЙ ГОРОД? И ДЕЛАТЬ ЭТО БЕЗ УЩЕРБА ТОМУ, ЧТО У НИХ УЖЕ ЕСТЬ?

Нынешней весной внедорожник Tank 500 отмечает год своего присутствия на российском автомобильном рынке – официальные продажи начались как раз в апреле 2023 года. Хотя «присутствие» слово неправильное – автомобиль быстро заслужил признание российских клиентов. По данным Ассоциации европейского бизнеса (АЕБ), рамный внедорожник Tank 500 вошел в топ-25 самых популярных на российском рынке моделей. А сама марка Tank, к слову, по итогам 2023 года вошла в топ-10 самых продаваемых у нас в стране. Но уже нынешней зимой появилась новая версия флагманского внедорожника – Tank 500 Urban, само название которой говорит нам о стремительной жизни мегаполиса.

О чем мечтают горожане

Помните, как профессор Преображенский настаивал на том, что будет «обедать в столовой, а оперировать в операционной». Многие из нас, вероятно, тоже хотели бы иметь один автомобиль для повседневных поездок по городу, а другой – для дальних путешествий. Но лучше, конечно, иметь «два в одном». И дело тут даже не в средствах и не в необходимости где-то хранить свой автопарк, что в городе несколько





TANK 500 URBAN И ВНЕШНЕ ОТЛИЧАЕТСЯ
от других моделей в линейке. У внедорожника иначе оформлена решетка радиатора, другие колесные диски и, пожалуй, самая заметная деталь — запасное колесо в кожухе на пятой двери.

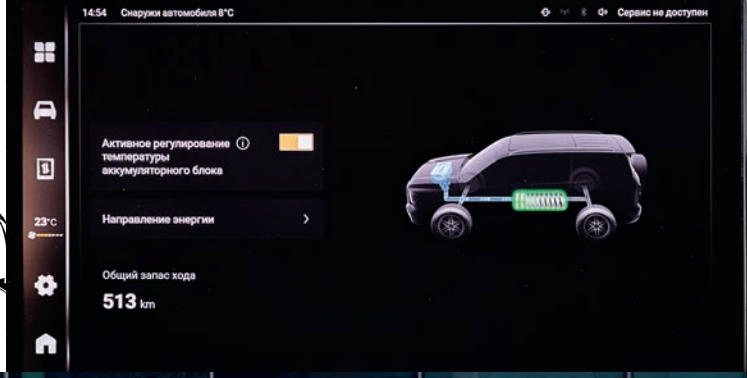
ДАЖЕ БЕЗ «ЗАПАСКИ» НА КОРМЕ
Tank 500 был более чем солидным автомобилем. Что касается версии Tank 500 Urban, то со своей превышающей пять метров габаритной длиной этот внедорожник самый крупный в классе.



сложнее, нежели когда вы живете в частном доме. Дело в комфорте пользования, а если точнее – в экономии времени, которое, как известно, является главной ценностью в нашей жизни, ибо, в отличие от всего остального, ресурс этот невосполним. В нашей жизни решения порой приходится принимать быстро, и, чтобы следовать по новому маршруту, нет времени пересаживаться на другой автомобиль.

Весь год, в течение которого у нас продавался Tank 500, бренд проводил опросы и анализировал отзывы клиентов. Если резюмировать, то россиянам нравятся дизайн, комфорт, включая шумоизоляцию, управляемость на наших не всегда хороших дорогах и огромный потенциал, позволявший двигаться по бездорожью, ведь Tank 500 обладает характеристиками, которые есть далеко не у всех автомобилей на нашем рынке, претендующих на звание внедорожника. Это и рамная конструкция, говорящая о проходимости и надежности. И мощный бензиновый двигатель, укомплектованный девятиступенчатым «автоматом». И интеллектуальный полный привод с блокировками и пони-







В УРБАНИСТИКЕ – науке, находящейся на стыке самых разных дисциплин: архитектуры, экономики, социологии и т.д., — важна гармония между всеми упомянутыми составляющими: только так можно получить комфортную городскую среду. С этой точки зрения Tank 500 Urban разработан по всем правилам урбанистики.





жающей передачей. А еще – внушительный, уверенный внешний вид, роскошный салон и полный набор самой современной электроники, от ассистирующих водителю систем до мультимедийных возможностей. Между тем клиенты мечтали о большей динамике, но при этом большей экономичности. Им хотелось иметь возможность путешествовать на автомобиле большой компанией, а также трансформировать салон и багажник. Все это и было реализовано в новой модели Tank 500 Urban без каких-либо компромиссов по отношению к внедорожным способностям автомобиля.

Слушать клиента

Помню, как на стенде одной западной автомобильной компании на выставке в Женеве журналисты рассматривали предсерийную модель марки. Наблюдавший за этим спе-











НАППА И АЛЬКАНТАРА
«уютных» цветов, блеск полированного алюминия — на нижнем крае центральной консоли по нему идет гравировка, чем-то напоминающая шкуру дракона. Не претензия на роскошь, а именно она и есть.

циалист бренда шепнул мне, что сбор мнений на предмет улучшения продукта – это скорее маркетинговый ход, ибо до запуска в серийное производство модель минимум за год уже полностью готова и изменить у нее уже нельзя даже такой пустяк, как пластмассовая решеточка в дефлекторе обдува.

Но то ли время сейчас более стремительное, то ли азиатские компании работают как-то иначе – все же рынок быстро развивается, конкуренция высока, и, чтобы сохранить лидирующие позиции, важно уметь слушать клиента, – но марка Tank не только услышала наши пожелания, но и мастерски реализовала их в самые короткие сроки.

Ключевая особенность Tank 500 Urban – это гибридная силовая установка, позволяющая при эксплуатации автомобиля в условиях мегаполиса экономить топливо, а также снизить нагрузку на двигатель и тормоза. По совокупности всех характеристик Tank 500 Urban уникален и доступен только на российском рынке.

Уроки физики

За те десять дней, что я ездил по Москве на Tank 500 Urban, никак не мог привыкнуть, что после нажатия кнопки Start зажигается приборная панель, на центральном дисплее транслируется «приветствие», но двигатель не слышен, будто ты сидишь за рулем электромобиля. Так оно и есть! С места Tank 500 Urban трогается на электротяге. Точно так же бесшумно, на электричестве и с нулевым расходом бензина внедорожник движется в пробках или накатом. Электричество не задействовано в работе силовой установки лишь при запуске во время низких температур или если батарея полностью разряжена, что может случиться, когда машина долго не эксплуатируется. К электросети автомобиль





TANK 500 URBAN ИМЕЕТ
не только гибридную силовую установку, но и современную гибридную схему продаж: для предзаказа автомобиля в желаемой комплектации или покупки понравившегося автомобиля в наличии можно не только обратиться в официальный дилерский центр Tank, но и воспользоваться фирменным мобильным приложением GWM Store.

подключать не надо – батарея заряжается как от ДВС, так и за счет рекуперации при торможении. Оба мотора Tank 500 Urban – и бензиновый, и электрический – работают лишь при интенсивном разгоне или же на бездорожье. Результат – комбинированный расход топлива у гибридной версии на 3 литра меньше, чем у оснащенной бензиновым V6 и составляет 8,5 литра на 100 км. Согласитесь, неожиданный результат для большого рамного внедорожника!

Но что при этом с динамикой? Все мы знаем, что гибридный автомобиль всегда имеет большую массу, чем его аналог, оснащенный только двигателем внутреннего сгорания, эту прибавку дают электромотор плюс батарея. Tank 500 Urban весит на 70 кг больше, чем чисто бензиновые версии Tank 500. Силовая установка гибридной модели развивает 299 л.с. – такую же мощность имеет бензиновый V6, который устанавливается на Tank 500 Premium и Adventure. Но динамические показатели у Tank 500 Urban выше – при большей массе до сотни автомобиль стартует всего за 7,9 секунды. Как такое возможно? За счет большего крутящего момента, который в совокупности способны создать бензиновый двигатель и электромотор, – внушительные 616 Нм при 4000 об/мин.

Важно все

Нечасто, приехав куда-то, мы ловим себя на мысли, что покидать салон автомобиля совсем не хочется, настолько в нем приятно находиться. Мягкая, с частой изящной прострочкой кожа доставшегося мне на тест Tank 500 Urban была яркого коньячного цвета, что не только удачно контрастировало с черным экстерьером внедорожника, но и делало интерьер похожим на сигарную комнату в каком-нибудь дорогом отеле.

Но главная новость модели Tank 500 Urban по части организации внутреннего пространства – это третий ряд сидений: два полноценных кресла со своим, дополнительным









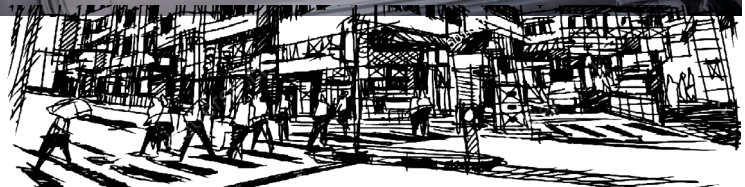
СКЛАДЫВАЮТ И РАСКЛАДЫВАЮТ СИДЕНЬЯ
третьего ряда электроприводы, которые управляются кнопками на стенке багажника. Оба задних ряда сидений можно сложить в одну ровную, горизонтальную грузовую площадку.

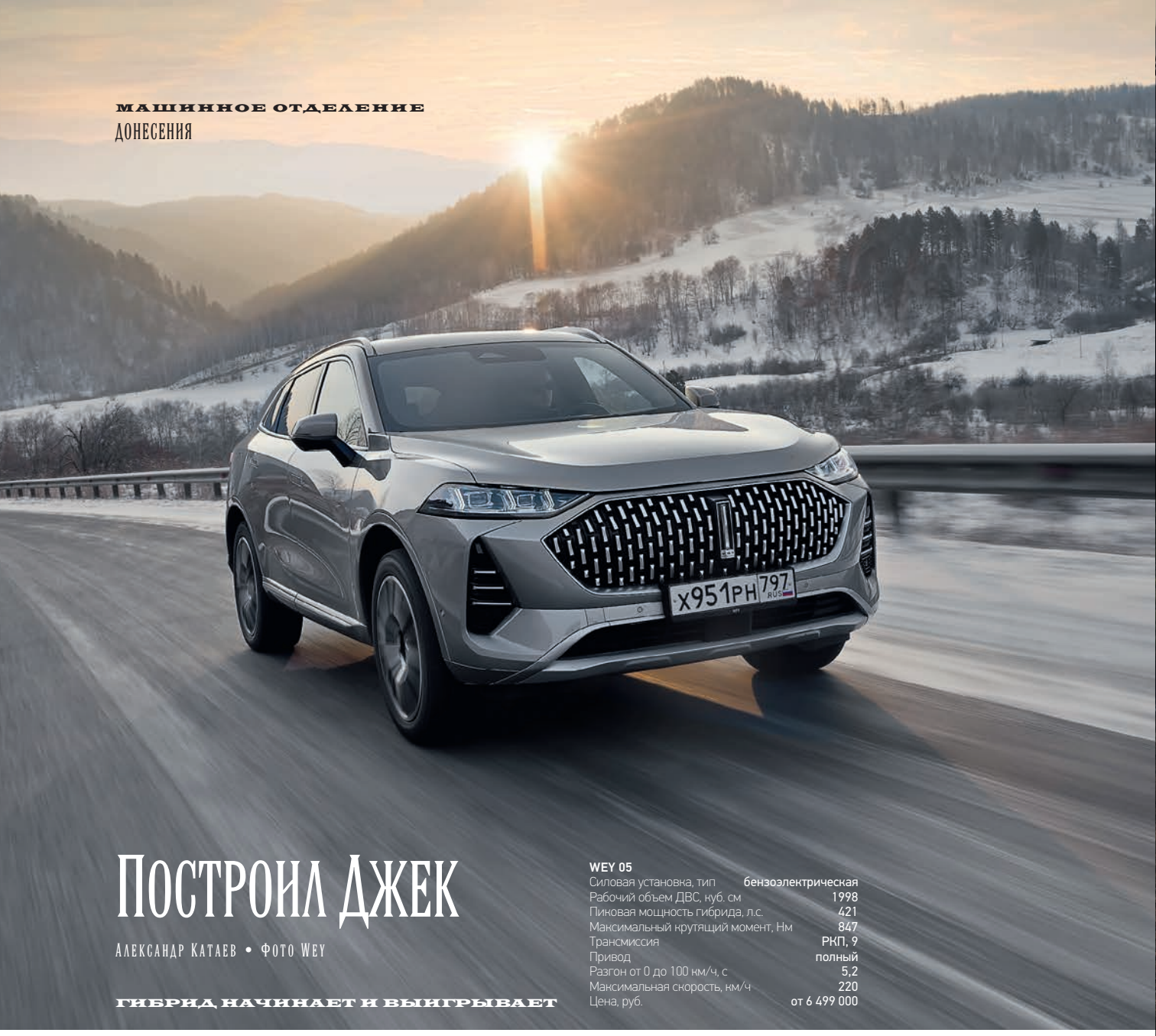




плафоном освещения и подстаканниками. Второй ряд тоже изменился, став подвижным: его части теперь можно перемещать вперед-назад, регулируя баланс пространства для ног всех пятерых задних пассажиров, а также ступенчато менять угол наклона спинок. Так что теперь в поездку можно отправиться всемером. Или вдвоем, но при этом более оптимально распорядиться пространством позади передних кресел. Два ряда задних сидений в сложенном виде образуют ровный пол, что безусловно пригодится для транспортировки того же туристического или спортивного инвентаря, который можно закрепить не только на рейлингах крыши, но и разместить внутри салона. Все удобно, даже для шторки, закрывающей багажный отсек, предусмотрено место под полом.

В бешеном темпе большого города трудно все удержать в памяти и ничего не забыть, даже мелочь. Но кому-то ведь это удается!





Построил Джек

Александр Катаев • Фото Wey

ГИБРИД НАЧИНАЕТ И ВЫИГРЫВАЕТ

WEY 05	
Силовая установка, тип	бензоэлектрическая
Рабочий объем ДВС, куб. см	1998
Пиковая мощность гибрида, л.с.	421
Максимальный крутящий момент, Нм	847
Трансмиссия	РКП, 9
Привод	полный
Разгон от 0 до 100 км/ч, с	5,2
Максимальная скорость, км/ч	220
Цена, руб.	от 6 499 000

ONE WAY – «ОДИН ПУТЬ». УЛИЧНАЯ ТАБЛИЧКА С ЭТИМИ СЛОВАМИ ПРЕДУПРЕЖДАЕТ ОБ ОДНОСТОРОННЕМ ДВИЖЕНИИ. У НОВОЙ ДЛЯ НАС КИТАЙСКОЙ МАРКИ WEY СВОЙ ONE WAY – ОДНОЗНАЧНАЯ СТРАТЕГИЯ ПУТИ К УСПЕХУ. ПОДРОБНОСТИ РАССКАЗАЛ МНЕ САМ ЧЕЛОВЕК-ПРИНЦИП, ОН ЖЕ ЧЕЛОВЕК-СТАНДАРТ. И ОБЪЯСНИЛ, КАК ПРАВИЛЬНО ЕЗДИТЬ НА ПЕРВОЙ В РОССИЙСКОЙ ГАММЕ МОДЕЛИ С ОЧЕНЬ ПРОСТЫМ ИНДЕКСОМ 05 И ВЕСЬМА СЛОЖНОЙ ПРОГРЕССИВНОЙ ТЕХНИКОЙ.

Премиум-бренд компании Great Wall Motor назвали в честь ее руководителя. Имя – Вэй, Джек Вэй. С рождения – Вэй Цзяньцзюнь, но классический английский псевдоним полезнее в широком международном бизнесе, легко запоминается. «Вот Wey, который построил Джек».

Великий и могучий GWM начался в 1976 году с ремонтного кооператива Вэя Дэляна. Заменив со временем Дэляна, родного дядю, господин племянник Джек рулит махиной семейного предприятия дольше тридцати лет. И по словам Человека-Принципа, идея фирменных престижных автомобилей явилась шефу Вэю давно. Джек – прозорливый предприниматель, жесткий управленец, перфекционист, поборник строжайшей дисциплины. Джек сказал – Great Wall сделал. Wey запустили в 2016 году. С чувством, с толком, после тщательных десятилетних приготовлений.

Мой собеседник назначен руководителем словно тоже благодаря своему имени. «Юан Цзе. Значит “принцип” или “стандарт”», – улыбается директор проекта Wey 05. Человек-Принцип, Человек-Стандарт! Идеально подходящее сочетание с должностью. Юан Цзе буквально с эскизов Wey 05 отвечает за соответствие кроссовера законам-правилам премиального жанра.





КОМПЛЕКТАЦИЯ
единственная — Premium. С полным пакетом обогревов. Столь богатая, что проще назвать, чего нет: вентиляции и массажеров дивана, а также запасного колеса, вместо которого в багажнике ремкомплект.



ГЛАВНОЕ МЕНЮ
дает широкие возможности настроек. Помимо ездовых режимов и отдельных для рулевого, есть выбор интенсивности рекуперации и уровня зарядки. Нашлась страница советов по экономичному вождению.



Секреты и стандарты

«Вэй сформулировал задачу коротко – создать лучшие автомобили», – говорит Юань Цзе. И перечисляет основы философии бренда Wey. В общем, закономерные, ожидаемые. Технологии на пике, высокий стиль, просторный салон, исключительная динамика, безупречное качество. В итоге автомобили и умам, и сердцам. «Премиум всегда об эмоциях, о впечатлениях».

Рассматриваю Wey 05. Первые впечатления не особенно сильные. Кто автор благополучной, а вернее, благонейтральной внешности? Оказывается, тут коллективное творчество. Провели конкурс! Соревновались несколько креативных групп, и вот он, шедевр победителей.

Увидеть бы отвергнутые дизайны и угадать, почему выиграл сдержанный. Наверное, самый интеллигентный, самый выверенный и ладный. Не испорченный дешевым «визуальным шумом». Повторяющий аккуратные приемы знаме-





ПАКЕТ БЕЗОПАСНОСТИ обнадеживает. В списке оснащения десять подушек и почти два десятка электронных ассистентов. Система слежения за разметкой иногда резко дергает руль, но софт планируют исправить в течение года.

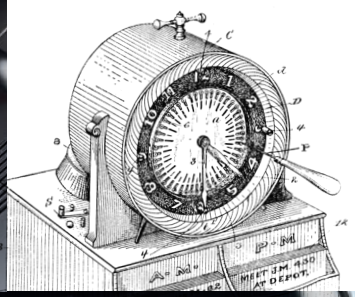
нитого стилиста Пьера Леклерка – он рисовал ранние модели Wey. Или остальным группам не удался настолько эффектный салон? Кстати, и впрямь просторный.

Техника Wey 05 объявлена самобытной. Юань Цзе гордится: «Мы следим за образцовыми лидерами и сотрудничаем с производителями глобальнvого уровня. Но стараемся обходиться собственными ресурсами. В частности, интеллектуальная начинка никак не должна зависеть от сторонних факторов».

Культуру бренда подчеркивает адаптация к условиям рынка. «Китайские версии едут значительно мягче. Вы темпераментные водители, поэтому в России подвеска имеет евронастройки, она собранная и осталась комфортной. Руль потяжелее, точнее. У подушек кресел выдвижные удлинители, мы учли, что россияне крупнее китайцев». Дождались, хоть один бренд из КНР учел. Премиум, конечно, в мелочах. К примеру, зарядные кабели уложены в классном кофре с логотипом. А наиболее веский аргумент кроссовера – изобретательная гибридность.









ИСКУСНАЯ ОТДЕЛКА бывает черной, коричневой и серо-синей. Приборы исчезающе малы, зато верхний тачскрин 14,6-дюймовый. Подсветка как в театре — любых сочетаний. Слабое звено — нефиксируемый и непокорный рычажок поворотников.

Разноприводный

Все помнят стихотворение Маршака? Многосоставное аки гибридная схема. А вот и моторчик на задней оси, дает он системе добавочных сил. Плюс к тем, что развили моторы передние в конструкции уровня выше среднего у «Вэя», который построил Джек.

Ладно, шутки в сторону, инженерия серьезная. Wey 05 – гибрид с параллельной подзаряжаемой извне системой. Впереди бензиновый турбомотор 2.0 (150 л.с.) и роботизированная девятиступенчатая коробка, совмещенная с электромотором (163 л.с.). На задней оси второй электрический двигатель (184 л.с.) – обеспечивает полноприводность. Тяговая батарея литий-ионная емкостью 39,7 кВт•ч. В чем премиальность, чему удивляться?

Wey 05 удивительно хитроумный по чередованию участия моторов и смене вариантов привода. Гибрид способен обернуться переднеприводным с тягой от ДВС. Или полноприводным – перемещаясь либо на электричестве, либо с помощью трех двигателей. Ну и заднеприводным, когда работает второй электромотор.

В режиме Normal кроссовер перебирает комбинации, выгодные сиюминутно. А про запас еще семь режимов! «Спорт» – понятно. AWD – полноприводный дорожный. «Снег», «Грязь» и «Песок» – полноприводные, с активным содействием ДВС, иными откликами на педаль газа и разными алгоритмами противобуксовочной электроники.

EV – активный при достаточном наполнении батареи – сугубо электрический, с лимитом в 146 км. Save – спасительная принудительная зарядка от ДВС. Заряженный и заправленный Wey 05 обещает запас хода в 864 км. Правда… не тысячеметровых.

Гонка за экономией

Доказать эффективность гибрида организаторы презентации решили оригинально – в формате экоралли. Настоящие ралли: со спецучастками, пунктами контроля времени и картой судейских отметок. Нужно одолеть 370 км и блеснуть топливной экономичностью.

СПОСОБЫ ЗАРЯДКИ ЧЕРЕЗ РАЗЪЕМ
популярного формата Type/CCS2 обычные. Наполнение батареи до 80 процентов от бытовой розетки займет девять часов, от медленной зарядки AC до 11 кВт — за три-четыре, от быстрой DC с отдачей 50 кВт — за 45 минут.

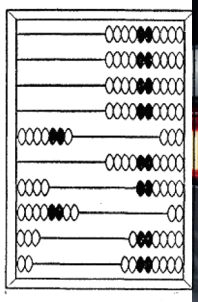


Рис. 2.





НА ВАШ ВКУС
шесть кузовных цветов: белый, черный, благородно-холодные и внезапно бронзовый. Колеса исключительно 21-дюймовые. Российским экземплярам положен дополнительный заводской антикор. Клиренс стандартный — 180 мм.

Внимание на экран с показаниями: батарея заряжена на 98 процентов, запас хода – 734 км. Ехать логичнее в режиме Normal, не нарушая скоростные ограничения. На старт, марш!

Путевые заметки опустим. Финиш – ура, второе место. Одолев 363 км на средней скорости 64 км/ч и с максимальной рекуперацией, мы привезли расход 7,1 литра на 100 км, остаточный запас в 265 км и 31 процент заряда. Были бы абсолютными призерами, но, когда батарея опустела, включили из любопытства Save, и ДВС принялся молотить постоянно. Пускай. Доехать с такими результатами, скажем, от Москвы до Нижнего Новгорода на крупной и увесистой машине – прекрасно.

Хотя арифметика у кроссовера неординарная. На выезде имели запас в 734 км. Сложим пройденное расстояние и обещанное сейчас – 628. Куда исчезли 106? Получается, Wey 05 мыслит… 856-метровыми километрами.

Свободный полет

Вновь стартую, теперь без оглядки на контрольную карту. Газ! – кроссовер выстреливает по-реактивному, чуть не смяв колесами асфальт в гармошку, будто скинул половину массы. «Спорт» и вовсе захватывающий. Сразу веришь в паспортные 5,2 секунды разгона от 0 до 100 км/ч. Система стремится давать преимущество электротяге и в спокойном темпе быстро переходит на задний привод. Батарея иссякла? Газ – и опять энергичное ускорение уже на бензине. Юан Цзе не обманул. Подвеска достойная, крены и раскачка умеренные, плавность хода «дорогая». Впрочем, не все гладко. Жалуюсь Человеку-Стандарту на дорожные шумы. Кроме того, кроссовер зачем-то издает некое синтезированное рычание. Юан Цзе себе пометил, полагаю, в графу стандартизации. Прошу записать в минусы и включение подогревов дивана через главное меню. А за проектор с дополненной реальностью – одобрительная галочка.







ЛИНЕЙКУ WEY
собираются постепенно целиком перенести на российский рынок. Сейчас в китайской гамме кроссоверы выпуска 2021—2023 годов, компактные, средний и большой. Еще один кросс-компакт дебютирует в текущем году. Имеется минивэн.



05 почти на пятерку

One way. Путь бренда к российскому успеху вижу прямым. Wey 05 – автомобиль изобилия, щедро упакован оснащением, достойно скроен и сшит. Интереснее многих гибридов, подолгу состоятелен вдали от розеток, знай заливай бензин. Отсутствие неудобных ограничений – престижное преимущество.

Юан Цзе надеется, что клиентов увлекут затейливые игры гибридной системы. А там и принципиальные поиски выгоды. Ведь каждый покупатель, обратившийся к премиуму за определенными качествами, отчасти Человек-Принцип.

