Новый SOLARIS.

Безопасность важнее.

1 МЕСТО ★★★★★ Новый SOLARIS доказал свою безопасность *



Бронируй онлайн на ХЁНДЭ.РФ

HYUNDAI

* По результатам независимого краш-теста 2017 года ARCAP (Autoreview Car Assessment Program — Программа оценки автомобилей «Авторевю») в рейтинге пассивной безопасности. Реклама.

АВТОПИЛОТ

kommersant.ru/autopilot

АВТОПИЛОТ

коммерсантъ • автопилот

#04 (305) май 2020



В НОМЕРЕ:

INFINITI QX50 • **PORSCHE** 911 • **VOLKSWAGEN** E-BULLI • **NEMO** SUBMERSIBLE • **УАЗ** «БАЙКАЛ» • **LAND ROVER** DEFENDER • **EARTHROAMER** XV-HD • **SLRV** COMMANDER 8X8 EXPEDITION VEHICLE • «БУРЛАК» • **KIMBO** 6 SERIES • **MERCEDES-BENZ** ZETROS 2733 A 6X6 • **MATZKER** DEFENDER MDX EXPEDITIONSMOBIL • **JEEP** WRANGLER • **JEEP** CHEROKEE • **JEEP** GRAND CHEROKEE • **1960 PORSCHE DIESEL** JUNIOR 108L • **1960 LAMBORGHINI** 2241R TRACTOR •

4 601865 000059 20005





Реклама.



ЕСЛИ ВЕРИТЬ АЛЕКСАНДРУ ГРИГОРЬЕВИЧУ ЛУКАШЕНКО, ТО ПРОФИЛАКТИКЕ коронавирусной инфекции способствуют не только водка и сауна, но и работа на тракторе. Медикам, вероятно, еще предстоит проверить эффективность упомянутых рецептов для человеческого организма. Однако если рассматривать влияние происходящего сегодня не только на конкретного человека, но и на общество в целом, а если конкретнее – на экономику, то надо признать, что трактора должны вернуться в модельную линейку тех автопроизводителей, кто давно уже от них отказался. Ведь если случится еще один карантин – а нас этим пугают, – то от спортивного купе Porsche, например, запертому в загородном доме автовладельцу проку будет мало. Зато если бы у него оказался мини-трактор этой же марки, то ему были бы гарантированы и удовольствие за рулем, и уважение после выкладки в сеть селфи-сессий, и урожай моркови… Ну, и профилактику заболеваний, про которую говорил президент соседней страны, тоже со счетов сбрасывать не будем.

ДМИТРИЙ ГРОНСКИЙ
главный редактор

кризисы заканчиваются — новости остаются

ПОДПИСКА — ГАРАНТИРОВАННЫЙ СПОСОБ ПОЛУЧЕНИЯ ГАЗЕТЫ «КОММЕРСАНТЪ» НА ДОМ.
УСПЕЙТЕ ДО 31 МАЯ ОФОРМИТЬ НА ИЮЛЬ ПОДПИСКУ **#ЧИТАЕМДОМА** НА «КОММЕРСАНТЪ»
ВСЕГО ЗА 99 РУБЛЕЙ

ОФОРМИТЕ ПОДПИСКУ СЕЙЧАС ПО ПРОМОКОДУ **NEWS20**:
НА САЙТЕ **KOMMERSANT.RU** (В РАЗДЕЛЕ «ПОДПИСКА»)
ПО ТЕЛЕФОНУ **8 800 200 2556** (ЗВОНОК БЕСПЛАТНЫЙ ПО РФ)

16+ реклама


Коммерсантъ
Дальневосточную энергетику вписали в счет
СТОЯ! НАПРЯЖЕНИЕ
«Я боюсь порой, что до рукоприкладства дойдет»
«Арктика» окромя на правый двигатель

Ежедневная общенациональная деловая газета «Коммерсантъ»
Главные события в бизнесе, политике и обществе

Доставка издания осуществляется силами АО «Почта России»

Коммерсантъ

ДОСТОЙНОЕ СОДЕРЖАНИЕ



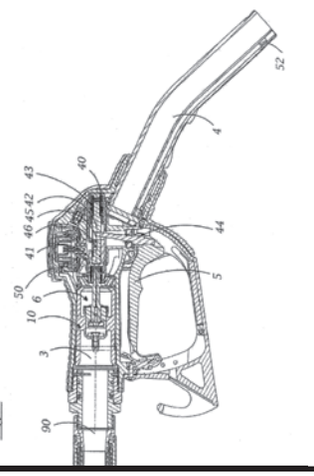
ОТКРЫТИЕ

ЗАПАДНЫЕ ЦЕННОСТИ

РОСКОШЕСТВО 8
Умение ценить моменты

ТЕНДЕНЦИИ

ПРОЖЕКТ 16



МАШИННОЕ ОТДЕЛЕНИЕ

ДОНЕСЕНИЯ

ОТЛИЧНЫЙ 22
Defender как историческое открытие

НЕ БЫЛО ПЕЧАЛИ 28
Выезд из зоны комфорта

УДАЛЕННЫЕ КОММЕНТАРИИ 34
Сервисы новой антивирусной реальности

ЛИЧНЫЙ ОПЫТ

ВРЕМЯ КОПИТЬ БАЛЛЫ 40
Как сэкономить на бензине после пандемии

МИССИЯ

СТО ЛЕТ ОДИНОЧЕСТВА 44
Движимая недвижимость как способ автономного существования

ОТКРЫВАЯ РОССИЮ 50
Маршруты выходного дня с маркой Jeep

МЕДЛЕННО, НО ВЕРНО 56
На чем можно выехать из кризиса

ТРУЖЕНИКАМ СЕЛА 60
Вернутся ли автокомпании к выпуску тракторов

ДОМ КУЛЬТУРЫ

УРОКИ МАСТЕРСТВА

КАК ЗАКАЛЯЛАСЬ СТАЛЬ 62
Автомобильные технологии, появившиеся благодаря автоспорту

ЧЕЛОВЕЧЕСКИЙ ФАКТОР

ОТВЕТСТВЕННЫЕ ЛИЦА

ГАРНИРЫ БОЛЬШОГО ШЛЕМА 70
Что и кто красит головные уборы пилотов Формулы

ПОЛЕЗНЫЕ ИСКОПАЕМЫЕ

SPEED-ИНФО 76
Какой русский не любит быстрой езды

ОШИБКА КОРРЕСПОНДЕНТА 80
Кто был первым автовладельцем в Санкт-Петербурге

АВТОРСКАЯ РАБОТА

О ЛЮБВИ К МИРОВОМУ ПРАВИТЕЛЬСТВУ 84

ВОЗРАСТ ДОЖИТИЯ 85

ЗДРАВЫЙ СМЫСЛ НА КАРАНТИНЕ 86

ХРОНИКА ПАНДЕМИИ 87

ПРАВИЛА ПОЛЬЗОВАНИЯ

ТОВАРЫ В ДОРОГУ 88

СВОБОДНОЕ ВРЕМЯ 92

ЗА ОТЧЕТНЫЙ ПЕРИОД 94

ФОТО НА ДОКУМЕНТЫ 96



ГЛАВНЫЙ РЕДАКТОР **ДМИТРИЙ ГРОНСКИЙ,** АРТ-ДИРЕКТОР **ВИКТОР ПАДЕРИН,** ОБОЗРЕВАТЕЛИ: **АННА КИЛИМНИК, АЛЕКСЕЙ ХАРНАС**

НАД НОМЕРОМ РАБОТАЛИ: **НАТАША АФАНАСЬЕВА, ИВАН БАРАНЦЕВ, АСЯ ВОЛОЧНЕВА, ОЛЕГ КАРПОВ, ИВАН КАРТАМЦЕВ, АЛЕКСАНДР КАТАЕВ, ЯРОСЛАВ КОРОЛЕВ, ДМИТРИЙ ЛЕОНТЬЕВ, ДМИТРИЙ МАКАРОВ, АЛЕКСАНДР ПАПЕШИН, ЖУЖЕ ПИСЛА, АЛЕКСЕЙ РУБИНШТЕЙН, ЕВГЕНИЙ САФРОНОВ, ДЕНИС ТОКМАКОВ, ЭДВАРД ХОППЕР, ИГОРЬ ЧЕР-СКИЙ, ВАЛЕРИЙ ЧУСОВ.**

ОТВЕТСТВЕННЫЙ СЕКРЕТАРЬ **МИХАИЛ ЛАРИН,** КОРРЕКТУРА **ИД КОММЕРСАНТЪ,** ДОПЕЧАТНАЯ ПОДГОТОВКА **АЛЕКСЕЙ КОМОГОРОВ**
ИЗДАТЕЛЬ: АО «КОММЕРСАНТЪ» РУБЛЕВСКОЕ ШОССЕ, 28, МОСКВА, РФ, 121609

УЧРЕДИТЕЛЬ, РЕДАКЦИЯ: **ЗАО «АВТОПИЛОТ»** ГЕНЕРАЛЬНЫЙ ДИРЕКТОР **ВЛАДИМИР ЖЕЛОНКИН,** ДИРЕКТОР ПО РАЗВИТИЮ ИД «КОММЕРСАНТЪ» **ВЛАДИМИР ЛАВИЦКИЙ,** ДИРЕКТОР ПО ПЕЧАТИ **АЛЕКСАНДР ПЛОТНИКОВ.** ДИРЕКЦИЯ ПО МАРКЕТИНГУ И PR АО «КОММЕРСАНТЪ», ДИРЕКТОР **ЕКАТЕРИНА БОГОМОЛОВА.** ОБЪЕДИНЕННАЯ СЛУЖБА РЕКЛАМНЫХ ПРОДАЖ, ДИРЕКТОР **НАДЕЖДА ЕРМОЛЕНКО,** ТЕЛ.: (495) 797 69 70 ДОБ. 2504, ПРОДАЖА РЕКЛАМЫ: ТЕЛ.: (495) 797 69 70 ДОБ. 2694, INTERNET: **WWW.KOMMERSANT.RU.** АДРЕС РЕДАКЦИИ: РУБЛЕВСКОЕ ШОССЕ, 28, МОСКВА, РФ, 121609, ТЕЛ.: (495) 797 69 70 ДОБ. 2138

ЖУРНАЛ «КОММЕРСАНТЪ «АВТОПИЛОТ» ЗАРЕГИСТРИРОВАН В РОСКОМНАДЗОРЕ ПИ № ФС77У39726 ОТ 30 АПРЕЛЯ 2010 ГОДА. ТИРАЖ 87 300 ЭКЗ. ЦЕНА СВОБОДНАЯ. РЕДАКЦИЯ НЕ НЕСЕТ ОТВЕТСТВЕННОСТИ ЗА СОДЕРЖАНИЕ РЕКЛАМНЫХ МАТЕРИАЛОВ. ПЕРЕПЕЧАТКА (В ТОМ ЧИСЛЕ И ИНТЕРНЕТ-ВЕРСИИ) ДОПУСКАЕТСЯ ТОЛЬКО С ПИСЬМЕННОГО РАЗРЕШЕНИЯ РЕДАКЦИИ. ОТПЕЧАТАНО В ТИПОГРАФИИ «ПОЛИГРАФИЧЕСКИЙ КОМПЛЕКС "ПУШКИНСКАЯ ПЛОЩАДЬ"», 109548, МОСКВА, УЛ. ШОССЕЙНАЯ, Д. 4Д, ТЕЛ: +7 (495) 276 16 06

© ЗАО «АВТОПИЛОТ», 2020

ИНФОРМАЦИОННАЯ ПРОДУКЦИЯ ДЛЯ ЛИЦ СТАРШЕ ШЕСТНАДЦАТИ ЛЕТ

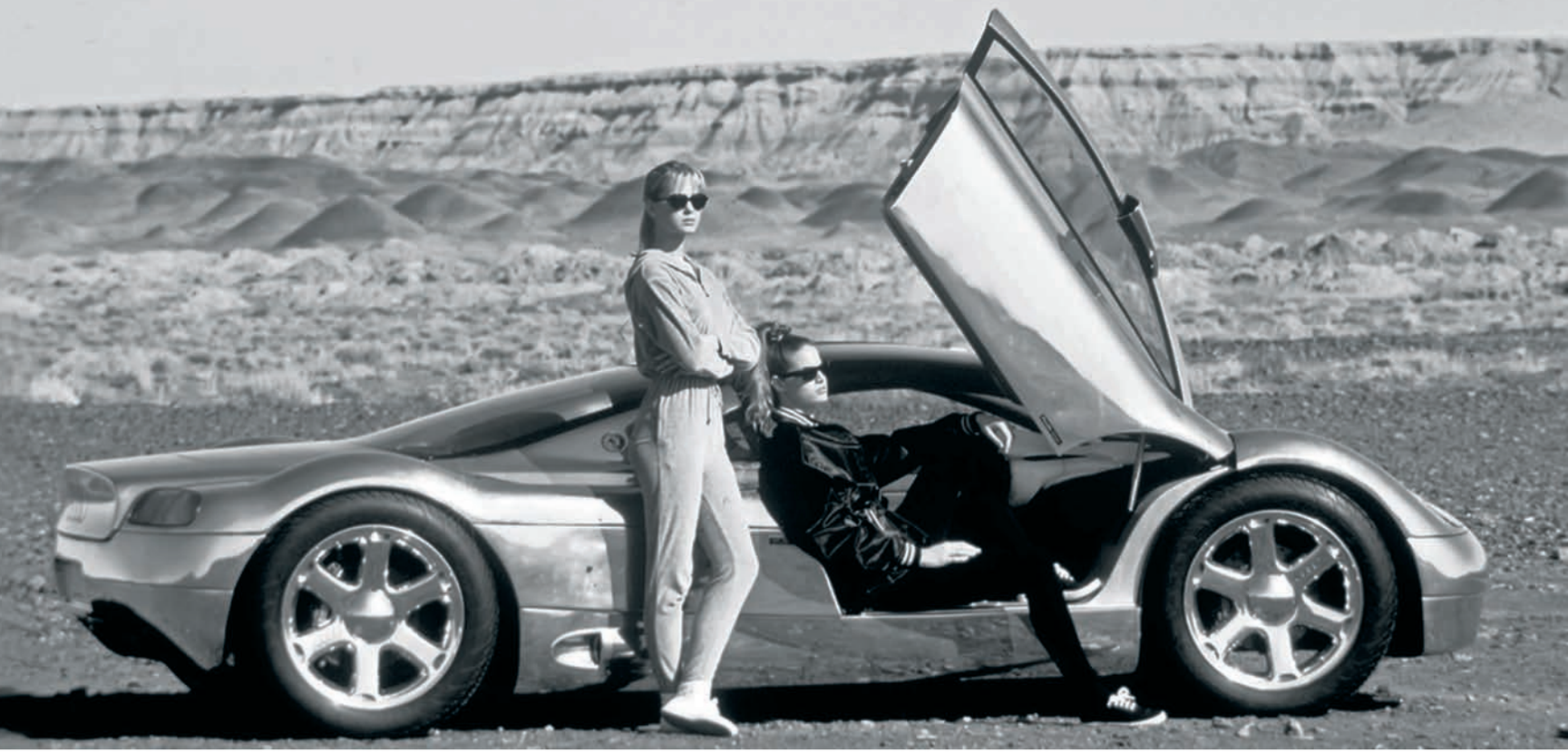
16+ реклама

КоммерсантъFM93.6
слушайте

online

на www.kommersant.ru

62
ИЗ ГОДА В ГОД
транспортные средства, появляющиеся на дорогах общего пользования, становятся все быстрее. Благодаря прогрессу сегодняшние бюджетные модели получили высокотехнологичные конструктивные решения, которыми еще несколько десятилетий назад могли похвастать гоночные болиды и дорогие суперкары.



ОДНО ИЗ САМЫХ ГЛАВНЫХ
отличий новенького от предшественника — конструкция теперь несущая, безрамная. И при этом крепкая. Defender унифицирован с Discovery V.

22



КОГДА НА КОНУ
стоит вопрос выживания, многие начинают присматриваться к жилищам, сооруженным на базе рамных внедорожников и транспортных средств повышенной проходимости.

44



3T FOR BMW СОЗДАН
на основе популярного внедорожного велосипеда Exploro, который считается одним из лучших «гравийников». Модель имеет аэродинамическую карбоновую раму, самые легкие в мире рукоятки, кожаное седло и ручки Brooks.

88



Коммерсантъ

приложение,



от которого нельзя отказаться деньги

16+ реклама

INFINITI QX50

Двигатель, тип	бензиновый, R4
Объем двигателя, куб. см	1970–1997
Максимальная мощность, л.с. при об/мин	249 при 5600
Максимальный крутящий момент, Нм при об/мин	380 при 4400
Трансмиссия	вариатор
Привод	полный
Максимальная скорость, км/ч	220
Разгон от 0 до 100 км/ч, с	7,3
Расход топлива, л на 100 км	8,6
Дорожный просвет, мм	220
Цена в России, руб.	от 3 190 000

Роскошество

Ярослав Королев • Фото Infiniti

УМЕНИЕ ЦЕНИТЬ МОМЕНТЫ

«В ДНИ КАРАНТИНА ЛЮДИ СКУЧАЮТ ПО ПРОСТЫМ И НЕКОГДА ПРИВЫЧНЫМ РАДОСТЯМ: ПРОГУЛКАМ, ПОСИДЕЛКАМ В КАФЕ И, КОНЕЧНО, ВОЖДЕНИЮ АВТОМОБИЛЯ. ФИРМА INFINITI ПРИЗЫВАЕТ ВСЕХ ОСТАВАТЬСЯ ДОМА, НО В ТО ЖЕ ВРЕМЯ ХОЧЕТ ВЕРНУТЬ РАДОСТЬ ПОЕЗДОК ЗА РУЛЕМ». ЭЛЕКТРОННОЕ ПИСЬМО ПОБУДИЛО ЗАДУМАТЬСЯ О ПОНЯТИИ РОСКОШИ.

Одной из любимых книг моего детства стала повесть «Лошадь без головы» Поля Берна. Франция пятидесятых годов, маленький городок железнодорожников. Велосипед в форме лошади с отломанной головой, вокруг которого проводят почти все свободное время дети бедняков. Несколько раз перечитывал это прекрасное повествование и помню в деталях. Например, сцену, в которой дети приводят в порядок заброшенный сарай, чтобы устроить там нечто вроде своего тайного клуба.

«Все затаили дыхание, устремив глаза на обрывок газеты, который Крикэ заботливо развертывал. Он вынул оттуда чуть промокшую сигарету и благоговейно показал ее всем, внимательно следя за выражением лиц. Ему устроили овацию.

– Я ее положу сушиться у огня, – сказал Габи. – Каждый затянется по два раза. Роскошно!..»

И помню, как еще при первом прочтении зацепился в этом месте. «Роскошно». Важное слово, маленькая подробность, которая давала понять, как немного нужно бедным героям для счастья, если мокрая сигаретка им – настоящее сокровище.

С той книгой пришло понимание, что роскошь бывает разная. Например, я считал роскошью здоровенную масштабную модель старинного автомобиля с подробной деталировкой, с горящими фарами и действующим рулевым управлением, которая продавалась в магазине через улицу за бешеные по советским временам деньги и оставалась недосягаемой. При этом – все ведь относительно – некоторые сверстники считали роскошью редкие и недешевые гэдээровские игрушки, а у меня благодаря щедрой тетушке их имелось порядком, и потому я не трясся над ними. Будучи подростками, мы считали роскошью уже другое – носить американские джинсы и кроссовки, иметь японский двухкассетный магнитофон, получить права и доверенность от отца на семейный автомобиль. Или стать, наконец, совсем взрослыми и делать что вздумается…





БРЕНД INFINITI был, напомним, задуман компанией Nissan в 1989 году для продаж улучшенных моделей в Америке. Началось с премьеры седана. Сейчас в гамме доминируют кроссоверы. Но после явления концепта Q Inspiration вновь ждем флагманский седан.



Знак равенства

Взрослыми мы знаем, что роскошь – понятие растяжимое. Но обычно имеются в виду частные самолеты, помпезные яхты, дорогущая крупная недвижимость, суперавтомобили, драгоценности или антиквариат. Короче говоря, «обычная роскошь» – это что-то запредельное для большинства.

Неожиданно самоизоляция со знаком равенства применительно к людям разных стран и разных социальных положений заставила нас категорически пересмотреть приоритеты. Оно и понятно. В мире вдруг стало роскошью – иногда буквально непозволительной – выйти на улицу и вдохнуть свежий воздух, стало роскошью выбрать цель движения помимо «вынести с собакой мусор в ближайший магазин».

Почувствуйте разницу с яхтами и драгоценностями. Часто роскошь для большинства – именно выходить за обыкновенные пределы. Путешествовать в экзотические уголки. Просто путешествовать. Сидеть на берегу речки в компании друзей над пивком-шашлыком. А для



КЛЮЧЕВОЕ
в дизайне, комментирует фирма, не шик, а обтекаемость форм. Капот, стойки лобового стекла, багажная дверь, часть крыши и щитки на днище спроектированы с таким расчетом, чтобы завихрения были минимальными.

кого-то и просто посидеть на месте, приостановив бешеный темп жизни и подставив лицо солнцу, расслабиться, подумать о своем. Нехитрые моменты повседневной здоровой жизни – к ней мы, надеемся, еще обязательно вернемся – в самоизоляции обрели как будто бы новое значение. Мы прочувствовали, что привилегия свободы перемещения ну очень ценная штука.

Маска-шоу

Девушка в белом на фотографиях сессии для фирмы Infiniti сейчас вызывает белую зависть. По сюжету, надо догадываться, работает дизайнером в Нью-Йорке. Утром шел дождь, потом распогодилось. Наша героиня смогла прервать поездки и со вкусом пообедать на улице у ресторанчика в районе Нолита. Приостановила темп в свое удовольствие, улыбается, вся на позитиве. Опять же, машина у нее хорошая – кроссовер QX50 нового поколения.

Статья, повторюсь, началась с электронного письма, в котором сотрудники Infiniti оповещают прессу о новой клиентской услуге. А именно – предлагают клиентам почувствовать себя на месте такой вот девушки, что стало возможным благодаря виртуальной маске для социальной сети Instagram. Маска в меню официального аккаунта @infiniti_russia позволяет всем соскучившимся по автомобилям пользователям оказаться за рулем QX50, не выходя из дома, и отправиться в виртуальную поездку под энергичное музыкальное сопровождение. Публикуя посты в формате сторис и пользуясь хэштегом #ДрайвитьДома, подписчики могут «ездить» друг к другу в гости. Просто и безопасно. Славная идея, которая перекликается с идеями фирмы и насчет роскоши.

Чем вы живете

Исследования привели специалистов из Infiniti к занимательным выводам. Выше такое говорилось про людей из большинства. Но оказалось, что и многие из состоятельных клиентов все чаще определяют

У ИСТОКОВ
продукции Infiniti среди других стоял и японец Такахаси Ока. Он вспоминает, что с самого начала авторы бренда старались уйти от традиционных представлений об автомобильной роскоши и предложить нечто оригинальное, отказываясь от явных излишеств.



для себя роскошь не как обладание некими уникальными вещами, а как возможность получить какой-либо особенный эксклюзивный опыт и удивительные переживания, противопоставляя их блеску лейблов. Теперь привилегии трактуются скорее так – это не то, что у вас имеется, а то, чем и как вы живете.

Старший управляющий по маркетингу господин Фил Йорк с удовольствием комментирует перемены. «Сегодня важно не столько то, что у вас есть новый Infiniti QX50, сколько путешествия, которые вы на нем совершаете, а равно воспоминания и впечатления. По факту роскошь становится более доступной для широких слоев населения. Мы выяснили, что люди стали гораздо охотнее тратиться на интересные поездки, нежели на традиционно престижные группы товаров вроде коллекционных часов или дизайнерской одежды». По мнению Йорка – стало быть, и фирмы тоже, – материальные блага уже не столь громко заявляют о статусе владельца, как раньше. Клиенты хотят большего – того, что надолго обеспечит их приятным послевкусием. «А радость даже в несложных вещах и решениях, вот о чем речь», – подытоживает Фил Йорк.

Креатив

По результатам маркетинговых открытий для Infiniti был придуман и соответствующий слоган: «Роскошь, которую нужно прочувствовать». Ему под стать специалисты по рекламе придумали способы продвижения автомобилей, причем разные в зависимости от регионов.

В Северной Америке, например, кампания фокусируется на летних активностях – люди наслаждаются серфингом и пляжным отдыхом, не беспокоясь о песке на ковриках и в багажнике премиального кроссовера. В Ближневосточном регионе реклама акцентируется на группе молодых людей, которые вместе отправляются на уик-энд, как бы заново открывая для себя радости дружеских отношений. А вот в Китае свой сценарий: семья вместе с автомобилем Infiniti встречает появление очередного ребенка. И вы же наверняка знаете, что





НАЗВАНИЕ «НОЛИТА» образовано как аббревиатура от словосочетания «Северная Маленькая Италия». Это район Нижнего Манхэттена. Сообщается, что название «Нолита» возникло во второй половине девяностых, и тогда же в районе начали открываться элитные магазины и ресторанчики.

В САЛОНЕ
создатели усматривают параллели с арт-объектами. И даже настаивают на сходстве с автомобилями ручной сборки. Понятно, не хендмейд, но отделка действительно весьма и весьма тщательная. Стыки, стежки — не всякий комар подточит нос. Оформляя интерьеры, фирма применяет, например, лазерные технологии.



в перенаселенном Китае проводилась политика «Одна семья – один ребенок», воспитание нескольких детей какое-то время было привилегией не для всех и сродни роскоши.

Автомобиль

Пора рассказать несколько подробностей и про недавно появившийся кроссовер Infiniti QX50, вокруг которого закрутились истории с девушкой в Нью-Йорке и с карантинными развлечениями в Инстаграме.

Сейчас кажется даже несколько странным, что перед нами продолжение по линии, начатой с Infiniti EX35 – тот дебютировал в конце 2007 года, а индекс QX50 получил много позже. Среднеразмерный EX35 строился на платформе с продольно расположенным двигателем – вспомним характерную длинную носовую часть. Система полного привода по умолчанию распределяла крутящий момент на заднюю ось, передняя получала свою долю по ситуациям. А вот нынешний QX50 имеет





НЬЮ-ЙОРК
выбран для фотосессии как безусловно богатый и знаменитый город, мировой финансовый, экономический и культурный центр, прекрасно знающий о роскоши. Здесь есть о чем мечтать.



И НАПОСЛЕДОК
о точных формулировках. По словарям роскошь разъясняется как обилие прекрасного, богатство и великолепие, излишества в комфорте и в удовольствиях.

в основе полностью новую платформу, его мотор установлен поперечно, а привод бывает передний или полный с акцентом на переднюю же ось, и теперь задняя подключается по необходимости.

Перемещение на другую основу потянуло за собой изменения пропорций. Обликом новый QX50 отличается категорически. Выглядит удачно, создается впечатление «ладно скроенного, крепко сшитого». Кстати, кузов действительно прочнее, чем у предшественника, и фирма продолжает трактовать модель как подходящую для активного вождения.

Под капотом бензиновый четырехцилиндровый агрегат 2.0, который японцы разрабатывали – внимание – больше двадцати лет. Теперь Infiniti QX50 значится первым крупносерийным автомобилем, у которого в двигателе благодаря усложненному шатунному механизму автоматически меняется степень сжатия – 8:1 или 14:1. Два в одном – в первом случае, по идее, предлагается улучшенная динамика, во втором должна улучшаться экономичность. Причем по части возможной экономии, как сообщается, бензиновый кроссовер выходит на уровень дизельных конкурентов. А по части эффективности в целом создатели сравнивают силовую установку с гибридной. Для российского рынка мотор дефорсирован на двадцать три силы, до двух с половиной сотен. В пару полагается непременный вариатор.

Другая интересная особенность – привод рулевого управления, с которым водитель по умолчанию дает рулем команды электронике. Обычная механическая связь с управляемыми колесами, понятно, предусмотрена, но восстанавливается лишь в случае неисправности, то есть, можно предположить, что никогда.

В этом поколении модели салон стал просторнее. Оснащение – богаче. Качество исполнения – лучше. Можно подытожить, что Infiniti QX50 суть добротный продукт с небезосновательными претензиями на премиальность. Роскошество ли купить такой? Да, потому что автомобиль, вопреки словам Остапа Бендера, все-таки – очевидная роскошь. Если вновь говорить о ценности свободы передвижения.



Синдром потери памяти

Volkswagen e-Bulli

Электромобили – это не только наше будущее, но и наше прошлое. Сто лет назад они были весьма распространены, и тогда было еще не известно, что победит: электричество или нефть. Сегодня мы как бы зашли на второй круг, задаваясь вопросом: а может, все-так электричество? Пока однозначный ответ на этот вопрос так и не получен, но экологические ограничения для автомобилей с ДВС уже вступают в силу в крупных городах, и, судя по планам правительств разных стран, то ли еще будет. e-Bulli – продукт нашей странной эпохи: мы все еще хотим, чтобы все оставалось по-старому, но в принципе уже можем делать по-новому, черпая вдохновение в истории автомобилестроения. Вот и в Volkswagen говорят: эта модель открывает дверь в мир классических автомобилей будущего, хотя это в некотором роде нонсенс.

За основу e-Bulli был взят T1 Samba Bus 1966 года выпуска, а систему электропривода создали с применением оригинальных деталей новейших электромобилей Volkswagen. Более того, новинка оснащена современным и безопасным шасси. Но ошибочно предполагать, что «старый кузов просто нахлобучили на новую тележку». В работе над e-Bulli принимали участие не только инженеры, но и дизайнеры. Они приложили все усилия, чтобы органично и искусно модернизировать внешний вид легендарной модели. Узнаваемые круглые фары стали светодиодными. Кожаная отделка сидений и полностью переработанный рычаг переключения автоматической коробки передач – абсолютные нововведения для модели. Новый спидометр только на первый взгляд выглядит как оригинальный, отличие – в светодиодном индикаторе выбранной передачи, а в центре прибора можно обнаружить милую деталь: стилизованный символ Bulli.



МАРКА
Volkswagen Nutzfahrzeuge уже выпускала электрический Transporter в далеком 1972 году на базе T2. Поэтому e-Bulli стал промежуточным звеном между электрическим фургоном семидесятых и моделью ID Buzz, начало производства которой запланировано на 2022 год.





Незаменимый штрих

Porsche Classic Communication Management

НОВАЯ СИСТЕМА
безупречно интегрируется в атмосферу салона классических спорткаров. Уже установленные в автомобиле периферийные устройства, такие как усилитель или динамики, могут использоваться без ограничений. Есть и плохая новость: PCCM поставляться в Россию не будет.

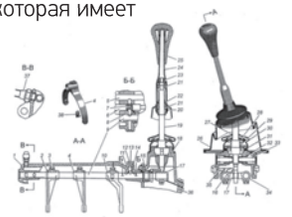
Автомобили Porsche, как хорошее вино, с годами лишь прибавляют в цене, и ощущения от них со временем становятся все ярче. Но все же, что касаемо Porsche, как олдтаймеров, так и янгтаймеров, есть нюанс: магнитола. Не стоит себя обманывать: старение электроники, даже если она интегрирована в 911, не прибавляет этой электронике шарма. В компании это понимают и потому выпустили новую коммуникационную систему Porsche Classic Communication Management, сокращенно PCCM, которая представляет собой развитие прежней радионавигационной системы для классических спортивных автомобилей Porsche. Новая система аккуратно встает в гнездо формата 1-DIN, стандартное для спортивных автомобилей от первых 911 до последних, выпускавшихся в 1990-х годах. Управление PCCM осуществляется с помощью двух поворотных ручек, шести кнопок и сенсорного дисплея диагональю 3,5 дюйма. Среди функций доступен усовершенствованный вариант навигации, возможность принимать цифровые радиостанции благодаря DAB+, интеграция Apple CarPlay, воспроизведение с SD-карты, через USB, AUX или Bluetooth. Для более современных Porsche Carrera поколения 996 и Boxster поколения 986, которые выпускались в 1990-е годы, была разработана система PCCM Plus, которая имеет семидюймовый сенсорный дисплей.



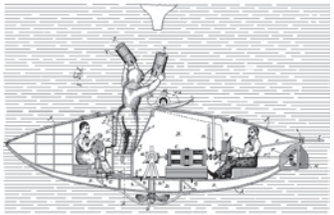
КАК УТОЧНЯЕТСЯ В ПРЕСС-РЕЛИЗЕ,
семиступенчатая механическая коробка передач «предназначена прежде всего для водителей со спортивными амбициями, которые предпочитают сами переключать передачи и получают от этого большое удовольствие».

Вспомнить молодость

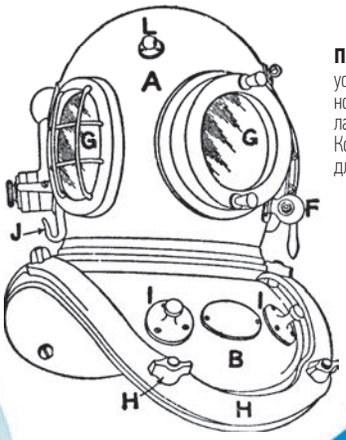
Porsche 911 Handschaltung



Были времена, когда все приличные водители ездили только на «механике». Однако автоматическая коробка становилась все более совершенной и в конце концов научилась переключать передачи быстрее любого «спиди-гонщика», и даже такие адепты спортивного вождения, как Porsche, сдались, признав за «автоматом» первенство как по части комфорта, так и по части техники. Человечество постепенно стало отучаться использовать три педали и переключать рычаг коробки передач. И вот мы дожили до тех времен, когда покупка автомобиля «на ручке» стала видом экзотики, попыткой «тряхнуть стариной». Попытку предпринимает Porsche: теперь для всех моделей 911 Carrera S и 4S в качестве альтернативы серийной восьмиступенчатой PDK без дополнительной платы можно заказать семиступенчатую механическую коробку передач. «Механика» в данном случае всегда комбинируется с пакетом Sport Chrono. Это предполагает использование системы Porsche Torque Vectoring со свободным распределением момента, а также появление нового индикатора температуры шин, который работает в паре с индикатором давления в шинах. При низкой температуре синий цвет полос предупреждает о сниженном уровне сцепления шин с дорогой. С ростом температуры индикация меняется, и, когда шины имеют максимально возможное сцепление с дорогой, цвет полос становится белым.

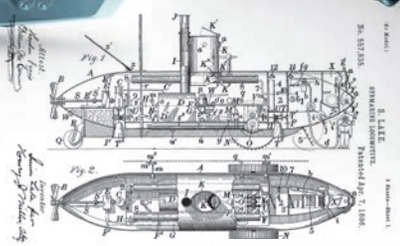


ПЕРВЫМ
успешно функционирующим подводным судном считается весельная подводная лодка голландского механика и физика начала XVII века Корнелиуса Дреббеля, построенная в Лондоне для 12 гребцов и трех офицеров.









На дне морском

U-Boat Worx Nemo

Погрузиться в пучину вод в двухместной подводной лодке Nemo – не то чтобы оригинальный, а скорее достаточно логичный способ провести отпуск в постизоляционный период. Углубить и закрепить пройденный весной материал. Nemo – новая модель в популярной линейке легких субмарин компании U-Boat Worx. И это единственная подлодка в мире, выпускающаяся не на заказ, а серийно. При разработке дизайна субмарины в приоритете были комфорт и функциональность, чтобы и для пилота, и для пассажира погружение представляло собой увлекательную подводную прогулку. В работе принимали участие опытные пилоты U-Boat Worx, для того чтобы этой подводной лодкой мог управлять даже новичок в морском деле. Nemo купить так же просто, как и автомобиль. Более того, эту субмарину можно буксировать на автомобильном прицепе. Но все же управлять ею – это совсем не то, что управлять автомобилем, и потому будущим подводным пилотам при покупке Nemo все же придется пройти двенадцатидневные учебные курсы. Вес Nemo составляет всего 2500 килограммов, что делает субмарину самым легким «пассажирским» подводным объектом из когда-либо созданных. Высота – всего 155 сантиметров. Оптимальное соотношение мощности и веса, современный дизайн, четкие линии, гидродинамическая форма – все это позволило стать Nemo подводным аппаратом, в котором так и хочется отправиться в увлекательное путешествие. Однако по карману это будет далеко не многим. Ориентировочная стоимость Nemo составляет 975 тысяч евро, и это без учета НДС. Впрочем, если у вас есть более-менее лишний миллион, купить на него подводную лодку, которая в период общих ограничений дает ее владельцу особую свободу, будет неплохим вложением.





