Коммерсантъ

БОНУС ЗА ПОДПИСКУ НА «КОММЕРСАНТЪ»

проведите время с пользой

три месяца бесплатного доступа

ЛЮБЫЕ ЖУРНАЛЫ, ЛЕКЦИИ И ОБЗОРЫ КНИГ ВМЕСТЕ С KIOZK



КАК ПОЛУЧИТЬ ПОДАРОК?

Оформить и оплатить **с 01 по 28 февраля** подписку на «Коммерсантъ» на три месяца и более в печатном или электронном виде:
- на сайте **kommersant.ru** в разделе **Подписка**
- по телефону **8 800 600 0556** (бесплатно по РФ)

Получить на свою электронную почту индивидуальный промокод* для активации доступа на **три месяца** к каталогу журналов **kiozk**

***Письмо с промокодом а также с инструкцией по его активации высылается в течение 10 рабочих дней после оплаты подписки.**

kiozk

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

16+ реклама

АВТОПИЛОТ

kommersant.ru/autopilot

АВТОПИЛОТ

коммерсантъ•автопилот

#01 (321) январь/февраль 2022

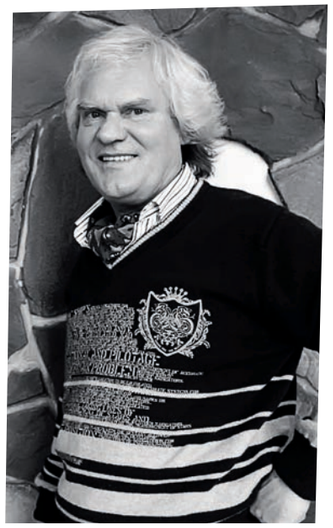
4 601865 000059 22002



В НОМЕРЕ:

RIVIAN R1T •
MERCEDES-BENS VISION EQXX •
ASTON MARTIN DBX707 • **GMA** T.33 •
INFINITI QX55 • **LEXUS** NX • **LEXUS** LX •
AUDI RS4 AVANT • **AUDI** RS5 COUPE •
AUDI RS5 SPORTBACK • **OPEL** CROSSLAND • **OPEL** GRANDLAND X •
PEUGEOT 5008 • **JEEP** WRANGLER RUBICON • **HYUNDAI** SONATA •
HYUNDAI TUCSON • **TESLA** MODEL 3 •
PEUGEOT 9X8 •









Юрий Куклачев,
основатель Театра кошек

В Москве сейчас все хорошо – можно любую машину купить, найти магазин, какой хочешь. Это раньше мы переворачивали долларовую шариковую ручку, как в фильме «Иван Васильевич меняет профессию», и диву давались... А сейчас все доступно.

Александр Невзоров,
журналист

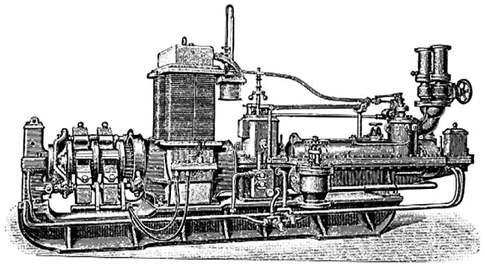
Абсолютно все, из чего соткана современная жизнь РФ, имеет строго западное происхождение. Включая, кстати, и культуру. И «Евгений Онегин», и «Анна Каренина» – продукты «лицензионные», изготовленные по тем западным литературным технологиям, которые Европа вырабатывала несколько столетий. Так что «русского» в «Евгении Онегине» не больше, чем в «Форд Фокусе», собранном во Всеволожске.

Максим Виторган,
актер

Люблю набережные, но не те, где много народа. Когда-то нравился парк у Новодевичьего монастыря, но теперь он стал уж очень популярным. Я заезжал в машине на площадку рядом с трансформаторной будкой. Очень романтично было стоять над прудом и светить фарами.







16+ реклама

Коммерсантъ

прилбжение, от которого нельзя отказаться

деньги







Эдуард Николаев,

автогонщик

Многие задают вопрос по поводу того, что мы вытащили экипаж Дмитрия Сотникова, выдернули его из песков. Нам говорят, что можно было проехать мимо и наш экипаж занял бы первое место, но это было бы не по-нашему. Мы реально команда, для нас это не просто слова, мы тем самым подаем пример для будущих поколений.

Юсаку Маэдзава,

миллиардер и космический турист

Однажды деньги внезапно исчезнут из этого мира. На счетах у всех в банке будет ноль. И все в магазинах будет бесплатным. Если вам нравятся автомобили, вы можете кататься на Ferrari бесплатно. Да, может быть, выстроится много очередей напротив магазинов Ferrari. Конечно, я хочу проехаться на Ferrari, но я не хочу иметь такую машину. Я хочу поделиться Ferrari с другими людьми. Вот что произойдет, я думаю.

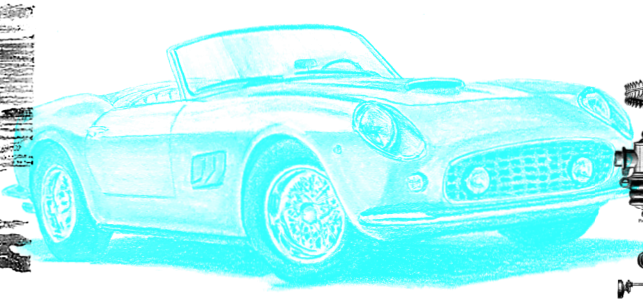
Алексей Володин,

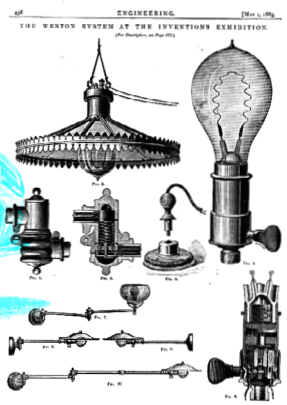
управляющий директор марок Peugeot, Citroen и Opel в России

Почти вся мировая линейка наших моделей есть в электрическом исполнении. Но везти их сейчас в Россию нерентабельно. Правительство РФ вполне отчетливо дает понять, что не хочет видеть импортные электромобили на дорогах, повышая на них утилизационный сбор и отменяя нулевые пошлины.



"Then the fearful truth flashed upon him. He was sinking in a quicksand!"







В СОВЕТСКОЕ ВРЕМЯ У СКЛОННЫХ К КОНСПИРОЛОГИИ ГРАЖДАН БЫЛА ПРИВЫЧКА СТРОИТЬ предположения о планах партии и правительства на основе призывов и лозунгов, которые печатались накануне какого-нибудь коммунистического праздника в центральных газетах. Лозунги иногда занимали всю первую полосу и были пронумерованы. Так вот, если призыв «крепить дружбу с братским народом Вьетнама» стоял на 126-м месте, а до того – на 117-м, то это могло говорить о том, что с реализацией наших геополитических планов в этом регионе все в порядке. Но если призыв к труженикам села «повышать производительность в битве за урожай» перемещался на несколько позиций вперед, то это могло сулить подорожание продуктов питания и очереди в магазинах.

Собственно, к чему я это. В новогоднюю ночь меня угораздило посмотреть кусочек развлекательной передачи по ТВ. И прозвучавшая аккурат накануне выступления президента песня про «батяню-комбата» внушала тревогу, особенно учитывая новостную повестку в стране и в мире. За две недели до этого я был на хоккейном Кубке Первого канала, где сборная России почему-то играла в свитерах с надписью «СССР». Да что там за примерами далеко ходить: по своей работе я знаю, что очередной апгрейд какого-нибудь заскорузлого «уазика» вызывает у читателя и слушателя куда больший прилив чувств, чем новый «Порше». Ну, а коли так, то у нас есть что предложить. На старом «Москвиче» мы приняли участие в ралли Монте-Карло. Разузнали все про строящийся Музей Транспорта Москвы. И завели новую рубрику, в которой будем комментировать любительские фотографии советских времен.

Мы все это тоже любим и многое про это знаем. А как учил Дейл Карнеги: «Если вам достался лимон, делайте лимонад».

ДМИТРИЙ ГРОНСКИЙ
главный редактор

Коммерсантъ

подписка за считаные минуты

на сайте **kommersant.ru**
вы можете оформить и оплатить
заказ за несколько минут,
не выходя из дома

чтобы подписаться,
достаточно:

1 **Выбрать интересующее вас издание в разделе «Подписка»**

2 **Указать контактные данные для доставки**

3 **Оплатить заказ любым удобным способом**



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

16+ реклама

ДОСТОЙНОЕ СОДЕРЖАНИЕ



ОТКРЫТИЕ

ЗАПАДНЫЕ ЦЕННОСТИ

ЗАЗЕМЛЕНИЕ ТОКА 8
Первая поездка на электропикапе R1T

ТЕНДЕНЦИИ

ПРОЖЕКТ 16

МАШИННОЕ ОТДЕЛЕНИЕ

ДОНЕСЕНИЯ

ГРАНАТОВЫЙ БРАСЛЕТ 22
Infiniti QX55 на дорогах Азербайджана

ЛУНАПАД 28
Прогресс в форме Lexus NX

ВЫ ЭТО МОЖЕТЕ 32
Роскошный LX на фоне пустынного пейзажа

ПО СКОЛЬЗКОЙ ДОРОЖКЕ 38
RennSport в гостях у бобслея

ИРОНИЯ СУДЬБЫ 44
Или зимние каникулы под знаком «Опеля»

ОПЕРАЦИЯ «ПРЕЕМНИК» 48
От Willys до Wrangler и обратно

МИССИЯ

СЕМЕЙНЫЙ ПРАЗДНИК 52
В Шую со своим паровозом

ПИСЬМА С ДОРОГИ

HYUNDAI SONATA 58

HYUNDAI TUCSON 59

НАУЧНЫЙ ПОДХОД

КРАТНОСТЬ – СЕСТРА ТАЛАНТА 60
Обновлены условия лояльности на АЗС «ЛУКОЙЛ»

ДОМ КУЛЬТУРЫ

УРОКИ МАСТЕРСТВА

ДОКАЗАТЕЛЬСТВО «ТЕСЛЫ» 62
Неожиданные пип-шоу с камер электромобиля

ЧЕЛОВЕЧЕСКИЙ ФАКТОР

АВТОРСКАЯ РАБОТА

ЗЕЛЕНЫЕ НЕ СОЗРЕЛИ 70

ВСПОМНИТЬ ВСЕ 71

МОРГАЛЫ ВЫКОЛЮ 72

ЛУЧШЕ ЗВОНИТЕ «ШЛАГБАУМУ» 73

ОТВЕТСТВЕННЫЕ ЛИЦА

МАРШРУТЫ МОСКОВСКИЕ 74
Или что движет городом

НЕ МОЖЕМ ПОВТОРИТЬ 80
Заход Ленинского Комсомола

ПОЛЕЗНЫЕ ИСКОПАЕМЫЕ

ФОТО НА ДОКУМЕНТЫ 88
Удаленные комментарии к снимкам времен СССР

ПРАВИЛА ПОЛЬЗОВАНИЯ

ОБСТОЯТЕЛЬСТВА

ПАРАЛЛЕЛЬНЫЕ МИРЫ 94
Или лев в каменных джунглях

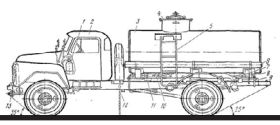
НИЧЕГО БОЛЕЕ ПОСТОЯННОГО 98
Коллаборация Hyundai Mobility и Everink Tattoo

ТОВАРЫ В ДОРОГУ 100

СВОБОДНОЕ ВРЕМЯ 106

ЗА ОТЧЕТНЫЙ ПЕРИОД 110

АРТЕФАКТ 112



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

НАД НОМЕРОМ РАБОТАЛИ: **ЮРИЙ АЛЕКСЕЕВ, НАТАША АФАНАСЬЕВА, ИВАН БАРАНЦЕВ, ДМИТРИЙ ВАРНУ, АСЯ ВОЛОЧНЕВА, АНДРЕЙ ГОРДАСЕВИЧ, АГНЕШКА ДОРОШЕВИЧ, АЛЕКСАНДР КАЗАКОВ, ИВАН КАРТАМЦЕВ, АЛЕКСАНДР КАТАЕВ, ДМИТРИЙ ЛЕОНТЬЕВ, ДМИТРИЙ МАКАРОВ, ИВАН ПАДЕРИН, АЛЕКСАНДР ПАПЕШИН, ДМИТРИЙ ПОПОВ, АЛЕКСЕЙ РУБИНШТЕЙН, РУСЛАН ТАРАСОВ, ДЕНИС ТОКМАКОВ, СЮЗАННА ФАРИЗОВА, АЛЕКСАНДР ЯНКОВСКИЙ**

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

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

ЖУРНАЛ «КОММЕРСАНТЪ «АВТОПИЛОТ» ЗАРЕГИСТРИРОВАН В РОСКОМНАДЗОРЕ ПИ № ФС77У39726 ОТ 30 АПРЕЛЯ 2010 ГОДА. ТИРАЖ 30 000 ЭКЗ. 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 ООО «ПЕРВЫЙ ПОЛИГРАФИЧЕСКИЙ КОМБИНАТ»,143405, МОСКОВСКАЯ ОБЛАСТЬ, ГОРОД КРАСНОГОРСК, ИЛЬИНСКОЕ ШОССЕ – 4 КМ С.55, П/О КРАСНОГОРСК-5, ТЕЛ: +7 (495) 510-27-81

ИНФОРМАЦИОННАЯ ПРОДУКЦИЯ ДЛЯ ЛИЦ СТАРШЕ ШЕСТНАДЦАТИ ЛЕТ

© ЗАО «АВТОПИЛОТ», 2022

16+ реклама

КоммерсантъFM93.6
слушайте

online

на www.kommersant.ru



98 **НО СТАРЫЕ ВРЕМЕНА** сменились новыми. Вещи стали устаревать быстрее, чем изнашиваться. Чтобы как-то справиться с этим, была даже придумана смена одних поколений вещей другими.

ИЗ СВОЕГО VIP-ПОЛОЖЕНИЯ я вижу затянутое облаками зимнее небо. И мне не очень понятно — то ли мы едем по шоссе, то ли дрейфуем где-то в Черном море.

32



А КОМПАНИЯ PEUGEOT, если вспомнить, тоже когда-то выпускала ручные кофемолки, лезвия для рубанков и стальные каркасы-кринолины для дамских платьев.

52



ЕСТЕСТВЕННО, ТЕХНИКА С ДОРАБОТКАМИ: форсированные двигатели, современные каркасы безопасности и тормоза — несчастные случаи на производстве никому не нужны.

80



ЧИТАЙТЕ «АВТОПИЛОТ» ОНЛАЙН
ТАМ ВСЕ НАПИСАНО



kommersant.ru/autopilot

facebook.com/kommersant.autopilot
vk.com/kommersant_autopilot
instagram.com/kommersant_autopilot

16+ реклама

RIVIAN R1T

Двигатель, тип, количество	электромотор, 4
Совокупная мощность, л.с.	764
Максимальный крутящий момент, Нм	1220
Привод	полный
Разгон от 0 до 100 км/ч, с	3,5
Клиренс, мм	213–378
Запас хода, км	430–505
Цена в США, $	от 67 500

Заземление тока

Дмитрий Попов • Фото автора и Rivian

ПЕРВАЯ ПОЕЗДКА НА ЭЛЕКТРОПИКАПЕ R1T

ДОРОГА К «ПЕРВОЙ МИЛЕ» ПЕТЛЯЕТ ПО ДНУ ЖИВОПИСНОГО КАНЬОНА В ОКРЕСТНОСТЯХ ЛОС-АНДЖЕЛЕСА, ПОКА НА ПУТИ НЕ ВСТАЕТ ЗНАК АЭРОПОРТА. МАЛЕНЬКОЕ ЛЕТНОЕ ПОЛЕ С АНГАРОМ ДЛЯ ДВУХМЕСТНЫХ САМОЛЕТОВ, И ЕСТЬ МЕСТО, ГДЕ НАМ ПРЕДСТОИТ ПРОДЕЛАТЬ СВОЮ «ПЕРВУЮ МИЛЮ» НА ЭЛЕКТРОПИКАПЕ RIVIAN R1T. ИМЕННО ТАК КОМПАНИЯ НАЗЫВАЕТ ПЕРВУЮ ВСТРЕЧУ АВТОМОБИЛЯ С БУДУЩИМ ПОКУПАТЕЛЕМ.

«Как вы узнали о “Первой Миле”? – спрашивает меня на регистрации девушка из маркетинга, уже готовая поместить мой ответ в одну из готовых категорий. Ответить не так просто. Неизвестная компания, создавшая с нуля электротрак, – последние месяцы весьма частый инфоповод. Зарегистрирована компания в 2009 году, сейчас ее головной офис находится в Ирвайне, штат Калифорния, исследовательский центр – в Мичигане, один завод в Иллинойсе и еще один, где будут производиться батареи, строится сейчас в штате Джорджия. Сперва Rivian долго занимался разработками спорткара, а в декабре 2017 года представил на автошоу в Лос-Анджелесе концепты пикапа R1T и внедорожника R1S. Но по-настоящему громкой новостью стало IPO, которое компания провела в ноябре 2021 года, когда после трех дней продаж она достигла капитализации в 127,3 млрд долларов. И все это, не продав клиенту ни единого автомобиля!

Вся вышеупомянутая информация есть в электронной прессе. Но кое-что мне довелось увидеть и собственными глазами. В районе, где я живу, открылись сразу два офиса компании: один – в Сан-Хосе, другой – в Пало-Альто, причем второй, словно по загадочной случайности, открылся совсем рядом с головным офисом Tesla. Сейчас только в этом пало-альтовском офисе открыто более 500 вакансий, а по всей Калифорнии – более 1200.





ОВАЛЬНЫЕ RUNNING LIGHTS ГОРЯТ, если автомобиль движется. Они также подмигивают, если вы, например, открываете передний багажник, выполняют функции поворотников, а горизонтальный светильник между двух овалов зажигается зеленым светом, если автомобиль на зарядке. Лампы ближнего и дальнего света находятся внутри этих овалов.

САМЫЕ КРУПНЫЕ
держатели акций Rivian – это Ford и Amazon. Причем с последней есть контракт на поставку крупной партии самоуправляемых электрических фургонов доставки.



Как еще я узнал о «Первой Миле»? Я давно слежу за рынком траков. Главным образом из-за потребности ездить в снежные горы, куда на легковой машине добраться сложно. И неглавным – из-за промыва мозгов во время моей недолгой жизни в штате Техас, где, как известно, у человека любого возраста и пола нет вопроса, нужен ему трак или нет, есть только вопрос, какого он цвета. Так что экологически чистый электропикап Rivian удачно попадает в зону моего интереса.

– Я узнал о «Первой Миле» из новостей, – наконец я нахожу простой ответ на вопрос, и девушка из маркетинга удовлетворенно тыкает в какую-то из кнопок на своем планшете.

Свет в конце тоннеля

К нам приставлен инструктор, который обводит меня вокруг автомобиля. Над грузовым пространством водружена палатка с логотипами Yakima и Rivian, под крышей которой лежит матрас, тоже с логотипом Rivian. Им же здесь украшен каждый аксессуар, вплоть до электрического фонарика, спрятанного в пазе на двери и заряжающегося от батареи, которая для этого автомобиля – сердце и существенная часть тела.

Из-за этой батареи вес Rivian R1T составляет 3243 кг, что намного больше веса любого привычного среднеразмерного трака. По массо-габаритным показателям Rivian находится где-то между Toyota Hilux и полноразмерным Ford F-150.

Но обзор все же стоит начать с детали, которая делает конструкцию Rivian совершенно уникальной. Это то, что производитель назвал gear tunnel – сквозное пространство поперек кузова, расположенное позади задних дверей, которое закрывается с двух сторон откидывающимися вниз лючками, способными выдержать вес взрослого человека. Но придуманы они, конечно же, не для того, чтобы «ехать на подножке».

– В такой тоннель легко спрятать тело поверженного врага, – замечаю я инструктору, – еще и закрыть с обеих сторон, нажав на кнопку.



RIVIAN ПРЕПОДНОСЯТ нам не столько как автомобиль, сколько как образ жизни. А в жизни всякое может случиться. Например, дождь, и тогда вам потребуется зонтик…





– Конструкторы предусмотрели такой вариант событий, – подхватывает мой черный юмор инструктор, – и внутри тунеля есть «кнопка безопасности», которая поможет вашему врагу выбраться наружу.

Кстати, все мы знаем главную проблему пикапа: уходя, кроме как в салоне – на глазах у возможных злоумышленников, негде оставить сумку, например. Туннель эту проблему решает. А еще у Rivian есть более вместительный багажник под капотом.

Связь с Богом

– Вы наверняка почувствовали запах попкорна, – подходит к нам девушка-инструктор.

Ее роль – демонстрация живописной инсталляции, где вокруг одного из Rivian разложены многочисленные походные аксессуары. Буквально каждой деталью производитель подсказывает, что этот автомобиль благодаря своему «электрическому сердцу» подарит тебе совершенно иной, полный приключений стиль жизни. Куча розеток, музыкальная

ЕЩЕ ОДИН ИНТЕРЕСНЫЙ АКСЕССУАР – две багажные дуги, которые легко можно разместить как над грузовым пространством, так и над кабиной, несмотря на то, что крыша и открытый кузов разной ширины. Обе дуги могут менять длину и таким образом подходить для любой части автомобиля.



CAMP KITCHEN – совершенно замечательный аксессуар, хоть и добавляет к цене внедорожника еще 5 тыс. долларов.

колонка, большая электрическая плита… нет, целая кухня с раковиной для мойки посуды, которая в собранном виде занимает все пространство тоннеля.

Но я задаю инструктору вопрос, который, вероятно, все задают:

– Давайте вообразим себе ситуацию, что мы уехали в самую глубину горного хребта Сьерра-Невада и этот восхитительный внедорожник удачно преодолел все грунтовые дороги и скалы вплоть до горного озера, где мы решили остановиться на несколько дней. И вот мы слушаем музыку из спикера Rivian, готовим еду на кухне Rivian, когда выпадает снег, обогреваемся в салоне Rivian или подключаем обогреватель в палатке от Rivian к розетке… и наконец, когда собираемся возвращаться обратно домой, обнаруживаем, что батарея обесточилась. Что тогда?

– Чем это отличается от того, что в такой же ситуации у вас кончился бензин? – отвечает инструктор.

– Ну, бензин можно подвезти в канистрах, – не отступаю я.

Тогда инструктор поднимает палец к небу. У меня возникает мысль, что он хочет нам сказать, что помощи в таком





ПОЛЬЗУЯСЬ ТАЧСКРИНОМ, вы можете выбрать разную высоту дорожного просвета: от максимальных 378 мм, если вы едете, например, по большим валунам, до «приземленного» — в том случае, если в автомобиль, например, нужно посадить престарелого пассажира либо запихнуть тяжелый груз.



случае стоит ждать только от Бога. Однако перст всего лишь указывает на кнопку SOS, которая располагается рядом с аварийной кнопкой чуть выше зеркала заднего вида. Возможно, у службы поддержки Rivian уже есть связь с Богом.

Три секунды

На самом деле, три с половиной. Это то время, за которое Rivian разгоняется до 100 км/ч – не такая большая сенсация для электромобиля мощностью 800 л.с, но несомненно важная характеристика для по сути дела грузовика. И это именно то, ради чего мы сейчас оказались на взлетной полосе маленького аэродрома в окрестностях Лос-Анджелеса – почувствовать, как тело вжимается в эргономичное кресло.

Но электричество – это не только скорость. Оно дружит с «диджитальностью» и дает повод целому букету оригинальных идей.

Скажем, попасть в салон есть целых четыре способа. Первый – это футуристически выглядящий, похожий на альпинистский карабин, ключ с кнопками. Второй – приложение для мобильного телефона. И если вы забыли ключ и у вас разрядился телефон, то Rivian дает вам третий гаджет – пластиковую карту, которую вы можете хранить в кошельке вместе с кредитками. И наконец, четвертый способ – браслет из гибкого материала, в котором вы можете, например, плавать в озере, не боясь, что во время вашего купания кто-то обшарит вашу одежду, оставленную на берегу.

Самая важная деталь внутри автомобиля – это, конечно же, центральный экран, пульт управления, которые контролируют все возможные функции Rivian. Это правда. Ведь в салоне всего четыре кнопки – кроме упомянутых SOS и аварийной еще две есть на руле. Все остальное – только через тачскрин на центральной консоли. По которому зачем-то бегает мультипликационный персонаж, напоминающий человекообразную обезьяну в жилетке и с камерой. Тыча пальцем, можно открывать или закрывать двери, капот, лючок для заправки и лючки тоннеля, управлять температурой внутри салона, музыкой… Здесь же регулируются руль и зеркала. И здесь же задается режим движения: Offroad, Towing, All-purpose, Sport,



БЫЛО БЫ СТРАННО
увидеть в «экологически чистом» автомобиле кожаные кресла. Все материалы, которыми отделан салон, — это продукты переработки, а его дизайн максимально лаконичен.



BLUETOOTH-«СПИКЕР»
для музыки имеет штатное место в центральной консоли. Там же находится беспроводная зарядка для смартфона.

Conserve, причем при выборе любого из этих режимов возникает дополнительная опция выбора «подрежимов», например, в Offroad есть опции Auto, Rock Craw, Drift и Rally. А еще – принудительно задрать подвеску до максимальных 380 мм. Ну, и еще на этом экране появляются многочисленные подсказки, самые важные из которых – точки, где можно заправиться электричеством.

Еще один экран – позади рулевой колонки. На нем вы видите свой автомобиль чуть сзади и сверху, как в компьютерной игре, и все, что творится вокруг него, то есть автомобили, едущие рядом. При этом желтыми кругами показаны ваши «слепые зоны», то есть вы можете видеть, если едущий рядом автомобиль в него попадает. Тут есть также водительский помощник Driver+, похожий на тесловский автопилот, который если включен, то тормозит или ускоряется на хайвее, управляет круиз-контролем, автоматически включает фары и, конечно, сообщает водителю меняющей форму голубой иконкой, что именно он в настоящий момент делает. При этом вы можете не управлять автомобилем, а просто наблюдать.

Нет-Rivia-льные траки

Rivian R1T вторгается в довольно интересную маркетинговую нишу. На протяжении последних сорока с лишним лет в США самым продаваемым автомобилем – не среди пикап-траков, а вообще среди всех машин – было семейство Ford F-150. На втором месте был Chevrolet Silverado. На третьем – Dodge Ram. Это все – пикап-траки. Именно в этот сегмент, но с электрическим двигателем, так долго намеревается втиснуться Tesla со своим Cybertruck, колеса которого могут поворачиваться как угодно, но пока не в сторону покупателя. Но тут не стоит забывать и о десятке других стартапов, каждый из которых заявляет о себе как об «убийце Теслы». Alpha Wolf, Canoo, Bollinger B2, Atlis XT, Lordstown Endurance… Говорят ли вам о чем-то эти имена?

И было бы удивительно, если бы сами автомобильные гиганты не озаботились инновациями в таком многообещающем сегменте. Ford обещает начать поставки своего F-150 Lightning весной 2022 года. Джо Байден уже открыл в Детройте производство Hummer EV. Chevrolet Silverado продемонстрирует свою версию электрического пикапа в январе 2022 года. Новый электротрак показала Toyota… На фоне







ТРЕТИЙ ЭКРАН АДРЕСОВАН ПАССАЖИРАМ ВТОРОГО РЯДА. Его функционал фактически ограничен настройками работы климатической установки. Но есть там и функция, передним ездокам недоступная: с помощью этого тачскрина можно на ходу получить доступ в «тоннель», чтобы взять из него что-то полезное.

этого американского «плана ГОЭЛРО» Rivian заметно проигрывает в цене. У R1T она стартует от 69 тыс. долларов. Дороже только Hummer с его 108,7 тыс. долларов.

На момент написания этих строк несколько сотен автомобилей уже разошлись по семьям сотрудников компании, и в соцсетях, конечно же, появились фотографии автомобиля, сделанные в неожиданных местах, например на озере Тахо, в Калифорнии. Во время IPO компания обнародовала, что уже получила около 50 тыс. предзаказов на автомобиль. К слову, разместить такой предзаказ предельно просто: на официальном сайте Rivian вам надо выбрать кнопку Build Your R1T, сформировать комплектацию, внести первоначальный взнос и встать в очередь. Но, увы, «автомобили будущего» остаются «автомобилями будущего» во всех смыслах. Спрос превышает предложение, что для электроавтомобильного рынка хорошая новость. Однако, согласно прогнозам компании, спрос на заказы, сделанные сегодня, будет удовлетворен до конца только к концу 2023 года. Так что, скорее всего, «первая миля» для многих желающих станет не только первой, но и на весьма долгий срок – единственной.

Со скоростью вируса

Как сто лет назад распространяли «Омикрон»

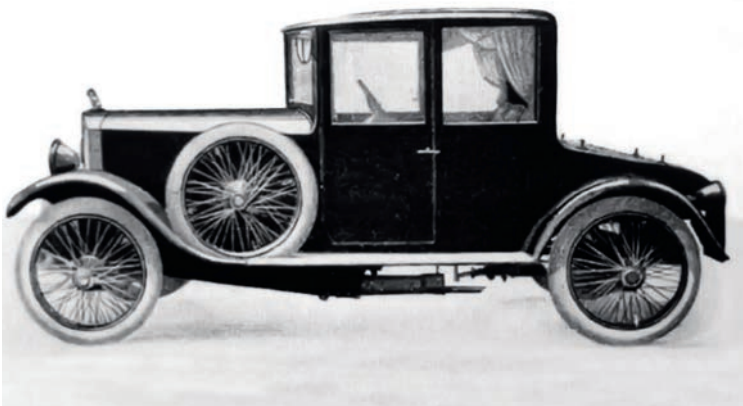
Ровно век тому назад, в 1922 году в Германии появилась новая автомобильная марка. На ее эмблеме была изображена распростершая крылья летучая мышь и написано название бренда – Omikron.

Название новейшего штамма коронавируса сегодня принято писать как Omicron, однако немцы транскрибировали букву греческого алфавита по-своему: компания носила имя Omikron Kleinauto GmbH. Выпускала она, как можно догадаться по слову «кляйн» в названии, малолитражные автомобили. В 1922 году их был представлен целый модельный ряд: 4/12 PS, 4/16 PS и 5/20 PS. Цифра в числителе означает здесь налоговую мощность, а в знаменателе – реальную. Все с четырехцилиндровыми двигателями, которые поставлял завод Steudel-Werke – маленькая фирма собственное производство бы не освоила. Из истории марки известно, что один Omikron в 1923 году даже участвовал в автогонках на знаменитом берлинском автодроме AVUS, конечно же, в своем классе малолитражек. Случались и другие успехи в гоночных состязаниях – в газетах можно было встретить заголовки типа «"Омикрон"» снова побеждает», что сегодня, конечно же, звучит немного зловеще.

Производство машин располагалось в Шарлоттенбурге – бывшем пригороде Берлина, только что включенном в 1920 году в состав города в качестве округа. Штаб-квартира располагалась в доме номер 53 по Данкельманштрассе. Если вы



К СЛОВУ, САМИ ГРЕКИ СЛОВО OMICRON
в названии автомобильных марок и моделей не используют. В первую очередь потому, что в стране вообще нет автомобильных заводов. Зато в Салониках есть автосервис Opel Service Omicron Motors, существующий уже несколько лет. Интересно, как у них сейчас с клиентами?





АВТОБУСЫ ЭКСПЛУАТИРОВАЛИСЬ в основном в Италии, но Lancia Omicron все же проник и в Северную Африку: несколько экземпляров работали на дальних маршрутах в Алжире и Судане.







найдете этот адрес в «гугл стрит вью», то можете увидеть ворота, из которых «Омикрон» распространялся по городу и стране.

Кстати, Omikron Kleinauto GmbH – это бывшая Omega Kleinautobau GmbH, основанная годом ранее, в 1921 году, и выпускавшая модель Omega 3/10 PS. Логично предположить, что в дальнейшем ее переименовали бы в честь какой-нибудь другой буквы греческого алфавита, но этого не произошло, поскольку в 1925 году фирма закрылась навсегда. Можно предположить, что немцы со своими «омегами» и «омикронами» подражали итальянцам. Марка Lancia исторически любит называть свои модели именами греческих букв. Так, в истории она отметилась созданием первой в мире модели с несущим кузовом – Lancia Lambda, выпускавшейся с 1922 по 1931 год. Почему итальянский автопроизводитель использовал для обозначения своих моделей греческие буквы, лучше не спрашивать. Давно известно, что вся или почти вся культура Древнего Рима «утащена» из Древней Греции. Хотя есть легенда, что такой совет основатель марки Винченцо Лянча услышал от своего брата. В 1927 году у Lancia дело дошло и до названия «Омикрон». Но кто бы сегодня вспомнил название этого шасси для автобуса, если бы не штамм коронавируса, появившийся в конце 2021 года. Всего с 1927 по 1936 год выпустили 601 экземпляр Lancia Omicron.