Китайским элитным автомобилям не хватает обязательных легенд, мифологии, исторического фундамента. Кроме Hongqi, чьи шильдики копируют почерк Мао Цзэдуна. Джек Вэй, я уверен, близко знакомый с Си Цзиньпинем, автограф у председателя КНР просить не стал. На эмблеме Wey изображен древний флагшток, символизирующий ворота в столичный Пекин. А эмблема, соответственно, пропуск в необычный премиум. Который построил Джек. **a**

BAIC X75

Двигатель, тип	бензин, L4, турбо
Объем двигателя, куб. см	1500
Максимальная мощность, л.с. при об/мин	177 при 5500
Максимальный крутящий момент, Нм при об/мин	300 при 1500–4250
Привод	передний
Трансмиссия	роботизированная, 7-ступенчатая
Разгон от 0 до 100 км/ч, с	8,6
Средний расход топлива, л на 100 км	8,2
Цена в России, руб.	2 990 000 – 3 410 000



Семья и школа

Виталий Тищенко • Фото BAIC

ДЕМИСЕЗОННОЕ АВТО С АКТУАЛЬНЫМИ ПРИНТАМИ

«ИЗ ХЛОПЧАТОБУМАЖНОЙ БАЙКИ, ЧАСТО С ПЕЧАТНЫМ УЗОРОМ, ШЬЮТ ЖЕНСКУЮ И ДЕТСКУЮ ТЕПЛУЮ ОДЕЖДУ И БЕЛЬЕ, СПОРТИВНЫЕ КОСТЮМЫ, ПОРТЯНКИ, ПОДКЛАДКУ К КОЖАНЫМ ПАЛЬТО И ОДЕЯЛА. ИЗ ШЕРСТЯНОЙ БАЙКИ ШЬЮТ ЖЕНСКИЕ И ДЕТСКИЕ ДЕМИСЕЗОННЫЕ ПАЛЬТО». ВИКИ НЕ ВРЕТ: СОВЕТСКОЕ ДЕТСТВО БЫЛО НЕОТДЕЛИМО ОТ БАЙКОВЫХ РУБАШЕК. С ПЕЧАТНЫМ КЛЕТЧАТЫМ УЗОРОМ, АГА. ОТТОГО АББРЕВИАТУРА «БАИК» ДО СИХ ПОР АССОЦИИРУЕТСЯ У МЕНЯ НЕ С ВЕЛИКАМИ И МОТОЦИКЛАМИ, А С СЕМЕЙНЫМ ТЕПЛОМ И УЮТОМ. ОКАЗЫВАЕТСЯ, НЕ ЗРЯ. ПРОСТО КИТАЙСКИМИ С ТЕХ ПОР СТАЛИ НЕ ТОЛЬКО РУБАШКИ, НО И АВТОМОБИЛИ.

А BAIC X75 – автомобиль, так сказать, особенно китайский. Ведь это имя он получил уже на калининградском «Автоторе», где его собрали специально для нас. На самом же деле его зовут Beijing X7. Beijing или «Пекин», если по-русски, – марка с историей, не в пример многим новым чайна-брендам. Established in 1958, еще те байковые рубахи помнит. И «козликов» ГАЗ-69 с УАЗ-452, из которых в 1965 году получился служивый Beijing BJ212… Хотя это, конечно, другое. Суровые рамные вездеходы – отдельная тема в репертуаре Beijing Automotive Industry Holding Co. А мы тут про уютный семейный транспорт. Конкретно – про новый флагманский кроссовер, увенчавший собой недлинную российскую X-линейку компании из моделей X35 и X55.

Узоры с затеями

Прежде чем затевать сборку на «Автоторе», рожденному четыре года назад «Пекину X7», как положено, сделали фейслифт. Главная примета которого – светотехника в линию и сложновычурная решетка радиатора. Причем вся перфорация устроена прямо в лицевой панели безо всяких там рамочек. Кажется, что на заводе панель сложили вчетверо и выстригли дырочки ножницами, как из бумаги вырезают снежинки. Красота! Конечно, назвать такую панель грубым словом «бампер» язык уже не повернется. Это явно одна из





ЛОГО «BEIJING»
не только украшает фронтальные и тыловые панели кузова, но читается даже в ритме полосатого декора: две длинных — короткая — длинная — короткая — две длинных. Однако в России бренд «Пекин» решили не использовать. Жаль.





самых сложных и дорогих кузовных деталей. Хотя обижаться тут не на что: у автопроизводителей тоже семьи, которые надо кормить. Тем более машина солидная, почти пятиметровая. А если б не решетка, вы ее от других таких же солидных, почти пятиметровых, может, и не отличили бы.

Колокольцы с бубенцами

Внутри не менее приятно и аккуратно, чем снаружи. А то и более. К примеру, ни одной вопиюще красивой решетки в салоне нет. Вентиляционные дефлекторы вообще ловко упрятаны в сплошную щель вокруг передней панели. Дизайн интерьера отличает достойное качество кожзаменителей и похвальная сдержанность декора. Почти полное отсутствие космической подсветки и органов управления НЛО удачно дополняет слегка консервативную атмосферу уюта и достатка.

Но забыть, что это автомобиль XXI века, у вас не получится. Руль усеян сенсорными клавишами, отчего в левых поворотах само собой включается радио, кнопкой SRC снизу





ЗАДНЯЯ ОПТИКА,
как нас уверяли на презентации, светодиодна, современна, многодельна и, что очень важно, легко узнаваема...



на правой спице. Экранов целых три: у климат-контроля отдельный планшет. И да, перед пассажиром таки что-то мерцает, разноцветное на выбор. А поскольку мы знакомились с X75 в топ-комплектации Exclusive, налицо был и весь спектр электронных чудес. Нашлось все: от адаптивного круиз-контроля, умеющего тормозить до полной остановки и трогаться с места, до камер кругового обзора с качественной картинкой. Интерфейс прилично говорит по-русски, радует глаз внятной графикой, а ум – доступной логикой. На такой машине жену с детьми точно не страшно отпустить в школу одних.

Жаль только, что создателям X75 приглянулся граненый джойстик автомата от Audi Q7 и они захотели себе такой же. Вышел неудобный, стоит слишком низко и еще неприятно люфтит. Ну и у музыки звук какой-то искусственный. Стравинский бы не поверил.



МАКСИМУМ УДОБСТВ
предоставляет пассажирам правое переднее кресло. В комплектации Exclusive оно не только с подогревом, вентиляцией, массажем, поясничным подпором и электрорегулировками по четырем направлениям, но и с функцией «оттоман».







...НО И ПЕРЕДНЯЯ ОПТИКА
узнаваема аналогично, что важно не менее. Короче, сразу ясно, что перед и зад тут от одной и той же машины.

ПАНОРАМНАЯ КРЫША
так велика, что хочется повторить за Диогеном в небольшом городе с огромными воротами: «Граждане, запирайте ворота, чтобы город ваш не сбежал!» Но городские ворота не закрывались по команде датчика дождя. А крыша BAIC это умеет.

Места с удобствами

Впрочем, перечень обширного электротехнического инструментария давно уж общее и похожее место в описании любой китайской машины. Физические параметры важнее. А они у BAIC X75 реально хороши. Мест, правда, строго пять. Зато сзади простор вообще представительский: пол ровный, свет-воздух, кресла с подогревом, вентиляцией, массажем трех сортов. И еще наклон спинки регулируется, два положения. Правда, от этого размаха немного съежился багажник: 410 литров объема – это не то чтобы праздник. Спереди тоже чуть потеснее, хотя в целом неплохо. Притом с сюрпризами – разумеется, приятными.

Ведь оттоманку мы привыкли считать атрибутом заднего дивана. Но в Китае думают иначе: самые важные пассажиры там часто садятся вперед, рядом с водителем. Ну прямо как наши начальники времен СССР. И «подкладку» для сановных ног в X75 прикрутили спереди. Оттого самый удобный стул в этой машине – передний правый. Вернее, был бы таким, будь у него, помимо подогревов-вентиляции-массажа, еще подушка чуть подлиннее и менее выпуклая спинка.

Что ж, все параметры невысокие китайцы под нас подогнать пока не успели. Хотя старались. Пытаясь постичь русскую душу, подвергали себя испытаниям: гоняли по морозным степям Внутренней Монголии и плоскогорьям жаркого восточного Турфана. Так у X75 появилось много ярких впечатлений, увеличенный бачок омывателя, дистанционный пуск мотора и полный набор подогревов. Включая обогрев ветрового стекла. Зимой разница с легко одетыми «китайцами» из параллельного импорта будет ощутима буквально всем телом.



КРАСИВЫЕ
«выхлопные трубы» — фальшивка. Правда, оттого и красивые: блестящие, с кучей мелких подробностей. Однако четыре крупнокалиберных ствола — явный перебор для скромной «полторашки». Рабочий выхлоп прячется где-то под бампером.



ВИД СБОКУ НИЧЕМ НЕ ОЧАРОВЫВАЕТ,
но и ничем не оскорбляет глаз. Приятная, спокойная внешность типового кроссовера из Поднебесной. Император был бы доволен работой своих гончаров. Хотя сейчас в моду входит более угловатый и брутальный лук.

Тема с вариациями

Под капотом, будете смеяться, все тоже еще как аккуратно. Проводка, трубки по линейке – орднунг круче немецкого. Правда, больше ничего удивительного там будто бы и нет: кого сегодня удивишь турбомотором 1,5 литра на 177 сил, роботом-семиступкой и передним приводом? Но это только на первый взгляд. Ведь мотор тут совсем новый, продвинутый – со всеми этими фазовращателями и непосредственным впрыском «девяносто второго». А главная фича – турбина с изменяемой геометрией. Объяснять за геометрию сейчас не будем. Все, что вам надо знать – такой мотор мощнее, моментнее, экономичнее и лучше тянет с низких оборотов. А еще эта технология впервые появилась на Porsche. И пока не добралась до каждого встречного-поперечного кроссовера.

Цирк с конями

И это не маркетинговый трюк. Заявленные на бумаге 8,6 секунды до сотни машина весом 1700 кг отрабатывает и по ощущениям. Отзывчивость на педаль газа и моментальный приход тяги впечатляют. Коробка тоже не тупит, исключительно удачно перебирая ступени, особенно в спортрежиме. А еще честно держит выбранную вручную передачу, не переключаясь вверх. Еще один искренний респект – подвеске: она цепкая, энергоемкая, вполне комфортная, но не слишком кренистая. И многорычажная сзади, что как бы намекает на возможность полного привода в грядущем. Главное, не скакать по лежакам ходом больше 30–35 км/ч, и будет вам с ней счастье. И руль туда же: чуть отстраненный, но точный и чувствительный.

Короче, на сочинских серпантинах X75 оказался реальным аттракционом «Мамкин гонщик!». Хотя без фанатизма ехать на BAIC тоже приятно: не слышно ни мотора, ни ветра, только басы от зимних шин. С грунтовыми горными тропами, ухабистыми и размытыми, X75 тоже справился везде, где можно справиться на одной ведущей морде. Вот честно: не ждал я от машины из Поднебесной такой прилично настроенной техники. Предъявить ей можно лишь одно: магия гибкого турбонаддува действует лишь на низких и средних оборотах. На обгонах с хорошего хода чары развеиваются,





ПОДЛОКОТНИК ЗАДНЕГО ДИВАНА – не простое украшение. На нем сверкает нарядный пульт управления музыкой, а еще вентиляцией и массажем. Прямо лимузин, да? Кнопки на нем не сенсорные, а настоящие. И слегка занижены, чтобы не ткнуть случайно.





и крик мотора вдруг оказывается интенсивнее ускорения. Тут-то и вспоминаешь, что литров у двигателя всего полтора, no replacement for displacement и все такое.

Концы с концами

Словом, неправ полагающий все китайские кроссоверы за три миллиона рублей одинаковыми, подобно терракотовым воинам императора Цинь Шихуанди. Хотя и сам я, чего таить, недавно полагал их таковыми. Однако китайские инженеры делаются все более искусными, а их творения – все более желанными. BAIC X75 расположил меня к себе ездовыми повадками, просторным салоном и приличной отделкой. Он в меру авангарден и в меру сдержан – неплохой микс для машины на каждый день и каждый случай. И пусть на фоне самых остромодных, угловатых конкурентов его округлости уже не цепляют, по технике он реально хорош. К тому же насквозь официален, русифицирован и повсеместно подогрет – в любой из четырех комплектаций от Comfort за 2,99 млн рублей до Exclusive за 3,41 млн. Я бы выбрал базу на 18-х колесах. Скажите, а точно такого же, но с другой решеткой у вас нет? **a**



МАШИННОЕ ОТДЕЛЕНИЕ

ДОНЕСЕНИЯ

JETOUR T2

Двигатель, тип	бензиновый, L4, турбо
Объем двигателя, куб. см	1998
Максимальная мощность, л.с. при об/мин	245 при 5500
Максимальный крутящий момент, Нм при об/мин	375 при 1750
Трансмиссия	РКП, 7
Привод	полный
Разгон от 0 до 100 км/ч, с	8,7
Средний расход топлива, л на 100 км	9,3
Цена, руб.	от 3 759 000



Гран-туризмо

Алексей Павлов • Фото Jetour

КВАДРАТИШ, ПРАКТИШ, ВОЯЖ

КИТАЙСКИМ АВТОБРЕНДАМ НЕТ ЧИСЛА. ПОДИ ВЫДУМАЙ КАЖДОМУ ОРИГИНАЛЬНОЕ МАРКЕТИНГОВОЕ ОБЪЯСНЕНИЕ. JETOUR ПРЕПОДНОСИТ СВОИ МАШИНЫ КАК ЛУЧШИЕ ДЛЯ ПУТЕШЕСТВИЙ. И ПОДКРЕПЛЯЕТ СЛОВА ДЛИННЮЩИМИ ПРОБЕГАМИ. НОВЫЙ ПОЛНОПРИВОДНИК T2 ПРЕДСТАВИЛИ ЖУРНАЛИСТАМ НА МАРШРУТЕ В 10 400 КМ ЧЕРЕЗ ТРИДЦАТЬ ГОРОДОВ ОТ МОСКВЫ ДО НАХОДКИ. Я ПРОЕХАЛ СЕКЦИЮ НОВОСИБИРСК–ТОМСК И ПЕРЕОСМЫСЛИЛ ТРАДИЦИОННОЕ ТУРИСТИЧЕСКОЕ ПОНЯТИЕ.

В начале были английские и европейские кареты дальнего следования. Здоровенные, оборудованные всяким необходимым в дорогу на много дней, они странствовали по всему Старому Свету. Назывался затяжной переезд Gran Tour, Большое Путешествие. И являлся обязательным финальным этапом в образовании и приличном воспитании сыновей аристократов.

Посещая знаковые в плане культуры города, живописные места, молодые люди расширяли кругозор, узнавали обычаи стран, набирались опыта. Иногда Большое Путешествие занимало несколько лет. В процессе юноши рассекали и на Gran Turismo – легких и быстрых конных экипажах.

Прошло время, коней сменили лошадиные силы двигателей. Первое автопутешествие приписано супруге Карла Бенца. Госпожа Берта самовольно выкатила моторную трехколеску, усадила с собой детей и отправилась аж за 106 км к дому родителей, куда успешно прибыла спустя двенадцать часов, доказав состоятельность изобретения. А лавка аптекаря, в которой Берта покупала легроин – горючую смесь в качестве топлива, считается первой бензозаправкой.

Такова вкратце предыстория класса гран-туризмо или гран-туреров. Мощные и скоростные, богато укомплектованные купе стали популярными с конца пятидесятых. Aston Martin, Bentley, Ferrari, Jaguar, Maserati. Всегда не про нас. Советская конструкторская школа использовала определе-



СТИЛЬНЫЙ, В ДУХЕ АВИАЦИОННОГО СЕЛЕКТОР коробки-робота никаких сложностей не вызывает. Поворотами шайбы меняются ездовые режимы. Бесхарактерные «Икс-настройки» включаешь ее нажатием, но зачем они — вопрос.





ние «автомобили спортивно-туристического типа». А толку? Подобные отечественные состоявшиеся разработки вспоминаются лишь из числа самодельных. Например, аппарат ГТЩ – гран-туризмо братьев Щербининых, засветившийся на всю страну благодаря телепередаче «Это вы можете». Автопромышленность, увы, «это» не смогла. Однако теперь у нас появился Jetour T2. Гран-туризмо в квадрате!

Казаться и убеждать

После пятисот километров перегона Новосибирск–Кемерово–Томск меня осенило. Понятие «гран-туризмо» применимо к новинке дает иной, расширенный смысл. У кроссовера – внимание – Больше Для Путешествий, нежели у типичной легковушки. Чего больше? Технических способностей. Пространства и комфорта в салоне. Подходящих решений и практичного оснащения.

Ага, Jetour T2 – кроссовер, истинный кроссовер. Удивлены? Понятно, брутальная внешность навевает мысли о раме,

ВОРОНОЙ КОЛЕР ЧЕРЕСЧУР ГРОЗЕН
и крадет градус дизайна. Варианты окраса — серый, серебристый и коричневый. Колеса 19- или 20-дюймовые. Подножки, рейлинги и пластиковая защита бензобака — стандартные.



мостах и понижайке. Знаете, что обозначают в масскультуре коротким Т2? Фильм «Терминатор 2: Судный день». Дизайн в духе крутого боевика исполнил вице-президент по стилю Jetour, заслуженный мастер Хакан Саракоглу. Ранее, между прочим, рисовал – нет, не Land Rover Defender – Porsche. Сейчас нарисовался зрелищный шоу-кар, шоу-Jetour. Весь углами и квадратами. Чехол докатки прямоугольный (кстати, пробив колесо, изрядно повозитесь, снимая запасное). Прямоугольные и ключ, и стартовая кнопка, и поручни, и орнамент. Братцы-китайцы, вы увлеклись, руль-то нужен круглый! А получился сплюснутый гоночный штурвал.

Кросс-кузов, разумеется, несущий, но усиленный. Подвески обыкновенные – независимые пружинные. Ярко-желтые проушины спереди декоративные, буксировочный крюк надо вкручивать. Понижающей нет. Под капотом бензиновый 245-сильный турбомотор 2.0, сопряженный с семиступенчатой роботизированной коробкой. В следующем году планируется АКП. Ловкая имитация внедорожника? Отнюдь!







ОТДЕЛКА ДОБРОТНАЯ и творческая, бывает зеленой с оранжевым, черной с красным и коричневой. Есть контурная подсветка. Центральный тачскрин красив и отзывчив. А не хватает проектора данных на лобовое стекло.

Режимный объект

Привод полный, с муфтой BorgWarner, она передает доли тяги к задним колесам. Задний дифференциал автоматически блокируется. Есть медленный специальный круиз-контроль с диапазоном 7–15 км/ч, ассистент спуска с уклона, функция показа «сквозь шасси», датчик глубины брода, кнопка постоянного охлаждения мотора, железная защита картера и внедорожная вкладка главного меню.

Нашел офф-роуд, экспериментирую с режимами улучшения проходимости. Сразу открытие: нельзя принудительно замкнуть муфту. Выбирай годный алгоритм, да помогут тебе электроника и шины. Слежу за приключениями трансмиссии по схеме с двумя замочками. Позеленел замочек-1 – активен полный привод, а замочек-2 – блокирован дифференциал.

«Снег» – кроссовер сникает, тяга поступает назад прерывисто, порциями, в моменты проскальзываний, чтобы двигаться аккуратнее. «Песок» – муфта сомкнута превентивно, участвует диффер и возможны несильные пробуксовки: машина понимает, что опирается на рыхлое. Значит, реально одолеть и глубокий снег. А у режима «Камни» внезапно грязевые настройки: электроника частично отстранена, зеленеют оба замочка, яростно вращаются колеса. Это на крайний случай. Итак, потенциал за пределами твердого покрытия неплох.

Возвращаюсь на асфальт, где в основном и будет жить T2. «Эко» – сама флегматичность с преимуществом переднего привода. «Стандарт» – муфта срабатывает в ответ на щедрый газ, при сбросе мигает на секунду замочек-2. Логично ради сохранения курса. «Спорт» – полноприводность остается активной дольше, ожидает следующее ускорение. Загадочный «Икс-режим», вроде универсальный – ничем характерным не проявляется. «Должна быть тайна в ней кака-а-ая-то».

Дорога-игра

На трассе штурвал-овал ассоциируется с гоночными видеосимуляторами серии Gran Turismo. Создатель, японец Кадзунори Ямаути, с трудом получил водительские права, зато накачал драйвом свое детище. У кроссовера с драй-

МАШИННОЕ ОТДЕЛЕНИЕ

ДОНЕСЕНИЯ

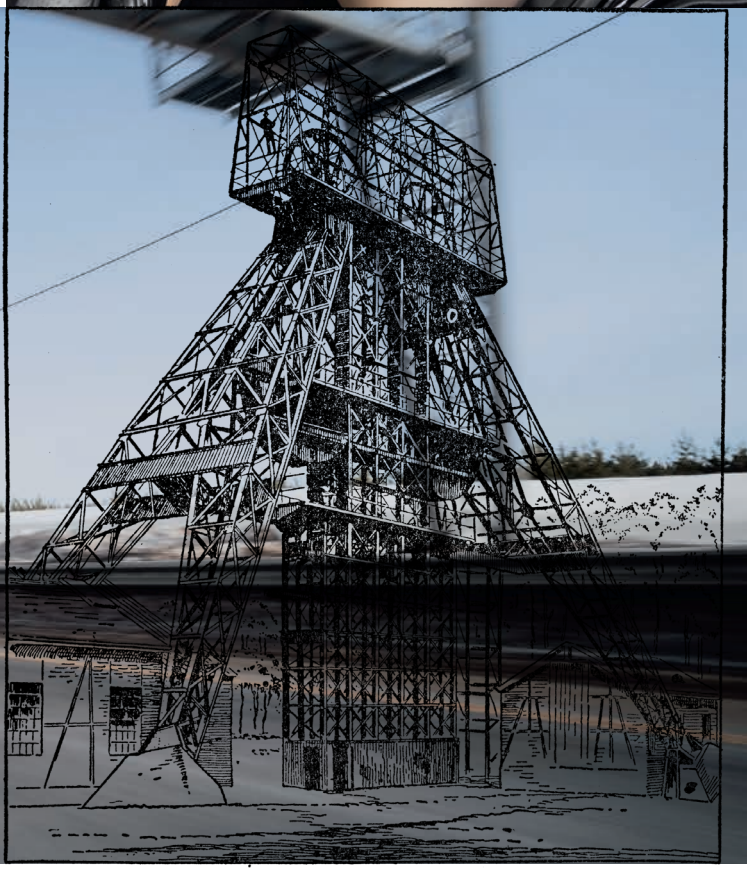


ПОНРАВИЛАСЬ ЭКОНОМИЧНОСТЬ –
расход 92-го бензина в среднем оказался не выше 10 литров на 100 км. Другие важные числа: 28 градусов углов въезда и съезда, 200 мм клиренса и 700 мм – глубины преодолеваемого брода.

НАМ ПРЕДЛОЖЕНЫ ИСПОЛНЕНИЯ
Voyage и Expedition. Название обманчиво: топ отличается не экспедиционным снаряжением, а прежде всего – внушительным пакетом безопасности. Обещают привезти и удлиненную версию.







вом порядок, а руль по-игровому облегченный, благо не слишком.

Назад – пятьсот. Пятьсот – вперед? Запросто. Веду Jetour T2 с удовольствием. Мотор и коробка ладят, динамика вселяет уверенность, разгоны-обгоны даются легко. Привычки требует длинноходная педаль газа, более удобная на бездорожье. А упругой подвеске исключительно комплименты, даже на дерзких и резких неровностях. Штурвал-овал напрочь избавлен от вибраций. И надо же: в автомобиле с такими формами тихо вплоть до 100 км/ч. В общем, я бы рулил и 10 400 км.

Счастливого пути

Вот и кресла круизные – свободных форм, с подголовниками по образцу самолетных. Передний ряд с вентиляцией, а греются все сиденья. «Теплый» пакет заготовили по максимуму, обогревы в том числе и у форсунок стеклоомывателя.

Сколько ниш, карманов, отсеков. Плюс открывашка бутылок. На передней дверце – прикольный хлястик-держатель. На багажной – и крючки, и подстаканники. А почему отсутствует багажная шторка? Мало ли каким охотникам за чужими вещами глянется оставленная дорогая иномарка.

Причем T2 – самый дорогой автомобиль в российской гамме Jetour. И самый универсальный, конечно. До знакомства с ним я считал формулу «лучшие для путешествий» натянутой. Все равно как «лучшие для перевозки пассажиров» и для остального, что должен выполнять типичный автомобиль. А формула-то в данном случае правильная. На фоне типичных кроссоверов гран-туристический T2 особенно ярок.

Тестовые экземпляры выдержали мегапробег достойно. Финишировали в Находке целыми, невредимыми, без потерь. Ну, признаться, не совсем уж без потерь. С кормы моей машины отвалился шильдик T2. И на его месте, полагаю, хорошо бы смотрелись вполне оправданные буквы GT.



Autograph

ЗАВЕРЕНО ПОДПИСЬЮ

IKON AUTOGRAPH – ГЛАВНОЕ СОБЫТИЕ ВЕСНЫ 2024 ГОДА

РОССИЙСКИЙ БРЕНД IKON TYRES ПРЕДСТАВИЛ ПЕРВЫЙ НОВЫЙ ПРОДУКТ, РАЗРАБОТАННЫЙ ПОСЛЕ ЗАВЕРШЕНИЯ СДЕЛКИ ПО ПРОДАЖЕ АКТИВОВ ОДНОГО ИЗ КРУПНЕЙШИХ ШИННЫХ КОНЦЕРНОВ МИРА, В СОСТАВЕ КОТОРОГО ЗАВОД ПОД САНКТ-ПЕТЕРБУРГОМ В ТЕЧЕНИЕ ПОЧТИ ДВУХ ДЕСЯТКОВ ЛЕТ ПРОИЗВОДИЛ ШИНЫ ДЛЯ РЫНКОВ РОССИИ, ЕВРОПЫ И ДРУГИХ СТРАН. ПРЕМИАЛЬНАЯ ЛИНЕЙКА IKON AUTOGRAPH – ЭТО НОВОЕ ИМЯ И НОВЫЙ ДИЗАЙН, ОДНАКО И РИСУНОК ПРОТЕКТОРА, И ПОТРЕБИТЕЛЬСКИЕ ХАРАКТЕРИСТИКИ ОСТАЛИСЬ ПРЕЖНИМИ, ДАВНО ЗНАКОМЫМИ ПОТРЕБИТЕЛЮ.