УПРАВЛЯТЬ NEMO МОЖЕТ
не только специалист, но и любой, кто захочет этому научиться. Благодаря уникальному пульту Manta контроль за судном интуитивно понятен.

УАЗоизоляция

Автодом «Байкал»

СТОИМОСТЬ
комплекта оборудования для превращения «Буханки» в универсальный кемпер начинается с полумиллиона рублей.





Ульяновский автозавод представил кемпер на базе знаменитой «Буханки». Выглядит скромно, но симпатично. С другой стороны, и время сейчас такое, что не до жиру. А если вспомнить, что о тайских или испанских пляжах нам на какое-то время придется забыть, путешествие на собственном автомобиле, в котором ты можешь с относительным комфортом переночевать, – это один из способов достойно провести отпуск. То есть УАЗ продемонстрировал не всегда свойственную нашим автопроизводителям гибкость и способность оперативно реагировать на вызовы времени. Хотя справедливости ради надо сказать, что превратить «Буханку» в домик на колесах придумали не в Ульяновске, а в городке Пруттинг на юге Баварии. Именно там квартирует фирма с говорящим названием Made in Russia, которая не первый год успешно продает немцам, австрийцам и даже швейцарцам «Лады», ГАЗы и УАЗы. Не в том виде, в каком они приходят с заводов, а в доработанном, для избалованного западного пользователя, в том числе в виде кемперов. Теперь такие машины доступны и россиянам. Вернее, продается не сам кемпер, а комплект деталей, с помощью которых, при наличии желания, сноровки и способности читать чертежи, можно этот кемпер самому построить, как из новой «Буханки», так и из бывшего в употреблении автомобиля: две кровати, одна из которых двуспальная, платяной шкаф, стол, полностью оборудованная кухня со встроенной раковиной и баком для воды, холодильник. И что еще немаловажно, комплект – это не только мебель, которую вы сможете смонтировать внутри салона. В набор входят детали, способные увеличить внедорожный потенциал «Буханки». Так что если доехать до Байкала вам не хватит времени или терпения, можно просто свернуть в лес и добраться по бездорожью до ближайшего водоема.







КУХНЯ ВКЛЮЧАЕТ В СЕБЯ,
помимо встроенной раковины со смесителем и мобильного холодильника, баки для воды объемом 20 литров, столешницу для портативной плиты, шкафчики и выдвижные столики.

1962 FERRARI 250GTE SERIES II POLIZIA

Двигатель, тип	V12
Максимальная мощность, л.с. при об/мин	240 при 7000
Рабочий объем, куб. см	2953
Трансмиссия, тип	5МКП
Скорость, км/ч	250







Черная пантера

Денис Токмаков • Фото Girardo & Co.

1962 FERRARI 250GTE SERIES II POLIZIA

СПОРТКАРЫ НА СЛУЖБЕ ОБЩЕСТВУ – ЯВЛЕНИЕ НЕЧАСТОЕ, НО НЕ СОВСЕМ УЖ ТАКОЕ УНИКАЛЬНОЕ. НАВЕРНЯКА ВАМ ПОПАДАЛИСЬ В ТРАНСПОРТНОМ ПОТОКЕ PORSCHE CAYENNE S В «ПОЖАРНЫХ» ЦВЕТАХ МЧС ИЛИ MASERATI GRANTURISMO MC STRADALE С АББРЕВИАТУРОЙ ДПС. ПРАКТИКА, К СЛОВУ, НЕ НОВА. ЕЩЕ В СЕМИДЕСЯТЫЕ ГОДЫ НА УЛИЦАХ МОСКВЫ МОЖНО БЫЛО ВСТРЕТИТЬ PORSCHE 911 TARGA ЖЕЛТО-СИНЕГО МИЛИЦЕЙСКОГО ЦВЕТА С МИГАЛКАМИ НА КРЫШЕ И НАДПИСЯМИ «ГАИ» НА ДВЕРЦАХ.

Кто-то скажет, что хозуправление транжирит деньги на роскошь, но наша сегодняшняя история совсем про другое. Итальянское коллекционное бюро Girardo & Co. выставило на продажу Ferrari 250GTE в полицейском исполнении – одну из двух машин, служивших в мобильной команде полиции Рима.

Модификация 250GTE была первой серийной четырехместной Ferrari, для чего пришлось сдвинуть двигатель вперед, но даже так получилась всего лишь версия 2+2, то есть двое взрослых и двое детей. Тираж 250GTE оказался довольно приличным – тысяча экземпляров, а кузова для всей партии построило ателье Pininfarina. Машина предназначалась скорее для дорожного туризма с большим комфортом и хорошей скоростью, но двум автомобилям выпала совсем другая судьба.

«Какой же детектив обходится без погони», – говорил закадровый голос в фильме «Берегись автомобиля». Но если в Советском Союзе погони чаще устраивались в кино, то в Италии были чуть ли не ежедневной реалией полицейской службы. Типичный сценарий для Рима пятидесятых и шестидесятых годов – это ограбление или вооруженный налет с последующим бегством на автомобиле с места преступления и погоней. Причем погони чаще всего заканчивались не в пользу служителей закона: черные седаны Alfa Romeo 1900 по прозвищу «Пантера» оказывались бессильны в таких погонях, когда у преступников машины были и мощнее, и быстрее. Ну а после люди начинали откровенно высмеивать беспомощность правоохранителей. Знаменитый римский полицейский Армандо Спатафора решил изменить ситуацию. На вопрос своего начальства о том, чего ему требуется для успешной борьбы с преступностью, Спатафора ответил кратко: «Что может быть лучше, чем Ferrari». И получил ответ: «Ferrari у вас будет». Для начала Спатафора и трое его коллег – Карло Аннишиарико, Далматио Де Ангелис и Джузеппе Сави – отправились на маленьком и тесном Fiat 500 в Маранелло для прохождения курса скоростного вождения. После его окончания команда получила в свое распоряжение две Ferrari 250GTE, одну из которых разбили там же в Маранелло во время одной из поездок.



ОДНАЖДЫ
сам Энцо Феррари, прекрасно осведомленный об успехах Армандо Спатафоры, предложил ему оставить службу, переехать в Маранелло и стать водителем-испытателем или гонщиком заводской команды Ferrari. Естественно, с хорошим окладом, намного превышающим его жалованье в полиции. На что Спатафора ответил: «Нет, коммендаторе, спасибо, думаю, что это слишком опасная работа».



АРМАНДО СПАТАФОРА
родился в Сиракузах 9 марта 1927 года. По окончании военной службы в ВВС он вступил в Корпус охраны общественного порядка, с 1950 года служил в Риме, а в 1955 году за свои блестящие операции получил звание guardia effettiva, что можно перевести как «отличный гвардеец», и еще прозвище Маршал общественной безопасности. Преступники между собой называли Спатафору более колоритно — Рысь.



Мотор с двенадцатью цилиндрами, три литра объема, 240 л.с., скорость под 250 км/ч – теперь преступники вряд ли могли бы уйти от погони. Машину тоже прозвали «Пантерой», а самого Армандо Спатафору – Полицейским на «Феррари». Для местных преступников он стал настоящим кошмаром, впрочем, отдельные особо дерзкие представители криминального мира специально искали встречи со Спатафорой, чтобы во время погони по ночным улицам выяснить, «кто из них кто». Почти как автогонщики на треке.

Однажды во время ночного патрулирования, недалеко от Пьяцца Навона, Спатафора заметил красную Alfa Romeo 2500, резко набравшую скорость при виде полицейской Ferrari 250GTE. Персонажа за рулем Армандо узнал сразу – это был известный угонщик по прозвищу Хромой, а рядом сидел его подельник, известный как Пучок. Погоня продолжалась полночи – с визгом покрышек и тормозов, ударами бамперов и воем сирены. Хромой знал слабые места низкосидящей Ferrari и пытался оторваться, заезжая на высокие тротуары, но Спатафора машину не жалел, настигая его и там. Легенда гласит, что отчаявшийся угонщик повернул Alfa Romeo на лестницу Тринитадеи-Монти и спустился по ней вниз на Испанскую площадь, и это же вслед за ним проделал Спатафора. Так было или иначе, погоня закончилась для Хромого позорным арестом, во время которого он якобы воскликнул: «Бригадир, лучше убей меня так же быстро, как ездишь». Не легенда в той истории только тот факт, что после нее Ferrari 250GTE отправили в Маранелло на ремонт. А сцена погони на лестнице потом вошла в криминальную драму «Полицейский-гонщик», вышедшую на экраны в 1977 году.

Что же до полицейской Ferrari 250GTE, то она продолжала нести службу до 1968 года, когда была списана, а затем в 1972 году продана с аукциона военного имущества. Покупателем уникального авто стал коллекционер Альберто Каппелли. Он понимал, что стал обладателем настоящей реликвии, поэтому не проводил никаких серьезных реставрационных работ, а только сохранял Ferrari 250GTE в оригинальном состоянии. В начале нулевых годов автомобиль-легенда стал экспонатом открывшегося в Риме Музея полицейских машин, а в 2015 году поменял своего владельца. Сейчас он снова выставлен на продажу. Цена, стоит думать, не маленькая, но коллекционное бюро Girardo & Co. ее официально не объявляет, предлагая связаться с менеджером, чтобы обсудить детали сделки. Кстати, еще одна деталь. Эта Ferrari 250GTE – еще и единственный в Италии частный автомобиль, которому разрешено нести на себе надписи о принадлежности к полиции и мигалку на крыше. И это тоже дорогого стоит. **a**

ДОНЕСЕНИЯ

LAND ROVER DEFENDER 90

Двигатель, тип	турбодизель, R4
Объем двигателя, куб. см	1999
Максимальная мощность, л.с. при об/мин	200 при 4000
Максимальный крутящий момент, Нм при об/мин	430 при 1400
Трансмиссия	АКП, 8
Привод	полный
Максимальная скорость, км/ч	175
Разгон от 0 до 100 км/ч, с	10,2
Расход топлива, л на 100 км	7,7
Дорожный просвет, мм	216–291
Цена в России, руб.	не объявлена

Отличный

Александр Катаев • Фото Land Rover

DEFENDER КАК ИСТОРИЧЕСКОЕ ОТКРЫТИЕ

БЛИЗОК DEFENDER, ДА НЕ ПОЕЗДИТЬ. ПРЕМЬЕРНЫЕ ТЕСТ-ДРАЙВЫ ОТМЕНИЛИСЬ ДО ЛУЧШИХ ВРЕМЕН. НО ФИРМЕ LAND ROVER НЕ ТЕРПИТСЯ «РАЗЪЯСНЯТЬ» НОВЕЙШИЙ ВНЕДОРОЖНИК. НЕДАВНО ТЕХНИЧЕСКИЕ СПЕЦЫ ПРИГЛАСИЛИ ЖУРНАЛИСТОВ НА СЕАНС ВИДЕОСВЯЗИ И ПОКАЗАЛИ ТАКУЮ ПОДРОБНУЮ ПРЕЗЕНТАЦИЮ АВТОМОБИЛЯ, ЧТО ОСТАЛОСЬ ОЩУЩЕНИЕ, БУДТО ДАЛИ ПОТРОГАТЬ И ПОУПРАВЛЯТЬ.

Очевидно, что ушедший теперь Land Rover Defender был совершенно особенным явлением в истории автомобильной промышленности, знаковым и легендарным. Классика внедорожного жанра, машина удивительной проходимости, приключение на колесах – культовая вещь.

Одним из ярых поклонников английского уникума стал ваш покорный слуга. Мне случилось целых полгода рулить на «сто десятом» из пресс-парка, и вспоминаю тот опыт как интереснейший и полный ярких переживаний. Только опытом все и закончилось. Я понимал, что себе этакую специфическую штуковину куплю весьма вряд ли. Как не купил бы, например, старый именитый дом с привидениями или дрессированного динозаврика. И это важный момент.

Передел мира

«Да, наш Defender по-прежнему очень любят, но… больше не покупают» – таким упрямым аргументом англичане подчеркивали необходимость создания преемника. Дескать, зачем продолжать танцы с бубнами вокруг продукта, на котором уже не заработать. Поднялся шум. Фанаты и почитатели восприняли сообщения о смене поколения как известие о переделе мира. И беспокойство их лишь усилилось, когда фирма дала понять, что внедорожник будет полностью отличным от исконного, созданным с чистого листа. Многие не представляли, как при таком условии можно удачно повторить Defender.

Только в том и штука, что англичане не планировали повторять прой-



КЛАССНАЯ ФУНКЦИЯ
внедорожной системы Terrain Response — «прозрачный капот»: демонстрация на экране картинки происходящего под передними колесами. Центральный и задний дифференциалы можно заблокировать через меню. Прежний кузов откровенно «дышал», и при вывешивании перекашивались двери. Жесткость нового корпуса аж 29 000 Нм/град.

МАШИННОЕ ОТДЕЛЕНИЕ
ДОНЕСЕНИЯ







денное. Прежними остались лишь имя с индексами и концепция «планетохода» в смысле внедорожных способностей. Почувствуйте разницу с переизданием легендарных моделей Jeep Wrangler и Mercedes-Benz Gelandewagen: их новые поколения воплощены в абсолютно знакомых формах, чтобы не обеспокоилась лояльная аудитория. А люди из Land Rover пошли ва-банк – клиентуру надо разволновать, даже потрясти новизной. И вот он – отличный от прежнего Defender!

Мама, нету рамы

Полезный объем информации, которую сообщили мне в процессе вебинара, потянет на полноценную техническую брошюру. Но наш журнал не про опись имущества, поэтому постараюсь здесь коротко о главном.

Одно из самых главных отличий новенького от предшественника – конструкция теперь несущая, безрамная. И при этом крепкая. Defender унифицирован с Discovery V – кстати, выпускаются они и на одном

ШИФРОВКА ИНДЕКСОВ
90, 110 и 130 более не означает длину базы в дюймах. Версия 130 выйдет с удлиненным задним свесом. Задняя дверь так и открывается на «английскую» сторону. Колеса возможны от 18- до 22-дюймовых, штатные шины – всесезонные или внедорожные.

заводе. Однако по элементам платформы нью-Def отличается от сородича на девяносто пять процентов. Кузов оставлен алюминиевым, как было у оригинала, но добавлены усилители, и получен, как сообщается, очень высокий показатель жесткости на кручение. Защита моторного отсека тоже алюминиевая, толщиной в пять миллиметров, что хорошо.

Опорные пункты

Вообще, всячески подчеркивается, что Defender подчинен идее выдающейся проходимости. По сравнению с Discovery и компоновка более «внедорожная»: свесы короче, запаска расположена не под днищем – висит, как и раньше, на задней двери, а радиаторы перенесены выше и вглубь кузова.

Подвеска – независимая, на усиленных стальных подрамниках, также усилены рычаги и сайлент-блоки. Для короткого универсала с индексом 90 базовый вариант – пружинный с клиренсом в 225 милли-



СЕКРЕТ ПОЗИЦИИ
рычага АКП «на полочке» объясняется возможностью заказать вариант с тремя местами переднего ряда. Таким образом удлиненный кузов при наличии «галерки» может быть и восьмиместным.





ПЕРЕД БРОДОМ рекомендуется выставить новый режим Wade. Тогда поднимается кузов, закрываются заслонка рециркуляции климатической установки и жалюзи радиаторов. Датчики измеряют глубину брода, и данные видны на экране. Максимально допустимая глубина преодоления велика – 900 мм. Забор воздуха расположен высоко сбоку за передним крылом.

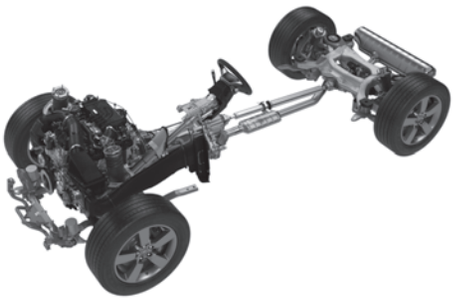
метров. А подвеска с пневмоэлементами – опционная для 90 или стандартная для удлиненного исполнения 110 – позволяет менять величину дорожного просвета в широком диапазоне, от небольшой «погрузочной» до «экстремально офроудной». Причем высота может подстраиваться автоматически, а можно варьировать ее и дистанционно с ключа.

И вот уже представляю, как это произойдет. Ползет, значит, мой Defender по глубокой колее. Колеса опускаются в большие ямы – ходы подвески позволяют. Электроника системы внедорожных режимов Terrain Response во всеоружии, центральный и задний дифференциалы заблокированы, кузов поднят. Ползем, ползем – ай-ай, неудача – все же сели на брюхо. Автоматика распознает ситуацию и подращивает клиренс. А если затем я при нажатой педали тормоза на три секунды утоплю кнопку подъема кузова, внедорожник еще немного «привстанет». Коронавирус, зараза, ты отсрочил такие увлекательные похождения...

Трио турбо

На выбор два четырехцилиндровых двухлитровых дизеля D200 и D240. Плюс бензиновый мотор – шестицилиндровый трехлитровый P400. Мощность обозначена в индексах, максимальный крутящий момент у обоих дизелей по 430 Нм, а у бензинового – 550. Все агрегаты наддувные. Но мотор P400 – это так называемый мягкий гибрид, поэтому у него основной турбине помогает электрический нагнетатель. Вдобавок бензиновая установка имеет функцию получения энергии при рекуперации. Паспортный средний расход рекомендованного бензина АИ-95 – девять с половиной литров, солярки же в среднем должно уйти на два литра меньше. Возможно, появятся и более экономичные варианты: англичане сообщают, что со временем гамма двигателей будет расширена. Пока ставка на мощь. Вот коробка передач пока безальтернативная – автоматическая ZF с восемью диапазонами, режимами Sport и Manual. И посмотрите, как удобно расположен селектор – под рукой, на приливе консоли. В салоне вообще должно оказаться удобно.

МАШИННОЕ ОТДЕЛЕНИЕ
ДОНЕСЕНИЯ



БАЗОВЫЙ КЛИРЕНС
с пневматической подвеской – 216 мм. Из этого положения для удобства загрузки кузов опускается на 50 мм. В режиме оффроуда дорожный просвет увеличивается на 75 мм, до 291. При застревании автоматика готова добавить еще 35 мм, а еще столько же может после добавить водитель. Итого получится максимум клиренса в 361 мм.





ПРОДАЖИ В РОССИИ
должны начать осенью, ближе к ней объявят цены. Получим пассажирские версии 90 и 110 с полным набором моторов. На российском сайте фирмы уже открыт конфигуратор с большим числом аксессуаров.

За штурвалом

О-о! Я и сегодня прекрасно помню Defender прошлого. Сидишь по-командирски, левым плечом почти в дверцу. В руках большой штурвал, рулевая колонка не регулируется. Кресла и зеркала регулируются вручную, последние – буквально руками за корпуса. Туговато крутятся ручки «климата», тускло зеленеет маленький экран CD-проигрывателя. На месте перчаточного ящика перед пассажиром толстый поручень. И все наполнено шумом и вибрациями…

Теперь пассажирского поручня нет. Зато есть электроприводы. Есть новехонькая инфомедиасистема – утверждается, что ее функционал намного удобнее былых фирменных устройств. Есть беспроводная зарядка для смартфонов. Есть система шумоподавления. А легкие вибрации, по идее, должна передавать только педаль тормоза при срабатывании АБС. Кстати, нажимая эту педаль, водитель лишь подает распоряжение электронике изменить давление в контуре, это технология Brake-by-wire, то бишь «по проводам». И да, электронная архитектура здесь заложена уже с прицелом на автопилотирование. Соответственно, уже сейчас есть масса электронных ассистентов. О прошлом напоминает лишь крупный размер рулевого колеса – выглядит авторитетно.

Вам упаковать?

Наконец, имеется обширный набор разнообразных аксессуаров. Варианты дополнительной защиты, рюкзак-подлокотник для мелочей, складная лестница, навесная палатка, встроенный воздушный насос, портативный душ, лебедка Warn, водонепроницаемый и ударопрочный браслет для бесконтактного доступа в машину…

Итого – вприглядку на веб-конференции новый Land Rover Defender выглядит просто отлично. Для полноты картины осталось поездить. И узнать цены, конечно. Уверен – они окажутся весомыми. Но это будет плата и за историю – она, как известно, дорогого стоит. **a**













1.НАЧАЛО

Премьер-министр Уинстон Черчилль у автомобиля Series I, с которого в 1948 году началась история внедорожников Land Rover. Машину задумали менеджеры предприятия Rover братья Уилкз, а вдохновил их американский Willys MB. Готовый Series I получил бензиновый 51-сильный мотор и четырехступенчатую МКП, зависимую рессорную подвеску и неординарный привод 4x4 с обгонной муфтой. Позже схему заменили на part-time с жестким подключением передней оси. Кузов делали из алюминия, который после войны был для фирмы доступнее, чем сталь.

2. РАЗВИТИЕ

Первый Land Rover Series I выпускали ровно десять лет, до 1958 года, вторую серию — до 1961-го, вторую с индексом A — до 1971-го, третью — до 1983-го. Конструкцию постоянно совершенствовали. Бензиновый 1.6 уступил место двухлитровому, а в 1957 году начали ставить дизель. Выпускались пикап, удлиненный универсал, специальные исполнения для гражданских и военных нужд. А еще существовали бескапотный вариант Forward Control, бигфут с огромными колесами Forest Rover и машина с гусеничными движителями от фирмы Cuthbertson & Sons (на фото).

3. ИМЯ СОБСТВЕННОЕ

В 1983 году на смену третьей серии явился автомобиль 90/110/130, а спустя семь лет обрел название Defender как универсал на короткой или длинной базе и длиннобазный пикап. Ключевые особенности: стальная рама, кузов из алюминия, неразрезные мосты с пружинами, постоянный полный привод с понижающей. В последнюю десятилетку выпуск шел с турбодизелем 2.2 (122 л.с.) и шестиступенчатой МКП. Defender — это множество историй. Один экземпляр, например, попал в Книгу рекордов Гиннесса, когда заехал по склону Эльбруса выше всех автомобилей мира. На фото версия 110 помогает агенту 007.

4. ПОСЛЕДНИЕ

Официально Def оставил конвейер в 2016 году. Получилось, что за шестьдесят восемь лет выпустили свыше двух миллионов Land Rover Series / Defender. Прощальным оказался вариант 90 Heritage Soft Top в упрощенном исполнении по мотивам Series I и со схожим окрасом. И выпуск модели на том... не закончился! К семидесятилетию машины отделение Land Rover Classic произвело бонусом ограниченную партию со 405-сильными моторами V8 5.0 и восьмидиапазонными АКП.

5. КОНЦЕПТЫ

Преемника фирма готовила долго — не меньше девяти лет. Потому что еще в 2011 году публика впервые увидела, каким может стать новый Defender. Англичане тогда представили два концептуальных проекта — закрытый DC100 и открытый DC100 Sport. Уже тогда были заложены основные принципы построения облика серийной машины и обустройства интерьера, уже были заявлены пневмоподвеска и силовой агрегат с гибридной схемой. В описании значились эхолот для определения глубины брода, вывод 3D-изображения ландшафта с оценкой возможностей преодоления препятствий, шины с выдвижными шипами. Сообщалось, что система Terrain Response будет сама с помощью датчиков и видеокамер распознавать поверхность перед машиной и подстраивать внедорожные алгоритмы.

6. ЛЕГО-ЛЭНД

Показательно, что к дебюту новинки появилась и модель от популярной фирмы Lego. Все всерьез: это весьма сложная игрушечная конструкция. Сборный внедорожник состоит из 2573 деталей, у него действуют шестицилиндровый мотор, привод с тремя дифференциалами, раздатка, независимая подвеска и лебедка.

CADILLAC TYPE 55 TOURING 1917
Первая модель Cadillac с V8. Машина стала основой для целого семейства. Модель 55 с кузовом «туринг» на той же платформе была выбрана в 1917 году американской армией в качестве штабного автомобиля для европейского театра военных действий.

CITROEN TYPE A 1919
Андре Ситроен построил фабрику для производства снарядов, и после окончания войны ему надо было загрузить ее. Для этого он выбрал стремительно набирающие популярность автомобили. Это первый европейский автомобиль с электрическими фарами и стартером.

BMW 3/15 1929
Компания BMW во время Первой мировой войны выпускала авиационные двигатели, но после ее окончания Германии запрещалось иметь военную авиацию, и BMW пришлось искать новые возможности для заработка. Модель BMW 3/15 можно считать первым автомобилем, получившим марку BMW.









НЕ БЫЛО ПЕЧАЛИ

Валерий Чусов

ВЫЕЗД ИЗ ЗОНЫ КОМФОРТА

ПАНДЕМИЯ КОРОНАВИРУСА ПРИВЕЛА МИР К ГЛОБАЛЬНОМУ КРИЗИСУ, И АВТОМОБИЛЬНАЯ ПРОМЫШЛЕННОСТЬ, БЕЗ СОМНЕНИЯ, В ИТОГЕ ПОНЕСЕТ ТЯЖЕЛЫЙ УЩЕРБ. ПОКА НАМ ТРУДНО ОЦЕНИТЬ ЕГО МАСШТАБЫ И ПОСЛЕДСТВИЯ – ЯСНО ТОЛЬКО, ЧТО ОНИ БУДУТ СЕРЬЕЗНЫМИ. НО ЭТОТ КРИЗИС – НЕ ПЕРВЫЙ. ЗА БОЛЕЕ ЧЕМ СТОЛЕТНЮЮ ИСТОРИЮ АВТОМОБИЛЯ ПОДОБНЫЕ СОБЫТИЯ СЛУЧАЛИСЬ НЕОДНОКРАТНО. И АВТОМОБИЛЕСТРОИТЕЛИ УСПЕШНО ПРЕОДОЛЕВАЛИ ИХ ПОСЛЕДСТВИЯ – И ВОЗРОЖДАЛИСЬ. ДАВАЙТЕ ВСПОМНИМ О НИХ.

1914–1918

Первая мировая война

В первое десятилетие XX века автомобиль превратился из игрушки для богатых и развлечения технических гиков в довольно привычную, по крайней мере в городах, технику. Общий парк грузовых и легковых автомобилей в США, например, вырос с 8000 в 1900 году до 1 258 062 в 1913-м. А начавшаяся в августе 1914 года война помогла автомобилю стать доминирующим транспортным средством во многих странах мира: благодаря военным заказам в первые военные годы производство автомобилей росло в большинстве стран. Правда, многим пришлось несколько изменить производственную программу в пользу востребованных армиями грузовиков. Зато расширение ассортимента выпускаемой продукции и доступ к новейшим технологиям позволили получить опыт и знания, которые потом пригодились в мирной жизни. Компания Renault, например, выпускала не только грузовики – она поставила для французской армии 750 танков и около 5000 авиационных двигателей. За вклад Renault в победу Луи Рено в 1918 году был награжден большим крестом ордена Почетного легиона. Благодаря войне стал известен и Андре Ситроен – еще в начале века он разбогател благодаря производству шевронных зубчатых колес, применявшихся в промышленности, а в 1915 году наладил массовое производство боеприпасов по конвейерному методу Форда. В 1919 году этот опыт и известность позволили ему запустить массовое производство автомобилей. Раз уж речь зашла о Форде, по одной из версий, именно военные ограничения побудили Генри Форда наконец перейти на единый цвет для всех своих автомобилей в 1914 году: производители красок сосредоточились на военных заказах, да и покупателям Ford было уже не до разнообразия.

В России в 1916 году Военное ведомство направило на кредитование пяти частных и одного казенного заводов более десяти миллионов рублей, на которые те должны были поставить армии легковые и грузовые автомобили. Фактически речь шла о создании в стране автомобильной промышленности, но все карты спутала сначала революция, а потом Гражданская война. При советской власти из всех заводов по-настоящему автомобильными стали только московский АМО, он же ЗИС, а затем ЗИЛ, и еще завод Лебедева, переименованный в Ярославский государственный автомобильный завод, где делали грузовики, автобусы и троллейбусы. И еще в 1922 году несколько машин сделал «Руссо-Балт», переехавший из Риги в московские Фили.

Что случилось: падение спроса на гражданском рынке, но стремительный рост использования автомобиля армиями.
Итог: автомобиль практически заменил лошадей в большинстве развитых стран. Освоенные во время войны технологии дали мощный толчок развитию отрасли.





LINCOLN ZEPHYR 1936

Продажи премиальных и люксовых брендов во время Великой депрессии сократились многократно, и «большая тройка» стремилась удержать тех немногих покупателей, у которых еще были деньги. Главное достоинство модели — аэродинамика: благодаря Новому курсу Рузвельта в стране строили много новых автомагистралей.



MERCEDES-BENZ 260 D 1936

Первый серийный легковой автомобиль с дизелем. Версия стоила существенно дороже бензиновой с таким же кузовом, но расходовала в полтора раза меньше топлива.



OLDSMOBILE CONVERTIBLE 1940

Депрессия не остановила прогресс — наоборот, она усилила конкуренцию между производителями. Тогда многие компании стремились автоматизировать переключение передач, и в 1939-м на Oldsmobile 1940-го модельного года появилась автоматическая трансмиссия Hydra-Matic.

1929–1939

Великая депрессия

Биржевой крах на Уолл-стрит в октябре 1929 года положил начало самого серьезного экономического спада, который затронул не только США, но и многие европейские страны и продолжался десять лет. В 1930 году автопром США произвел 1,7 миллиона легковых автомобилей – почти в два с половиной раза меньше, чем в 1929-м. Что было неудивительно: из-за разорения компаний безработица стремительно росла, и спрос на автомобили упал. Несмотря на бедствие, автопром не сдавался – именно в тридцатые годы Buick построил первый в мире концепт-кар Y-Job, Cord начал эксперименты с передним приводом, на Oldsmobile появилась автоматическая трансмиссия.

Депрессия сказалась и на других странах. Из-за кризиса во Франции терпит банкротство Citroen. Банки отказываются предоставлять ему кредиты, несмотря на появление перспективной модели Traction Avant, и по просьбе правительства акции компании выкупает основной кредитор – производитель шин Michelin. В 1929 году во Франции 90 различных компаний выпустили 250 тысяч легковых автомобилей. В 1938 году автопроизводителей осталось 31, а общий выпуск едва превысил 200 тысяч. Германия также испытывала спад. А между тем Германия была обязана выплачивать репарации. Безработица в стране коснулась половины трудоспособного населения. Именно кризис привел в 1933 году к власти НСДАП. При Веймарской республике автопром Германии был разнообразен, но не очень успешен – в стране существовали 86 автопроизводителей, в том числе филиал американского Ford и купленный General Motors в 1929 году Opel. В тридцатые годы их количество сократилось до двенадцати. Нацистам не удалось полностью побороть кризис – уровень жизни населения не вырос. Но одним из направлений развития страны Гитлер объявил автомобилизацию. В 1935 году было завершено строительство первого автобана, в 1938 году был объявлен старт проекта KdF-wagen – будущего Volkswagen. Правда, выпуск «народных автомобилей» так и не начали. Да и ездить на них простым гражданам было бы непросто – бензин был в дефиците. Это стало одной из причин появления легковых дизелей – в 1936 году Daimler-Benz начал производство Mercedes-Benz 260D.

СССР, как страну с экономикой, не слишком зависимой от заокеанских биржевых игр, депрессия не коснулась. Автомобильная промышленность активно развивалась. В 1929 году в Советском Союзе было выпущено 1556 грузовиков и автобусов и 156 легковых автомобилей, а в пиковом для довоенного советского автопрома 1938-м – 184 128 грузовых автомобилей и 26 986 легковых. Важную роль в этом сыграла компания Ford Motor – именно с ней был заключен договор на строительство автозавода в Нижнем Новгороде, известного сегодня как ГАЗ.

Что случилось: резкое падение доходов населения в связи с безработицей.

Итог: существенное падение объемов производства и усиление конкуренции, появление новых технических решений и технологий.



WILLYS MB 1941
Первый в мире массовый внедорожник появился благодаря заказу правительства США. За время войны Willys выпустил 383 тысячи таких машин, а Ford – 280 тысяч. Более 50 тысяч было поставлено в СССР. После войны Willys сделала гражданскую версию CJ, которую по лицензии выпускали в Японии, Корее и Индии.



VOLKSWAGEN TYP 1 1945
Спроектированный Фердинандом Порше «народный» автомобиль проекта KdF так и не начали выпускать до войны. Зато после нее автомобиль, получивший за свою форму прозвище «Жук», выпускался до 2003 года, и модель считается мировым лидером по тиражу.



MESSERSCHMITT KR175 1953
После 1945 года производство самолетов в Германии было запрещено, и одна из ведущих авиастроительных компаний приняла решение выпускать мотоколяски с самолетной компоновкой посадки водителя и пассажира, которые накрывал «самолетный» же прозрачный колпак.



1939–1945

Вторая мировая война

В марте 1939 года Германия оккупировала Чехословакию и получила в свое распоряжение несколько десятков промышленных предприятий, в том числе автомобильных. Tatra стала поставщиком внедорожников на базе своей модели 57 для вермахта и грузовиков для армий союзников Германии. А Skoda практически прекратила производство легковых автомобилей, переключившись на бронетехнику. В самой Германии на заводе KdF вместо двухдверных седанов начали выпускать военные открытые четырехдверные автомобили повышенной проходимости под официальным обозначением Typ 82 и по прозвищу Kuebelwagen – «автомобиль-лоханка».

Армейские заняли место обычных легковушек и в других странах. Самым знаменитым стал «джип». Тогда это слово еще не стало маркой, более того, легкий универсальный автомобиль повышенной проходимости выпускали сразу несколько американских компаний под разными марками.

В сущности, именно благодаря войне автомобили повышенной проходимости превратились из экзотики в один из привычных типов автомобилей – в послевоенное время армейские машины широко использовали в сельском хозяйстве и вообще везде, где были нужны неприхотливые и ремонтопригодные транспортные средства. По мотивам британских внедорожников был создан Land Rover, а американские послужили образцами для разнообразных азиатских «проходимцев».

Опыт, опробованный в проектировании и производстве военной техники, пригодился потом и в послевоенной мирной жизни. Так, многие автопроизводители в разных странах освоили производство авиационных двигателей, ряд технологий которых был позднее реализован на автомобилях – например, впрыск топлива и наддув. Авиационные принципы компоновки нашли свое применение в конструкции мотоколяски Messerschmitt Kabinenroller. А мотороллеры Vespa пользовались пухлыми колесами, выпущенными первоначально для самолетов.

Упомянем и еще один любопытный опыт. В частично оккупированной нацистами Франции производство легковых автомобилей с 1942 года было практически запрещено. Для экономии бензина гражданским лицам вообще запрещали ездить на автомобилях. Это дало толчок производству электромобилей. Так, компания Peugeot с 1942 по 1945 год выпустила 377 электрических VLV с запасом хода в 80 километров. Выпускали «машины на батарейках» и другие марки.

В СССР по мотивам американских внедорожников был создан собственный «джип» ГАЗ-64, или, как его еще называли, «Иван-Виллис». Хотя в СССР были и свои разработки – так, для высших командиров на ГАЗе еще в 1938 году была создана модель 61-73, первый в мире серийный полноприводный легковой автомобиль с кузовом седан. Сразу после войны на заводе в Горьком начался выпуск ГАЗ-М20 «Победа». А в Москве на вывезенном из Германии оборудовании – Opel Kadett под маркой «Москвич».

Что случилось: производство гражданской продукции было остановлено, автозаводы переключились на выпуск военной техники.
Итог: производство легковых автомобилей приостановилось и после войны стартовало заново. Из-за послевоенной разрухи на рынке появились очень простые и дешевые автомобили, в том числе Volkswagen и Citroen 2CV. Благодаря войне автопром освоил новые технологии.





DATSUN B-210 1973
Топливный кризис вызвал стремительный рост спроса на экономичные автомобили. Это был звездный час для импортных автомобилей, таких, например, как этот, средний расход которого составлял 8,2 литра на 100 километров.



VOLKSWAGEN GOLF 1974
Проектирование первой переднеприводной модели Volkswagen началось еще в шестидесятые годы, и благодаря топливному кризису такие автомобили заняли прочное место на рынке не только Европы, но и Америки. Сочетание размеров и конструкции сделали переднеприводный хетчбэк Golf символом класса С.



AMC PACER 1975
American Motors Corporation начала проектировать компактную — в американском понимании этого термина — модель. Однако самый скромный двигатель, которым она оснащалась, имел рабочий объем 3,8 литра, и потому автомобиль не мог обеспечить такой же низкий расход, как четырехцилиндровые моторы импортных конкурентов. Поэтому уже в 1978 году продажи Pacer заметно упали, и в 1979-м их выпуск прекратили.