Игра в «дальнобойщиков»

Mercedes-Benz Vision EQXX

Когда мерседесовцы запускали электрический суббренд EQ, компания изо всех сил пыталась подчеркнуть, что не поступится традиционными ценностями одной из старейших в мире автокомпаний, даже несмотря на революционный переход с двигателей внутреннего сгорания на электрическую тягу. И действительно, новый флагманский электромобиль EQS, представленный в 2021 году, хоть и не стал «зеленым двойником» S-Класса, но все же сохранил привычные пропорции, линии и узнаваемые черты машин из Штутгарта.

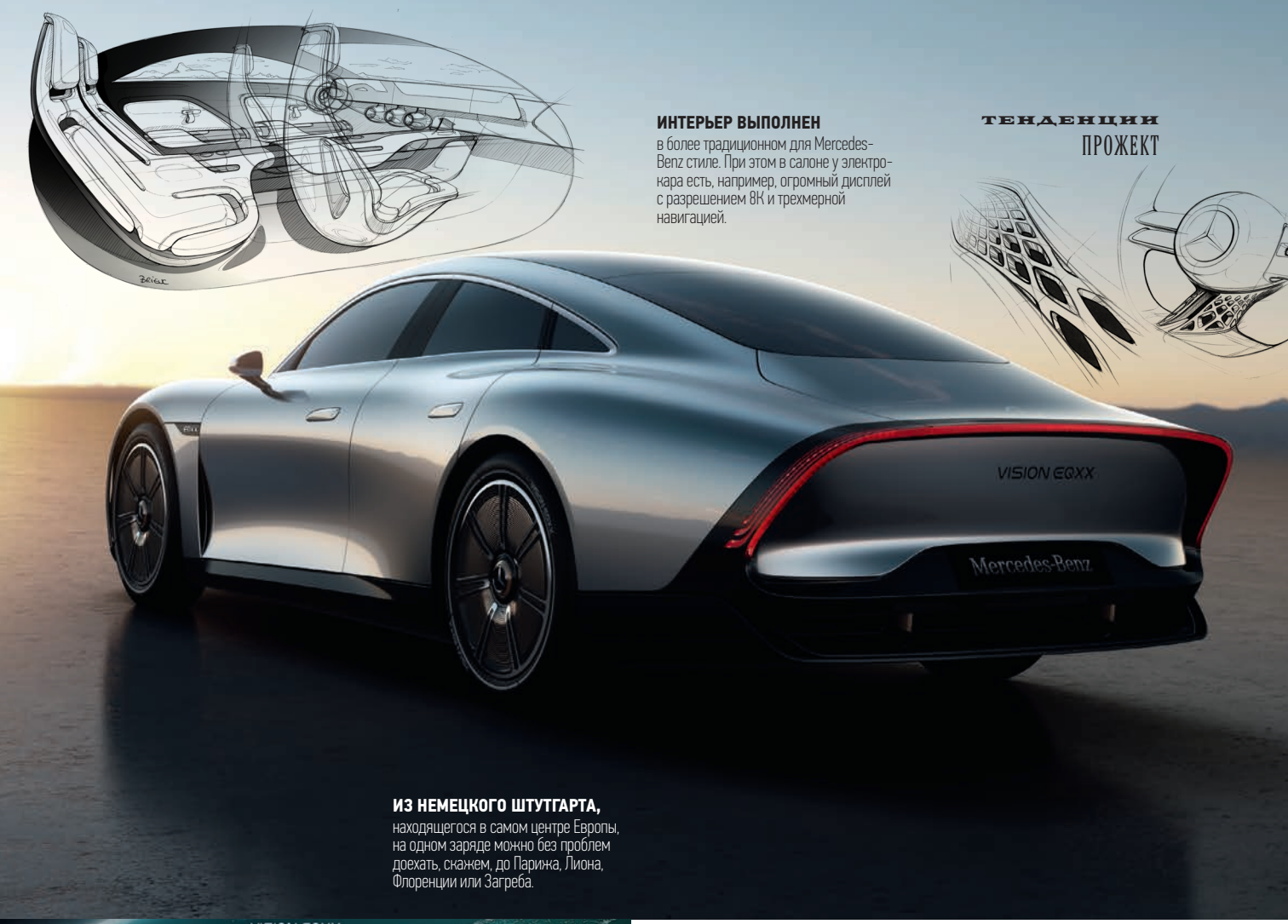
Но вот новый концепт-кар Vision EQXX получился совершенно непохожим на остальные серийные автомобили Mercedes-Benz. И дело далеко не только в экспериментальном статусе модели, что развязало руки дизайнерам, но и в законах физики. Немцы поставили перед собой задачу сделать самый дальнобойный электрокар, способный проехать на одном заряде вдвое больше других электрических машин.

Поиски инженерами идеальной аэродинамической формы привели к тому, что Mercedes-Benz Vision EQXX получился похожим на нечто вроде Porsche Panamera, которому приделали корму от гиперкара McLaren Speedtail. На самом деле корма концепт-кара представляет собой так называемый хвост Камма, где крыша в задней части кузова сначала плавно скошена, а затем резко заканчивается практически вертикальным обрезом. Это оптимальное решение, позволяющее создавать автомобили с аэродинамически выверенным кузовом, который при этом будет достаточно вместительным и в то же время не чрезмерно длинным. Кроме того, Vision EQXX по-



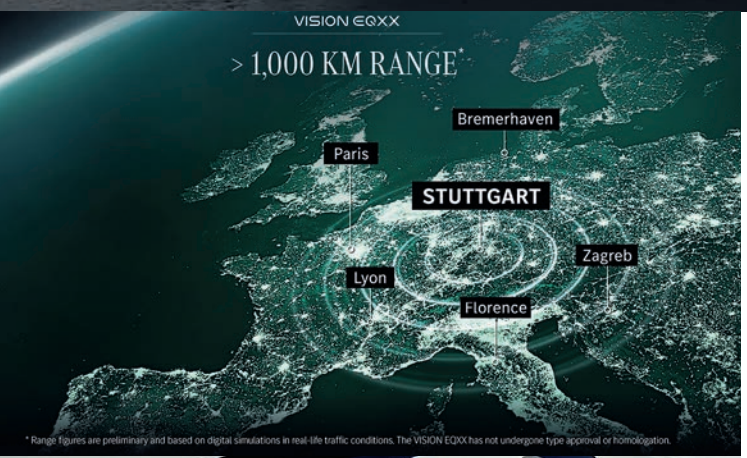


ПРИ РАЗРАБОТКЕ КОНЦЕПТА EQXX немцы отошли от своего привычного форм-фактора и создали автомобиль, который совершенно не похож на остальные модели Mercedes-Benz.



ИНТЕРЬЕР ВЫПОЛНЕН
в более традиционном для Mercedes-Benz стиле. При этом в салоне у электрокара есть, например, огромный дисплей с разрешением 8K и трехмерной навигацией.

ИЗ НЕМЕЦКОГО ШТУТГАРТА,
находящегося в самом центре Европы, на одном заряде можно без проблем доехать, скажем, до Парижа, Лиона, Флоренции или Загреба.





лучил активные заслонки в переднем бампере, воздуховоды, позволяющие избежать турбулентности в колесных арках, и прозрачные обтекатели на литых магниевых дисках. Все это позволило добиться невероятного коэффициента сопротивления набегающему потоку воздуха – 0,17.

Впрочем, увеличить запас хода помогли не только аэродинамические хитрости, но и чрезвычайно малая масса электрокара – всего в 1750 кг, примерно столько же, сколько весит бензиновый седан Mercedes-Benz C300. В конструкции автомобиля использовали алюминий, легкую и очень прочную мартенситную сталь, а ряд компонентов силовой архитектуры и деталей кузова напечатали из композитных материалов на 3D-принтере. Наконец, в ненесущих элементах конструкции использовали вторсырье, полученное, например, из садово-огородного мусора и даже из переработанных детских подгузников.

На крыше концепт-кара установили солнечные панели, которые в безоблачную погоду обеспечат дополнительные 25 км пробега, так как полностью возьмут на себя функции по подпитке вспомогательных электросистем вроде климатической установки и медиакомплекса.

Основным же источником питания служит легкая 900-вольтовая батарея на 100 кВт•ч, отдающая энергию 204-сильному электромотору с 95-процентным КПД. На одном заряде Mercedes-Benz Vision EQXX способен проехать более 1000 км. Таким образом, как утверждают немцы, среднестатистическому водителю придется вспоминать о зарядном кабеле не более двух раз в месяц.



Шаровая молния

Aston Martin DBX707

ASTON MARTIN DBX707
обладает характеристиками настоящего суперкара и комфортом кроссовера. В списке оснащения есть подогрев сидений обоих рядов, панорамная крыша и трехзонный климат-контроль.

Числовой индекс в названии нового кроссовера Aston Martin DBX707 – далеко не только отсылка к кодовому номеру знаменитого киношного суперагента, который вот уже более полувека предпочитает спортивные автомобили британской марки. Еще эти цифры отображают отдачу двигателя новинки, что дает ему своеобразную «лицензию на убийство» других роскошных SUV, которых DBX007 превзошел и в мощности мотора, и по динамическим показателям. Aston Martin DBX707 оснастили глубоко модернизированным 4,0-литровым агрегатом V8 от Mercedes-AMG, развивающим 707 л.с. и 900 Нм крутящего момента. Это значительно больше, чем выдают моторы прямых конкурентов новинки вроде Bentley Bentayga Speed (635 л.с.) и Lamborghini Urus (650 л.с.).

Твин-турбо-двигатель, действующий вместе с девятиступенчатым «роботом», полным приводом и самоблокирующимся дифференциалом, позволяет кроссоверу набирать первую «сотню» за 3,2 секунды. Максимальная скорость автомобиля равна 310 км/ч, что сделало DBX707 самым быстрым серийным SUV в мире. Для сравнения, максимальная скорость у прежнего рекордсмена – Bentley Bentayga Speed – составляет «всего» 306 км/ч.

Кстати, боевик «Не время умирать», вышедший в 2021 году, стал последним фильмом о Джемсе Бонде, где главную роль исполнил Дэниел Крейг. Актера, который сыграет агента 007 в следующих частях шпионской франшизы, пока не выбрали. Но вот новый автомобиль для суперагента, кажется, уже есть.







ТИРАЖ GMA T.33
ограничили всего сотней экземпляров. На данный момент все автомобили, каждый из которых стоит от 1,4 млн фунтов стерлингов, уже распроданы

Наследник легенды

GMA T.33





Британский инженер Гордон Мюррей известен в первую очередь благодаря культовому McLaren F1, «иконе» среди спорткаров девяностых, который долгое время носил статус самого быстрого серийного автомобиля в мире. С 2007 года Мюррей возглавляет компанию Gordon Murray Automotive (GMA), занимающуюся разработкой собственных машин. Модель T.33 GT стала уже вторым автомобилем британской марки, созданным абсолютно «с нуля» за последние пару лет. Она представляет собой более комфортную дорожную альтернативу «старшему» суперкару T.50, ориентированному для скоростной езды по треку.

Для T.33 предусмотрен минимальный набор оборудования для комфорта и безопасности, включая четыре «эйрбега», ABS, ESP и камеру заднего вида. Мюррей признается, что начал мечтать о создании подобного автомобиля еще четверть века назад, во времена разработки F1, однако тогда руководство McLaren решило сделать главную ставку на скорость.

Впрочем, с динамикой у T.33 тоже все в порядке. Масса среднемоторного суперкара, в основе которого лежит карбоновый монокок с алюминиевым каркасом, составляет 1100 кг. В движение купе приводит 3,9-литровый атмосферный агрегат V12, развивающий 615 л.с. и 451 Нм крутящего момента. Мотор может работать как с шестиступенчатой механической коробкой передач, так и с «роботом» аналогичного диапазона. Динамические характеристики пока не названы, однако предполагается, что суперкар способен набирать первую «сотню» менее чем за 3 секунды.

ДОНЕСЕНИЯ

INFINITI QX55

Двигатель, тип	бензиновый, R4
Рабочий объем, куб. см	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
Разгон от 0 до 100 км/ч, с	7,5
Максимальная скорость, км/ч	220
Средний расход топлива, л на 100 км	8,7
Цена в России, руб.	от 4 320 000



Рис. 107. Гранат обыкновенный (Punica granatum): 1 — ветвь с цветком и бутоном; 2 — разрез длинностолбчатого цветка; 3 — плод; 4 — разрез плода.



Гранатовый браслет

Дмитрий Гронский • Фото Дмитрия Макарова

INFINITI QX55 НА ДОРОГАХ АЗЕРБАЙДЖАНА

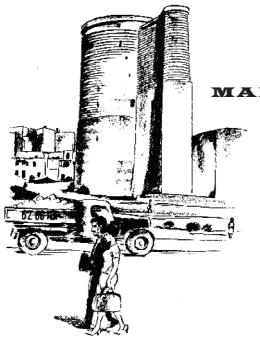
ЕСЛИ БЫ МЕНЯ ПОПРОСИЛИ ОДНИМ СЛОВОМ ОПИСАТЬ АВТОМОБИЛЬНОЕ ДВИЖЕНИЕ В ГОРОДЕ БАКУ, ТО Я БЫ СКАЗАЛ, ЧТО ОНО «НАГЛОЕ». ВОТ НАПИСАЛ И ПОНЯЛ, ЧТО, НАВЕРНОЕ, НЕПРАВ. ВСЕ ОТНОСИТЕЛЬНО. КОГДА ВСЕ ВОКРУГ ТЕБЯ ВЕДУТ СЕБЯ НОРМАЛЬНО И ВДРУГ НАХОДИТСЯ КТО-ТО, ПОСЯГНУВШИЙ НА ТВОЕ ЖИЗНЕННОЕ ПРОСТРАНСТВО, – ЭТО НАГЛОСТЬ, АГРЕССИЯ. НО ЕСЛИ ТАК ВЕДУТ СЕБЯ ВСЕ? ТАКОЕ ВПЕЧАТЛЕНИЕ, ЧТО В БАКУ НИКТО НЕ ОБРАЩАЕТ ВНИМАНИЯ НА РАЗМЕТКУ, НА «ПОМЕХУ СПРАВА», А ТАКЖЕ НА ТО, КАКАЯ МАШИНА БОЛЕЕ ДОРОГАЯ. ЕСЛИ В ПЛОТНОМ ПОТОКЕ НАДО ПЕРЕСТРОИТЬСЯ В СОСЕДНИЙ РЯД, ТО У ТЕБЯ ЕСТЬ ТОЛЬКО ОДИН СПОСОБ – РЕЗКО СУНУТЬ СВОЮ «МОРДУ» В ЗАЗОР МЕЖДУ БАМПЕРАМИ, ОБОЗНАЧИВ ТЕМ САМЫМ СВОЕ НАМЕРЕНИЕ. ДАЛЬШЕ – ТЕБЯ ЛИБО ПРОПУСТЯТ, ЛИБО НЕТ.

Приблизительно так же осуществляются и другие маневры. Как мне сказали, дорожная полиция призвана последнее время бороться с этим хаосом, в чем мне и довелось самому убедиться. Измученный необходимостью ежесекундно уворачиваться и вжимать голову в плечи при резких торможениях, я проехал перекресток практически на красный. Тут же в зеркале заднего вида возникла люстра полицейской машины. Общались на английском. «Пенальти» и «сикстиманат» – понятно, что это не про футбол. У меня, правда, была надежда, что экзотическая красивая машина на иностранных номерах как-то уведет разговор с темы наказания за нарушение ПДД к обсуждению транспортного средства, на котором оно было совершено. Но в который раз убедился, что это не работает. Сначала штраф, а уже потом – «как едет?» и «за сколько брал?». То есть «красота», вопреки утверждению классика, не «спасает мир».

Имиджевый капитал

С тем, что модель Infiniti QX55 проектировалась именно «для красоты», едва ли кто возьмется спорить. Собственно, превращение обычного кроссовера в кросс-купе – довольно распространенный прием для расширения ассортимента, точнее модельного ряда и увеличения продаж. Достаточно вспомнить Porsche Cayenne Coupe или Mercedes-Benz GLE Coupe.





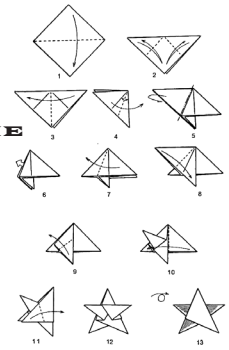


ДЛЯ КРОСС-КУПЕ предусмотрены восемь цветов кузова. Помимо оттенка спелого граната Dynamic Sunstone Red, есть белый Majestic White, синий Hermosa Blue, две черные эмали — Mineral Black и Black Obsidian, а также целых три оттенка серого — Slate Gray, Liquid Platinum и Graphite Shadow.



Но у Infiniti тут своя легенда. Новую модель ни в коем случае не позиционируют как модификацию QX50, у которой занижена задняя часть крыши. QX55 преподносят нам как наследника легендарного FX, который двадцать лет назад произвел настоящий фурор на автомобильном рынке и который не без оснований считают первым в истории премиальным купе-кроссовером. На нашем рынке бренд тогда еще не был официально представлен, но серые дилеры навезли и продали у нас столько FX, что можно без преувеличения сказать: знакомство россиян с Infiniti началось именно с этой модели. Потом ее индекс поменялся на QX70, а в 2017 году выпуск модели был прекращен. Но разве разумно пропадать такому имиджевому капиталу?

Характерная деталь. Обычно превращение кроссовера в кросс-купе сопровождается не только трансформациями кузова, но и изменением динамических характеристик. Ну как же, купе – это вот больше про спорт! Достаточно вспомнить тот же Infiniti FX50, чей пятилитровый V8 развивал 400 л.с. и потреблял в городском цикле под 20 литров бензина на «сотню». Но времена изменились. Поэтому QX55 оснащен уже





ДВУХЛИТРОВЫЙ МОТОР,
конечно же, не для спортивных достижений. Но если ваша цель – не произвести впечатление на окружающих, а доставить удовольствие себе, то вам в помощь система Active Sound Enhancement. При включенном режиме движения Sport она усиливает агрессивные нотки выхлопной системы, транслируя их через динамики в салон.



Районы добычи нефти на Кавказе.

знакомым нам двигателем VC-Turbo – единственным в мире серийным мотором, который благодаря системе рычагов, поднимающих или опускающих верхнюю мертвую точку поршней, может самостоятельно регулировать степень сжатия и рабочий объем в зависимости от нагрузки, одновременно улучшая динамические качества и повышая топливную эффективность. Мощность для российского рынка – 250 л.с.

Во время тест-драйва в Азербайджане представители компании предлагали мне почувствовать, что у QX55 все же несколько иначе настроена подвеска и иной отклик на педаль газа, чем у QX50, с которым они делят одну платформу, один двигатель и все ему сопутствующее. Я готов был с этим согласиться. Разница действительно чувствовалась. Хотя можно ее списать на то, что на QX50, обутом в зимнюю резину, я ездил по заснеженной Москве, а спустя сутки оказался за рулем QX55, летние покрышки которой шуршали по асфальту Сальянского шоссе, а за окном плескались волны Каспийского моря. Не слишком чистый эксперимент, согласитесь. Тем более продолжу настаивать, что купе-кроссовер – это больше про красоту.





НАКАНУНЕ НОВОГО ГОДА
поклонникам марки предложили построить Infiniti QX55 из бумаги, подчеркнув тем самым, что в облике автомобиля очень много от традиционного японского искусства, от оригами в частности.



В чем роскошь, брат?

«Создавая новый QX55, мы не только вспоминали о прошлом, но и вглядывались в будущее, – говорит старший вице-президент по дизайну Альфонсо Альбаиса. Говорит онлайн, конечно же, в Баку Альфонсо не приехал. – Некоторые кроссоверы изо всех сил пытаются понравиться всем и каждому, мы же старались сделать QX55 привлекательным прежде всего для искушенных в дизайне клиентов».

Это на самом деле правильно. Еще пару лет назад в разгар первой волны ковида марка Infiniti обнародовала свое понимание «роскоши». Не претендуя при этом на безоговорочную правоту и не пытаясь обидеть тех, кто считает, что роскошь – это сумка с логотипом известного бренда или sea view сквозь бокал просекко, марка просто предлагает свою версию. Роскошь от Infiniti – это возможность получить уникальные впечатления и поделиться ими со своими близкими. И впечатления тоже могут быть разными. В том же Баку можно прокатиться на чертовом колесе у кромки моря, посмотреть, как возле Девичьей башни расходится, чтобы обогнуть Старый город, трасса Формулы 1, или найти место, где с криком «черт побери!» падал поскользнувшийся на банановой кожуре Андрей Миронов. Все вышеперечисленное отличается друг от друга лишь степенью уникальности полученных впечатлений.

Человеческий взгляд

Так же и с Infiniti QX55. Кто-то просто восхитится красотой автомобиля. Тот же, кто знает контекст, способен разобраться в деталях, из которых эта красота складывается. Вот, например, задние фонари. Для кого-то это просто гирлянда светодиодов. Но кто-то увидит в них оммаж творчеству Луиса Тиффани, получившему в эпоху модерна мировую известность благодаря своим изделиям из стекла, прежде всего лампам. Или радиаторная решетка купе-кроссовера. Она меняет свой рисунок в зависимости от угла зрения. Все мы складывали в детстве кораблики или даже лягушек из бумаги, но решетка QX55 адресована в первую очередь тем, кому знакомо слово «оригами».

На что еще следует обратить внимание? Конечно же, на уникальный, запоминающийся силуэт, получившийся бла-





INFINITI QX55 СТАЛ ПЕРВЫМ автомобилем марки с беспроводной поддержкой протокола Apple CarPlay. Владельцам Android-устройств повезло меньше — они могут подключиться к интерфейсу Android Auto только через USB-разъем. Всего в салоне предусмотрено четыре USB-розетки: одна Type-C и три Type-A.



годаря как бы ниспадающей к заднему бамперу линии крыши, изящному спойлеру и элегантным тонким стойкам кузова. Форма передней оптики напоминает человеческий взгляд, что идет несколько вопреки мировым дизайнерским трендам, где вместо акцентированных фар мы все чаще видим какие-то светящиеся полосы. Противотуманные фары обрамлены стильными черными глянцевыми вставками. Не без оснований считается, что один из главных приемов красоты машины в профиль – это большие колеса. Так вот у Infiniti QX55 двадцатидюймовые диски нового дизайна, обутые в низкопрофильную резину, занимают практически всю площадь колесных арок. Пятая дверь избавлена от подштамповки под номерной знак, а фирменная эмблема марки на двери багажного отделения одновременно служит и кнопкой для его открытия, визуально разгружая заднюю часть автомобиля от лишних элементов. Ну, а словно выточенные из цельных кусков металла массивные наконечники выхлопной системы вводят в заблуждение относительно силового агрегата, который находится под капотом.

Астронавты и паралитики

Что касается интерьера купе-кроссовера, то про него мы три года уже все знаем – он идентичен салону модели QX50. За исключением каких-то нюансов. Здесь фантастически удобные кресла Zero Gravity, разработанные совместно с NASA, в которых масса тела распределяется настолько равномерно, что ты будто паришь в невесомости. Понятно, что это маркетинг, но маркетинг весьма удачный. Вон Opel хвастается тем, что его сиденья сконструированы при участии врачей из Немецкого союза ортопедов. Но, согласитесь, чувствовать себя астронавтом приятнее, чем пациентом.

Приятно, что все остальное не «космическое», а домашнее. Кленовый шпон с открытыми порами в отделке – приятно не только смотреть, но и касаться пальцами, мягкая кожа. А еще в салоне стало заметно тише. И за счет многослойного остекления – у XQ50 стекла обычные.

Не без волнения сажусь во второй ряд. Все же за счет пониженной задней части кузова места над головой неизбежно должно остаться меньше. Но, уверяю вас, я ничего такого не почувствовал. Чтобы задним пассажирам потолок не давил

ПРОЕКЦИОННЫЙ ДИСПЛЕЙ
теперь может не только показывать скорость, но и выводить предупреждения о приближении к более медленному автомобилю в потоке, а также подсказки систем автоматического торможения и удержания автомобиля в выбранной полосе.





на макушки, пожертвовали панорамной крышей: у QX55 есть только люк над передними сиденьями. Плюс подушка заднего дивана теперь ездит в диапазоне 15 см, так что можно сзади полулежать, и тогда «воздуха» будет еще больше.

Несоциальные сети

Презентация Infiniti QX55 – не бакинская, а мировая – проходила под девизом «На большой сцене огни софитов горят ярче, но знают об этом только те, кому хватило смелости взойти на нее». Подоплека там была такая, что машину в Лос-Анджелесе представлял музыкант, имя которого ни мне, ни, уверен, большинству читателей ничего не скажет». Но мы, разумеется, имеем право и на собственную трактовку.

Во время тест-драйва по оживленным улицам и проспектам Баку я не заметил, чтобы машина не то что производила «вау-эффект», а вообще кого-либо интересовала. Никаких «огней софитов». Вероятно, так и было задумано. Ведь роскошь в трактовке Infiniti – это уникальный опыт, который ты можешь разделить со своими близкими. А не «отправить всем».

LEXUS	NX 250	NX 350
Двигатель, тип	бензиновый, L4	бензиновый, L4, турбо
Объем двигателя, куб. см	2487	2393
Максимальная мощность, л.с. при об/мин	200 при 6600	279 при 6000
Максимальный крутящий момент, Нм при об/мин	243 при 4000	430 при 1700
Трансмиссия	АКП, 8	АКП, 8
Привод	полный	полный
Максимальная скорость, км/ч	200	200
Разгон от 0 до 100 км/ч, с	9,1	7,0
Средний расход топлива, л на 100 км	7,1	8,1
Цена, руб.	от 4 106 000	от 5 637 000



Лунапад

Александр Катаев • Фото Lexus

ПРОГРЕСС В ФОРМЕ LEXUS NX

АНГЛИЙСКОЕ СЛОВО SNOWFALL ОЗНАЧАЕТ СНЕГОПАД. А ЕСЛИ MOONFALL – БУКВАЛЬНО... ЛУНАПАД! ТАК НАЗЫВАЕТСЯ НЕДАВНО ВЫШЕДШИЙ ФИЛЬМ, ГДЕ ПО СЮЖЕТУ ВСЕРЬЕЗ ПАДАЕТ ЛУНА, УГРОЖАЯ ЗЕМНОМУ МИРУ. ОДНУ ИЗ ВАЖНЫХ РОЛЕЙ В КАРТИНЕ ИГРАЕТ НОВЫЙ LEXUS NX. Я ПОСМОТРЕЛ КИНО И ЗАТЕМ УСПЕЛ ПОЕЗДИТЬ НА ЭТОМ КРОССОВЕРЕ, ПОКУДА НАША ПЛАНЕТА ЦЕЛА.

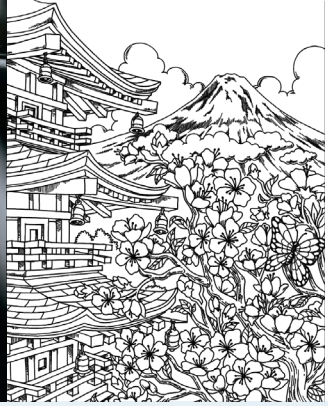
Первые впечатления от автомобиля действуют как антистресс. Бесконечные перемены всего окружающего, давайте себе признаемся, уже порядком утомили, часто слишком быстрые, часто слишком категоричные. Но – аригато, спасибо – мирок имени Lexus пребывает в равновесии, и базовым его ценностям, типа известной философии гостеприимства омотенаши, сокрушение а-ля лунапад пока явно не грозит. У нынешнего NX очевидны все слагаемые базовой формулы бренда: характерный дизайн, высокое качество, продуманный комфорт и убедительные технические особенности. Никаких резких эволюционных скачков.

Внешность переделана настолько аккуратно, что кроссовер, будучи не особенно крупнее себя прежнего, кажется удачей толкового рестайлинга. По интерьеру консерваторам на радость оставлены физические кнопки-ручки. А всякие сопряжения, стыки и шовчики традиционно выглядят образцовыми. Вновь богаты фиксированные комплектации. Сохранилось топ-исполнение F-Sport с адаптивными амортизаторами и расширенным набором ездовых режимов. И моторы для нас опять только бензиновые, гибридную версию сюда везти не планируют. Итого – картина в целом вроде бы знакомая.

Места интереса

Но встречает NX неожиданно прогрессивно! У фантаста Саке Комацу есть рассказ про древний японский праздник Луны, когда вечером принято наблюдать ее вечную красоту. Обычай сохранится якобы и в будущем, только японцы переберутся в космос и станут любоваться сразу двумя восходящими лунами. Вот и у кроссовера подобное сочетание: берешься за классическую, традиционного вида дверную





ДИВНЫЕ РУЧКИ
пусть и устроены сложно, задуманы, разумеется, для упрощения процессов. На эту же тему: вдвое оперативнее срабатывает теперь электропривод багажной двери, очень быстро откликается на касания главный тачскрин.





ручку под естественный хват, а механизм открывания – космически новаторский.

Вопреки обыкновению, ручка не смещается в ответ. Просто тянешь, отворяется дверь – а так, оказывается, можно было?! – и даже что-то маленько смещается с орбиты в голове. Вот и внутреннюю лапку-открывашку изобрели заново, ее надо давить – очень удобно – большим пальцем, когда держишься за поручень. А если дергать, то дважды. Такая вдруг мини-революция.

Затем ойкаешь от удивления, впервые коснувшись сенсорных поисковых переключателей на спицах руля. В момент касания проектор высвечивает на лобовое стекло функционал конкретного поисковика – левого или правого. Листаешь вкладки, не отводя глаз от дороги. Есть возможность загодя программировать поисковики под разные задачи. Отлично придумано!

Еще нравятся большой центральный тачскрин и основное меню с понятной организацией. Правильно, что на сенсорном пульте климат-контроля сделано исключение для регулировки температуры, и ее меняешь кругляшами.



ЗЕРКАЛО СПОСОБНО
давать обычный обзор или демонстрировать картинку позади автомобиля, на которой не видны стойки кузова. Изображение с камеры лишает водителя ориентиров, и привычка вырабатывается с трудом.



КОНЦЕПЦИЯ
водительского места называется Tazuna и основана, представьте себе, на образе всадника, держащего поводья. Это про контроль скупыми средствами.

Кстати, салонное зеркало перещелкивается рычажком тоже в режим экрана – с картинкой от задней камеры.
Внимание. Знаете, какова фактическая доля новизны в этой машине? Девяносто пять процентов! Начиная с добавленных USB-слотов и заканчивая абсолютно другой платформой. Сложить из такого количества прогрессивных элементов кроссовер, который в целом кажется хорошо знакомым, по-моему, некое отдельное японское искусство.

Разные характеры

У премьерных российских модификаций безальтернативны полный привод с муфтой подключения задней оси и восьмидиапазонная автоматическая коробка. Моторов же предлагается два: версия NX 250 оснащена атмосферником 2.5 (199 л.с.), а под капотом у версии NX 350 свежеиспеченный турбодвигатель 2.4 (279 л.с.). Позже у нас дебютирует и наименее мощный двухлитровый NX с моноприводом.
А пока кроссоверу вполне хватает энергии 199-сильного агрегата. Ненагруженному NX 250 – пожалуй, что и с запасом. Автоматика коробки подыгрывает в масть почти всегда, заминки и подергивания проявляются редко. Средний





РАЗВЛЕЧЕНИЯ
с «цифрой» нынче обязательны. На выбор три вида приборов. Есть малопонятный с виду вариант без привычных окружностей и конфигурации с центральным полукругом — спидометра или тахометра.



расход бензина, по данным борткомпьютера, 12,5 литра на 100 километров – приемлемый. Только как-то откровенно чересчур моторного шума при активных разгонах.

NX 350 явно лучше по шумоизоляции. И ожидаемо бодрее, причем коробка тут справляется вовсе славно. А с плавностью хода ситуация неоднозначная. Все российские версии NX 350 обязательно имеют упомянутый пакет отличий F-Sport, куда входят адаптивные амортизаторы. При сравнении двух тестовых кроссоверов с одинаковыми 20-дюймовыми колесами NX 250 ощущается заметно более комфортным на существенных неровностях, хотя придирчивым к мелочи, а подвеска у NX 350, обратный случай, настолько меньше колеблется от ерунды, насколько и жестче вообще везде. Оптимальным видится F-Sport на 18-дюймовых колесах, но такие доступны лишь для NX 250.