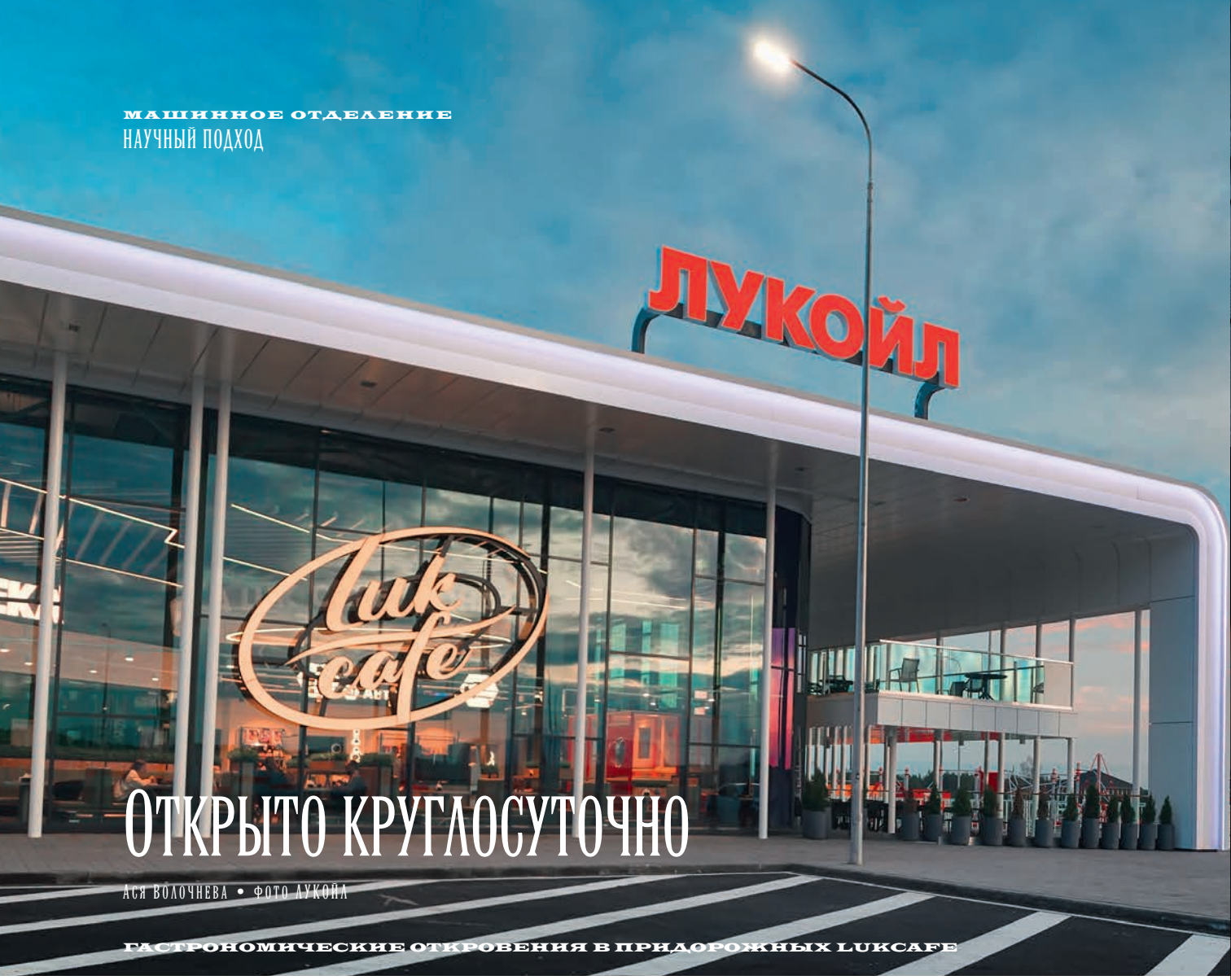
Все мы знаем, что автограф – это не только росчерк знаменитости, но и подпись производителя, отвечающего за продукт своей репутацией.

Высочайшее качество и превосходные характеристики шин, произведенных на российском заводе, подтверждены многочисленными тестами экспертов из разных стран. Сегодня накопленный опыт реализуется в продукции нового бренда до самых мельчайших деталей. Сохранены технологии, рецептуры и оборудование, используется омологированное сырье. Ключевыми преимуществами Ikon Tyres остаются сверхсовременный уровень автоматизации и постоянный контроль на всех этапах производства, обеспечивающие высочайшее качество продукции.

Помимо премиальных Ikon Autograph в продуктовой линейке марки и шины среднеценового сегмента с уже привычным нам названием – Ikon Nordman. Независимо от названия вся продукция Ikon Tyres обещает вам комфорт, позволяющий забыть о неровностях дорог и шуме в салоне. Отменную управляемость при любой погоде, достигнутую благодаря применению уникальных инженерных технологий. Безопасность – все шины созданы для использования в условиях перепада температур и на разных дорожных покрытиях и испытаны в самых экстремальных условиях. Долговечность – в течение всего срока эксплуатации сохраняются необходимый уровень сцепления и стабильность управления. Экономия, экологичность… Список достоинств наверняка сможет дополнить любой автовладелец, который остановит свой выбор на Ikon Tyres – новом имени легендарных шин.

ШИНЫ IKON AUTOGRAPH
премиальны не только по качеству, но и по способности подойти самым престижным и быстрым автомобилям, как легковым, так и внедорожникам. Типоразмеры – до 21 дюйма. Индексы скорости – до 300 километров в час.





ОТКРЫТО КРУГЛОСУТОЧНО

Ася Волочнева • Фото ЛУКОЙЛ

ГАСТРОНОМИЧЕСКИЕ ОТКРОВЕНИЯ В ПРИДОРОЖНЫХ LUKCAFE

ГОВОРЯТ, НА АЗС ЛУКОЙЛ, ГДЕ ОТКРЫТЫ LUKCAFE, НЕКОТОРЫЕ КЛИЕНТЫ ПРИЕЗЖАЮТ НЕ ЧТОБЫ ЗАПРАВИТЬСЯ, А ПРОСТО ПОЗАВТРАКАТЬ ИЛИ ПООБЕДАТЬ. ИЛИ ВЗЯТЬ БЛЮДА С СОБОЙ, ПОТОМУ ЧТО БОЛЬШИНСТВО ИЗ НИХ ЗДЕСЬ ГОТОВЯТСЯ ТАК, ЧТО ИХ УДОБНО БРАТЬ В ДОРОГУ. НЕКОТОРЫЕ КЛИЕНТЫ ПРОВОДЯТ В LUKCAFE ДЕЛОВЫЕ ВСТРЕЧИ, А КТО-ТО ДАЖЕ УМУДРЯЕТСЯ СКОРОТАТЬ ТУТ ЦЕЛЫЙ РАБОЧИЙ ДЕНЬ – СПАСИБО КОНЦЕПЦИИ ТРУДА В УДАЛЕННОМ РЕЖИМЕ. ВОТ И Я ЕХАЛА НА ЗАПРАВКУ ЛУКОЙЛ НА ТРАССЕ М-12 В РАЙОНЕ 173-ГО КИЛОМЕТРА НЕ ДЛЯ ТОГО, ЧТОБЫ ЗАПРАВИТЬСЯ, А ЧТОБЫ ПОРАБОТАТЬ – ПОГОВОРИТЬ О LUKCAFE С ЕГО БРЕНД-ШЕФОМ. ДА, ОКАЗЫВАЕТСЯ, ЕСТЬ И ТАКАЯ ДОЛЖНОСТЬ В ЛУКОЙЛЕ.

Заправка была выбрана мной сознательно. Потому что она – не простая, а особенная. Такие еще принято называть «флагманскими». О ней даже пишут в СМИ, а автопутешественники наперебой делятся отзывами об АЗС на «Яндекс.Картах»: «Это, конечно, больше чем заправка, это мини торговый центр», «Мы, конечно, привыкли уже к хорошим заправкам с кафе за последние годы, но эта заправка – лучшая!», «Прямо-таки образцовый придорожный комплекс. Как в Италии». Говоря честно, в Италии мы такого роскошества не видели, а по дорогам Ломбардии, Тосканы и Сицилии намотали в свое время немало километров.

Что же особенного в АЗС ЛУКОЙЛ на трассе «Восток»? Во-первых, ее размер – здесь много колонок для заправки, вместительная парковка как для легковых машин, так и для большегрузов, большая зона отдыха и площадка для детей, здесь даже летняя веранда не простая, а двухъярусная. Во-вторых, здесь есть несколько магазинов и аптека. А еще – душевые кабины, прачечная и даже площадка для выгула собак. Ну и самое интересное мы оставили напоследок: в-третьих, здесь работает LukCafe.

Отличие от обычного кафе на заправке ЛУКОЙЛ видно сразу. Зона для посетителей очень просторная, столики есть и небольшие – на двух человек, и вместительные – даже на шестерых, и высокие барные столы – для одиночек. Из-за того что пространства много, дизайн интерьера отличается от того, к какому мы уже привыкли, в целом здесь больше хайтека. И больше свободы: доступна система самообслуживания для заказа и оплаты блюд кафе.



В АССОРТИМЕНТЕ
кофейной карты LukCafe не только классика — американо, латте и капучино, — но и другие трендовые напитки, например флэт уайт и раф. А для тех, кто хочет насладиться плотностью и яркостью эспрессо, но не готов отказываться от мягкости и легкости американо, предлагают попробовать лунго.







Весь список, пожалуйста

Но конечно, для кафе самое главное – это меню. В LukCafe ожидаемо более широкий ассортимент, который включает и особенное предложение в виде авторских блюд.

«Авторские» – это не фигура речи. Лучшие рестораторы России принимали участие в конкурсе на создание новой гастрономической концепции LukCafe. Победу одержал ресторанный дом Maison Dellos, среди его ресторанов – «Кафе Пушкинъ», «Турандот», «Шинок», «Шануар», «Казбек», «Бочка», а также сеть кафе «Му-Му». Бренд-шефом концепции LukCafe стал Александр Бобровников, и он успешно реализует план ЛУКОЙЛа сделать еду на обычной заправке более гастрономической с точки зрения вкуса, качества и интереса для гостей. Стоит отметить, что всех сотрудников LukCafe обучает команда профессиональных поваров.

В первую очередь Бобровников разработал линейку для HoReCa Petrol. Поясним непонятный для обычного человека термин. HoReCa образован от трех английских слов: Hotel, Restaurant, Catering/Cafe, само слово обозначает сегмент в бизнесе, который ориентирован на оказание услуг в сфере гостеприимства. Соответственно, понятие HoReCa Petrol расширяет сферу гостеприимства еще и на запра-

НАУЧНЫЙ ПОДХОД

В LUKCAFE ВСЕГДА ПРЕДЛАГАЕТСЯ ОСОБОЕ МЕНЮ ЗАВТРАКОВ. Это выпечка, блюда из яиц: в любое время дня с перерывом на ночные часы можно съесть азиатский скрэмбл с овощами или цыпленком, омлет с беконом в тортилье, блинчики с мясом и сырники. Но, как заверил Александр Бобровников, новое уникальное меню завтраков будет введено уже в этом году.





вочные станции. Шеф-повар LukCafe предлагает для гостей сразу несколько гастрономических направлений: фирменные блюда итальянской и паназиатской кухни, стритфуд, в меню которого есть шаурма по фирменному рецепту и покет-сэндвичи, а также кулинария и выпечка.

— LukCafe – это интересное сочетание разных кулинарных направлений. Например, в паназиатском готовятся блюда на воке, в основе которых рис и лапша. Во флагманских кафе можно заказать поке и блюда японской кухни – роллы, суши-сэндвичи, хенд-роллы, – рассказывает Александр Бобровников. – Итальянская кухня представлена римской пиццей и пастой. В стритфуде мы готовим бургеры на гриле, шаурму, комфортфуд и блюда во фритюре. Еда, понятная для каждого и с точки зрения интереса, и демократичных цен.

Еще один профессиональный термин, который требует пояснения, «комфортфуд» – Comfort food, или «Комфортная еда», – это привычные блюда, которые не только утоляют голод, но и навевают теплые воспоминания из детства. Нет четких критериев комфортной еды, для каждой страны, региона и даже человека они будут свои. Но в целом пирожок для русского человека – это всегда комфортно.









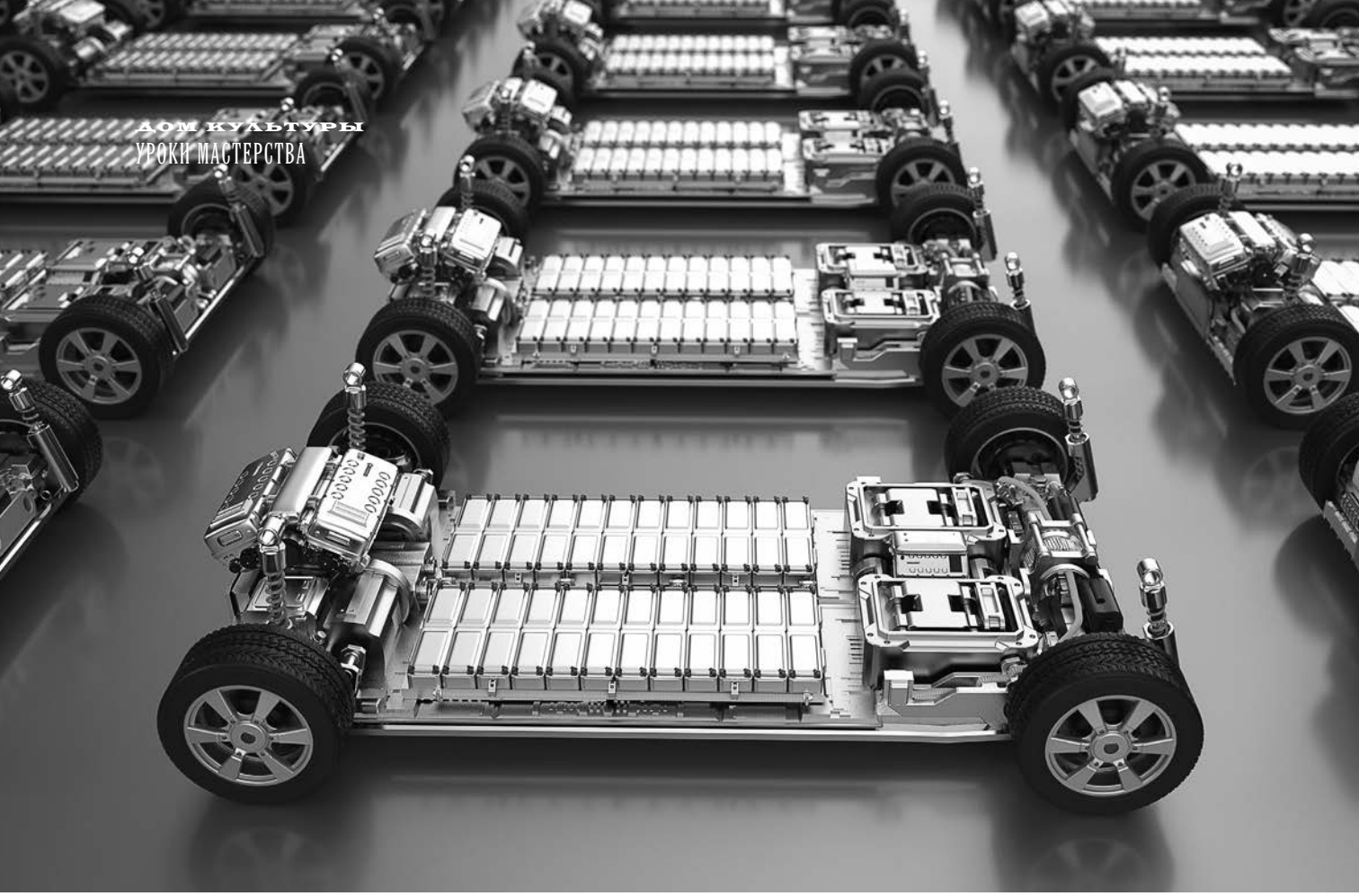
— Особенность концепции LukCafe, – продолжает Александр Бобровников, – это не только разнообразие направлений уличной еды, но и особенная атмосфера, в которой приятно провести время, отдохнуть в пути. Поэтому основная ставка в LukCafe сделана на шоу-зону, в которой повара готовят блюда прямо перед клиентами. Принцип «открытой кухни» дает гостю уверенность в качестве и безопасности приготовленных блюд.

Да, вот за этим я и проехала без малого две сотни километров – посмотреть на настоящую итальянскую печь, которая выполнена «под старину», в форме купола с мозаичной отделкой. Фирменная римская пицца готовится в ней всего за две минуты, и она действительно потрясающе вкусная.

Трафик решает все

Конечно, LukCafe на магистрали М-12 «Восток» на АЗС ЛУКОЙЛ № 33076 не единственное место, где можно наблюдать за процессом приготовления в режиме реального времени. Такая возможность есть на всех заправках ЛУКОЙЛ площадью от 200 кв. м – именно такие параметры позволяют создать открытую кухню и шоу-зону. Как правило, такие форматы предусмотрены на АЗС с активным автомобильным трафиком. Одна подобная заправка есть даже в пределах МКАД на Ленинградском шоссе. Локации для крупных АЗС выбираются как по географическим признакам, так и по экономическим – анализируется клиентский трафик и конкурентная среда. Обязательно учитывается еще и количество парковочных мест – это важно для комфортного размещения посетителей кафе.

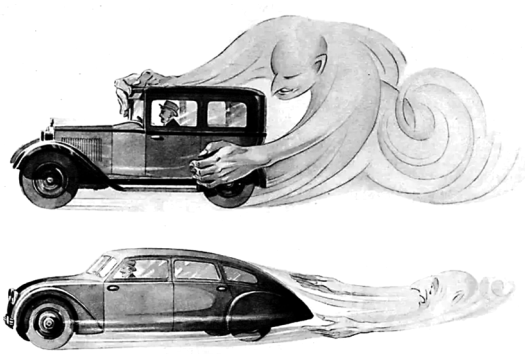
Сегодня сеть LukCafe, все точки которой отмечены на «Яндекс.Картах», представлена на 66 заправках ЛУКОЙЛ – в Краснодарском крае, Чувашии, Нижегородской области и других регионах. Как правило, все эти заправки с новым интерьером, в оформлении которого присутствуют черный цвет и дерево. До конца этого года откроется 120 новых точек, а до конца 2026-го планируется расширение еще на четыре сотни кафе. И главное: LukCafe – «молодой» проект. А это значит, что нас, клиентов ЛУКОЙЛа, ждет череда гастрономических открытий, кофейных откровений, дизайнерских решений. Ну а что останется неизменным – приветливый персонал и качество топлива. **а**



Электрокарский словарь Мужская версия

Под редакцией Виталия Тищенко

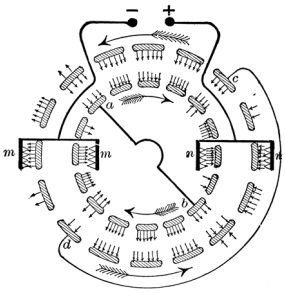
ИЗДАНИЕ ПЕРВОЕ, ДОПОЛНЕННОЕ



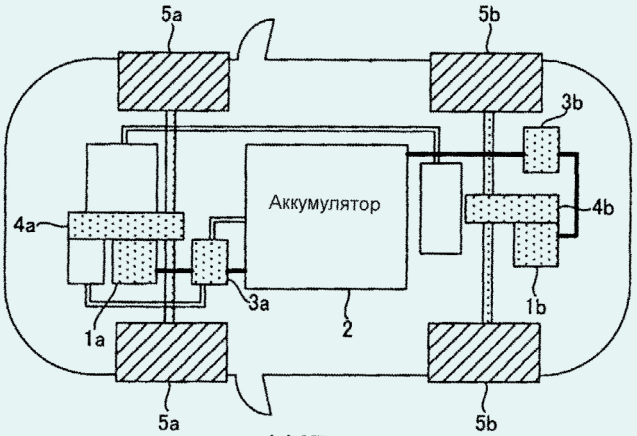
С ТЕХ НЕЗАПАМЯТНЫХ ВРЕМЕН, КОГДА ТЕЛЕФОНЫ БЫЛИ БОЛЬШИМИ, А ТЕЛЕЭКРАНЫ – МАЛЕНЬКИМИ, АВТОЛЮБИТЕЛЯ ОТЛИЧАЕТ ОСОБЫЙ ЛЕКСИКОН. НО ЕСЛИ ВАШ АВТОМОБИЛЬНЫЙ СЛЕНГ – РОВЕСНИК ДЕДУШКИНЫХ «ЖИГУЛЕЙ», ВЫНУЖДЕНЫ ОГОРЧИТЬ. ЖИЗНЬ ПРИДУМАЛА НЕ ТОЛЬКО НОВЫЕ ПЕСНИ. СЛОВА «ЖИКЛЕР», «ТРАМБЛЕР» И «ПОДСОС» ПОЗАБЫТЫ ДАЖЕ СЛЕСАРЯМИ В АВТОСЕРВИСАХ. АВТОМОБИЛЬ НА НАШИХ ГЛАЗАХ СУДОРОЖНО ПЫТАЕТСЯ СОСКОЧИТЬ С НЕФТЯНОЙ ИГЛЫ И ВОТКНУТЬСЯ В РОЗЕТКУ. АВТОВЛАДЕЛЬЦУ ОСТАЕТСЯ ЛИШЬ ОСВАИВАТЬ НОВЫЕ СМЫСЛЫ, СМУТНО ЗНАКОМЫЕ ПО ШКОЛЬНОМУ УЧЕБНИКУ ФИЗИКИ, РАЗДЕЛ «ЭЛЕКТРИЧЕСТВО». ИЛИ ЗАСТРЕЛИТЬСЯ ИЗ ЗАПРАВОЧНОГО ПИСТОЛЕТА С «ДЕВЯНОСТО ВТОРЫМ»... ВЫБИРАЕТЕ ЖИЗНЬ? НАШ ТОЛКОВЫЙ СЛОВАРЬ ЭЛЕКТРОМОБИЛИСТА ВАМ В ПОМОЩЬ!

Аа Аэродинамика

Конструкторы электромобилей (сокращенно EV, Electric vehicles) одержимы идеей машины, которая при движении не тревожит встречный воздух. Обтекаемость равна тишине: рев турбулентного потока, не заглушаемый ревом ДВС, давит на уши заметнее. А слоган «Тише едешь – дальше будешь» надо понимать буквально: лучше обтекаемость – меньше затраты энергии на движение – больше пробег до подзарядки. И хотя рваный ритм городского трафика позволяет вернуть часть затраченного (см. ***Рекуперация***), на шоссе такого шанса нет. Отсюда все эти выдвижные ручки дверей, «аэродинамические» колесные диски и гладкие морды без отверстий. По крайней мере, такова официальная версия. Хотя не исключено, что все это придумали дизайнеры – чтобы их «автомобили будущего» не напоминали Lada Niva Legend.



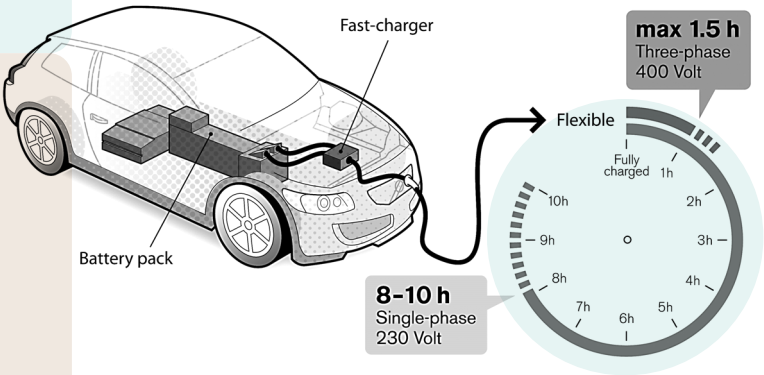


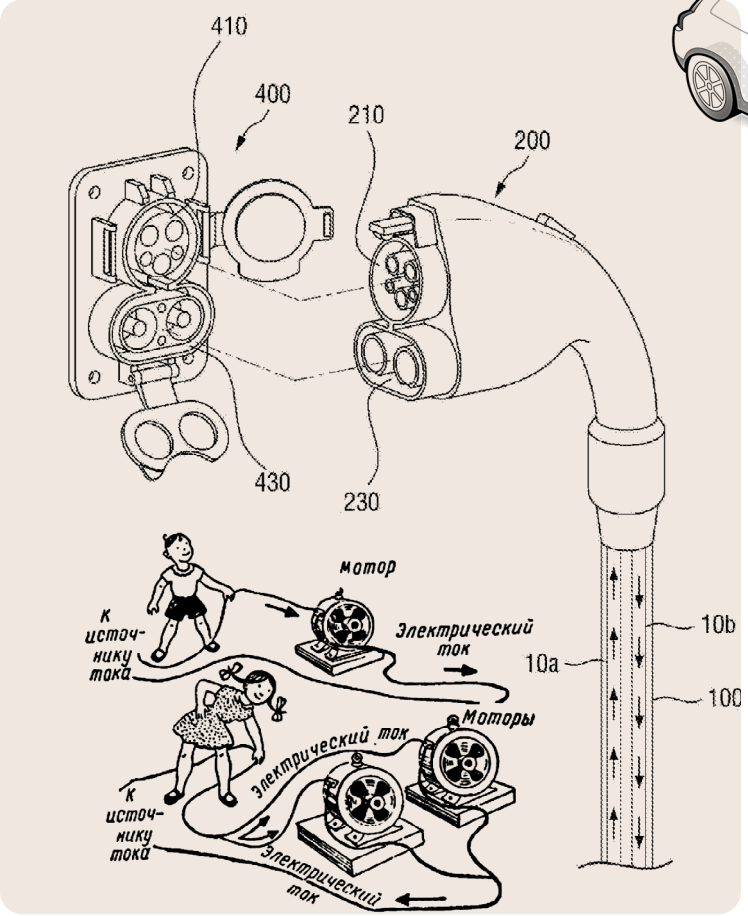


ФИГ.1

Бб Батарея тяговая

Источник энергии для движения электромобиля, а точнее, постоянного тока напряжением 400 или 800 вольт, база высоковольтной подсистемы EV. Подобно бензобаку, бывает разной емкости (см. ***Единицы измерения***): чем больше, тем круче, но при этом тяжелее и дольше заряжать. В отличие от бензобака, устроена сложно. Неверно представлять батарею цельным кристаллом криптонита, способного магически накапливать и отдавать заряд (см. ***Химия***). В основе – «пальчиковые» аккумуляторные ячейки (см. ***Ячейка***), собранные в пакеты. Часто имеет встроенную систему охлаждения и обогрева (см. ***Термостатирование***) и непростую форму, чтобы заполнить все отведенное пространство. Заключена в огнеупорный, водонепроницаемый и ударопрочный корпус, способный уцелеть даже в серьезной аварии. Хотя, как известно из новостей, периодического самовозгорания EV это не отменяет.