1973–1974

Нефтяное эмбарго

Египет и Сирия напали на Израиль ради того, чтобы отбить захваченные им ранее Синайский полуостров и Голанские высоты. Конфликт продолжался всего 18 дней и закончился фактически в пользу Израиля. В итоге Организация арабских стран – экспортеров нефти (ОАПЕК) вместе с Египтом и Сирией заявили, что не будут поставлять нефть странам, поддержавшим Израиль: США, Канаде, Великобритании, Нидерландам и Японии. Цена на нефть к началу 1974 года выросла в четыре раза. США в то время почти 40 процентов нефти импортировали, поэтому удар был чувствительным. Президент Никсон попросил соотечественников реже пользоваться автомобилями, в штатах ввели различные системы контроля отпуска бензина – например, по четным числам заправлялись только автомобили, чей номер заканчивается на четную цифру, и наоборот. Для снижения потребления топлива в 1974 году ввели общее для всех штатов ограничение скорости на уровне 55 миль в час.

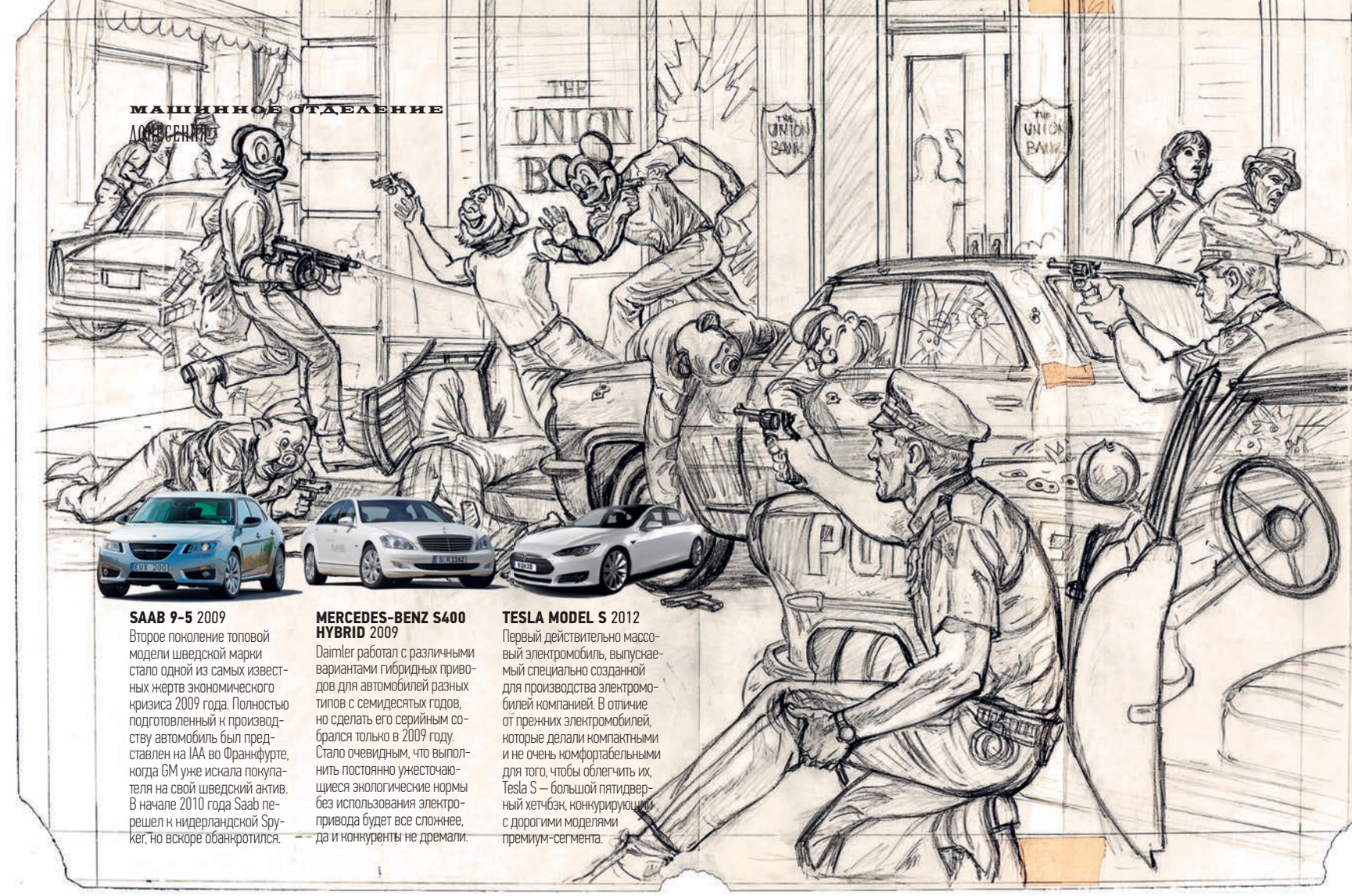
Американцы привыкли ездить на тяжелых и мощных автомобилях. Самый большой серийный легковой двигатель того времени имел рабочий объем 8,1 литра и ставился на Cadillac. Цена бензина мало кого интересовала. Но из-за кризиса в выигрыше оказались владельцы скромных импортных автомобилей – европейских и японских. Американские же производители потерпели колоссальные убытки, что заставило их ускорить внедрение компактных моделей с четырехцилиндровыми двигателями.

В Европе уровень автомобилизации был довольно высоким, но не таким, как в США и Канаде. Изменения на рынке были не так значительны – разве что выросла доля моделей класса В, как мы назвали бы их сегодня.

Для японского автопрома прямым следствием нефтяного эмбарго 1973 года стал рост продаж в США. Он вырос настолько, что в 1980 году по настоятельной «просьбе» американского правительства пришлось его «добровольно» ограничить на уровне 1,68 миллиона штук. В итоге Toyota, Nissan и другие японские производители организовали совместные предприятия или собственные сборочные производства в США.

Для СССР это эмбарго стало в своем роде отравленным пирожным. С одной стороны, рост цен на нефть произошел именно тогда, когда Советский Союз развернул освоение месторождений в Западной Сибири. С другой – если раньше страна зарабатывала столь необходимую свободно конвертируемую валюту во многом благодаря экспорту сложной технической продукции, и в том числе автомобилей, теперь можно было об этом не заботиться. В итоге автопром СССР, который к этому времени наконец вышел на мировой уровень, уже не было необходимости развивать. Разработка новых моделей, с точки зрения высшего руководства страны, потеряла смысл – нефть и газ давали достаточный приток валюты, а главным конкурентным преимуществом советских автомобилей и другого экспорта снова стала низкая цена. В стране начался застой.

Что случилось: резкий рост цен на нефть и, соответственно, топливо.
Итог: падение спроса на прожорливые американские автомобили, переориентация производства на более экономичные модели, развитие японского автопрома, начало заката советского.



SAAB 9-5 2009
Второе поколение топовой модели шведской марки стало одной из самых известных жертв экономического кризиса 2009 года. Полностью подготовленный к производству автомобиль был представлен на IAA во Франкфурте, когда GM уже искала покупателя на свой шведский актив. В начале 2010 года Saab перешел к нидерландской Spyker, но вскоре обанкротился.

MERCEDES-BENZ S400 HYBRID 2009
Daimler работал с различными вариантами гибридных приводов для автомобилей разных типов с семидесятых годов, но сделать его серийным собрался только в 2009 году. Стало очевидным, что выполнить постоянно ужесточающиеся экологические нормы без использования электропривода будет все сложнее, да и конкуренты не дремали.

TESLA MODEL S 2012
Первый действительно массовый электромобиль, выпускаемый специально созданной для производства электромобилей компанией. В отличие от прежних электромобилей, которые делали компактными и не очень комфортабельными для того, чтобы облегчить их, Tesla S — большой пятидверный хетчбэк, конкурирующий с дорогими моделями премиум-сегмента.

2008–2011

Глобальный экономический кризис

В сентябре 2008 года банки США прекратили выдавать кредиты. К этому времени страна уже более года переживала ипотечный кризис: стоимость недвижимости упала, и банки не могли вернуть свои деньги, выданные на ее покупку, если заемщик не мог выплачивать кредит. Полсотни банков обанкротились, акции некоторых компаний упали в цене вдвое, предприятия закрывались, начала расти безработица.

Из-за резкого падения кредитования и спроса замедлилась международная торговля и производство. В 2009 году мировой ВВП снизился впервые со времен Второй мировой войны. Цены на нефть в 2008 году резко пошли вниз, в США пропорционально подешевело топливо. Но для автомобильной промышленности, как и для производителей других потребительских товаров, настали тяжелые времена – покупателям нечем было платить за новые машины.

В ноябре 2009 года руководители американской «большой тройки» запросили помощи у конгресса США в размере 25 миллиардов долларов. Государство дало в полтора раза меньше. GM прошел через процедуру банкротства, большой пакет акций достался Казначейству США. Концерном были проданы бренды Saab и Hummer, прекращено производство автомобилей марки Pontiac, остановлена работа отделения Saturn. Chrysler также обанкротился и постепенно перешел в руки FIAT. Ford в течение двух лет избавился от марок Jaguar, Land Rover и Volvo, которые перешли к индийским и китайским хозяевам. Аналогичные процессы происходили и в других странах. Volkswagen тоже обращался за помощью к правительству. Skoda на две декады остановила производство. Daimler объявил о введении сокращенной рабочей недели на своем заводе в Германии на три месяца.

В 2009 году общий выпуск автомобилей в мире по сравнению с 2008 годом упал на 12,4 процента. В мировом масштабе кризис продолжался как минимум до 2011 года.

В России кризис был острым прежде всего из-за падения доходов от экспорта нефти и газа. И это почувствовали во всех отраслях. Накануне Нового года стала популярной шутка, что самый ценный бонус по итогам 2008 года – сохранение рабочего места в начале 2009-го. И то зачастую это сопровождалось снижением зарплат. Следствием этого стало существенное снижение спроса, в том числе и на автомобили. Российский авторынок повел себя предсказуемо – с 2,9 миллиона объем продаж упал до 1,5 миллиона. Вдвое упало и производство легковых автомобилей – с 1,5 миллиона до 700 тысяч. Рынок восстановился только в 2012 году. При этом заметно изменилась структура спроса и, соответственно, продаж. По данным агентства «Автостат», резко сократилась доля автомобилей класса С: в 2008 году в России они были лидером продаж с долей рынка в 41 процент, а в 2018-м самым популярным типом стали кроссоверы с долей 44 процента – в 2008 у них было 19 процентов рынка. Вырос спрос и на модели класса В, с 27 до 37 процентов.

Что случилось: финансовый кризис глобального масштаба.
Итог: банкротство крупнейших американских производителей, перераспределение собственности и рынка преимущественно в пользу азиатских компаний.



На руках перед собой | На руках за спиной | На «окопных» носилках | На руках перед собой двумя носильщиками | На лямке



Эвакуация пораженных специальным транспортом



Эвакуация пораженных грузовым транспортом

2020

Пандемия коронавируса

Ситуация, в которой мы оказались из-за пандемии, уникальна. По масштабам воздействие коронавируса на экономику сопоставимо с мировой войной. Но любой кризис – это выход из зоны комфорта, который так любят тренеры личностного развития. Чего мы лишились сейчас и к каким последствиям это может привести?

Результатом пандемии и мер по защите от распространения коронавируса для автомобильной промышленности стали невыпущенные автомобили, которые не будут проданы. На начало мая в Европе из-за закрытия заводов не произвели полтора миллиона автомобилей. Снижение продаж по сравнению с тем же месяцем прошлого года – на десятки процентов. В России продажи упали на 72 процента – и тем не менее в апреле наша страна заняла по продажам второе место в Европе. В Великобритании и Италии падение продаж случилось более чем на 97 процентов, в Испании – на 98, во Франции – на 89, в Германии – на 60.

Это кратковременный спад, связанный с ограничениями на работу дилеров и перемещение граждан. Однако он будет иметь долгие последствия, даже если ограничения снимут в ближайшее время. Ведь всем – и пострадавшим, и не пострадавшим предприятиям и компаниям – придется рационализировать бюджеты, переоценить разумность тех или иных трат. Это приведет к снижению доходов большинства людей – потому что покупателям просто нечем будет платить за новые товары.

Весьма вероятно, что многие покупатели снизят свои требования и выберут модели классом ниже, а то и откажутся от покупки премиального бренда в пользу марки из массового сегмента. Хотя говорят, что самые богатые все равно остаются богатыми, на общий объем производство и продажи люксовых брендов и суперкаров влияют мало. Возможно, в итоге какие-то производители автомобилей прекратят существование или сменят владельцев.

Производство, продажи и обслуживание автомобилей – очень важная отрасль, даже если говорить только о легковых. Это и рабочие места, и налоги на производителей и владельцев автомобилей. Понятно, что эта индустрия будет сейчас нуждаться в помощи. Не из гуманитарных соображений, а из вполне меркантильных – чтобы государства и дальше могли получать с этой отрасли стабильный и весомый доход. В чем будет выражаться эта помощь? Отчасти в инвестициях и дотациях. Отчасти в «налоговых каникулах». А можно обойтись даже без прощения налогов: нужно всего лишь смягчить экологические требования, чтобы производителям не приходилось вкладываться в новые исследования, освоение новых технологий и сертификацию. Или хотя бы не ужесточать их.

Чем все это закончится – вопрос пока открытый. Вероятно, в нашей жизни будет меньше звучать тема электромобилей. В выборе машины на первый план выйдет ее утилитарность, и мы снова вспомним давний интернет-мем «лучше дустер-дизелек». Кстати, среди тех, у кого в России за последние три месяца меньше других упали продажи, оказался ряд китайских компаний. Это мы не к вопросу, искусственного ли происхождения вирус, пошедший по миру из Уханя. Просто любой кризис не только меняет наши возможности, он меняет наши взгляды на жизнь. **a**



Удаленные комментарии



Жуже Писла • Иллюстрации Эдварда Хоппера

СЕРВИСЫ НОВОЙ АНТИВИРУСНОЙ РЕАЛЬНОСТИ

ПОХОРОНЫ ВСЕОБЩЕЙ АВТОМОБИЛИЗАЦИИ ОТКЛАДЫВАЮТСЯ. ЕЩЕ СОВСЕМ НЕДАВНО, В НАЧАЛЕ ГОДА, АВТОМОБИЛЬНАЯ КУЛЬТУРА, КАЗАЛОСЬ БЫ, КАТИЛАСЬ В ПРОПАСТЬ. ПО МИРУ ПОБЕДНО ШЕСТВОВАЛ ОБЩЕСТВЕННЫЙ ТРАНСПОРТ. ЛЮДИ МАССОВО ОТКАЗЫВАЛИСЬ ОТ ЛИЧНЫХ МАШИН. ЕЗДУ В БУЛОЧНУЮ ПРАКТИКОВАЛИ РАЗВЕ ЧТО САМЫЕ ОТПЕТЫЕ. ОСТАЛЬНЫЕ ПЕРЕШЛИ НА ДОСТАВКУ. ОДНАКО ЗЛОЙ РОК ЗА КАКИХ-ТО ПАРУ МЕСЯЦЕВ ПРЕВРАТИЛ ЛИЧНЫЙ АВТОМОБИЛЬ В САМОЕ БЕЗОПАСНОЕ СРЕДСТВО ПЕРЕДВИЖЕНИЯ В МИРЕ.

Оказалось, что и в соседнюю пекарню лучше всего именно подъезжать. Вдруг выяснилось, что каршеринг вовсе не так перспективен, как нам казалось зимой. Еще неизвестно, переживет ли он пандемию. Старый добрый личный автомобиль вернулся и начал отвоевывать утерянные позиции. Настало время провести ревизию всех сервисов, связанных с автопромом, посмотреть, что из них пойдет в рост, что круто изменится, а что и вовсе исчезнет.

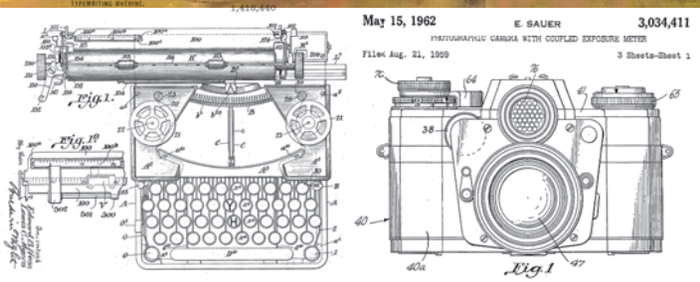
Show must not go on

Сегодня массовое скопление народа было бы расценено как диверсия, все участники и организаторы которой немедленно оказались бы в наручниках. Однако и без нынешних страшилок международные автомобильные шоу уверенно шли к упадку. Рекорд посещаемости Женевского автосалона пришелся на 2005 год. Тогда на главное европейское шоу пришло почти 750 тысяч человек. С тех пор посещаемость уверенно катилась вниз. Особенно сильно на этот бизнес повлиял финансовый кризис 2008 года. Хоть и был затем некоторый отскок, но за последние годы автовыставки недосчитались чуть не трети экспонентов. Один за одним автомобильные бренды начали игнорировать участие в дорогих мероприятиях. Первой жертвой стал Франкфуртский салон.

Неужели эти красочные зрелища «в реале», к которым мы так привыкли, уйдут в небытие? Есть все основания утверждать, что так и будет. По совести говоря, презентации Илона Маска, проходящие в прямом эфире, уже давно показали альтернативный и более дешевый путь демонстрировать автомобильные новинки.

ХУДОЖНИК ЭДВАРД ХОППЕР,
чья выставка сейчас проходит в Базеле, куда мы с вами не попадем, разве что онлайн, был певцом Америки начала XX века. Именно тогда сформировался стиль автомобильной нации, который восхищал остальной мир и к которому мы сегодня возвращаемся.





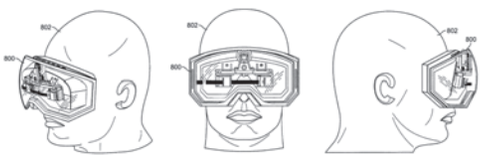
May 15, 1962 E. SAUER 3,034,411
PHOTOGRAPHIC CAMERA WITH COUPLED EXPOSURE METER
Filed Aug. 21, 1959 3 Sheets-Sheet 1
Fig. 1

Подхват на низах

Вместе с выставками, похоже, угасли навсегда и журналистские презентации. Вернее, это раньше они были «журналистскими» – последние годы к последним присоединились блогеры, влогеры, а также – прости, Господи, – инфлюэнсеры и тренд-сеттеры. Это была огромная индустрия. Концерны тратили солиднейший бюджет, чтобы впечатлять представителей медиасообщества. Презентации для прессы породили целый конгломерат фирм и компаний, занимающихся исключительно брифингами и ивентами. Сегодня им придется полностью перепрофилироваться. Участники рынка заявляют, что больше половины специализированных компаний просто не выдержат трансформации, поскольку не имеют соответствующих «цифровых» компетенций. Вместе с ними, очевидно, пострадает и сегмент HoReCa.

Что же будет вместо презентаций? Кто же теперь будет транслировать читателям, зрителям и слушателям свои ощущения от нового продукта? От кого мы услышим экспертное мнение о «недостаточном подхвате на низах» или «размазанном ходе педали акселератора»?

Нынешняя ситуация окончательно обозначила то, что и раньше было очевидно. Машины проектировали профессионалы. Испытывали тоже профессионалы. А от комментариев, что «машина не едет» или что «неудобное расположение рычага КП мешает пользоваться подстаканником», толку все равно никакого: автомобиль, как правило, уже окончательно готов за год до его появления у дилеров, и усовершенствовать в нем ничего нельзя.



Лишь руками развести

Вероятно, вслед за журналистскими тест-драйвами могут отойти в прошлое и клиентские. Во всяком случае работа над тем, чтобы потенциальные покупатели могли познакомиться с автомобилем не тактильно, а с помощью дополненной реальности, началась вестись автомобильными компаниями еще задолго до начала пандемии. И отдельные из них – например, Audi и Volvo – в этом деле даже преуспели. То есть недалек тот день, когда вместо автомобиля клиенту будут присылать шлем, протертый санитайзером, а браться он будет не за руль реального автомобиля – мало ли, может, он только что кашлял в ладонь, – а просто водить руками в пространстве.





ПОКА ТРАДИЦИОННЫЕ дилеры все еще рассуждают о трудностях онлайн-торговли автомобилями, лидерство в отрасли решили захватить банки, точнее, один из них – самый большой в России. Возможно, все будут вынуждены «лечь» под него.

Накликать автомобиль

В апреле продавцы машин в России уже недополучили около 280 миллиардов рублей выручки. Но это полбеды. Чтобы содержать дилерские центры, эти дворцы Семирамиды, нужен солидный поток клиентов. Реальность такова, что в ближайшие два года ничего подобного не предвидится. Возможно, мы вообще распрощаемся с нынешней формой продажи машин. На рынке останется по преимуществу онлайн-дистрибуция. До пандемии ею активно занимались у нас лишь два производителя – Renault и Volvo.

По ту сторону границы, в Европе более заметные усилия прикладывает концерн Daimler. Интернет-магазин в Германии Mercedes-Benz запустил еще в 2013 году. В планах немцев к 2022 году продавать в онлайне четверть всего объема выпуска. Считается, что наиболее продвинутый автомобильный e-commerce – в Китае на платформе Tmall. Несколько лет назад Tmall в партнерстве с Ford открыла вендинговый автомат, с помощью которого можно взять авто на тест-драйв и при желании купить. В России буквально на днях появился сильнейший игрок – сервис Сбербанка – маркетплейс «СберАвто». Это многофункциональное мобильное приложение. В нем можно не только купить машину, но также взять кредит и приобрести страховку. «СберАвто» берет на себя доставку до двери.



Готовый на все

Ситуация, в которой оказался рынок сегодня, уникальна, поэтому, возможно, мы станем свидетелями появления самых неожиданных разновидностей услуг. Так, велика вероятность, что уход в виртуальность многие клиенты воспримут с огромным трудом. Согласитесь, покупка автомобиля слишком сильно завязана на реальные ощущения. Здесь переходным звеном, возможно, станет так называемый автомобильный брокер. Это специалист, который берет на себя решение всех возможных проблем. Он ищет выгодную страховку, он оформляет аварии, он продает и покупает по всей стране и за границей, отвозит в ремонт. Короче, делает все. При этом он абсолютно независим и не привязан к какому-либо бренду или финансово-страховой организации. Его цель – лишь удовлетворение капризов покупателя. Брокеров пока в России немного. Однако они уже имеют информационную базу по всем маркам, дилерам, кредитно-страховым услугам, СТО и начали работать.



СТРАХ ЛЮДЕЙ
пользоваться контактными сервисами может полностью перевести процесс заправки автомобиля на экран смартфона, и здесь, как и во многих других сервисах, будет лидировать «Яндекс».

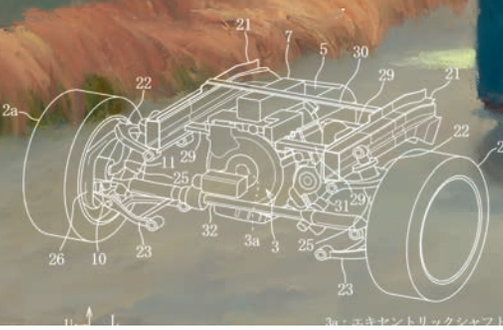
«Маска, я вас знаю»

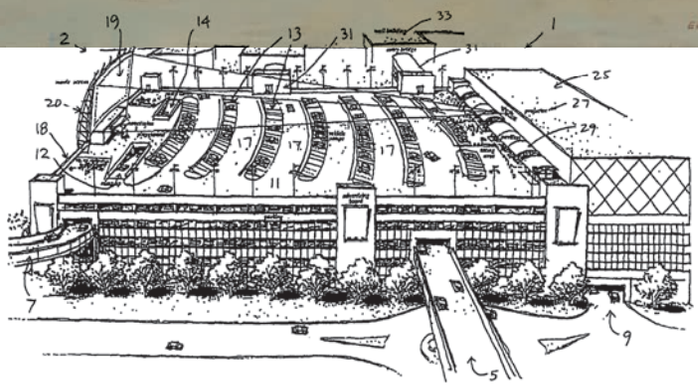
На тот момент, когда мы сочиняли этот текст, мэрия Москвы категорически отказывалась возрождать такую популярную еще вчера услугу, как каршеринг, не без оснований полагая, что замкнутое пространство автомобиля – идеальное место для передачи коронавируса от одного временного пользователя к другому. Выживет ли этот бизнес в условиях перманентной угрозы новой волны заболевания? Теоретически можно обязать пользователей садиться за руль только в маске и перчатках, за этим будет следить видеокамера. Установить в салоне каждой каршеринговой машины кварцевую лампу для его обеззараживания. Сделать обязательной ежесуточную санобработку автомобиля... Но выгодна ли будет вся эта морока частной каршеринговой компании, особенно когда за этот бизнес всерьез решило взяться государство? В разгар карантина Минпромторг анонсировал запуск в июне 2020 года госпрограммы «Доступная аренда». Она гарантирует пользование машиной по льготным расценкам, на что правительство выделит 2,5 миллиарда рублей. Но речь тут едва ли будет вестись о помянутой аренде. Скорее, это, будет то, что принято называть «подпиской». По образцу программы Hyundai Mobility, например.

До полного

Автоматизированные заправки в период пандемии получили импульс для еще более широкого распространения. В некоторых регионах мира они уже давно популярны. Так, в США 85 процентов топлива реализуется на колонках без общения с персоналом. Однако в большинстве случаев это всего лишь заслуга терминала оплаты, расположенного рядом с заправочным пистолетом. Гораздо более продвинутый сервис в Китае. В Поднебесной система Alipay дает возможность произвести транзакцию путем сканирования кода топливной операции смартфоном. В России данная услуга тоже активно развивается. Специализированный сервис «Турбо» заявил об интеграции с тремя сотнями АЗС. Сеть АЗС «Топлайн» предложила мобильное приложение для заправки Benzuber. Тинькофф-банк запустил приложение, которое позволяет оплачивать топливо на комплексах BP, не выходя из машины. Сеть «Газпром нефть» использует собственное приложение «АЗС.Go». Есть такие сервисы у ЛУКОЙЛа и других нефтяных компаний. Нельзя не упомянуть и вездесущий «Яндекс» с его приложением «Заправки». Есть смелые прогнозы, что бесконтактная оплата станет обычным атрибутом всех без исключения в России АЗС.

АВТОМОБИЛЬНЫЕ кинотеатры возрождаются в период пандемии не только в США и Германии. Даже в Калининграде снова популярен давно открытый и уже забытый всеми «синематограф» под открытым небом.



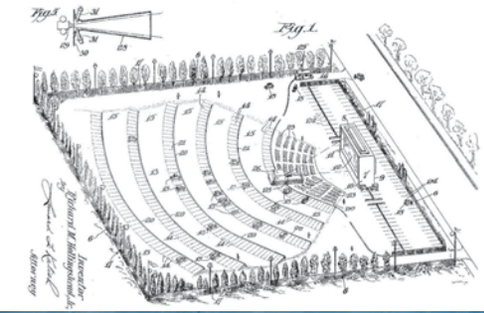


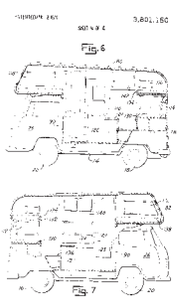
Убери руки

Относительно недавно марка «Volkswagen Коммерческие автомобили» запустила в России сервис бесконтактной приемки машин на техобслуживание. Записаться на сервис, согласовать объем работ и отслеживать их статус можно удаленно с помощью мобильного приложения Volkswagen Service. Автомобиль доставят в техцентр и привезут обратно по указанному адресу, а оплатить услуги можно онлайн. Это лишь первый шаг к полному отторжению владельца автомобиля от ремонта и ТО, который с корпоративных клиентов неизбежно распространится и на частных. Тому в помощь – софт, над которым сейчас активно работают автомобильные компании. Сегодня автомобиль способен напомнить вам о необходимости пройти ТО не только соответствующей надписью на приборной панели, но и СМС того же содержания, которое придет на ваш смартфон. Не за горами и тот день, когда с помощью специального приложения смартфон будет подключен к бортовому компьютеру машины, и вы, а также ваш сервис-менеджер будете в курсе результатов ежедневной самодиагностики машины.

Поедем поедим

Исторически в США существует две разновидности услуг, которые можно получить, не выходя из машины: drive-thru (проездом) и drive-in (с остановкой). Первая работает по принципу окна «Мак-Авто». Причем это может быть что угодно, от химчистки и печати фотографий до общения со священником и даже регистрации брака. Американцы проводят таким образом даже экспресс-тесты на коронавирус. Вторая – это возможность получить полноценную услугу, запарковавшись.





УЧАСТНИКИ РЫНКА уже заявили, что внутренний туризм в этом году может вырасти в полтора раза. Однако инфраструктура курортов еще не готова к такому потоку. Гораздо проще и быстрее подготовить площадки для кемперов.

Так, например, работают автомобильные кинотеатры. Сегодня не только в США, но и в Германии «синематографы» drive-in битком набиты. Хотя, конечно, немцам далеко до американцев по части подобных сервисов. Так, в Орегоне процветают drive-in стрип-бары. Причем стриптизерши выступают на шестах исключительно в масках. Расцвет подобных заведений пришелся на 30-е и 40-е годы XX века, но они уже готовы пережить второе рождение. Например, сегодня, если вы остановитесь возле кафе в Нью-Йорке и сделаете заказ по телефону, вам вынесут еду на парковку. Возможно, в будущем городские власти пойдут на снижение парковочного тарифа, чтобы минимизировать контакты между людьми. Впрочем, это сейчас мы говорим про тамошнее хозяйство. В Москве, например, много сил было потрачено на то, чтобы пересадить людей с личного на общественный транспорт, а платная парковка приносит в бюджет огромные деньги. Но что-то подсказывает, что сервисы drive-thru и drive-in, которые до сегодняшнего дня у нас были популярны только в контексте кофе и бургеров, – перспективное направление для тех остатков малого и среднего бизнеса, которые переживут локдаун.

Петушки против москвичей

Возрождение индустрии туризма и отдыха после пандемии прогнозируемо будет самым долгим и мучительным. Слишком велик страх у людей снова начать собираться в группы, и слишком мало денег осталось у клиентов на развлечения. В итоге самым доступным станет автотуризм. Пока с этим, конечно, тоже есть проблемы. Если верить СМИ или все тем же блогерам, в марте-апреле мы наблюдали санкционированные рядом местных администраций факты огораживания. Речь не о насильственной экспроприации крестьянских земель, имевшей место несколько столетий назад в период первоначального накопления капитала. На въезде в Переславль-Залесский, например, полиция выставила заслон машинам с московскими номерами. То же происходило в Петушинском районе – москвичей, имевших там дачи, разворачивали прямо с рассадой. Но очевидно, что автопутешествия на ближайшее время станут единственным доступным нам видом туризма. Во-первых, они самые безопасные с точки зрения изоляции. Во-вторых, самые дешевые. Может статься, что повезет производителям и продавцам кемперов. Начнут процветать стоянки-кемпинги, и появятся новые маршруты. **a**



Время копить баллы

Ася Волочиева

КАК СЭКОНОМИТЬ НА БЕНЗИНЕ ПОСЛЕ ПАНДЕМИИ

САМОИЗОЛЯЦИЯ, СОЦИАЛЬНАЯ ДИСТАНЦИЯ, ЭЛЕКТРОННЫЕ ПРОПУСКА – ВРЯД ЛИ, ЖЕЛАЯ ДРУГ ДРУГУ СЧАСТЬЯ В НОВОГОДНЮЮ НОЧЬ, МЫ ПРЕДСТАВЛЯЛИ СЕБЕ, ЧТО 2020 ГОД БУДЕТ ВОТ ТАКИМ. С ДРУГОЙ СТОРОНЫ, ХОТЬ МИР И ИЗМЕНИЛСЯ, ЧТО-ТО В НЕМ ОСТАЛОСЬ ПРЕЖНИМ. СТОПКА НЕПРОЧИТАННЫХ КНИГ ТАК И СТОИТ В УГЛУ, ПИЦЦА, КАК И РАНЬШЕ, САМЫЙ БЕСПРОИГРЫШНЫЙ ВАРИАНТ УГОЩЕНИЯ ДЛЯ ДЕТСКОГО ДНЯ РОЖДЕНИЯ, А ПО ПРОГРАММЕ ЛОЯЛЬНОСТИ «ЗАПРАВЬСЯ ВЫГОДОЙ» ОТ ЛУКОЙЛА ПО-ПРЕЖНЕМУ МОГУТ НАЧИСЛЯТЬСЯ БАЛЛЫ, ДАЖЕ ПРИ УСЛОВИИ, ЧТО НА ЗАПРАВКУ ТЕПЕРЬ ЗАЕЗЖАЕШЬ ГОРАЗДО, ГОРАЗДО РЕЖЕ.

ЛУКОЙЛ пока единственная вертикально-интегрированная нефтяная компания, предлагающая разнообразную и масштабную партнерскую платформу клиентам «внутри» своей программы лояльности. Работа партнерского сервиса стартовала в январе, то есть задолго до того, как мы перестали жить обычной жизнью. Среди конкурентов эта партнерская программа не имеет аналогов. Суть ее в том, что обладатели виртуальных и пластиковых карт «ЛУКОЙЛ» имеют возможность совершать покупки на самых разных онлайн-площадках, получать при этом дополнительные баллы по программе лояльности «Заправься выгодой» и использовать их при совершении покупок на АЗС компании.

Не хлебом единым

Первое, чем приходит в голову воспользоваться через приложение «ЛУКОЙЛ», – доставка продуктов. Но это только первое. Сейчас доставка именно еды, возможно, не так актуальна, как доставка тех товаров, которые ты не можешь купить в шаговой доступности, хотя когда-то вполне мог это сделать. Например, декоративная косметика. Супермаркет, в котором есть такой отдел, уже месяц как закрыт. Есть шанс купить крем для рук, а тушь для ресниц, которая закончилась – нет.





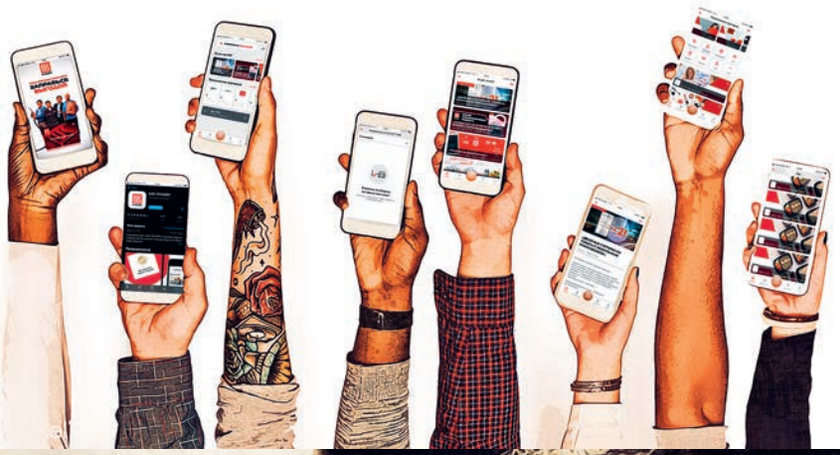


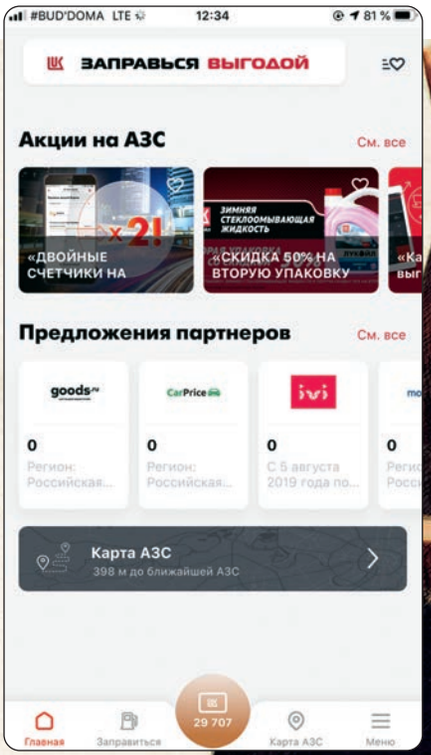
Через приложение «ЛУКОЙЛ» можно сделать покупки в двенадцати онлайн-магазинах косметики и получить за это в среднем от 500 до 800 баллов за каждые потраченные 100 рублей. Но есть и уникальные предложения вроде 18 250 баллов за покупку на любую сумму.