Счастливый финал

Лунапад в кино заставил героев перевести селектор ездовых режимов в Sport – было показано крупным планом! – и пришпорить автомобиль куда подальше от наступления катастрофы. Такая волнительная сцена, я аж перестал жевать попкорн. Действительно: спортивный режим мобилизует силовой агрегат, реакции становятся резче, добавляется экшн. А в особом режиме S+ у версии NX 350 заодно меняются настройки амортизаторов и рулевого. Экшн-плюс! Однако тестовый маршрут проходил по изрядно заснеженным окрестностям Ростова-на-Дону, где попытки активно рулить на скользком покрытии от воображаемого лунапада могли окончиться в кювете. Зато пригодилась кнопка внедорожных настроек. Нажал – электроника становится лояльнее и допускает интенсивные пробуксовки, поэтому второстепенные дорожки штурмуешь с уверенностью, наносы успешно одолеваешь ходом. Благо и дорожный просвет у кроссовера составляет неплохие 185–195 миллиметров…

Как бы повели себя в этих снегах электрокары, которые фирма намеревается скоро представить европейской аудитории? Отсюда видятся как объекты другой галактики. Тем интереснее получить здесь и сейчас такой вот Lexus NX – максимально адекватную замену популярной машине прежнего поколения. А если вернуться к фильму Moonfall – прокатчики решили перевести слово как «Падение Луны» – новый Lexus NX в смысле логики там, конечно, лучшее из показанного. **a**

МАШИННОЕ ОТДЕЛЕНИЕ

ДОНЕСЕНИЯ

LEXUS LX	LX 500D	LX 600
Двигатель, тип	дизельный, V6	бензиновый, V6
Объем двигателя, куб. см	3446	3445
Максимальная мощность, л.с. при об/мин	299 при 3600–4200	415 при 5200
Максимальный крутящий момент, Нм при об/мин	700 при 1600–2600	650 при 2000–3600
Трансмиссия	автоматическая, 10-ступенчатая	
Привод	постоянный полный	
Максимальная скорость, км/ч	210	210
Разгон от 0 до 100 км/ч, с	7,9	6,9
Дорожный просвет, мм	200–305	200–305
Цена в России, руб.	от 8 522 000	от 8 635 000





Вы это можете

Анна Килимник • Фото Lexus

РОСКОШНЫЙ LX НА ФОНЕ ПУСТЫННОГО ПЕЙЗАЖА

НАЗВАНИЕ ОТЕЛЯ «СТАМБА» С ГРУЗИНСКОГО ПЕРЕВОДИТСЯ КАК «ТИПОГРАФИЯ», ЧТО ЛОГИЧНО: САМАЯ МОДНАЯ ГОСТИНИЦА ТБИЛИСИ РАСПОЛАГАЕТСЯ В ПОМЕЩЕНИЯХ БЫВШЕГО ДОМА ПЕЧАТИ. АРХИТЕКТОРЫ СОХРАНИЛИ ОРИГИНАЛЬНУЮ КОНСТРУКЦИЮ ЗДАНИЯ, УГЛОВАТОГО И УТИЛИТАРНОГО, НО ПРИ ЭТОМ НАПОЛНИЛИ ЕГО НОВЫМИ РОСКОШНЫМИ ДЕТАЛЯМИ И ОСОБЫМ ГОСТЕПРИИМСТВОМ. В СЕЗОН НОМЕРА ТУТ СТОЯТ ОТ 20 000 ДО 30 000 РУБЛЕЙ ЗА НОЧЬ. ИДЕАЛЬНОЕ МЕСТО ДЛЯ НАЧАЛА ТЕСТ-ДРАЙВА НОВОГО LEXUS LX. ТАКОГО УГЛОВАТОГО И УТИЛИТАРНОГО. НО ПРИ ЭТОМ ЕЩЕ БОЛЕЕ ЛЮКСОВОГО, ЧЕМ ПРЕЖДЕ, ПОТОМУ ЧТО СОЗДАВАЛИ ЕГО СОГЛАСНО ЯПОНСКОЙ ФИЛОСОФИИ ГОСТЕПРИИМСТВА ОМОТЕНАШИ. ЭТО СЛОВО ПРИ КАЖДОМ УДОБНОМ СЛУЧАЕ УПОМИНАЮТ И ИНЖЕНЕРЫ, И ДИЗАЙНЕРЫ, И, КОНЕЧНО ЖЕ, МАРКЕТОЛОГИ, РАССКАЗЫВАЯ О НОВОМ LX. СТОИМОСТЬ КОТОРОГО В ЗАВИСИМОСТИ ОТ КОМПЛЕКТАЦИИ СОСТАВЛЯЕТ ОТ 8 522 000 ДО 10 976 000 РУБЛЕЙ.

Расслабься

За эти деньги в той или иной степени владелец Lexus LX получает довольно необычный автомобиль. Что в нем такого? Для начала – рамная конструкция никуда не делась. А она, как известно, предполагает тяжесть и неповоротливость на асфальте в качестве платы за легкость преодоления тяжелого бездорожья. И вот эту плату изрядно уменьшили. Применили платформу GA-F, разработанную специально для рамных внедорожников, на базе глобальной архитектуры Lexus. В итоге жесткость рамы на кручение выросла на 20 процентов. А снаряженная масса автомобиля уменьшилась примерно на 200 килограммов. В том числе за счет использования легких материалов. Например, это первый Lexus с алюминиевой крышей. Из алюминия здесь еще капот, боковые и задняя двери, а также крылья.

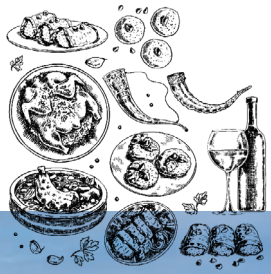
Но при этом у нового Lexus LX – особенный уровень комфорта и роскоши, который достигает своего наивысшего уровня в комплектации VIP. Это – самая «гостеприимная» версия. Сев





ЯРКАЯ ОСОБЕННОСТЬ

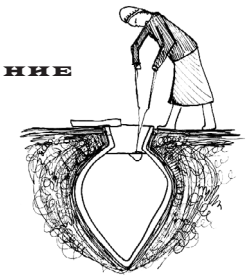
внешности нового Lexus LX — новая интерпретация фирменной решетки радиатора, которая лишилась рамки и состоит из крупных горизонтальных линий. По бокам внизу — крупные воздухозаборники, они направляют потоки воздуха для охлаждения двигателя.







на парковке отеля «Стамба» за руль LX, я обернулась и поняла, что поспешила занять в этом автомобиле не самое правильное место. И побыстрее пересела. На правое заднее пассажирское кресло. Всего их тут два, между ними – массивный подлокотник с дисплеем управления слегка олдскульного вида. Не надо никуда тянуться, просто водишь пальчиком по тачскрину. Максимально сдвигаешь переднее кресло, плавно откидываешь из него полочку, на которую вытягиваешь ноги. В отсутствие переднего пассажира для ног задней очень важной персоны предоставляется 1100 миллиметров свободного пространства. Не менее плавно можно откинуть и спинку заднего сиденья, оказавшись после этого в такой полусидящей-полулежащей позе. Самое время включить массаж. На выбор семь программ, и все они прекрасны. Я кладу телефон на панель беспроводной подзарядки, расположенной тут же, на центральном подлокотнике, и закрываю глаза. Вчера я прошла по Тбилиси 23 километра. Да, мне нужно было именно это – отдохнуть.







В КОЛЕСНЫХ АРКАХ рубленой формы отлично смотрятся самые большие колеса, доступные для Lexus, — 22 дюйма. Вместо двусоставной двери багажника предыдущего поколения LX теперь дверь обычная, зато с функцией бесконтактного управления. А вместо заднего логотипа по центру красуется надпись «Lexus».

Дрейфуй

Немного воображения, и за рулем сидит уже не мой коллега, а личный водитель. Выезжаем из города. Автомобиль едет плавно, и я прекрасно знаю почему. У LX – новая адаптивная подвеска переменной жесткости с системой активного регулирования высоты, она повышает плавность хода при движении по прямой, на четверть снижает крены в поворотах по сравнению с моделью предыдущего поколения и уменьшает продольные колебания кузова при ускорении. Выехав на шоссе, шофер прибавляет скорость.

Под капотом у нашего LX вместо старого бензинового атмосферного V8 – новый, более эластичный, турбированный V6, тоже бензиновый, мощностью 415 л.с., с более высокой топливной экономичностью и низким уровнем вредных выбросов. В паре к нему – новый десятиступенчатый «автомат» с широким диапазоном сближенных передаточных чисел. До «сотни» можно разогнаться за 6,9 секунды.

Но мы разгоняемся гораздо медленнее. Просто потому, что





ПРИБОРНАЯ ПАНЕЛЬ LX –
это комбинация TFT-дисплея и четырех аналоговых приборов. Есть и цветной проекционный дисплей. На центральной консоли – два сенсорных экрана. Верхний – для управления аудио- и развлекательной системами и навигацией, вывода изображений с камер панорамного обзора и информации системы Multi-Terrain Monitor. Нижний – для управления климат-контролем и вывода информации о движении.



нам так хочется. Из своего VIP-положения я вижу затянутое облаками зимнее небо. И мне не очень понятно – то ли мы едем по шоссе, то ли дрейфуем где-то в Черном море. Хотя наш план был ехать не в Батуми, а в противоположном направлении. Чтобы со своего «капитанского» места без изменения положения тела в пространстве увидеть, что происходит вокруг, я посредством все того же сенсорного дисплея складываю спинку переднего кресла. И вижу перед собой не асфальтовое шоссе, как ожидала, и, слава богу, не море, а пусть и ровную, но все же грунтовку. И по ней мы мягко дрейфуем на скорости сто километров в час.

Открывай

Говорят, редкий турист добирается до Гареджийской пустыни. Притом что по ней разбросано большое количество уникальных пещерных храмов Давид-Гареджа, один из которых, Лавра Святого Давида, в европейских путеводителях занимает первое место в списке достопримечательностей Грузии. К нему ведет асфальтовая дорога. А вот чтобы увидеть остальные, придется преодолеть некоторые сложности. В этой пустыне нет дорог, есть слабо угадывающиеся грунтовки, по которым если кто и ездит, так это местные пограничники – граница с Азербайджаном тут фактически на расстоянии вытянутой руки. И грунтовки эти постоянно раздваиваются и «растраиваются», покрывая сухую землю паутиной еле заметных треков. И стоит взять чуть правее или левее, и ты рискуешь оказаться совсем не там, где собирался. А мы собирались увидеть пещеры Сабере.

Теперь я стала личным водителем, а мой напарник по поездке – важной персоной. Персону укачивало. Вернув все пассажирские кресла в исходные позиции, через какое-то время он выдвинул интересную теорию. «Помяни мое слово, – сказал он, – все будут ругать этот дисплей для заднего пассажира. За то, что он так далеко расположен и так высоко. Но это идеальная точка для фокусировки взгляда. Она находится там, где надо – на линии горизонта».



LEXUS LX
любой другой комплектации, кроме VIP, имеет обычный второй ряд сидений, оснащенных функциями подогрева и вентиляции. Предлагается также семиместная версия с функцией облегченного доступа на третий ряд. Для складывания задних сидений предусмотрена новая автоматическая система.





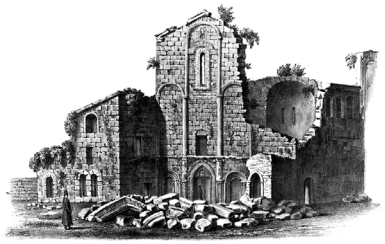
Чтобы понять, в какой глуши находится заброшенный уже много столетий монастырь Сабере, стоит сказать, что он был обнаружен только в середине прошлого века. Хотя до Тбилиси тут всего полсотни километров. Чтобы увидеть уникальные фрески, придется вскарабкаться в гору, а потом еще и переходить из одной пещеры в другую, рискуя скатиться вниз по почти отвесному склону. И при всей культурной ценности этого места, вход открыт для всех, кто смог сюда добраться.

Дерзай

Дальше мы ехали молча, каждый думал о своем. Я сожалела, что беспроводная подзарядка телефона предусмотрена только сзади, а в карман двери не помещается бутылочка воды. И массаж для водителя не предусмотрен – и что это, как не дискриминация человека на основании его положения в автомобиле? Но тут дорогу нам преградила бурная река.

Какой бы «лакшери» и «вип» ни наблюдался в салоне нового LX, у этого автомобиля еще имеются блокировки заднего и межосевого дифференциалов, а также впервые – дополнительная блокировка переднего. Раздаточная коробка сочетается с функцией Multi-Terrain Select. В диапазоне L4 доступны режимы Sand, Mud и Rock, в диапазоне H4 – Dirt, Sand, Mud, Deep snow. И в обоих диапазонах – новый режим Auto. Это когда не водитель, а система определяет оптимальный режим движения. Информация обо всем, что происходит, отображается на нижнем дисплее центральной консоли. А на верхнем можно вывести изображение с четырех камер системы кругового обзора. Но этого мало – теперь на LX есть функции обзора пространства под автомобилем. В общем, преодоление глубокого брода было похоже на какой-то аттракцион. Так же как и упражнения на специально оборудованной офроудной площадке. LX разделался с ними за десять минут, и все закончилось в момент, когда водитель только входил во вкус, понимая, какое непролаз-







Функция аутентификации по отпечатку пальца доступна на всех версиях — сканер встроен в кнопку запуска двигателя. В системе можно зарегистрировать до десяти отпечатков и связать их с функцией памяти настроек водителя. Если отпечаток не совпадет с зарегистрированными данными, двигатель не запустится.



ное бездорожье способен покорить этот люксовый внедорожник с аудиосистемой Mark Levinson Reference 3D Surround System, фоновой подсветкой на 64 цвета, цифровым зеркалом заднего вида, климат-контролем с «волшебной» технологией nanoeX, ионы которой благотворно влияют на кожу и волосы, еще и убивая попутно вирусы, бактерии и неприятные запахи.

После ужина за бокалом грузинского вина из квеври разгорелся спор. Мы сидели в лобби «Стамба», с потолка свисала старая механизированная типографская линия подачи газет. Вопрос был в том, кто поедет на таком автомобиле, как Lexus LX, туда, где камни, грязь, овраги и черт ногу сломит. На автомобиле, на заднем сиденье которого ты можешь принять позу, рекомендуемую космическим агентством NASA как естественное положение тела, которое человек принимает в условиях невесомости. На автомобиле, система климат-контроля которого умеет создавать «водопад» холодного воздуха в жару и теплую завесу – в холод. «Никто!» – говорил мой оппонент. Но я – оптимист. Уверена, многие обладатели нового Lexus LX смогут удивить не только окружающих, но и самих себя. **a**

AUDI	RS 4 AVANT	RS 5 COUPE	RS 5 SPORTBACK
Двигатель, тип	бензиновый V6 twin-turbo	бензиновый V6 twin-turbo	бензиновый V6 twin-turbo
Объем двигателя, куб. см	2894	2894	2894
Максимальная мощность, л.с. при об/мин	450/5700–6700	450/5700–6700	450/5700–6700
Максимальный крутящий момент, Нм при об/мин	600/1900–5000	600/1900–5000	600/1900–5000
Трансмиссия	8AT tiptronic	8AT tiptronic	8AT tiptronic
Привод	полный quattro	полный quattro	полный quattro
Максимальная скорость, км/ч	280	280	280
Разгон от 0 до 100 км/ч, с	4,1	3,9	3,9
Средний расход топлива, л на 100 км	9,2	9,1	9,2
Дорожный просвет, мм	120	120	120
Цена в России, руб.	от 7 095 000	от 7 360 000	от 7 360 000

По скользкой дорожке

Александр Янковский • Фото Audi

RENNSPORT В ГОСТЯХ У БОБСЛЕЯ

МАКСИМАЛЬНАЯ СКОРОСТЬ – 90 КИЛОМЕТРОВ В ЧАС, МАКСИМАЛЬНАЯ ВМЕСТИМОСТЬ – ЧЕТЫРЕ ЧЕЛОВЕКА, ПОЛНОЕ ОТСУТСТВИЕ УПРАВЛЯЕМОСТИ… ЧЕТЫРЕ КОЛЬЦА AUDI И ШИЛЬДИК RS СПЕРЕДИ. ШУТКА, ЧТО ЛИ, ТАКАЯ? НЕ ВОЛНУЙТЕСЬ, ЭТО ТРАНСПОРТНОЕ СРЕДСТВО К СПОРТИВНЫМ AUDI НЕ ИМЕЕТ НИКАКОГО ОТНОШЕНИЯ, ЭТО ВУЧКА.

Похоже на название американского мультсериала, но Губка Боб тут ни при чем. Вучка – бобслейный снаряд, боб. Любительский вариант, приспособленный для катания туристов, поэтому обитый мягким снаружи и лишенный управления внутри. Нормальный спортивный бобдвойка тут тоже есть, он уже быстрее, разгоняется до 135 км/ч, но в него берут только одного пассажира: за рулем инструктор-профессионал. Инструктаж, раздача защитных шлемов – и вперед. Разгон, грохот, через минуту-другую, пролетев 1814 метров по льду, финишируешь на 132 метра ниже места старта.

Мы в Сочи, в Красной Поляне, это тест-драйв трех Audi: универсала RS 4 Avant и двух RS 5 – Coupe и Sportback. Автодром, где бы им было самое место, временно закрыт, нам остались дороги общего пользования, один из пунктов программы – «Санки Club», олимпийская санно-бобслейная трасса, отсюда и брендирование чисто туристической, можно сказать, прогулочной вучки фирменным логотипом спортивных Audi.

Для чего нужен пролет по ледяному желобу на этих адских санках? Рифма становится понятна, если вспомнить, как расшифровывается аббревиатура RS – RennSport, это «гоночный спорт» в переводе с немецкого. RS – особая порода Audi, эти модели даже выпускает специальное подразделение компании, Audi Sport GmbH. Так что скорость, виражи, выброс адреналина – да, у бобслея и Audi RS много общего.

Операция «Вервольф»

Почти тридцать лет назад, в 1994-м, идея казалась парадоксальной: превратить обычный семейный автомобиль в гоночный, сохранив при этом утилитарность. Спорткар на каждый день, мирная внешность, боевая сущность. Чтобы



БОБСЛЕЙ
придумался в швейцарском Санкт-Морице в 1888 году – турист из Англии Уилсон Смит соединил доской двое саней и спустился на них с горы. В 1903-м в Санкт-Морице появились первая бобслейная трасса и первый боб.





ВОЗДУХОЗАБОРНИКИ,
расположенные над новой решеткой радиатора Singleframe, более плоской и широкой, чем в моделях A5, с характерной объемной сотовой структурой и черным глянцевым покрытием, напоминают элементы классического Audi Sport 1984 года.

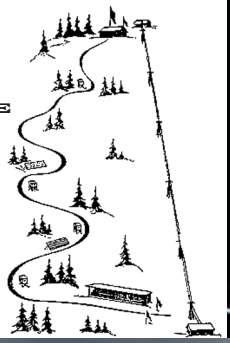


можно было и в отпуск с семьей, и на трек. Это сочетание несочетаемого с тех пор стало для RS фирменным, а тогда журналисты даже дали первому из таких Audi, RS 2 Avant, прозвище Werwolf – «оборотень» в переводе с немецкого. При разгоне до 50 км/ч этот первый в мире пятиместный спортивный универсал со вместительным багажником был на 0,3 секунды быстрее, чем McLaren F1 с 6,1-литровым 618-сильным V12. С тех пор сменилось много поколений RS, но принцип «спорт + утилитарность» остается неизменным.

Форма и содержание

Боб с его аэродинамичным углепластиковым обтекателем выглядит так, что понятно сразу: все для спорта, все для победы. Но с первого взгляда на выстроенные на парковке сочинского аэропорта обновленные Audi RS можно поначалу и не понять, что в них такого спортивного, кроме фирменного шильдика. Все в порядке, значит фирменный прием «волк в овечьей шкуре» работает.

На самом деле все три RS – в хорошей спортивной форме, особенно с последними обновлениями: более плоская







ОСОБЫЕ ДИСПЛЕИ RS
информируют о давлении воздуха в шинах, крутящем моменте и мощности двигателя, температуре моторного масла, давлении наддува и значениях перегрузок. Нажав кнопку на руле, можно увидеть время прохождения круга и разгона с 0 до 100 км/ч.

ОТЛИЧИТЕЛЬНЫЙ ПРИЗНАК
моделей RS — тонированные светодиодные матричные фары с лазерными блоками Audi laser light вместо стандартных светодиодных матричных фар, а также крупные боковые воздухозаборники пятиугольной формы.

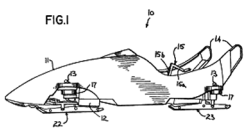
и широкая, чем у базовых моделей, решетка радиатора Singleframe – без рамки, с характерными трехмерными «сотами», светодиодные фары с функцией Laser Light. Матовый алюминий, черный глянец, карбон. Длинные капоты, короткие свесы, у купе кузов и колесная база на 6 сантиметров короче, может быть, поэтому, забегая вперед, оно едет и управляется чуть иначе – а может, из-за двухдверного кузова, у него выше жесткость на кручение.

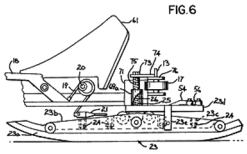
Еще, если приглядеться, замечаешь, что кузова у RS-версий чуть шире, чем у обычных. И это не накладки, не стайлинг-пакет, а измененная силовая структура – конструкторы перерабатывали ее, чтобы максимально уменьшить общую массу машины и увеличить скорость.

В бобслее-то наоборот: чем снаряд с сидящей внутри командой тяжелее, тем он быстрее на ледяном спуске. Взрывная сила, высокий крутящий момент, говоря по-автомобильному, важен именно на старте – потом будет работать только гравитация. Поэтому, чтобы боб летел быстрее, выгодно, чтобы его «кузов», сам снаряд, был как можно более легким, а разгоняющий его на старте «двигатель», экипаж, – максимально тяжелым.











ЭФФЕКТНЫЙ ДИФФУЗОР
в заднем бампере автомобиля подчеркнут характерными для всех моделей RS овальными насадками на выхлопные трубы с хромированными концевыми секциями или черными насадками спортивной системы выпуска.

Повышенная моторность

Но в автоспорте нужно максимально облегчить весь автомобиль. Поэтому двигатель, установленный под капотом каждого из трех нынешних RS, 2,9-литровый V6 twin-turbo, весит на 31 кг меньше, чем той же мощности 4,2-литровый V8 предыдущего поколения. Причем с нынешним мотором эти Audi RS стали даже быстрее прежних – универсал разгоняется до сотни за 4,1 секунды, оба купе, двух- и четырехдверное, – за 3,9 секунды.

Ждать, что в салоне Audi RS при этом будут такие же перегрузки, как в бобслее, не стоит, в снаряде, катящемся в ледяном желобе, ускорение 4G и выше – обычное дело. Да и вообще, что их сравнивать, у боба внутри железо, у Audi RS – отделка салона синтетической кожей Nappa. Там грохот и тряска, здесь – звук спортивной выпускной системы и премиальной акустики Bang & Olufsen. Впрочем, за рулем Audi RS тоже можно не просто сибаритствовать, но и контролировать на экране в особой вкладке RS продольные и поперечные ускорения, температуру всех рабочих жидкостей автомобиля, нагрев тормозных дисков. При работе подрулевыми лепестками в ручном режиме восьмиступенчатой спортивной tiptronic приборная панель подскажет, когда переключить передачу вверх, если обороты двигателя опасно высоки. Нажав одну кнопку на руле, можно увидеть время прохождения круга и разгона от нуля до ста. Нажав другую, RS Mode, – выбрать дополнительные режимы движения, RS1 или RS2, эти комбинации настроек работы двигателя, подвески, руля, тормозов можно создать индивидуально.

Хотя со всем этим набором лучше бы тоже на трек опять-таки.

Быстрый и емкий

Но ведь RS показывают себя и на дорогах общего пользования. Скорость набираешь естественно, как дышишь, – невесомость разгона, присущая всем Audi, тут подкреплена 450-сильным V6. Вставляться для обгонов в редкие разрывы осевой на двухполосном шоссе, тянущемся вдоль речки Мзымта по пути от аэропорта до Красной Поляны, – одно удовольствие. Хотя мелькающие знаки «60» и даже «90» выглядят издевательски: этим Audi даже бобслейные 135 км/ч смешны – пакет RS увеличивает их максимальную

МАКСИМАЛЬНАЯ скорость всех трех моделей RS ограничена электроникой до 250 км/ч, но по заказу подразделение Audi Sport GmbH может повысить ее до 280 км/ч. Обе модели RS 5 разгоняются с 0 до 100 км/ч за 3,9 секунды; RS 4 Avant — на две десятых секунды дольше.





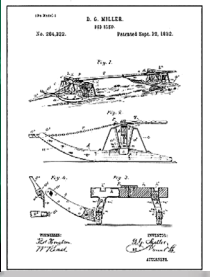
скорость до двухсот восьмидесяти. Проверить это тоже можно только на автодроме, естественно... При этом благодаря так называемому B-циклу сгорания в двигателях TFSI эти автомобили, уверяет производитель, сжигают в цилиндрах своих двигателей чуть более девяти литров топлива на сто километров пути.

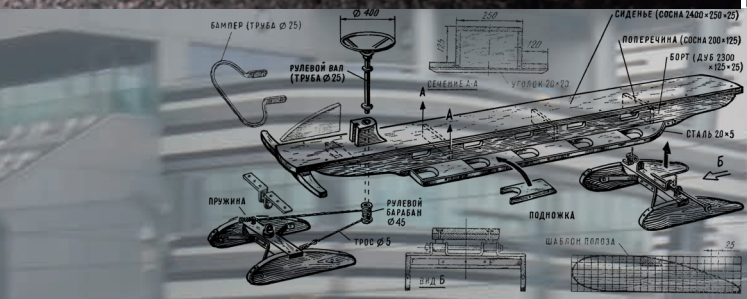
И вообще у нас тут – спорт без потери утилитарности, все об этом помнят? И без того приличных размеров багажник RS 4 Avant, сложив задний ряд, можно увеличить втрое, что особенно приятно обнаруживать на прилете, выходя из аэропорта с багажом. RS 5 Coupe и RS 5 Sportback, конечно, больше по части элегантности, а не практичности, двухдверное купе так и вообще – восхитительный автомобиль эгоиста. Если по объему багажника спортбэк проигрывает универсалу только 30 литров, то купе – уже целых 85. Хотя спортивный комбинезон, специальные шиповки для разгона боба на старте и защитный шлем бобслеиста поместятся и в него, конечно же.

Механика подъема

Рулить бобом надо учиться, хотя вообще-то управление у него в принципе устроено несложно – поворотная передняя часть и две рулевые тяги. Ну еще весь экипаж в сложных виражах может, отклоняясь всем телом и смещая центр тяжести боба, помогать пилоту удерживать санки от переворачивания. Водителю спортивного Audi гораздо проще: с динамическим рулевым управлением, разработанным специально для линейки RS, руль, который на парковке у отеля только что вращался одним пальцем, с набором скорости на трассе делается почти каменным, и машина идеально держит прямую. Несмотря на полный привод quattro, характер у RS, скорее, породистый заднеприводный, распределение момента по осям – 40 на 60 в пользу задней. Хотя при необходимости на переднюю ось может приходить до 70 процентов тяги, на заднюю – до 85. А то, что в трансмиссии не муфта, а механический спортивный дифференциал, хорошо ощущается, например, при подъеме по серпантину на смотровую площадку горы Ахун: на виражах







AUDI RS4 AVANT
сочетает в себе функциональность классического семейного универсала и мощь спорткара. Одна из опций, подчеркивающих его спортивный характер, — керамические тормоза RS с суппортами красного, темно-серого или синего цвета на выбор.



quattro точно и молниеносно «играет» крутящим моментом, перебрасывая его и между осями, и между колесами, наружными и внутренними, так что даже к влажному асфальту RS в поворотах прилипает, как ящерица к потолку. Хотя это, как и отсутствие кренов, наверное, заслуга также спортивной подвески RS plus с функцией контроля демпфирования Dynamic Ride Control – это чистая механика, как и дифференциал Torsen. Так что, если боб умеет лишь спускаться с горы, то Audi RS – прекрасно взбираться на нее, причем не только по асфальту. Помните знаменитую рекламу полного привода quattro 1986 года, где Audi 100 CS заезжает под углом 37,5 градуса на верхушку горнолыжного трамплина в финском Каипола? Был даже ее ремейк 2005 года с седаном A6. А ведь в Красной Поляне тоже есть прыжковые трамплины, олимпийский комплекс «Русские горки». Чем не идея для следующего тест-драйва RS? Хотя, может быть, к тому времени и автодром в Сочи снова станет доступен не только для фотосессии.
А то ведь снова придется остаться на бобах. **a**

OPEL	CROSSLAND	OPEL GRANDLAND X
Двигатель, тип	бензиновый с турбонаддувом	бензиновый с турбонаддувом
Объем двигателя, куб. см	1199	1598
Максимальная мощность, л.с. при об/мин	110 при 5500	150 при 6000
Максимальный крутящий момент, Нм при об/мин	205 при 1500	240 при 1400
Трансмиссия	6AT	6AT
Привод	передний	передний
Разгон от 0 до 100 км/ч, с	10,9	9,5
Максимальная скорость, км/ч	187	201
Средний расход топлива, л на 100 км	6,2	7,3
Цена в России, руб.	от 1 699 000	от 2 159 000



Ирония судьбы

Иван Картамцев • Фото Opel

ИЛИ ЗИМНИЕ КАНИКУЛЫ ПОД ЗНАКОМ «ОПЕЛЯ»

«РАНЬШЕ, ПОПАДАЯ В ЛЮБОЙ НЕЗНАКОМЫЙ ГОРОД, ЧЕЛОВЕК ЧУВСТВОВАЛ СЕБЯ ОДИНОКИМ И ПОТЕРЯННЫМ. ДО КАКОЙ НЕЛЕПОСТИ ДОХОДИЛИ НАШИ ПРЕДКИ – ОНИ МУЧИЛИСЬ НАД КАЖДЫМ АРХИТЕКТУРНЫМ ПРОЕКТОМ. А ТЕПЕРЬ ВО ВСЕХ ГОРОДАХ ВОЗВОДЯТ ТИПОВОЙ КИНОТЕАТР „РАКЕТА“, ГДЕ МОЖНО ПОСМОТРЕТЬ ТИПОВОЙ ХУДОЖЕСТВЕННЫЙ ФИЛЬМ». ПОЖАЛУЙ, КАЖДЫЙ ИЗ НАС ПОМНИТ ЦИТАТУ ИЗ САМОЙ ИЗВЕСТНОЙ НОВОГОДНЕЙ КИНОЛЕНТЫ. ВЕРОЯТНО, ЕЕ АВТОРЫ ДАЖЕ НЕ ПОДОЗРЕВАЛИ, ЧТО ТАКИМ ОБРАЗОМ ОПИСЫВАЮТ НЕ ТОЛЬКО СОВЕТСКУЮ ГРАДОСТРОИТЕЛЬНУЮ ПОЛИТИКУ, НО И ОДИН ИЗ ГЛАВНЫХ ТРЕНДОВ СОВРЕМЕННОГО АВТОПРОМА.

Глобализация неизбежно приводит к тому, что зачастую под разными марками скрываются если не идентичные, то весьма похожие автомобили. С одной стороны, это немного обескураживает: как же уникальность, разнообразие? Но если взглянуть на вещи под другим углом, типовые проекты зачастую имеют ряд преимуществ. Удачная платформа является, своего рода, гарантом качества. А техническое дежавю можно с лихвой компенсировать усилиями дизайнеров.

Успешный пример подобного подхода демонстрирует компания Opel. Этот немецкий бренд нынче находится под крылом PSA, что привело к унификации с рядом французских моделей Peugeot и Citroen. При этом «Опелю», под новым протекторатом, удалось не только вернуться на российский рынок, но и сохранить узнаваемое лицо, что подтвердилось в результате новогоднего путешествия в Тулу, известную своими самоварами и пряниками. Для пущей убедительности организаторы отправили в путь практически весь модельный ряд, насчитывающий четыре наименования, среди которых оказался компактный кроссовер Opel Crossland, среднеразмерный Opel Grandland X, а также два труженика – Opel Combo и Opel Zafira, оба в пассажирских версиях Life. И если два последних отличаются от своих французских собратьев в основном логотипом, то Crossland и Grandland X выделяются вполне выраженной самобытностью.