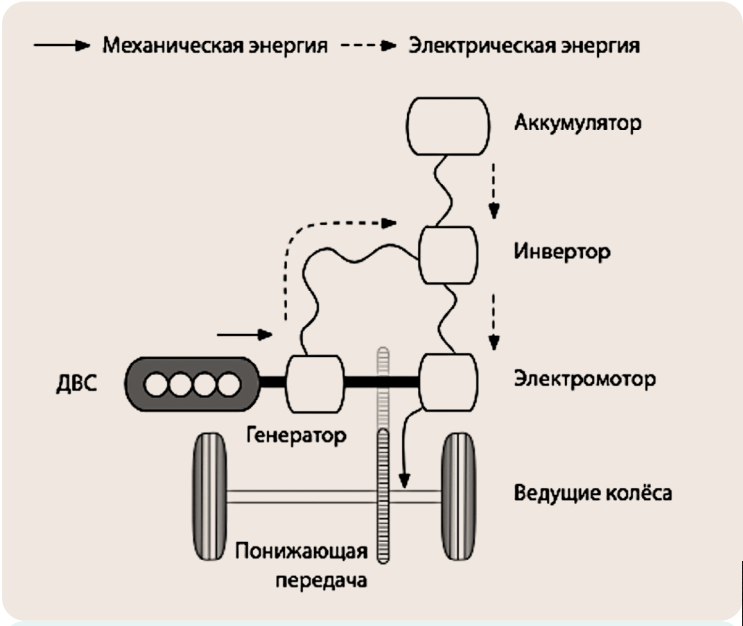


Вв Время зарядки

Количество проведенных у розетки часов и минут – вот что волнует владельца EV больше всего. После наличия самой розетки, разумеется. Зависит оно от многого – емкости, конструкции и степени заряда батареи, типа и мощности зарядного устройства (ЗУ), температуры воздуха (см. ***Зарядка***, ***Станция***). Варьируется от бесконечности (ну ладно, суток), если подключить EV к бытовой электросети, до десятков минут при зарядке от мощной специализированной станции. Производители любят указывать время заряда от 10–20 до 80 процентов емкости батареи, поскольку в этом интервале используется максимальная для данной батареи мощность зарядки. Но сравнивать разные EV удобнее по запасу хода (см. ***Дальность***), набранного за условный «час у розетки». Или полчаса. Или пять минут – как маркетологи скажут. Первые чемпионы в этой дисциплине – корейские Hyundai Ioniq 6 и Kia EV6 (1200–1400 км за час), однако рекорды сегодня обновляются едва ли не ежемесячно.

Гг Гибриды

Машины на комбинированной тяге – ДВС плюс электромотор с небольшой батареей. Плюсы – независимость от розетки, резвость вкупе с экономичностью в городе благодаря рекуперации (см. соотв. статью, далее – см.), возможность езды в «чистом» электрорежиме. Минус – за городом электричество и резвость быстро заканчиваются. По-английски обозначаются HEV или PHEV, если батарею на стоянке можно зарядить от сети. Бывают параллельные, когда ДВС и электричество вращают колеса сообща, и последовательные, если тянет только электромотор, а ДВС крутит генератор для подзарядки батареи на ходу.



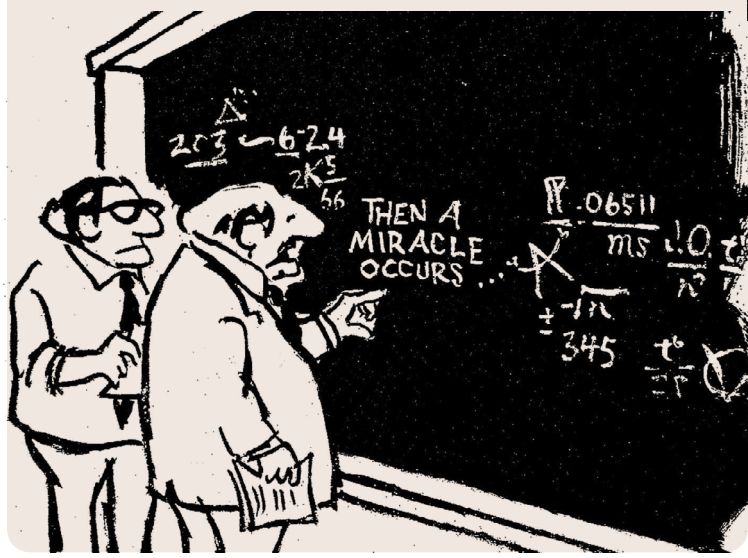
Дд Дальность хода

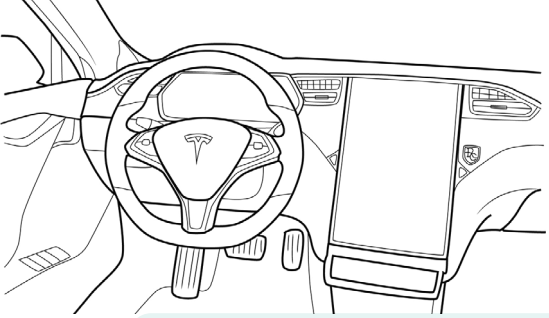
Пробег без подзарядки – расстояние от розетки до розетки, которое способен проехать EV. Определяется отношением емкости батареи к условному расходу энергии на 100 км пробега. Почему условному? Потому что, помимо собственно техники, расход зависит от режима движения, погоды, темперамента водителя и включенных комфортных опций – печки, кондиционера или музыки. Последние, кстати, могут съесть до 30 процентов расчетного пробега. Точных цифр вам не назовет никто: слишком много переменных в этом уравнении. Самые дальнобойные EV сегодня обещают до 700–800 км на одной зарядке. Любопытно, что прошлогодний российский EV-бестселлер Zeekr 001 отличился и здесь: в мае на китайский рынок вышла версия с заявленным запасом хода в 1000 километров! Хотя многое тут зависит от того, как считать (см. *Цикл испытательный*).



Ее Единицы измерения

Прощаемся с олдскульными «л.с.» и «л на 100 км». У тока свои параметры: сила в амперах (А) и напряжение в вольтах (В). Мощность – произведение этих величин, измеряется в ваттах (Вт), а точнее, в тысячах ватт, то есть киловаттах (кВт). Дальше сложнее, но будем считать, что емкость, или запасаемая энергия батареи, – это ее способность гарантированно отдавать ток определенной мощности в течение определенного времени. Измеряется в киловатт-часах (кВт•ч): соответственно, полностью заряженная батарея емкостью 1 кВт•ч должна выдавать ток средней мощностью 1 кВт в течение часа. Расход энергии, или экономичность, – это количество киловатт-часов, затраченных на 100 км пробега (кВт•ч/100 км): тут наконец-то видна аналогия с ДВС. То есть батарея емкостью 100 кВт•ч при среднем расходе в 20 кВт•ч/100 км обеспечивает 500 км пробега без подзарядки. Теоретически (см. *Дальность хода*).





Ж ж ЖК-дисплей

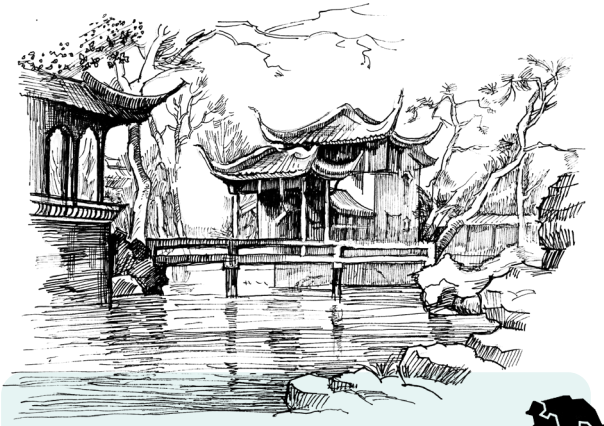
Чтобы EV стал пользователю ближе и роднее, конструкторы стараются превратить его в гаджет на колесах. Поэтому все, чем можно управлять при помощи тачскрина, управляется в нем при помощи тачскрина. Или нескольких. Даже если это непривычно или неудобно. Руль с педалями акселератора и тормоза пока на месте, но инженеры-футуристы не сдаются. Руль, например, уже делают в виде самолетного штурвала.





З з Зарядка

Пополнение заряда тяговой батареи – волнующий и, как правило, длительный процесс (см. ***Время зарядки***). Лучший способ его ускорить – «залиться» постоянным током (DC) от мощной станции типа тесловского «Суперчарджера» (см. ***Станция***). Неудивительно, что таких станций мало, а стоимость киловатт-часа на них самая высокая. Больше распространены другие терминалы ускоренной зарядки – тоже DC, но более скромной мощностью 50–60 кВт. Например, столичные «Энергия Москвы», на которых заряжаются бесплатно. В них же применяется и более доступный формат зарядки переменным током (AC). Но для «заливки» в батарею AC надо преобразовать в DC, чем в EV занимается бортовое зарядное устройство мощностью до 22 кВт. Это сильно замедляет дело. Возможна и зарядка от бытовой электросети AC напряжением 380 или 220 В – если в ближайшие 8–12–24 часа машина вам не понадобится. Конечно, потребуется и провод с подходящими разъемами. Для DC они свои (европейского, японского, китайского или «тесловского» стандарта), для AC – свои, тоже разные. Хотя бывают и комбинированные. Один – на машине, другой – на зарядной станции. И все это должно совпасть. При несовпадении помогают переходники, но не всегда. Ведь станция, чтобы начать зарядку, должна «договориться» с машиной, а вы же знаете, как привередливы бывают эти компьютеры. Тем более что с ввезенным по-дикому EV не всегда договаривается даже владелец. Поэтому производители экспериментируют и с беспроводной зарядкой EV, и даже с зарядкой прямо на ходу – говорят, в Великобритании такие специально оборудованные трассы уже есть.





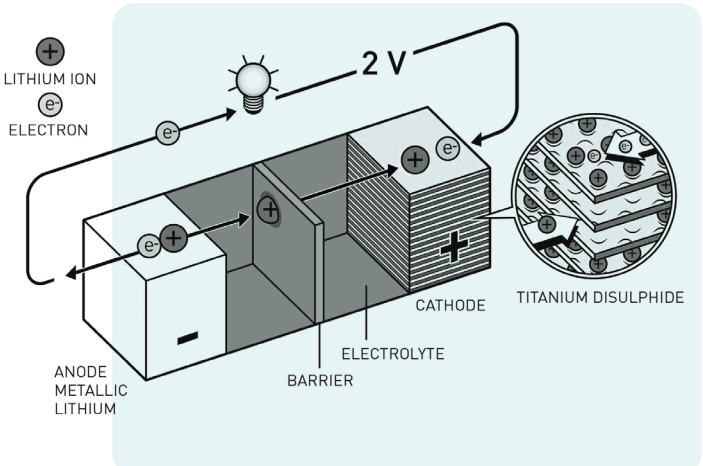


И и Илон Маск

Миллиардер, которого озолотило изобретение платежной системы PayPal, владелец частной космической фирмы SpaceX и широко известной соцсети, законодатель электромобильных мод. Да, компания Tesla – это тоже он. И «гигафабрики» в США, Германии и Китае. И самый популярный в Европе автомобиль по итогам 2023 года – электрокроссовер Model Y. И будто сбежавший из игры «Майнкрафт» электропикап Cybertruck. В общем, когда Маск планирует улететь на Марс, люди воспринимают это всерьез.

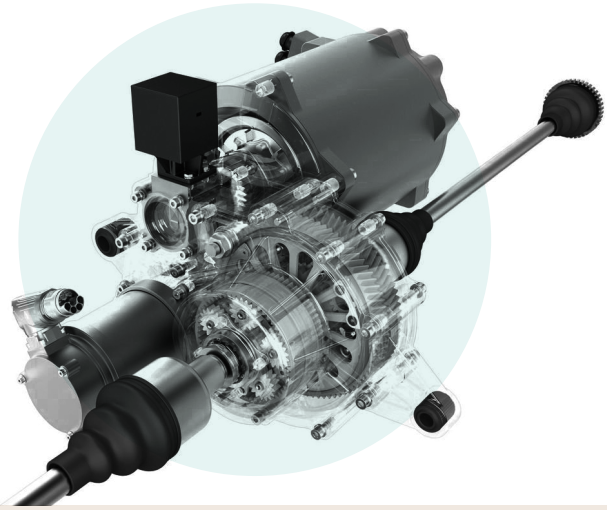
К к Китай

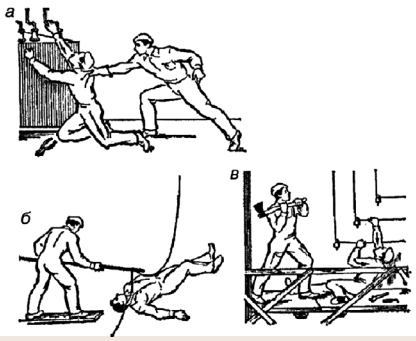
Страна – лидер по производству и потреблению EV, батарей к ним и EV-технологий вообще. Примерно из 13 млн произведенных в прошлом году во всем мире EV и HEV на Китай пришлось более 60 процентов. Причем 1,7 млн EV китайцы отправили на экспорт, испугав Европу призраком экспансии и демпинга. Китайский BYD по количеству проданных машин уже теснит непревзойденную Tesla. Китайскую прописку имеет и компания CATL – крупнейший в мире производитель литий-ионных (см.) батарей для EV: 37 процентов рынка в 2023 году.

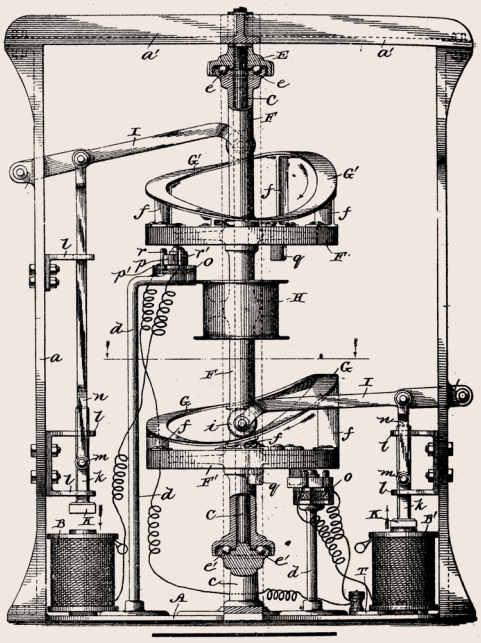


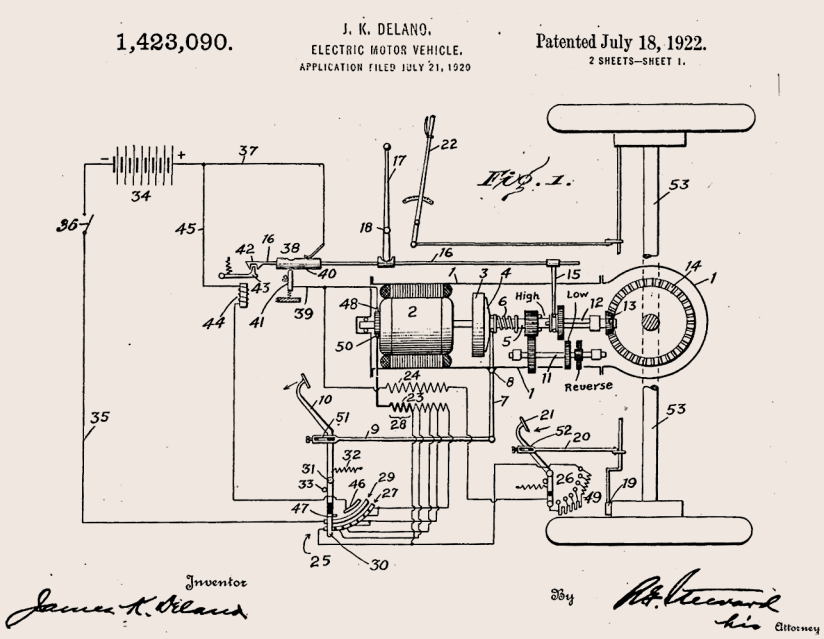
Л л Литий-ион

Литий-ионный аккумулятор пока лидирует в гонке элементов питания для гаджетов, включая EV. Современный вариант с анодом из графита и катодом из кобальтита лития (см. *Химия*) был изобретен в 1991 году, а в 2019-м принес разработчикам Нобелевскую премию. Сегодня имеет множество разновидностей. Например, литий-никель-марганец-кобальт-оксидный (NMC) с высокой плотностью энергии: универсальную тяговую батарею с такими ячейками (см.) недавно представил «Росатом». Причем до 16 этих батарей емкостью 42,6 кВт•ч можно объединить в один блок. Набирают популярность и более доступные, неприхотливые литий-железофосфатные (LiFe, LFP, IFR): сейчас их активно используют Tesla и китайский BYD. Так что будете брать – не забудьте уточнить у продавца, какой аккум у вас на борту.





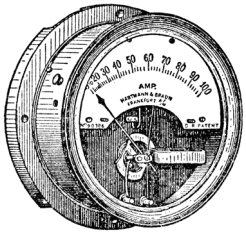


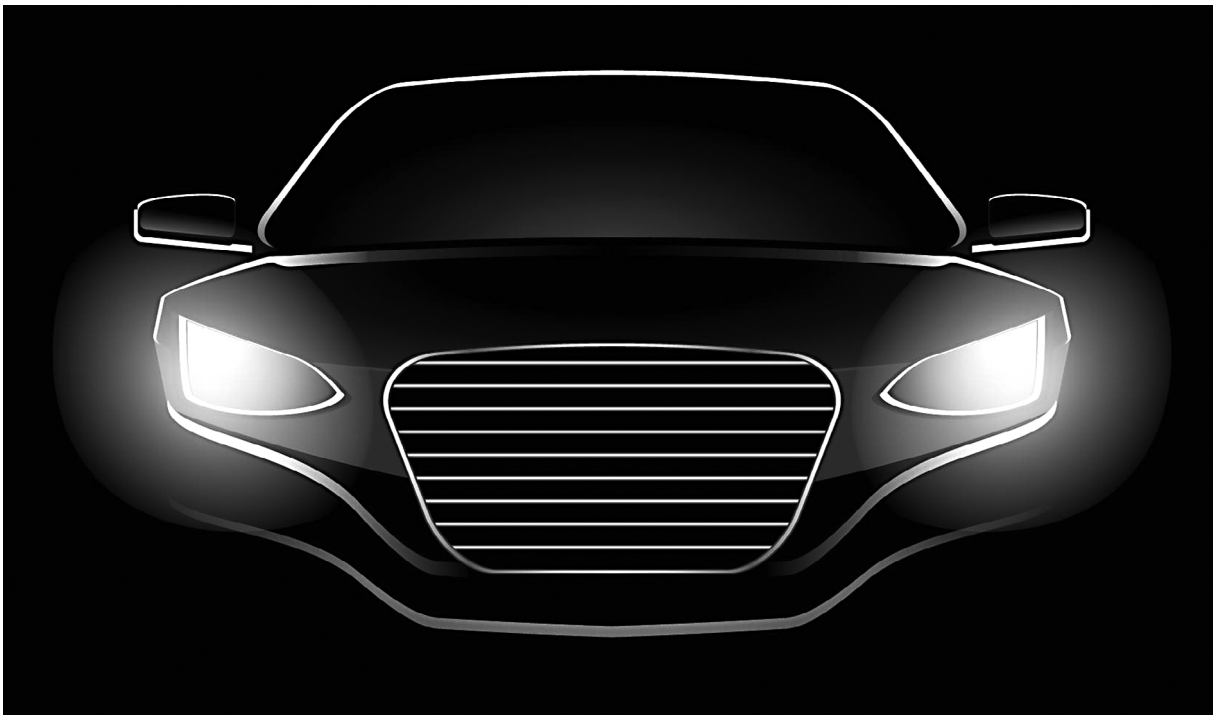


М Мотор

У электродвигателя, или, по-научному, электрической машины, две основные части: неподвижный статор и ротор. При подаче тока в статоре возникает вращающееся магнитное поле, оно действует на магниты ротора, заставляя вращаться и его – спасибо принципу электромагнитной индукции. Разновидностей электромоторов тьма, в EV популярны машины переменного тока. Работу от батареи им обеспечивает инвертор – блок силовой электроники, преобразующий DC в AC (и обратно в процессе рекуперации [см.]). Он же управляет частотой AC, от которой зависит скорость вращения мотора. И направлением этого вращения: когда EV едет задним ходом, его мотор просто крутит в обратную сторону. Поэтому у некоторых современных гибридов (см.), например у 1000-сильного суперкара Ferrari SF90 Stradale, в коробке больше нет передачи заднего хода: пятится он строго на электричестве.

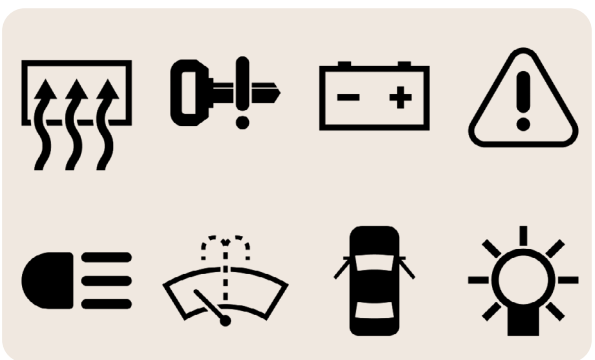
Синхронные моторы с постоянными магнитами эффективнее (до 97 процентов), их обычно делают главными. Асинхронные дешевле, мощнее и легче, их чаще ставят на вторую ось для полноты привода. Хотя есть схемы и с тремя, и с четырьмя моторами. Хорошая черта электромотора – высокий крутящий момент с минимальных оборотов, поэтому вместо многоступенчатой коробки передач EV обходится простым редуктором. Частота вращения – до 16 000–18 000 об/мин: понятно, отчего EV так подвывают на ходу. Отдельные производители пытаются заменить этот вой специально синтезированными звуками: BMW, например, заказала саундтреки для своих электромоделей Vision M Next, iX, i4, i7 знаменитому кинокомпозитору Хансу Циммеру («Оскары» за «Короля Льва» и «Дюну»). Хотя гораздо более актуальна озвучка для пешеходов: ведь они просто не слышат EV, который подкрадывается к ним сзади. На этот случай, к примеру, новейший Zeekr X обучен по команде водителя мяукать, лаять, хрюкать, исполнять Марш Мендельсона или просто извиняться вслух – правда, только по-китайски.





Нн Низковольтная система

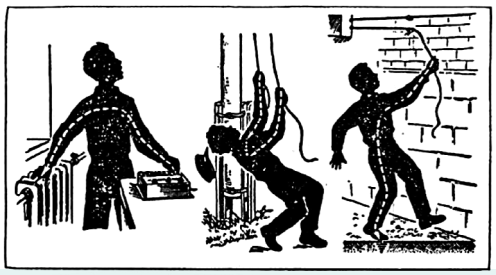
Будете смеяться, но при наличии на борту мощной тяговой батареи (см.) вся традиционная автоэлектрика – фары, дворники, музыка, климат-контроль – питается от обычного 12-вольтового аккумулятора. Правда, заряжается он все равно от основной батареи: понижением напряжения до 12 В занимается бортовое ЗУ. Впрочем, у машин с ДВС аккумуляторов тоже уже давно больше одного: система «старт-стоп» и всякая умная электроника работают от отдельных девайсов.

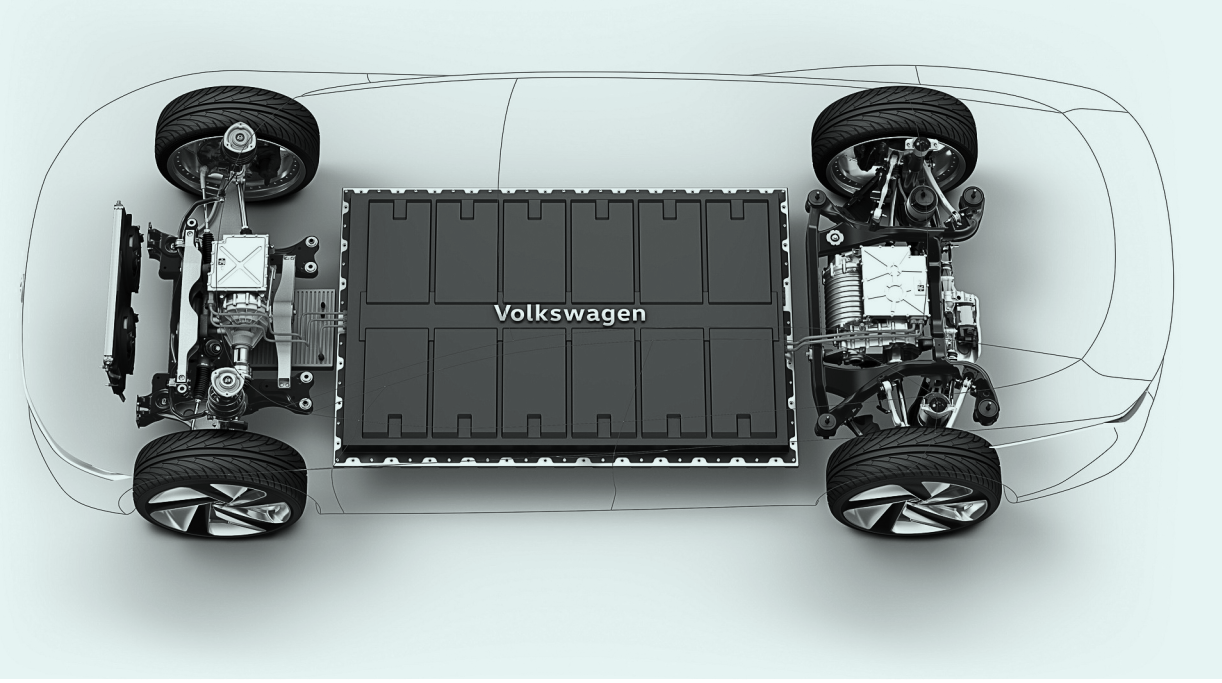




Оо Обновление «по воздуху»

На эффективность EV – скорость, разгон, экономичность – софт влияет не меньше, если не больше «железа». А где в наше суетливое время взять добротный, допиленный софт? Разрабы постоянно находят критические уязвимости и косяки и наспех фиксят их, попутно плодя очередные баги. Так что сегодня критически важно не мотаться за новой прошивкой к дилеру, а получать ее по интернету через Wi-Fi. В идеале – незаметно для владельца, ночью, стоя на зарядке. Нормальные EV это, конечно, умеют. Нормальные керосинки, в общем-то, тоже. Но репертуар таких апдейтов у них поскромнее: «мозги» для мотора по сети сами не прилетят. Максимум – новая мультимедия с телематикой. А EV обновляется, как смартфон.