Один мой приятель, живущий в Германии, делился со мной особенностями немецкой самоизоляции. Так вот, в разряд работающих магазинов с товарами первой необходимости там вошли строительные супермаркеты, и к обеду сухие бетонные смеси в них обычно были уже раскуплены – немецкие граждане явно не собирались проводить доставшееся им на карантине свободное время за сериалами и видеолекциями. У нас же подобные товары в основном «ушли» в онлайн. И если приобрести, скажем, что-то из сантехники у партнера ЛУКОЙЛа через приложение, то есть возможность заработать от 80 до 560 баллов на каждые потраченные 100 рублей. Пусть не с такими космическими баллами, но через приложение также можно сделать покупку мебели, инструментов, стройматериалов, бытовой техники.

КАК ПОЛУЧИТЬ ДОПОЛНИТЕЛЬНЫЕ БАЛЛЫ НА КАРТУ ЛУКОЙЛ

Открыть приложение «АЗС ЛУКОЙЛ».
Зайти в раздел «Предложения партнеров».
Выбрать интересующий раздел – всего их одиннадцать.
Затем выбрать нужный вам интернет-магазин.
Совершить покупки и оплатить их любым удобным способом.
После подтверждения покупки интернет-магазином вы получите дополнительные баллы на карту в течение 14 дней.
Все эти действия вы также можете осуществить на сайте auto.lukoil.ru

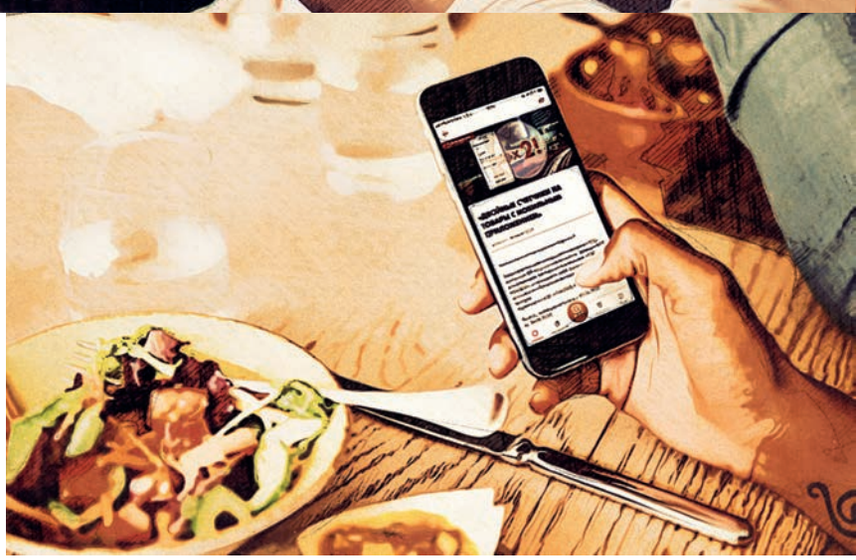




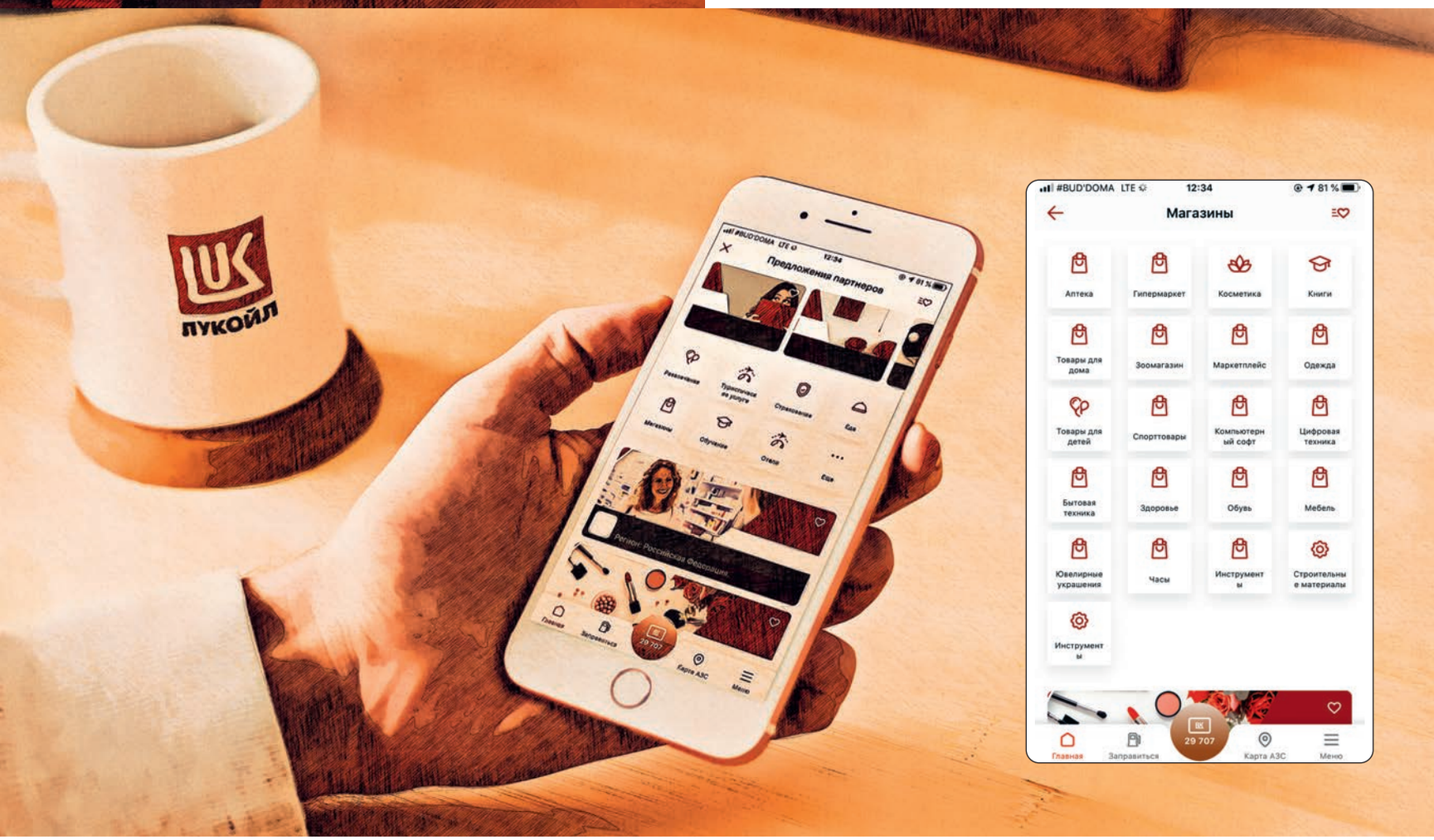
Читать и отжиматься

Приложение «ЛУКОЙЛ» интересно тем, что клиенты постоянно получают от него интересные предложения. Так, с недавнего времени действует акция, по которой за покупку через партнерскую платформу начисляется дополнительно 100 рублей баллами каждый день. С первого взгляда – мелочь, но при этом количество покупок через приложение выросло в моменте в пять раз. И, справедливости ради, отметим: что немцу в самоизоляции хорошо, то русского не очень интересует. Из топ-5 интернет-магазинов, в которых клиенты делали заказы через приложение «ЛУКОЙЛ» в конце апреля, один реализует книги, другой – товары для здорового образа жизни. Чтение и физкультура, по сути, пища для ума и тела – вот она, гармоничная самоизоляция.

Но самым востребованным среди клиентов приложения «ЛУКОЙЛ» в весеннее время был и остается сервис шиномонтажа. Что ожидаемо –







среди пользователей приложения люди разного пола, возраста и социального положения, но объединяет их всех то, что они – автолюбители, для которых смена шин с зимних на летние – обязательная процедура. И тут нетрудно догадаться, что предпочтения людей меняются в зависимости от конъюнктуры и сезона. Возможно, сервисы ремонта и строительства «возьмут свое» в летний период.

Дорога к морю

На сегодняшний день в партнерской программе ЛУКОЙЛа чуть больше 160 интернет-площадок. Но их состав и количество – динамичный показатель, список постоянно обновляется. В мобильном приложении баннеры таких партнеров отмечены плашкой «Новое». В партнерской программе есть и лидеры рынка , и сравнительно небольшие компании. Тематическое разнообразие такое, что любой человек найдет здесь интернет-площадку, которой пользуется уже давно, или откроет для себя что-то новое. Покупки, помимо своего прямого назначения, добавят в вашу копилку баллы, которые можно будет использовать на заправках «ЛУКОЙЛ». За каждые сто баллов вы получаете один рубль скидки. Воспользоваться баллами можно при оплате топлива или других покупок на АЗС компании, при этом баллами можно оплатить всю покупку, внеся в кассу только один рубль.

Рано или поздно эпидемия пойдет на спад, режим самоизоляции будет отменен и мы будем свободны в своих желаниях поехать туда, куда захотим. Скорее всего, нам по-прежнему придется соблюдать меры предосторожности. Но точно, что топливо на АЗС «ЛУКОЙЛ» активные пользователи мобильного приложения смогут купить с большой выгодой.



Сто лет одиночества

Иван Картамцев

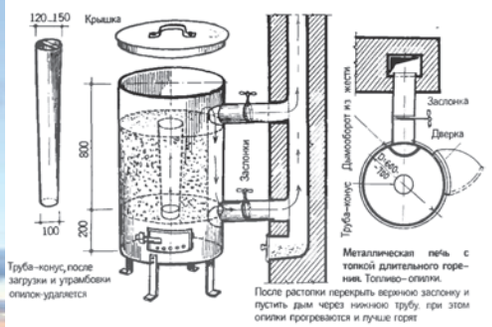
ДВИЖИМАЯ НЕДВИЖИМОСТЬ КАК СПОСОБ АВТОНОМНОГО СУЩЕСТВОВАНИЯ

УЖЕ НЕ ПЕРВЫЙ ДЕСЯТОК ЛЕТ ПО ВСЕМУ МИРУ ПРОВОДИТСЯ ЛЮБОПЫТНАЯ АКЦИЯ, ИЗВЕСТНАЯ ПОД НАЗВАНИЕМ «СЛОВО ГОДА». К ПРИМЕРУ, В 2013 ГОДУ В АНГЛОГОВОРЯЩИХ СТРАНАХ СЛОВОМ ГОДА СТАЛО «СЕЛФИ», А В ДАНИИ ДВУМЯ ГОДАМИ ПОЗЖЕ КРАЙНЕ ВОСТРЕБОВАННЫМ ОКАЗАЛОСЬ СЛОВО FLYGTNINGESTRØMME, КОТОРОЕ МОЖНО ПЕРЕВЕСТИ КАК «ПОТОКИ БЕЖЕНЦЕВ». КСТАТИ, В ТОМ ЖЕ 2015-М СЛОВО «БЕЖЕНЦЫ» ВОЗГЛАВИЛО РЕЙТИНГ И В РОССИИ. ЧТО ЖЕ КАСАЕТСЯ ГОДА НЫНЕШНЕГО, ТО ЗДЕСЬ, ПО ВСЕЙ ВИДИМОСТИ, ОТЕЧЕСТВЕННЫМ ЭКСПЕРТАМ ВСЕ-ТАКИ ПРИДЕТСЯ ПОЛОМАТЬ ГОЛОВУ, ВЕДЬ ВЫБИРАТЬ ПРИДЕТСЯ КАК МИНИМУМ МЕЖДУ ДВУМЯ ПРЕТЕНДЕНТАМИ – «УДАЛЕНКОЙ» И «САМОИЗОЛЯЦИЕЙ».

Впрочем, что до рядовых граждан, то они озабочены другой, более приземленной проблемой: куда себя деть в это непростое время, которое как раз и укладывается в два упомянутых слова. Резко возрос спрос и, как следствие, цены на загородную недвижимость. Причем если раньше наибольшей востребованностью пользовались земельные участки в непосредственной близости от городов и культурных центров, то теперь вектор сместился в противоположную сторону. Самовольные беженцы готовы пренебречь любыми благами цивилизации, лишь бы оказаться подальше от человеческого общества. И помочь в этом может не только пресловутый домик в глухой деревне или шалаш в дремучем лесу по соседству с волками и медведями.

В США и Европе еще с начала прошлого века большой популярностью пользуются так называемые Recreation Vehicles, или, выражаясь понятным языком, дома на колесах, воплотившиеся как в виде различных фургонов и трейлеров, так и в виде огромных люксовых автобусов, способных с комфортом разместить даже порядком разросшееся семейство. Тем не менее, когда на кону стоит вопрос выживания, многие начинают присматриваться к жилищам, сооруженным на базе рамных внедорожников и транспортных средств повышенной проходимости. Ведь зачастую именно они способны обеспечить длительное автономное пребывание вдали от цивилизации, при этом нисколько не ущемляя своих жильцов на предмет привычных бытовых удобств. Так что не удивляйтесь, если один из представленных экземпляров выиграет приз в номинации «Автомобиль года».







ПОЛГОДА КАРАНТИНА

EARTHROAMER XV-HD

Любое детище американской компании EarthRoamer идеально подходит для условий длительной самоизоляции. Но все же лучше других с этой задачей справляется голиаф под названием EarthRoamer XV-HD. Жилой отсек рассчитан на шестерых и оборудован центральным отоплением, а также парой кондиционеров, которые отвечают за разные зоны обитаемого пространства. В список удобств входят раздельный санузел, кухня, оборудованная индукционной плитой, микроволновой печью и парой холодильников, стиральная машина, а также несколько развлекательных систем, включающих в себя два телевизора и премиальную музыкальную систему Bose. При этом отделка интерьера также выполнена с претензией на премиум: среди материалов можно обнаружить натуральное дерево, кожу и даже мрамор.

Разумеется, EarthRoamer XV-HD предполагает полную автономность. Она обеспечивается в том числе благодаря дополнительному баку для топлива объемом 435 литра, емкости для чистой воды на 946 литров, а также двум емкостям для сточных вод. Что до электричества, то оно вырабатывается при помощи литий-ионной батареи емкостью 20 кВт•ч, которая может подзаряжаться как от стандартных генераторов, так и от солнечных батарей, расположенных на крыше. То есть обитатели EarthRoamer XV-HD могут в среднем самоизолироваться на срок от нескольких месяцев до полугода.





ЭТОТ ОДИННАДЦАТИМЕТРОВЫЙ ГИГАНТ построен на базе грузовика Ford F-750, под капотом которого скрывается 6,7-литровый турбодизель. При этом его мощность составляет 335 л.с., а крутящий момент достигает 983 Нм. Вся эта удаль молодецкая, как и положено экспедиционному автомобилю, рассчитана на полный привод, а внушительный клиренс, равный 304 миллиметрам, позволяет буквально переть напролом.

МАШИННОЕ ОТДЕЛЕНИЕ
МИССИЯ



РОЛЬ
силовой установки выполняет 12,5-литровый дизельный мотор мощностью 480 л.с., который выдает титанический крутящий момент, равный 2300 Нм.











ДОМ ПЕРЕЕХАЛ

SLRV COMMANDER 8X8 EXPEDITION VEHICLE

Несмотря на то что внешне австралийское чудо под названием SLRV Commander 8x8 напоминает то ли передвижной бункер, то ли строительную бытовку, это вовсе не означает, что его внутренний мир так же суров, как и его внешность. Наоборот, этот дом на колесах, построенный на базе четырехосного тягача MAN TGS 8X8, отличается исключительным комфортом. Таким же исключительным, как и его проходимость, которая обеспечивается не только выдающейся геометрией, характерной для грузового автомобиля, но также четырьмя блокировками дифференциала и наличием двухступенчатой раздаточной коробки.

SLRV Commander 8x8 может быть выполнен как в одноэтажном, так и в двухэтажном исполнении. При этом второй этаж является полноценным жилым пространством, пригодным не только для положения лежа. В таком случае дом может вместить не менее шести постояльцев с возможностью приютить на время пару гостей. К услугам проживающих – полноценная кухня, обставленная по последнему слову техники, туалет, душевая, кладовая, зона отдыха с телевизором и диваном, а также многое другое, к чему давно успел привыкнуть изнеженный человек. Жить в таких условиях можно не только счастливо, но и долго – в среднем полгода или даже дольше. Этому способствуют системы автономного жизнеобеспечения, включающие бак для воды на 1000 литров, а также отдельные резервуары для питьевой и природной воды, которые могут быть оборудованы дополнительным очистным механизмом. Питать же энергией этот многоквартирный дом на колесах предполагается как при помощи литий-ионного аккумулятора Mastervolt, который подзаряжается от солнечных батарей на крыше, так и посредством дизель-генераторов, внешних и встроенных.





«БУРЛАК» ВЫПУСКАЕТСЯ В ДВУХ ВЕРСИЯХ:
короткобазной 4x4 и стандартной 6x6. В обоих случаях вездеход будет оборудован 2,8-литровым дизелем Cummins мощностью 150 л.с., работающим в паре с пятиступенчатой механической коробкой передач.





ЧТОБЫ ОБЕСПЕЧИТЬ
дом электроэнергией, необходимой для работы кондиционера, водонагревателя и прочих бытовых приборов, здесь может использоваться стандартный газогенератор, работающий на пропане, либо солнечные батареи.

НЕ НА «ВОЛГЕ»

«БУРЛАК»

Несмотря на то что российский вездеход номинально относится к классу снегоболотоходов, в экспедиционной модификации его можно смело отнести к домам на колесах повышенной проходимости. Ведь в этом случае машина будет иметь на борту восемь спальных мест и кое-какие удобства, необходимые для длительной изоляции, сроком от полугода и выше. «Бурлак» предлагает относительно просторное жилое пространство, оборудованное кухней с газовой плитой, вытяжкой и откидным столом. Если собираетесь в леса надолго, то есть возможность взять с собой пять 27-литровых газовых баллонов. Что же касается питьевой воды, то ее запасы не обязательно всегда возить с собой. В зимний период можно воспользоваться имеющейся на борту снегоплавильней на 20 литров. Чтобы жильцы не скучали вдалеке от цивилизации, экспедиционная версия «Бурлака» оборудована розетками и USB-разъемами для гаджетов, аудиосистемой и телевизором. При этом в качестве дополнительной опции можно даже установить внутри биотуалет, душ или даже сауну. Пожалуй, единственный недостаток «Бурлака» заключается лишь в том, что вездеход не оборудован альтернативными источниками энергии. А это означает, что часть грузового пространства, вмещающего в себя до двух тонн груза, неизбежно будет занята запасами топлива. Впрочем, при разумном ведении хозяйства это не должно стать помехой.

БАЗИС И НАДСТРОЙКА

KIMBO 6 SERIES

В отличие от остальных экспонатов, Kimbo – не самостоятельный автомобиль, а небольшая надстройка, напоминающая геодезический купол, которая может быть установлена в кузове любого среднеразмерного пикапа. Помимо очевидного преимущества в виде доступной цены, подобный вариант подойдет тем, кто намерен самоизолироваться в одиночку или, в крайнем случае, вдвоем. Корпус дома изготовлен из алюминия, и, несмотря на кажущуюся хрупкость, он обеспечивает неплохую защиту от внешней среды, в то время как двойные стекла позволяют сохранять тепло внутри жилого пространства. Габариты жилого отсека едва превышают пару квадратных метров, однако функциональность Kimbo 6 поражает воображение. Здесь уместились небольшая кухня с газовой конфоркой, раковиной со столешницей, куда можно спрятать посуду или провиант, два дивана, двуспальная кровать, выдвижной столик и даже душевая кабинка. Как говорится, в тесноте, да не в обиде.





МИССИЯ



ПОМИМО ПРОЧЕГО, Zetros 2733 A 6x6 оборудован отсеком для перевозки квадроцикла, который может пригодиться для разведки местности.











МРАМОР С СОБОЙ

MERCEDES-BENZ ZETROS 2733 A 6X6

Версия тяжелого армейского грузовика изначально разрабатывалась для полярных экспедиций. Но это вовсе не означает, что данный автомобиль не может быть использован для других целей. Например, катать туристов. Ведь для этого у машины есть все необходимое, включая мощный 326-сильный турбодизель с крутящим моментом 1300 Нм. Но что впечатляет по-настоящему, так это немецкий подход к организации жилого пространства, совмещающий утилитарность с элементами «евроремонта». Zetros 2733 предполагает наличие шести спальных мест, кухни с большим обеденным столом, газовой плитой и всеми необходимыми бытовыми приборами. Отдельная ванная комната оборудована душевой кабиной, а ее пол не только отделан мрамором, но и имеет функцию обогрева. Помимо насущного, обитателям мобильного дома доступны различные развлечения. В их число входит несколько настенных телевизоров, а также аудиосистема, способная порадовать качественным звучанием даже в условиях низких температур. В качестве дополнительных опций Mercedes-Benz Zetros 2733 A 6x6 даже предлагает Wi-Fi и спутниковое телевидение. Полную автономность в течение длительного периода времени автомобилю обеспечивает наличие отдельного генератора и солнечных батарей. Что касается запасов воды, то общий объем резервуаров составляет 250 литров. При этом вода, добываемая из природных источников, подвергается очистке при помощи имеющейся на борту системы фильтрации.









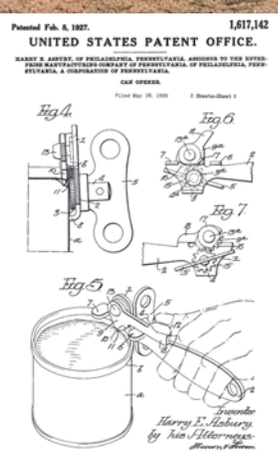
СТАРИКАМ ТУТ МЕСТО

MATZKER DEFENDER MDX EXPEDITIONSMOBIL

О внедорожных качествах Land Rover Defender прошлого поколения впору слагать легенды. Но даже несмотря на то, что официальный выпуск модели был прекращен еще в январе 2016 года, «старик» по-прежнему пользуется популярностью в качестве платформы для создания домов на колесах повышенной проходимости. В этом деле особенно преуспело тюнинг-ателье немецкой компании Matzker. Мобильное жилище предназначено для автономного пребывания двух человек. Жилая зона включает кухню, оборудованную плитой с двумя конфорками, спальную зону и отдельный санузел. При этом внутри остается достаточно места для хранения продуктов питания и запасов воды, которых должно хватить минимум на пару недель. Кроме того, автомобиль имеет выдвижную крышу, которая увеличивает объем располагаемой жилплощади, что позволяет перемещаться по салону в полный рост. Здесь же, на крыше, установлены солнечные батареи, которые вырабатывают электроэнергию, которую можно использовать для всех базовых нужд.







УСИЛЕННЫЙ БАМПЕР
Defender MDX украшен мощной лебедкой, а для преодоления водных преград предусмотрен шноркель. На крыше кабины, прямо за «люстрой», можно обнаружить дополнительный багажник, куда помещаются запаска и ящик с инструментами.



Открывая Россию

Александр Папешин

МАРШРУТЫ ВЫХОДНОГО ДНЯ С МАРКОЙ JEEP

МОСКВИЧЕЙ ВО ВСЕ ВРЕМЕНА НЕ ЛЮБИЛИ. В СОВЕТСКОЕ ВРЕМЯ ОНИ ПРИСВАИВАЛИ СЕБЕ ВСЮ ЗАРАБОТАННУЮ СТРАНОЙ КОЛБАСУ. В ПОСТСОВЕТСКОЕ – В СТОЛИЦЕ КРУТИЛИСЬ САМЫЕ БОЛЬШИЕ ДЕНЬГИ. НО ТЕПЕРЬ ВОЗМОЖНОСТЬ ПОЛУЧАТЬ ВСЕ ПЕРВЫМИ И В ИЗБЫТКЕ ВЫШЛА БОКОМ – ГОРОД ЛИДИРУЕТ ПО КОЛИЧЕСТВУ ЗАБОЛЕВШИХ КОРОНАВИРУСОМ НОВОГО ТИПА, И МОСКВИЧЕЙ СЕГОДНЯ НЕ ТОЛЬКО НЕ ЛЮБЯТ, НО И БОЯТСЯ. ПОТОМУ ЧТО НАСТУПИТ ЛЕТО. И ЛИШЕННЫЕ ВОЗМОЖНОСТИ УЛЕТЕТЬ В ИСПАНИЮ ИЛИ ИТАЛИЮ ЖИТЕЛИ СТОЛИЦЫ СЯДУТ НА МАШИНЫ И ОТПРАВЯТСЯ ПУТЕШЕСТВОВАТЬ ПО РОДНОЙ СТРАНЕ. И ПОВЕЗУТ ПО НЕЙ ЗАРАЗУ, О КОТОРОЙ СЕГОДНЯ ПО ТЕЛЕВИЗОРУ ТОЛЬКО И ГОВОРЯТ.

Полицейские кордоны, в чью задачу входило не допустить «чуму XXI века» в малые города России, мы видели еще в марте. Не исключено, что на тот момент это было правильным решением. Но в дальнейшем, если мы снова вернемся в феодализм и разобьем страну на удельные княжества, это будет плохо в первую очередь для самих этих удельных княжеств. Как заверяют нас медики, коронавирус никуда не денется, коснется всех, и нам придется как-то научиться с ним жить. Экономисты же дают прогноз по другому поводу: падение доходов граждан и временные ограничения на перелеты сделают бешено популярным внутренний туризм. То есть по экономическим причинам случится то, что еще в советское время пытались сделать методами политическими. Для тех, кто молод и не застал: чтобы претендовать на путевку в Болгарию, например, нужно было пройти собеседование в профсоюзном комитете своего предприятия. И там вам задавали простой и справедливый вопрос: «А вы у нас в стране уже все посмотрели, что за границу собрались? В Костроме были?» Так вот, в силу сложившейся ситуации у граждан сегодня есть шанс лучше узнать Родину и еще крепче полюбить ее. А у Родины – вложить полученные от туристов деньги в ремонт дорог, реставрацию храмов и усадеб, в общепит и гостиницы. То есть обоюдная выгода налицо. Надо лишь соблюдать социальную дистанцию, носить маски и мыть с мылом руки.



JEEP WRANGLER
Когда создавалось новое поколение Jeep Wrangler, перед дизайнерами и конструкторами стояла задача еще больше интегрировать в автомобиль передовые технологии, но при этом сохранить оригинальные черты, непревзойденные внедорожные качества и неповторимый стиль Jeep. Что у них получилось, мы уже второй год можем видеть на наших дорогах. У автомобиля лучшие внедорожные характеристики за всю историю модели Wrangler. Но при этом машина отличается динамикой, комфортом повседневной эксплуатации в городе, а также неожиданным ощущением «люкса» в машине, которую когда-то считали образцом спартанской брутальности.





Остается решить – на чем поехать и куда. Для тех, у кого есть собственный автомобиль, такой вопрос не стоит. Тем же, кто успел избавиться от личного транспорта, решив, что каршеринг и такси решат все его запросы по мобильности, хотим порекомендовать сервис подписки. Мы, например, для того, чтобы проработать для вас маршруты, о которых ниже, воспользовались приложением Anytime Prime. А выбор свой остановили на автомобилях марки Jeep. Прежде всего потому, что эта техника предсказуема в поведении на любом типе дорог и бездорожье, и вообще изначально задумывалась именно для активного образа жизни. В сервисе представлены три модели: Compass, Grand Cherokee и, конечно же, пятидверный Wrangler в топовых комплектациях. Машину можно «подписать» на несколько дней. А уехать на ней из Москвы – в любую точку в радиусе 500 километров. Впрочем, полтысячи верст в один конец – это для многих из нас слишком радикально. Поэтому мы подыскали для читателя более короткие маршруты. И что немаловажно – «объекты посещения» выбрали нетривиальные, незатасканные. Среди магнитов на ваших холодильниках их совершенно точно нет!



ЗАБРАТЬСЯ НА МИНАРЕТ

КАСИМОВ, Рязанская область, **280 км**

С площадки, которая существует тут уже пять веков, открывается потрясающий вид. Основанный в XII веке Городец Мещерский был подарен Василием Темным татарскому царевичу Касиму в знак благодарности за поддержку в борьбе за московский престол и переименован в его честь. Помимо мусульманских культовых построек и музеев, город интересен старинными зданиями в стиле классицизма, православными храмами XVI–XVIII веков и живописной Окой с песчаными пляжами. Словом, летом здесь полноценный отдых с купанием и рыбалкой.

МИССИЯ

JEEP COMPASS

Даже если вы остановите свой выбор на самом компактном и доступном по цене Jeep Compass, то получите машину с полноценным пятиместным салоном, гарантированным маркой Jeep уровнем комфорта, мощным двигателем и, конечно же, легендарной системой полного привода. Все машины, которые приедут к вам по подписке, не будут иметь на бортах каких-то специальных стикеров. Даже внешне это будет только ваш «Джип». Ваш ровно на столько, на сколько он вам необходим.



ПОБЫВАТЬ В КРЕМЛЕ

ЗАРАЙСК, Московская область, **160 КМ**

Памятник русского оборонительного зодчества начала XVI века защищал Московское государство от набегов крымских татар. Здесь можно не только помедитировать, представляя себя в осаде и с опаской глядя сквозь бойницы компактной, хорошо сохранившейся и отреставрированной крепости, но и заглянуть в музей. Который, к слову, был учрежден здесь еще до революции. По опросам последних лет Зарайский кремль стабильно входит в число самых интересных и комфортных для посещения туристических объектов Подмосковья.





ПОСЕТИТЬ «ВЕРСАЛЬ»

БОГОРОДИЦК, Тульская область, **220 КМ**

Дворец-музей и парк князей Бобринских – приятное открытие для всех, кто интересуется культурным наследием и любит «жизнь роскошную». В отличие от многих российских усадеб, дворец сегодня пребывает в весьма приличном виде. А в конце XVIII века эта шикарная резиденция и вовсе именовалась «Русским Версалем», несмотря на иную архитектуру. История сохранила много интересных фактов из биографии князей, дворцово-паркового ансамбля и его создателей. В частности, описание усадьбы можно найти в «Анне Карениной»: именно таким русский классик представлял себе имение Вронского.









ПОСМОТРЕТЬ готику

МУРОМЦЕВО, Владимирская область, **220 км**

По одной из версий, усадьба строилась лесопромышленником Храповицким после посещения Франции на спор, «что у нас может быть не хуже, чем у них». Возведенный в конце XIX века грандиозный ансамбль из 72 строений – дворец, дом управляющего, летний театр, охотничий, музыкальный павильоны, конный, каретный дворы, пристань на пруду, водонапорная башня и прочее – дошел до нашего времени в руинах. Но даже в таком виде он производит грандиозное впечатление. Не упустите и уникальную возможность сравнить две культуры: готику и русскую архаику, посетив расположенный рядом город Судогду.

ПОСТУЧАТЬ по броне

ВЕНЕВ, Тульская область, **180 км**

Бронеавтомобиль БА-11 на железнодорожных колесах и собрание старой железнодорожной техники можно посмотреть в историко-культурном комплексе близ вокзала. Паровоз Черепановых, теплушка... Кроме этой небольшой экспозиции, город интересен сохранившимися купеческими домами, церквями, краеведческим музеем. У стен Венев-Никольского монастыря можно отыскать могилу Сергея Семеновича Ржевского – поручика, героя скабрезных анекдотов. Заодно можно заехать в деревню Хрусловку, чтобы посмотреть развалины дворца фон Мекка.



ПЕРЕЙТИ реку

ГОРБОВО, Рузский район, Московская область, **110 км**

Походить по развалинам гидроэлектростанции понравится любителям фотосессий на фоне необычных объектов. ГЭС, введенная в эксплуатацию в начале пятидесятых годов прошлого века, теперь представляет собой полуразрушенную плотину, тоннель, остатки механизмов, но без нагромождений мусора или следов деятельности вандалов. Хотя ни ограды, ни охраны на объекте нет. Маленькое приключение можно дополнить посещением города Рузы или купанием на Озернинском водохранилище.



ПОСЛУШАТЬ ПТИЦ

ПАРК ПТИЦ «ВОРОБЬИ», Калужская область, **100 КМ**

Здесь можно не только посетить «дикий» зоопарк, но и помочь сохранить жизнь попугаям в далекой Австралии или Африке. В парке на территории бывшего совхоза двум с половиной тысячам видов птиц, рыб, рептилий и млекопитающих созданы настолько благоприятные условия, что они хорошо размножаются. Кенгуру, попугаи, фламинго… Молодняк покупают не только зоопарки, но и любители редких домашних питомцев, снижая тем самым спрос на контрабанду живого товара.





ПОДНЯТЬСЯ НА СКАЛУ

БЯКОВО И ЩУЧЬЕ, Тульская область, **160–200 КМ**

Увидеть старые каменоломни и даже подземное озеро – вполне реально: отправившись по трассе «Дон», свернуть на Венев, но не доезжая города, зарулить в поселок Метростроевский и далее до окраины, до бывшей деревни Бяково. Здесь-то и находятся старые штольни, где добывали известняк. Лабиринты подземных ходов растянулись на километры, но даже опытные спелеологи не ходят сюда летом, столь велик риск обвалов. Совсем рядом, в окрестностях села Щучье можно попытать счастье найти вход в пещеру, что у подножия двадцатиметровой скалы. Археологический памятник «Щучий городок» с остатками древних крепостных укреплений у излучины реки Осетр – место тоже уникальное.



ОБУЧИТЬСЯ РЕМЕСЛУ

КИМРЫ, Тверская область, **160 КМ**

Кимры – старинный русский город, издавна славился кожевенным промыслом, в частности своими сапогами. Здесь даже есть памятник сапожнику. И если у вас есть желание своими руками смастерить изделие из кожи или из бисера, сшить народную куклу или слепить горшок, то в Центре прикладного и народного творчества вас охотно этому научат. Домой можно не спешить, а совместить полезный опыт с отдыхом на берегу Волги.







JEEP GRAND CHEROKEE

Модель по праву считается родоначальником нового класса автомобилей — «роскошных внедорожников». Но помимо способной произвести впечатление «формы», Grand Cherokee хорош и своим «содержанием». Это мощные, но одновременно экономичные бензиновые V6 и V8. И легендарная система полного привода с понижающей передачей, а также системами контроля тяги и выбора дорожного покрытия, позволяющая решиться на самые отчаянные путешествия.



ЗАНЯТЬСЯ ВОДНЫМ СПОРТОМ

ОСТРОВ ДРАКИНО, Серпуховской район, Московская область, **120 КМ**

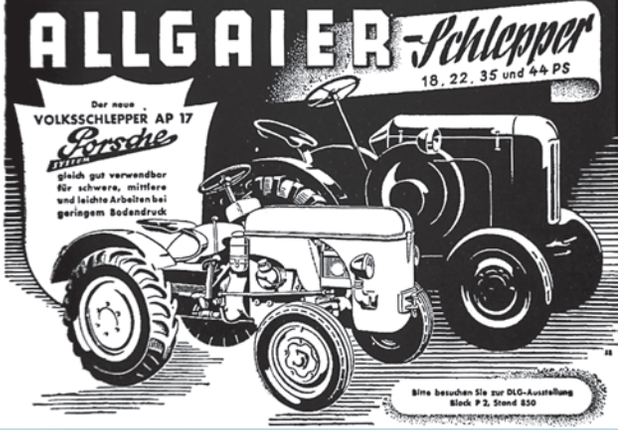
На наш взгляд, одно из лучших мест в Подмосковье, чтобы позагорать и искупаться. Территория среди затопленных карьеров обустроена. Бесплатный пляж вмещает до пяти тысяч отдыхающих, так что места хватит всем. Вода, благодаря высокому содержанию минеральных веществ, чистейшая, а прогревается куда быстрее, чем в естественных проточных водоемах. Плавание, станция серфинга, аквапарк, рыбалка и множество развлечений для детей и взрослых. **a**

1960 PORSCHE DIESEL JUNIOR 108L

Двигатель, тип	1R
Максимальная мощность, л.с. при об/мин	14 при 1250
Рабочий объем, куб. см	822
Трансмиссия, тип	6МКП
Масса, кг	910
Максимальная скорость, км/ч	19

1960 LAMBORGHINI 2241R TRACTOR

Двигатель, тип	2R
Максимальная мощность, л.с. при об/мин	24 при 1900
Рабочий объем, куб. см	1750
Трансмиссия, тип	4МКП
Масса, кг	870
Максимальная скорость, км/ч	18





Медленно, но верно

Денис Токмаков • Фото RM Sotheby's

НА ЧЕМ МОЖНО ВЫЕХАТЬ ИЗ КРИЗИСА

ЕСЛИ ПРИЗАДУМАТЬСЯ, ТО У ТРАКТОРА И СПОРТКАРА МОЖЕТ БЫТЬ МНОГО ОБЩЕГО: НАПРИМЕР, ЧЕТЫРЕ КОЛЕСА И РУЛЬ, КОНЕЧНО ЖЕ, МОЩНЫЙ И ТЯГОВИТЫЙ ДВИГАТЕЛЬ. И ЕЩЕ НА ПРОИЗВОДСТВЕ ТРАКТОРОВ ЗАРАБАТЫВАЛИ ДЕНЬГИ НА ПОСТРОЙКУ СПОРТКАРОВ, А ЗАНИМАЛИСЬ ЭТИМ ДАЖЕ ТАКИЕ ИЗВЕСТНЫЕ КОМПАНИИ, КАК PORSCHE И LAMBORGHINI.