Клубок противоречий

Типовые вещи окружают нас повсюду, хотя ценим мы индивидуальность. Современные смартфоны все на одно лицо. Даже знаменитый тульский пряник на первый взгляд едва ли отличим от ярославского или новгородского. Вся разница в деталях. Вот, например, человеческое тело имеет





ЛЮБОПЫТНО И ТО,
что, формально называясь кроссовером, Crossland можно смело причислить к классу компакт-вэнов. Сами представители компании нередко называют его наследником «Меривы», что, к слову, вполне оправдано.



КАК И ФРАНЦУЗСКИЕ «ВИЗАВИ», OPEL CROSSLAND
обладает достойной управляемостью. Острый, с адекватной обратной связью руль наделяет гражданский автомобиль азартными нотками, так что иногда хочется намеренно прибавить газу.



общее строение, но при этом все люди разные. Выделиться можно разными способами: за счет одежды, прически и мыслей, которые скрываются под этой прической. То же самое с автомобилями. Четыре колеса, выхлопная труба, кузов, но какие разные образы, мысли и впечатления.

Opel Crossland, несмотря на французские корни, воспринимается иначе, чем соплатформенный Peugeot 2008 или Citroen C3 Aircross. Спутать с ними «немца» практически невозможно: у него свой собственный форм-фактор, подкрепленный уникальной светодиодной оптикой и «глухой» решеткой радиатора в новом фирменном стиле. Если прибавить сюда праздничную пряничную окраску Power Orange, автомобиль и вовсе начинает играть новыми красками.

С другой стороны, внутренний мир младшего «Опеля» не вызывает столь ярких эмоций. Здесь нет ни намека на традиционный французский хай-тек. Наоборот, все довольно скромно и по-немецки сдержанно. На том месте, где у Peugeot авиационные тумблеры, у Opel – стандартные кнопочки и крутилки. Руль самый обычный, без модных усеченных краев. Главное, что собрано все добротно, на совесть, а органы управления на своих местах. Да и в технологичности Crossland не уступает никому из конкурентов. Восьмидюймовая мультимедийная система, а также все современные ас-

КОГДА-ТО OPEL БЫЛ одной из самых популярных марок в России, а потому, чтобы познакомиться со всем модельным рядом, не нужно было знать место и время. Достаточно было зайти в любой московский двор.



системы при нем. Есть даже выдвижной проекционный дисплей, выводящий основную информацию прямо перед глазами водителя. Но главное, чем может козырнуть салон Opel Crossland, – это вовсе не инновации и дизайнерские эксперименты, а удобство и продуманность в мелочах. Хотя «нетиповые» анатомические кресла, спроектированные совместно с немецким союзом ортопедов, трудно назвать мелочью.

Без альтернатив

Не мне вам рассказывать, что зима в этом году выдалась обильная на осадки, заставляющие мечтательно размышлять о прелестях высокого клиренса и полного привода. Так вот, с «Опелем» здесь приключилась нетипичная история. В его модельном ряду лишь микроавтобус Zafira 4×4 наделен вездеходными свойствами, в то время как у других производителей все в точности до наоборот. Так что Crossland, равно как и его старший собрат Grandland X, вынуждены довольствоваться приводом на передние колеса. Но благодаря системе управления тягой Intelli Grip, которая позволяет выбирать различные режимы движения, кроссоверы марки не чувствуют себя совершенно беззубо.

Добравшись до Тульской области, я решил побаловаться модным экотуризмом и заскочил по пути на одну из местных сыроварен. Причем «эко» оказалась не только продукция, но







OPEL CROSSLAND, РАВНО КАК И GRANDLAND X,
не предлагает вариантов по силовым установкам и коробкам передач. К примеру, для Peugeot 2008 доступен аналогичный трехцилиндровый мотор как со стандартной, так и с увеличенной мощностью — до 130 л.с. А Citroen C3 Aircross и вовсе может быть оснащен дизелем.



и дорога, ведущая к месту назначения. Километров пять моему «Кроссленду» пришлось пробираться по снежному грейдеру. Повернув шайбу в положение Snow, я обратил внимание, что система не только эффективно гасит скольжение в поворотах, но и позволяет без проблем пробираться через снежную кашу. В общем, без полного привода можно легко обойтись.

Единство равных

Тем временем, погуляв по Туле, которая в хорошем смысле стала сильно напоминать Москву в миниатюре, я переночевал в типовой сетевой гостинице. В обратный путь мне довелось отправиться уже на Opel Grandland X, который уместно сравнивать именно с Opel Crossland, а не с соплатформенными французами. Тем более что все отличия между двумя автомобилями сводятся скорее к прическе, чем мыслям. Для большего удобства на увеличившейся в объемах галерке предусмотрены отдельные воздуховоды, дополнительные разъемы USB и обогрев заднего дивана. Примечательно, что дизайн передней панели выполнен в унифицированном стиле и в точности повторяет архитектуру «Кроссленда», набор электронных помощников и опций тоже практически идентичен. Даже восьмидюймовый экран мультимедийки, и тот на месте. Правда, даже в максимальной комплектации «Гранду» не доступен проекционный экран. Хотя я было уже успел к нему привыкнуть. И по духу, и по настрою Grandland X остается семейным автомобилем, азартным снаружи, мягким внутри. Впрочем, эта самая мягкость проявляется не во всем. Не хочется сильно придираться к работе подвески, ведь она в целом хороша, хотя на крупных неровностях ощущаются потряхивания и тычки. Тот же Opel Crossland обладает более собранной ходовой, отчего управляться с ним даже приятнее.

Скорое пополнение

Будем откровенны, в настоящее время модельный ряд Opel не слишком широк. И главное, чего недостает в линейке некогда популярного у нас автопроизводителя, – спортивности и знакомых имен. И здесь есть хорошие новости: недавно было объявлено, что в конце текущего года на наш рынок наконец вернется обновленная Astra – красивая, классная, технологичная. И даже если продажи этого хетчбэка, по иронии судьбы, уже не будут такие, как раньше, это мощный имиджевый ход, который наверняка поможет «Опелю» укрепить свои позиции. Все-таки, как говорится в цитате из другого известного кинофильма, также идущего в новогодние праздники: «Капусточка, конечно, дело хорошее, но в доме должны быть и мясные закуски». a

JEEP WRANGLER 2.0 AT RUBICON

Двигатель, тип	бензиновый, R4
Рабочий объем, куб. см.	1995
Максимальная мощность, л.с. при об/мин	272 при 5250
Максимальный крутящий момент, Нм при об/мин	400 при 3000
Трансмиссия	8AT
Разгон от 0 до 100 км/ч, с	7,3
Максимальная скорость, км/ч	159
Средний расход топлива, л на 100 км	11,3
Дорожный просвет, мм	277
Цена в России, руб.	от 6 300 000

Операция «Преемник»

Дмитрий Гронский • Фото автора и Jeep

От Willys до Wrangler и обратно

ЕСЛИ ВЫ ЖИВЕТЕ В МОСКВЕ, ТО СОГЛАСИТЕСЬ: ЗИМА В ЭТОМ ГОДУ ВЫДАЛАСЬ СНЕЖНАЯ. КАНИКУЛЫ МНЕ ДОВЕЛОСЬ ПРОВЕСТИ С ПЯТИДВЕРНЫМ JEEP WRANGLER RUBICON, И КАЖДОЕ УТРО, ЕЩЕ ЗАСВЕТЛО, Я НЕ ТОЛЬКО СМЕТАЛ ЩЕТКОЙ СНЕГ, НО И ПЫТАЛСЯ КАК-ТО ПРИВЕСТИ В ПОРЯДОК МАШИНУ ВНЕШНЕ. А С ЭТИМ БЫЛИ ПРОБЛЕМЫ.

Несмотря на выпуклые крылья, вся грязь, летящая из-под передних колес и из-под колес транспорта, следующего в попутном направлении впереди, оказывается на бортах и особенно накапливается на горизонтальных поверхностях, которых у машины немало. На дверных ручках, о которые, садясь в машину, обязательно испачкаешься, если не почистил. Конечно же, на капоте – форсунки омывателя находятся в каких-то миллиметрах от его поверхности, и если не очищать снег, то плавильная фабрика, работающая под капотом, быстро превратит снег в лед, омыватель перестает работать, и едешь «по приборам», потому что ветровое стекло тут же становится непрозрачным – в последнем поколении оно хоть и изменило свой наклон на более пологий, пачкается «на раз».

Хорошо, что теперь есть парктроники – еще лет пять назад приходилось всегда держать в уме, что срезом капота автомобиль не заканчивается, что там еще бампер торчит чуть ли не на полметра. А представитель марки воздевал указательный перст к небу: «Парктроников у нас не будет никогда!» А теперь, глядишь, и камеры есть. А если изображение мутное, жмешь на тачскрине кнопку «поднимите мне веки», вернее «очистить камеру», и мир вокруг становится видимым. Ну, если не помешает лед, о котором выше.

«Уже все доказал на бездорожье, теперь покоряет города» – приблизительно так нам преподносят Jeep Wrangler последнего поколения. То есть военную в стародавней своей основе вещь приспосабливают к штатским надобностям, но ни в коем случае не вторгаясь в ДНК модели. Где-то это удается, где-то нет. А потому нынешний автомобиль – это такая вещь в себе, довольно замысловатое транспортное средство, сотканное из кучи внутренних противоречий, постичь которые вроде бы невозможно. Но мы выросли в стране диалектического материализма, по учению которого «непознаваемых вещей в себе не существует». А потому read the fucking manual, как любил говорить мой коллега Николай, о котором ниже.



ЛИШНИМ СВИДЕТЕЛЬСТВОМ
того, что Wrangler — техника серьезная, служит ошибка в переводе на русский его софта. «Тангаж» и «Крен» перепутаны местами. Первое, как известно, наклон относительно продольной оси, второе — относительно поперечной.

МАШИННОЕ ОТДЕЛЕНИЕ
ДОНЕСЕНИЯ

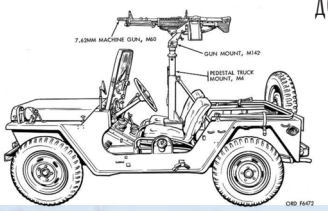


Figure 1. 7.62-mm machine gun M60 and gun mount M142 mounted on truck mount pedestal, M4—vehicle 1/4-ton, 4 x 4 truck.



НЕСМОТРЯ НА ОЧЕВИДНЫЕ ШАГИ
навстречу мировым трендам и запросам потребителя, в салоне Wrangler наряду с тачскрином просто рекордное количество механических органов управления.

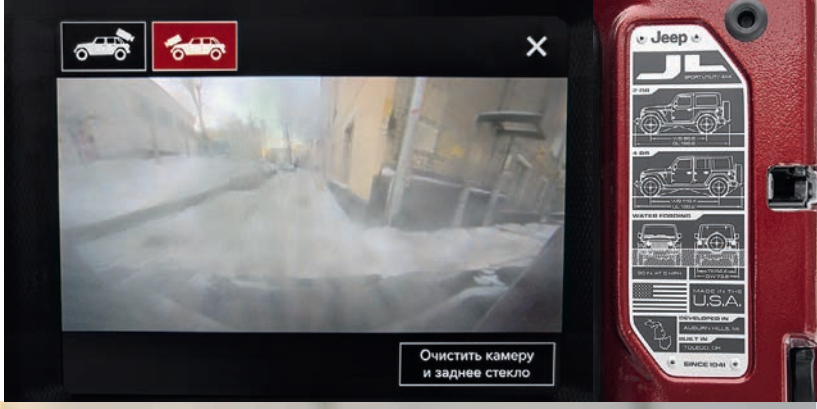


Экспортозамещение

Если вам когда-то доведется получить в свое распоряжение Jeep Wrangler, то не поленитесь открыть бардачок и полистать «мануалку» – книгу толщиной с кирпич. Мне тоже приходилось в нее заглядывать – не мог открыть капот. Ответа так и не нашел, поступил как подросток: задал поиск на YouTube и посмотрел первый же попавшийся ролик. Более продвинутый, чем я, пользователь показал, что после того, как отстегиваешь замки на боковинах капота, нужно засунуть ключ от автомобиля в скважину, находящуюся в верхней части центральной ламели радиаторной решетки, аккурат под надписью Jeep. Я в темноте полез туда с ключом и угодил… в линзу передней камеры. Оказывается, в последней инкарнации «Рэнглеру» для этой процедуры ключ уже не требуется – капот банально примерз.

Любопытно, что непросто было и тем, кто в Великую Отечественную воевал на этих машинах, которые доставлялись к нам по ленд-лизу. Какое-то время назад я купил на барахолке книжку «Импортные автомобили», в которой «Виллису» было посвящено немало страниц. Не рекомендовавших лить в бензобак керосин, критиковавших тесную кабину, в которую не сядешь в полушубке, сетовавших на то, что потеют стекла

ПАСПОРТНЫЙ РАСХОД ТОПЛИВА
за городом — 8,8 литра. Верится в это с трудом. Даже если у машины подключен только один мост, в салоне один тщедушный водитель без багажа, а под колесами ровный летний асфальт, такие данные выглядят фантастикой.





МНОГО ЛИ У НАС СЕГОДНЯ
продается автомобилей, которые могут похвастать надписью «Made in USA»?

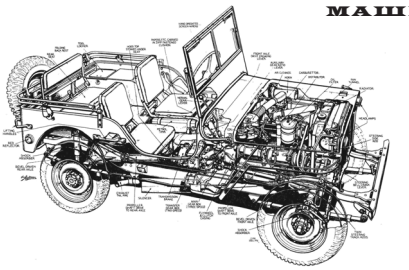
контрольных приборов и «затруднен доступ к запальной свече 4-го цилиндра, расположенной близко к щитку и под корпусом масляного фильтра».
Впрочем, я и без книжки имел возможность почувствовать, как изменилась машина за свою более чем 70-летнюю историю.

Кто у нас завелся

Вы наверняка слышали истории про то, как вытащили тягачом из болота Т-34, залили в него солярку и тем же тягачом потом завели «с толкача», потому что наш танковый дизель В-2 – волшебство наподобие космической ракеты… ну, и далее по тексту. Я этим историям, признаться, не очень-то верю, но однажды сам был свидетелем такого вот «воскрешения лазаря» – да простят меня верующие не в чудеса техники, а в то, за что у нас могут наказать. Это было в конце девяностых. Сокольники, район улицы Олений Вал. Там всякие холмы-пригорки с грунтовыми дорожками – отличная мизансцена для съемок Jeep Willys, стилизованных под военную хронику. Плюс реконструкторы в форме, дымовые шашки, вот это вот все…
«Джип» его хозяин притащил на съемочную площадку на веревке. Раритет он купил пару лет назад в обездвиженном,









ВЫПУЩЕННАЯ В 1945 ГОДУ книжка была посвящена не только «Виллису». В ней можно было найти сведения, касающиеся эксплуатации «Доджа-три-четверти», грузовика «Студебекер» и прочей ленд-лизовской техники.



увы, состоянии. Для фотографирования вовсе необязательно было, чтобы машина сама ездила, но мой коллега Николай по собственной инициативе часа полтора копался с двигателем, выворачивал свечи. Ругался ли на ту самую четвертую свечу – уже не вспомню. Словом, «Виллис» завелся. Надо было видеть, каким счастьем светился его хозяин. А мы, пока он стоял и млел, успели по очереди проехаться. Ощущения незабываемые. До этого я, конечно же, ездил в кабриолетах. Но там у тебя дверь приблизительно на уровне плеча. А тут ее нет вовсе – борт кончается ниже подушки водительского сиденья. То есть реально будто на табуретке едешь – когда я двигался по глинистому склону, то не столько опасался положить машину на бок, сколько сам вывалиться наружу.

Если вы забыли, во что-то похожее сегодня можно превратить и Wrangler. Вооружившись инструкцией и нехитрым инструментом, приложенным к машине, можно демонтировать с нее не только крышу, но и двери, а также лобовое стекло.

Рубикон подо льдом

На боковинах капота моего «Рэнглера» красовалась крупная надпись «Rubicon». А это значит, что у джипа есть блокировки мостов, отключение переднего стабилизатора, понижающая передача… Но мы с машиной жили в городе, и потому единственное внедорожное удовольствие, которое я мог себе позволить, – запарковаться в самой большой куче снега, из тех, что нагребали с помощью лопат и уборочной техники работники коммунальных служб. Получалось это не сразу, и, пока я штурмовал очередной рукотворный айсберг, дворники снимали меня на мобильные телефоны. Надеюсь, для того, чтобы отправить близким в Бишкек, а не для приложения «Помощник ГИБДД».

Когда представитель марки Jeep выдавал мне автомобиль, то напутствовал: «Настоятельно рекомендую постоянно ездить с подключенным полным приводом. Иначе станешь вздрагивать каждый раз, когда машина будет пытаться встать боком по направлению движения».

Я этому совету внял, и за две недели автомобиль меня так и не успел чем-то испугать. После того как мы с ним расстались, я зачем-то снова взял с полки книжку «Иностранные автомобили» и решил дочитать главку «Недостатки и неудобства при управлении и обслуживании импортных автомобилей» в той ее части, где речь шла о «Виллисе МБ». Вот что указано в пункте № 6: «На скользкой дороге следует включать передний мост для избежания заносов автомобиля».

Мне кажется, лучшего свидетельства в пользу того, что Wrangler – это прямой наследник Willys, даже придумывать не надо. **a**

PEUGEOT 5008, GT_2.0 HDI 150 EAT8

Двигатель, тип	дизельный, R4
Рабочий объем, куб. см	1997
Максимальная мощность, л.с. при об/мин	150 при 4000
Максимальный крутящий момент, Нм при об/мин	370 при 2000
Трансмиссия	8АТ
Привод	передний
Разгон от 0 до 100 км/ч, с	10,3
Максимальная скорость, км/ч	201
Средний расход топлива, л на 100 км	5,5
Дорожный просвет, мм	236
Цена в России с учетом опций, руб.	от 3 379 000

СЕМЕЙНЫЙ ПРАЗДНИК

Юрий Алексеев • Фото автора

В ШУЮ СО СВОИМ ПАРОВОЗОМ

ТО, ЧТО ЛЕТОМ ОПТИМАЛЬНАЯ МАШИНА ДЛЯ СЕМЕЙНОГО ПУТЕШЕСТВИЯ – ЭТО ОГРОМНЫЙ КРОССОВЕР, ЗНАЮТ ВСЕ. ПАЛАТКА, ЛОДКА, ВЕЛОСИПЕДЫ, ПЕРЕНОЧЕВАТЬ В ЛЕСУ. А ЗИМОЙ, КАК ОКАЗАЛОСЬ, ДЛЯ ЭТОЙ ЦЕЛИ ЛУЧШИЙ ВАРИАНТ... ВСЕ ТОТ ЖЕ КРОССОВЕР. НА КОТОРОМ ЛЕГКО ПАРКОВАТЬСЯ В СУГРОБ, А ЕЩЕ ВОЗИТЬ В БАГАЖНИКЕ ОГРОМНУЮ «ВАТРУШКУ», БЕЗ НЕОБХОДИМОСТИ СДУВАТЬ ЕЕ КАЖДЫЙ РАЗ, КОГДА ВЕРНУЛСЯ С ГОРКИ. ТАК ЧТО НА СЕМЕЙНОЙ МАШИНЕ МЫ ПОЕХАЛИ ОТМЕЧАТЬ СЕМЕЙНЫЙ ПРАЗДНИК. КОТОРЫМ С ДАВНИХ ВРЕМЕН У НАС СЧИТАЕТСЯ РОЖДЕСТВО.

Peugeot 5008 – самый крупный по размерам в своем сегменте и в линейке производителя, хоть и создан на той же самой платформе EMP 2, что и 3008. Просто платформа модульная, и растянуть ее можно хоть до размеров железнодорожного вагона. В итоге добавился третий ряд сидений, которым мы не пользовались, потому что там поселился упомянутый тюбинг. А благодаря электроприводу багажной двери ребенок сам мог доставать свой инвентарь – иначе бы не дотянулся, чтобы закрыть. Мы же радовались роскошной отделке салона, массажу в сиденьях, тактильно приятной на ощупь наппе и умиротворяющей неоновой подсветке интерьера, когда над панорамной крышей наступала быстрая январская темнота. До города Шуи – триста километров. Эти полдня прошли с азартом и чувством превосходства над транспортным потоком благодаря прежде всего отзывчивому мотору и системе контроля слепых зон. Спортивное мультифункциональное рулевое колесо с обивкой из нешлифованной кожи всегда оставалось чутким к дорожному покрытию, которое было не без сюрпризов. Дорога моментами была совсем заметена, и некоторые участки пути мы даже ехали в режиме «снег» – пусть и с потерей в скорости, зато интеллектуальный привод Advanced Grip Control, подтормаживая «нужные» колеса, со-



В ПРАЗДНИК РОЖДЕСТВА
в центре Шуи перекрывают движение и на пешеходную улицу выходят ряженые: мужики с «медведями» и бабы в русских народных нарядах. Машины остаются в ближайших переулках.





хранял нам правильный курс. Крены при резких перестроениях были едва ощутимы, и порой вообще казалось, что ты управляешь не автомобилем, а сидишь за штурвалом продвинутого симулятора – 3D-карты навигационной системы, подсказки о приближающихся дорожных знаках с ограничением скорости или запрещением обгона...

К гостинице приехали уже вечером. Открытая дверь автомобиля высветила на снегу изображение льва. Типа «добро пожаловать в сказку». А почему, собственно, Шуя?

Царское мыло

Небольшой городок Шуя находится в стороне от основных трасс и нечасто попадает в поле зрения туристов. В Средние века все было иначе – основные торговые дороги проходили именно через Шую: из Ростова и Ярославля в Нижний Новгород. Официальная дата первого упоминания Шуи в летописях – 1539 год, но ученые сходятся во мнении, что реально она была основана намного раньше. Шуйский кремль был



БОЛЬШОЙ И УДОБНЫЙ
высококонтрастный дисплей приборной панели позволяет считывать информацию, не отрывая взгляда от дороги. В темное время можно воспользоваться системой ночного видения.



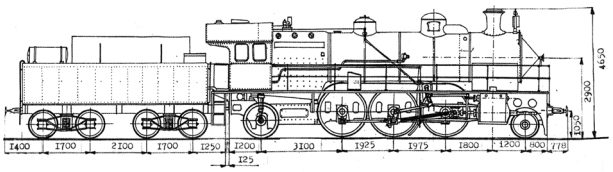
возведен в XIV веке, и он сопоставим с крупнейшими кремлями своего времени. Правда, до нас с тех времен дошел только пруд на месте бывших городских валов...
В XVII–XVIII веках в Шуе активно развивались различные ремесла, но особенно – мыловарение. Шуйское мыло было всегда на туалетном столике императрицы Екатерины Великой, и она же пожаловала городу герб с изображением мыльного бруска. В XIX веке Шуя и вовсе становится богатым промышленным городом. Здесь строят великолепные каменные дома, и здесь самая высокая отдельно стоящая колокольня в Европе. А еще через Шую прошла железнодорожная ветка Москва – Иваново. Вот об этом и надо поговорить чуть подробнее.



По ком звонит колокол

Главная идея фестиваля «Русское Рождество», который проводится в Шуе, – возродить традиции дореволюционного







празднования любимого многими и сегодня праздника. Но начинается он не у елки, а на железнодорожном вокзале! Здание было построено в 1896 году и удивительным образом дожило до наших дней. А дальше случилось еще одно чудо – строение было отремонтировано в 2020 году с сохранением всех исторических деталей и общей стилистики как интерьера, так и экстерьера. Восстановлены потолки и чугунные колонны, станционные часы и скамейки для пассажиров. На перроне можно позвонить в колокол и с замиранием сердца ждать приближения поезда...

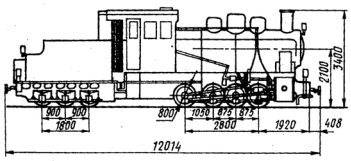
Рождественский ретропоезд – одно из самых ярких и впечатляющих событий фестиваля. И это тоже дань «старорежимным традициям»: до революции на Шуйско-Ивановской железной дороге запускали особенный поезд под Рождество. Сейчас его роль играет паровоз 1955 года рождения. Он красиво украшен символом фестиваля – рождественской Вифлеемской звездой.

Чтобы посмотреть на это чудо, мы поднялись на мост над путями. Именно отсюда открывается лучший вид: в сгущающемся сумраке короткого январского вечера яркое свечение праздничных огней и густой дым паровоза создают потрясающую сказочную атмосферу. Протяжный и резкий гудок делает этот образ объемным. Ожидание, далекий дымок из-за леса, протяжный гудок – и вот он, появился! С оглушительным ревом, под стук колес, с клубами пара – паровоз прибывает на вокзал.

Медведи на улицах

Сам город украшен рождественскими огнями и гирляндами. Красивую иллюминацию с зимним антуражем в виде снежных шапок и переливающихся сосулек интересно наблюдать через стеклянную крышу машины.

В Шуе удивительным образом сохранилась городская среда XIX века. Совсем рядом с вокзалом находится на-





В САЛОНЕ ТЕПЛО И УЮТНО. Находившись по морозу, устав и подмерзнув, так приятно запрыгнуть на мягкое и теплое сиденье. И практически как дома смотреть телевизор, подключившись к экрану через смартфон.



стоящий дворец – «Дом Павлова», редкий пример городского провинциального дворца у нас в стране. Мы зашли внутрь на небольшую экскурсию, припарковав нашего «француза» у барочных кованых ворот.

«Шуйский Арбат» – пешеходная улица имени Малахия Белова – является главной артерией праздника. Когда-то она носила название Торговая и была главной и центральной дорогой города. К счастью, она великолепно сохранила всю аутентичную застройку, и, прогуливаясь по ней, легко перенестись мысленно в XIX век. В дни фестиваля по всей улице устраивают катания на лошадях, в санях, ходят ряженые с медведями. А на площади перед кинотеатром «Родина» установлены палатки с угощениями и сувенирами, построены деревянные горки.

Кульминация праздника наступает в Рождественскую ночь, с 6 на 7 января, в городском парке. Он преображается в световую инсталляцию «Парк Рождественского Чуда». Но настоящая радость – это кататься в толпе детей на «ватрушке» с высоких горок парка. А потом, раскрасневшись на морозе, согреться в уютном и просторном Peugeot и, уезжая с праздника, опять наблюдать за звездами сквозь прозрачную крышу.

Связь времен

Но на обратной дороге мы устроили себе эксклюзив – встретили рождественский поезд на безлюдном переезде, в окружении заснеженных вековых елей. Если знать расписание и поспеть ко времени, надо на полпути между Шуей и Ивановом свернуть с основной трассы в районе станции Ворожино – преодолеть 800 метров снежной целины до переезда нам не составило труда. Советский паровоз и французский хай-тек смотрелись пусть эклектично, но очень выразительно.

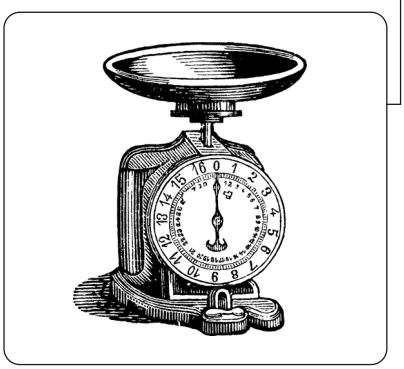
Наверное, в этом тоже была своеобразная метафора семейного праздника. Ведь семья – это в том числе то, что объединяет поколения. А Peugeot, если вспомнить, тоже когда-то выпускала ручные кофемолки, лезвия для рубанков и стальные каркасы-кринолины для дамских платьев. В которых не прочь пощеголять на рождественских гуляньях и современные дамы. **а**

Места, достойные посещения в городе Шуе и его окрестностях



1. МУЗЕЙ МЫЛА

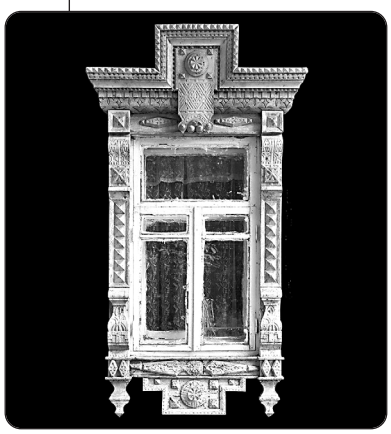
На гербе города Шуи изображен вовсе не кирпич, как может показаться, а кусок мыла. Мыловарение — традиционный промысел для здешних мест. Его история, древняя утварь и рецепты хранятся в частном музее мыла. Посетив мастер-класс по изготовлению ароматного продукта чистоты, можно открыть для себя новое полезное занятие на досуге.



2. ПАВИЛЬОН-ВЕСЫ

На территории центрального рынка города стоит необычный павильон начала XIX века — в его пол вмонтированы весы для измерения количества груза в повозке. Лошадь заходила, телега давила на платформу, механизм, устроенный по типу безмена, показывал результат. Потом повозка взвешивалась без груза. Постройка имела свое название — «важня», а сами весы назывались «вагой». Несколько лет назад этот памятник торгово-промышленной архитектуры, единственный в Центральной России, был отреставрирован. Местные купцы пожелали, чтобы их важня была сделана в той же манере, что и церкви, и заказали работу у итальянского архитектора Морицелли. Павильон считался также нулевым километром города, и шпиль на ротонде с купольным перекрытием был окрашен косыми черными и белыми чертами на манер верстового столба.





3. ЛЕЖНЕВСКИЕ ДРЕВНОСТИ

В небольшом поселении, ведущем свою летопись с XIII века, сохранились фрагменты городской застройки купеческих времен. Каменные и деревянные домики с необычными мезонинами, изысканной архитектуры колокольня, что была воздвигнута в честь победы над Наполеоном.



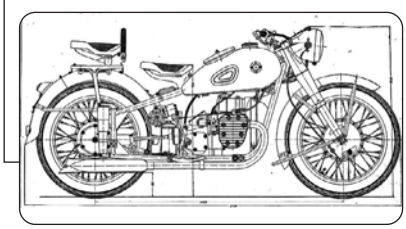
4. ВОДОНАПОРНАЯ БАШНЯ

Постройка из красного кирпича на Центральной площади Шуи сооружена в конце XIX века известным архитектором В.И. Шервудом, автором здания Исторического музея и памятника героям Плевны в Москве, является одной из первых водопроводных и пожарных башен России. Емкость резервуара составляла восемь тысяч ведер и обеспечивала тогда весь город в основном ради того, чтобы жители не подхватили холеру, набирая воду для питья где попало. Кроме того, башня использовалась в качестве пожарной наблюдательный вышки. Интересно, что расходящиеся от нее желоба в базарные дни наполняли водой для поения лошадей.



5. ГОРОД ХУДОЖНИКОВ

Яркими красками по черному фону славится палехская миниатюра, что родилась в городе иконописцев во времена советской власти. Когда традиционной работы у артели древней живописи почти не осталось, взялись за шкатулки. Посмотреть выдающиеся работы палехских мастеров, иконы и лаковые миниатюры можно в Государственном музее палехского искусства. Попробовать себя в роли живописца можно, посетив мастер-класс в художественной мастерской «Палехский стиль».



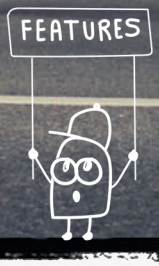
6. МУЗЕЙ МОТОЦИКЛОВ

Одна из дорог из Москвы в Шую ведет через Ковров. Хороший шанс посетить местный Музей ковровского мотоцикла и спорта. В экспозиции представлена техника бывшего оружейного завода, в 1946 году переоборудованного под производство мотоциклов. Позднее заводу присвоили имя В.А. Дегтярева, который жил и работал в Коврове — в городе есть дом-музей выдающегося конструктора стрелкового автоматического оружия. Первой моделью мотоцикла стал К-125 с одноцилиндровым двухтактным мотором мощностью 4,25 л.с., созданный по образцу немецкого трофейного DKW RT 125. В середине шестидесятых завод начал выпуск мотоцикла «Восход» мощностью 10 л.с., который был признан одним из лучших мотоциклов времен СССР. В музее также представлена спортивная техника для мотокроссов и мотобола.









Hyundai Sonata 2.5 AT

Московская область, ноябрь 2021

Этот корейский седан в самой богатой версии набит электронными фичами, как мешок Деда Мороза – подарками. В основном это полезные ассистенты, которые делают поездку безопаснее и комфортнее. В том же направлении движется и вся автоиндустрия. Но я впервые задумался над тем, хорошо ли это?

Никто не станет спорить, что главное у любого автомобиля – это его функция. Если машина выполняет свои задачи на сто процентов, то все остальное не так и важно. Ваше капризное нравится / не нравится по отношению к ней – это разговор ни о чем, то есть о вкусах.

Но в автомобилях есть еще и то, что описывается емким английским словом features. В эту категорию попадают и «фишки», которые наши люди метко окрестили «приблудами», и действительно сложные системы, в придумывание которых было вложено много ума и сил.