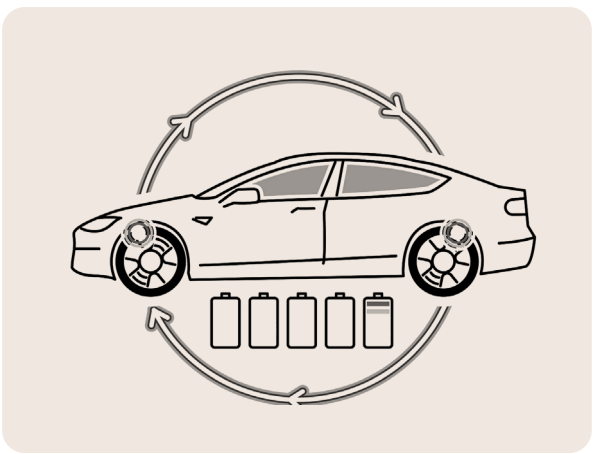




Пп Платформа

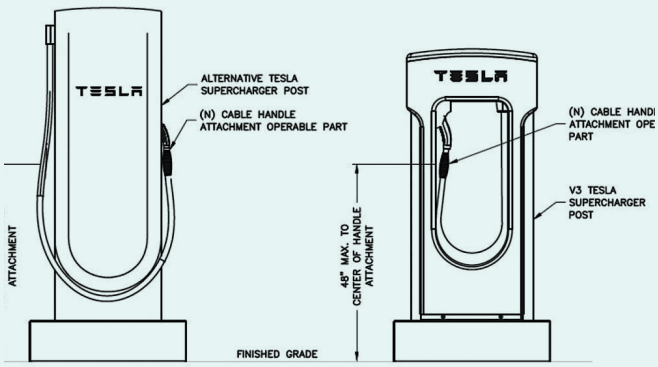
Вариантов постройки EV два. Можно без затей переделать в EV обычную машину, сменив ДВС под капотом на электромотор и расчистив в подполье кузова место для батареи. Этим путем пошли на Московском автомобильном: попробуйте с виду отличить электрический «Москвич 3е» от бензинового «Москвича 3». Так выходит дешевле и проще, но – далекий от идеала компромисс. Много эффективнее делать специализированную EV-платформу типа скейтборда с интегрированной в силовую структуру батареей между осями, компактно упакованными моторами и силовой электроникой. На эту жесткую конструкцию легко водрузить просторный кузов любого типа – что напоминает нам зарю автомобилестроения, когда стандартное рамное шасси одевали в заказной кузов. Первую в России масштабируемую EV-платформу уже создали и испытывают разработчики электрического «Атома», производить который будет тот же МАЗ «Москвич».

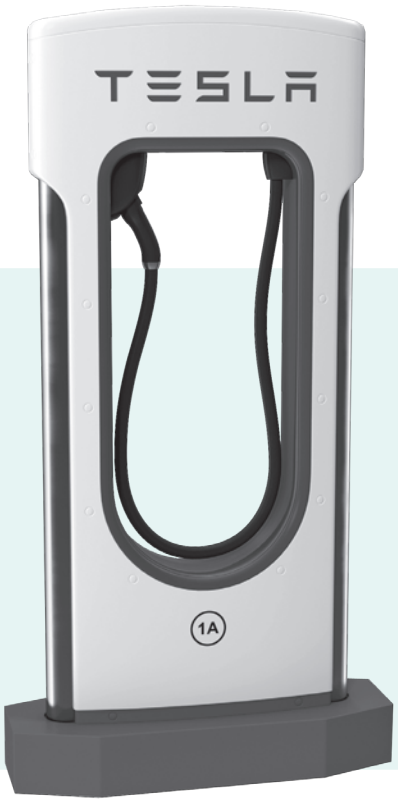




Рр Рекуперация

Рекуперативное торможение – способ подзарядки батареи за счет кинетической энергии движущегося EV. Работает так: отпускаем педаль акселератора – и уже не электромотор крутит колеса, а колеса крутят мотор. Последний при этом становится генератором и вырабатывает зарядный ток, а EV замедляется. Интенсивность замедления и, соответственно, пополнения заряда обычно выбирается из нескольких пресетов. В городе, где разгоны чередуются с торможениями, ощутимо увеличивает пробег до подзарядки. При равномерном движении за городом не помогает: там энергию экономит только старый добрый накат.



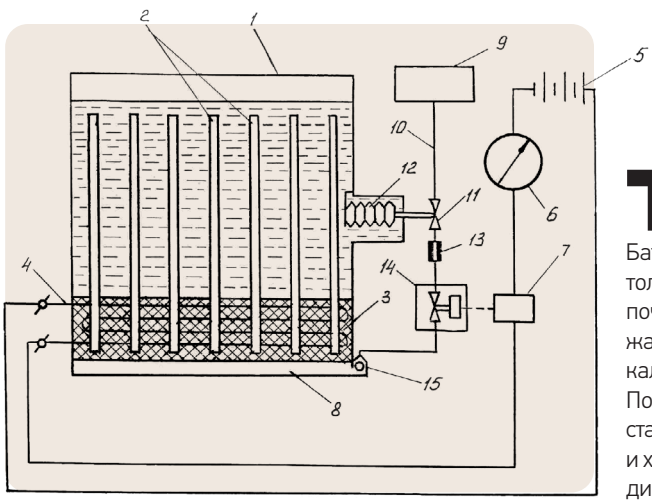


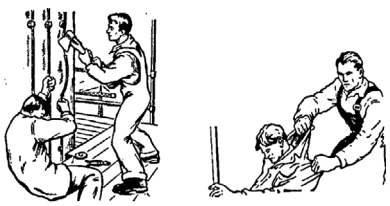
Cc Станция зарядная

Устройство для заряда тяговой батареи EV, аналог бензоколонки и даже выглядит похоже. Соединяется с одним или двумя-четырьмя EV одновременно проводами через разъемы определенного типа (см. ***Зарядка***). Но не надо считать станцию просто большой розеткой. Мощная станция – сложное устройство с компьютерным управлением, а возможно, и жидкостным охлаждением. Обязательно заземлена. Перед началом зарядки получает от EV кодовый сигнал, по которому находит в своей базе информацию о батарее и предельной для нее мощности зарядки. Поэтому незнакомый конкретной станции EV может отвалить от нее ни с чем.

Еще недавно самыми крутыми были DC-станции Tesla Supercharger V3: 250 кВт пиковой мощности. Европейская сеть Ionity подняла планку до 350 кВт, а китайский Aion – до 480 кВт. Правда, батарей, способных принимать ток такой мощности, еще не изобрели... Да, «узким местом», тормозящим процесс, может оказаться не станция, а батарея вашего EV. Однако при одновременной зарядке нескольких EV мощность станции делится между ними поровну.

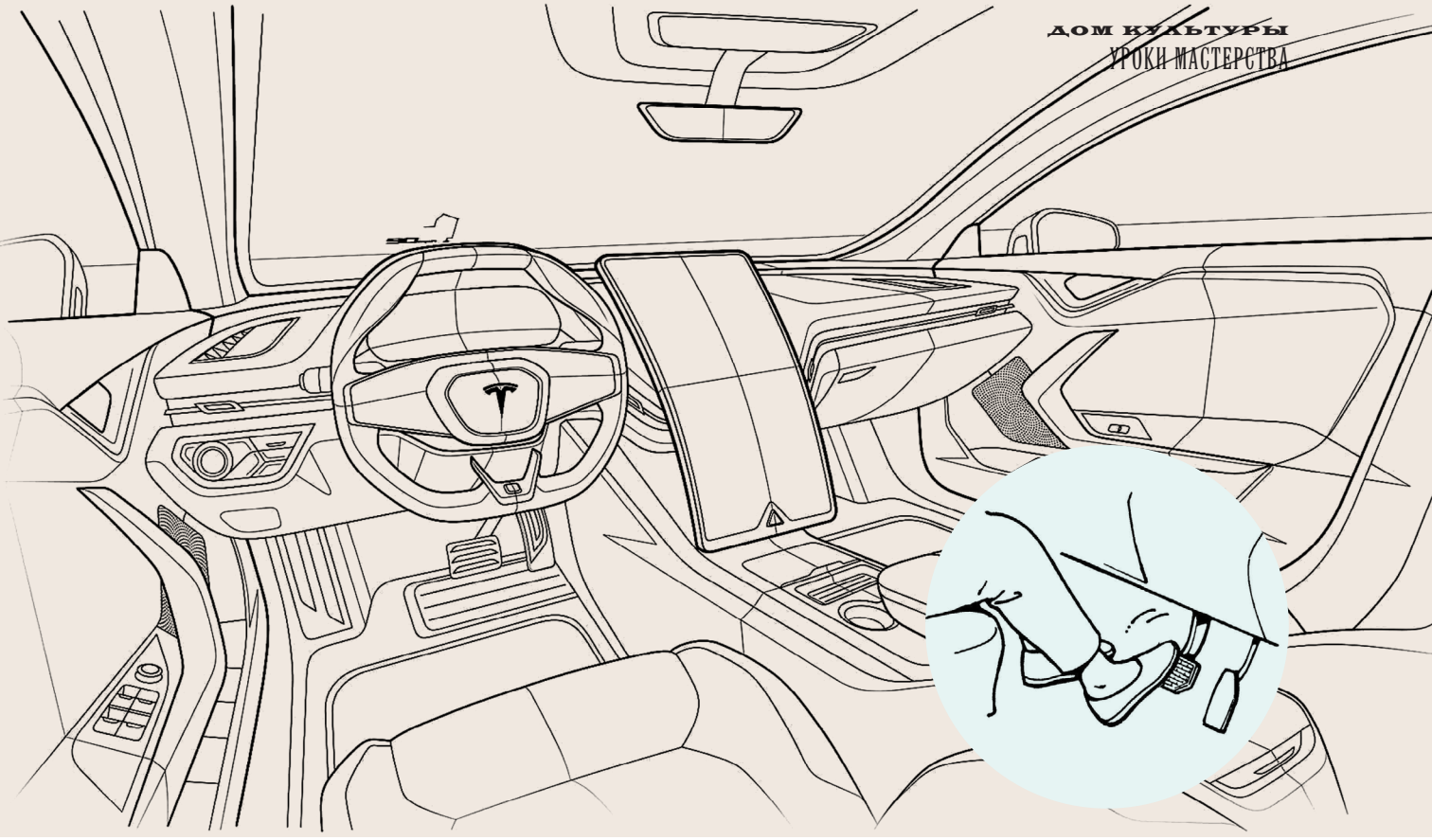
Супербыстрая зарядка сегодня доступна и российским электромобилистам. Под Питером второй год работают ЭЗС «Газпром нефти» мощностью 150 кВт, а пермская компания вывела на рынок собственную 240-киловаттную станцию. Число мощных ЭЗС в 2024 году в РФ должно удвоиться и достичь 2,8 тыс. Только не забудьте, что быстрая зарядка током большой мощности требует кондиционирования батареи EV (см. ***Термостатирование, Химия***). Поэтому это удовольствие не для популярных на вторичке старичков вроде Nissan Leaf.





Tm Термостатирование батареи

Батарея EV капризна, как кинозвезда, и хорошо работает только в тепличных условиях. На морозе ее емкость падает почти вдвое, заряд идет медленно или не идет совсем. А на жаре, при быстрой зарядке или активной работе она раскаляется, от чего стремительно деградирует (см. ***Химия***). Поэтому в батарею любого приличного EV встроена непростая система жидкостного охлаждения и подогрева. Но есть и хорошая новость: отводимое тепло используется для кондиционирования салона, позволяя экономить заряд.



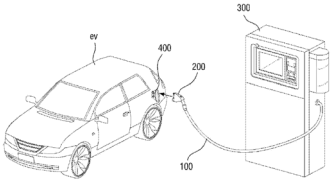
Уу Управление тягой

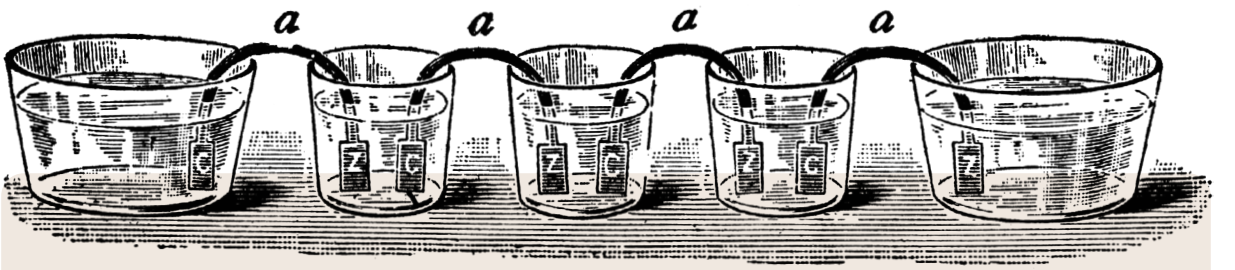
Управлять EV просто, как детской машинкой из парка аттракционов. Если выставить уровень рекуперативного торможения (см. ***Рекуперация***) на максимум, ехать, как правило, можно «в одну педаль». Нажал на акселератор – тронулся и быстро разогнался, отпустил – резко замедлился. Обычные тормоза нужны лишь для полной остановки. Хотя благодаря лавине электрической тяги прямо с места – это вам не бензинка-керосинка, которой для разгона сначала нужно раскочегарить все эти поршни-шатуны-коленвал-маховик, – ускоряются крутые EV чудовищно быстро. Даже несмотря на лишний вес. Рекордно быстро: швейцарским студентам удалось построить EV, у которого разгон с места до 100 км/ч занимает меньше одной секунды! И всего 12 метров от линии старта. Правда, больше ни к чему, кроме рекордных заездов, эта машинка не пригодна. И еще: по мере разряда разгонная прыть любого EV заметно вянет. На подвиги они способны только с полной до краев батареей. А какой-нибудь Porsche 911 с пустым баком только быстрее становится.

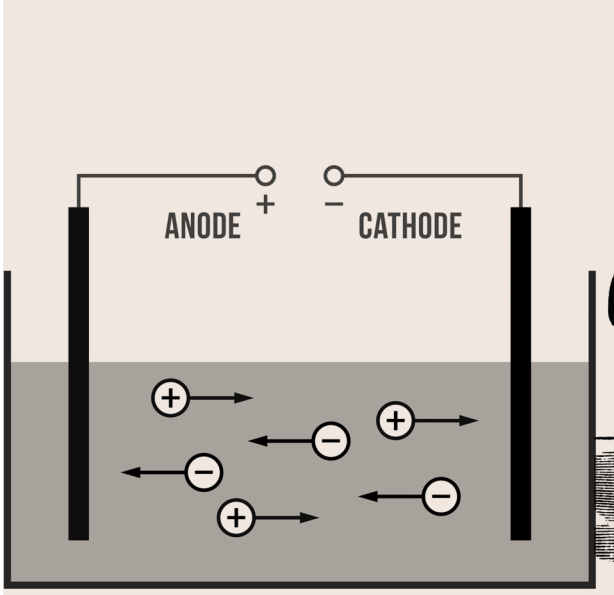


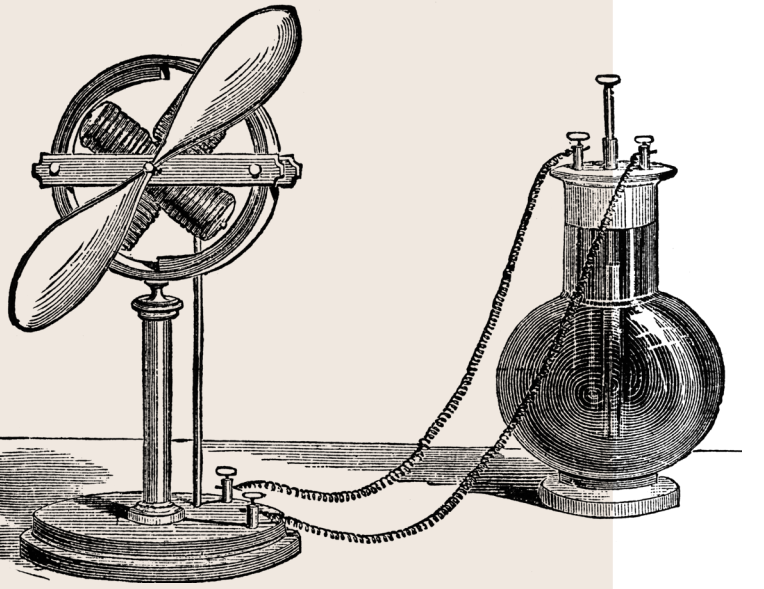
Фф Франк

Поскольку под капотом у EV посвободнее, чем у машин с ДВС, там часто оборудуют второй багажник. По-английски багажник – trunk, то есть front + trunk = frunk. Но нет, чемодан туда не впихнуть, даже cabin size. Франк вмещает длинные зарядные провода с разъемами, возможно, переходники к ним, ветошь для обтирки вымазанных электричеством рук и т.д. То есть только самое необходимое.







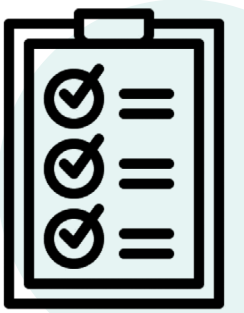


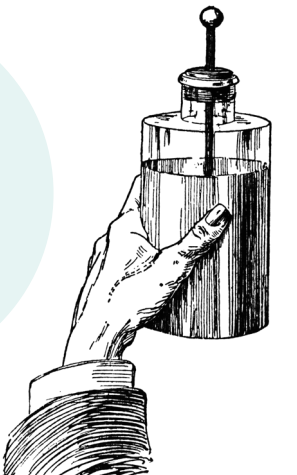
Хх Химия

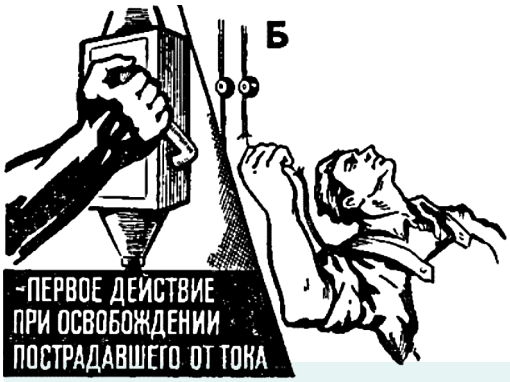
На самом деле аккумулятор энергию не «запасает» и не «отдает» – это лишь удобные термины. При разряде батареи ток вырабатывается в процессе химических реакций, зарядка восстанавливает химический статус-кво. При заряде ионы лития, повинуясь приложенному извне напряжению, отрываются от положительного электрода (катода) и в особой среде – электролите – движутся к аноду, кристаллическая структура которого впитывает их, как губка. Когда все места для ионов в аноде заняты, батарея заряжена. При разряде это «кино» крутится наоборот, и на электродах батареи возникает напряжение. Но не все так просто: каждый цикл заряда-разряда приводит к необратимому снижению емкости, именуемому деградацией. А лучший ускоритель деградации – перегрев, поэтому быстрая зарядка током большой мощности жизнь батарее никак не продлевает. Опять все как у смартфонов, ага.

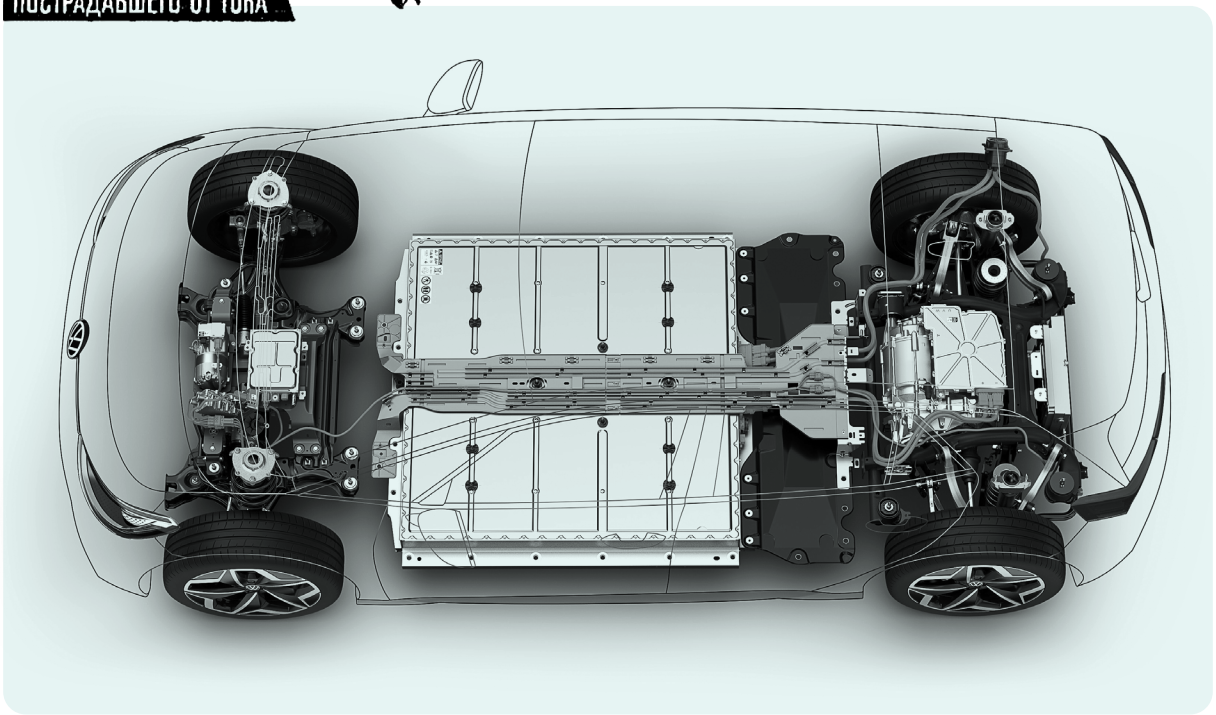
Цц Цикл испытательный

Чтобы экономичность EV можно было сравнить, мерить ее нужно по единой методике, согласны? В Европе, США и Китае тоже согласны. И даже разработали свои циклы испытаний. Автомобиль устанавливается на стенд, где по определенному алгоритму разгоняется и тормозит, имитируя городское и загородное движение. Периодически стандарты испытаний меняются. Актуальные – европейский WLTP, американский EPA, китайский CLTC. От реальности пока далеки все, разброс результатов по разным методикам большой. Так, дальность хода (см.) Tesla Model 3 по EPA и по CLTC отличается на целых 100 км. Больше она… правильно, у китайцев. Вы знали! Впрочем, с экономичностью ДВС все похоже – и на бумаге оптимистичнее, чем по факту.





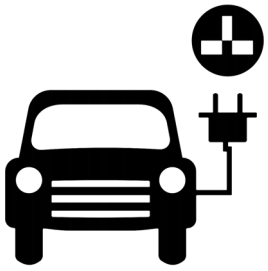


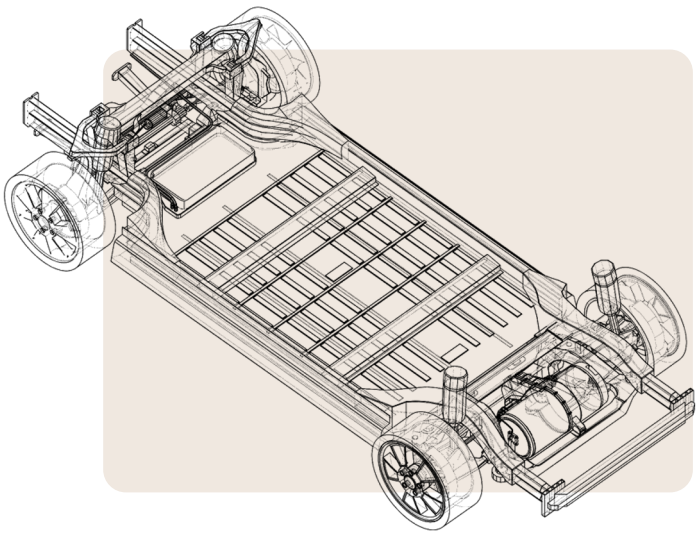


Чч Частота обслуживания

Чего у EV не отнять, так это простоты в эксплуатации. Потому что серьезное ТО ему требуется гораздо реже, чем машине с ДВС. Ведь трущихся, горячих и нежных деталей в его организме меньше. Даже тормозные колодки благодаря рекуперации (см.) изнашиваются медленнее. А батарея, как обещают, прослужит не меньше 6–8–10 лет. Хотя как это проверишь?

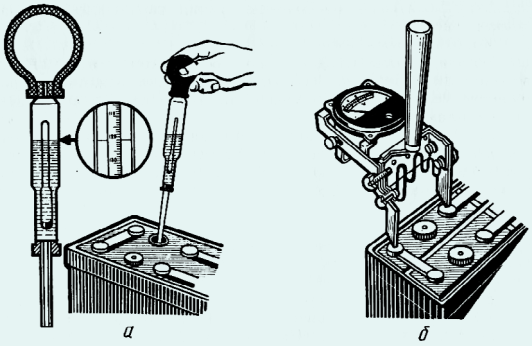






Шш Шасси

Не поверите, но кроме различий у EV с бензомашинами есть и явное сходство. В части подвески и рулевого управления они устроены одинаково! Только центр тяжести у EV из-за массивной батареи под кузовом очень низкий. Это благотворно отражается на устойчивости. И неблаготворно – на грузоподъемности. К примеру, батарея электропикапа Hummer EV емкостью 212 кВт•ч весит аж 1325 кг. Будто возишь с собой в багажнике новый Hyundai Elantra. Представляете, какое тут нужно шасси?