История в общем-то житейская. Так обычно говорят родители будущим певицам или актрисам: «В жизни всякое может случиться, поэтому сначала получи нормальную профессию – юриста или бухгалтера, а потом поступай в свой театральный». В истории с Porsche и Lamborghini, их тракторами и спорткарами примерно так все и было.

Фердинанд Порше мечтал о производстве тракторов еще в тридцатые годы, когда занимался созданием «народного автомобиля» – будущего Volkswagen Kaefer. Трактор по его замыслу тоже должен был стать «народным», но, несмотря на близость к властным кругам Германии, осуществить эту мечту тогда не удалось. Может быть, что и те годы для «народного трактора» были слишком благополучными, потому он и остался незамеченным, а вот в тяжелые времена необходимость в нем появилась.

О тракторе Порше вспомнил в конце сороковых годов, когда Германия приходила в себя после поражения во Второй мировой войне. Тогда же в стране началось и массовое производство «Жуков», а потом и различных микроавтомобилей типа «Изетты» или «Мессершмитта» – денег у покупателей транспортных средств в те годы особо не водилось и экономили на всем. Даже первый спорткар Porsche-356, появившийся в 1948 году, и тот был сделан на базе «Жука». И вот настало время «народных тракторов».

Для их производства в 1950 году было создано отдельное предприятие Porsche-Diesel Motorenbau GmbH, расквартированное в городе Манцель на берегу Боденского озера. Это тоже оказалось символично: Бодензее помнило и лучшие времена, когда над его водной гладью неспешно плыли гигантские цеппелины – настоящая гордость Германии, в соседнем Фридрихсхафене так же неспешно собирались самые дорогие немецкие автомобили марки Maybach. И вот теперь наступило время производства тракторов.



КРАСНЫЕ ТРАКТОРА от Порше — неплохое вложение денег. Этот Porsche-Diesel Junior 108L, изготовленный в 1960 году, пару лет назад был продан на аукционе за 44 800 долларов. В будущем трактор будет только расти в цене, причем не хуже, чем старинные автомобили марки Porsche.

МОДЕЛЬНЫЙ РЯД продукции Porsche-Diesel Motorenbau GmbH делился по числу цилиндров в двигателе: одноцилиндровые трактора носили имя Junior на капоте, двухцилиндровые именовались словом Standard, трехцилиндровые были уже Super, а четырехцилиндровые гордо звались Master.

МАШИННОЕ ОТДЕЛЕНИЕ
МИССИЯ


Работа трактора с прицепными и навесными машинами

При подъезде к мелиоративным машинам необходимо двигаться с минимальной скоростью, без рывков, остановиться по первому сигналу, выключить передачи и установить трактор на тормоза.

Соединительный штырь прицепной машины должен соответствовать диаметру отверстия прицепных устройств и иметь отверстие для шплинтовки.

Положение прицепщика:

при подъезде при сцепке

13





Красный пролетарий

Трактора Porsche-Diesel – именно так звучит их марка, чтобы не путать с автомобилями, – выпускались до 1963 года. Новая продукция оказалась более массовой и востребованной, чем спорткары – всего за это время изготовили более 120 тысяч тракторов, в то время как Porsche-356 с 1948 по 1965 год сделали 76 тысяч. Даже модельный ряд тракторов был намного шире: с одним, двумя, тремя и четырьмя цилиндрами, различные модели и модификации – всего более тридцати за все время производства. Для сравнения, Porsche-356 выпускался только в вариантах купе и родстер, а модификации появлялись последовательно и только при значительных усовершенствованиях базовой модели. И лишь в одном потребительском аспекте трактора проигрывали автомобилям Porsche – все они красились только в красный цвет, не оставляя покупателям никакого выбора. Когда выпуск тракторов Porsche-Diesel прекратился, цеха на берегу Боденского озера приобрел концерн Daimler-Benz для выпуска мощных дизельных двигателей серии MB 833, 837 и 838.







Кредит для бизнеса

В похожей ситуации в конце сороковых годов оказалась и Италия – она, как и Германия, тоже проиграла войну и переживала не лучшие времена. Будущий производитель автомобилей Lamborghini – Ферруччо Ламборгини – начинал в 1947 году с того, что собирал свои трактора из найденных деталей от брошенной военной техники. Первый трактор получил название Carioca, очевидно, что в честь бразильского танца, совмещающего в себе стили самбы, матчиша, фокстрота и румбы. Трактор «Кариока» тоже совмещал в себе мотор, трансмиссию и мосты от самых разных грузовиков, но показал, что такая конструкция жизнеспособна и пользуется спросом.

В 1948 году Ферруччо Ламборгини учредил Lamborghini Trattori, а вскоре производство значительно увеличилось: если вначале собирали по одному трактору в неделю, то уже через пару лет – по двести в год. К 1951 году почти все в тракторе Lamborghini было собственного изготовления, за исключением двигателя от британского грузовика Morris. Впрочем, и его Ферруччо улучшил, добавив пусковой стартер, позволявший заводить мотор на бензине, а потом переключаться на солярку.





LAMBORGHINI 2241R – самый маленький трактор в модельном ряду Lamborghini Trattori в 1960 году. Прежнее обозначение модели DL20, выбитое на подкапотной табличке, относилось к ранней системе индексации. Эта модель также называлась уменьшительным именем Lamborghinetta.


ТЕХНИКА БЕЗОПАСНОСТИ ПРИ РАБОТЕ НА МЕЛИОРАТИВНЫХ МАШИНАХ

Работа на тракторе

Перед началом работы проверить:
комплектность и исправность трактора, обратив особое внимание на рулевое управление (или тормозные фрикционы), муфту сцепления, тормоза, сигнализацию, освещение, гидравлические и прицепные устройства;
заправку трактора и его двигателей соответствующими сезону видами масла, топлива и охлаждающей жидкости (смазать трактор согласно карте смазки);
наличие и надежность крепления защитных ограждений;
наличие и исправность инструмента, средств противопожарной защиты, бачков с питьевой водой и аптечки первой медицинской помощи.



ОРАНЖЕВО-ГОЛУБОЙ Lamborghini 2241R в 2018 году ушел с торгов за 31 900 долларов. Это немногим меньше, чем аукционная цена на Porsche-Diesel, но у тракторов Lamborghini есть другие плюсы: во-первых, они попадаются на торгах гораздо реже, а во-вторых, их цветовая гамма намного шире.

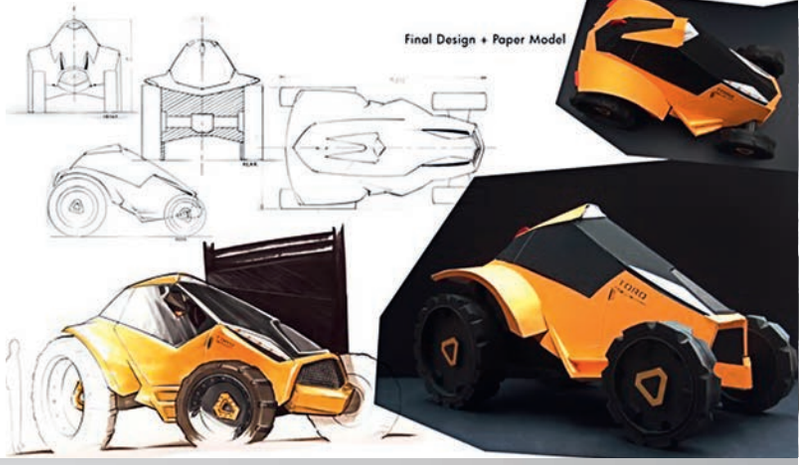
Предприятию Ламборгини помог и принятый в 1952 году «закон Фанфани», согласно которому фермеры получали от государства на развитие хозяйства кредит со ставкой всего 3 процента, но при обязательном условии покупки итальянской сельхозтехники. Тут уж дела Ферруччо Ламборгини и вовсе пошли в гору: в том же 1952 году он представил сразу пять новых моделей тракторов, в 1956 году открыл новый завод, а в 1957-м представил самую маленькую и бюджетную модель Lamborghinetta, тут же ставшую бестселлером. Так друг за дружку итальянцы и вытащили страну из послевоенного кризиса.

Трактор и лошадка

Заработанные на тракторах деньги Ферруччо Ламборгини тратил на главную страсть своей жизни – спортивные автомобили. В его гараже перебывали почти все новинки того времени: Mercedes-Benz 300SL, Jaguar E-Type, пара Maserati 3500GT, несколько Ferrari 250GT. В автомобилях Ferrari ему очень не нравилось слабенькое сцепление, постоянно выходившее из строя и требовавшее постоянных поездок в Маранелло для ремонта. Говорят, Ферруччо Ламборгини заменил его на своей фабрике на более мощное – от трактора, и «подкованная» Ferrari 250GT, что называется, «поехала». По наивности Ферруччо решил рассказать о своем усовершенствовании самому Энцо Феррари, а заодно обратить внимание на то, что интерьер у его автомобилей слишком спартанский и не мешало бы сделать его покомфортнее. Самолюбивый Энцо не выдержал такой критики, да еще от кого – какого-то тракториста, и выставил Ламборгини за дверь, посоветовав и дальше заниматься своими тракторами.

Тут уж наступил черед самолюбия самого Ферруччо Ламборгини. Покинув кабинет Феррари, он дал клятву, что создаст спортивный автомобиль намного лучше любой Ferrari. Было это в 1958 году, а уже в 1963-м на свет появилась Lamborghini 350 GTV – первая модель новой марки, ставшей вечным конкурентом Ferrari. Легенда гласит, что некоторые детали в ней были унифицированы с тракторами.

В отличие от Porsche-Diesel, трактора марки Lamborghini выпускаются до сих пор, а модель Nitro в 2014 году даже завоевала титул «Трактор года». Но к самому Ферруччо Ламборгини и к его семье Lamborghini Trattori уже давно не имеет никакого отношения: он продал компанию еще в 1970 году, чтобы вырученные за нее деньги вложить в разработку и производство спортивных автомобилей Lamborghini. **a**





Труженикам села

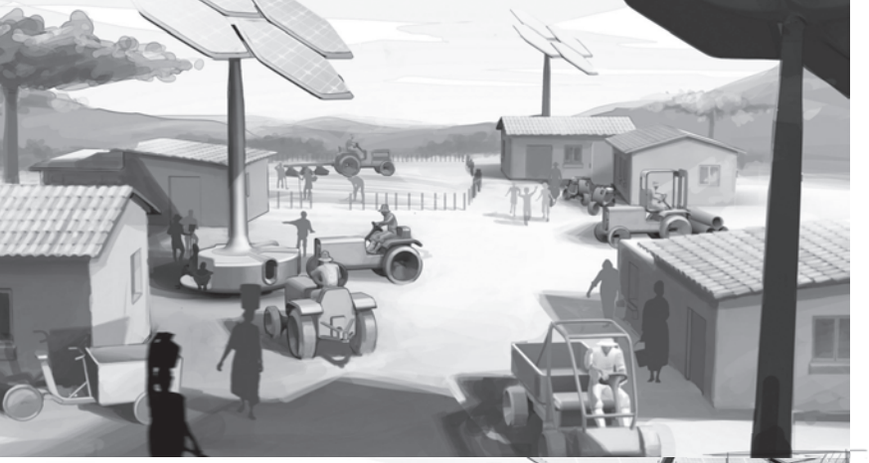
Александр Папешин

ВЕРНУТСЯ ЛИ АВТОКОМПАНИИ К ВЫПУСКУ ТРАКТОРОВ

PORSCHE И LAMBORGHINI НЕ ЗАНИМАЮТСЯ ВЫПУСКОМ СЕЛЬХОЗТЕХНИКИ УЖЕ ОЧЕНЬ ДАВНО. ТРАКТОРА ВЫПУСКАЕТ LAMBORGHINI TRATTORI S.P.A, ОДНАКО К ПРОИЗВОДИТЕЛЮ СУПЕРКАРОВ ИЗ САНТ-АГАТА-БОЛОНЬЕЗЕ ЭТА МАРКА УЖЕ ДАВНО НЕ ИМЕЕТ ОТНОШЕНИЯ. ТЕМ НЕ МЕНЕЕ РАЗГОВОРЫ О НЕОБХОДИМОСТИ ВЕРНУТЬСЯ К ВЫПУСКУ МАШИН, СПОСОБНЫХ ПРИНОСИТЬ НЕ ТОЛЬКО РАЗВЛЕЧЕНИЕ, НО И ПОЛЬЗУ, ПЕРИОДИЧЕСКИ ВЕДУТСЯ. ВОТ ЛИШЬ НЕСКОЛЬКО ИСТОРИЙ, СЛУЧИВШИХСЯ УЖЕ В XXI ВЕКЕ.

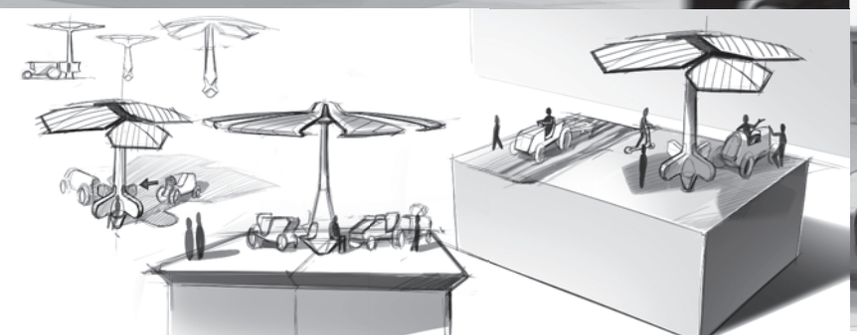
Весной 2018 года на медиасайте Porsche появилась информация о том, что марка решила тряхнуть стариной и вернуться к выпуску машин, где за руль сядут не только зажиточные кулаки, но и представители беднейших слоев сельских жителей, крестьяне-безлошадники. Не в качестве владельцев, а в качестве наемных рабочих, разумеется. К пресс-релизу была приложена одна-единственная картинка трактора. Видно было, что трудились над ней настоящие дизайнеры-профессионалы. То, как горизонтальная линия кожуха, прикрывающего мотор, закругляется в передней части машины, безошибочно указывало на родство с тракторами Porsche Diesel, выпускавшимися в пятидесятые годы прошлого века. Но, как свидетельствовал приложенный к картинке текст, трактор этот работал вовсе не на солярке. Якобы после успешного дебюта на Женевском автосалоне того же года электрического концепта Porsche Mission E Cross Turismo компания решила построить еще и полностью электрический трактор – Porsche Mission E Tractor. Силовая установка мощностью 700 л.с. делала этот аппарат «быстрейшим трактором в мире», что, конечно же, подтверждено испытаниями на Северной петле Нюрбургринга. После сообщалось, что с помощью приложения для смартфона FastFarm App будущий владелец будет круглосуточно получать всевозможные апгрейды для своей техники. Для тех журналистов, кто еще не понял, что их троллят, в конце пресс-релиза было поздравление с «днем дурака» – фейковый проект был опубликован 1 апреля.

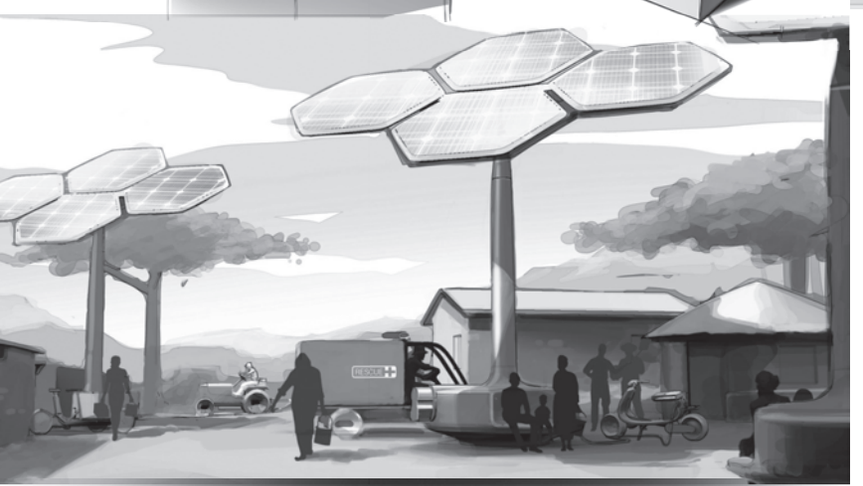
Что-то подобное происходило и с тракторами Lamborghini. Только инициаторами «проектов» были не пафосные синьоры из окрестностей Болоньи, а люди попроще. Например, в 2009 году канадский дизайнер Джейсон Баттерсби опубликовал скетчи, демонстрирующие, как мог бы выглядеть трактор Lamborghini, если бы в его дизайне использовались актуальные для того времени приемы художников марки – все вот эти острые грани на кузове, словно топором рубленные. И несмотря на то, что в целом проект больше напоминал игрушечный трактор, чей удел пахать в детской песочнице, многих представителей медиа ввело в заблуждение то, что скетчи были стилизованы под фирменную продукцию художников марки, и они поторопились написать, что Lamborghini Toro чуть ли не завтра пойдет в серию.

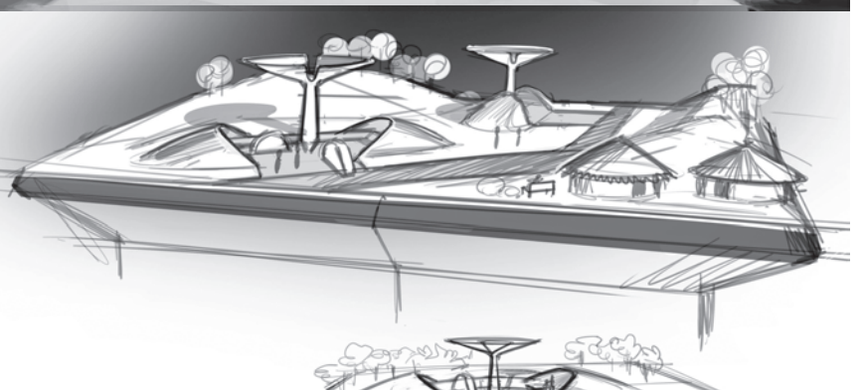


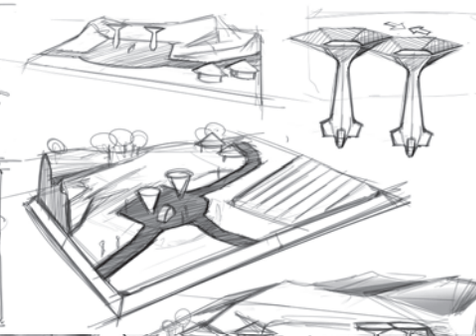
ПРОЕКТ АДРЕСОВАН жителям Сахары, где сама жизнь подсказывает использование солнечной энергии. Зарядные станции, от которых предполагается наполнять батареи e-tractor, стилизованы под тропические деревья, под сенью которых «трактористы» смогут посидеть на лавочке и пообщаться, пока техника не будет снова готова к очередной пахоте.



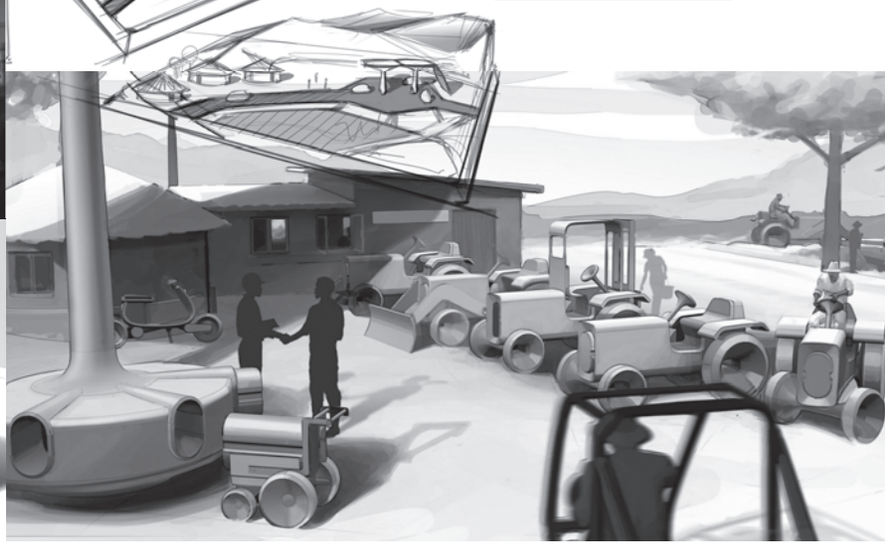








ПОСКОЛЬКУ далеко не каждая африканская семья сможет позволить себе покупку трактора, предполагается, что им будет владеть сельская община, а пользовать технику селяне будут по очереди, регистрируя очередность с помощью специального приложения для смартфона.



Похожая история случилась и в 2017 году на выставке Techno Classica в Эссене. На стенде немецкой компании Klima-Lounge, основная специальность которой кондиционирование гаражей, стоял трактор, стилизованный под аналогичную продукцию марки Lamborghini шестидесятилетней давности. Сообщалось, что совместно с семьей Ламборгини к столетию Ферруччо будет выпущено пять юбилейных тракторов Centenario, каждый из которых предполагается продать за 250 тысяч евро. Если зайти на официальный сайт Lamborghini – марка тоже участвовала в эссенской выставке, – то можно убедиться, что там нет ни слова об этом проекте.

Сегодня и Porsche, и Lamborghini входят в Volkswagen Group, и, вероятно, вопрос о выпуске тракторов – за господами в головном офисе. А собственно, почему бы и нет? Ведь Группе принадлежат самые разные марки, выпускающие технику от мотоциклов до магистральных тягачей. И что-то такое на самом деле намечается. И на сей раз это не шутка. Нынешней весной в нью-йоркском Музее Гуггенхайма экспонируется выставка, посвященная совместному проекту VW Group, дизайнерскому объединению AMO и нескольких африканских университетов. Главная тема выставки – электрический e-tractor. И это не просто инвентарь, это стержень, вокруг которого строится жизнь целой деревни. А если принять во внимание, что весь наш мир сегодня – это одна большая деревня, проект можно считать более чем перспективным. **a**



Как закалялась сталь

Иван Картамцев

АВТОМОБИЛЬНЫЕ ТЕХНОЛОГИИ, ПОЯВИВШИЕСЯ БЛАГОДАРЯ АВТОСПОРТУ

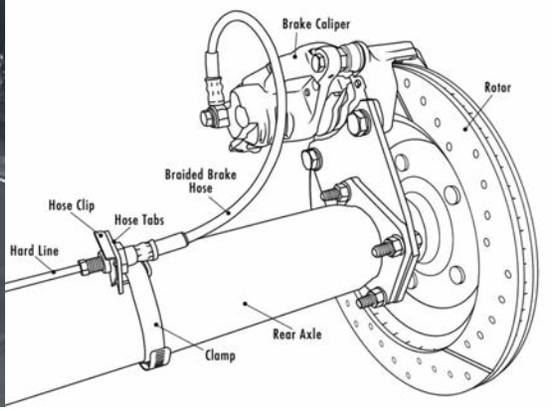
ВЫ НИКОГДА НЕ ЗАДУМЫВАЛИСЬ О ТОМ, ЧТО ОБЩЕГО МЕЖДУ ДРЕВНЕГРЕЧЕСКОЙ МИФОЛОГИЕЙ И... АВТОСПОРТОМ? КАЗАЛОСЬ БЫ – НИЧЕГО. НО ЕСЛИ ПОКОПАТЬСЯ В СЮЖЕТАХ, ТО МОЖНО КОЕ-ЧТО ОБНАРУЖИТЬ. ВОТ, К ПРИМЕРУ, МИФ О ТИТАНЕ ПРОМЕТЕЕ, ДАРОВАВШЕМ ЛЮДЯМ ОГОНЬ, ЗА ЧТО СТАРЫЕ БОГИ ОБРЕКЛИ ТОГО НА НЕЧЕЛОВЕЧЕСКИЕ МУКИ. ТАК ВОТ, С МОМЕНТА НАЧАЛА АВТОМОБИЛЬНОЙ ЭРЫ ДЕЛА ОБСТОЯЛИ НИЧУТЬ НЕ МЕНЕЕ ДРАМАТИЧНО: ГОНОЧНЫЕ ИНЖЕНЕРЫ «КОВАЛИ» ТЕХНОЛОГИИ НЕ СХОДЯ С ОЛИМПА, А БЕССТРАШНЫЕ ПИЛОТЫ ЖЕРТВОВАЛИ СОБСТВЕННЫМИ ЖИЗНЯМИ, ЧТОБЫ ВПОСЛЕДСТВИИ ДАРОВАТЬ РЯДОВОМУ ПОТРЕБИТЕЛЮ АВТОМОБИЛЬ В ТОМ ВИДЕ, В КОТОРОМ МЫ ЕГО ЗНАЕМ.

Из года в год транспортные средства, появляющиеся на дорогах общего пользования, становятся все быстрее, легче, но в то же время безопаснее. Причем касается это не только продукции премиальных брендов, которые, по традиции, одними из первых стремятся внедрить передовые технологии с целью получения преимущества перед конкурентами. Благодаря прогрессу сегодняшние бюджетные модели получили высокотехнологичные конструктивные решения, которыми еще несколько десятилетий назад могли похвастать гоночные болиды и дорогие суперкары.

Для достижения высоких результатов в гоночных соревнованиях производителям постоянно приходится либо придумывать что-то новое, либо радикально совершенствовать существующие механизмы. Благо гоночный трек позволяет проверить любые смелые идеи в действительно сложных условиях, где проходят естественный отбор лишь те технологии, которые способны наглядно продемонстрировать не только свою эффективность, но главное – надежность.

Само собой, путь из гоночного паддока до гаража рядового потребителя обычно занимает немало времени, которое уходит на апробацию, доводку, упрощение и, как следствие, удешевление конструкции. Тем не менее это именно тот случай, когда лучше поздно, чем никогда. Мы же собрали небольшую подборку наиболее примечательных изобретений гоночных инженеров, которые вы, не ровен час, сможете обнаружить даже на собственной «ласточке».

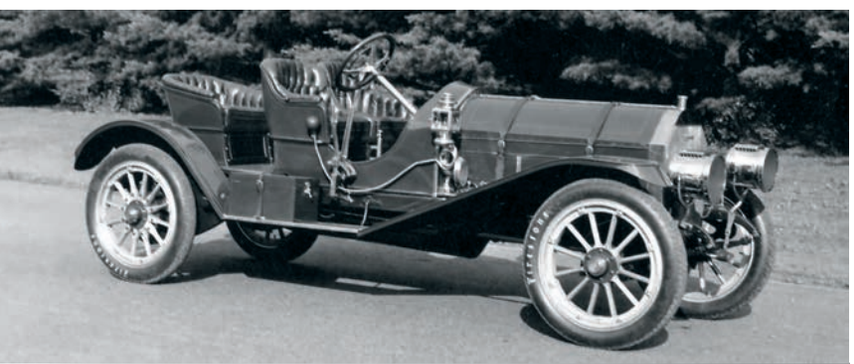


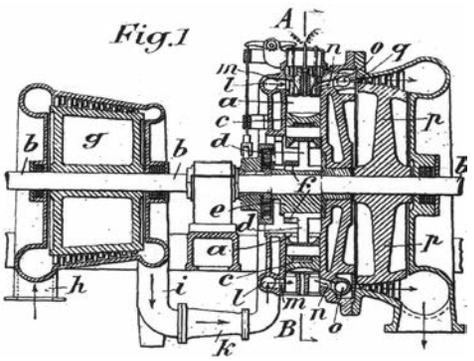


Дисковые тормоза

Первая система, использовавшая диск и медную колодку, была запатентована Уильямом Ланчестером еще в 1902 году, но она была далека от совершенства и уступала многим существующим механизмам других типов. Тем не менее идея найти альтернативу барабанным тормозам не давала покоя инженерам. Например, в 1949 году на шестом поколении Chrysler Imperial в качестве опции можно было установить дисковые тормоза с полным охватом и вращающимся корпусом. Однако дисковые тормоза современного типа были разработаны немного позже. Для гоночного автомобиля Jaguar C-Type, готовившегося принять участие в 24-часовом заезде в Ле-Мане, британская компания Girling в 1953 году создала эффективную тормозную систему, в которой колодки прижимались к наружным плоскостям чугунного диска. При этом многие сходятся во мнении, что убедительная победа британцев в том сезоне была обусловлена именно этим преимуществом.

Первым серийным легковым автомобилем с дисковыми тормозами стал Citroen DS в 1955 году. А в шестидесятые годы дисковые тормоза появились у большинства ведущих автопроизводителей, в числе которых были Mercedes-Benz, Lancia, Renault, а также целый ряд американских компаний.





НА АВТОМОБИЛЬНОЙ ВЫСТАВКЕ
в Берлине, проходившей в сентябре 1921 года, были представлены две гражданские модели — Mercedes 6/20hp и 10/35hp. Считается, что именно с них компрессоры «пошли в народ».



Компрессор

Первые нагнетатели по системе Рутса, работающие для двигателя внутреннего сгорания, были запатентованы еще в конце XIX века, появление автомобиля с приставкой Supercharged можно датировать лишь 1908 годом. Это был гоночный болид, построенный американским инженером Ли Чадвиком из штата Пенсильвания. Машина гонялась на трассе в Индианаполисе, а также демонстрировала отличные результаты во время свободных заездов на 10 миль. Не в последнюю очередь благодаря компрессору, который позволял разогнать Chadwick до невиданных тогда 160 км/ч, что, вне всяких сомнений, подстегнуло интерес к перспективной технологии.

Впрочем, по-настоящему заслуженное внимание вернулось к компрессорам лишь после Первой мировой войны – пригодился опыт создания авиационных моторов, позволивший устранить ряд «детских» проблем, связанных в том числе с перегревом. И пусть сегодня куда большее распространение получили моторы с турбонаддувом, автомобили, дополнительно оборудованные одним или сразу несколькими компрессорами, можно встретить и по сей день.

СЕЙЧАС УЖЕ ТРУДНО ПОВЕРИТЬ в то, что в темное время суток первые автомобили использовали простые керосиновые лампы. Потом они сменились ацетиленовыми фарами, которые все так же приходилось зажигать вручную. Только 1912 году получила распространение система Bosch Licht с электрическими лампами накаливания в фарах, генератором, батареей и реле-регулятором.



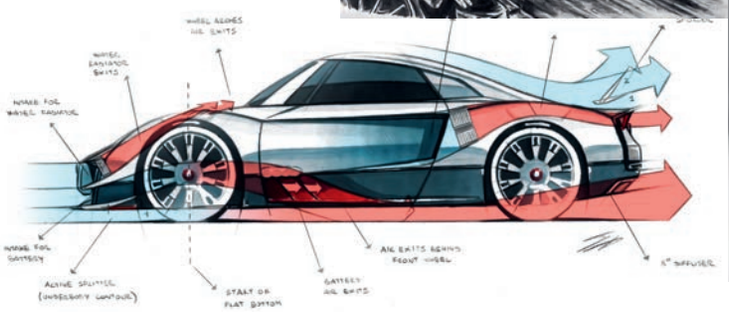




Лазерная оптика

Технология Matrix LED – инновационная лазерная оптика – была представлена компанией Audi в 2014 году и первоначально разрабатывалась для гоночных прототипов, участвующих в 24-часовых гонках в Ле-Мане. Фары состояли из 25 светодиодов, разбитых на пять групп, каждая из которых имела рефлектор с линзой и управлялась электроникой. Перенаправление светового пучка осуществляется путем изменения фокуса светового луча, формируемого лазером. При этом электроника может по отдельности корректировать яркость светодиодных блоков. В идеальных условиях максимальная дальность освещения может достигать 600 метров. В настоящее время лазерную оптику можно встретить на серийных автомобилях, выпускаемых не только концерном Audi, но и другими брендами.







СДЕЛАННЫЙ ПО ЗАКАЗУ ГРАФА РИКОТТИ КУЗОВ AERODINAMICA. Кузовная фирма Castagna превратила популярную среди спортсменов модель A.L.F.A. 40/60 HP в «каплю». С таким кузовом четырехместный автомобиль, оснащенный двигателем мощностью всего 70 л.с., разгонялся до 139 км/ч – для тех лет это был вполне спортивный результат.

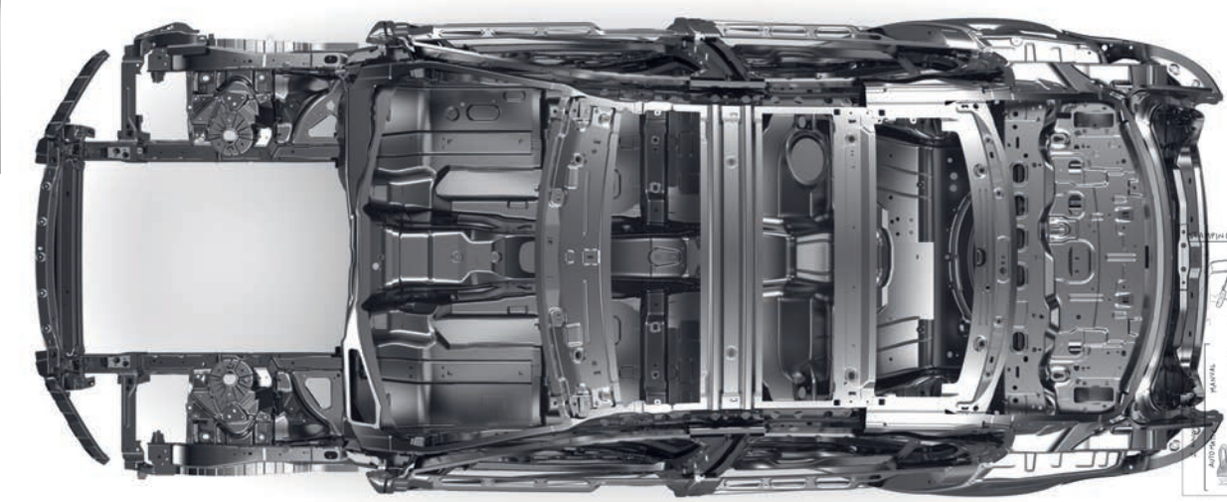
Аэродинамический кузов

Теперь многие автопроизводители гордятся низкими коэффициентами аэродинамического сопротивления кузовов своих автомобилей, что положительно отражается не только на их динамике, но и на экономичности. Но когда-то обтекаемый кузов был роскошью, доступной лишь спортивным болидам. Причиной тому – высокая для своего времени сложность и, соответственно, стоимость изготовления. Одним из пионеров в этой области стал бельгийский инженер Камиль Женатци. В 1899 году он представил прототип La Jamais Contente, который имел открытый монокок, напоминавший пулю или торпеду. Этот, к слову сказать, электромобиль стал первым в мире наземным транспортным средством, преодолевшим скорость 100 км/ч. Правда, конструктор и гонщик ограничился кузовом автомобиля, и сидящий за рулем человек сильно увеличивал сопротивление воздуха.

Что же касается спойлеров, без которых теперь не обходится ни один современный спортивный автомобиль, то они появились значительно позже. Это изобретение приписывают гонщику и инженеру Дену Герни, в 1971 году придумавшему закрылок, повышающий прижимную силу на поворотах.