На фичах современные автомобилисты помешались. Ну кто не захочет видеть в своей машине панораму во всю крышу и переливчатую подсветку, целую горсть датчиков и предупредительных ассистентов? Производителям это тоже на руку – на желании клиентов иметь все сразу можно заработать и денег, и авторитета перед другими брендами. Тем более что перечисленное зачастую воплощается без каких-то больших затрат, а электроникой. Кстати, подозреваю, что острый дефицит чипов и полупроводников для автоиндустрии возник как раз из-за тотальной «фичемании». Приостановка заводов из-за пандемии – это отговорка.

Но вернемся к «Сонате». В ее ценовом сегменте вряд ли найдется что-то еще более упакованное. Вся сенсорно-дисплейная электроника в этой модели отвечает стандартам HD и почти не тупит. А «Соната» в топе за 2,5 млн вообще вау: предлагает проекцию на лобовое, дорогой панорамный люк с ветрозащитой, набор солнцезащитных шторок вокруг второго ряда и полный пакет ассистентов Smart Sense, выполняющих аж десять очень нужных предупредительных функций.

Правда, не все идеальны. Радар дистанции (SSC) следует сделать более дальновидным, чтобы он не пришпоривал машину, когда впереди все уже начали тормозить перед светофором. И система удержания в центре полосы движения (LFA) по умолчанию не должна навязывать своих услуг. Очень раздражает всякий раз искать где-то под рулевой колонкой кнопку отключения слежки за полосой, когда въезжаешь на узкую двухрядную дорогу без центральной разметки, которую эта система принимает за однорядную.

Я знаю, как быстро Hyundai умеет реагировать на пожелания своих клиентов. Еще недавно я ругал прежнюю «Сонату» за ее аудиосистему. Теперь у нее есть роскошно звучащий Bose. Мне не нравился и прежний 2,4-литровый мотор. Теперь на старшие модификации ставят новый 2,5-литровый Smartstream и неплохо настроенный автомат – эта связка набирает ход шустрее, звучит тише, ест меньше. Поэтому добавлю-ка еще пару пожеланий – на будущее. Сделайте, пожалуйста, амортизаторы адаптивными. И дайте версию мощностью под 250 л.с. Все это, кстати, относится к функции, а не к фичам. Ведь серьезный седан сегодня просто обязан выделяться породистым, четким и комфортабельным ходом, чтобы не сдать свои позиции кроссоверам.

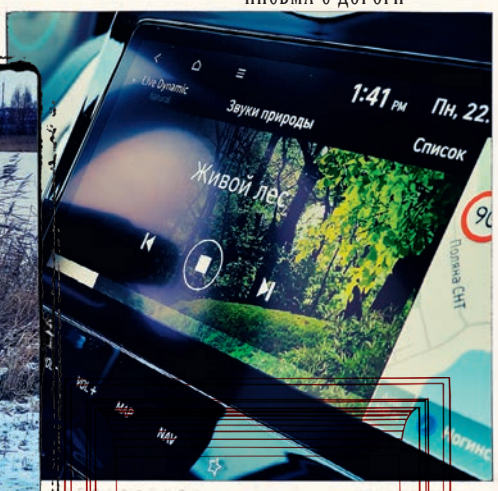
Руслан Тарасов

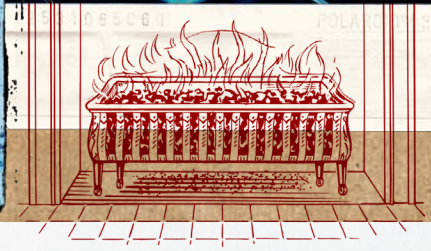




Hyundai Tucson 2.5 AT

Московская область, декабрь 2021





Когда речь заходит о кроссоверах, я сразу каюсь, что недолюбливаю их. В моем представлении это худшее, что могло случиться с хорошеньким универсалом, из которого выбили все достоинства легковушки, не дав всех плюсов утилитарного внедорожника. Лишь несколько SUV меня восхищают. Новый «Тусан» я тоже был готов занести в число исключительных.

Первые впечатления оказались выше любых ожиданий. Tucson стал ездить классно и, я бы даже сказал, дорого. Подвеска по жесткости в самый раз – даже на шинах с низким профилем. Рулится сбалансированно, если водить в миролюбивом стиле, но, если вдруг рвануть в сторону, автомобиль охотно и точно делает маневр. И его полный привод на скользкой дороге не чудачит, а просто делает то, что от него требуется. Модели прошлых поколений так не ездили.

Порадовал комфорт. Стеклянная крыша – во! Климатика работает мощно, но незаметно. Изоляция от всей дорожной «мелочи» отличная, а этим его предки не баловали. Похоже, «переезд» на новую платформу пошел на пользу – в моем личном рейтинге «качества езды» модель резко взлетела почти до тех же высот, где сейчас находятся премиальные Genesis.

Неплох новый атмосферник 2.5 с новым же восьмискоростным автоматом. У такой версии, кстати, нет привычного рычага. Вместо него – внушительный нарост на тоннеле с кнопками. Тяги у этой пары не сказать чтобы сильно больше, чем у 2.0 6AT, но в разгоне есть некое благородство – машина неплохо ускоряется на моменте, бесшовно сменяя передачи.

Отдельный респект за дистанционный запуск с ключа. Мудро и удобно. Не хотите по-дедовски, кнопкой – поставьте мобильное приложение Bluelink, там еще больше «фишек» для дистанционного управления.

Все, что предлагает меню бортовой системы в топовой комплектации, сделано достойно и работает хорошо. В разделе медиа можно даже включить звуки камина, летнего дождя или морского прибоя, если вдруг захочется помедитировать.

Отсюда плавно перехожу к тому, что уже не вызвало особой радости. Едкая на вид черно-голубая гамма центрального HD-дисплея. Под ним – не всегда срабатывающая панель сенсорных кнопок. Не очень прагматичная работа адаптивного круиз-контроля. А датчик приближения к багажнику, наоборот, чрезвычайно чуткий и ретивый – отпирает пятую дверь, когда этого совсем не требуется. На самомойке однажды дверь пошла вверх, заливаясь пеной на потеху всем, а я даже отскочить не успел...

У «Тусана», как и у «Сонаты», режим отруливания от дорожной разметки включается по умолчанию. Причем машина, как выяснилось, берется рулить еще и на зимней дороге, где вообще разметки не видно, а кнопки отключения идиотской функции «смотри, как я умею» здесь нет вообще! Надо заходить в системное меню на три яруса вглубь, чтобы вырубать ассистента там. После каждого запуска мотора. Это люди придумали?

Я, кстати, засел за конфигуратор в надежде, что из четырех доступных для 2.5 8AT комплектаций и пакетов оснащения можно сложить «Тусан» мечты – с панорамной крышей, вентиляцией сидений и прочими плюшками, но без электронных «дураков».

Не получилось...

Руслан Тарасов



Кратность — сестра таланта

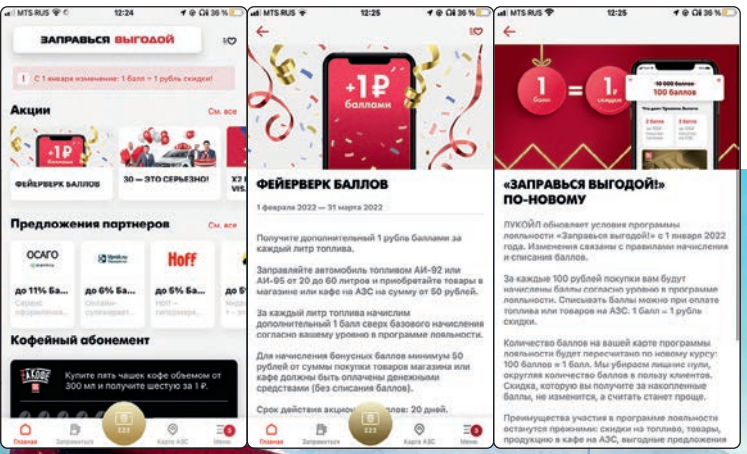
Ася Волочнева

ОБНОВЛЕНЫ УСЛОВИЯ ЛОЯЛЬНОСТИ НА АЗС «ЛУКОЙЛ»

МНЕ ВСЕ ЭТО НРАВИТСЯ ОТЧАСТИ ПОТОМУ, ЧТО НАПОМИНАЕТ ИГРУ. ПРОВЕДУ ТАКУЮ ПАРАЛЛЕЛЬ: МОЖНО УЧИТЬ ДЕТЕЙ СТРОГО И СО ЗВЕРИНОЙ СЕРЬЕЗНОСТЬЮ, А МОЖНО В ИГРОВОЙ ФОРМЕ, ЛЕГКО И УВЛЕКАТЕЛЬНО. ВТОРОЙ СПОСОБ НЕ ТОЛЬКО ЭФФЕКТИВНЕЕ В ПЛАНЕ ПЕРЕДАЧИ И УСВОЕНИЯ ЗНАНИЙ, НО И ИНТЕРЕСНЕЕ. ВОТ И НЕКОТОРЫЕ ПРОГРАММЫ ЛОЯЛЬНОСТИ, «ЗАПРАВЬСЯ ВЫГОДОЙ» ОТ ЛУКОЙЛА В ЧАСТНОСТИ, НЕ ТОЛЬКО ВЫГОДНЫЕ, НО И УВЛЕКАТЕЛЬНЫЕ.

Я никогда не заправляю свой автомобиль на условную «тысячу рублей» или «полбака». Когда запас хода остается километров на шестьдесят, прокладываю маршрут так, чтобы проехать через заправку «ЛУКОЙЛ». Во-первых, я уверена в качестве их топлива. Во-вторых, я участник их программы лояльности. Ну и в-третьих, заправочных станций «ЛУКОЙЛ» достаточно, встретить их на любом маршруте несложно. Иногда маршрут, возможно, придется немного изменить – свернуть на поворот раньше или проехать по параллельной улице. И это нравится мне особенно, есть в этом элемент городского квеста. К тому же поездки по одним и тем же дорогам притупляют водительский мозг, а необходимость выбрать новую дорогу обогащает водительский опыт. И, как оказалось, не только опыт. Недавно мне пришло уведомление, что если обновить мобильное приложение, то обновится и количество баллов. Уменьшится в сто раз. И знаете, это была хорошая новость! Не только баллы уменьшились, но и использовать их теперь предстоит по новому курсу. Более логичному и понятному: один балл равен одному рублю скидки. А прежде одному рублю были эквивалентны сто баллов. Деноминация, которой стоит лишь радоваться: округление баллов происходит в пользу клиентов.

В программе «Заправься выгодой», в принципе, все в пользу клиентов. Прежде, например, было куда сложнее достичь уровня «Серебро» и «Золото», чем сегодня. С начала лета прошлого года достаточно заправиться на сумму от 4 тыс. рублей в течение трех месяцев, и ваш статус в программе лояльности ЛУКОЙЛа – «Серебро». И больше никаких условий. Для перехода на «Золото», как и раньше,





потребуется добавить карту в мобильное приложение, в остальном же правила тоже упростились: в течение трех месяцев надо приобрести топливо на сумму от 10 тыс. рублей, а товары в магазине или кафе – от 1 тыс. рублей.

Копить баллы просто, но, если хотите вникнуть в процесс, придется применить азы математики или привлечь к вычислению ученика начальных классов. За каждые полные сто рублей стоимости топлива участнику начального уровня «Бронза» начисляется один балл, участнику уровня «Серебро» – полтора балла, «Золото» – два балла. Немного другая, более выгодная для накопления баллов арифметика при покупке товаров в магазине или кафе на заправке «ЛУКОЙЛ», в этом случае каждые полные сто рублей покупки эквиваленты одному баллу в «Бронзе», двум – в «Серебре» и трем – в «Золоте».

Можно эти вычисления усложнить, и тут все же придется раскрыть секрет, почему я еду на заправку только тогда, когда бензин в баке моей машины собирается заканчиваться. ЛУКОЙЛ то и дело проводит специальные акции. Вот сейчас – до конца марта 2022 года – если заправлять от 20 до 60 литров топлива Аи-92 или Аи-95 и приобретать товары в магазине или кафе на сумму от 50 рублей, тогда за каждый литр топлива начисляется дополнительно один балл сверх того, что вы получаете согласно вашему уровню в программе.

Ну а тратить баллы так же легко, как и раньше, но гораздо проще, как уже было сказано: один балл – один рубль скидки. И много-много радости. **a**



Доказательство «Теслы»

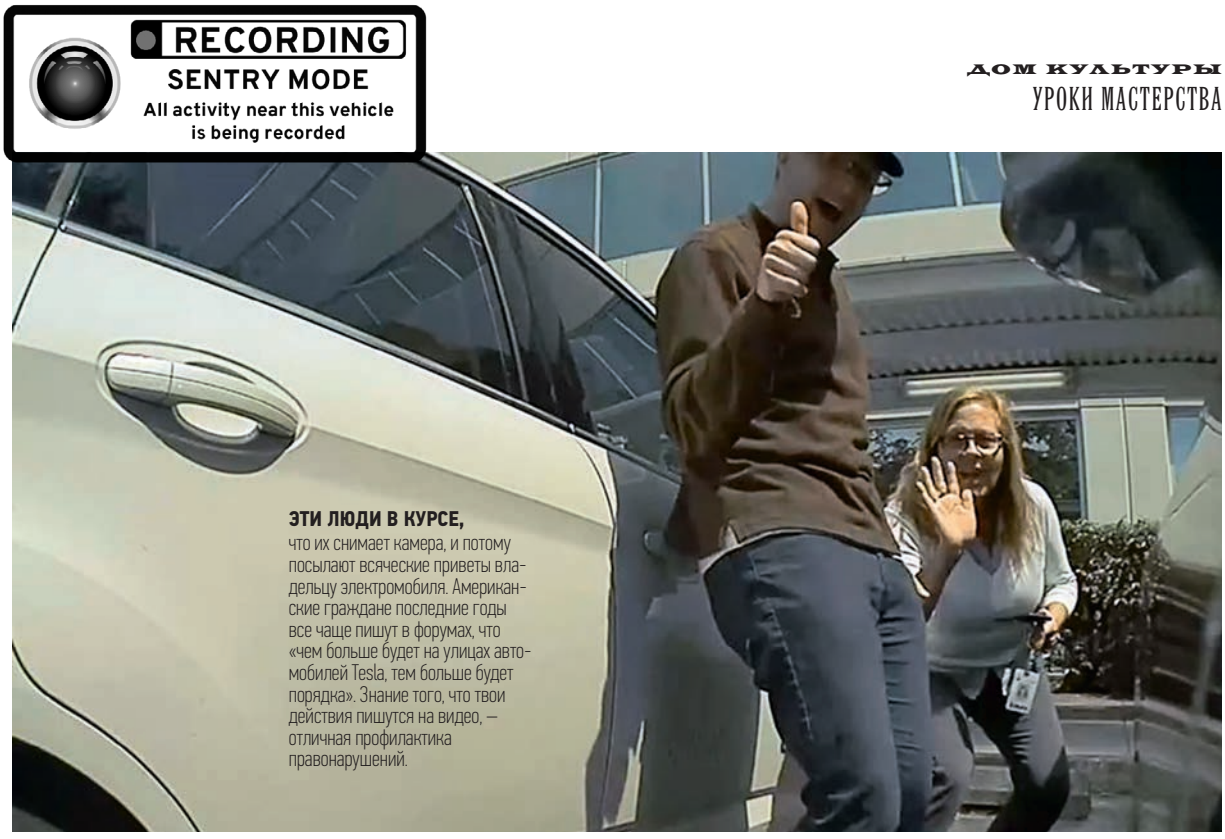
Дмитрий Гронский, Руслан Тарасов • Фото Tesla Sentry Mode

НЕОЖИДАННЫЕ ПИП-ШОУ С КАМЕР ЭЛЕКТРОМОБИЛЯ

КОГДА КОМПАНИЯ TESLA ОСНАЩАЛА СВОИ МОДЕЛИ ВИДЕОКАМЕРАМИ, ТО ОТНЮДЬ НЕ СТАВИЛА ПЕРЕД СОБОЙ ЦЕЛЬ СЛЕДИТЬ ЗА НЕ ПОДОЗРЕВАЮЩИМИ О ТОМ, ЧТО ИХ СНИМАЮТ, ГРАЖДАНАМИ. МЕЖДУ ТЕМ ДОСТУПНЫЙ С 2019 ГОДА РЕЖИМ SENTRY MODE УЖЕ ПОМОГ НЕ ТОЛЬКО РАСКРЫТЬ НЕМАЛО ПРЕСТУПЛЕНИЙ, НО И УЗНАТЬ МНОГО НОВОГО О ЖИЗНИ И ПОВАДКАХ ГОПНИКОВ.

Пусть проигравший платит

Лас-Вегас, штат Невада, США, 13.01.2020. В два часа ночи у Tesla Model 3, которую хозяин, Фернандо С., оставил на подземном паркинге пятизвездочного отеля MGM Park, сработал первый уровень режима охраны. Камеры зафиксировали, как неизвестные пытаются выдрать из зарядной станции провод с вилкой. Автовладелец тут же попытался связаться с охраной отеля, но события развивались стремительно. Один из молодых людей неожиданно начал бить по машине ногами – тут уже сработала сигнализация, второй уровень режима охраны, и хулиганы поспешили убраться, сев в свой автомобиль. Видео, снятое «Теслой» и выложенное в сеть ее владельцем, стало вирусным. Комментаторы в соцсетях предположили, что на вандализм молодежь толкнула классовая неприязнь к тем, у кого есть деньги на покупку Tesla. Ну и, возможно, они только что крупно проигрались в казино и потому были не в духе.



ЭТИ ЛЮДИ В КУРСЕ, что их снимает камера, и потому посылают всяческие приветы владельцу электромобиля. Американские граждане последние годы все чаще пишут в форумах, что «чем больше будет на улицах автомобилей Tesla, тем больше будет порядка». Знание того, что твои действия пишутся на видео, — отличная профилактика правонарушений.

Улыбаемся и пашем!

Первый и вполне закономерный вопрос: откуда вообще на Tesla столько камер, подходящих для записи видео окружающей обстановки? Почему у других автомобилей, на которых тоже есть камеры или целые системы кругового обзора, нет такой функции?

Все дело в том, что Tesla изначально ориентировала свои камеры на выполнение нескольких задач. Одна из них – сбор визуальных данных для обработки компьютером в системах распознавания дорожных ситуаций для автопилота. Он базируется на искусственном интеллекте, а любой такой системе требуется «глубинное обучение» – ей надо показать миллионы разных картинок, отображающих однотипные объекты в разных сценах и при разных обстоятельствах, чтобы AI научился безошибочно распознавать их так, как делает человек – в одно мгновение и не думая.

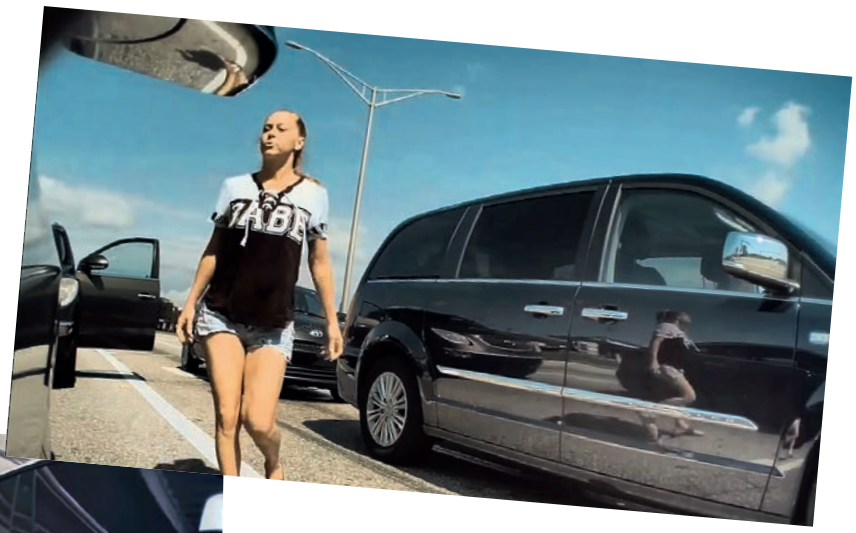
А как собрать такое количество кадров для изучения? Только так: оборудовать камерами все выпускаемые автомобили. Что Tesla и сделала. Когда с завода в сентябре 2014 года стали выходить первые модели с развитыми водительскими ассистентами, «бескамерные» машины компания практически прекратила выпускать – все новинки по умолчанию оснащались недешевыми системами «машинного зрения», хотя покупатель об этом мог даже и не догадываться.



Плата за наезд

Лейквуд, штат Колорадо, США, 26.02.2020. Вечером этого дня Роза Джоунсон шла с семьей из ресторана к уличной парковке, где она оставила свой автомобиль, и с ужасом увидела, что ее Mazda сильно повреждена. Ущерб значителен, страховка его полностью совершенно точно не покроет. Тот, кто так серьезно «приложил» ее машину, место ДТП покинул, не оставив записку, как это иногда делают воспитанные люди.

К счастью, рядом с «Маздой» была припаркована Tesla Model 3. Ее владелец, услышав о происшествии, любезно поделился с Роуз отснятым в режиме охраны видео, а та отправила его в полицию Лейквуда. Благодаря кадрам с Tesla сотрудники правоохранительных органов смогли разыскать водителя пикапа Chevrolet, который помял чужую припаркованную машину и уехал. Ему было предъявлено обвинение в неосторожном вождении и оставлении места аварии, а затем взыскана сумма за ремонт в размере 2 тыс. долларов.



ЕЩЕ СЕКУНДА,
и девушка плюнет в открытое окно Tesla, которая, как показалось барышне, ее подрезала. Другая дама, не подозревая, что ее снимают, творит глупости с зарядными проводами. А вот парочка взгромоздилась задницами на капот Tesla Model Y для эффектного фото. Сняли их не только снаружи, но и изнутри.





Запись дубля

Если бы в описанном эпизоде фигурировала не современная Model 3, а какая-нибудь «эска»-пятилетка, то владелец Tesla вряд ли смог бы помочь. До конца 2016 года на машинах стояло оборудование автопилотирования первой версии (HW1.0), которое полагалось на ультрасоники, передний радар дистанции и единственный фронтальный «глаз».

Но когда появились бортовые суперкомпьютеры, способные «на лету» обрабатывать гораздо больше видеокадров, Tesla перешла на оборудование HW2.0 с тремя фронтальными камерами – добавилась широкоугольная и длиннофокусная оптика, – четырьмя боковыми камерами и задействовала для обучения AI еще и штатную камеру заднего обзора.

Камеры, кстати, доставили Tesla немало хлопот. В 2017 году в компании пришли к выводу, что монохромных высокочувствительных камер недостаточно, и стали применять более дорогие цветные (система HW2.5).

Затем Tesla уже своими силами создала процессор для HW3.0, который втрое превзошел по производительности тот, что поставляла Nvidia. И возникла потребность в еще более продвинутых сенсорах CCD с разрешением 1280×960. Их начали применять уже в 2019 году, но поставщики иногда подводили с качеством – из-за дефектов в электронных платах с конвейера Tesla порой сходили «подслеповатые» машины.

В январе этого года просочилась информация, что в оборудовании автопилота поколения HW 4.0 будут применяться новейшие матрицы Sony IMW490 с разрешением 2896×1876 пикселей. И если так пойдет дальше, то в Голливуде наступит переполох. Ролики о настоящих «реальных пацанах», да еще и в кинематографическом качестве, – это то, что индустрия по схемке фильмов и сериалов предложить не может. Бокс-офисы в опасности.





Месть собаковода

Пул, графство Дорсет, Великобритания, 15.09.2021. Владелец Tesla Model 3 пожелал сохранить инкогнито, когда случай его получил огласку. Вернувшись домой в вышеупомянутую дату, он обнаружил царапины на борту своего электромобиля. Благодаря Tesla Sentry Mode автовладелец просмотрел видеозапись со своей последней парковки в общественном месте и увидел на экране женщину, которая несколько раз от души провела жалом ключа по «Тесле». Номер машины, на которую она потом села и уехала, был тоже хорошо виден, поэтому полиции не составило труда найти злоумышленницу и выяснить ее мотивы.

Как оказалось, 57-летняя Анна Валенте намеренно поставила свой Nissan Juke, заехав колесами за белую линию соседнего парковочного места, чтобы рядом с ее машиной никто не припарковался. Желание занять сразу два места было продиктовано тем, что на переднем пассажирском сиденье дама оставила свою собаку, которая могла начать нервничать, если близко появится транспорт с посторонними людьми. Когда женщина вернулась, то пришла в ярость, обнаружив, что Tesla Model 3 все же втиснулась на парковочное место рядом.

За свою чрезмерную любовь к животным г-жа Валенте была приговорена к шести месяцам условно, а также к выплате 1078,83 фунта стерлингов на ремонт лакокрасочного и возмещение морального ущерба и еще 85 фунтов на судебные издержки. Считается, что это первый случай, когда кадры, снятые в режиме Tesla Sentry Mode, были использованы в качестве доказательства для судебного преследования в Великобритании.





Дневной дозор

А тем временем в Америке придумали особый термин – «кейинг» (от слова key) – для описания случаев умышленного повреждения лакокрасочного покрытия ключом. Одни считают, что он спровоцирован некой классовой ненавистью к владельцам автомобилей «Тесла». Но любой, кто хотя бы раз сталкивался с подобным лет десять-двадцать назад, возразит – этой мерзкой «традиции» наверняка столько же лет, сколько и всему автомобилестроению мира. Просто вскрылось это все наглядно и в лицах лишь теперь, благодаря боковым камерам Tesla.

Думаете, Анна Валенте и ей подобные персонажи до этого не царапали ничего, кроме Tesla? Это наивно. На их совести наверняка десятки «закейненных» машин. Они не «жалили» разве что «Мерседесы» или «Бентли» из-за страха, ведь владельцы дорогих тачек могли и не спустить с рук такие проделки – наймут кого надо, найдут свидетелей, отыщут виновника и проведут воспитательную работу.

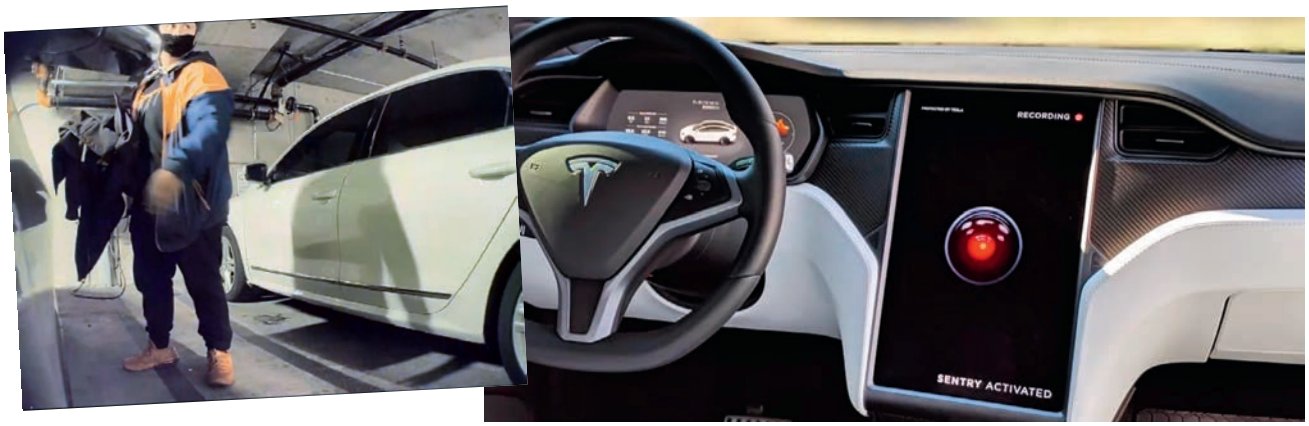
Но вообще подобные истории всегда оставались безнаказанными, даже если случались под камерами «наружки» – для фиксации факта такого скрытого вандализма не хватало ни фокуса, ни приближения. Sentry Mode в этом плане – большой шаг вперед. Но, увы, не панацея. Кейнеры станут остерегаться царапать «Теслы», но остальным-то все равно достанется.



ЭТА МОДЕЛЬ INFINITI еще в 2008 году получила такие «фичи», как система слежения за разметкой, система предотвращения случайных перестроений и полноуправляемое шасси с активным рулем и задними поворачивающимися колесами... Но будь у автомобиля еще и охранные камеры, шанс остаться с этими колесами был бы выше.

Минутное дело

Мемфис, штат Теннесси, США, 20.05.2021. Парковка госпиталя Святого Франциска. Камеры Tesla Model 3 продемонстрировали, что воры сегодня умеют работать не хуже механиков на пит-стопе Формулы 1. У них ушло буквально несколько минут на то, чтобы украсть колеса с седана Infiniti Q70, припаркованного рядом с «Теслой». Причем как с одной, так и с другой стороны, то есть все четыре. Хозяин электромобиля передал записи администрации больницы, а те – полиции. Если правосудие все же свершится – нам пока об этом ничего не известно, – пенитенциарная система США просто обязана найти применение талантам злоумышленников. Помните, в голливудском блокбастере «Lock Up», название которого у нас в стране было переведено как «Тюряга», Сильвестр Сталлоне со товарищи восстанавливали старый Mustang.



Часовые не спят

Обратили внимание на дату? В наших примерах это самый свежий случай. Этот видеоролик мог быть куда потешнее, а также иметь совсем иную развязку, если бы... Впрочем, сами судите.

Компания Tesla запустила «сторожевой режим» Sentry Mode на базе штатных камер менее трех лет назад, но продолжает улучшать и расширять его возможности. Первоначально фичи системы были простыми: включиться при срабатывании датчиков приближения или охранной системы, оповестить владельца через приложение и начать запись видео, в том числе и через салонную камеру Dash-Cam. Также Sentry Mode можно было включить и принудительно – через интерфейс «безопасность», голосовой командой или из приложения.

Но с 2020 года обладателям Model 3 с подпиской Premium Connectivity дали еще одну функцию – видеостриминг Live-Cam, позволяющий дистанционно осматривать окрестности, где припаркована машина. А заодно – и возможность использовать автомобиль как спикерфон. Но так как система намеренно искажает голос, то звучит он из автомобильных репродукторов (штатных – они есть в любой Tesla для звукоимитации мотора) весьма угрожающе.

Следующий этап, надо полагать, – это функция превентивного предупреждения кейнеров самой машиной. Ждем роликов.





SECTION III - *(To be completed by Police or Juvenile Agency)*

The person described above, who claims to have resided at the address shown above, has applied for enlistment in the Armed Forces of the United States. Please furnish from your files the information relative to Section III below. A return envelope is provided for your convenience.

12. DOES THE APPLICANT HAVE A POLICE OR JUVENILE RECORD, TO INCLUDE MINOR TRAFFIC VIOLATIONS? ☐ YES ☐ NO
(If YES, what was the offense or charge, date, disposition and sentence?)

13. IS APPLICANT NOW UNDERGOING COURT ACTION OF ANY KIND? *(If YES, give details.)* ☐ YES ☐ NO

ДОМ КУЛЬТУРЫ

УРОКИ МАСТЕРСТВА

THIS IS TO CERTIFY THAT THE ABOVE DATA, AS CORRECTED, ARE TRUE AND CORRECT ACCORDING TO THE RECORD ON FILE IN THIS OFFICE. THIS INFORMATION IS CONFIDENTIAL AND CANNOT BE USED IN ANY OTHER MANNER EXCEPT FOR OFFICIAL PURPOSES.

14. DATE *(YYYYMMDD)*	15. TITLE	16. VERIFIED BY *(Signature)*

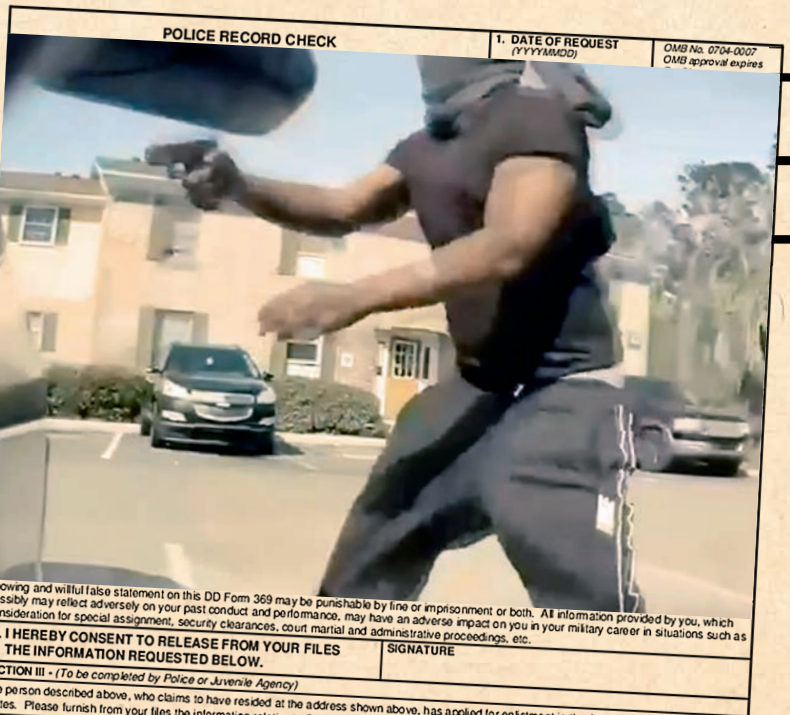
Adobe Professional 8.0

Black Lives Matter

Джексонвилл, штат Флорида, США, 21.03.2021. Офицер военно-морского флота Дрейпер Янс сидел в своей Tesla Model 3 на парковке и разговаривал по телефону, когда из-за угла жилого дома выбежал мужчина и направил на него пистолет.