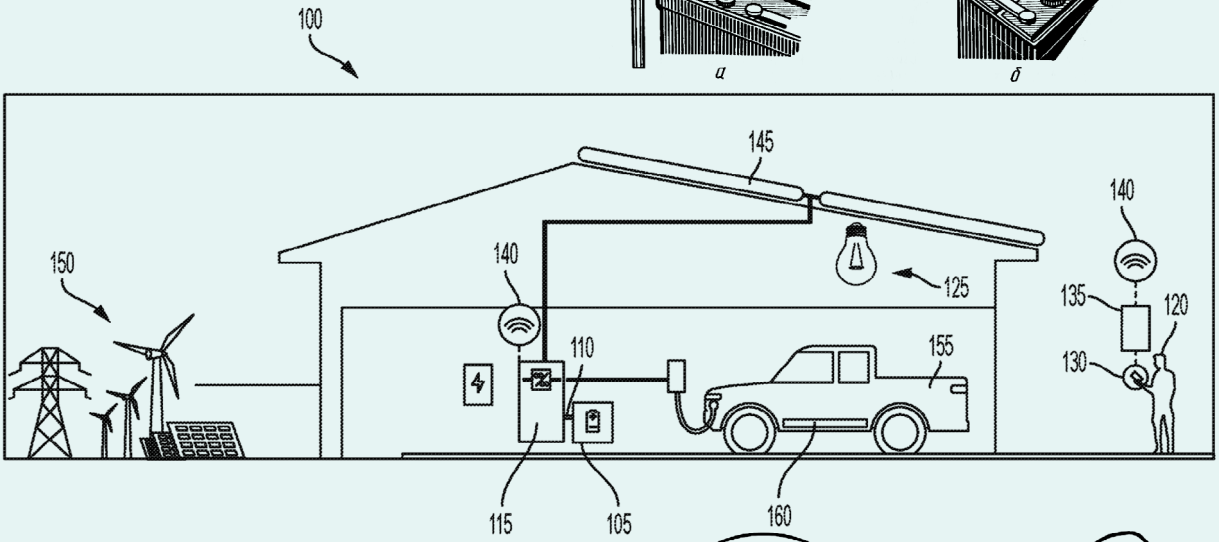
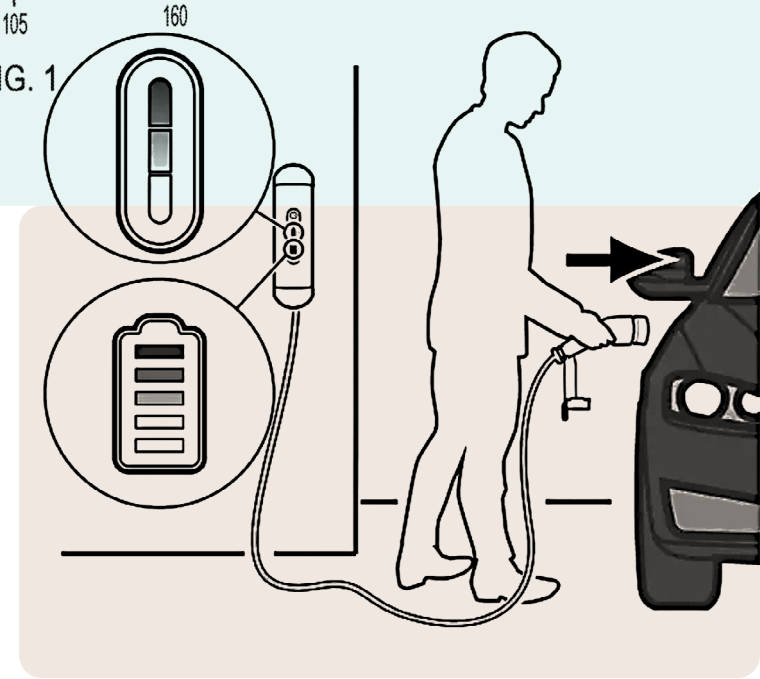


FIG. 1



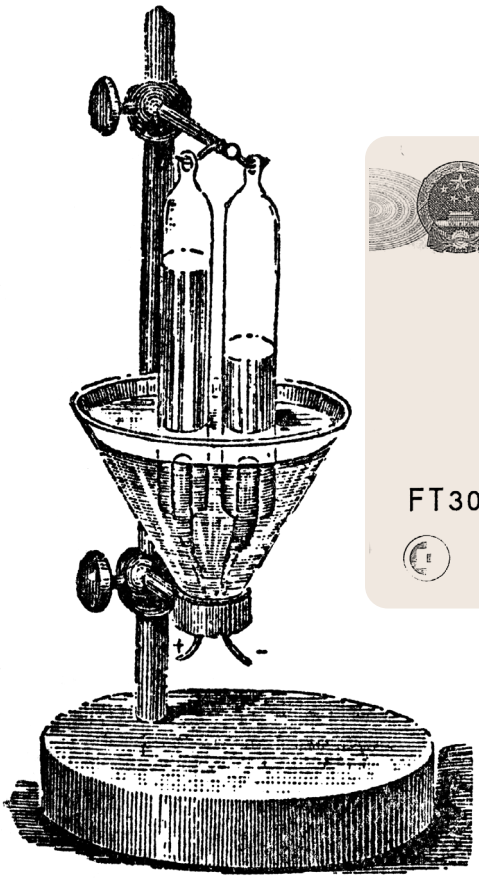
Щ щ Щитовая

Кто сказал «щит хэппенс»? Электрощитовая – сердце любого промышленного или гражданского объекта. Отвечает за ввод электроэнергии, ее распределение и защиту от аварийных ситуаций. Для владельца EV это гараж с подключенным к сетям и особым образом заземленным зарядным устройством. «Дорогой, ты куда?» – «В щитовую, гляну вольтаж и ампераж!» А ведь раньше в гараже просто выпивали. С мужиками.



Э э Экология

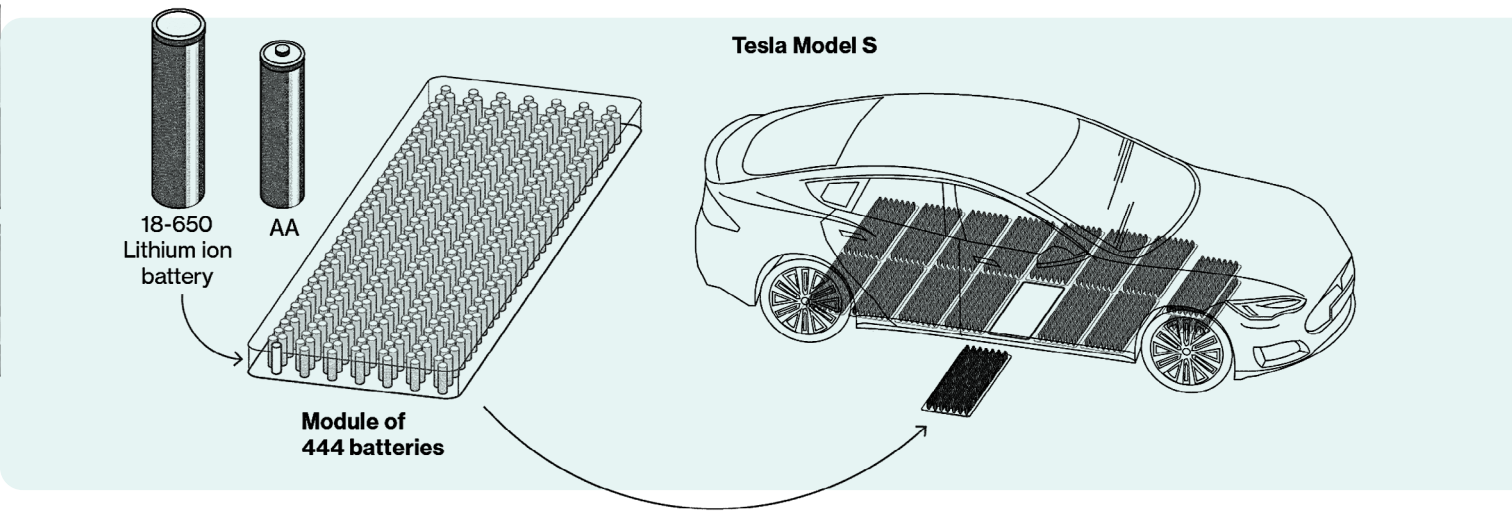
Считается, что EV страшно экологичны, поскольку не пачкают атмосферу на ходу. Но если учесть весь наносимый природе ущерб – например, в процессе производства и утилизации батарей и выработки электроэнергии, – распятый «зелеными» ДВС покажется белым и пушистым. Поэтому единственная экомиссия EV – перенос вредных выбросов из мест эксплуатации, то есть мегаполисов, в места генерации – например, пустыни. Ведь с переходом города на EV воздух в нем действительно свежеет. А в пустынях мы бываем редко.

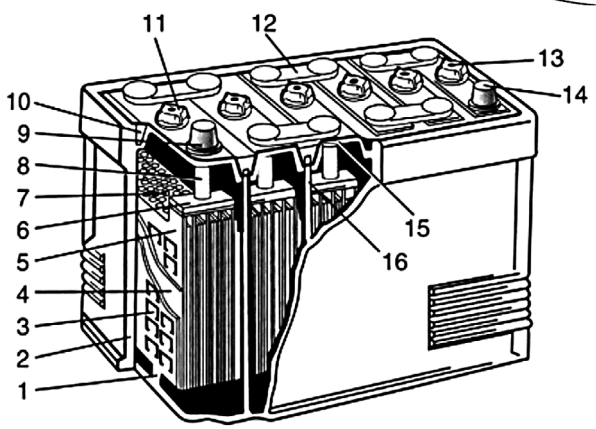




Юань

Денежная единица Китайской Народной Республики и валюта, курс которой больше всего влияет на цену EV. Потому что КНР для EV всего мира – главный рынок и технологический драйвер (см. *Китай*).



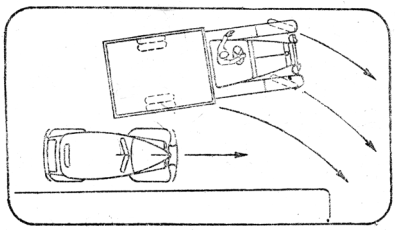


Ячейка аккумуляторная

Разница между батареей и аккумуляторной ячейкой – как между светодиодной фарой и светодиодом. Небольшой цилиндрик, содержащий рулет из тонкопленочных катода и анода с электролитной пастой между ними, сегодня основа всему. Например, батарея Tesla Model S набрана из 16 блоков, в каждом 6 групп из 74 литий-ионных ячеек Panasonic 18650 весом всего 46 г каждая. Сейчас для EV придумали ячейки чуть побольше, что позволяет поднять плотность энергии. Но не удивляйтесь, что в батарее made in USA или made in Russia (реально!) ячейки окажутся китайскими. Уже догадались почему?



НА ПАМЯТЬ О ВСТРЕЧЕ



Иван Баранцев • Фото из архива автора

АВАРИИ ИЗ ЭПОХИ СССР, ЗАПЕЧАТЛЕННЫЕ НА ФОТО

ТАКИЕ ФОТОГРАФИИ С РАЗБИТЫМИ АВТОМОБИЛЯМИ РАНЬШЕ МОЖНО БЫЛО ВСТРЕТИТЬ В ЛЮБОМ ОТДЕЛЕНИИ ГАИ – ОНИ ВИСЕЛИ НА СТЕНДАХ, ПОСВЯЩЕННЫХ БЕЗОПАСНОСТИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ, ЧТОБЫ НАГЛЯДНО ПОКАЗЫВАТЬ, ЧТО БЫВАЕТ, КОГДА НЕ СОБЛЮДАЕШЬ ПРАВИЛА. ОБЫЧНО ЭТИ СТЕНДЫ ПРИВЛЕКАЛИ ПОСЕТИТЕЛЕЙ, КОРОТАЮЩИХ ВРЕМЯ В БЕСКОНЕЧНЫХ ОЧЕРЕДЯХ ИЛИ СЛОНЯЮЩИХСЯ ИЗ КАБИНЕТА В КАБИНЕТ.

Согласитесь, всегда любопытно рассматривать фотографии с места дорожно-транспортных происшествий – гадать, как это произошло, кто виноват, все ли живы, насколько сильны повреждения и можно ли восстановить машину. Еще более показательную агитацию проводили на самих дорогах у постов ГАИ – там ставили настоящие разбитые автомобили, причем чем сильнее они были изуродованы, тем лучше. Видимо, считалось, что после подобного «приятного» зрелища давить на газ желания уже не будет. Насколько это все было эффективно, сказать трудно, поскольку аварии как случались, так и случаются. Но интересно, куда потом девались эти фотографии со стендов, которые время от времени обновляли? Оказалось, что отдельные снимки появились на антикварном рынке, и теперь их можно найти на интернет-аукционах и блошиных рынках. И более того – попадаются сюжеты, снятые случайными прохожими или даже фотографами, ведь дорожно-транспортное происшествие требует документирования.

Оказалось, что это чуть ли не отдельный жанр фотографии, поскольку в продаже встречаются снимки даже тридцатых годов. На пленку были запечатлены и сцены самих аварий, и разбитые автомобили, и сами участники. На некоторых есть следы клея на обратной стороне – значит, висели на тех самых стендах. Но мы собрали не только такие, а вообще самые разнообразные фотографии на эту тему – из того, что случайно сохранилось до наших дней и удалось приобрести.

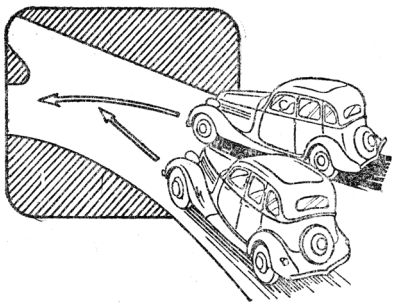
НОМЕРНОЙ ЗНАК
пятитонного грузовика Я-5 говорит о том, что событие на снимке произошло между 1934 и 1937 годами, когда под цифрами писали название региона. В данном случае это Удмуртия. Ситуация банальная — грузовик улетел в кювет, ударился передней частью о землю, кабину от удара сорвало и сдвинуло вперед. На заднем плане всю эту картину с любопытством разглядывает водовоз с бочкой на телеге — частый персонаж тех времен.



«ПОЛУТОРКА» ГАЗ-АА
на приличной скорости влетела в какой-то гусеничный прицеп, очевидно, сельскохозяйственного назначения. В результате разбиты радиатор, крылья, капот, а передний мост сместился назад. Возможно, что еще и погнута рама. Дата и место действия неизвестны, но по номерному знаку на борту кузова можно предположить временной диапазон между 1934 и 1937 годами.





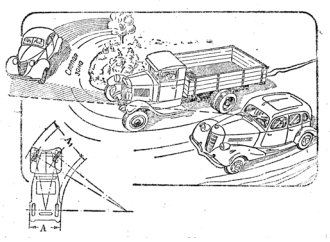


ГРУЗОВИК ЗИС-5
выломал перила на мосту, помяв правое крыло, радиатор, бугель и балку переднего моста. Номерной знак на автомобиле — образца 1937 года, скорее всего, авария произошла в довоенные годы. Одна буква в номере не видна, но едва различима на борту кузова — это серия ВК, говорящая о том, что грузовик был зарегистрирован в Куйбышевской области. Сейчас она называется Самарской.

ПОЛЕЗНЫЕ ИСКОПАЕМЫЕ



ЕЩЕ ОДНО
дорожно-транспортное происшествие с грузовым автомобилем ЗИС-5, но уже послевоенных лет, о чем говорят передние крылья простой прямоугольной формы, появившиеся во время войны. Как грузовик оказался в кювете, неизвестно, учитывая, что дорога в этом месте прямая. Также нет информации, когда и где это произошло, но в принципе такие аварии часто случались в те годы.





ИЗУРОДОВАННЫЙ АВТОМОБИЛЬ НА ФОТО –
ГАЗ-М20 «Победа» второй серии. Авария была тяжелой. От переднего крыла почти ничего не осталось — какой-то кусок листовой стали, весь измятый и вывернутый, к тому же видны следы удара по дверям, а передняя подвеска вообще оторвана. Можно предположить, что снимок сделан на площадке для аварийного транспорта, а «Москвич» на переднем плане тоже битый.







АВАРИЯ ПРИ РАЗВОРОТЕ:
шофер «пятьдесят первого» «ГАЗона» влетел в лесовозный прицеп, очевидно начав маневр, при этом не заметив сам прицеп, на его счастье пустой. Удар пришелся радиатором о балку поворотного коника — именно так называется эта деталь прицепа. Шофер, скорее всего, отделался легким испугом. Номер на заднем борту грузовика с прицепом серии КЧ — это Курская область.



АВТОБУС ВЛЕТЕЛ В ДОМ.
Мимо такого сюжета вряд ли бы равнодушно прошел любой человек с фотоаппаратом. Участок дороги, где произошла авария, явно опасный, о чем предупреждает знак «Обгон запрещен». Остается загадкой, из чего построен дом: кирпичные стены обычно делались очень толстыми и выдержали бы такой удар, а деревянный сруб разлетелся бы, но торчащих бревен не видно. Возможно, что каркасно-щитовой.







РЕЗУЛЬТАТ СТОЛКНОВЕНИЯ ГРУЗОВИКА ЗИС-150
с маневровым тепловозом. Такие аварии происходят часто, причем до сих пор, — почему-то водители пренебрегают безопасностью в местах пересечения железных дорог с автомобильными, хотя и говорят об этом много, и плакатов нарисовано немерено. Номерной знак серии Ю4 принадлежит Московской области, но точное место столкновения неизвестно.

ПОЛЕЗНЫЕ ИСКОПАЕМЫЕ



ОДНА ИЗ НЕМНОГИХ КАРТОЧЕК
с разбитым автомобилем, подписанная с обратной стороны. Подпись поучительная и весьма необычная для советских времен: «Воздержись соблазна, ибо диавол тя попутает». И ссылка на Евангелие от Луки. «Волга» после лобового удара снята где-то в гараже, номера — частные, ленинградские, такая серия выдавалась с 1957 по 1960 год.

АВАРИЯ ТАКЖЕ ИЗ ЛЕНИНГРАДА.
Троллейбус ЗИУ-5 маршрута № 1, который в шестидесятые годы ходил от Заневского проспекта до Дворцовой площади, а далее — на Петроградскую сторону, врезался в ЗАЗ-965 «Запорожец». Удар был сильный, причем настолько, что машина пойдет под списание. Авария произошла на пересечении Заневского проспекта и проспекта Шаумяна.











ТАКСИСТЫ В СССР СЛАВИЛИСЬ СВОЕЙ ЛИХОЙ ЕЗДОЙ, следовательно, в аварии попадали часто, естественно, по своей вине. Именно такой случай и запечатлен на фото: удар в правую сторону, следовательно, не пропустил помеху справа. Как результат, «Волга» восстановлению уже не подлежит, поэтому ее спишут. Номера на таксомоторе серии КРД — это Крымская область, такие выдавались с 1965 по 1970 год.







ЕЩЕ ОДНА «ВОЛГА» с шашечками на разбитом борту, и опять правом. Но здесь видны и повреждения с левой стороны, хотя и менее значительные. Справа в кадре — тоже такси после аварии, а на заднем плане виднеется изуродованный «Запорожец». Кстати, на агитационных плакатах по безопасности дорожного движения художники почему-то чаще изображали именно «Волги», а не «Москвичи» или «Запорожцы».



ФОТОГРАФИЯ, сделанная из окна или с балкона дома напротив: такси перевернулось при проезде перекрестка, а неравнодушные прохожие пытаются приподнять «Волгу» за багажник. Год и место аварии неизвестны. На фонарном столбе видны красные вымпелы, которые в советское время обычно вывешивали в праздничные дни. Не исключено, что таксист «отметил» накануне, а может, и в тот же день. Крыша у «Волги», к слову, крепкая.





СНИМОК В ЖАНРЕ

«фото на память». Здесь сразу и не поймешь, то ли эти двое — участники дорожно-транспортного происшествия, то ли друг на мотоцикле приехал на помощь. «Москвич» пострадал не очень сильно, разве что крыло под замену, а капот можно выправить. Левая фара, к слову, цела. Насчет «кузовщины» проблем возникнуть не должно: номера удмуртские, а «Москвич» — ижевского производства. Через друзей-знакомых достать можно.





САМОСВАЛ НА БАЗЕ ЗИЛ-130,

он же ММЗ-555, не просто улетел с дороги, но и перевернулся, возможно, что не один раз. Шофер вряд ли выжил при так сильно смятой кабине — для «сто тридцатого» такой кульбит был смертельным, в отличие от лобового или бокового ударов. В 1972 году обычный бортовой ЗИЛ-130 с манекеном за рулем даже специально опрокидывали на Дмитровском полигоне — результат был точно такой же.

ПОЛЕЗНЫЕ ИСКОПАЕМЫЕ









УАЗ-469 ПОСЛЕ ОПРОКИДЫВАНИЯ.
Казалось бы, для внедорожника с тентом на дугах вместо крыши это может закончиться смертельным исходом, но не все так однозначно. В семидесятые годы разбирался случай с опрокидыванием УАЗ 469, причем все остались живы — водителя выбросило, а пассажир лег на сиденье. Это привело к выводу, что ремни безопасности на внедорожнике не нужны.



ВАЗ-2121 «НИВА»
после ударов спереди и сзади. Сейчас подобные аварии стали частым явлением, особенно в первый снег или гололед где-нибудь на МКАД или ТТК, когда собирается целая вереница из несоблюдающих дистанцию. Повреждения у «Нивы» более чем серьезные — можно предположить, что машину зажало между двумя грузовиками. Автомобиль восстановлению, конечно же, не подлежит.

ГАЗ-24 «ВОЛГА»
из таксомоторного парка Челябинска, о чем говорят номерные знаки серии ЧЕЩ, выдававшиеся в 1975 году. На снимке запечатлены последствия лобового удара, причем сделано это в назидание: на обратной стороне отпечатка «девять на двенадцать» остались следы клея, так что с большой долей вероятности его оторвали со стенда в ГАИ или в самом таксопарке.

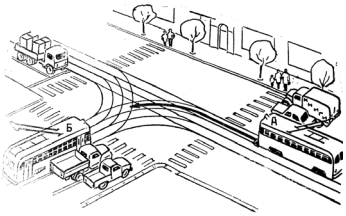
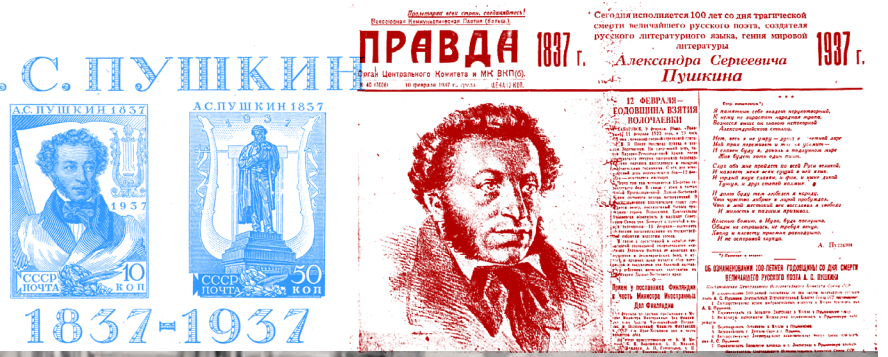


ФОТО НА ДОКУМЕНТЫ





ПУШКИН И КАТАФАЛК

С первого взгляда на снимок сразу и не поймешь, что за действо такое запечатлел фотограф: непонятный грузовик, много людей в кузове, зеваки кругом... И только по белеющим цветам и едва заметному фрагменту гроба можно сложить в голове окончательную картинку: похороны.

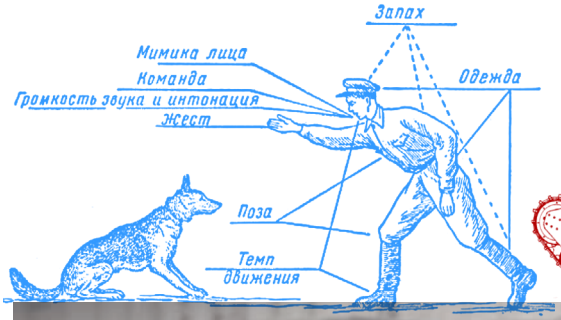
Как и многие случайные фотографии с антикварного рынка, карточка с обратной стороны не подписана, но здесь год съемки определить несложно. Такие номерные знаки были в ходу с 1937 по 1947 год, но еще точнее дату подскажет узнаваемый портрет Пушкина на афише с забора – в 1937 году вся страна торжественно отмечала столетие со дня смерти поэта. В историографии «праздник» так и называется: «Пушкинский юбилей 1937 года». А буквенная серия номерного знака автомобиля МВ 60-04 говорит о том, что действие происходит в Москве.

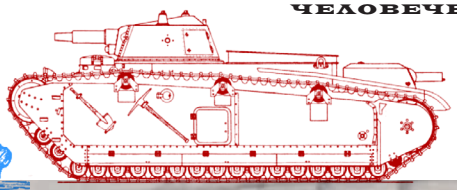
В роли катафалка выступает довольно необычный транспорт. Это открытый автобус на грузовом шасси ЗИС-8 или АМО-4, очевидно построенный каким-то кузовным или авторемонтным заводом. Сработан, кстати, со вкусом – щитки на задних крыльях, хромированные корпуса фар, возможно, что и облицовка радиатора тоже хромированная. На снимке облицовку не видно, поскольку фотограф явно стремился увековечить не сам автобус, а проводы в последний путь.