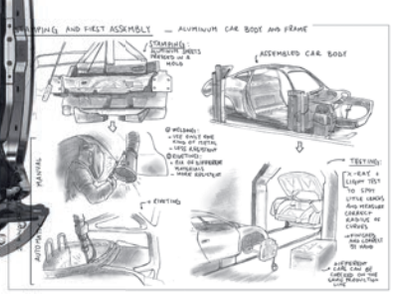
Кузова из алюминия, легкие сплавы

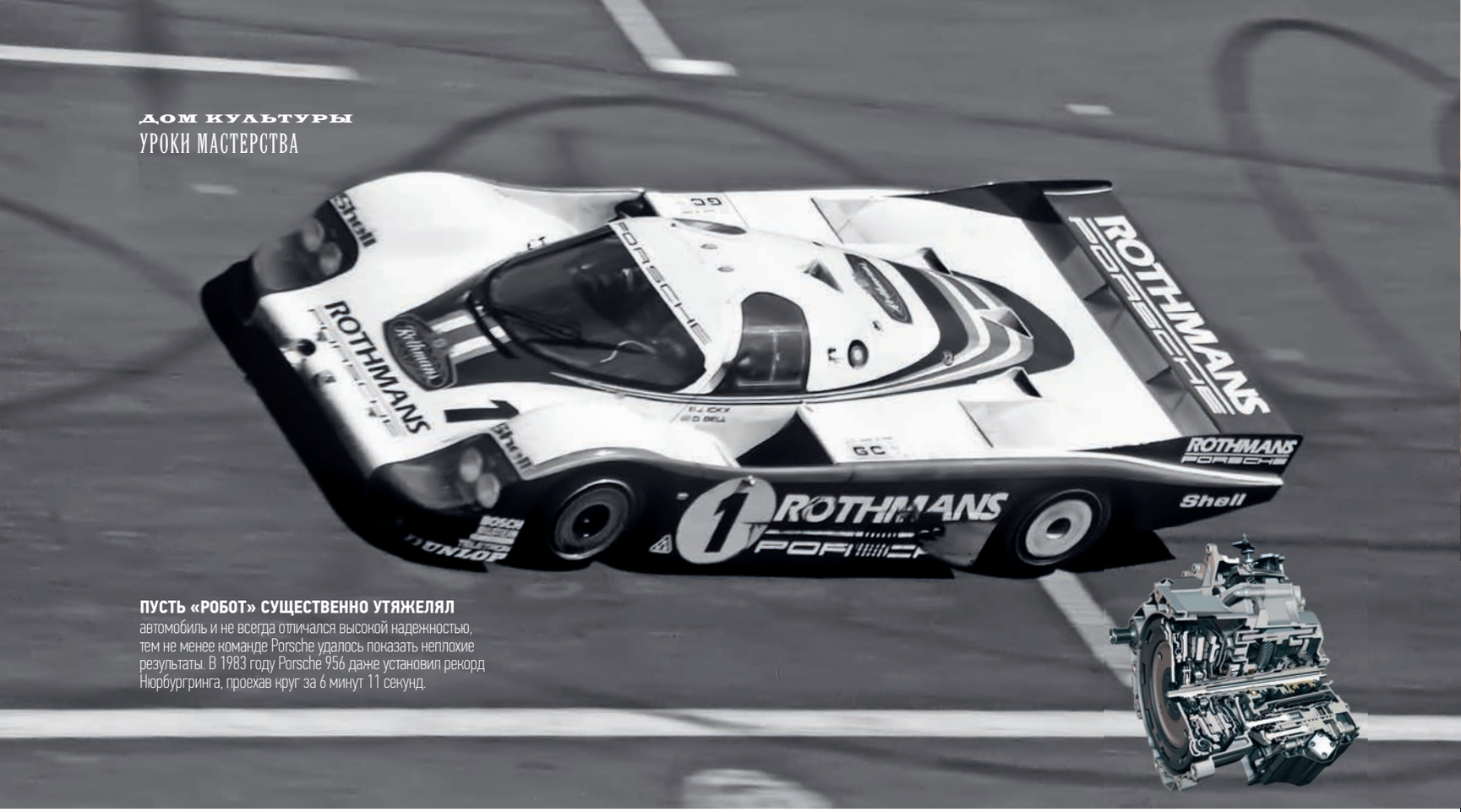
Это может показаться удивительным, но первый случай использования алюминия при изготовлении автомобильного кузова можно датировать 1899 годом. Тогда на международной выставке в Берлине был представлен гоночный Durkopp, кузов которого был изготовлен из этого легкого, прочного, но в то же время пластичного металла. А спустя всего пару лет Карл Бенц презентовал автомобиль, предназначенный для участия в престижной гонке в Ницце, двигатель которого включал в себя алюминиевые компоненты. К началу Первой мировой войны многие автопроизводители уже изготавливали из алюминия значительную часть кузовных деталей. Но это было лишь начало. Тем не менее, ввиду дороговизны и сложности обработки, алюминий широко использовался в основном при создании мелкосерийных гоночных болидов. Один из таких примеров – Ferrari 250 GTO, который был создан в 1962 году. Но прогресс не стоит на месте, и рост технологичности производственных процессов привел к тому, что за последнее время можно насчитать немало серийных автомобилей, чьи кузова изготавливаются с применением «летучего металла». Прежде всего это Audi, а также Jaguar и Range Rover.



В 1936 ГОДУ

Карло Феличе Андерлони запатентовал технологию Superleggera. Она представляла собой каркас из тонких стальных трубочек, обшитый алюминиевыми панелями, для постройки кузова. Это, среди прочего, позволило существенно снизить массу автомобилей.





ПУСТЬ «РОБОТ» СУЩЕСТВЕННО УТЯЖЕЛЯЛ
автомобиль и не всегда отличался высокой надежностью, тем не менее команде Porsche удалось показать неплохие результаты. В 1983 году Porsche 956 даже установил рекорд Нюрбургринга, проехав круг за 6 минут 11 секунд.

«Робот» с двумя сцеплениями

Автоматические коробки передач с гидротрансформаторами – изобретение далеко не новое. Рядовые потребители, использующие автомобиль исключительно в бытовых целях, уже давно оценили возможность не жать лишнюю педаль и не дергать за ручку. Чего не скажешь о профессиональных гонщиках, у которых каждая секунда на счету. В 1982 году инженеры команды Porsche представили гоночный прототип 956. Специально для него была разработана роботизированная коробка передач с двойным сцеплением, которая могла бы дать преимущество в скорости работы не только по сравнению с автоматическими коробками, но и с традиционной «механикой» – хотя она была не полностью автоматической, а преселективной. То есть выбор передачи оставался за водителем, а автоматика переключала ступени в тот момент, когда обороты двигателя это позволяли.

На серийных моделях концерна Volkswagen роботизированная коробка с двумя сцеплениями, получившая название DSG, появилась лишь двадцать лет спустя – в 2003 году.





Кнопки на руле

Систему под названием «мультируль» можно увидеть буквально в каждом современном автомобиле. Кнопки, расположенные на рулевом колесе, позволяют меньше отвлекаться от дороги, если, к примеру, нужно прибавить громкость аудиосистемы. Не считая отдельных случаев, данная технология стала массово применяться в начале девяностых годов прошлого века, но гораздо раньше с ней познакомились пилоты Формулы 1. В семидесятые годы вместо примитивных деревянных рулей гоночными командами стали постепенно применяться рулевые колеса, обитые кожей или замшей, а на их ступицах и спицах появились первые кнопки. По сравнению с современными болидами, чей руль насчитывает более двадцати различных кнопок, их функционал был невелик – он позволял запросить пит-стоп по радиосвязи или заглушить мотор.

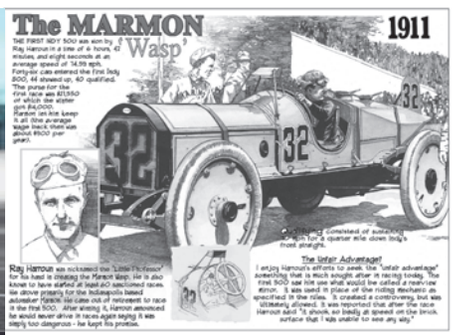




Система непосредственного впрыска топлива

Сегодня она знакома практически всем, но придумана была более полувека назад компанией Bosch и впервые опробована на Mercedes-Benz 300SL – одном из самых прогрессивных автомобилей своего времени. Специально для 300SL был разработан шестиплунжерный насос, впрыскивающий топливную смесь в камеру сгорания. Практически такая же система непосредственного впрыска применялась в моторах истребителей Messerschmitt. Для смазки также применялся специальный насос, причем масляный бак для ее обслуживания был общим с системой смазки двигателя. Сам двигатель пришлось наклонить на 45 градусов, чтобы втиснуть его под капот крайне приземистого автомобиля. Начиная с 1952 года специально подготовленные модификации Mercedes-Benz W194 стали принимать участие в гонках и демонстрировать выдающиеся результаты.









Зеркало заднего вида

«Для чего французскому танку зеркало заднего вида? Чтобы видеть поле боя». Многие слышали эту шутку, но немногие помнят, кому мы обязаны появлением этого, казалось бы, нехитрого приспособления. Использование зеркала с целью улучшения обзора упоминалось еще в 1909 году в книге «Женщины и автомобиль», написанной британской автогонщицей Дороти Левитт. Однако первое практическое применение этого изобретения случилось лишь двумя годами позже. В 1911 году во время гонки Indianapolis 500 американский гонщик Рэй Харроун решил установить зеркало заднего вида на свой Mormon Wasp. Сделано это было исключительно для того, чтобы избежать дисквалификации. Дело в том, что автомобиль Харроуна, в отличие от болидов его соперников, имел кузов, рассчитанный исключительно на одного человека, в то время как остальные участники гонки везли на борту механиков. В их обязанности, помимо помощи в обслуживании автомобиля, входило наблюдение за обстановкой на треке. Многие решили, что монокок, лишенный дополнительной пары наблюдательных глаз, может представлять опасность во время гонки, что и сподвигло Рэя Харроуна к рационализаторской деятельности. В результате гонка была выиграна. Но произошло это скорее потому, что Marmon Wasp конструктивно значительно превосходил другие автомобили, имея преимущество как в скорости, так и маневренности.

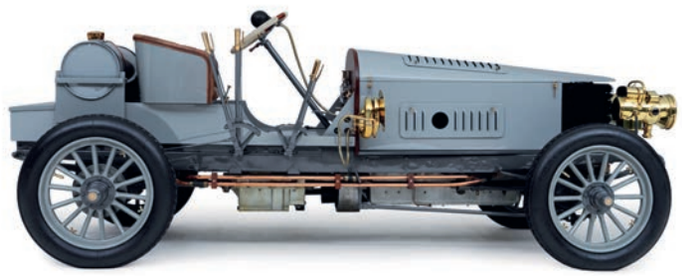


ШАССИ MP4/1
было спроектировано Джоном Барнардом и изготовлено американской фирмой Aerospace Hercules, которая, в отличие от многих, обладала достаточным опытом работы с композитными материалами.



Углеродное волокно

В 1880 году его запатентовал Томас Эдисон с целью применения в нитях накаливания. Однако путь этого прочного, термостойкого, но в то же время легкого материала в автоиндустрию занял без малого сто лет. Первые эксперименты по использованию углеродных волокон при конструировании гоночных автомобилей начались в 1976 году, а спустя пять лет, в 1981 году, на треке появился болид Формулы 1 под названием McLaren MP4/1. Монокок этого автомобиля был полностью изготовлен из углепластика, что обеспечивало высочайшую для своего времени жесткость кузова. Доказательства превосходства углеродного волокна не заставили себя ждать: в том же 1981 году во время Гран-при Италии McLaren MP4/1 под управлением Джона Уотсона попал в аварию, но благодаря карбоновому монококу пилоту удалось избежать травм. В результате углепластик плотно закрепился в «королевских гонках» и прочих дисциплинах, связанных с автоспортом. Сегодня многие автопроизводители также освоили производство деталей кузова из карбона. Правда, ввиду относительно высокой цены производства встретить его можно лишь на дорогих и мощных моделях с претензией на спорт.

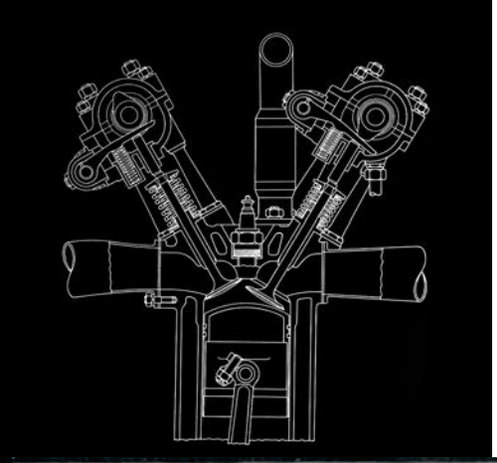


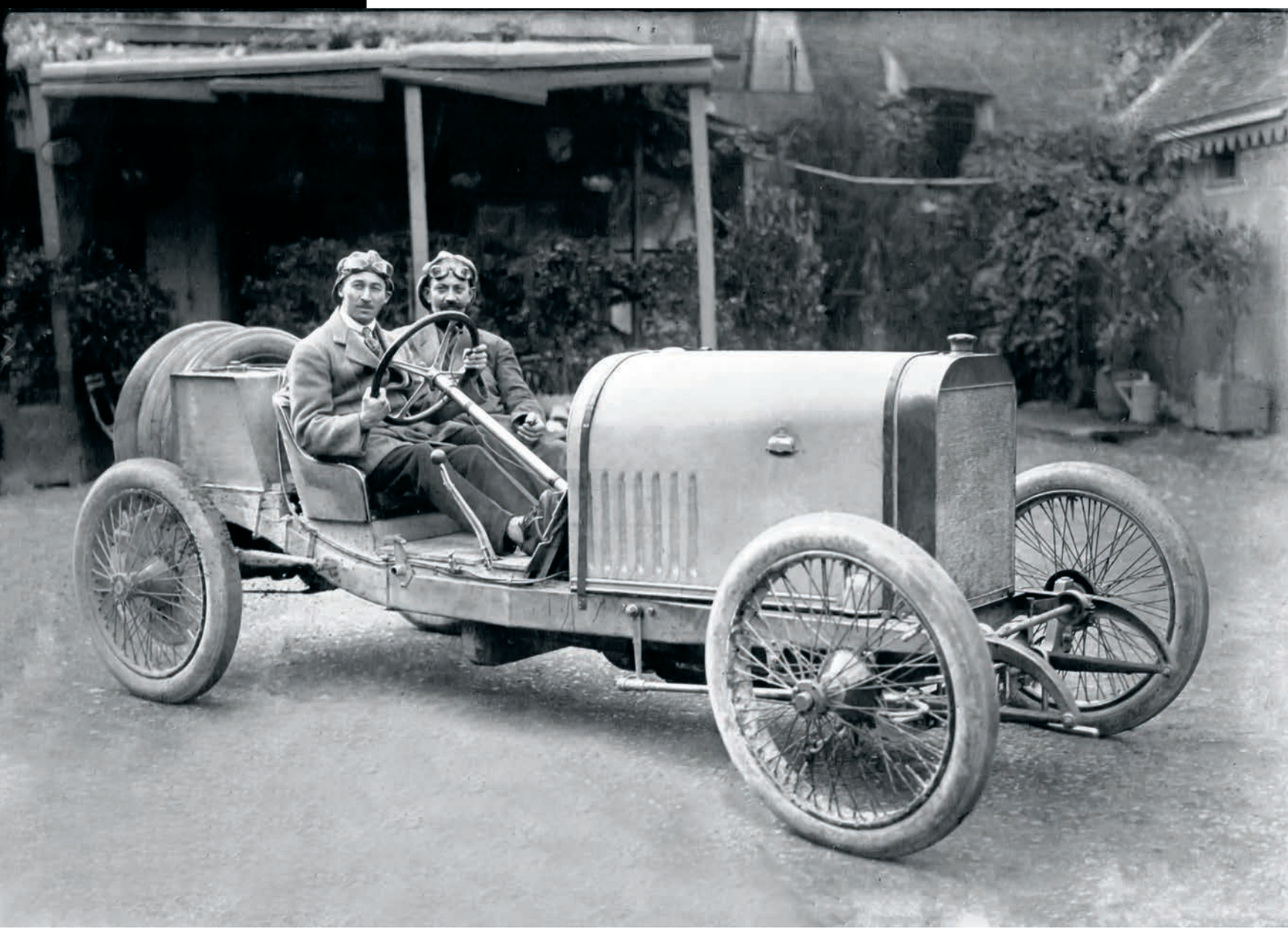
Полный привод

Мы привыкли считать, что постоянный полный привод – удел внедорожников. Тем не менее одними из первых опробовать привод на четыре колеса довелось профессиональным гонщикам. В 1903 году братья Спайкер из Нидерландов представили модель Spyker 60 H.P. Недостатков у этого двухместного полноприводного автомобиля с шестицилиндровым двигателем было, пожалуй, больше, чем достоинств. Прежде всего, это большая масса и сложность обслуживания. Но по мере развития технологий полный привод становился все более привлекательным. В 1923 году в компании «Бугатти» создали Type 32 – полноприводный гоночный автомобиль гран-при, который был по-настоящему быстрым, но его потенциал в полной мере раскрывался лишь в умелых руках. В дальнейшем полный привод применялся практически повсеместно и даже был опробован на болидах Формулы 1. Но настоящий расцвет полного привода пришелся на восьмидесятые годы. Тогда заводская команда Audi на полноприводном автомобиле quattro дважды выиграла чемпионат мира по ралли в 1983 и 1984 годах.









Многоклапанные двигатели

В массовых моделях до восьмидесятых годов прошлого века даже престижных марок двигатели имели по два клапана на цилиндр – впускной и выпускной. Но еще в 1912 году Peugeot поставила на гоночный L76 Grand Prix двигатель с четырьмя клапанами на цилиндр. Это помогло довести мощность 7,6-литрового мотора до 148 л.с. В 1913 году этот автомобиль установил на треке «Бруклендс» новый рекорд скорости – 170 км/ч. В 1921 году Peugeot построила болид с пятью клапанами на цилиндр. Но до Второй мировой войны многоклапанные двигатели использовались почти исключительно на гоночных моделях – Bentley, Bugatti, Mercedes-Benz, Duesenberg, Stutz и других. Первым применением этой технологии в обычной, не спортивной и достаточно массовой модели можно считать двигатель FJ20 на Nissan Skyline в 1981 году. Для таких автомобилей была важна уже не мощность и скорость, а возможность экономить топливо и улучшить экологические показатели. **a**



Гарниры большого шлема

Олег Карпов • фото Евгения Сафронова и команд Ф1

ЧТО И КТО КРАСИТ ГОЛОВНЫЕ УБОРЫ ПИЛОТОВ ФОРМУЛЫ

АВТОМОБИЛЬНЫЙ СПОРТ – ЭТО НЕ ТОЛЬКО ШОУ, НО И ОТДЕЛЬНАЯ ИНДУСТРИЯ С ДЕСЯТКАМИ УНИКАЛЬНЫХ ПРОФЕССИЙ. У ЙЕНСА МУНЗЕРА – ОДНА ИЗ ТАКИХ. ОН НЕ ПРОСТО КРАСИТ ГОНОЧНЫЕ ШЛЕМЫ. ОН ПОМОГАЕТ ПИЛОТАМ В СОЗДАНИИ ВАЖНЕЙШЕЙ ДЕТАЛИ ОБРАЗА, ВЕДЬ СОБСТВЕННЫЙ ШЛЕМ ДЛЯ КАЖДОГО ИЗ НИХ – ЭТО ВИЗИТНАЯ КАРТОЧКА. А ДЛЯ ЗВЕЗД Ф1 – ЕЩЕ И ОТЛИЧНЫЙ МАРКЕТИНГОВЫЙ ИНСТРУМЕНТ. В ОТЛИЧИЕ ОТ МАШИН, РАСКРАСКА КОТОРЫХ ЗАВИСИТ ОТ ДОГОВОРОВ СО СПОНСОРАМИ, ГОНЩИКИ ВОЛЬНЫ САМОСТОЯТЕЛЬНО ВЫБИРАТЬ ДИЗАЙН ДЛЯ СВОИХ ШЛЕМОВ. ЙЕНС – ТОТ ЧЕЛОВЕК, КОТОРЫЙ ПОМОГАЕТ ИМ ВОПЛОЩАТЬ В ЖИЗНЬ СОБСТВЕННЫЕ ИДЕИ. ПО НАШЕЙ ПРОСЬБЕ ОН САМ РАССКАЗЫВАЕТ ЧИТАТЕЛЯМ «АВТОПИЛОТА» ОБ ОСОБЕННОСТЯХ СВОЕЙ РЕДКОЙ ПРОФЕССИИ.

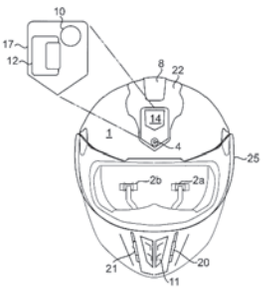
Я **никогда не учился на дизайнера.** По образованию я инженер-электронщик, и, если бы не увлечение мотокроссом, я бы почти наверняка трудился до пенсии в Volkswagen, где у меня была когда-то хорошая работа. Но я очень любил красить шлемы. Поначалу, когда мне было лет девятнадцать, я делал это только для себя и своих друзей-мотогонщиков. Потом заказов стало больше, и я обменивал свои услуги на экипировку: ботинки, комбинезоны, цепи, шины – все, что помогало мне продолжать участвовать в соревнованиях. Но красить шлемы у меня получалось явно лучше, чем выигрывать гонки, и я начал этим подрабатывать.

Первое время я красил шлемы дома у родителей, в подвале, а сушил – прямо на кухне. Они вставали по утрам: «Боже, Йенс, чем тут воняет?» – «Я сейчас все уберу». У меня, по сути, был маленький бизнес, но я все еще ходил на работу. Когда заказов стало слишком много, я однажды пришел и сказал, что у меня есть дела поважнее. Это был мой последний рабочий день в Volkswagen.

На автогонки я переключился, когда понял, что мотокроссом занимаются только бедные парни вроде меня, для которых главная забота – где купить подешевле шины. Пилоты рассказывали про меня друг другу – и я быстро добрался от картинга до Формулы 3.

Моей главной надеждой был Ник Хайдфельд. Какое-то время он считался самым перспективным немецким пилотом. Он перешел в Формулу 3000, а потом добрался до Ф1 – и именно с ним я провел свой первый полный сезон в чемпионате. Но формально моим первым гонщиком в Ф1 стал Тораносукэ Такаги в 1998 году. Для домашней гонки он







Пилоты рассказывали про меня друг другу — и я быстро добрался от картинга до Формулы 3.



захотел хромовый шлем. Было круто видеть свою работу по телевизору.

Большой прорыв случился, когда я начал работать с Schuberth. Они запускали свой проект в Формуле 1, и им нужен был кто-то, кто мог предложить оригинальную покраску для их шлемов. Ник дал им мои контакты. Других дизайнеров шлемов в Германии еще не было. К тому же я базировался в Брауншвейге, а это в нескольких десятках километров от их завода под Магдебургом. В общем, мы нашли друг друга.

Они предложили свой шлем с моим дизайном сначала Ральфу Шумахеру, но я уверен, что это был тактический ход – конечно, они держали в уме Михаэля. И это сработало: Михаэль сразу обратил внимание на то, что у брата новый шлем. И в 2001 году мы уже работали вместе: мои услуги прилагались к контракту с Schuberth. Конечно, я нервничал. В Германии не было столь популярного спортсмена со времен Бориса Беккера.

Михаэль был профессионален во всем. Но при этом он не боялся задавать простые вопросы. Я помню один из наших первых диалогов. Он хотел разобраться в процессе. Я рассказывал: «Сначала наносим грунтовку, потом красим шлем в белый цвет, потом – в красный». Он говорил: «Стоп. Зачем белый? Может, без него?» – ему хотелось,





Потом Михаэль просил добавить больше красного, и в итоге дошло до того, что немецкий флаг вообще исчез со шлема.

чтобы шлем весил меньше. Я объяснял: «Если не будет белого, то ты будешь в итоге выступать в коричневом шлеме». Он согласился, что это не вариант. «Потом – три слоя лака», – сказал я. «Нет, Йенс, слой лака точно будет один!» – «Михаэль, это будет выглядеть ужасно!» – «Ничего. Я же гонщик, не модель». Уже потом я понял, что в Формуле 1 не все должно быть идеально. По телевизору машины выглядят очень красиво – буквально сверкают. Но если смотреть на них вблизи – они ужасно покрашены. Потому что каждый слой краски – это лишние килограммы.

Первое, что я сделал со шлемом Шумахера, – изменил шрифт, которым было написано его имя: он больше подходил для открытки с приглашением на вечеринку в честь третьего дня рождения, но не для шлема трехкратного чемпиона мира. Потом Михаэль просил добавить больше красного, и в итоге дошло до того, что немецкий флаг вообще исчез со шлема. Еще через некоторое время мы нарисовали на этом месте китайского дракона. Я понятия не имею почему – но ему нравилось.







Последняя деталь, которую я добавил на шлем, – это имена членов его семьи. В одном из интервью Михаэлю задали вопрос, что бы он взял с собой на необитаемый остров. Он сказал, что взял бы машину, топливо и свою семью. И я подумал, что было бы неплохо нанести имена Коринны, Джины-Марии и Мика на шлем рядом с его собственным. При этом, если уж у нас уже есть китайский дракон, то и имена было бы здорово написать иероглифами. В конце карьеры он выступал именно в таком шлеме, с китайским драконом и иероглифами.

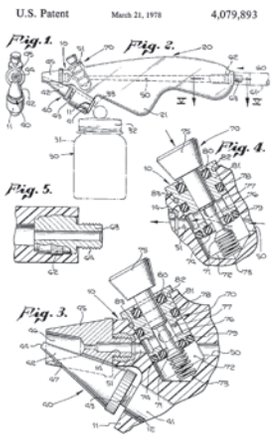
Это было после терактов в Америке. Они произошли перед Гран-при Италии, а уже следующая гонка должна была пройти в Индианаполисе. Мир пережил шок – и я не мог отделаться от мысли, что мы должны как-то отреагировать. Я предложил Schuberth заменить немецкий флаг на американский. Михаэлю идея понравилась, и он вышел в этом шлеме на старт. Что-то подобное случалось и раньше, но это были маркетинговые ходы. Например, Nokia как-то нарисовала на шлеме Мики Сало руку с телефоном – получилось так, будто он едет на машине Ф1 и говорит по мобильному. Но мне кажется, именно шлем Михаэля для Гран-при США – первый шлем с особым посланием, с подтекстом.

Пилот, который буквально ввел на это моду, – Себастьян Феттель. Во времена его выступлений за Toro Rosso и Red Bull мы подготовили вместе 96 особых раскрасок. Дошло до того, что он почти на каждый этап приезжал в совершенно новом шлеме.

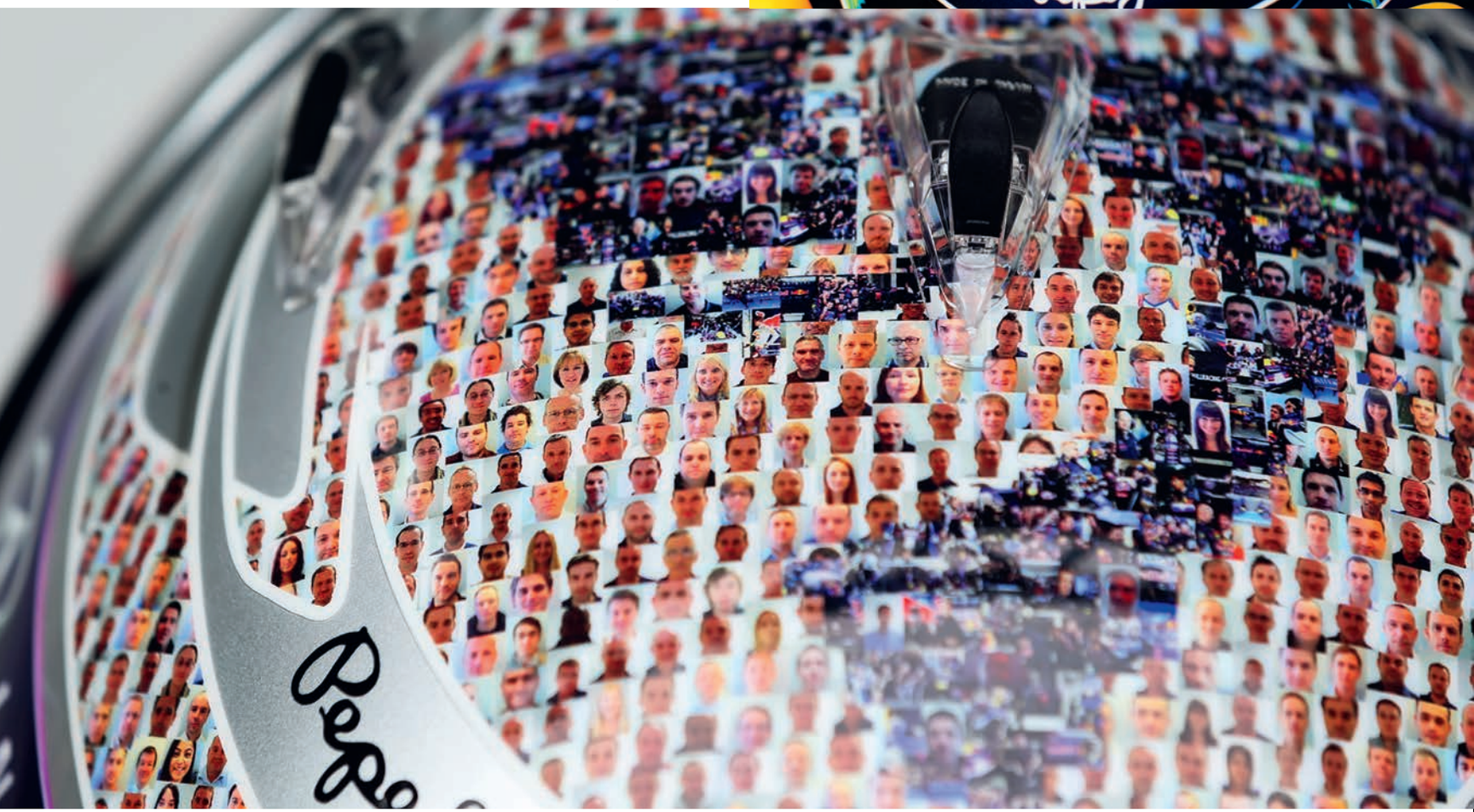
Для меня Феттель – идеальный клиент. Сотрудничество с ним – это как контракт с известным исполнителем для человека, который пишет песни. Всегда хочется работать для того, кто выступает для миллионов, а не для того, кто перебирается из одного бара в другой. С Себастьяном я получил возможность реализовать огромное количество идей.

Один из самых запоминающихся шлемов – тот, в котором Себ выступил в Сингапуре в 2012 году, со светодиодами. Это было идеальное решение для ночной гонки. Идея пришла ко мне случайно. Я просто увидел на детской площадке ребенка в ботинках со сверкающей по-

ОТВЕТСТВЕННЫЕ ЛИЦА







дошвой: когда он бегал, подошва начинала мерцать. У меня сразу все сошлось в голове – я просто обязан был сделать такой же шлем.

Мы подготовили два шлема – на всякий случай. Светодиоды реагировали на сильные колебания, они должны были загораться при атаках поребриков и гаснуть на прямых. Я использовал всего три маленькие батарейки, которых в принципе должно было хватить на всю дистанцию, но утром перед гонкой я все равно волновался. В итоге все прошло нормально, но я успокоился только после финиша. Батарейки выдержали, а Себ выиграл. Это была первая победа после долгого перерыва – у него было тяжелое положение в чемпионате, а после этого его уже было не остановить, и в итоге он выиграл титул.

К тому моменту у меня уже был вполне серьезный бизнес. Я переехал с родительской кухни еще в 1997 году, а в 2004-м уже снял помещение побольше, нанял несколько сотрудников. Сначала мы занимали только один этаж, потом два, а потом – и все здание.

Расширять бизнес было единственным способом сохранить себе нервы. У меня были очень жесткие дедлайны. В Формуле 1 никто не спрашивает, можешь ли ты подготовить что-то к определенному сроку, – тебе просто сообщают дату.

На гонки я приезжаю редко – может быть, пару раз в год, в Хоккенхайм и в Монцу. Я все еще фанат. Когда я вижу болельщиков, которые собирают автографы и фотографируются с пилотами, мне тоже хочется, но я сдерживаюсь. В конце концов, я здесь для бизнеса.

Сейчас у меня шесть клиентов: Феттель, Даниэль Риккардо, Даниил Квят, Карлос Сайнс, Макс и Ландо. Наверное, мой самый любимый шлем в этом году – тот, что у Даниила Квята. Этот шлем узнаваем издалека, плюс в нем много интересных деталей, когда изучаешь его вблизи. Идеальное сочетание.

Конечно, мне нравятся шлемы с простым дизайном. Не только с эстетической точки зрения, но и с практической тоже. Делать их проще и быстрее. Но современные пилоты хотят, чтобы на их шлемах было все сразу: линии, узоры, градиенты. Это кропотливая работа, а мне, в конце концов, надо как-то зарабатывать. Иногда гонщики расплачиваются шлемами. У каждого из них примерно по десять-пятнадцать шлемов

Наверное, мой самый любимый шлем в этом году — тот, что у Даниила Квята.



на сезон – и они могут вернуть мне парочку в качестве сувенира. Когда это происходит, я сразу спрашиваю: «Можно я их продам?»

Я постоянно сомневаюсь. Мне кажется, я бы никогда ничего не добился, если бы думал про себя, что я великий дизайнер. Я постоянно интересуюсь мнением своих сотрудников, хожу по офису и показываю всем эскизы. Мне важно мнение других – потому что, в конце концов, мою работу будут оценивать люди. Возможно, поэтому я не люблю социальные сети. Ты всегда спокойно относишься к хвалебным комментариям – их может быть двадцать, пятьдесят, но, если хотя бы один человек написал, что ему не нравится, это очень расстраивает. Я и сотрудников своих выбираю так же. Мне не нужны люди с образованием и самомнением. Мне нужны те, кто любит свое дело, независимо от того, есть у них диплом или нет. Я даже нанял на работу человека, который рисовал граффити. Просто сказал ему: «Будешь делать то же самое, только днем и не на зданиях». Мне кажется, отчасти в этом наш секрет. К тому же людей, у которых есть диплом о том, что они умеют красить шлемы, все равно не существует. а


УДОСТОВЕРЕНИЕ
ШОФЕРА ВТОРОГО КЛАССА
30
ПАМЯТКА ШОФЕРА
БЕНЗИН



SPEED-ИНФО

Иван Баранцев

КАКОЙ РУССКИЙ НЕ ЛЮБИТ БЫСТРОЙ ЕЗДЫ

СКОРОСТЬ – ОДНО ИЗ ГЛАВНЫХ КАЧЕСТВ АВТОМОБИЛЯ, А ПРЕВЫШЕНИЕ СКОРОСТИ – САМОЕ РАСПРОСТРАНЕННОЕ НАРУШЕНИЕ ИЗ ВСЕХ ПРАВИЛ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ, С КОТОРЫМ ПЫТАЮТСЯ БОРОТЬСЯ САМЫМИ РАЗНЫМИ СПОСОБАМИ: УСТАНОВКОЙ КАМЕР, ВВЕДЕНИЕМ НОВЫХ ОГРАНИЧЕНИЙ, УВЕЛИЧЕНИЕМ ШТРАФОВ И ПРОЧИМИ МЕТОДАМИ.

Кто-то из представителей власти даже призывает вернуться к былой практике и ввести талоны предупреждений, как во времена Советского Союза. Вопрос, конечно же, спорный и требует обсуждения. Кстати, ничто так не помогает понять прошлое, как мир вещей – благо имеющих отношение к теме скорости артефактов у нас сохранилось великое множество. Достаточно только ввести в поисковый запрос на сайте интернет-аукциона заветное слово «скорость»...

Стрелка и циферблат

В девяностые годы, когда интернет еще не был так распространен, как сегодня, подрастающее поколение познавало мир автомобилей довольно своеобразным способом – мальчишки шлялись по дворам, отыскивая иномарки, чтобы прислонить лицо вплотную к стеклу водительской двери, закрыть его от бликов ладонями и попытаться рассмотреть последние цифры на спидометре. Они, по наивному детскому представлению, говорили о максимальной скорости автомобиля, а следовательно, и о «крутости тачки».

Спидометр в автомобиле – вообще прибор особый. Кроме дороги, во время езды водитель чаще всего смотрит именно на его стрелку, хотя сейчас конкуренцию в этом спидометру легко могут составить экран навигатора или даже мобильного телефона. Да и сами спидометры постепенно превращаются в цифровые.

То ли дело раньше. Существовала такая традиция – на память о бывших когда-то в семье автомобилях оставлять от нее «приборку», которая могла даже занять почетное место на «стенке» где-нибудь между хрусталем и томами «Библиотеки всемирной литературы» – была в СССР такая книжная серия преимущественно из героических эпосов или восточной поэзии, которые никто, конечно же, толком не читал, но быть обладателем таких «корешков» на полке считалось престижным.