«Первое, что я сказал сам себе – нет, чувак, ты не вылезешь из машины, это „Тесла“, никто не может украсть „Теслу“», – вспоминает Янс в интервью изданию FOX Business.

Грабитель не знал, что все его действия фиксируют восемь камер автомобиля, поэтому маской прикрывал свое лицо лишь условно. Янсу повезло, что машина не только записывала происходящее, но и находилась в режиме удержания, то есть, чтобы рвануть с места, водителю даже не нужно было переключать селектор, что могло бы сообщить преступнику о намерении уехать. Поэтому, когда грабитель отвлекся от пистолета и потянулся к ручке двери, Янс нажал на «газ». До сотни этот электромобиль способен разогнаться за три с чем-то секунды. Поэтому пуля, которая все же вылетела из пистолета, угодила не в водителя, а в центральную стойку. Дальше задняя камера сняла убегающего преступника. Как только Янс оказался в безопасности, он тут же дал команду электромобилю сохранить запись. Впрочем, полиция злоумышленника до сих пор не нашла и не задержала. Не исключено, что побоявшись обвинений в расизме.





К СОЖАЛЕНИЮ,

Tesla пока способна писать видео без звука. Хотя внутри автомобиля уже есть микрофоны – для голосовых команд. Когда Sentry Mode научится писать «звуковое кино», борьба с правонарушениями выйдет на совсем иной уровень. Помните, как в фильмах: «Все, что вы скажете, может быть использовано против вас».



РОЛИКИ,
записанные Tesla Sentry Mode, становятся самыми настоящими хитами интернета. Наблюдать за тем, как потенциальный преступник готовится совершить противоправное действие, не подозревая, что за ним наблюдают, — зрелище как минимум любопытное.

А это вообще законно?

Конечно, у обычных людей после знакомства с функционалом Sentry Mode может сложиться настороженное мнение, ведь по сути машину наделили способностью следить за всем, что происходит вокруг нее, записывать это и транслировать. А «автопилотная» часть делает еще больше непонятных вещей: занимается распознаванием и даже что-то передает в некий центр.

Не нарушаются ли тем самым «прайвеси» добропорядочных граждан? Нет ли риска, что системы Tesla не начнут использовать вообще для тотальной слежки за всеми? Или, скажем, подслушивать...

В принципе, такой сценарий возможен, так как не доказано обратное. Но технически сейчас все реализовано так, чтобы исключить нарушение морально-этических аспектов.

Картинки, которые в огромном количестве фиксируют камеры каждой движущейся Tesla, обрабатываются внутри бортового AI и «на лету» же уничтожаются как отработанные данные – в центр передается только крошечная техническая часть «пазла»-кода для машинного обучения. Что касается видео, которые записываются в Sentry Mode, то они, в отличие от картинок, которые делает, например, гугловская Street View, автоматически замазывая лица, номера и названия, не идут ни в какие публичные сети, не передаются Tesla и доступны только владельцу автомобиля в его хранилище USB, поэтому решение об их обнародовании лежит уже на совести конкретного человека, а не компании.

В конце концов, юридически на Sentry Mode распространяются те же правила, что и на обычные системы наружного видеонаблюдения, которыми уже и так обставлены многие публичные места. И тот, кто собрался «тайно посетить любовницу», должен теперь остерегаться не камер Tesla, а просто облачаться в другую одежду и надевать маску анонимуса. Но злоумышленникам этих камер стоит остерегаться в любом случае. И это убедительно доказано следующим эпизодом.



Цепочка преступлений

Спрингфилд, штат Массачусетс, США, 14.12.2020. Владелец автомобиля Tesla, чье имя полиция не разглашает, обнаружил, что шины его электромобиля, оставленного на парковке, порезаны, а одно из задних колес и вовсе отсутствует. На видео, которое пострадавший автовладелец передал в полицию, было отчетливо видно, как порезавший шины злоумышленник кладет похищенное колесо в багажник Chevrolet Cruze. Этот самый «Круз» и человек в идентичной одежде уже появлялись в видео с камер наблюдения, фиксировавших другие происшествия.

Например, пожар в церкви общины Мартина Лютера Кинга-младшего, который случился накануне. В эти же дни в двух милях от церкви у разных автомобилей были порезаны шины, и снова засветился «Круз» и персонаж с характерным силуэтом. Подозреваемый, чье лицо было отчетливо видно на видео, снятом «Теслой», был объявлен в розыск. Пока его искали, он успел 28 декабря еще раз подпалить упомянутую церковь. Тогда дело передали из полиции в ФБР, агентам которого злоумышленника удалось задержать. Им оказался 44-летний Душко Вулчев. Правоохранители изучили жесткий диск найденного в том самом Chevrolet Cruze компьютера, а также смартфон Душко и нашли там свидетельства ненависти, с которой натурализованный болгарин относился к афроамериканцам и мусульманам. В частности, у него были обнаружены «фотографии оружия, Адольфа Гитлера в костюме Adidas, а также мурала Black Livers Matter». Надо сказать, что г-н Вулчев и раньше попадал в поле зрения правоохранительных органов, но главную роль в его изобличении и поимке сыграли записи с камер Tesla. **a**





Зеленые не созрели

Дмитрий Леонтьев,
бизнес-аналитик, обладатель московской прописки

Однажды ко мне пришел мастер делать кухню. «Сколько розеток нужно над столешницей?» – спросил он. Я ответил: «Две». Он грустно улыбнулся. «Давай, – говорит, – считать. Чайник – раз, тостер – два, телевизор – три, подсветка – четыре, кофеварка – пять и плюс одна резервная, если захочешь что-то другое подключить, всего шесть штук». Это был небольшой урок по поводу электричества. Уже потом я понял, что и в комнате нужно как минимум по четыре-пять розеток на каждой стене. Заметьте, это я еще не подумал об электромобиле. Между тем европейцев, и особенно северных, все чаще это заботит. Вот, например, электричество в Германии подорожало на 60 процентов. А как быть, если цена всех видов топлива взлетела? Никуда не денешься. Единственная альтернатива – атомные АЭС, но Германия их принудительно закрыла.

Сегодня нужно каждый день подзаряжать телефон, планшет, ноут-бук, вейп, электросамокат...



Ситибанк выпустил отчет, в котором говорится, что трафик на электрозаправках Европы падает, поскольку бензин стал выгоднее. Забавно, но сегодня экономисты и не заикаются о том, что цена электроэнергии каким-то образом вдруг снизится. Напротив, прогнозируют, что и дальше будет расти. По одному из возможных сценариев уже к апрелю этого года зарядка электромобиля станет в три раза дороже, чем бак традиционной машины.

Очевидно, что сегодня, чтобы заправлять дешево электромобили, нужны недорогие газ и уголь, которыми топят электростанции. Но из-за черной магии, а точнее, из-за политики европейского и американского центробанков, безудержно печатавших деньги во время пандемии, разыгралась столь зверская инфляция, что ни о каком снижении цен уже нельзя и мечтать.

Другая причина взлета цен – это «зеленая» экономическая повестка ЕС и США. Большинство западных инвесторов буквально заставили отказаться от вложений в традиционную энергетику. В Европе больше никто не инвестирует деньги в «грязные» проекты. А раз нет инвестиций, то и дешевой электроэнергии не будет.

С пятидесятых годов прошлого века население Земли выросло с двух с половиной миллиардов человек до почти восьми сегодняшних. Еще в конце XX века большинство народившихся хотело максимум порцию картошки фри. Сегодня им нужно каждый день подзаряжать телефон, планшет, ноутбук, вейп, электросамокат и электроавтомобиль. Ни один ветряк такой нагрузки не потянет.

Ирония в том, что, если Европа хочет по-настоящему развивать электротранспорт, ей придется оценить преимущества ископаемого топлива для электростанций. Однако в экодекларации вложено столько сил и средств, что сделать сие будет крайне трудно и в конечном счете губительно для правящих партий и членов действующих правительств. Поспешная и неподготовленная «зеленая» стратегия фактически провалилась также и из-за странной ставки на водород. В мире нет столько водородных станций, чтобы обеспечить нас чистой энергией. На днях из Австралии в качестве эксперимента запустили танкер с водородом в Японию. По дороге выяснили, что перевозка водорода никак не оправдана экономически! Хватит ли политикам воли признать поражение и отложить «зеленые» потуги, которые пока приводят только к огромным счетам за коммуналку? При демократах – точно нет. Подождем республиканцев. Только реднеки смогут вернуть восьмицилиндровые движки, выхлопухи размером с арбуз и веселый гогот на заправках, а уж Европа потом подтянется со своими «жуками» и «мини». **a**



Вспомнить все

Алексей Рубинштейн, *парашютист-инструктор, Москва*

Известный автомобильный интернет-портал прислал мне в подарок на «черную пятницу» код, позволяющий бесплатно и совершенно законно проверить любой автомобиль по различным базам данных. И я от нечего делать проверил. Хотя, казалось бы, сам все про свой автомобиль помню.

Оказалось, что я не только не все помню, но и не все знаю. Например, восемь лет назад, перед тем как вручить мне новый автомобиль, его полировали у дилера, снимали и ставили обратно зеркала, пометив эти работы как «кузовной ремонт за свой счет». Почему и зачем это делали, теперь можно только догадываться.

Не знал я и деталей расчета стоимости ущерба от небольшого ДТП, случившегося годом позже. Выяснилось, что страховщики оплатили ремонтникам немного больше деталей, чем было на самом деле заменено, да и работ насчитали чуть больше.

С другой стороны, само ДТП, которое я прекрасно помню, как и оформивших его сотрудников ДПС, в отчете почему-то не зафиксировано. Как и минимум шесть (по годам) страховых полисов, о которых я знаю, а базы данных – нет.

Предположив, что полнота и справедливость данных определяется во многом возрастом автомобиля, я решил проверить машины поновее. Уже платно. Я как раз недавно ознакомился с одним любопытным исследованием, где речь шла о людях поколения «бумеров» и их «цифровом следе». Авторы сравнивали информационный цифровой след, который оставили возрастные люди в первой половине своей жизни, с редким пунктиром – только основные этапные даты и данные: родился, получил образование, заключил брак, родил детей. Но становясь старше, они попадали в цифровое поле все чаще, обзавелись сотовыми телефонами, завели себе адреса электронной почты, зарегистрировались в соцсетях, стали выкладывать туда фотографии, подписываться на различные сервисы и т.д. И только тогда стали заметны и прозрачны для умных алгоритмов. А молодежь широкий цифровой след оставляет с первых дней. Так и старые автомобили еще недавно просто не могли как следует наследить в виртуальном пространстве. По сравнению с новыми машинами, которые уже с рождения способны заходить в сеть, посылать сообщения, снимать камерами, слушать микрофонами и хранить в себе данные даже об углах регулировки фар.

В итоге за один вечер я проверил автомобили супруги, товарища, на всякий случай, брата, живущего за границей, а также несколько машин из пресс-парков, побывавших

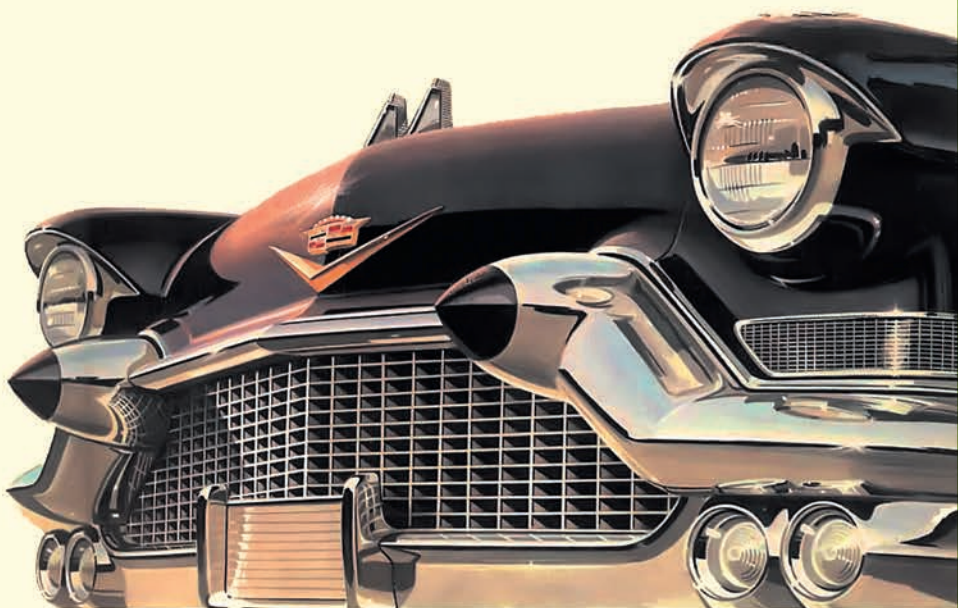


Старые автомобили еще недавно просто не могли как следует наследить в виртуальном пространстве.

у меня когда-то на тестах. Сходил по ссылкам, рассмотрел фотографии с камер, почитал штрафные постановления. Покачал головой, листая страховые расчеты. Принципиально важного ничего не узнал, но интересно провел время.

Не знаю, насколько полезным окажется сервис проверки для покупателей автомобилей. Я слышал, что недобросовестные продавцы уже научились подменять VIN-номера, что делает «пробив» бессмысленным. Но занятие это, бесспорно, увлекательное, я и не заметил, как потратил тысячу рублей.

Думаю, можно аналогичный сервис также прикрутить к сайтам знакомств: нажимаешь кнопку, а тебе информация о пластических операциях, диспансерном учете и приводах в полицию. И промокод на бесплатную проверку одного человека ко Дню святого Валентина. Надо только с юристами проработать, чтобы все по закону было, без разглашения персональных данных.



Моргалы выколю

Дмитрий Макаров,
джедай-фотограф, Фрязино

Мой отец с возрастом стал все больше и больше ругаться на окружающих автомобилистов. Зачастую беспочвенно или просто от собственного нетерпения. Я со временем тоже стал ловить себя на подобных вспышках недовольства, но, каждый раз вспоминая про отца, стараюсь сдерживаться. Часто получается. За исключением, пожалуй, случаев с «моргальщиками».

Любителей разгонять левую полосу не переношу еще со времен, когда на дороге бушевали «подставы». Чаще всего схема была именно такой: сзади нарисовывался «нетерпеливый», который садился на задний бампер и начинал агрессивно требовать подвинуться, а сбоку тебя уже поджидало какое-нибудь несвежее немецкое ведро, потенциальный ремонт которого стоил каких-то денег. С появлением ОСАГО проблема практически самоустранилась, но дерзкие гонщики в левом ряду остались.

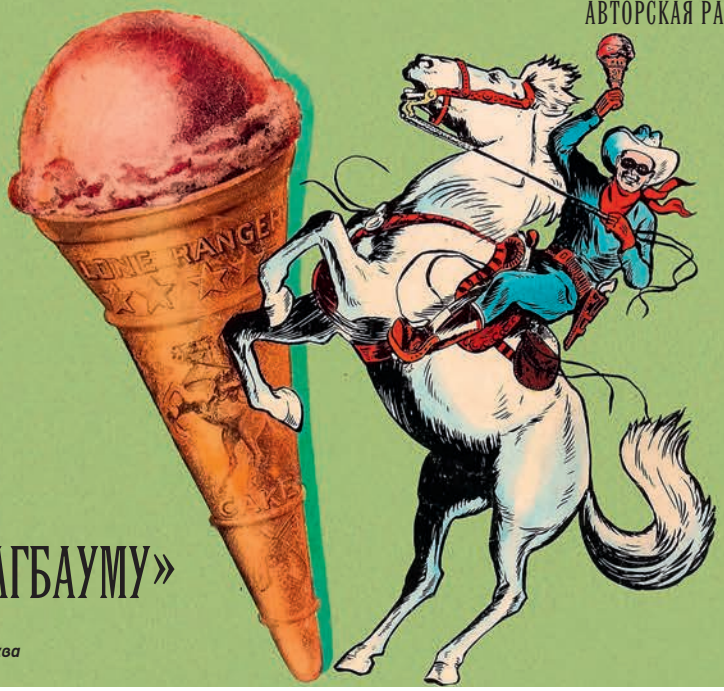
Жаль только, что бесконечные камеры на дорогах в России не умеют фиксировать хамство.



Для себя решил точно никогда не торопиться «уступить дорогу», не убедившись в том, что этот маневр абсолютно безопасен. Ведь если ты такой стремительный и спешащий, да еще и чудо-водитель, то почему бы тебе не обойти мешающую машину по любой другой полосе? Занимать крайнюю левую полосу нельзя вне пределов населенного пункта и там, где разрешенная максимальная скорость – восемьдесят и более километров в час. И то при условии, что полосы «правее» не заняты. С нашим трафиком такое встречается редко, а значит, и условно «законных» причин жаться вправо у водителей, которые спешат не так, как другие, нет. У «моргальщиков», кстати, как раз много защитников. Как раз на тему «а вот нечего в левом ряду ползти сорок». Это утрирование и желание оправдаться, ибо речь и не идет о тех, кто реально тупит, а о тех, кто едет с максимально разрешенной скоростью, тогда как «моргальщик» ощутимо превышает. Мол, «могу себе позволить».

Кто-то возразит: «А вдруг у него там жена рожает на заднем сиденье?!» Так вот если бы «рожала» хотя бы у каждого десятого, то проблем с демографией у нас не было бы. А так – это банальное хамство и создание аварийной ситуации. Ведь даже если взять кого-то, кто реально «затупил» в левом ряду, то каких продуманных и отточенных действий от него стоит ждать, ставя его в некомфортную и фактически экстренную ситуацию?

И кстати, я не так давно с удивлением узнал, что в Германии, где на многих дорогах вообще нет ограничения скорости, за «поморгать в левом ряду», как и за несоблюдение безопасной дистанции, можно без проблем схлопотать штраф в несколько сотен евро. При этом не нужно какой-то суперфиксации: достаточно, если, например, пассажир пострадавшего водителя снимет происшествие на телефон. Это называется «принуждение к опасному маневру» или что-то вроде того. При этом часть штрафа вернется пострадавшему в виде премии. За то, что гражданин сделал работу, которую должны делать полицейские. Охранять безопасность. Не уверен, что только поэтому, но ни в Германии в частности, ни в Европе в общем особых проблем с «моргальщиками» я не встречал, не говоря уже об «учителях», которые, если ты быстро не метнулся кабанчиком, чтобы уступить, пытаются потом тебя оттормозить. За это я бы вообще лишал не только прав, но и свободы на некоторое время. Жаль только, что бесконечные камеры на дорогах в России не умеют фиксировать хамство. Только скорость и движение по полосам. **a**



Лучше звоните «Шлагбауму»

Сюзанна Фаризова, *журналист, Москва*

Я живу на втором этаже. Окна смотрят во двор, во дворе при въезде шлагбаум. Установили его три года назад. У владельцев автомобилей, конечно, есть номер телефона, позвонив по которому они открывают шлагбаум. Если нет номера телефона, можно поговорить с оператором, нажав какую-то кнопку. Обычно он не сразу подходит, а если подходит – все делает медленно. Можно стоять пять минут, десять, иногда и совсем не ответят.

Так получилось, что мне хорошо видно всех приезжающих, особенно если я сижу за столом и работаю. Ноутбук смотрит прямо в окно, и я туда смотрю тоже. У меня «сталинка», в которой, конечно, есть молодежь, но в основном тут живут пожилые. Бабушки, дедушки, чаще всего – совершенно одни. Одни в магазин, в поликлинику, в банк. Всегда очень приветливы, и видно, что им хочется поговорить. Но говорить почти не с кем, кроме случайных прохожих и продавцов в магазине. Прекрасная продавец из овощного напротив всегда им делает скидку. Ее брат доносит им продукты до дома. А недавно одна бабулечка стояла на кассе и вдруг захотела мороженое. И начала узнавать, есть ли пломбир. Ей очень хотелось в стаканчике с палочкой, наверное, она такой ела в детстве, а потом забыла, что он есть, а теперь вспомнила и очень его захотела. Но пломбир был только в вафельном рожке. И стоил космических для нее 78 рублей. Когда она стала считать, хватит ли ей на мороженое, из подсобки появилась заведующая. Она открыла холодильник, вынула этот несчастный пломбир и отдала его бабушке. Просто так отдала, сказала – это подарок. А бабушка взяла и заплакала. И заведующая заплакала. И я. Почему-то стало горько, обидно и больно.

А дедушка из четвертого подъезда очень любит спелые помидоры. Покупает прям килограмм и сразу его ест. Выносит из дома бутылку воды, моет, садится на лавку на детской площадке и ест. Взрослые косятся, а дети смеются, и тоже всегда хотят помидор, и просят маму купить. Но мамы помидоры не покупают, и тогда они просят у дедушки. И он дает всем по помидору и опять идет в магазин. Но это летом. А зимой ему дорого. И он покупает помидоры по одному. И ест в своей квартире. Один. Но прекрасная продавщица из овощного всегда кладет ему три-четыре помидора в подарок. Бесплатно. Чтобы дедушка ел и радовался.

И эти старики почти каждый вечер вызывают скорую помощь. А я каждый вечер работаю. Сижу у окна, смотрю на текст, на улицу, снова на текст. Вот как сейчас. Сейчас комната наполняется синим светом. Настолько ярким, что слепит глаза. Это к шлагбауму подъехала скорая. Я беру телефон, набираю «шлагбаум», и жду, пока он откроется. Наверное, водитель думает, что открыли те, кто их вызвал. Или что где-то видеокамера. Или не думает совсем ничего. Я тоже не думаю. Просто каждый вечер поближе кладу телефон. И жду.



Бабушке нужно обязательно вспомнить, как было в детстве, и съесть такой вот пломбир.

Я наивно думаю, что эти минуты, которые ему нужно потратить на то, чтобы выйти, дождаться ответа, могут понадобиться для чего-то другого. Для важного, для спасения жизни. Пусть на пять минут, но будет быстрее. Потому что дедушке из четвертого подъезда нужно дождаться лета. Этой зимой помидоры сильно подорожали, и мне кажется, он не наелся. А еще летом жарко и завозят больше мороженого, и есть пломбиры в стаканчике с палочкой. Бабушке нужно обязательно вспомнить, как было в детстве, и съесть такой вот пломбир. А я открою шлагбаум, чтобы лето наступило быстрее.



МАРШРУТЫ МОСКОВСКИЕ

Записал Дмитрий Гронский • фото Александра Казакова, а также из фондов Музея Транспорта Москвы

ИЛИ ЧТО ДВИЖЕТ ГОРОДОМ

В 2023 ГОДУ РЯДОМ С «ПЛОЩАДЬЮ ТРЕХ ВОКЗАЛОВ» ОТКРОЕТСЯ МУЗЕЙ ТРАНСПОРТА МОСКВЫ. В ПАМЯТНИКЕ АРХИТЕКТУРЫ СОВЕТСКОГО АВАНГАРДА, ПОСТРОЕННОГО ПОЧТИ СТО ЛЕТ НАЗАД ПО ПРОЕКТУ ЗНАМЕНИТОГО ЗОДЧЕГО КОНСТАНТИНА МЕЛЬНИКОВА, МОЖНО БУДЕТ УВИДЕТЬ ТО, ЧТО ДВИГАЛО ГОРОДОМ РАНЬШЕ, ЧЕМ ОН ЖИВЕТ СЕЙЧАС И КАКИЕ ИННОВАЦИИ ЖДУТ НАС В БУДУЩЕМ. О КОНЦЕПЦИИ МУЗЕЯ, О ТОМ, ЧТО УЖЕ СДЕЛАНО, А ЧТО ЕЩЕ ПРЕДСТОИТ, И, КОНЕЧНО ЖЕ, О ТОМ, КАК В ЭТОМ УНИКАЛЬНОМ ПРОЕКТЕ МОЖЕМ ПОУЧАСТВОВАТЬ МЫ С ВАМИ, «КОММЕРСАНТЪ-АВТОПИЛОТ» ПОПРОСИЛ РАССКАЗАТЬ ДИРЕКТОРА МУЗЕЯ ОКСАНУ БОНДАРЕНКО.

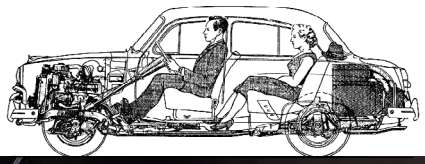
Музеев транспорта в мире много. Наше самое главное отличие от них: мы совершенно точно не музей-гараж. Мы покажем то, что движет городом. И в этом понятии достаточно много граней. Это музей и о транспорте, и о транспортных инновациях, о прошлом, настоящем и о будущем. Это музей о людях, причем не только о людях в профессии, но и о тех, кто плодами этих профессий пользуется. Потому что транспорт – это социокультурный код, это наш неизменный компаньон по жизни.

И мы очень благодарны мэру Москвы Сергею Семеновичу Собянину за поддержку и решение открыть Музей Транспорта Москвы в историческом гараже Мельникова.

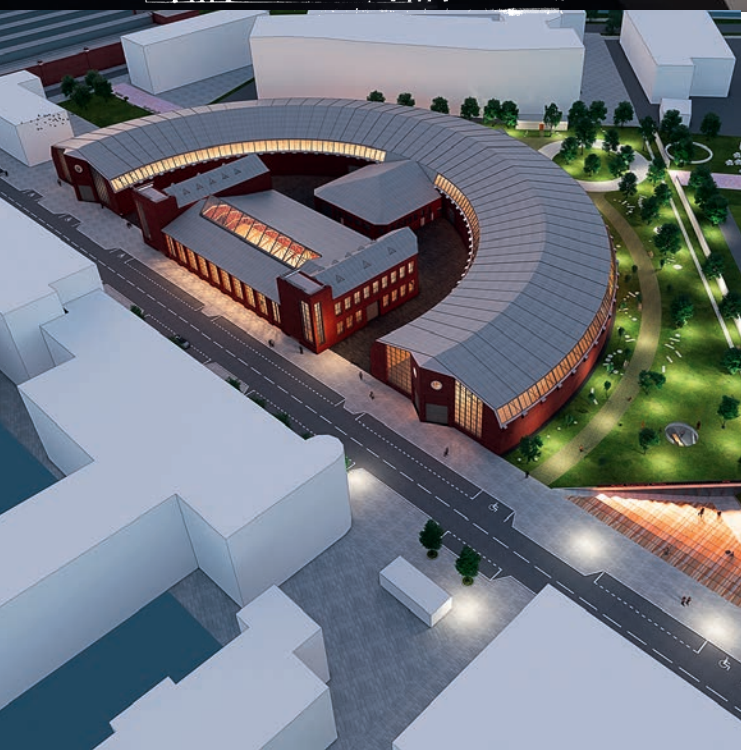
Сейчас в главном здании музея, которое само по себе является важнейшей частью нашей экспозиции, проходит реставрация, окончание которой запланировано на 2023 год. В мае прошлого года при участии мэра Москвы состоялось торжественное открытие самой масштабной и исторической площадки – павильона «Транспорт СССР» на ВДНХ и выставки «Мечта Москвича», где можно увидеть уникальные образцы техники, образцы автомобилестроения. Транспорт, в конкретном случае автомобиль «Москвич», – это мультикультурное явление, касающееся всех и всего и дающее нам возможность говорить и про кино, и про изобразительное искусство.

Все музеи борются за свою определенную целевую аудиторию. У музеев транспорта аудитория – это мы все.









Еще одна наша особенность – мы музей в движении. Музей, у которого абсолютно нет границ в рамках его стен. Любой движущийся по своему маршруту транспортный объект – это часть нашего музея. Не только потому, что этот объект в будущем может стать нашим музейным экспонатом. А потому, что он – площадка для появления на ней сообщения от нас: визуального ряда, аудио или даже видео от Музея Транспорта Москвы. И это выглядит гораздо органичнее, чем когда в том же метро представляются какие-то проекты других культурных институтов, не связанных с транспортом.

У нас уже есть совершенно замечательные проекты в метрополитене. Например, посвященный экологии в транспорте – «Зеленая ветка». Вдоль всей зеленой линии появляются плакаты, созданные силами молодых художников, с помощью которых мы общаемся с пассажирами на тему «углеродного следа» и других вопросов, связанных с экологией. Или наш любимый спецпроект, музейный маршрут «Т» – единственный сохраненный в Москве троллейбусный маршрут, который ходит по Новорязанской улице в том



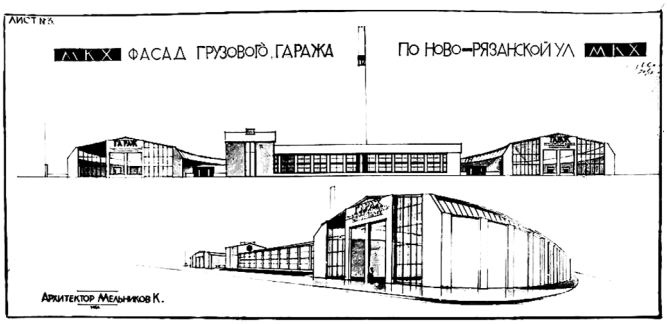


числе, рядом с нашим будущим музеем. Это как раз пример такого спецпроекта на колесах. Экспозиционная площадка, на которой любят самовыражаться самые большие современные художники – Александр Виноградов или Ирина Корина, например. Ну и, конечно же, внутри можно послушать экскурсию об истории троллейбусного движения в столице и историю зданий, расположенных по пути маршрута.

Северный речной вокзал, с одной стороны, объект транспортной инфраструктуры, с другой – у нас там есть свое экспозиционное пространство в зале ожидания. Такое пока неожиданное для соприкосновения с искусством место позволяет проектам стать максимально заметными – не на каждом вокзале встретишь инсталляцию из переработанных деталей автобуса или огромный надувной макет авто. И отклики посетителей подтверждают это и еще больше вдохновляют нас.

Музейные институции – это всегда дотационные проекты. И для государства или муниципалитета это инвестиции в эмоциональное здоровье нации. И свой доход они обязательно получат: не сразу, не напрямую, а опосредованно – через способность граждан креативно мыслить, желание развиваться и самообразовываться и, как следствие, совершенствовать свои навыки в профессии.





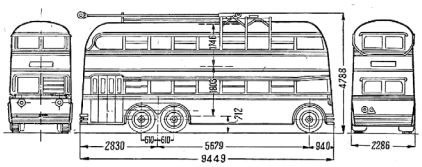


Можно ли наделить музей не только просветительской функцией, но и сделать его успешным бизнесом? Помимо просто спонсорства, расширяющего возможности музея в осуществлении самых разных проектов, существуют модели творческого сотрудничества, коллабораций, которые могут дать нашим партнерам не только почетный статус мецената, но и продвинуть их собственные проекты. Ведь музей транспорта – это прекрасная витрина для интерпретации гипотез, связанных с развитием городского транспорта и города в целом.

Например, необходимо объяснить обществу, каким образом повлияет на развитие транспортной системы внедрение водородных двигателей. Музей – как раз та площадка, где с темой может познакомиться человек неподготовленный. Но ему будет интересно, потому что информацию ему представят максимально креативно. Плюс для авторов той или иной идеи попадание в экспозицию музея – это своеобразная экспертиза, знак того, что идея заслуживает внимания.