Сейчас в городах так провожать уже давно не принято. Есть специальный парк легковых катафалков или автобусов, не выделяющихся в общем потоке – большой город старается не замечать чужое горе и избегает ненужных напоминаний о смерти. И только в сельской местности еще могут провезти гроб с покойником в открытую, используя в качестве катафалка кузов обычного бортового грузовика или трактор с прицепом, а то и вовсе запряженную лошадью телегу. Все друг друга знают, чего скрывать. И даже глядящий с забора Александр Сергеевич наверняка позавидовал бы такому простому и открытому прощанию. Ведь в феврале 1837 года «наше все» провожали в последний путь практически тайно, опасаясь большого скопления народа и возможных волнений. Вынос тела из квартиры на Мойке сопровождали жандармы. Вместо объявленного Исаакиевского собора отпевание состоялось в близлежащей Конюшенной церкви, а после отпевания тело быстро перенесли в «заупокойный подвал», откуда потом увезли в Псковскую губернию. Также никому и ничего не сообщая.

Лишь спустя ровно сто лет эту несправедливость исправили: Пушкин смотрел на потомков с первых полос газет, киноафиш, почтовых марок, календарей, обложек школьных тетрадок и много чего еще. Так что, глядя на похоронную процессию в автобусе-кабриолете, можно сказать словами вождя: «Верным последним путем идете, товарищи!»

Денис Токмаков







КАК ХОРОШО БЫТЬ ГЕНЕРАЛОМ

Эта фотография довольно странная. Дело даже не в том, что на ней изображена самая первая модель BMW 3/15 PS, она же Dixi, на фоне более поздних моделей. И даже не в собаке, сидящей в салоне. Странность в подписи на обратной стороне фотокарточки: «Берлин, Сталиналлея, генерал-майор Павленко И.С., 1953».

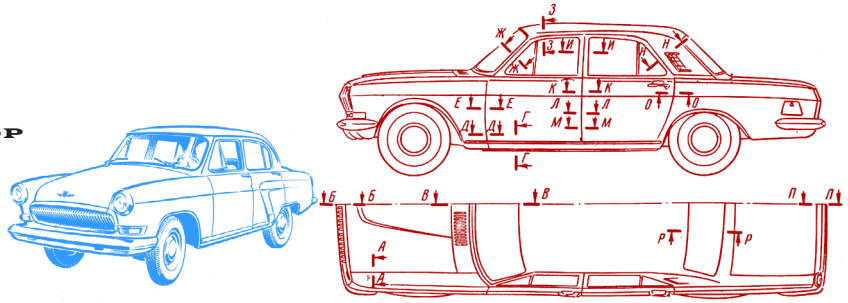
Какое отношение мог иметь советский генерал к этой древней машинке, которой в 1953 году стукнуло уже четверть века? Для справки: модель с 1927 по 1929 год выпускалась под названием Dixi, а потом, до 1932 года, как BMW 3/15 PS. Цифры в дроби означают налоговую мощность – 3 силы и реальную – 15 уже лошадиных сил. На такой машине не то что генерал-майор, а даже просто майор бы ездить не стал – советские военачальники в то время предпочитали мощные «Хорьхи», «Мерседесы» и «Майбахи» из числа трофеев.

Скорее всего, подпись на обороте говорит о том, что генерал-майор Павленко этот кадр сделал: шел по Сталин-аллее, увидел маленький автомобильчик и сидящую в салоне собаку, такая сцена показалось ему забавной и достойной снимка.

Впрочем, если знать некоторые эпизоды из истории марки Dixi, то можно найти и более глубокие смыслы. С 1926 по 1933 год под Казанью действовала немецкая танковая школа «Кама», созданная для обучения офицеров Рейхсвера – будущего Вермахта – в обход запретов Версальского договора, запретившего Германии иметь на вооружении бронетехнику. Но немцы нашли выход, договорившись об организации секретной танковой школы в СССР – так выглядел обход санкций сто лет назад. Также секретно немецкие заводы изготовили легкие и средние танки, доставленные в Казань для обучения будущих танкистов. К слову, на некоторых из них, прозванных Grosstraktor, то есть «Большой трактор», стояли моторы фирмы BMW.

А еще в качестве «методического материала» в Казань отправили несколько тех самых автомобильчиков Dixi – в школе на них ставили фанерный макет танка и использовали для имитации маневров танковой группы на полигоне. После закрытия школы все имущество у немецкой стороны было выкуплено, включая и автомобильчики Dixi, причем некоторые из них даже сохранились до наших дней. Историки до сих пор спорят о значении танковой школы в Казани, насколько она помогла немцам в наращивании военной мощи и какую сыграла роль. Но даже глядя на это фото, можно сказать, что по большому счету не очень помогла, иначе в Берлине в 1953 году не было бы Сталин-аллее. И по ней не проходил бы советский генерал-майор Павленко И.С., и не было бы новой послевоенной модели BMW-340 – вон она стоит на другой стороне аллеи, прямо перед грузовиком.

Денис Токмаков





МАГНИТНЫЕ ШАШКИ

В нашем советском детстве школьники любили рассказывать друг другу всякие «страшилки». Про черную «Волгу», например. Она ездила по улицам советских городов в поисках детей. Увидит водитель симпатичного оболтуса, будущего строителя коммунизма, остановится. Из салона выйдут взрослые, спросят какую-то ерунду, например, «где находится ближайший спортивный магазин, нам срочно нужно купить магнитные шашки», а потом предложат проехать с ними, показать дорогу. Кто же откажется на «Волге» прокатиться? Только сын директора завода или секретаря райкома. Заманчивость предложения коварные незнакомцы могли усилить: «Мы тебе еще мультики покажем». Это сейчас мультики в каждом планшете без ограничений, а тогда – раз в день, по телевизору, строго по программе, из серии «смотри что дают». Больно интересно пацану еще раз наблюдать за приключениями варежки, ставшей щенком? Дети, которые соглашались показать дорогу или посмотреть первосортный мультик, то есть «Ну, погоди!», ясное дело, пропадали. Это уже потом кто-то заметил, что опасна не всякая черная «Волга», а только та, в номерах на которой были буквы ССД, «Смерть Советским Детям». Важная деталь указывала: за преступлениями стоят враги нашей Родины, такие на любые подлости способны.

Невероятные истории ходили в СССР и принимались за чистую монету. А то, что реально существовало и представляло несомненный интерес, оставалось в тени. Например, особые серии быстрых «Волг», так называемых догонялок. Безусловно, в спецслужбах и органах милиции про них знали, но в простом народе разговоров не было. Среди школьников – уж точно. Делали «догонялки» штучно, на базе обоих поколений «Волг», 21-й и 24-й. Под капот догонялок ставили двигатель V8 от «Чайки», 5,5 литра, 195 сил. Но внешне – обычная «Волга», на какой ездят генералы, академики и артисты. На «догонялках» стояла автоматическая коробка передач, но даже ее маскировали: рычаг – такая же кочерга, как на механике, педалей в ногах – три, хотя хватило бы двух. И вместо пары выхлопных труб, как на «Чайке», на «Волгах» с тем самым V8 торчала одна труба. Для конспирации.

Таким образом, никто не сможет опровергнуть, что на фотографии мы видим целых две «догонялки». В старом кузове и в новом. В 1970-х такая встреча была вполне вероятной. Кто бы дал в одно отделение милиции сразу две супер-«Волги»? А кто вам сказал, что перед вами сотрудники МВД? В милицейскую форму, как рассказывали, для прикрытия могли переодеваться представители другого могущественного ведомства – Комитета государственной безопасности. В действительности все не так, как на самом деле. Это говорили еще в СССР.

Сергей Шерстенников

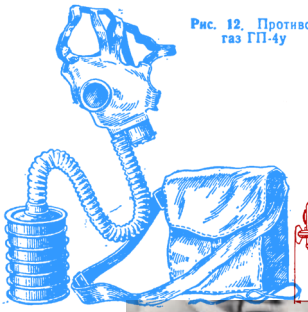


Рис. 12. Противогаз ГП-4у

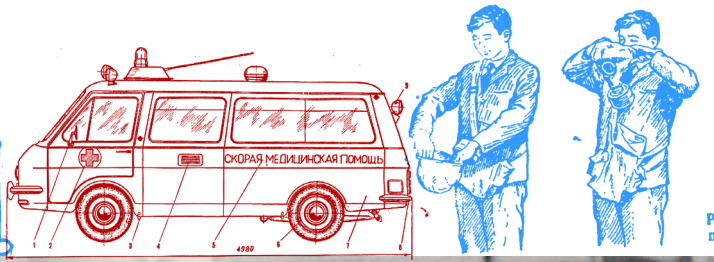


Рис. 14. Надевание противогаза ГП-5

19



ВСЕ ИДЕТ ПО ПЛАНУ

В советских школах 1980-х годов детей учили в том числе тому, что делать в случае нападения противника. Противопыльные тканевые повязки на уроках начальной военной подготовки, слава КПСС, никто шить не заставлял, но умение правильно надевать и снимать противогаз требовалось закрепить. Военрук, единственный учитель в армейской форме, объяснял, что стекла в противогазе имеют свойство запотевать. Чтобы этого не произошло, требуется обработать их поверхность изнутри специальным мыльным карандашом, который успешно заменяется слюнями: плюнул – растер по поверхности. Совет годится и для автомобильных стекол – если вы не брезгливы и со слюноотделением нет проблем.

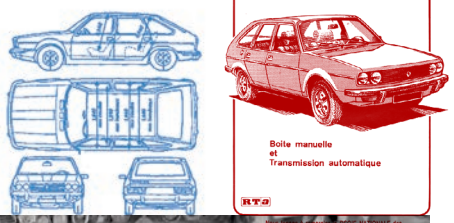
Взрослых «на случай атомной войны», как шутили в СССР, тоже тренировали. Именно такой момент, скорее всего, мы и видим на фотографии. Сотрудники станции скорой помощи отрабатывают эвакуацию пострадавшего. Почти как в «Золотом теленке» Ильфа и Петрова: «Товарищ, вы отравлены газом, – радостно повторил санитар. – Вы попали в отравленную зону!» Противогазы в кадре похожи на армейскую модель ПМГ-2, разработку 1960-х годов. Вариант противогаза, прозванный в народе «Хомяк», конечно, смотрелся бы на лицах лучше, но этот зверь не был массовым.

Мероприятия по репетиции «апокалипсиса сегодня» в СССР назывались гражданской обороной. И сегодня так же называются. Но погуглите. Для современного интернета «Гражданская оборона», она же ГрОб, это прежде всего рок-группа, созданная сорок лет назад в том же 1984 году Егором Летовым и Константином Рябиновым. Все как у людей. Все идет по плану. Все летит в… Без меня – апрель, без меня – январь. И далее по тексту песен.

В 1986 году уроки умения пользоваться индивидуальными средствами защиты советским людям действительно пригодились. На Советский Союз никто не напал. В стране случился Чернобыль. Без посторонней помощи. Одним из символов той аварии стали машины скорой помощи – в точности такие, как на фотографии. Их делали на базе рижского микроавтобуса РАФ-2203. За время ликвидации последствий аварии некоторые санитарные машины набрали такую дозу радиации, что их пришлось досрочно списать и утилизировать.

Вторая машина в кадре легко узнается даже по фрагменту. Это ушастый «Запорожец», то есть ЗАЗ-966 или 968, но точно не 968М – модернизированная М-версия лишилась роскошных воздухозаборников-ушей. Собирали «Запорожцы» в Украинской ССР. В середине 1980-х говорили, что автомобили у нас в стране, пожалуй, в чем-то уступают зарубежным образцам, зато оружие – лучшее в мире. Случится война – покажем.

Сергей Шерстенников





ФРАНЦУЗСКИЙ ПОЦЕЛУЙ

В СССР и в годы застоя, и в перестройку, и даже в девяностые, когда Советский Союз уже приказал долго жить, в дизайне интерьера была популярна такая полиграфическая продукция, как календарь-постер. Речь именно не про трехблочные календари с бегунком, которые и сейчас можно встретить в офисах и квартирах. Тогда все хотели большой календарь-постер с красивой картинкой, конечно же, импортный, а не советский, – с портретами «звезд зарубежной эстрады», какой-нибудь обезьянкой с апельсинами, картинами Сальвадора Дали или даже азиаткой в купальнике. В пуританскую эпоху это вообще выглядело верхом разврата. Вешали такие календари на стены вовсе не для того, чтобы сверяться с датами, а по более прозаической причине – в СССР выпускались такие скучные, блеклые и невыразительные обои, что их надо было дополнительно еще чем-то украсить. Вот и шли в ход импортные календари, отрывающие от советской действительности и уносящие на «гнилой Запад», где даже если и светит солнце в Париже, то «не солнечно на душе у парижан», как говаривали опытные журналисты-международники из Гостелерадио.

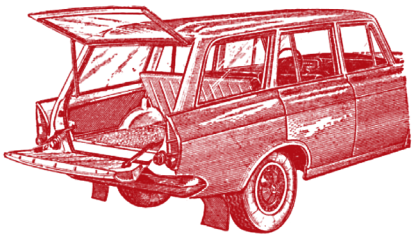
А у кого не получилось достать календарей, те украшали стены вырезками из иностранной прессы, что мы и видим на этой фотографии с целующейся парочкой. Реклама сигарет Kent, вермута Martini, коньяка Napoleon и других «элементов сладкой жизни» – все это явно выдрано из одного журнала и развешано по стене, причем вокруг явно советского бархатного вымпела, от которого в кадр, увы, попала только бахрома.

Среди всего этого табачно-алкогольного изобилия затесалась и реклама автомобиля Renault 30 – самой дорогой и престижной модели французской марки, выпускавшейся с 1975 по 1984 год. Это сегодня Renault 30 выглядит банально, а сама попытка украсить квартиру таким постером – даже нелепо. Трудно представить, что какой-нибудь студент Сорбонны решил бы повесить в своей комнате в общежитии изображение «Жигулей», выдранное из рекламного проспекта «Автоэкспорта», и целоваться на его фоне со своей подружкой.

А тогда Renault 30 был новинкой. Двигатель V6 с инжектором, объем 2,6 литра, мощность 130 л.с., скорость 180 км/ч, автоматическая коробка передач, электростеклоподъемники – обо всем этом простые граждане в СССР могли только мечтать.

Впрочем, эта парочка на фото вряд ли в курсе таких подробностей. Для них Renault пока только картинка из журнала, а в распоряжении только старый диван, накрытый – еще одна советская традиция – белой материей. Как любят говорить поклонники СССР: «Зато у нас тогда чувства были искренними».

Денис Токмаков



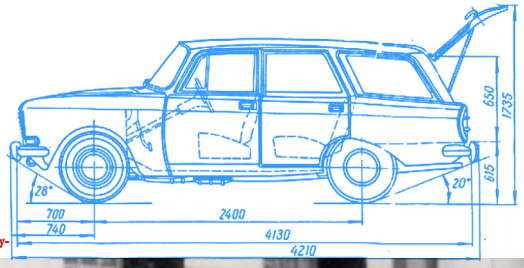


Рис. 230. Багажное помещение кузова универсал с двухстворчатой погрузочной дверью



ТОМ И ДЖЕРРИ

«Девушки, если у вас нет страшной подруги, задумайтесь: возможно, страшная подруга это вы». Похоже, у ребят тоже такие пары встречаются. Парень на фото слева – не то чтобы некрасивый. Он совершенно нормальный для своего времени. Но меркнет на контрасте. Куртка с дурацкой проволочной застежкой на ремне к моменту съемки уже архаизм. Рукава длиннее, чем надо. В такой куртке можно ходить без перчаток по холоду, сжав ладони в кулаки, но в целом так себе удобство.

Фигура справа намного любопытнее. На ногах – дорогие кроссовки. Nike, на что указывает логотип, имеющий собственное название – свуш. Тогда, конечно, ни про какого «свуша» никто не знал, как и про то, что правильно читается «Найки», а не «Найк». Хорошие кроссовки в советское время – целое состояние. Другой примечательный предмет гардероба – джинсовая куртка. Кажется, вареная. Судя по воротнику, куртка обычная, неутепленная, что не мешало ходить в ней до наступления настоящих холодов. Такая ценная вещь – не предмет одежды, а предмет зависти, манифест. Месячной зарплаты рабочего или инженера на нее не хватит. В целях восстановления социальной справедливости куртку тоже могли снять на каких-нибудь темных аллеях.

Стильный парень чем-то похож на Тома Круза. В 1986 году вышел фильм «Лучший стрелок», «Топ Ган» «по-ихнему», и Круз занял в сердцах советских школьниц место, отведенное, по справедливости, Дмитрию Харатьяну, его российскому ровеснику и аналогу. В киносфере стремительно происходило экспортозамещение. «Рэмбо» со Сталлоне и «Коммандос» со Шварценеггером быстро вытеснили в сознании парней героев «Неуловимых мстителей» и «Пиратов XX века», а «Том и Джерри» навели на предательскую мысль о некоторой вторичности «Ну, погоди!».

Самые обеспеченные жители позднего СССР – сегодня такие ездят на «Бентли» и прочих «Ламбо» – смотрели иностранное кино у себя дома. У них был видеомагнитофон, который стоил в конце 1980-х примерно как автомобиль. Например, «Москвич-2137», универсал на базе «Москвича-2140», как на фото. В те же деньги, 6–8 тыс. рублей, оценивалась скромная дача на шести сотках в Подмосковье или однокомнатная кооперативная квартира. Или несколько новых мотоциклов «Ява». Так что простой народ приобщался к западному киноискусству преимущественно в видеосалонах. Билет в салон, гарантировавший место на стуле перед телевизором типа «Рубин», стоил около рубля. 20 поездок на метро, автобусе, троллейбусе или трамвае.

Общественный транспорт в СССР был очень доступен.

Сергей Широков



Игра в классики

Александр Папешин

КАК ПЕРЕОСМЫСЛИТЬ ОПЫТ В КОНТЕКСТЕ ВЫЗОВОВ ВРЕМЕНИ

ФОРМУЛИРОВКА NEUE KLASSE УЖЕ ЗВУЧАЛА В ЛЕКСИКОНЕ БАВАРСКОЙ МАРКИ. ЭТО БЫЛО В ШЕСТИДЕСЯТЫЕ ГОДЫ ПРОШЛОГО СТОЛЕТИЯ. СЧИТАЕТСЯ, ЧТО ПРОГРЕССИВНЫЕ ТЕХНИЧЕСКИЕ РЕШЕНИЯ, ПРИМЕНЕННЫЕ ТОГДА В СЕМЕЙСТВЕ «НОВОГО КЛАССА», СТАЛИ АКСЕЛЕРАТОРОМ ДАЛЬНЕЙШЕГО УСПЕХА КОМПАНИИ. А ПОТОМУ «МОЖЕМ ПОВТОРИТЬ». НОВУЮ ЛИНЕЙКУ ЭЛЕКТРОМОБИЛЕЙ BMW VISION NEUE KLASSE ПРЕЖДЕ ВСЕГО БУДЕТ ОТЛИЧАТЬ ИННОВАЦИОННОЕ УПРАВЛЕНИЕ, ЧТО ОБЕСПЕЧИТ КАЧЕСТВЕННО ИНОЙ УРОВЕНЬ ТОЧНОСТИ И ДИНАМИЧНОСТИ ВОЖДЕНИЯ. «УДОВОЛЬСТВИЕ ЗА РУЛЕМ» – СТАРЫЙ ДЕВИЗ НИКТО НЕ ОТМЕНЯЛ.

Впрочем, если раньше в таких случаях речь шла про «атмосферные моторы, ибо турбояма, мешающая мгновенному отклику, не наш метод», про «достижение производительности двигателя не за счет рабочего объема, а за счет увеличения числа оборотов», про «механическую связь руля с колесами», то теперь все больше про компьютеры. Без каких-либо подробностей. Разве что упомянуто, что целых четыре «компьютерных супермозга» помогут машине подстроиться под манеру езды каждого владельца.

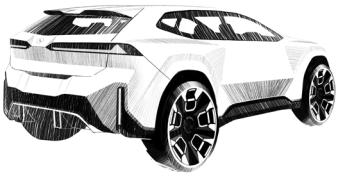
Технология BMW eDrive последнего поколения существенно улучшит и «электрические» характеристики. Переход на литий-ионные аккумуляторы круглой формы, более энергоемкие, чем ранее использовавшиеся призматические, в сочетании с 800-вольтовой системой повысит скорость зарядки машин семейства Neue Klasse на треть. И чтобы проехать 300 км, потребуется всего десять минут подзарядки.

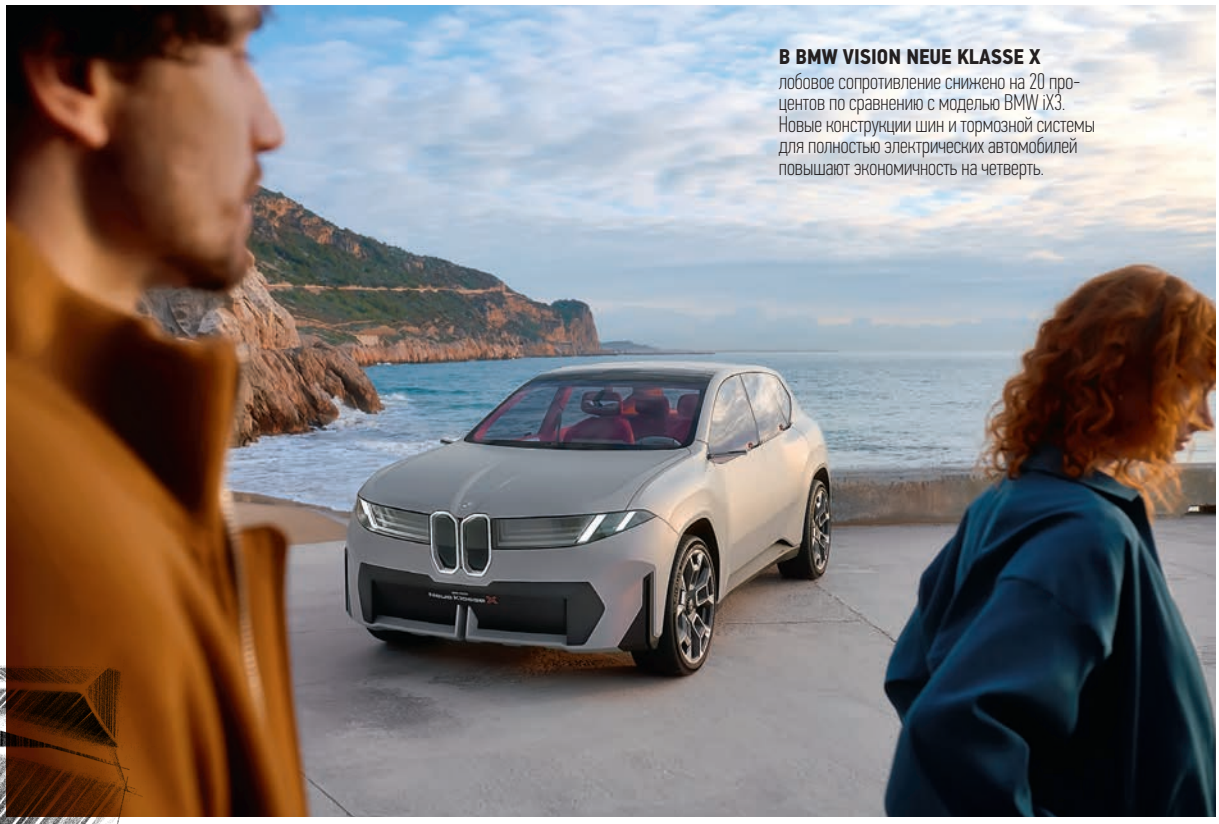
Но больше всего слов, конечно же, про дизайн. Вертикальные «ноздри» очень похожи на те, что были у семейства Neue Klasse полвека назад. Однако теперь вместо радиаторной решетки – 3D композиция с подсветкой. В наличии и знаменитый «изгиб Хофмайстера». Только нынче это не форма задней стойки, а некая видимость, созданная полупрозрачными наклейками на стеклах. В зависимости от угла зрения они либо невидимы, либо поблескивают, отражая свет.



ДЛЯ ОТДЕЛКИ
интерьера BMW Vision Neue Klasse X в нижней части дверных панелей и на центральной консоли использован новый экологичный материал Verdana. Его компонентами стали растительные волокна и продукты нефтепереработки.

НЕСМОТРЯ
на увеличенный дорожный просвет, пониженную линию окон, длинную колесную базу и короткие свесы в целях создания максимально просторного салона, классические пропорции автомобилей BMW остались соблюдены.

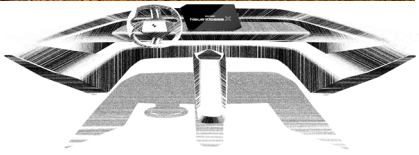




В BMW VISION NEUE KLASSE X
лобовое сопротивление снижено на 20 процентов по сравнению с моделью BMW iX3. Новые конструкции шин и тормозной системы для полностью электрических автомобилей повышают экономичность на четверть.



ЗАДНЯЯ ЧАСТЬ
BMW Vision Neue Klasse X мощная и спортивная. Задние фонари впечатляют графичным рисунком светодиодных элементов с явно читаемой L-образной линией — дань традициям бренда BMW.





СЛЕГКА ПРИПОДНЯТОЕ
водительское сиденье обеспечивает хороший обзор. Центральный дисплей элегантно встроен в приборную панель, предоставляя оптимальный доступ ко всем информационно-развлекательным функциям. Система BMW Panoramic Vision отображает ключевую информацию по всей ширине ветрового стекла.



НОВЫЙ РУЛЬ HYPERSONX
впервые открывает возможности для персонального выбора «рева мотора» в диапазоне от расслабляющего до гипермощного звучания. Звук генерируется в режиме реального времени и настраивается нажатием клавиши на руле.