Комбинацию приборов от ЗАЗ-965 мы купили волею случая, но есть в этом и какое-то восстановление справедливости. Вряд ли бывшие владельцы «горбатых» хранили эту реликвию от автомобиля у себя дома, а дети совсем не заглядывали в салоны «Запорожцев», так как видеть себя за рулем такого автомобиля никто из них не мечтал. Да и вид приборной панели говорит о том, что сняли ее с брошенного автомобиля – все стекло в царапинах, а пластик треснул и покорежился от воздействия солнца, состроив недовольную своей судьбой гримасу. Время таких скоростей давно ушло: цифрой 120 вряд ли сейчас кого-нибудь удивишь, а толстая и короткая стрелка, похожая на стрелку будильника, выглядит так же наивно и смешно, как и сам «горбатый».

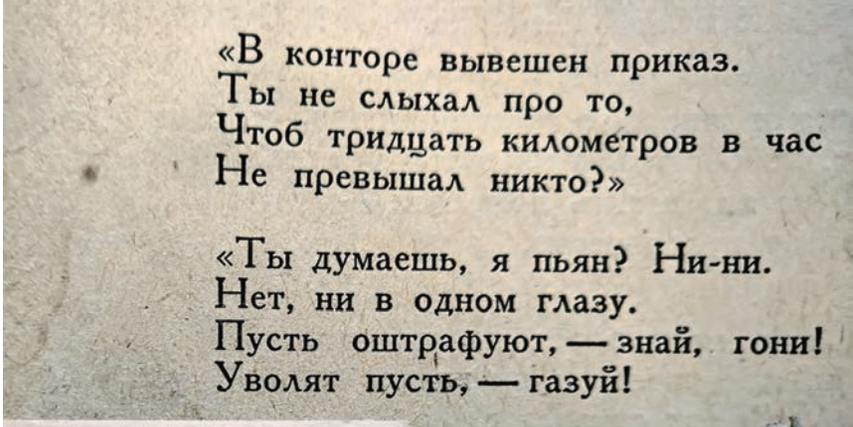
В конторе вывешен приказ

Отношение к скорости потом во многом определяло характер водителя. Выросшие на мечте о скорости дети, повзрослев, садились за руль, конечно же, нарушали правила дорожного движения по этой части.

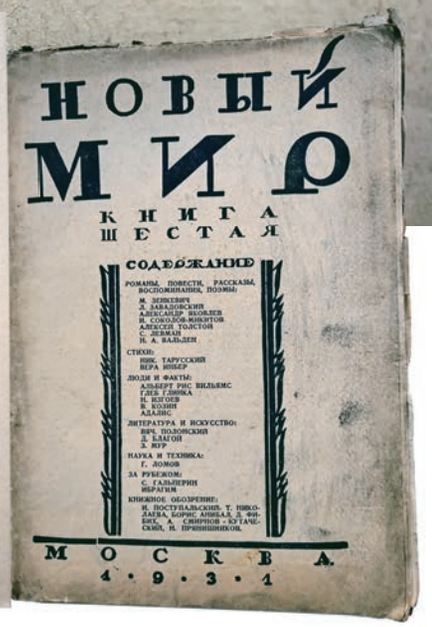
Но «превышение» у шоферов, по всей видимости, в крови. Напополам с бензином. На торгах нам случайно попался журнал «Новый мир» за 1931 год, а в нем – поэма Михаила Зенкевича «Машинная страда», в духе эпохи повествующая о битве за урожай. Тут и сравнение трактора с аэропланом, и даже с носорогом: «В первозданной дикости, как носорог, Катерпиллер Sixty прет без дорог». И еще – про лихача-шофера: «"В конторе вывешен приказ, Ты не слыхал про то, Чтоб тридцать километров в час Не превышал никто?" "Ты думаешь, я пьян? Ни-ни. Нет, ни в одном глазу. Пусть оштрафуют, – знай, гони! Уволят пусть, – газуй!"»

Сразу же захотелось узнать, что же в 1937 году случилось с поэтом, певшим осанну американским «Катерпиллерам», но все обошлось: Михаил Александрович спокойно прожил до 1973 года. Кстати, известен он больше не стихами про трактора и шоферов на потребу времени, а переводами: «Юлий Цезарь» и «Мера за меру» Шекспира, «Остров сокровищ» Роберта Стивенсона, «Война миров» Уэллса – это все его работы. Хотя начинал Зенкевич в 1911 году в «Цехе поэтов», том самом, где были Ахматова, Гумилев, Мандельштам…

Или другая покупка, моложе журнала на полвека, – карманный календарик на 1981 год, но тоже изображающий ограничение скорости в 30 км/ч. Художник изобразил водителя-лихача, сбивающего в заносе знак с ограничением скорости и уносящегося в ночную даль с красным светом габаритов.







Пятый пункт

А вот дисциплинированного водителя в советские времена было сразу видно по его правам: в книжечку вкладывался еще и так называемый талон предупреждений, в котором в случае нарушения правил дорожного движения инспектор ГАИ пробивал дыроколом отверстия по краям. Делались они аккурат по цифрам от 1 до 8, присутствующим по периметру в количестве трех каждая. Каждая цифра означала соответствующий пункт нарушения, обозначенный на обратной стороне талона: например, 1 – это «превышение скорости в опасных условиях», а 2 – «нарушение правил обгона и маневрирования» и так далее. При проколе на обратной стороне ставилась дата правонарушения – в течение года их можно было совершить до трех, после чего права считались недействительными. Конечно же, водители как могли подтирали эти записи, исправляя даты, но при любых сомнениях прокол считался действующим. Права, которые мы купили – не поймите нас превратно, – были выданы Квалификационной комиссией Госавтосинспекции Управления милиции Куйбышевского облисполкома в 1968 году. Принадлежали они шоферу второго класса Касьянову Ивану Андреевичу.





НАШИ ПОКУПКИ

Приборная панель ЗАЗ-965, ***1000 рублей*** – *интернет-площадка avito.ru*
Журнал «Новый мир», № 6 за 1931 год, ***300 рублей*** – *интернет-аукцион meshok.ru*
Календарик ГАИ, 1981 год, ***30 рублей*** – *интернет-аукцион meshok.ru*
Удостоверение шофера второго класса, 1968 год, ***500 рублей*** – *интернет-аукцион meshok.ru*
Памятка шофера, 1962 год, ***500 рублей*** – *интернет-аукцион meshok.ru*
Фото «Москвич-перевертыш», ***70 рублей*** – *интернет-аукцион meshok.ru*

Кстати, автомобили на обложках водительских удостоверений изображались разные, в зависимости от классности: у шофера первого класса – представительский ЗИС-110, второго класса – «Победа», а у третьего класса и шофера-любителя – скромный «Москвич». Кстати, когда товарищ Касьянов в 1968 году получал свои права, то «Победа» уже не выпускалась: в МВД, как обычно, печатали бланки старого типа. Потом уже от изображения машин отказались вовсе.

Самое главное – в правах сохранился талон предупреждений. Можно сказать, что Иван Андреевич был шофером аккуратным: прокол у него только один, связанный с пунктом № 5 – это нарушение правил проезда перекрестков и железнодорожных переездов. Случилось это 5 июня 1971 года. Дальнейшая судьба Касьянова Ивана Андреевича неизвестна.

Злоупотребление скоростью

Кроме обязательного талона предупреждений к правам рекомендательно прилагалась и «Памятка шофера», на задней обложке которой так и было написано: «Хранить вместе с водительским удостоверением». Одну такую памятку, изданную в 1962 году тиражом 300 тысяч экземпляров, мы тоже приобрели.

На первой же странице – про скорость: «Превышение скорости часто приводит к дорожно-транспортным происшествиям». Тогда, как и сейчас, в городах и населенных пунктах для легковых автомобилей была разрешена скорость 60 км/ч. И тут же фото «печальных результатов злоупотребления скоростью»: улетевший в речку грузовик, разбитая об столб «Победа» и «Москвич» после лобового удара. А для любителей выпить и потом сесть за руль – указ Президиума Верховного Совета РСФСР, согласно которому «за пьянку» первый раз лишали прав на год, а при повторном нарушении – на три.

На интернет-аукционах есть в продаже и снимки с авариями, как в памятке. Как вот с этим перевернутым «Москвичом» с челябинскими номерами. На фотографии машину обступили пацаны, внимательно изучающие характер повреждений – смятую крышу и разбитое стекло. Увы, никаких надписей на обратной стороне о дате и подробностях ДТП нет, да и сам отпечаток сильно пострадал от времени. Снимок, скорее всего, случайный и сделан проходившим мимо фотографом-любителем. Для пропаганды обычно использовали изображения разбитых машин, что называется, в чистом виде, без людей вокруг. Кстати, именно такие фотографии во все времена и были лучшей агитацией соблюдать скоростной режим, в отличие от всяких памяток и календариков.





Ошибка корреспондента

Иван Баранцев • фото ГА РФ, РГИА, Mercedes-Benz Archive.

КТО БЫЛ ПЕРВЫМ АВТОВЛАДЕЛЬЦЕМ В САНКТ-ПЕТЕРБУРГЕ

КАК ИЗВЕСТНО, РОССИЙСКОЙ СТОЛИЦЕЙ ДО 1918 ГОДА ЯВЛЯЛСЯ САНКТ-ПЕТЕРБУРГ, И, КАЗАЛОСЬ БЫ, ТАКАЯ ТЕХНИЧЕСКАЯ НОВИНКА, КАК АВТОМОБИЛЬ, ДОЛЖНА БЫЛА ВПЕРВЫЕ ПОЯВИТЬСЯ ИМЕННО В СТОЛИЧНОМ ГОРОДЕ. НО ИСТОРИЯ РАСПОРЯДИЛАСЬ СОВСЕМ ИНАЧЕ, ДА ЕЩЕ ОСТАВИЛА НАМ МНОЖЕСТВО ЗАГАДОК, КОТОРЫЕ МЫ В ИТОГЕ СУМЕЛИ РАЗГАДАТЬ.

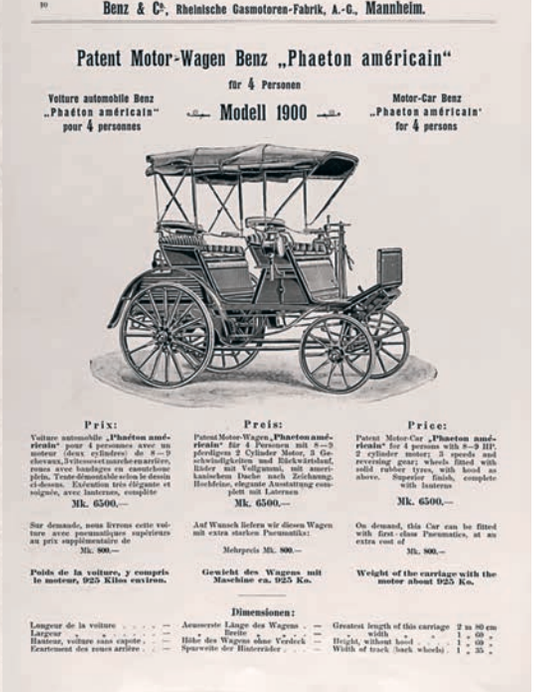
Первый автомобиль в России появился в 1894 году в Москве, о чем свидетельствует запись в книге заказов немецкой фирмы Benz – в Первопрестольную тогда отправили модель Velo с заводским номером 91. Увы, имя заказчика пока что остается неизвестным. И только второй автомобиль появился в Петербурге – это был Benz Phaeton под номером 178, заказанный 22 апреля 1895 года. Заказчиком значится некий Элиаш фон Зеленой, известна и дата получения им автомобиля – 1 августа того же года. Но никакой ясности в вопрос о личности первого столичного автовладельца эта запись не вносит: в справочниках «Весь Петербург» на 1894 и 1895 годы такой человек не значится, хотя люди с такой фамилией в городе были.

Утиная охота

Другой загадочный персонаж в этой истории – таинственный «архитектор А.К. Жергулев». Именно так называет «Петербургская газета» первого в городе владельца автомобиля. Еще в 1995 году большую исследовательскую работу по этому вопросу проделал историк Яков Пономарев, внимательно изучивший подшивки петербургских газет за девяностые годы XIX века и установивший, что самое первое сообщение в прессе о появлении в столице автомобиля относится к 10 августа 1895 года, и оно было опубликовано в «Петербургской газете».

«Вчера, 9-го августа, появилась первая в С.-Петербурге коляска без лошадей и направилась на Царицын луг. Толпы народа заинтересовались ехавшим без лошадей „чудом“... В то время, когда любители новинок, пешеходы и кавалькады велосипедистов направились к невиданной коляске, последняя весьма быстро объехала Марсово поле и сделала несколько „рейсов“ по булыжной мостовой. „Чудо“ ехало как обыкновенная коляска с быстротой 25 верст в час, – писала газета. – Помимо пробы на Марсовом поле, экипаж без лошадей проехал вчера же из Петербурга в Павловск с архитектором





Benz & Cie., Rheinische Gasmotoren-Fabrik, A.-G., Mannheim.

Patent Motor-Wagen Benz „Phaeton américain"

für 4 Personen

Voiture automobile Benz „Phaéton américain" pour 4 personnes — Modell 1900 — Motor-Car Benz „Phaeton américain" for 4 persons

Prix: Voiture automobile „Phaéton américain" pour 4 personnes avec un moteur (deux cylindres) de 8—9 chevaux, 3 vitesses et marche en arrière, roues avec bandages en caoutchouc plein. Toute démontable selon le dessin ci-dessus. Exécution très élégante et soignée, avec lanternes, complète
Mk. 6500.—

Sur demande, nous livrons cette voiture avec pneumatiques supérieurs au prix supplémentaire de
Mk. 800.—

Poids de la voiture, y compris le moteur, 925 Kilos environ.

Preis: Patent Motor-Wagen „Phaeton américain" für 4 Personen mit 8—9 pferdigen 2 Cylinder Motor, 3 Geschwindigkeiten und Rückwärtsgang, Räder mit Vollgummi, mit amerikanischem Dache nach Zeichnung. Hocheleg. elegante Ausstattung komplett mit Laternen
Mk. 6500.—

Auf Wunsch liefern wir diesen Wagen mit extra starken Pneumatiks:
Mehrpreis Mk. 800.—

Gewicht des Wagens mit Maschine ca. 925 Ks.

Price: Patent Motor-Car „Phaeton américain" for 4 persons with 8—9 HP, 2 cylinder motor; 3 speeds and reversing gear; wheels fitted with solid rubber tyres, with hood as above. Superior finish, complete with lanterns
Mk. 6500.—

On demand, this Car can be fitted with first-class Pneumatics, at an extra cost of
Mk. 800.—

Weight of the carriage with the motor about 925 Ks.

Dimensionen:

Longueur de la voiture	—	Aeusserste Länge des Wagens	—	Greatest length of this carriage	2 to 80 cm
Largeur	—	Breite	—	width	1 „ 60 „
Hauteur, voiture sans capote	—	Höhe des Wagens ohne Verdeck	—	Height, without hood	1 „ 60 „
Ecartement des roues arrière	—	Spurweite der Hinterräder	—	Width of track (back wheels)	1 „ 35 „

ВЕЛИКИЙ КНЯЗЬ
Дмитрий Константинович — третий сын великого князя Константина Николаевича и внук императора Николая I. На момент приобретения автомобиля — полковник, командир Лейб-гвардии Конно-гренадерского полка. В январе 1919 года вместе с другими Романовыми был расстрелян большевиками в Петропавловской крепости.

МОДЕЛЬ BENZ PHAETON
появилась в 1894 году. Одноцилиндровый мотор развивал мощность 4 л.с. при 500 об/мин, автомобиль весил 850 кг и развивал скорость до 30 км/ч. «Фаэтон» выпускался до 1900 года и к тому времени получил двухцилиндровый мотор мощностью 9 л.с. при 920 об/мин. Цена за эти годы увеличилась с 4800 до 6500 немецких марок.



ПАВЛОВСКИЙ ДВОРЕЦ –
летняя резиденция императора Павла I. В 1849 году дворец перешел в собственность великого князя Константина Николаевича, а в 1892 году – к его сыну, великому князю Константину Константиновичу. Именно сюда, по сообщению «Петербургской газеты», 9 августа 1895 года отправился на автомобиле «архитектор А.К. Жёргулев».

А.К. Жергулевым». В других газетах тоже никаких подробностей нет: «Биржевые ведомости» и «Санкт-Петербургские ведомости» просто перепечатали заметку из «Петербургской газеты».

Загадка этой новости заключается в том, что упомянутый в ней «архитектор А.К. Жергулев» – такой же человек-фантом, как и Элиаш фон Зеленой. Мало того, людей с такой фамилией вообще нет в справочнике «Весь Петербург».

Впрочем, «Петербургская газета» – не единственный источник, из которого известно о том, что в августе 1895 года в Петербурге появился автомобиль. Еще одно упоминание есть в дневнике императора Николая II, это запись от 13 августа 1895 года: «Т. Ольга и Константиновичи приехали навестить нас. Митя показывал свой новый бензиновый экипаж, на котором я прокатился низом Александрии». Летом, как обычно, царская семья проводила время в Александрии – резиденции в Петергофе на берегу Финского залива. Там ее и навестили тетя Оля – великая княгиня Ольга Константиновна – с братьями – великими князьями Константином Константиновичем и Дмитрием Константиновичем. Последний и есть тот самый Митя.

Никаких подробностей того «показа» в Александрии больше нигде обнаружить не удалось. В камер-фурьерском журнале за 13 августа – лишь записи о гостях, трапезах и распорядке дня, а в документах дворцовой полиции, также фиксировавшей все происходившее за день, нашлось только сообщение полковника Людвига Знамеровского: «Сего числа с 7 часов до половины восьмого вечера Его Императорское Величество изволил охотиться на уток между Александрией и Михайловкой вдоль берега залива с байдарки». Картина представляется в лучших традициях охраны первых лиц: царь-батюшка на байдарке из ружья стреляет уточек, а на берегу по кустам прячутся филеры с биноклями.

Весь Петербург

Сразу три упоминания о «бензиновом экипаже» в Петербурге в августе 1895 года наводят на мысль, что это один и тот же автомобиль, но в таком разрозненном виде они пока в одну историю не связываются. И здесь разгадка не в поиске новых документов, которые уже вряд ли и найдутся, а в сопоставлении фактов и анализе некоторых совпадений в этих трех, как будто бы не связанных между собой источниках.

ПОСТРОЕННЫЙ
в 1768 году Мраморный дворец стал первым зданием в Петербурге с облицовкой фасада естественным камнем. Архитектор Антонио Ринальди использовал при строительстве дворца различные сорта мрамора, особенно эффектно смотрелся розово-красный тивдийский камень, добываемый в Карелии на берегах реки Тивдийка.





ЗЕЛЕНОЙ ИЛЬЯ АЛЕКСАНДРОВИЧ –
флигель-адъютант, капитан 1-го ранга. Находился в должности флаг-капитана великого князя Константина Николаевича, а также был воспитателем его сыновей Константина и Дмитрия. Именно он записан как Элиаш фон Зеленой в книге заказов фирмы Benz: Элиаш — это немецкий вариант имени Илья.

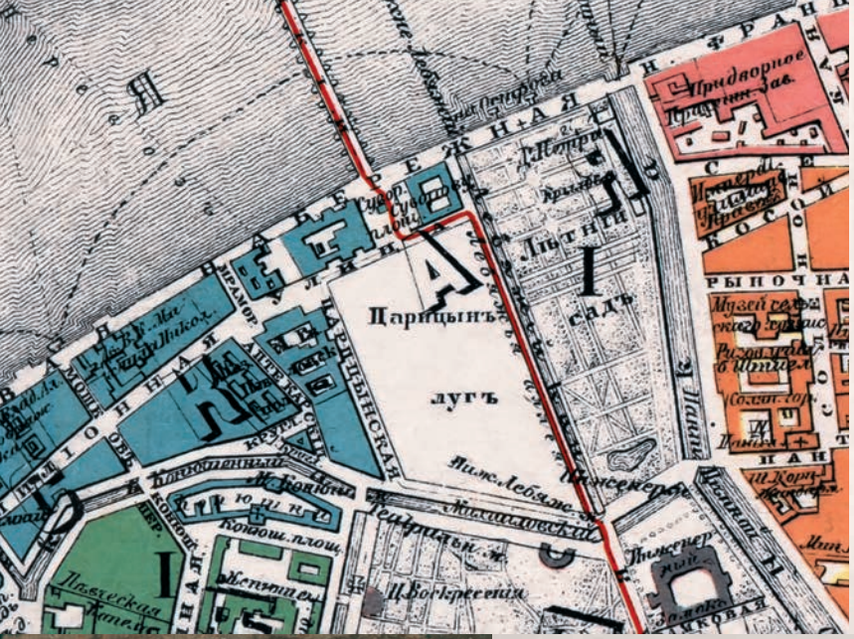


Многие историки, когда чего-то не знают, то начинают сочинять. Так, одна исследовательница архитектуры в своей книге написала про «архитектора А.К. Жергулева» и его автомобиль следующее: «Видимо, эта покупка – единственное значимое в биографии „зодчего“ событие, так как построек его авторства в городе обнаружить не удалось».

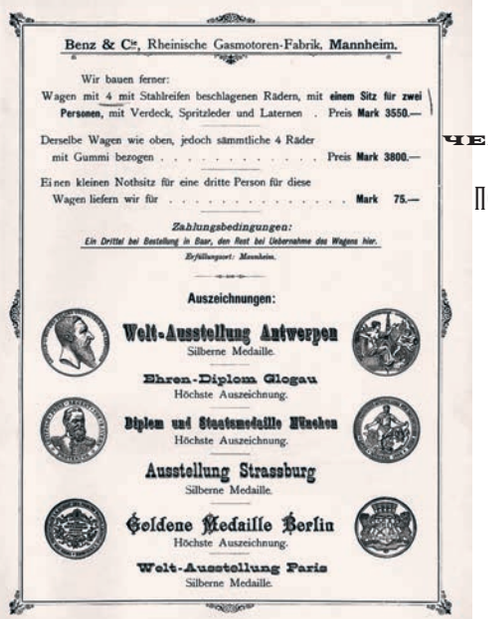
На самом деле в Петербурге сохранилось сразу несколько «построек его авторства» – стоит только поискать, поэтому зодчим в кавычках его называть не следует. Например, особняк Синельникова на улице Чайковского, доходный дом страхового общества «Россия» на улице Рылеева и еще один доходный дом на 8-й Советской улице, 38. Отгадка ребуса оказалась до невозможности проста и скрывалась в фонетическом звучании фамилии архитектора: упомянутый в «Петербургской газете» А.К. Жергулев – это не кто иной, как Антон Кириакович Джиоргули. Корреспондент «Петербургской газеты» просто переврал его фамилию, хотя инициалы указал правильные. Джиоргули был не только архитектором, но еще и унтер-шталмейстером Высочайшего Двора великой княгини Александры Иосифовны – матери великого князя Дмитрия Константиновича, у которого собственного двора тогда не было. Жили все Константиновичи в Мраморном дворце, расположенном как раз рядом с Царицыным лугом, а летом выезжали в Стрельну или Павловск. Именно в Павловск отправился на «Бенце» 9 августа архитектор Джиоргули.

После такой разгадки с Жергулевым-Джиоргули стоило еще раз присмотреться к жителям столицы с фамилией Зеленой и снова заглянуть в справочник «Весь Петербург». Так и есть: Зеленой Илья Александрович, действительный статский советник, Дворцовая набережная, 6, в должности гофмейстера, заведующий дворцом великого князя Константина Константиновича. Значит, вот кто заказал автомобиль в Мангейме 22 апреля 1895 года, а немцы написали имя Илья как Элиаш, да еще добавили приставку «фон», как и положено дворянину.

Теперь все сложилось. В апреле 1895 года Зеленой заказал в Мангейме для великого князя Дмитрия Константиновича Benz Phaeton, 1 августа автомобиль прибыл в Петербург, 9 августа на Царицыном лугу его опробовал Джиоргули и уехал на нем в Павловск, а 13 августа Митя в Петергофе показывал этот «новый бензиновый экипаж» императору Николаю II. На этом наше расследование почти заканчивается, но остается еще изучить финансовые документы, чтобы узнать дальнейшую судьбу «Бенца».



ЦАРИЦЫН ЛУГ –
поле рядом с Летним садом, получившее название Марсово по аналогии с Марсовым полем в Древнем Риме и Париже. Поводом для такого названия стала установка памятника полководцу Суворову, которого скульптор Козловский изобразил в аллегорическом облике бога Марса, с поднятым мечом в правой руке и со щитом в левой.



Benz & Cie, Rheinische Gasmotoren-Fabrik, Mannheim.

Wir bauen ferner:

Wagen mit 4 mit Stahlreifen beschlagenen Rädern, mit einem Sitz für zwei Personen, mit Verdeck, Spritzleder und Laternen . Preis Mark 3550.—

Derselbe Wagen wie oben, jedoch sämmtliche 4 Räder mit Gummi bezogen . . . . . Preis Mark 3800.—

Einen kleinen Nothsitz für eine dritte Person für diese Wagen liefern wir für . . . . . Mark 75.—

Zahlungsbedingungen:

Ein Drittel bei Bestellung in Baar, den Rest bei Uebernahme des Wagens hier.

Erfüllungsort: Mannheim.

Auszeichnungen:

Welt-Ausstellung Antwerpen
Silberne Medaille.

Ehren-Diplom Glogau
Höchste Auszeichnung.

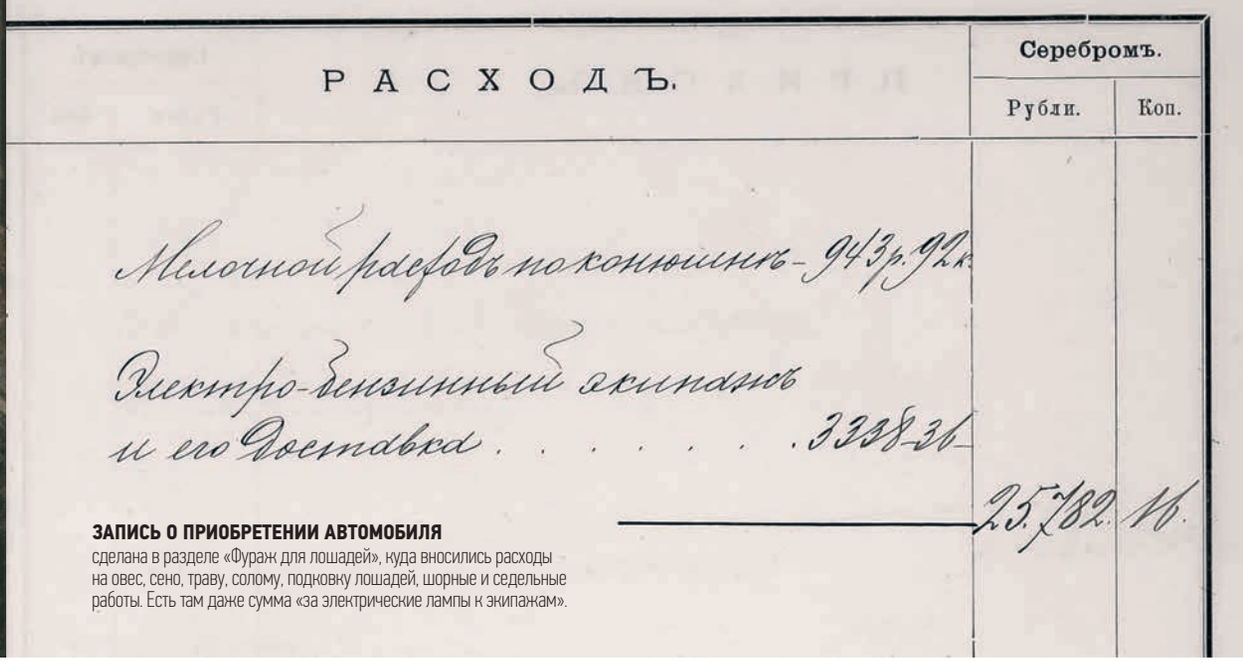
Diplom und Staatsmedaille München
Höchste Auszeichnung.

Ausstellung Strassburg
Silberne Medaille.

Goldene Medaille Berlin
Höchste Auszeichnung.

Welt-Ausstellung Paris
Silberne Medaille.





ЗАПИСЬ О ПРИОБРЕТЕНИИ АВТОМОБИЛЯ
сделана в разделе «Фураж для лошадей», куда вносились расходы на овес, сено, траву, солому, подковку лошадей, шорные и седельные работы. Есть там даже сумма «за электрические лампы к экипажам».

Лошадь Бычок

В Российском государственном историческом архиве есть фонд великого князя Дмитрия Константиновича, а среди его дел – приходно-расходные книги за разные годы. Такая книга за 1895 год – огромный «гроссбух» в твердом переплете с кожаной обложкой. По углам обложки сделаны тисненые узоры в виде веточек с листьями, а в центре – императорская корона, инициалы «Д.К.» и год – 1895-й. Среди расходов за тот год значится «электро-бензинный экипаж и доставка», на что потратили 3338 рублей 36 копеек. Много это или мало для тех лет? В той же книге попадаются и другие расходы: например, лошадь Бычок, купленная у Управления государственного коннозаводства, обошлась великому князю в 4 тысячи рублей. Всего же за тот год расходы составили 327 528 рублей, причем почти половина бюджета в размере 157 500 рублей – это средства из казны, ежегодно выделяемые Главным управлением уделов великому князю Дмитрию Константиновичу как представителю правящей династии, что называется, «на жизнь». Вторая половина – это остаток от прошлого года и небольшие доходы от имения и виноградников. Всего же капитал великого князя в тот год составлял чуть более миллиона рублей. В приходно-расходной книге за следующий, 1896-й, год попадается «ремонт и содержание бензинки». Всего на сумму 178 рублей 12 копеек. Но вот в расходах за 1897 год ее уже нет, зато она фигурирует в разделе «приход» – «бензинку» продали за 643 рубля 15 копеек. Очевидно, великий князь разочаровался в «самодвижущемся экипаже», от которого пришлось избавиться, причем за сумму в пять раз дешевле его стоимости: достойных покупателей на автомобиль, которых в тот год в городе было по пальцам пересчитать, не нашлось. Недоверие длилось долго – в «гроссбухах» за последующие годы никаких «бензинок» больше нет. Только в 1907 году, когда автомобили станут намного совершеннее и более распространенными, великий князь Дмитрий Константинович снова решит обзавестись «мотором». Это будет французский 40-сильный Delaunay-Belleville с кузовом лимузин типа Berline de voyage работы парижской экипажной фабрики Labourdette, приобретенный при посредничестве петербургского торгового дома «Победа» за 15 тысяч рублей. На нем он и будет ездить до самой революции.



О любви к мировому правительству

Дмитрий Леонтьев, *сценарист, Москва*

Они смотрелись так, словно целиком прошли через химчистку, затем два раза посетили гладильный цех и напоследок заглянули в мастерскую, где в вещи добавляют люрекс и глиттер. Их шмотки, а также прически и даже волосики на руках смотрелись вызывающе аккуратными. На нем – идеально, без единой складочки сидящее бежевое пальто и светлые брюки, на ней – белое платье, сшитое из тюля, срезанного с окон Большого театра, и ресницы длиной с козырек бейсболки. В довирусной России такие персонажи сохранились, пожалуй, только в закрытых резервациях, в каких-нибудь коттеджных поселениях «Прованс» или «Бенилюкс» – или как там они называют свои гетто, где можно в таком морально устаревшем прикиде ходить к соседу на день рождения. В пределах Бульварного кольца подобных Барби и Кенов я не видел уже лет пять, хотя жил все это время на Покровке. Они вышли из подъезда и направились к такси. «Это что? „Яндекс“?!» – воскликнула Барби. Ее удивление было столь искренним, что на мгновение я тоже усомнился, что на „Яндексе“ можно хоть куда-то уехать.



«Задолбали уже. Каждые два дня заказывают, приезжаю, говорят: катализатор берем, ехать никуда не надо!»

Немедленно вспомнилась похожая сцена, развернувшаяся на моих глазах в магазине. Дамочка на всю публику заявила кавалеру: «Я что, должна снова испытать это унижение? Пройти по „Дикси“?» Не помню, что ответил мужчина, но в этот раз Кен не смутился: «Ну да, „Яндекс“. Он же дешевле». И немедленно залез внутрь. Барби оставалось только пробормотать «Ну ладно» и последовать за ним.

«Погодите, дамочка, вы еще благодарить должны за столь элитный агрегатор. Дела ваши не так уж плохи, если вы не пользуетесь InDriver», – подумал я. Кстати, я как раз ждал водителя из InDriver. Об этом приложении мне рассказали сами таксисты. Они ведь люди экономные и знают толк в подобных вещах. Когда у них есть необходимость самим заказать такси, они пользуются только этим сервисом. InDriver нигде не рекламируют, и он почти не известен широкой публике. Секретный агрегатор хорош тем, что цену за поездку предлагают пассажиры, а водители уже думают: соглашаться или нет. Получается довольно бюджетно.

В InDriver удивительно разговорчивые извозчики. За откровенностью в карман не лезут. Возможно, потому, что терять им нечего, ведь сюда попадают те, у кого совсем плохо с заказами. «Клиентов за весь день два человека, – рассказывал мне Исламбек. – Зато вчера предлагали катализатор с моей машины продать». «Сколько дают?» – живо интересуюсь я. «Минимум шесть штук, но можно сдать и за пятнадцать». На следующий день интересуюсь у Саида по поводу катализатора, так, на всякий случай. «Задолбали уже. Каждые два дня заказывают, приезжаю, говорят: катализатор берем, ехать никуда не надо!» И на третий день спрашиваю у Исмаила: «Катализатор продал?» У водителя грустный вид. «Не-а, от „Фольксвагена“ никому не нужен. Вот если бы „кореец“ был… „Хендэ“ или „КИА“…» Он с досадой смотрит на красный светофор.

Из девяностых годов, когда все пялились в один ящик, я запомнил одну телепрограмму, посвященную черным трансплантологам. Их эмиссары разъезжали по развивающимся странам вроде Индии и покупали то, что люди могли им продать. Причем, судя по репортажу, небогатые граждане были рады сотрудничеству гораздо более, чем сами скупщики. Так, один индус с семью детьми довольно бодро рассказывал, как уже продал одну почку и готов теперь выгодно загнать глаз. «Зачем мне два? – вопрошал он и сам же отвечал: – Я и одним могу смотреть». Для подтверждения сего факта он зажмурил левый и заморгал правым. Девяностые годы, слава Богу, закончились, и сегодня, если мы чего страшного и увидим, так это таксомоторы с одной фарой, без катализатора, без запаски и, возможно, без переднего кресла. Это, конечно, неприятно, но, согласитесь, между данной, в чем-то даже ироничной, коллизией и тем, о чем рассказывал индус, пролегает огромная пропасть. Одноглазые экспаты нам явно не грозят. Врут все в интернете. Мировое правительство не такое и страшное. **a**



Возраст дожития

Алексей Рубинштейн, *парашютист-инструктор, Москва*

Наткнувшись где-нибудь в далекой африканской стране на гниющий остов старого «Мерседеса», я люблю пофантазировать. Представить, как когда-то ключи от сверкающего лаком автомобиля получил седовласый бюргер – почтенный стоматолог или, может быть, нотариус. Как потом он ездил на этой машине в свой офис, а по воскресеньям – в кирху. Как они дряхлели вместе, человек и машина, и как в конце концов расстались: эвакуатор, стоянка на задворках большого порта, качающийся на волнах контейнеровоз. Грустно, но так уж заведено – умирать автомобили отправляются в дальние края. Но не будем о грустном. Не станем сразу оплакивать ушедших за море четырехколесных друзей. На другом берегу их ждет новая, порой довольно длинная жизнь.

Глядя с балкона бруклинской многоэтажки – а что еще делать в карантине? – на медленно идущий через залив контейнеровоз, я представляю сотни плывущих машин. Еще буквально месяц назад они были частью американских дорожных пейзажей, но вот ловкие парни уже крепят их особым образом внутри сорокафутовых морских контейнеров, которые кран позже поднимает на палубу.

Включаю фантазию и вижу: пикап дорожной службы из Нью-Джерси будут встречать в израильском кибуце, ереванский таксист порадуется «Приусу», что трудился в такси в Пенсильвании, а иорданский бизнесмен – «Мерседесу»-внедорожнику из Алабамы. Да, в наше время даже старые машины немецких марок везут в основном из США, где производят почти все популярные модели.