Еще один вектор сотрудничества – это сохранение нашего индустриального транспортного наследия. И наши партнеры здесь – транспортные холдинги, наследники тех самых предприятий, что когда-то производили автомобили или вагоны метро, например. Это и «Трансмашхолдинг», который поддержал в прошлом году реставрацию шести вагонов метро, в том числе одного уникального. И «Метровагонмаш», который готовит для постоянной экспозиции музея макет вагона «Москва 2019». И «Группа ГАЗ» – в нашей постоянной экспозиции будет немало транспортных средств, которые не только когда-то были выпущены на Горьковском автозаводе, но и сегодня отреставрированы при участии корпорации. С ПК «Транспортные системы» мы сейчас ведем переговоры о восстановлении трех уникальных ретротрамваев. То есть с нами могут сотрудничать все, кто имеет отношение к машиностроению и к транспортной логистике, реализовав тем самым и свою социальную ответственность и проявив заботу о своем корпоративном наследии. Мы, в свою очередь, делаем все, чтобы об этом узнало как можно больше людей – во всех своих экспозициях мы, конечно же, не забываем сообщать, с чьей помощью был восстановлен конкретный экземпляр исторической техники.

Сейчас в нашей коллекции около 250 объектов, представляющих муниципальный транспорт, – вагоны метро, трамваи, автобусы, а также обслуживающая город техника – пожарные, уборочные машины, кареты скорой помощи. Есть у нас и легковые автомобили – великолепная коллекция досталась нам в наследство от АЗЛК. Но все две с половиной сотни транспортных средств наше здание на Новорязанской, 27, конечно же, не вместит – в постоянной экспозиции будет представлен 61 экспонат.







Уже сейчас мы задумываемся о перспективе организации так называемых открытых фондов. То есть мест, в которых техника будет не только храниться и реставрироваться, но и будет возможность на нее посмотреть. Подобный опыт есть или вот-вот будет в музеях техники Лондона, Будапешта, Стокгольма.

Какие-то экземпляры техники, увы, не сохранились до наших дней. Но поскольку без этих машин невозможно представить себе историю московского транспорта, сегодня мы ведем кропотливую работу по созданию неходовых прототипов в оригинальном размере. Например, строим автобусы Daimler и Leyland – с них когда-то начиналась история автобусного движения Москвы, и именно для них строился так называемый Бахметьевский гараж – еще один архитектурный шедевр Константина Мельникова. Не сохранилось не только машин, но и их чертежей, поэтому мы работаем по описаниям, историческим фотоснимкам.

Есть у нас еще один титанический проект, но с ним будет полегче, потому что сохранилась вся конструкторская документация, – планируем воссоздать ЯТБ-3, двухэтажный троллейбус, без которого нам, конечно же, тоже не обойтись.

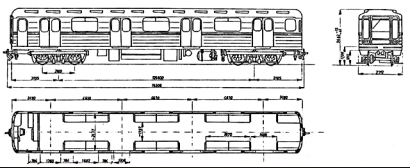
Но мы не только «про историю». Музей должен стать архивом цифровой памяти и о нашем настоящем, и о будущем. Поэтому мы приглядываем и за тем, что происходит сегодня, аккумулируем у себя эти знания. Есть задача собрать архив потенциальных инноваций. Пусть не все они будут реализованы, но у нас они останутся.

У музея богатое собрание транспортных средств, но нам есть еще куда расти. И поиском новых экспонатов занимаются не только наши сотрудники. Благодаря кампании «Делаем музей вместе» каждый горожанин может оставить свой след в истории Москвы, привнеся в коллекцию музея предметы, связанные не просто с историей городского транспорта, но и личной, семейной памятью. Принятые нами артефакты становятся частью коллекции музея, входят в постоянную экспозицию и будут вдохновлять на создание временных выставок.

Принять участие в акции несложно, нужно лишь заполнить заявку на сайте.

Эта наша кампания оказалась успешной, и мы будем продолжать ее и дальше. Люди любят транспорт, хранят транспортную айдентику. И это неудивительно, ведь, по ста-









тистике, каждая третья семья в Москве имеет отношение к транспорту.

Мы получили в подарок много детских игрушек. Собрали уникальную коллекцию билетов наземного городского транспорта. Нам достаточно интересные фотографии приносят. Даже светофор однажды подарили – теперь ждем, когда остановку принесут! А совсем недавно случилась совершенно неожиданная находка: в Вологодской области случайно нашелся метровагон типа Б, выпускавшийся на Мытищинском машиностроительном заводе в конце тридцатых. До недавнего времени считалось, что ни единого из 162-х выпущенных не уцелело, но теперь вагон после реставрации пополнит нашу коллекцию.

Но, начиная программу «Делаем музей вместе», мы исходили не только из финансовых интересов или соображений пополнения коллекции, мы рассматривали ее как способ налаживания коммуникации с городом и горожанами.

Весь наш сторителлинг развивается вокруг слова «путь». Есть большая разница между путем и движением. Движение может быть броуновским, а путь – это всегда из точки А в точку Б. Так вот у транспорта точка Б – это «бесконечность» в своем пути развития.



Не можем повторить

Иван Падерин • Фото Андрея Гордасевича

ЗАХОД ЛЕНИНСКОГО КОМСОМОЛА

«ИСТОРИЧЕСКОЕ РАЛЛИ МОНТЕ-КАРЛО» – ВЕРНЫЙ СПОСОБ ПРИБЛИЗИТЬ ВЕСНУ, НЕ ОСОБО ЗАМЕЧАЯ ДАЖЕ РУССКУЮ ЗИМУ: ТРИ МЕСЯЦА НА ПОДГОТОВКУ, НЕДЕЛЯ НА ДОРОГУ В ДВА КОНЦА, ДВЕНАДЦАТЬ ЧАСОВ НА ТАМОЖНЮ И НЕДЕЛЯ ПРИКЛЮЧЕНИЙ ОТ СТАРТА В РЕЙМСЕ ДО ФИНИША В ПОРТУ МОНАКО. ПРИЕЗЖАЕШЬ, И ПОКА ОТОСПИШЬСЯ – УЖЕ КАПЕЛЬ.

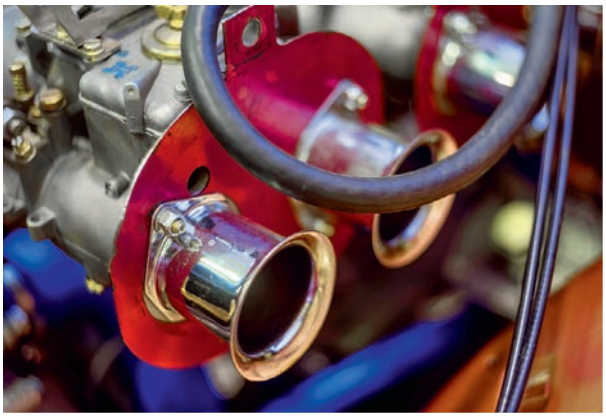
Русское вторжение на Rallye Monte Carlo Historique началось три года назад, с двух черно-белых «Волг» ГАЗ-21. А в этот раз на участие в ралли подали заявки сразу десять экипажей из России, шесть из них – на машинах советского производства. На RMCH допускаются автомобили только тех моделей, которые отметились на «Монте-Карло» в период до 1983 года – своеобразный парад ветеранов. Естественно, техника с доработками: форсированные двигатели, современные каркасы безопасности и тормоза – несчастные случаи на производстве никому не нужны. В остальном у всех оригинальный вид вплоть до лампочек. Из отечественных машин тут могут быть заявлены те же «Волги», «Москвичи-403» и «408» и «Жигули» ВАЗ-2103.

Наибольший интерес вызывал дебютант – «Москвич-408» Автозавода имени Ленинского Комсомола в медно-черной ливрее. Один из самых известных и титулованных гонщиков страны Алексей Васильев создал из скромного семейного седана очень быстрый и отлично приспособленный к горным гонкам автомобиль. Из полуторалитрового мотора он «вытащил» 2,2 литра и достал-таки 185 л.с. «Москвич» оказался неподражаем, легок, ловок и прекрасно нарезал снежную целину. Ему, как и всем, предстояло пройти почти 2800 километров, из которых более полутысячи – скоростные спецучастки. Из промозглого Реймса до субтропического Монако: по перевалам, по сухим южным и обледенелым северным склонам Альп, по неизвестным козьим тропам и долинам глубинной Франции.

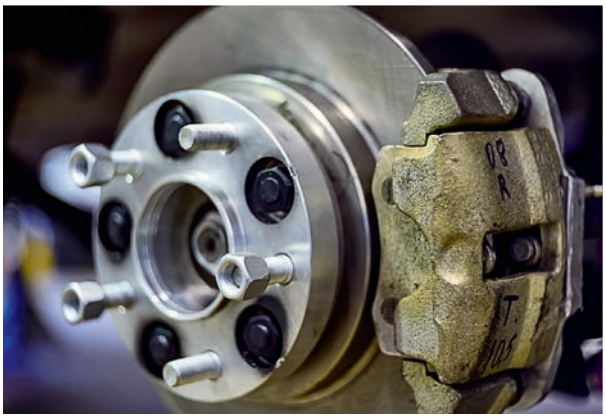
За продвижением элегантной малолитражки следил без преувеличения фотограф Андрей Гордасевич.



НАСТОЯЩИЙ СВАРЩИК
Алексей Васильев — не только заслуженный спортсмен и многократный чемпион, но и прекрасный гоночный инженер, главный спец по быстрым машинам. Своими руками построил два раллийных «Москвича». Тремя годами ранее также создал две «Волги», на одной из которых дважды занимал на «Монте-Карло» 5-е место в классе.











МЕРЫ ПРЕДОСТОРОЖНОСТИ
За неделю до старта ралли во Франции произошла вспышка заболеваемости омикроном. Правительство ввело жесткие ограничения на перемещения иностранцев. В итоге в Реймс был отправлен только один «москвичевский» экипаж, вакцинированный по-западному.











ВОТ ТАК ЗАРУЛИЛИ

Владимир Мельников и Никита Гудков — автомобильные журналисты: из «Автопревю» и «За рулем», соответственно, отправлялись на ралли за путевыми заметками, но после второго дня соревнования вошли в двадцатку лучших в абсолюте. «Москвич» реально ехал!

CRÈME DE LA CRÈME

RMCH традиционно собирает все цвета винтажных спортивных автомобилей, марки, занесенные во все толстые фолианты под грифом «легенды»: Mini Cooper, Porsche 911, Lancia Stratos, Alfa Romeo GTV, Alpine Renault… Чего никогда не будет на этом ралли — так это китайских машин. По крайней мере, ближайшие 50 лет.

ОТВЕТСТВЕННЫЕ ЛИЦА

НЕ ЗРЯ ТЕБЯ НАЗВАЛИ «МОСКВИЧОМ»

На третий день «Москвич» оторвался от «Волг» на три часа и стал практически недосягаем для машин технической поддержки. Еще два дня бешеная омедненная машина держалась в верхнем эшелоне ралли без какого-либо обслуживания и смены резины на снег и лед. Две «Волги» тем временем только-только выбирались из второй сотни результатов.





ТРИНАДЦАТЫЙ УЧАСТОК

В последний день, за 500 км до финиша от «Москвича» поступило сообщение: «рокот в моторе». Вскрытие показало проблему с выпускным клапаном первого цилиндра. Но у двигателя оставались еще второй, третий и четвертый цилиндры, и на них 234-й номер пустился нагонять потерянное время. На следующем, тринадцатом горном спецучастке он показал 50-й результат в абсолюте.



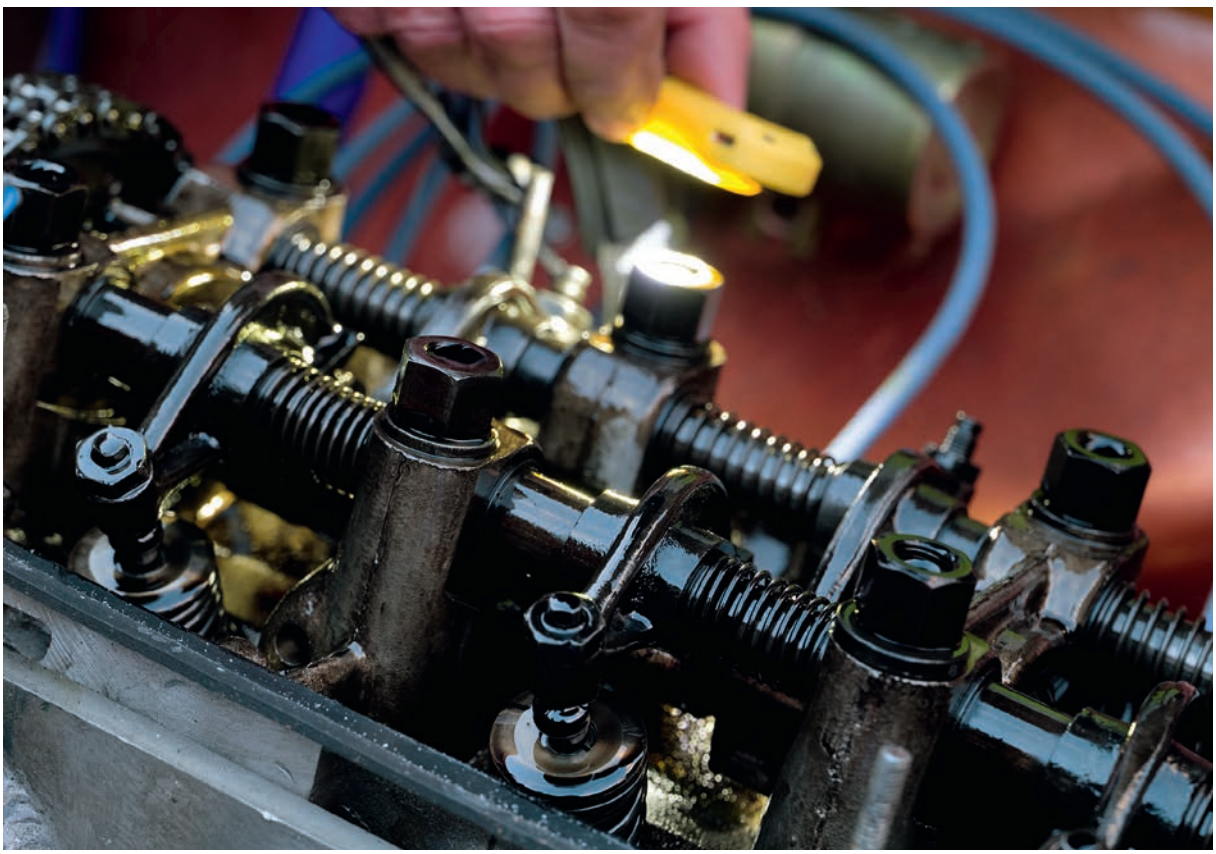








ОСТАНОВИТЕ, Я СОЙДУ
Усеченного на один цилиндр мотора хватило «Москвичу» еще на 160 км. Далее: прокладка, антифриз, пар, стоп-машина и медленный эвакуатор с мигалкой. Красивый, уже под рассупененным солнцем Верхнего Прованса, сход, но вовсе не развал. Для первого раза — достаточно и впечатлений, и размышлений.



ДЛЯ МУЖЧИН

Финальным аккордом RMCH является церемониальный ужин, устраиваемый Автомобильным клубом Монако. Дресс-код для мужчин — исключительно black tie. В 1965 году гонщиков сборной СССР не пустили на вечер только из-за отсутствия у них смокингов. Тогда сердобольные монегаски, в знак уважения к Советскому Союзу, отвели их на сеанс стриптиза в Le Casino.

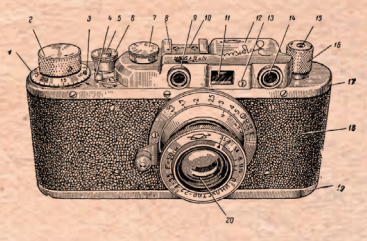


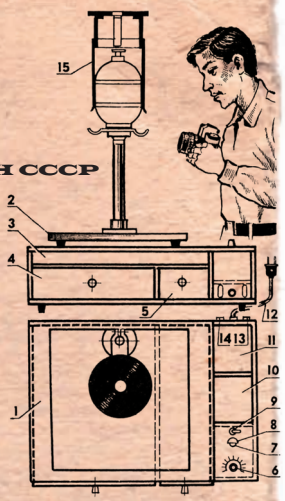


ФОТО НА ДОКУМЕНТЫ

Дмитрий Варну, Деннс Токмаков • Фото из архива редакции «Автопилота»

УДАЛЕННЫЕ КОММЕНТАРИИ К СНИМКАМ ВРЕМЕН СССР

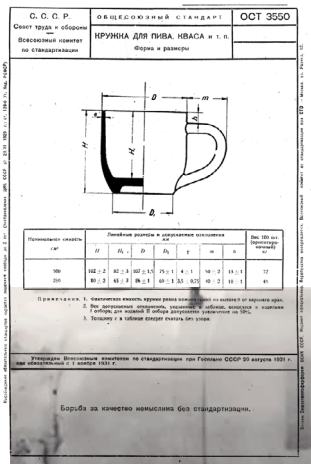








Вся наша сегодняшняя жизнь детально зафиксирована. Снимками из космоса, камерами на подъездах и в общественном транспорте, гугломобилями и, конечно же, нами самими – почти у каждого есть смартфон, и сделать им снимок – вопрос нескольких секунд. С одной стороны, это здорово. С другой – не оставляет интриги, не заставляет напрягать ум, потому что все и так приблизительно знакомо и понятно. Тем ценнее сохранившиеся до наших дней снимки, сделанные, например, полвека назад. В те времена, когда фотография была весьма хлопотным и трудоемким процессом. Зарядить пленку, установить на камере экспозицию и только потом нажать на спуск затвора. И результат можно было увидеть только после того, как пленка была заправлена в бачок-улитку, а после родные стучали в дверь ванны – «ну когда уже помыться можно будет?» – где при свете красного фонаря спроецированное громоздким фотоувеличителем на бумагу изображение проступало в кювете с проявителем. Но это еще не все. После был риск запороть отпечаток, забытый в глянцевателе, когда ты заболтался по телефону. Который, к слову, стоял на тумбочке и фотографировать, конечно же, не умел. В нашем проекте мы попытались собрать как бы случайные, любительские снимки времен СССР. Автомобили и прочая техника, попавшая в кадр, не столько предмет нашего исследования, сколько часть мизансцены, позволяющая додумать сюжет, – все представленные в проекте фотографии были приобретены редакцией по случаю, и подлинная подоплека событий, запечатленных неизвестными фотографами, нам, конечно же, неизвестна. Но их ценность от этого не становится меньшей, потому что они – важная часть нашей визуальной культуры. На этих «проходных» снимках запечатлена жизнь огромной страны, по которой сегодня многие ностальгируют. Даже те, кто в силу возраста никогда в ней не жил.

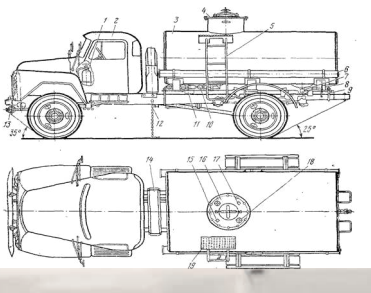

С. С. С. Р.
Совет труда и обороны
Всесоюзный комитет по стандартизации

ОБЩЕСОЮЗНЫЙ СТАНДАРТ

ОСТ 3550

КРУЖКА ДЛЯ ПИВА, КВАСА и т. п.
Форма и размеры

Борьба за качество немыслима без стандартизации.





ПРОСТИ И ВЕРНИСЬ ОБРАТНО

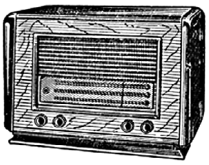
Если кто не понял, то в заголовке – один из вариантов расшифровки слова «пиво», придуманный во времена СССР, где этот напиток продавался, пожалуй, самым необычным способом в мире.

«Кто хлещет в жару портвейн, кто не греет пиво зимой» – пел в своей знаменитой песне про гопников Майк Науменко. Абсолютно снобистские рассуждения избалованного представителя богемы. Ведь, как говорили во времена Союза, пиво бывает двух сортов: «пиво есть» и «пива нет». Если пиво все же привезли, то тогда оно делилось на два других сорта – разбавленное и неразбавленное. Первое встречалось чаще, поскольку занимались этим все, кто мог – шоферы, продавцы, буфетчики... Это становилось возможным потому, что пиво возили с ближайшего пивзавода не разлитым по бутылкам, а в таких вот цистернах, сделанных, как правило, на шасси грузовика ГАЗ-53. В народе их прозвали «бочками», а официально изделие именовалось АЦПТ-3,3 (53А), или «автомобильная цистерна пищевая теплоизолированная». Шуток на эту тему не водилось – пьющий человек вряд ли смог бы запомнить и воспроизвести такой нелепый набор букв из шипящих и твердых согласных.

Появление «бочки» на улицах вносило оживление в жизнь любого района. К ближайшему ларьку подтягивались люди, хотя отдельной «торговой точкой» могла стать и сама цистерна, а также цепляемый к ней прицеп. К слову, квас и молоко в СССР тоже продавали таким способом. И тоже разбавляли на пути к конечному потребителю.

Порой пиво «бодяжили» водой совсем уж нещадно, ведь на этом можно было заработать до 50 рублей в день. Это в те времена, когда средняя зарплата инженера или учителя составляла 120 целковых. Неразбавленное пиво в бутылках стоило от 40 до 60 копеек, причем треть стоимости составляла сама стеклянная тара, которую потом можно было сдать. Но в бутылке на дне иногда собирался осадок из-за короткого срока хранения, да и купить его жарким летом получалось не в каждом магазине. Разливное, наоборот, любили за свежесть, пусть даже и разбавленную.

Отстоявшие очередь шли домой с бидончиками в руках или пили прямо на месте из массивных кружек с обгрызенными краями, обсуждая, правда ли, что для образования пены в пиво добавляют пищевую соду, а то и стиральный порошок. Наверное, поэтому ностальгирующие по жизни в СССР сегодня предпочитают вспоминать «самое вкусное в мире мороженое», а не напиток из «бочки» ГАЗ-53. Ведь многие полагают, что «самое вкусное в мире пиво» делают все же не у нас в стране, а выбор марок и сортов в любом близлежащем магазине вроде как говорит о преимуществах капиталистической системы перед советской.



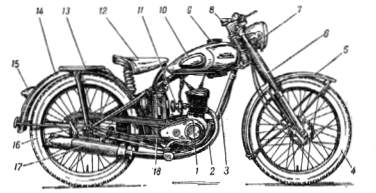


Рис. 4. Мотоцикл М1А (общий вид):
1—двигатель с коробкой передач; 2—выпускная труба; 3—рама; 4—переднее колесо; 5—передний щиток; 6—передняя вилка; 7—фара; 8—маховичок рулевого амортизатора; 9—пробка бензинового бака; 10—резиновая подушка; 11—карбюратор; 12—седло водителя; 13—багажник; 14—задний щиток; 15—задний фонарь; 16—заднее колесо; 17—глушитель; 18—щиток цепи главной передачи



ПОЛОВИНА МОТОРОЛЛЕРА

У Василия Шукшина есть замечательный рассказ «Сапожки». Его герой по имени Сергей, приехав в город, восхитился в магазине обувью, в которой на селе, где грязи по колено, вроде бы и пойти было некуда, да и стоили они 65 рублей – адских по тем временам денег, – но все равно купил, чтобы порадовать свою жену Клаву. И по дороге домой привязалась ему одна тупая мысль: «Половина мотороллера. Половина мотороллера». И хотя он знал, что шестьдесят пять рублей – это не половина мотороллера, все равно упрямо думалось: «Половина мотороллера».

В принципе, у нас и сегодня есть магазины, где на полке рядом с банками маринованных помидоров выставлены снасти для ужения рыбы. А лет шестьдесят назад такое было вообще в порядке вещей, и ценники на мотороллер и на сапожки можно было сравнить, стоя на одном месте у прилавка. Ну, вот как на нашей фотографии.

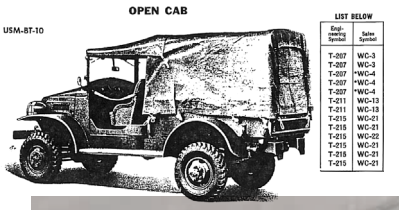
Гитара, конечно же, семиструнная.

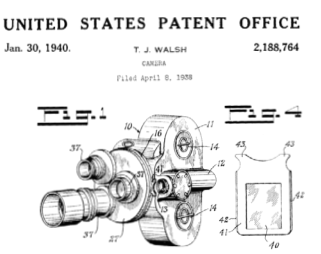
Радиоприемник «Родина-47», выпускавшийся воронежским заводом «Электросигнал». Мог, кстати, работать на батарейках! И вопрос «За сколько продается „Родина“?» в таком магазине не вызвал бы последствий – снимок сделан в те времена, когда продавщица улыбнулась бы в ответ, а не пошла строчить донос «дорогим органам».

Репродукция картины художника Николая Ге «Петр I допрашивает царевича Алексея Петровича в Петергофе». Все полотно в кадр не попало, но оно легко опознается по полу в клеточку – если не знать трагической подоплеки событий, то можно подумать, что отец и сын мирно играют в напольные шахматы где-нибудь в профсоюзном санатории.

Рядом с картиной, словно на кухне в коммуналке, висят дуршлаг и половник. По полкам расставлены электрические фонари и керосинки, а на стене – еще одна картинка, с котом, несущим в пасти рыбку. Прямо как у малых голландцев.

Ну, и здесь же самый завидный товар – мотоцикл «Москва» М1А 1951 модельного года. Между тем выпускали его не в столице, а на Минском мотоциклетно-велосипедном заводе – ну чем вам не интеграция России и Беларуси?! Вот только у прототипа этого двухколесного транспорта репутация не самая приятная для патриотического уха. Советский мотоцикл «Москва» – фактически точная копия немецкого DKW R125, на которых по нашей земле катались солдаты вермахта. Впрочем, удачную техническую конструкцию из страны, проигравшей в войне, копировали не только мы, но и, например, англичане и американцы – модели BSA Bantam и Harley-Davidson Hummer были, по сути, двоюродными братьями минских мотоциклов. Только без надписи «Москва» на бензобаке. И без возможности купить их в наших сельпо.







ТРИ ЧЕТВЕРТИНКИ ВЗАЙМЫ

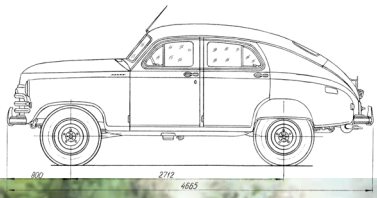
В двухтысячные в журналистской среде ходила такая байка. Корректор вернула главному редактору журнала его текст и попросила заменить в нем слово «пидор», потому что в словарях его нет. Главред развел руками: «Разве так бывает – пидоры есть, а слова такого нет?»

В послевоенные годы еще не было в ходу слова «иномарка», хотя понятие, которое обозначала эта лексема, давно уже было: «Форды», «Рено» и даже «Роллс-Ройсы»... На фото один из таких экземпляров. Американский армейский внедорожник Dodge WC-51, прозванный у нас «Додж три четверти» из-за своей грузоподъемности в 750 кг, то есть три четверти тонны. Машины тогда часто получали имена именно так: «полуторка», «трехтонка», «пятитонка». Что касается индекса, то удивительно, что в Америке решились присвоить своей технике буквенную аббревиатуру, которой давно уже принято было обозначать ватерклозеты. На самом деле буквы WC обозначают даже не Weapons Carriers, или «носитель вооружения», что, впрочем, применимо к большинству «Доджей», а систему обозначения фирмы: W – обозначение автомобилей 1941 года, а C – индекс полутонного шасси.

Такие «Доджи» поставлялись к нам в годы войны по ленд-лизу – государственной программе США по поставкам союзникам техники, боеприпасов, сырья, продовольствия и медикаментов. Помощь была лишь частично бескорыстной: после войны требовалось оплатить или вернуть уцелевшую технику. Но мы и платежи за ленд-лиз различными уловками растянули аж до 2006 года, и уцелевшую технику частично оставили себе. Ленд-лизовских машин, а это не только Dodge, но и джипы Willys, грузовики Studebaker, Ford и Chevrolet, после войны в СССР было много. Настолько, что сразу на нескольких наших заводах даже наладили производство запасных частей и покрышек к ним.

Людям это было только в радость. Продольные скамейки – со спинками, а не просто лавки в кузове «полуторки». Шины – широкие и с грунтозацепами. На приборной панели – сразу пять указателей: амперметр, масляный манометр, спидометр, уровень топлива и температура охлаждающей жидкости. В советских машинах такого набора не было. Наверное, это все шофер и объясняет капитану в очках и с летным шлемом на коленях. В руках штатского – кинокамера. К слову, возможно, тоже иномарка – значительная часть военной кинохроники в Великую Отечественную была снята на американские Eyemo от фирмы Bell & Howell.

Что за компания в автомобиле? Куда едут? Можно предположить, что это корреспондент с оператором отправились снимать что-то авиационное. Наш «Ил»? Или их Aerocobra? Увы, мы, скорее всего, про это никогда не узнаем.







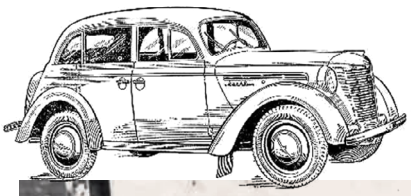
ЛУЧШЕ НЕТУ ТОГО ЦВЕТУ

Вообще-то цветную фотографию научились делать еще в позапрошлом веке. Людям культурным, например, должны быть хорошо известны работы С.М. Прокудина-Горского, позволившие нам увидеть Россию и ее людей начала XX века в цвете. Сегодня с помощью компьютерных программ можно подвергнуть колоризации любое монохромное изображение. Даже то, которое в этом не нуждается, что мы хорошо знаем на примере «раскраски» классики советского кино.

Снимок, который вы видите, сделан где-то посередине вышеописанных технологических эпох. Собственно, тогда цветную фотопленку выпускали обе отечественные фабрики этого профиля – и «Свема», и «Тасма», – однако цветная печать была и хлопотной, и дорогой, а потому для колоризации черно-белых изображений использовались химические карандаши и анилиновые краски. Еще совсем недавно – войди в любой деревенский дом, и в горнице обязательно будет висеть массивная рама, внутрь которой помещены инсталляции из самых разных картинок: портреты артистов кино, поздравительные открытки, листки из отрывного календаря, а также семейные фотографии, часто раскрашенные. Один из сюжетов – кто-то лежит в гробу, зато у всех женщин, оплакивающих покойника, малиновые губы, а из-под траурных платков вьются кудри желтого цвета. Похожими приемами была расцвечена и фотография, которую вы здесь видите. Деревья зеленые. Ручей синий. И только цвет автомобиля – ГАЗ М-20 «Победа» – немного не похож на заводские, среди которых популярным был охристый. К слову, хромированный шильдик с надписью «Победа» на боковине капота «цветокорректор» закрасил в цвет кузова, и она почти не видна. Перестарался.

На месте водителя я бы не пытался двигаться вперед, а сдал бы назад, благо привод у машины задний. И есть кому упереться ладонями в капот – ведь помимо дамы, запечатленной на карточке, чьи-то руки же держали фотоаппарат! Машина, кстати, с «московской пропиской»: передний номер в пятидесятые годы разрешали не вешать только в столице. И потому ситуация для водителя наверняка непривычная.

К слову, с 1955 по 1958 год выпускалась «Победа» повышенной проходимости, для которой этот брод не стал бы преградой. Автомобиль с индексом М-72 представлял собой кузов «Победы», скрещенный с «козликом» ГАЗ-69, а потому автомобиль мог похвастать полным приводом и высоким клиренсом. Но это, как говорится, совсем другая история и совсем иные фотографии.





ТУРИСТЫ НА ТРОПЕ ВОЙНЫ

Когда я пытаюсь вспомнить, что из туристского снаряжения у меня было в далеком советском детстве, то вспоминаю кеды, треники, хлопчатобумажную кепку с пластмассовым козырьком и надписью Tallinn, а также фонарик в цилиндрическом алюминиевом корпусе, который я в походы, впрочем, не брал, а использовал для чтения под одеялом произведений Майна Рида и Фенимора Купера. Еще в этот список я очень хотел бы включить туристический топорик – компактный, с резиновой ручкой и выдавленной на ней ценой в 2 рубля 50 копеек, если не ошибаюсь. Им на деревянном пеньке, хранившемся вместе с топором под раковиной в кухне, моя бабушка рубила мясо, в те дни, когда его удавалось купить. Но в походы мне такую ценную и полезную вещь, конечно же, не давали.

Точно такой же топор чуть не появился у моего одноклассника Сергея. Он тоже начитался книжек про индейцев и решил стать одним из них. По его просьбе мама пришила ему на штаны и куртку бахрому, оставшуюся от старого абажура, сам он нарисовал у себя что-то на лице гуашью и пошел в «1000 мелочей» покупать «томагавк» на сэкономленные от школьных завтраков деньги. Уверен, что если бы он пришел в магазин не «в образе», а, например, в школьной форме, то покупка бы состоялась. А так – продавщица внимательно посмотрела на Сергея и ледяным тоном сказала: «Иди-ка ты, мальчик, отсюда... От греха».