ПРАВИЛА ПОЛЬЗОВАНИЯ

ОБСТОЯТЕЛЬСТВА

ALFA ROMEO JUNIOR IBRIDA

Двигатель, тип	бензиновый турбо R3 + электромотор
Объем двигателя, куб. см	1199
Емкость батареи, кВт•ч	0,89
Максимальная мощность, л.с.	136 + 28,5
Максимальный крутящий момент, Нм	230
Трансмиссия	робот, eDCS 6
Привод	полный
Максимальная скорость, км/ч	206
Разгон от 0 до 100 км/ч, с	8,9
Средний расход топлива, л на 100 км	5,2



Милый юноша

Александр Янковский • Фото Alfa Romeo

ALFA ROMEO ВОЗВРАЩАЕТ СПОРТ В СЕГМЕНТ B



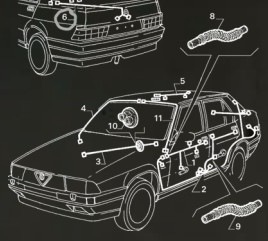
СПУСТЯ ВСЕГО НЕДЕЛЮ ПОСЛЕ ПРЕМЬЕРЫ ЭТОГО СУБКОМПАКТНОГО КРОССОВЕРА, НАЗВАННОГО ALFA ROMEO В ЧЕСТЬ СВОЕГО ЭКСТРЕМАЛЬНОГО СЕДАНА 1980-Х, MILANO, ЕГО ПЕРЕИМЕНОВАЛИ В JUNIOR – СЛУЧАЙ БЕСПРЕЦЕДЕНТНЫЙ. ОКАЗАЛОСЬ, В ИТАЛИИ С 2003 ГОДА ДЕЙСТВУЕТ ЗАКОН, ПО КОТОРОМУ ПРОДУКТЫ, НОСЯЩИЕ СВЯЗАННЫЕ С ЭТОЙ СТРАНОЙ ИМЯ, ДОЛЖНЫ ТОЛЬКО В НЕЙ И ВЫПУСКАТЬСЯ, ЧТОБЫ НЕ ВВОДИТЬ ПОТРЕБИТЕЛЕЙ В ЗАБЛУЖДЕНИЕ. А НОВЫЙ КРОССОВЕР ALFA ROMEO ПРОИЗВОДИТСЯ НА ЗАВОДЕ В ПОЛЬШЕ.

Уже открыты заказы на топовую стартовую версию Speciale. Она доступна в гибридном исполнении Ibrida мощностью 136 л.с. и в чисто электрическом – Electrica, эта на 20 л.с. мощнее. Привод у обеих передний. Бензиновой мотор Ibrida агрегатирован с шестиступенчатым «автоматом» и 48-вольтовым электромотором мощностью 28,5 л.с. Тяговая батарея Electrica емкостью 54 кВт•ч обещает запас хода на одной зарядке в 410 км по циклу WLTP или 590 км в городском цикле.

Скоро к двум версиям машины добавятся еще две: полноприводная Ibrida Q4 с дополнительным электромотором на задней оси и спортивная 240-сильная Electrica Veloce – эта получит самоблокирующийся дифференциал Torsen, ее дорожный просвет уменьшится на 25 мм, а в подвеске будут использованы более жесткие стабилизаторы поперечной устойчивости.

Ездовой характер автомобиля настраивала та же команда инженеров, что в свое время учила ездить в испытательном центре Balocco в провинции Верчелли экстремальный седан Alfa Romeo Giulia GTA. Но при этом у машины не только самый острый руль в своем сегменте, с передаточным отношением 14,6, но и самый большой багажник, от 400 до 415 литров в зависимости от исполнения автомобиля.

Оно и понятно: планировали-то назвать Milano, а какой же Милан без шопинга.



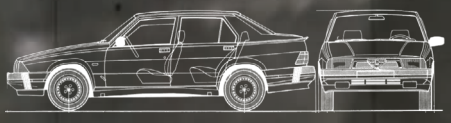
ФИРМЕННЫЙ
для Alfa Romeo V-образный щиток Scudetto у нового кроссовера может быть выполнен в двух вариантах: классический темный Leggenda с цифровыми матовыми деталями и инновационный светлый Progresso.

ИНТЕРЬЕР ALFA ROMEO MILANO
ориентирован на водителя. Спортивный руль отделан комбинацией кожи и алькантары. Центральный экран с 10,25-дюймовой диагональю, как и у панели приборов, для удобства водителя развернут к нему на 11 градусов.



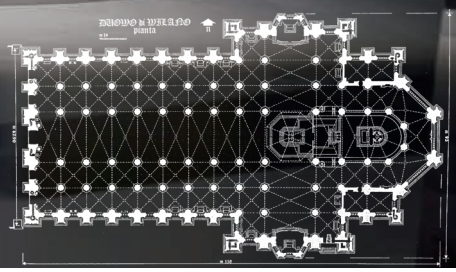


CODA TRONCA,
«рубленый хвост» в переводе с итальянского, — характерная форма задней части кузова всех Alfa Romeo, символ скорости и маневренности. Он улучшает аэродинамические характеристики и отсылает к легендарной Alfa Romeo Giulia TZ.



СТАРТОВАЯ ВЕРСИЯ MILANO
предлагает уже в стандартной комплектации автономное вождение второго уровня, подключенную навигацию, камеру заднего вида на 180 градусов, электрическую дверь багажника с голосовым управлением и бесключевую систему бесконтактного доступа.

MILANO IBRIDA
позволяет водителю более 50 процентов времени двигаться исключительно на электротяге не только в городских поездках, но даже и за городом — при условии, что загрузка машины будет неполной, а скорость не будет превышать 150 км/ч.



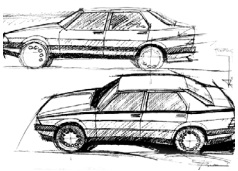


БИСКИОНЕ, ТРАВЯНАЯ ЗМЕЯ, –
одновременно и часть герба Милана, где расположена компания Alfa Romeo, и элемент ее логотипа. В новом кроссовере Milano культовое изображение можно также заметить и в салоне, и на задней стойке автомобиля.













КАК СТАТЬ ЗВЕЗДОЙ

Весенняя коллекция от Opel под названием Yes of Corsa создана для популяризации и без того самой популярной модели этого немецкого бренда. И отражает главные характеристики Corsa: смелость, простоту и инновационный дух. Впрочем, к перечисленному еще можно добавить такой параметр, как всеохватность.

Например, толстовка Quikflip с капюшоном, как и автомобиль Corsa, подходит для всех сезонов и возрастов, для мужчин и женщин. Более того, эта удобная, теплая, мягкая повседневная одежда легким движением руки превращается в полнофункциональный рюкзак, с которым можно и в мир, и в пир, и в добрые люди.

Скромная футболка с нахальной надписью «Born to be pop?», видимо, намекает на то, что речь идет о модели, которая стала не только одной из самых продаваемых в ряду Opel, но и одной из самых популярных среди своих «одноклассников». На обратной стороне футболки на вопрос дан четкий ответ: «Yes of Corsa».

Черная шляпа формы «ведро» защищает голову от ветра и непогоды и в то же время придает своему владельцу вид поп-звезды. С тем же посланием выступают носки с рисунками в стиле поп-арт, брелоки и светоотражающие наклейки для шоперов.



ЕСЛИ КОМУ-ТО КАЖЕТСЯ, что его все еще не замечают в толпе, у Opel имеется зуммер, при нажатии которого раздается мощное: «Yes, Corsa».









ПО МАКСИМУМУ

Коллекцию MINI Lifestyle 2024 года фанаты марки сразу узнают среди прочих, так как ее основные мотивы как две капли воды похожи на новый стиль автомобилей марки, если смотреть на них анфас. То есть «в лицо».

Футболка MINI Car Face Detail украшена видом круглой фары MINI, а на худи MINI Outline Print Hoodie изображена решетка радиатора. Цветовая концепция коллекции основана на контрастной гамме нового семейства MINI. Например, кепки сочетают яркий оттенок Rebel Red с новым Vibrant. Завершают образ MINI-фаната солнцезащитные очки с темно-зелеными линзами в черной оправе.

Для тех, кому необходимы детали, имеется брелок из нержавеющей стали в форме нового MINI Cooper и модель кроссовера MINI Aceman. Вспоминать о любимой автомобильной марке где бы то ни было помогут дорожные кружки MINI Color Block. А летом их заменит новая версия бутылки MINI для прохладительных напитков.

ДЛЯ ДОКУМЕНТОВ

или таких аксессуаров, как блокнот MINI Car Tile, в новой сумке через плечо MINI Car Face Detail Musette предусмотрен специальный карман.



ВСЕ ПРЕДМЕТЫ КОЛЛЕКЦИИ
Red Bull KTM Replica Team сочетают в себе элегантность гоночного стиля с практичностью и функциональностью одежды для путешествий.



НА ВЗВОДЕ

«Мы всегда готовы к гонке и вкладываем этот соревновательный дух в каждый мотоцикл, аксессуар и предмет одежды», – признаются в компании KTM. Иными словами, быть немного «на взводе» – нормальное состояние сотрудников австрийского производителя мотоциклов KTM. Тем более накануне чемпионатов мира MotoGP и MXGP. В таком возбужденном состоянии, вероятно, готовилась и фирменная коллекция от гоночной команды Red Bull KTM Replica Team. Каждый предмет в ней призван олицетворять такие понятия, как скорость, динамизм и производительность.
В коллекции 2024 года – толстовки, поло, футболки, куртки, брюки, шорты, кепки и многое другое как для мужчин, так и для женщин и детей. Особое внимание в новой коллекции уделено рюкзакам, сумкам и чемоданам – они разработаны вместе с популярным американским брендом Ogio. Рюкзак серии Replica Team Rev выглядит как «офисный», но при этом идеально подходит для дороги, а некоторые модели и вовсе оснащены защитными чехлами для езды по бездорожью.











СЕВЕРНОЕ ЛЕТО

Коллекция одежды Husqvarna Rockstar Replica Team 2024 года отличается тем, что в ней преобладают белый, черный и золотой цвета, которыми в этом сезоне команда Rockstar Energy Husqvarna Factory Racing Team щеголяет в паддоке чемпионата AMA Supercross.

Футболки и рубашки-поло пошиты из дышащей ткани, которая мгновенно сохнет, а эластичные шорты и брюки снабжены многочисленными карманами для максимальной мобильности и практичности.

В коллекцию также включены необходимые для северного лета куртки – водо- и ветронепроницаемые Softshell и непромокаемые, но при этом дышащие трехслойные Hardshell. Дополняют предметы одежды от Husqvarna стильные головные уборы, созданные в сотрудничестве с брендом New Era.

КАК ЛЮБОЙ УВАЖАЮЩИЙ СЕБЯ БРЕНД
шведского происхождения, Husqvarna положил в основу стиля функциональность и комфорт.





СЕДЛО,
разработанное британской компанией Brooks, как и руль, может быть отделано кожей или алькантарой.

НИ БОЛТА, НИ ЗАЗОРИНКИ

Современный Джеймс Бонд не может не следовать передовым трендам, и потому ездить на велосипеде – обязательный для него навык. К тому же бренд Aston Martin уже позаботился, чтобы у суперагента был бы достойный его байк.

Для проекта самого продвинутого шоссейного велосипеда в мире была привлечена достаточно молодая, но сразу привлекшая к себе внимание многих велосипедистов британская компания J.Laverack, лидер по производству байков с титановыми рамами. А за «визуально безболтовый» дизайн, как нетрудно догадаться, отвечали дизайнеры Aston Martin, взяв на вооружение весь свой опыт работы над суперкарами, у которых также позаимствовали цвета и материалы.

Каждый J.Laverack Aston Martin .1R изготавливается вручную в Великобритании по индивидуальному проекту, который создает владелец с помощью онлайн-конфигуратора. Рама делается из напечатанных на 3D-принтере титановых наконечников и скульптурных трубок из углеродного волокна. Специальное керамическое покрытие, которое можно выбрать в бронзовом или приглушенном черном цвете, скрывает лишние детали.

Колеса .1R, для которых компания Continental создала специальную бескамерную версию своих шин, оснащены карбоновыми тормозными дисками, спицы изготовлены из высокопрочного аэрокосмического алюминия. А дизайн колесных гаек позаимствован у суперкара Aston Martin Valkyrie.



НА РАМЕ НЕ ВИДНО
ни одного кабеля, шнура, болта или других вспомогательных деталей — его гладкий, цельный дизайн безупречен.



В ЧЕРНОМ-ЧЕРНОМ ЦВЕТЕ

Вторая коллекция очков Bugatti, созданная вместе с легендарным дизайнером Ларри Сэндсом, так и называется без экивоков: Two. И состоит Bugatti Collection Two из 16 моделей очков разных стилей, которые объединяет то, что каждая из них имеет детали, вдохновленные спортивными автомобилями Bugatti. В том числе и безошибочно узнаваемый узор решетки радиатора, и подпись Этторе Бугатти – «ЭВ», и знаменитый логотип Bugatti на красном овале. Для изготовления очков новой коллекции были использованы самые дорогие материалы: серебро 925-й пробы, углеродное волокно, черное дерево макасар, перламутр, титан, 18-каратное золото и черный палладий. Bugatti все-таки – никуда не денешься от роскоши.



ШЕСТЬ УГЛОВ

Компания Porsche Design объявила о выпуске второго поколения смартфона Porsche Design Honor Magic6 RSR, сразу окрестив эту модель «технологической иконой». Дизайн новинки безошибочно дает понять, что авторы его – из славной семьи «Порше». Чего стоит только шестиугольная форма задней камеры, которая сразу выделяет устройство из однородной массы других смартфонов, так же как автомобили Porsche безошибочно угадываются с первого взгляда в самом плотном трафике. Смартфон изготовлен из титана, материала, который активно используется в автоспорте. Можно выбрать Magic6 RSR в классическом цвете Agate Grey, чтобы он напоминал культовый Porsche 911. А можно – в ярком светоотражающем розовом оттенке Frozen Berry, разработанном для Taycan, первого полностью электрического спортивного автомобиля Porsche.



КУБИКАМИ ПО БЕЗДОРОЖЬЮ

Производитель внедорожников Land Rover недавно широко отметил свой 75-летний юбилей. В честь этого события серия Lego Icons Classic пополнилась легендарной моделью Land Rover Defender 90. Теперь многочисленные фанаты этого внедорожника могут собрать его копию из 2336 деталей и поставить ее на самое видное место.

Defender, который не выпускается с 2016 года, еще «при жизни» стал иконой автомобилестроения. А история его создания – это притча о том, что технологии делают мир лучше, если они направлены на созидание, а не на разрушение. В 1948 году промышленность Великобритании с трудом восстанавливалась после войны. Именно тогда братья Уилкс получили у правительства разрешение переоборудовать завод Meteor Works, который выпускал двигатели для танков и самолетов, для производства гражданских автомобилей. Сталь была дорога и недоступна, но на складах скопилось огромное количество алюминия после того, как выпуск истребителей и бомбардировщиков резко сократился. Легкий, устойчивый к коррозии металл идеально подошел для автомобиля, предназначенного для эксплуатации в жестких условиях бездорожья.

Land Rover Series, первые внедорожники Land Rover, копировали знаменитый американский военный джип Willys MB.



РАЗМЕР КАЖДОЙ МОДЕЛИ
без аксессуаров: высота 16 см, ширина 16 см, длина 32 см.



СТОИМОСТЬ
набора Lego Icons Classic Land Rover Defender 90 составляет 240 евро.

КОНСТРУКЦИЯ
«два в одном» предполагает, помимо прочего, два разных варианта двигателя и три разных варианта капота.



А в 1983 году им на смену пришел Defender. За тридцать лет своего существования легендарная модель стала символом того, что любые дороги открыты, стоит только рискнуть отправиться в путь.

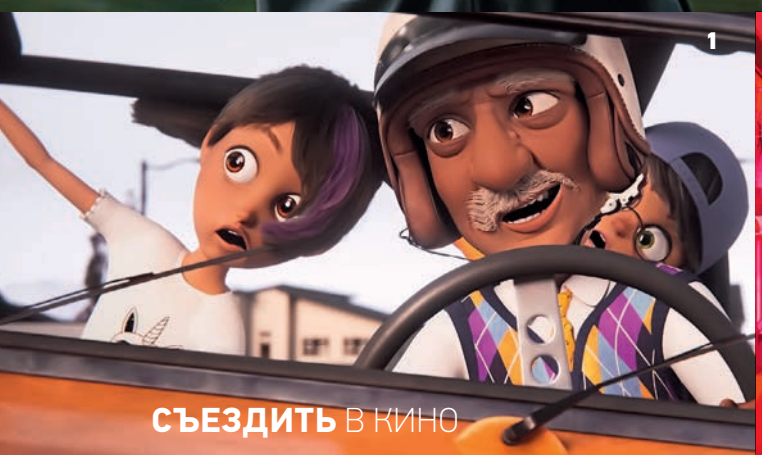
Модель Lego Land Rover Defender 90 основана на классическом дизайне вседорожника, выпускавшегося с 1983 по 2016 год, и выполнена в типичном серо-зеленом цвете.

Как и владельцы настоящего автомобиля, обладатели одноименного набора Lego получают формат «два в одном»: они могут собрать машину для ежедневной комфортной езды по городским дорогам или превратить ее в «монстра бездорожья». Режим приключений активизируется с помощью допобрудования, куда входят багажник на крышу с работающими фарами, передний бампер и рабочая лебедка, боковые поручни, тяговые пластины для преодоления грязи и песка и другие аксессуары.

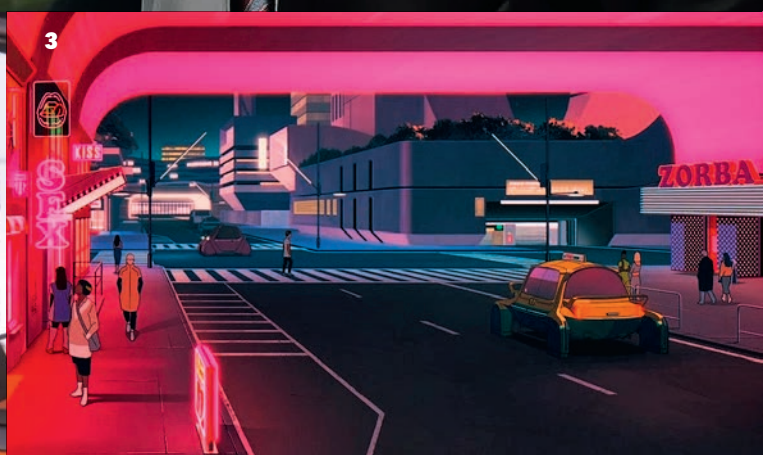
Модели размером 16 на 32 см имеют полнофункциональное рулевое управление, открывающиеся двери и капот, работающую подвеску. Детали салона полностью повторяют салон классического Defender. Кроме того, в комплекте имеются запасные шины, канистры, ящик для инструментов и домкрат, лопата, кирка, молоток и топор, огнетушитель. Одним словом, все готово для поездки в края, где еще никто не бывал.



2



1



3

СЪЕЗДИТЬ В КИНО

1. Грейси и Педро – домашние питомцы, у которых нет ничего общего. Грейси – чванливая чистокровная собака, считающая себя лучше кого бы то ни было. Педро – наглый кот-спасатель, предпочитающий ужин из мусорки домашнему корму. Но их хозяева при переезде сажают животных в общую переноску, которую они удачно разламывают прямо на багажной ленте аэропорта. В результате люди благополучно улетают в новым дом, куда Грейси и Педро без ошейников в пугающем и неизвестном мире добраться будет нелегко. Но возможно – если прибегнуть к таким транспортным средствам, как автомобили. **«Пушистый вояж»** в кино с 1 мая.

2. Бывший детектив Рой Фримен настолько серьезно страдает провалами в памяти, что у него в доме подписано буквально все, даже на тостере крупными буквам есть простая инструкция, как поджарить хлеб. Но об этом мало кто знает, и сотрудница организации «Чистые руки» передает Фримену просьбу прийти в тюрьму на встречу с заключенным, которого десять лет назад Фримен с его напарником в эту тюрьму и засадили. Но теперь приговоренный к смертной казни настаивает на своей невиновности и требует справедливости. Фримен не в лучшей форме, у него нет полицейского жетона и полицейской машины. Но все же куда полезнее для тренировки памяти распутать старое дело и спасти невиновного, чем раскладывать пазлы. **«Спящие псы»** в прокате со 2 мая.

3. «Это мир, где роботы выглядят все более человечными, а человеческие персонажи могут получать доступ к компьютерным интерфейсам с помощью своих глаз», – рассказал в интервью режиссер анимационной сай-фай-ленты «Марс Экспресс» Жереми Перен. По сюжету в 2200 году на Марсе два частных сыщика – Алин Руби и ее напарник андроид Карлос Ривьера – по заданию состоятельного клиента выслеживают студентку-хакера, создавшую код для снятия всех этических ограничений с роботов. Помимо небанального сюжета фильм предлагает интересную детализацию будущего, включая автомобили, которые, по задумке авторов, даже спустя двести лет так и не будут летать. **«Марс Экспресс»** в прокате с 8 мая.



6



4



5

4. Обрусевший осетин Давид – миловидный юноша, делающий предложение своей невесте из Санкт-Петербурга, прежде чем познакомиться с ее мамой. Маме такой зять, однако, не нужен. Но многочисленные друзья и родственники Давида не в курсе конфликта, и у них есть план – следуя древней традиции, прокатить его питерскую невесту до аула. Для транспортировки был выбран багажник старой «Нивы». После такого путешествия любая невеста от бракосочетания откажется. Но не невеста Давида. Все потому, что в багажнике самого популярного российского внедорожника в аул привезли не ее саму, а ее маму. **«Как я встретил ее маму»** в кино с 9 мая.

5. Чхи-хо живет по строгому распорядку. Надо выйти из дома в восемь утра или в пять вечера покинуть работу – он сделает это вовремя, ни минутой раньше, ни минутой позже. И хотя Чхи-хо не проводит на работе ни одной лишней минуты, именно он – самый лучший сотрудник. Потому что, если бы не изобретенная им рецептура сладких чипсов с сыром тофу, компания и вовсе бы разорилась. Но все меняется, когда Чхи-хо знакомится с Иль-ен. Поначалу кажется, что между взбалмошной Иль-ен и замкнутым Чхи-хо нет ничего общего. Но постепенно выясняется, что общего на самом деле много. Например, каждое утро Чхи-хо завтракает в «Макдональдсе» только потому, что ему нравится заезжать в «МакАвто». Оказывается, и Иль-ен давно мечтает сделать заказ еды из машины. Но кимбап ей нравится больше бургеров, водит она не очень, да и машины у нее нет. **«Сладкая парочка»** в прокате с с 23 мая.

6. Изначально «Папуля» был задуман как пьеса для театра. Затем на ее основе был написан сценарий, который попал в знаменитый «Черный список» Голливуда – самых популярных непоставленных кинопроектов США. Но после того, как на роли были утверждены Дакота Джонсон и Шон Пенн, сценарию дали ход. Сюжет более чем автомобильный: прилетев в Нью-Йорк, молодая женщина садится в такси, где знакомится с разговорчивым водителем Кларком. Их разговор постепенно с общих тем переходит на частные, заставляя обоих героев посмотреть на свою жизнь под другим углом. **«Папуля»** в кино с 23 мая.



А ЧАСИКИ-ТО ТИКАЮТ!

Денис Токмаков

АВТОМОБИЛЬНЫЕ ЧАСЫ АЧГ ДЛЯ ГРУЗОВИКА ГАЗ-51

ЧАСЫ, НАВЕРНОЕ, БОЛЬШЕ, ЧЕМ ЛЮБОЙ ДРУГОЙ ПРЕДМЕТ, НАВОДЯТ НА МЫСЛИ О ВРЕМЕНИ. ВОТ КАК-ТО НЕЗАМЕТНО С УЛИЦ ИСЧЕЗЛИ ПРОХОЖИЕ С ВОПРОСОМ: «ВЫ НЕ ПОДСКАЖЕТЕ, КОТОРЫЙ ЧАС?» СЕГОДНЯ У ВСЕХ СМАРТФОНЫ, А ТАМ ЧАСЫ – ОДНА ИЗ МНОГОЧИСЛЕННЫХ ФУНКЦИЙ. НАРУЧНЫЕ ЧАСЫ СЕЙЧАС СТАЛИ ПОКАЗАТЕЛЕМ ЧУВСТВА СТИЛЯ, СТАТУСА, БОГАТСТВА И ДАЖЕ КОРРУМПИРОВАННОСТИ СВОЕГО ВЛАДЕЛЬЦА. С АВТОМОБИЛЬНЫМИ ЧАСАМИ ВСЕ БЫЛО ПО-ДРУГОМУ.

Часы появились в автомобиле поначалу как опция, и довольно дорогая, но зато очень важная для безопасности. Привычные сегодня наручные часы в начале XX века только появились и не были так распространены, как сейчас, – большинство тогда носило карманные, а для того, чтобы вытащить их из кармана жилетки, открыть крышку и посмотреть на стрелки, надо было отвлечься от дороги. Намного удобнее и быстрее бросить взгляд на циферблат перед своими глазами.

Поскольку опция была дорогой, то часы из автомобилей в те времена часто воровали – продолжалось это примерно до середины XX века, когда массовость и распространенность автомобильных часов девальвировала их ценность в глазах воров. В советских автомобилях с часами случались перекосы. Так, в тридцатые годы часы ставились в салон лимузина ЗИС-101 и малолитражки КИМ-10, а модели среднего класса ГАЗ-М1 и ГАЗ-11-73 обходились без них. В послевоенное время ЗИС-110, ЗИМ и «Победа» были с часами, «Москвич» – нет. Первым из «Москвичей» часами обзавелся «четыреста седьмой». Из грузовиков часы получили ГАЗ-51 и ГАЗ-53, правда не сразу и не все, а ЗИС-150, ЗИЛ-164 и даже ЗИЛ-130 – не получили вообще.

Конечно, с часами лучше, чем без них: не только ведь показывают время, но и создают в салоне какой-то домашний уют. Особенно это ценилось в аскетичной кабине грузового автомобиля ГАЗ-51, для которого и выпускались часы АЧГ. Делать их начали в 1968 году, о чем говорит ГОСТ 6860-68, указанный на обратной стороне, а конкретно экземпляр № 53838 собран в четвертом квартале 1971 года. Сам же ГАЗ-51 выпускался с 1946 по 1975 год.

Эмблема с аббревиатурой ЧЧЗ принадлежит Чистопольскому часовому заводу, известному на весь мир своими часами «Восток» и «Командирские». Также в Чистополе делали часы для «Победы», ЗИМа, «Волги» и «Чайки» – сотрудничество с Горьковским автомобильным заводом длилось долго.