Злые языки говорят, что нынешние автомобили одноразовые, что после окончания гарантии их выгоднее утилизировать, чем ремонтировать. На самом деле, кому как. Американцу, привыкшему к дешевому лизингу и дорогому ремонту, может быть, действительно, выгодно. А в Армении, Азербайджане или Иране ту же машину будут латать до последнего. Там уже давно научились разбирать и ремонтировать «неразборные» узлы, чинить «непрошиваемые» электронные блоки, находить дешевую замену дорогим оригинальным запчастям. Новых владельцев в Закавказье, в Северной Африке или на Ближнем Востоке не пугают ни хитрые турбины, ни гибридные силовые установки. Будьте спокойны: все, что нужно, будет подварено, перепаяно, заклеено и еще побегает.

По американским данным, средняя таможенная стоимость вывозимых легковых автомобилей, бывших в употреблении в 2019 году, не превышала семи тысяч долларов. Зная аукционные цены в США, нетрудно представить подобный автомобиль: обычно это пяти-восьмилетняя машина среднего класса с небольшими кузовными повреждениями. Такие автомобили, а не новые с конвейера, в основном и пополняют рынок стран-импортеров. А там они эксплуатируются как минимум еще лет десять-пятнадцать, меняя владельцев и проходя несколько капремонтов.



По сведениям Международной торговой администрации Коммерческого департамента США, в 2019 году во все страны мира был экспортирован без малого миллион легковых автомобилей, бывших в употреблении. Главные потребители – страны-транзитеры, контролирующие поставки машин в своих регионах в силу географического и экономического положения.

Тройка лидеров выглядит так: Объединенные Арабские Эмираты (148 тыс. автомобилей), Грузия (117 тыс.) и Нигерия (91 тыс.). В десятку входят Украина, Ливия, Мексика и Литва. Заметными игроками являются Иордания, Камбоджа и Оман. Даже крупные развитые экономики, такие как Германия, Голландия, Канада и Соединенное Королевство, тоже импортируют заметный объем старых автомобилей из США – от пяти-семи до нескольких десятков тысяч машин ежегодно. Что удивительно, РФ вообще не входит в список из 35 крупнейших стран-импортеров. То есть автомобили из США, безусловно, доживают свой век и в России, но только попадают они в страну не напрямую, а кружным путем. Экспортно-импортные цепочки порой такие же сложные и запутанные, как тропы контрабандистов. Впрочем, это тема уже для другой истории.

Включаю фантазию и вижу: пикап дорожной службы из Нью-Джерси будут встречать в израильском кибуце.



Здравый смысл на карантине

Дмитрий Макаров, *джедай-фотограф, Фрязино*

Помните, с чего началась эпическая битва Соловьева с Уткиным? С того, что известный футбольный комментатор констатировал очевидное. Страна решила, что ее жители справятся «как-нибудь сами», наложив на этих самых жителей обязанности по борьбе с распространением эпидемии. Нас рассадили по домам, лишив возможности зарабатывать на жизнь, но помирать не рекомендовали. И тут, конечно, кроется бесконечный список претензий к властям, но я хочу коснуться конкретного момента.

Самоизоляция, как известно, подразумевает то, что без надобности тебе запрещено ходить где хочется и ездить на собственном автомобиле. Если очень хочется, надо и, вероятно, ты работаешь на фабрике по производству масок, то пользоваться автомобилем тебе великодушно разрешат, выдадут пропуск. И даже, если повезет, тебе не прилетит штраф на пять тысяч рублей. Штрафов, говорят, за первые несколько недель уже собрали на какие-то невероятные миллиарды. А штрафы – они за что? За то, что ты избавил общество от себя как от потенциального источника заразы, не воспользовавшись общественным транспортом? За то, что тебе «не повезло» и ты, помимо прочего, не работаешь там, где работать худо-бедно можно? За то, что поселился не так близко от ближайшей больницы со свободными койками и всегда готовыми тебя принять докторами? Реальная история – семья повезла ребенка, у которого случилась температура, в больницу, куда направили из поликлиники, но доблестные полицейские не увидели причин не выписать штраф.



Не исключено, что если «корона» тебя не убьет, то судебные приставы это дело доведут до конца.

Или эта история о том, что штраф тебе выписывает каждая камера – ну это же просто прекрасно! Можно, например, выписывать наказание за каждую секунду, когда ты превышал скорость, – это ж как казна пополнится! А так – ну вот случилось что-то экстренное и тебе пришлось выехать куда-то без пропуска. Сколько камер по Москве ты поймаешь? Не исключено, что если «корона» тебя не убьет, то судебные приставы это дело доведут до конца.

Режим «повышенной готовности к чему-то», по сути, наложил запрет на использование собственного автомобиля. Ну, как бы если очень надо, то можно, но только с разрешения и только вот чтобы доехать до дачи. А по большому счету – нельзя пользоваться личным транспортом на время действия удивительного режима «не очень чрезвычайной ситуации». При этом в обязательном порядке за автомобиль придется заплатить дорожный налог и приобрести полис обязательного страхования гражданской ответственности ОСАГО. Деньги эти «не ахти какие», если смотреть из закрытых офисов «Москва-Сити», но если поизучать средние зарплаты по стране, то вполне себе ощутимые. И почему-то – ни слова о том, что вынужденный, навязанный государством простой будет как-то компенсирован..

И страховые молчат. Понятно, что если ты пользуешься автомобилем, то и полис ОСАГО вроде как работает, и налог считать можно. И даже нет особых вопросов по каско, хотя там как раз все выглядит куда дороже, но все-таки дело это добровольное. Но если ты порядочный гражданин, на особо необходимых в момент пандемии объектах не работаешь и дачи не имеешь – то и права на использование машины тебе не положено. Запрещено. Так почему бы за этот период не вернуть деньги транспортного налога и страховки? Дорог ты не топтал, аварийных ситуаций создать не мог. Налицо – оплаченные услуги, которые никто не предоставил. И логика подсказывает, что налоговые деньги надо вернуть, сроки действия полисов ОСАГО продлить на период действия режима «повышенной готовности в апокалипсису» и вообще как-то извиниться за то, что государство в одностороннем порядке лишило тебя права распоряжаться своей собственностью.

Но это – логика. Жизненный опыт кричит о том, что такие решения улягутся где-то неподалеку от решений помочь населению деньгами на услуги ЖКХ, еду и тому подобное. **а**



Хроника пандемии

Игорь Чер-ский, *краш-тест манекен, Москва*

Скоро все это закончится. Жизнь войдет в нормальное русло, а автомобили выстроятся в нормальные пробки. Может, пробки даже будут еще длиннее, чем раньше. Но водители все равно будут радоваться, что они снова вместе! Все опять смогут стоять два часа утром в заторе и материться, чтобы доехать до душного офиса и отсидеть в нем девять часов, проклиная работу. А потом опять два часа тащиться домой, проклиная всех. А если кто ездит на работу с дачи, то его ждет еще больше часов удовольствия в одну сторону наедине со всеми вокруг. Многие были лишены этого долгие месяцы и чуть не сошли с ума дома. Ведь там им пришлось находиться 24 часа в сутки со своими самыми близкими людьми! В основном с теми, кого они сами выбрали себе в жены или мужья. И, конечно, с цветами жизни, которые в результате этого родились. Вопли этих цветов и нытье «Ну давай погуляем...» и «Ну давай поиграем...» еще долго будут звенеть в ушах, но со временем и они забудутся. А пока попробуем вспомнить все хорошее, что было во время этой чудовищной пандемии. А плохое лучше побыстрее забыть, но выводы сделать.



Например, в нашем дворе закончилась битва офисных тружеников и жильцов за парковку полной победой жильцов. Ведь в бизнес-центр напротив нашего дома почти никто не ездил – до его обитателей наконец-то дошло, что сидеть за компами можно и дома. Кроме того, наши дворы ни разу не были забиты автомобилями футбольных болельщиков, так как матчи на стадионе ЦСКА не проводились или проводились без зрителей. Вы даже не представляете, какая это замечательная идея – проводить футбольные матчи без всех этих свистунов и крикунов, часть которых потом идет орать и ссать в наши дворы. Я вообще не понимаю, зачем строить стадионы там, где живут люди. Стройте на пустырях и в пустынях – и пусть они все беснуются там.

Кстати, резко снизился накал хамства и ненависти на дорогах. И потому, что не было пробок, и потому, что все как-то прониклись общей бедой. И да, в это сложно поверить, но в нашем ублюдочном городе впервые в истории начали пропускать скорые! Не семь водителей из десяти, а все. Может, конечно, и потому, что появилось место, куда перестроиться, чтоб пропустить. Но хочется верить, что даже до самых тупых хамских пафосных идиотов дошло, что скорую помощь нужно пропускать всегда. Это прям огромный скачок нашего человечества из пещерного века в цивилизованный.

Воздух, кстати, стал чище, и мы больше не видим, чем дышим. Тут еще и здорово помогли самолеты, которые перестали летать, но и мы, сидящие дома автовладельцы, тоже внесли свой вклад. За последние пару месяцев я ездил только в магазин и на рынок. Общий пробег составил километров сорок, а то и меньше. Расход бензина сократился в разы. Я даже подумал, что и резину нет смысла менять при такой редкой и короткой эксплуатации. А жене одна компания, торгующая шинами, прислала трогательную эсэмэску, что они бесплатно продлили срок хранения ее летней резины до 1 июля без увеличения стоимости и продления документов. Лишь бы она оставалась дома и была здорова.

А еще, знаете... Одна неплохая религия утверждает, что путь к счастью – это отказ от желаний. Мы же все время страдаем от тех желаний, которые не в силах исполнить. Кто-то мечтает о яхте. Кто-то – об искренне любящем его гареме. И очень страдает, что его нет. Я вот раньше мечтал о том, чтобы в городе снова можно было парковаться бесплатно и там, где захочешь. И что вы думаете? На майские почти все парковки в Москве объявили бесплатными. А я никуда не езжу, и мне они теперь не нужны. Так что меня это желание больше не мучит, и это прекрасно. Зато есть желание, которое я скоро осуществлю. Это прыгнуть в машину и умчаться за пару тысяч километров к какому-то морю, когда карантин закончится. Раньше бы я полетел самолетом, но теперь это обязательно будет удовольствием за рулем.

Прыгнуть в машину и умчаться за пару тысяч километров к какому-то морю, когда карантин закончится.





БЫК У LAMBORGHINI
появился в честь знака зодиака отца-основателя компании Ферруччо Ламборгини, который был «Тельцом».

ДОСКА ПОЧЕТА

Производитель дорогущих спортивных суперкаров компания Automobili Lamborghini этой весной вступила в небанальную, на первый взгляд, коллаборацию – выпустила коллекцию одежды совместно с американским стритстайл-брендом одежды Supreme. Казалось бы, где лощеный, шикарный клиент Lamborghini и где нью-йоркский скейтер в бесформенной майке и в спортивной куртке с капюшоном? Оказалось, не так и далеко друг от друга: эти несочетаемые качества хорошо гармонируют, если «хоккейный свитер» и шапку-бини покрасить в фирменные цвета Lamborghini и вышить на них крупную эмблему с разъяренным быком.

Вообще, компания Supreme не так проста, как это может показаться, даже ее логотип – белые наклонные буквы на красном фоне – считается данью постмодернизму. Можно сказать, что среди фирм, производящих спортивную одежду и инвентарь, Supreme – икона стиля. Компания была основана в 1994 году и в первом же своем магазине в центре торгового зала устроила скейт-парк: нью-йоркские скейтеры могли комфортно кататься среди покупателей.

«Lamborghini близки дух и динамичность бренда Supreme, в этом мы очень похожи, – отмечает Катя Басси, директор по маркетингу и коммуникациям Automobili Lamborghini. – В новой коллекции отражена философия Lamborghini, то есть спортивный дизайн и высочайшее качество в сочетании с неподражаемым уличным стилем Нью-Йорка». В комплект одежды, который подготовил для Lamborghini один из ведущих скейтеров нового поколения Тайшон Джонс, входят спортивная куртка с капюшоном, футболка с коротким рукавом, хоккейный свитер, комбинезон, футболка, доска для скейтборда и шапка.

ЦВЕТА КОЛЛЕКЦИИ –
неоновый зеленый, оранжевый и черный – отсылка к знаменитым автомобилям Lamborghini: Diablo, Murcielago и Aventador.







ПОЛЕТЫ ВО СНЕ И НАЯВУ

Итальянский производитель мотоциклов MV Agusta и итальянский же производитель дорожных и деловых сумок высшего качества из долговечных материалов TecknoMonster выпустили коллекцию багажа космического качества. Рюкзаки, сумки, чемоданы с логотипом MV Agusta изготовлены из углеродного волокна и авиационного титана, а отделка выполнена из алькантары. Эти суперсовременные материалы, которые появились сравнительно недавно в результате высоких технологий, сочетаются здесь с мягкой телячьей кожей, выделанной традиционными способами руками итальянских мастеров так, как это делалось и сто, и двести лет назад. Это называется сегодня «новой роскошью». Углеродные волокна дают продукту суперлегкость и прочность, а кожаные вставки и ручное производство – как фрагменты ДНК, родовая печать «сделано в Италии».

На самом деле, связь MV Agusta с авиацией самая что ни на есть родственная. Еще в 1910 году граф Джованни Агуста построил свой первый самолет, а во времена Первой мировой войны небольшая семейная компания переросла в целый авиазавод. По окончании Второй мировой численность вооруженных сил Италии по условиям международных договоров была сильно ограничена, нужно было думать, как перековать мечи на что-то мирное. Тогда сыновья Джованни решили перепрофилироваться на производство мотоциклов. А сегодня гены, видимо, взяли свое, пусть пока только в виде багажа и ручной клади. Но, может быть, это только начало.



БЫЛ БЫ ПОВОД

Bentley и Breitling празднуют семнадцатилетие партнерства, которое началось в 2003 году с бортовых часов для легендарного Continental GT, одного из самых совершенных в мире автомобилей класса гран туризмо. На сегодняшний день это, как утверждают виновники торжества, пример самого долгого сотрудничества автомобильного и часового брендов в истории. В честь этого Bentley и Breitling сделали ограниченному числу своих поклонников подарок: новые часы Breitling Premier Bentley Mulliner.

Источником вдохновения для них послужил Bentley Continental GT Mulliner Convertible. Серебряный циферблат новинки напоминает часы, украшающие его приборную панель, а красная секундная стрелка и центральная 60-минутная шкала – прострочку красного цвета, используемую во внутренней отделке. К 42-миллиметровому корпусу из нержавеющей стали хронографа прикреплен синий ремешок из кожи аллигатора оттенка Imperial Blue, такого же, как в кожаном салоне кабриолета. Лимитированная серия хронометров – будет выпущена всего тысяча экземпляров – сертифицирована специалистами из официального швейцарского института хронометрии COSC.



ВНЕШНОСТЬ
3T for BMW обыгрывает минималистичный дизайн BMW: четкий силуэт, строгие линии. Модель доступна в двух цветах.

НЕВЫНОСИМАЯ ЛЕГКОСТЬ

Для разработки своего нового городского гравийного велосипеда BMW привлекла лучшего партнера: итальянская компания 3T – ветеран в велоспорте, на ее моделях уже несколько десятилетий побеждают многие чемпионы. Основанная в 1961 году в Турине как производитель стальных труб – «3T» расшифровывается как Turin Tube Technology, – компания сделала себе имя, выпустив шоссейный руль Superleggera, который был в то время одним из самых легких на рынке.
3T for BMW создан на основе популярного внедорожного велосипеда Exploro, который считается одним из лучших «гравийников». Модель имеет аэродинамическую карбоновую раму, самые легкие в мире рукоятки, изготовленные как раз на заводе 3T, кожаное седло и ручки Brooks. Легкосплавные колесные диски Fulcrum и устойчивые шины Schwalbe One Speed обеспечивают надежное сцепление при максимальной скорости на любой местности, от мощеных городских улиц до заброшенных дорог и горных троп.



МАЛЫШКА-ЧЕМПИОН

Компания Citroen снова начала выпуск своей легендарной La Petite Rosalie. Эта малышка с нежным девичьим именем, представленная впервые на Парижском автомобильном салоне 1932 года, в свое время дала жару: на автодроме Монтлери она прошла 300 тысяч километров за 134 дня, то есть преодолела этот путь со средней скоростью 93 км/ч. Это был новый мировой рекорд. Всего же Petite Rosalie установила 106 мировых и 191 национальный рекорд. Нынешняя La Petite Rosalie в прямом смысле малышка – эта детская машинка с рулевым колесом, металлическим корпусом и резиновыми колесами создана для гонщиков, которым не исполнилось еще и трех лет. Модель в стиле ретро – результат сотрудничества между Citroen и французской компанией Baghera, специализирующейся на педальных автомобилях. Идея воспитывать фанатов марки с младых ногтей пришла компании Citroen еще раньше, чем появились La Petite Rosalie – игрушечные копии своих автомобилей она начала выпускать еще в 1923 году.







ТУРБОСТИЛЬ

Марка Puma решила взбодрить любителей спорта и качественной спортивной одежды, а заодно отдать дань турбодвигателям Porsche. Она выпустила коллекцию, вдохновленную легендарным 911 Turbo. В капсульную коллекцию в числе прочего входят две пары кроссовок, предназначенных как для бега, так и просто для комфортного времяпрепровождения, в том числе за рулем легендарного немецкого спорткара. Porsche Legacy Future Rider созданы на основе «пумовских» кроссовок Fast Rider, которые появились в 1980 году, когда бег начал «перемещаться» со стадиона на улицу. Модель Future Rider – модернизированная версия, с еще более амортизированной подошвой и в кожаном исполнении. Цвет кроссовок и некоторые детали отсылают нас к модному нынче стилю «поп», который был популярен как раз в 1980-х.

Узнаваемый дизайн Porsche Legacy Speedcat Lux, типичный для спортивной обуви Puma, сочетается с инженерным стилем легендарных автомобилей. Верх выполнен из замши с лазерной гравировкой и перфорированной вентиляцией, а плоская, скругленная подошва намекает на то, что в этих кроссовках очень удобно жать на педаль. Особенно если это педаль газа Porsche.



ТЕПЛО, ТЕПЛЕЕ, ГОРЯЧО

Климат сейчас изменчивый, и потому никогда не угадаешь, когда тебе пригодятся перчатки Urban с подогревом. Модель имеет сертификацию CE и подходит для комфортной и безопасной езды на мотоцикле, а также любого активного зимнего отдыха. Но при этом ее могут носить и те, кто никакого активного отдыха не хочет, а просто мерзнет в городе. Контур нагрева из углеродного волокна равномерно следует по всему профилю перчатки, излучая тепло во все стороны, включая кончики пальцев. Новинка изготовлена из натуральной кожи и имеет специальные чувствительные области на кончиках пальцев для использования смартфона или планшета.



ПЕРЧАТКИ
продаются вместе с батареями и зарядными устройствами. Тепла после полной зарядки хватает на два часа.



С БОЖЬЕЙ ПОМОЩЬЮ

Компания Hevik, специализирующаяся на мотоциклетной одежде и аксессуарах, выпустила перчатки для жаркого сезона. Названия для них придумали весьма интересные: Zeus и Athena, то есть Зевс и Афина, и сделаны они специально для мужчин и для женщин соответственно. Короткая перчатка изготовлена из микроволокна со вставками из неопрена, нейлона и полиэстера. Особое внимание уделяется потоотделению: трехмерная сетка, которая проходит над и под указательным пальцем, обеспечивает полную вентиляцию руки. Безопасность гарантируется жесткой защитой на суставах и фалангах, которая не ограничивает свободное движение пальцев. Запястье оснащено регулировкой на липучке. Перчатки подходят для вождения скутеров и велосипедов.





ФИЛЬМ МЕСЯЦА

«Не провоцируй его», – сказала Диана своему мужу Хансу. Обычно так звучит голос разума. И обычно он принадлежит пассажиру на переднем сиденье. Почему-то именно там обостряется чувство опасности. Иное дело – за рулем. На водительском месте чувство опасности как раз притупляется. Может быть, потому, что, управляя автомобилем, складывается впечатление, что не только машина, но и весь мир у тебя под контролем. Это, несомненно, впечатление ложное. Его просто развеять. Да вот хоть после выяснения отношений на дороге заехать в магазин на заправке. Есть шанс, что именно там ты встретишься со своим обидчиком. Ведь жестами ты уже все ему объяснил: что он кретин, тупица или еще что похуже. Но вас разделяло два стекла, прерывистая полоса на дороге и скорость в сто километров в час. Но теперь он сможет дать ответ. Или задать вопрос. Например, какой тормозной путь у автомобиля, едущего со скоростью сто километров в час? И какую дистанцию при этом следует соблюдать? Никто не захочет сдавать такой «экзамен на права» второй раз. Фильм **«Преследование»** в оригинале называется «Bumperkleef», его англоязычное название – «Tailgate», что можно перевести как «несоблюдение дистанции». То, что многие автомобилисты делают по несколько раз на дню, в определенной ситуации может стать триллером. Или даже хоррором. Вполне себе мирным и семейным Volvo XC90 управляет отец семейства, который ведет себя на дороге не всегда по правилам и своим каким-то мальчишеским поведением досаждает степенному водителю до боли в глазах чистого и белого Volkswagen Transporter. Можно перебирать в голове разные ленты и проводить интересные параллели. И даже вспомнить «Дуэль» Стивена Спилберга. Но если там водитель бензовоза, преследующий бедолагу-коммивояжера, будто воплощает собой злой рок, то здесь дезинфектор на фургоне лишен всякого сверхъестественного налета. Обыденность происходящего может вызвать куда более ощутимый трепет. Тут впору вспомнить новеллу «Сильнейший» из фильма-сборника «Дикие истории», где два упрямца не смогли поделить пустое загородное шоссе. Признаться, на нидерландском автобане было куда более плотное движение, и все же вполне можно было обойтись без рукоприкладства. Стоило только прислушаться к голосу разума, который предупреждал: «Не провоцируй его».

Фильм вышел в прокат на цифровых платформах 7 мая.



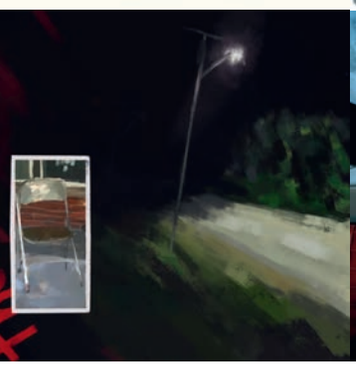


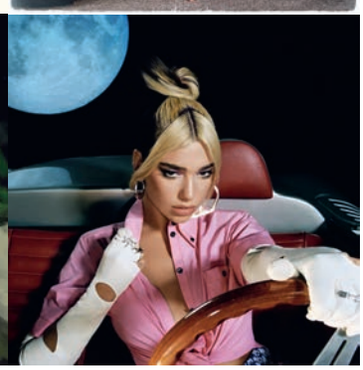
ВЫСТАВКА МЕСЯЦА

Фотокорреспонденты Илья Аронс и Валерий Гинзбург были среди тех, кому посчастливилось встретить окончание Великой Отечественной в столице поверженной Германии. Именно их работы легли в основу выставки **«Неизвестный Берлин. Май 1945 года»**, устроенной Еврейским музеем и центром толерантности. Есть на выставке и сюжеты на автомобильную тематику: поэт и писатель Константин Симонов за рулем «Виллиса» на фоне Рейхстага или первый немецкий регулировщик уличного движения, сменивший девушек-красноармейцев с флажками. На фото можно видеть и самих корреспондентов. Так, 8 мая 1945 года Илья Аронс в ожидании начала съезда союзных и немецких делегаций для подписания Акта о безоговорочной капитуляции Германии сфотографировался на фоне трофейного «Майбаха» с берлинскими номерами. Выставка смонтирована и открыта для посетителей 8 мая, но, принимая во внимание текущую ситуацию, экспозиция перенесена на специально созданный портал may9.jewish-museum.ru. Как только ситуация изменится, музей откроет постоянную экспозицию для посетителей.









ПОСЛУШАТЬ НА ДОСУГЕ

Соул-диско-дуэт из Екатеринбурга Lovanda выпустил новый мини-альбом Turbo, в аннотации к которому на iTunes указано: «хип-хоп, R&B и тустеп с беззаботным вайбом и флешбэками в 90-е». Если вам не все слова здесь понятны, пугаться не стоит. Будьте смелее и послушайте музыку, звучание которой вполне в духе современности: рваное и при этом неспешное, прямо как долгие, но нервные выходные дни, которые мы все либо уже пережили, либо все еще нет. И если вы давно на своей «Турбо» не ездили, потому что некуда и запрещено, когда вы наконец-то сядете за руль, почувствуете себя снова молодым, прям как в девяностые.

Видео на песню «Martin» группа Car Seat Headrest выложила на своем YouTube-канале 23 марта. Ребята ничего не имели в виду, защитный костюм, противогаз и резиновые перчатки — это просто так совпало. Первый альбом эта американская инди-группа выпустила 1 мая 2010 года, и вот спустя десятилетие, день в день, вышел новый релиз — «Making a Door Less Open». Формально он тринадцатый по счету, но, например, музыкальный критик Артем Макарский утверждает, что это «классический второй альбом и вместе с тем не менее классический „поворот не туда" в середине карьеры». Ну а мы, конечно, в восторге от названия. Car Seat Headrest — «подголовник автомобильного сиденья» — отсылка к тому времени, когда Уилл Толедо, фронтмен коллектива, писал музыку на заднем сиденье родительского автомобиля.

Обложка нового альбома Сэма Ханта выполнена в духе русской самоизоляции, хотя релиз состоялся 3 апреля и вряд ли автор хотел этой фотографией показать нам то, что мы готовы там увидеть. Автомобиль есть, но ехать на нем некуда, зато с собакой можно гулять в радиусе ста метров от дома и не выписывать для этого электронный пропуск. «Southside» — второй студийный альбом певца, обласканного публикой и критиками. У Ханта много регалий разного рода, вроде «первый кантри-музыкант, у которого все синглы с его дебютного альбома вошли в Top-40 Billboard Hot 100». Также он был номинирован на премию Grammy в 2016 году в категории «Лучший новый артист». Так что копаем грядки и желаем Сэму новых свершений.

Дуа Липа, новая музыкальная звезда мирового масштаба, получившая в 2019 году две статуэтки Grammy в номинациях «Лучший новый исполнитель» и «Лучшая танцевальная запись», нам в первую очередь известна своим партнерством с маркой Jaguar: частью одного из шоу певицы стал электрический кроссовер Jaguar I-Pace. По всем признакам, Дуа Липа любит автомобили, и не только когда они являются частью ее выступления. Чему свидетельство — обложка нового альбома «Future Nostalgia», где исполнительница в сексуальном розовом платье и длинных белых перчатках сидит за рулем винтажного кабриолета. И, возможно, рядом с ней на сиденье — магнитофон и маленькая собачка.

МЕДОМ НАМАЗАНО

На предприятии Rolls-Royce к новому производственному сезону готовятся четверть миллиона... пчел. Успешно пережив зиму, насекомые покидают ульи и отправляются собирать нектар и пыльцу с цветущих растений, произрастающих как на территории завода, так и в саду на его крыше.

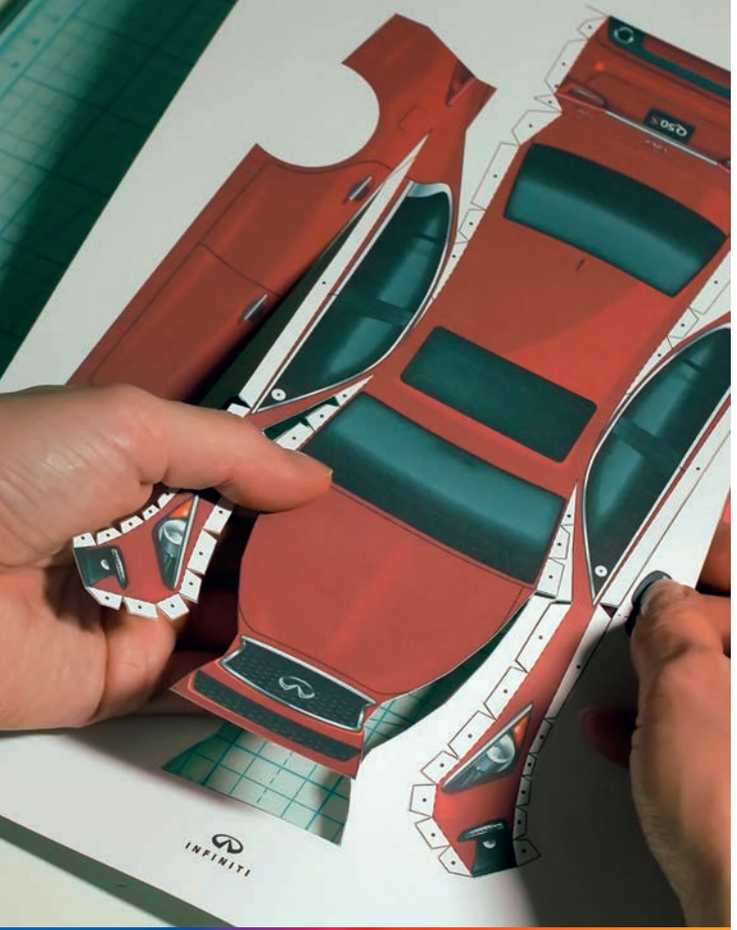
Основанная в 2017 году пасека состоит из шести традиционных деревянных ульев. Пять из них названы в честь моделей Rolls-Royce – Phantom, Ghost, Wraith, Dawn и Cullinan, а шестой – в честь легендарного символа марки «Дух экстаза». Каждый улей украшает именная табличка из полированной нержавеющей стали, изготовленная вручную мастерами Bespoke. Для компании это и экологическая инициатива, и возможность угостить посетителей завода и штаб-квартиры медом собственного изготовления.

Любопытно, что пчеловодство – это в последние годы такое национальное увлечение британских автомобилестроителей. Компания Bentley, например, завела пасеку лишь в прошлом году, и популяция пчел у нее пока вдвое меньше, чем у Rolls-Royce, однако уже в конце минувшего сезона там фасовали мед по банкам, чтобы дарить их потом VIP-клиентам. От Гудвуда, где квартирует Rolls-Royce, до Крю, в котором находится штаб-квартира Bentley, больше двухсот миль по прямой. Пчела за «взяткой» – в хорошем смысле этого слова – так далеко не летает. Так что можно быть уверенным, что пчелы у каждого автопроизводителя правильные, свои. И делают они правильный мед.

Кстати, Алан Милн, придумавший самого популярного в мире медведя, жил в Хартфиле. От Гудвуда это каких-то полсотни миль. Пчела не долетит, а на «Роллс-Ройсе», если не торопиться, можно доехать всего за час.









НЕМНОГО ТЕРПЕНИЯ

Пока людей по всему миру призывают оставаться дома, чтобы сдерживать распространение коронавируса, разные компании придумывают для своих клиентов оригинальные способы проводить время. Infiniti предлагает заняться «каригами», предоставляя для этого коллекцию шаблонов, которые можно скачать и распечатать дома. Канцелярский клей, ножницы, немного терпения – и вы сможете своими руками сделать бумажные варианты моделей Q50, QX80 и FX в масштабе 1:27. Дизайнеры, создававшие бумажные модели, подошли к задаче творчески и даже устроили «домашнюю премьеру», выставив все три машинки на вращающемся диске проигрывателя виниловых пластинок, напоминающем стенд автосалона в миниатюре. Скачать шаблоны можно здесь: www.infiniti.ru/carigami.html



ПОКАЖИ ИМ ВСЕМ

Возможно, вы не знали, но 27 апреля во всем мире отмечают день графического дизайна. Именно в этот день руководитель направления дизайна Volkswagen Клаус Бишофф объявил конкурс, в котором могут принять участие как профессиональные, так и начинающие дизайнеры. Задача – разработка модели ID.3 для 2050 года. Свой вариант надо выложить в течение четырех недель в Instagram и отметить его хэштегом #VolkswagenDesign2050 – это автоматически добавит проект к участию в конкурсе. Клаус Бишофф лично выберет три лучшие работы и пригласит их авторов в Вольфсбург, а макет-победитель будет изготовлен на 3D-принтере в масштабе 1:4. Причиной провести мероприятие послужило то, что начинающие специалисты не имеют возможности взаимодействовать с марками и делиться своими наработками, получая при этом обратную связь. Клаус Бишофф же считает, что этот конкурс – отличная возможность для молодых дизайнеров заявить о себе.



И НИКАКИХ МАШИН



Марка Porsche выложила на YouTube серию из шести видеофильмов под общим названием «The Soul Within» – «Душа внутри». «Этой серией мы обращаемся к миру нашей молодой целевой группы и затрагиваем важные темы. В течение более чем двух часов что длится видео, не виден ни один Porsche. Мы говорим в первую очередь о том, что объединяет людей. И хотя эти вещи, возможно, на первый взгляд и не видны, но они демонстрируют ценности, которые отражает наша марка», – рассказал Оливер Хоффманн, руководитель департамента маркетинговых коммуникаций Porsche AG. Среди героев фильма – парижский модельер Стефан Эшпул, граффити-художница Кристина Ангелина из Лос-Анджелеса и режиссер мультипликационного фильма «Playmobil фильм: Через вселенные» Лино ДиСальво.



Локомотивный проезд

Иван Баранцев

ОДИН ИЗ САМЫХ НЕЛЕПЫХ ЗАКОНОВ ОБ ОГРАНИЧЕНИИ СКОРОСТИ

Первые правила дорожного движения британский парламент принял еще в 1861 году – да-да, именно в тот год, когда в России отменили крепостное право. Тогда скорость паровых дорожных локомотивов ограничили 10 милями в час вне городов и 5 милями в час – в городе. В метрической системе это 16 и 8 км/ч. Но уже через четыре года началось «закручивание гаек»: разрешенную в городе скорость понизили до 4 миль в час, а еще обязали пускать впереди человека с красным флагом, который бы разруливал ситуацию со встречными конными повозками. «Закон о локомотивах» тут же окрестили «Законом о красном флаге».

ВЫПОЛНЕНИЕ
«Закона о красном флаге» как раз запечатлено на этом снимке, сделанном летом 1896 года. Фотография постановочная и призвана показать абсурдность закона о локомотивах применительно к более безопасным автомобилям. Так, человек с флагом впереди явно нарушает дистанцию – расстояние между ним и «самодвижущимся экипажем» должно было составлять 60 ярдов, или, переводя на привычные меры, 55 метров.

ЗА РУЛЕМ АВТОМОБИЛЯ,
а точнее, за рычагами управления находится Чарльз Стюарт Роллс, известный всему миру как один из отцов-основателей марки Rolls-Royce. На фото ему всего 18 лет, за плечами у него Итонский колледж и Кембриджский университет, кстати, в Итоне за любовь к технике однокурсники прозвали его «грязный Роллс», а его автомобиль был на тот момент единственным в Кембридже, а возможно, и во всем Уэльсе.

PEUGEUT PHAETON
Чарльз Роллс приобрел в том же году во Франции для путешествия по стране. В отличие от Великобритании, французы не принимали никаких законов о красных флагах, поэтому любой желающий мог свободно путешествовать по стране на автомобиле. Еще Чарльз Роллс состоял в Automobile Club of France, а у себя на родине – в Self-Propelled Traffic Association, боровшейся за отмену «Закона о красном флаге».

ДВИГАТЕЛЬ РАЗВИВАЛ
всего 4 л.с., но их вполне хватало, чтобы разогнаться до скорости 30 км/ч. Это сильно превышало установленные законом ограничения, поэтому Чарльз Роллс был среди тех, кто выступал против него. В итоге 14 ноября 1896 года парламент внес изменения, ограничив скорость 14 и 10 милями в час – это 23 и 16 км/ч за городом и в городе соответственно. Но главное – красный флаг навсегда был отменен.











Новый GLE купе.
Сила вашей свободы

Уверенно следовать своим убеждениям в свете адаптивных фар Multibeam LED. Завладеть вниманием публики одним своим впечатляющим видом. Сохранять уверенность в любых дорожных ситуациях с пакетом вспомогательных систем «Плюс» с функцией поддержки при проезде поворотов, предупреждения при высадке из автомобиля и системой помощи при движении в пробках. Каждая деталь нового Mercedes-Benz GLE купе проявляет характер его обладателя.

На сайте ИД «Коммерсантъ»
вы можете оформить
и оплатить заказ
за несколько минут,
не выходя из дома

16+
реклама

подписка за считаные минуты

Чтобы подписаться, достаточно:

Выбрать интересующее вас издание в разделе «Подписка»

Указать контактные данные для доставки

Оплатить заказ любым удобным способом



**Подписываемся под каждым словом.
Подпишитесь и вы**

kommersant.ru