Взрослым в этом плане было проще. Им больше разрешалось, но доступно было не то чтобы сильно много. Такой опции, как багажник на крышу у «Москвича-400», не было, поэтому приходилось «колхозить» его самостоятельно. Так же, как и тент-палатку. Зато был примус для приготовления пищи. И китайский термос, чтобы чай оставался горячим. С ролью outdoor wear отлично справлялся брючно-пиджачный костюм и штиблеты – во всем этом пару лет назад их владелец ходил на работу, на партсобрания и в гости, а теперь экипировка сгодилась и в походе. У женщин – фланелевые халаты, можно чувствовать себя как дома.

Да разве в снаряжении дело! Главное – впечатления! Помню, как уже студентом я оказался на Масельге – это такой водораздел между Балтийским и Беломорским бассейном в Архангельской области. Я бегал по песку мимо источающего пар озера Вильно, совершенно обалдевший от красоты родной природы, и, заламывая руки, причитал, что не взял с собой ни фотоаппарата, ни кинокамеры. Кто-то из старших товарищей тогда меня одернул: «Пленка не передаст, запоминай сердцем». **a**

Параллельные миры

Александр Папешин • Фото Агнешки Дорошевич

или лев в каменных джунглях



ВООБЩЕ-ТО ГЛАВНОЙ МИЗАНСЦЕНОЙ ДЛЯ PEUGEOT 9X8 СТАНЕТ ЛЕ-МАН. ФРАНЦУЗСКАЯ МАРКА ТРИЖДЫ ПОБЕЖДАЛА В ЭТИХ ГОНКАХ НА ВЫНОСЛИВОСТЬ. НОВОМУ ГИБРИДНОМУ СУПЕРКАРУ ПРЕДСТОИТ ОСУЩЕСТВИТЬ ЕЩЕ ОДНУ ПОПЫТКУ. НО ЕСЛИ ВО ВРЕМЯ ГОНОЧНЫХ РИСТАЛИЩ НА ПЕРВЫЙ ПЛАН ВЫХОДИТ РАБОТА ИНЖЕНЕРОВ, ТО ГДЕ ОЦЕНИТЬ УСИЛИЯ ДИЗАЙНЕРОВ?

Поэтому перед тем, как отправить автомобиль на асфальт автодрома, его доверили Агнешке Дорошевич, фотографу из Гамбурга, специализирующейся на съемках моды. А фоном выбрали знаменитую «заброшку» в местечке Нуази-ле-Гран, в получасе езды на восток от Парижа. Это место принято называть «архитектурой ненаступившего будущего». Основная застройка здесь велась с шестидесятых по восьмидесятые годы прошлого столетия, дома и инфраструктура позиционировались как «социальные», а потому стали возможны как градостроительные, так и архитектурные эксперименты. Яркий пример – жилой комплекс «Абраксас» в виде 19-этажного дворца от испанского архитектора Рикардо Бофилла. Здесь, кстати, снимали фильм про «Сойку-пересмешницу». Буквально рядом расположена многоуровневая парковка, построенная по проекту архитектора Жака Калиша. Две гигантские спирали из бетона на четыре тысячи машино-мест. Поскольку жителей «на районе» немного, невостребованным оказалось и гигантское хранилище для автомобилей. Парадокс для Парижа и прилегающих территорий, но c'est la vie. Перестраивать не решились, оставили как памятник архитектуры эпохи брутализма. Ну, и отличное место для съемок брутального автомобиля.





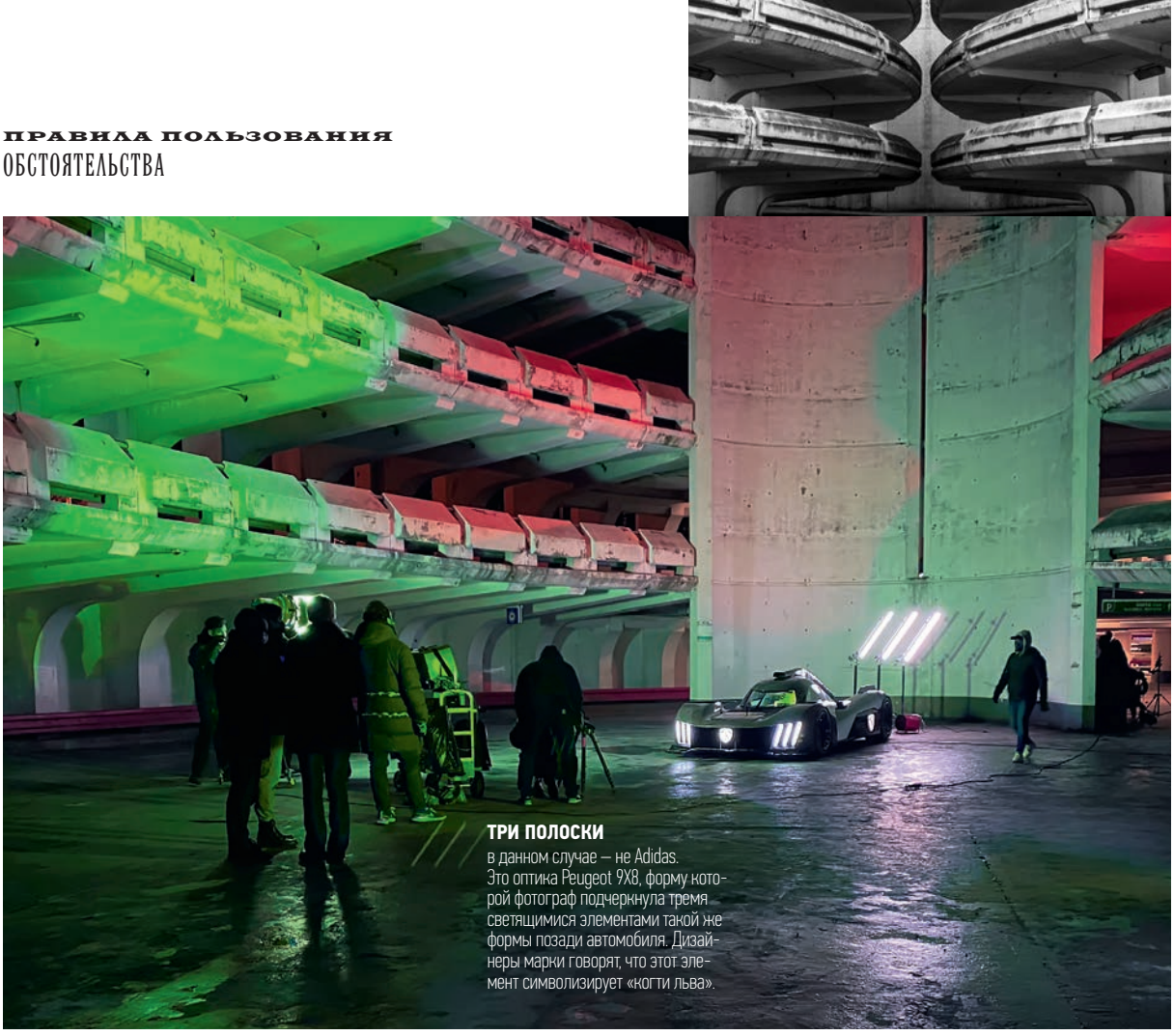
МЕСТО ФОТОСЕССИИ
выбрал лично шеф-дизайнер Peugeot Матиас Осанн. Свою должность он получил летом 2020 года, проработав до этого на марку почти два десятка лет. Но стилистика, в которой выполнен 9X8, — плод коллективных усилий: она стала результатом проведенного среди дизайнеров внутреннего конкурса.



В ИНДЕКСЕ МОДЕЛИ «ДЕВЯТКА» –
счастливая для Peugeot цифра: заводская команда была первой в Ле-Мане в 1992 и 1993 годах на Peugeot 905, а также в 2009 году на Peugeot 908. X символизирует полный привод и гибридную трансмиссию. Цифра 8 используется в индексах всех актуальных легковых моделей марки: 208 и 2008, 308 и 3008, 5008 и 508.







ТРИ ПОЛОСКИ
в данном случае — не Adidas. Это оптика Peugeot 9X8, форму которой фотограф подчеркнула тремя светящимися элементами такой же формы позади автомобиля. Дизайнеры марки говорят, что этот элемент символизирует «когти льва».



ОТСУТСТВИЕ
заднего антикрыла — не путать со спойлером, внешне элементы похожи, но функции у них разные — придало автомобилю уникальную форму и стало нетрадиционным решением по оптимизации аэродинамических характеристик. Уже более 50 лет финишную черту Ле-Мана пересекают автомобили лишь с этим элементом устойчивости на больших скоростях. Результат новаторского решения даст о себе знать совсем скоро.



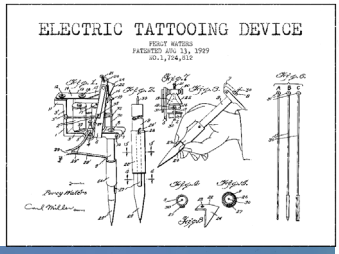
НА PEUGEOT 9X8
красуется новый логотип марки — львиная голова, а не хищник в полный рост, как прежде.

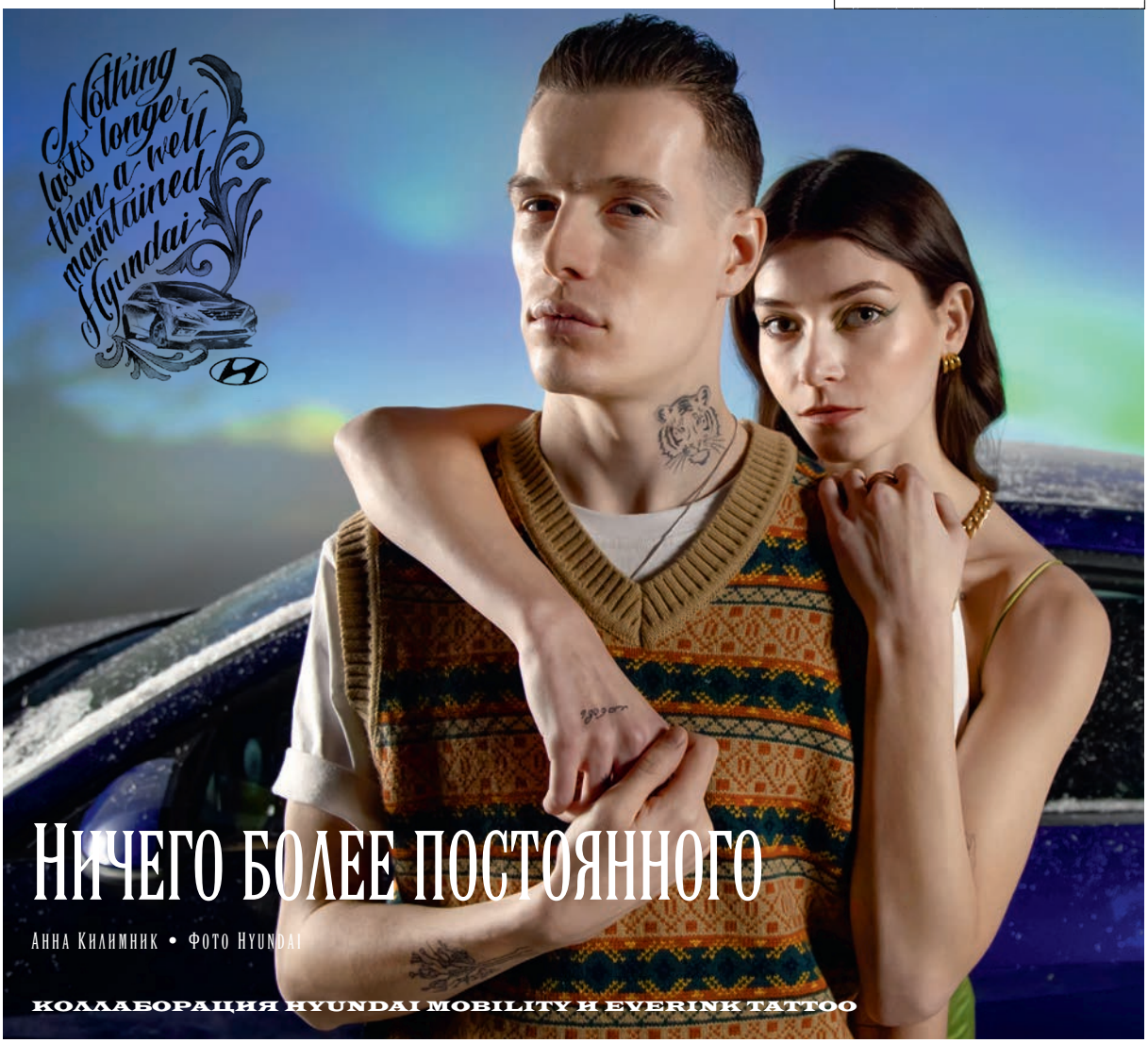


ДВИГАТЕЛЬ V6 БИТУРБО
рабочим объемом 2,6 литра и мощностью 680 л.с. расположен позади кабины водителя. Электрический мотор-генератор мощностью 200 кВт разместился спереди. Гибридная установка работает в паре с семиступенчатой секвентальной трансмиссией.



ФУНДАМЕНТАЛЬНАЯ
идея проекта — не со съемкой, а с самим автомобилем — завоевать сердца фанатов автоспорта, а после предложить состоятельной их части серийный автомобиль Peugeot класса Gran Turismo, который мог бы прекрасно себя чувствовать и на автодроме, и на обычных дорогах.





НИЧЕГО БОЛЕЕ ПОСТОЯННОГО

АННА КИЛИМНИК • ФОТО HYUNDAI

КОЛЛАБОРАЦИЯ HYUNDAI MOBILITY И EVERINK TATTOO

БЫЛИ ВРЕМЕНА, КОГДА КУПИТЬ ОДИН АВТОМОБИЛЬ НА ВСЮ ОСТАВШУЮСЯ ЖИЗНЬ БЫЛО НОРМАЛЬНЫМ. ПОТОМУ ЧТО, НАПРИМЕР, МАШИНУ В ПРИНЦИПЕ БЫЛО СЛОЖНО КУПИТЬ, И ЛЕЖАТЬ ПОД ОДНОЙ И ТОЙ ЖЕ «КОПЕЙКОЙ» ПО ВЫХОДНЫМ ДЕСЯТИЛЕТИЯ ПОДРЯД ДЛЯ МНОГИХ СОВЕТСКИХ МУЖЧИН БЫЛО ЕСТЕСТВЕННЫМ ОТДЫХОМ. А ДЛЯ МНОГИХ ФЕРМЕРОВ ИЗ ШТАТА АЙОВА СМЕНИТЬ СВОЙ ПИКАП НА ТАКОЙ ЖЕ, НО НОВЫЙ – ПУСТАЯ ТРАТА ДЕНЕГ, ПОТОМУ ЧТО ПИКАП ЭТОТ – НЕУБИВАЕМЫЙ.

В те времена много чего было «одно и на всю жизнь». Кухонный нож, чемодан или часы. Или вот – татуировка. Набив ее однажды, избавиться от нее было в принципе невозможно. Если только сменить ее на еще более «вечный» шрам.

Но старые времена сменились новыми. Вещи стали устаревать быстрее, чем изнашиваться. Чтобы как-то справиться с этим, была даже придумана смена одних поколений вещей другими. И менять «старую» машину на «новую» раз в три года стало обычным делом.

Но теперь и это неактуально. Общество потребления умерло – да здравствует общество новых впечатлений! Автомобиль не то что перестал быть «единственным и навсегда». Он стал «любым и на время». Сервисы онлайн-подписок все более востребованы, Hyundai Mobility стал одним из пионеров этого образа жизни.

Да, именно образа жизни, который распространяется теперь даже на татуировки. Временные тату – это органические чернила, реалистичный вид и две недели «пользования». А потом можно подобрать себе что-то новенькое. Вот и Hyundai Mobility раздавало своим пользователям временные татуировки, «вдохновленные ценностями бренда Hyundai» из особой, лимитированной коллекции. Количество наборов было ограниченно. Но ведь это не значит, что нельзя выпустить еще. Мы жаждем новых впечатлений!

В ОСНОВЕ
этих татуировок — чернила из растительного экстракта. Наносится рисунок за полтора часа, проявится в течение суток, не боится воды и пота, исчезает через две недели. Можно не переживать, что тату надоест. А если не надоест, можно нанести такую же татуировку еще раз. Но на другую часть тела, например.







КОЛЛЕКЦИЯ
временных татуировок Hyundai Mobility и Everink Tattoo состояла из пятнадцати переводных рисунков разного размера, которые обращали внимание на такие вопросы, как забота о природе, технологии во благо человечества и бережное отношению к себе и окружающим.

МИРОВОЙ ФИНАЛ
Lamborghini Super Trofeo 2021 года стал идеальной лабораторией для проверки моделей Master & Dynamic, созданных для Lamborghini. Надев их, можно было мгновенно погрузиться в тишину, сосредоточиться перед гонкой или расслабиться после соревнования.

ЗЕЛЕНЕНЬКИЙ ОН

Нью-йоркский производитель аудиоустройств премиум-класса Master & Dynamic выпустил две модели беспроводных наушников в фирменной стилистке спортивного подразделения Lamborghini. Обе версии – полноразмерные MW65 и вкладыши MW07 Plus – имеют алюминиевый каркас, обтянутый черным материалом Alcantara и кожей цвета Mantis Green со вставками из сапфирового стекла с логотипом Automobili Lamborghini Squadra Corse. Устройства украшены Y-образным рисунком в том же цвете, а зарядный чехол модели MW07 Plus из нержавеющей стали визуально перекликается с матовой окраской кузова итальянских гоночных суперкаров.

Что касается технических характеристик, наушники MW65 оснащены технологией Bluetooth 4.2 с поддержкой алгоритмов AptX и SBC и имеют два режима активного шумоподавления – пользователь может настроить звук в соответствии с конкретной средой, в которой находится. Время автономной работы MW65 – до 24 часов. Вкладыши MW07 Plus оснащены технологией Bluetooth 5.0, 10-миллиметровыми бериллиевыми драйверами для оптимального качества звука и зарядным чехлом из нержавеющей стали, обеспечивающим 40 часов автономной работы. Диапазон беспроводного подключения – до 30 метров.







ДЕВАЙСЫ ЭТИ
нельзя купить — можно только выиграть, зарегистрировавшись на странице www.viprize.org/kamaz и сделав пожертвование в благотворительный исследовательский фонд Wings for Life.



КРЕПЧЕ ЗА БАРАНКУ

Есть теперь свой «мастер» и среди компьютеров. Российская компания Man-Made перенесла дух и даже тело гоночного «КамАЗа» в мир высоких информационных технологий. Сотрудники Man-Made отправились на базу легендарной команды в Набережных Челнах, где вместе с инженерами «КАМАЗ-мастер» определили детали грузовика, которые превратятся в компьютер. Ими стали части кузова боевой машины «Синяя Армада», которая участвовала в ралли «Дакар». Несмотря на свои компактные размеры и необычную форму, компьютер имеет весьма производительную начинку с серьезным запасом мощности, он оснащен самыми передовыми технологиями: процессор Intel Core i7 в паре с топовой видеокартой Nvidia GeForce RTX 3080 оригинального исполнения, накопитель и оперативная память от Kingston. Компанией Man-Made была также сделана уникальная ультрапрочная клавиатура без цифрового блока со специально разработанными механическими переключателями. За основу выбрали модель HyperX Origins Core, но ее цельный алюминиевый корпус заменили на пластину с боковой части гоночного «КамАЗа».



БРОСКИЙ МИНИМАЛИЗМ

Компания Porsche Design представила беспроводные наушники-вкладыши PDT60 с активным шумоподавлением и минималистичным дизайном. Корпус новинки изготовлен из легкого алюминиевого сплава, матовая поверхность и оригинальная круглая форма не только обеспечивают удобную посадку, но и отражают фирменную эстетику Porsche Design. Эргономичная и оптимизированная конструкция PDT60 благодаря силиконовым амбушюрам трех размеров подойдет для большинства пользователей. Восьмимиллиметровые неодимовые динамики с системой активного шумоподавления оптимизируют качество звука.

PORSCHE DESIGN PDT60
обеспечивают до пяти часов автономной работы. Футляр с функцией зарядки увеличивает это время до 20 часов.



ВСАДНИКАМ И ВОДИТЕЛЯМ

Два именитых японских бренда, Mazda и Mizuno, объединились, чтобы создать модель обуви для вождения. Неудивительно, что при работе над Kodo Sneaker не обошлось без японской философии, и главную идею этих ботинок формулируют как «Достижение Jinba Ittai», то есть единства между всадником и лошадью. Ну или – водителем и автомобилем. Дизайнеры Mazda старались создать обувь с идеальными пропорциями и высококачественной отделкой. Специальная технология, которая использована для подошвы, поддерживает мягкое и контролируемое нажатие на педали и помогает водителю получать от автомобиля мгновенную обратную связь. Стопы поддерживаются высокоструктурированной сеткой, не только предотвращающей деформацию обуви, но и минимизирующей усталость в ногах. Надо ли говорить, что стильные ботинки из серого нубука, черной кожи и синтетического волокна будут так же эффектно смотреться и вне машины?

ДЛЯ РОДСТЕРА И НЕ ТОЛЬКО

В честь нового Mercedes-AMG SL итальянский производитель кожаных изделий Santoni выпустил набор сумок специально для багажника этого родстера. Коллекция включает сумку для путешествий, рюкзак и косметичку. Все это изготовлено из высококачественной синтетической кожи наппа, точно такой же, которая используется для обивки сидений Mercedes-AMG SL. Сумки доступны в трех цветах – черном, коричневом и красном – и украшены неброским тиснением Santoni for AMG. Коллекцию можно приобрести как целиком, так и каждый предмет по отдельности.



МАРКИ AMG И SANTONI
начали свое сотрудничество еще в 2005 году, выпустив совместную коллекцию стильной гоночной и повседневной обуви. Сегодня под брендом Santoni for AMG можно купить и обувь, и кожаные аксессуары, и багаж.



ВАЖНАЯ ДЕТАЛЬ

Гоночный гиперкар Peugeot 9X8 Hybrid в этом году отправится покорять трассы гонок на выносливость по всему миру. Цель ясна – повторить достижения своих предшественников, моделей 905 и 908, одержавших победу в гонке «24 часа Ле-Мана». Peugeot 9X8 Hybrid – это концентрация выдающейся спортивной истории, броского дизайна, высокой эффективности и передовых технологий. Отразить все это в часах взялась компания Lorige.

Как известно, в гоночном автомобиле важна не только динамика разгона, но и эффективность торможения. Поэтому использование тормозных колодок Peugeot Hypercar, отработавших свое на испытательных заездах, в качестве материала корпуса часов BL-Endurance Hyperblack выглядит вполне закономерно. Выполненная в черном цвете, модель визуально дополнена фирменным оттенком Peugeot Sport.



ПО ГЛАЗАМ ВИЖУ

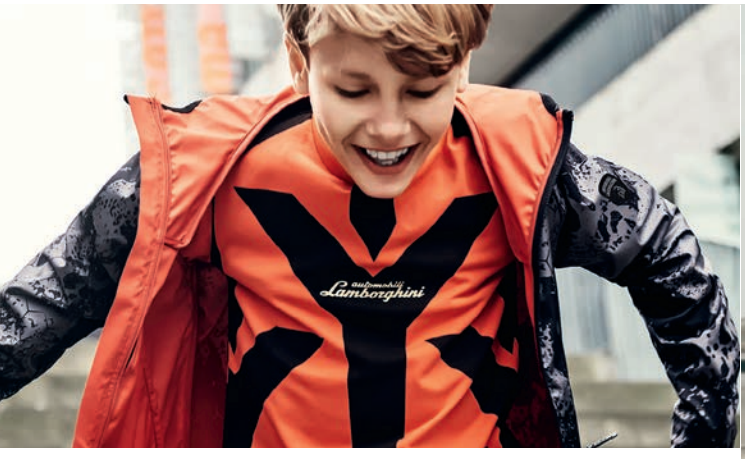
Производитель очков ic! Berlin разработал новую коллекцию, дизайн которой вдохновлен элегантностью электромобилей Mercedes-EQ. Благодаря тонкой, но чрезвычайно прочной нержавеющей стали толщиной 0,6 миллиметра оправы выглядят очень легкими, но при этом обеспечивают идеальный баланс стабильности и гибкости. Повернутая на 90 градусов дужка смотрится минималистично. Система петель состоит из взаимосвязанных компонентов, без использования винтов. Каждая из четырех моделей доступна в цветовых сочетаниях, вдохновленных цветовой палитрой моделей Mercedes-EQ. Элегантность подчеркнута сдержанной лазерной гравировкой звезды Mercedes-Benz на шарнирном элементе.





КООРДИНАТЫ БОЛОНЬЕЗЕ

Дизайнеры Lamborghini никогда не забывают о воспитании вкуса будущих клиентов марки и постоянно придумывают что-то интересное для детей. Новую коллекцию одежды итальянцы создавали в сотрудничестве с компанией Kabooki, которая специализируется на товарах для мальчиков и девочек от 4 до 14 лет. Kabooki славится не только своим качеством, но и особым скандинавским стилем – фирма датская, несмотря на японское имя, – сочетая, казалось бы, несочетаемое: их вещи одновременно остромодные и вневременные, практичные и элегантные, яркие и функциональные. Одежда новой детской коллекции Lamborghini идеально отражает ДНК бренда: она динамична, красочна, смела и не забывает делать отсылки к разного рода узнаваемым деталям суперкаров, изготовленных на заводе в Сант-Агата-Болоньезе. Куртки, толстовки, футболки, спортивные штаны и кепки выражают сущность Lamborghini с помощью узоров, которые переосмысливают культовые элементы автомобилей. Например, Y-образный камуфляж и светящиеся в темноте принты. И конечно, знаменитый логотип не даст маленьким гонщикам затеряться в толпе.







И НЕ РАЗМЕШИВАТЬ

Производитель игрушек Playmobil выпустил игровой набор, центральным предметом которого стал легендарный Aston Martin DB5. Если малыши этого прежде не знали, теперь им можно наглядно объяснить, на каком именно автомобиле Джеймс Бонд в исполнении Шона Коннери гонял в фильме 1964 года «Голдфингер». Игрушечный Бонд-мобиль оснащен всеми аутентичными гаджетами, включая пассажирское катапультируемое сиденье и вращающиеся номерные знаки.







ПЫЛАЮЩИЕ КОЛЕСА

Вот уже более полувека одним из самых любимых автомобильных брендов не только у мальчиков, но и у девочек в разных странах мира является Hot Wheels. Такая популярность объясняется тем, что эти «огненные» игрушечные машинки предлагают играть в интуитивно понятные игры. Цель бренда – воспитывать соревновательный дух, который врожденно присутствует в каждом ребенке, поощрять детей дерзать, терпеть неудачи и пробовать снова, пока не будет достигнут успех. Среди поклонников Hot Wheels оказался и итальянский художник Fedez. Он принял участие в создании лимитированной серии машинок и капсульной коллекции одежды, выразив в них свои детские воспоминания и эмоции от игры в Hot Wheels.



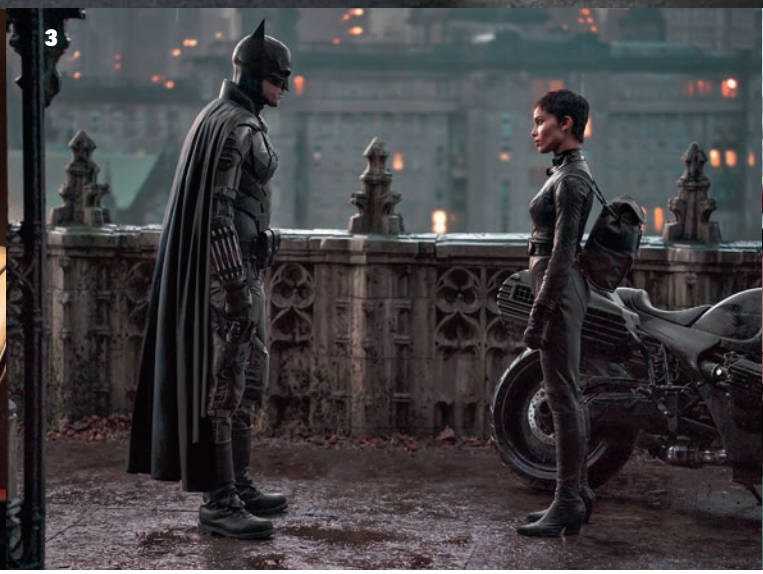
МАШИНО-МЕСТО СВОБОДНО

Многие автовладельцы не готовы тратить средства на крытые парковки для своих автомобилей, но при этом редко кто из них пожалеет денег на игрушечный гараж для своего ребенка, хотя бы вот такой, стильный и двухэтажный с вывеской Citroen Origins. Этот деревянный паркинг – совместное творчество французского автостроителя и производителя экологичных игрушек Janod. Он оснащен бензоколонкой, мойкой и тремя фигурками обслуживающего персонала, которые сделают всю грязную работенку. А счастливому владельцу роскошного машино-места останется только увлеченно играть.



1


2


3

СХОДИТЬ В КИНО

1. Лиам Нисон занимается привычным делом – играет главную роль в залихватском боевике. Его герой, Тревис Блок, помогает агентам под прикрытием вернуться к своей привычной жизни после завершения заданий. То есть по сути является секретным оружием ФБР, ни много ни мало, а два десятка лет. После такой долгой и верной службы Блок узнает, что его работодатель использует свое влияние и ресурсы для устранения людей, которых бездоказательно считает «врагами государства». А у героя, конечно же, есть принципы, и теперь они мешают ему нести службу, потому что приходится выбирать – слепо исполнять приказы или же встать на сторону правды. При этом у каждой «стороны» – свое транспортное средство. Невинные граждане ездят на экологичных «Приусах», герой Нисона – на маскулинном «Челленджере», его антагонист, то есть директор ФБР, – на черном-черном «Эскалейде». **«Игра теней»** в кино с 23 февраля.

2. Двое бывших рейнджеров – а американские армейские рейнджеры являются элитными воздушно-десантными подразделениями США, – оба против своей воли, отправляются в путешествие, которое как минимум одному из них, Бриггсу, запомнится на всю жизнь. Потому что в поездку он вынужденно отправляется с Лулу, найти общий язык с которой не может никто, так как она – собака породы малинуа, одна из разновидностей бельгийской овчарки, слишком переживающая из-за гибели своего хозяина, на похороны которого и спешат герои. Вдоль побережья Тихого океана они едут на Ford Bronco 1984 года, которому от Лулу достается по полной программе. Например, сиденья она если уж грызет, то на совесть. По пути главные герои фильма **«Лулу и Бриггс»** сведут друг друга с ума, нарушат несколько законов, чудом избегут смерти и научатся ослаблять бдительность, чтобы получить шанс обрести счастье. В кино с 23 февраля.

3. Второго марта в прокат выходит новый **«Бэтмен»**, фильм должен стать первой частью очередной трилогии о миллиардере-затворнике и борце с преступностью Брюсе Уэйне и его альтер эго. В новом фильме Бэтмен, как ему и положено, борется с преступностью. Он преследует серийного убийцу, разделывающегося с чиновниками, а также пытается понять, как коррупция Готэма связана с его семьей. Фильм снят в мрачно-реалистичной стилистике, по общему настроению напоминающей ставшего уже культовым «Джокера». Среди обязательных атрибутов Бэтмена будет и бэтмобиль, и бэт-пещера, и бэт-костюм, а также бэтцикл – идеальное решение для скоростных погонь. Свой «фир-


5


4


6

менный» мотоцикл будет и у Женщины-кошки, в обычной жизни – Селины Кайл, скрывающей под кожей мотоциклетного костюма чувствительную натуру, предпочитающую жителям города общество бездомных кошек.

4. «Спасибо Уинн-Дикси» и «Приключения Десперо» – две книги Кейт Дикамилло, успешно экранизированные в 2005 и 2008 годах соответственно. И вот теперь выходит новый фильм по произведению этой популярной детской писательницы – **«Парящий тигр»**. Все начинается с того, что двенадцатилетнего Роба Хортона странный незнакомец на видавшем виды красном «Виллисе» знакомит с бенгальским тигром, который сидит в железной клетке посреди леса. Незнакомец оставляет Робу ключи от этой клетки, чтобы мальчик ухаживал за диким животным – поил его, кормил... Вот тут-то и начинаются приключения. В кино с 10 марта.

5. Хотя этот фильм представляют так: «От режиссера „Джентльменов“ и „Гнева человеческого“», это не совсем корректно. У нового фильма **«Операция „Фортуна“: Искусство побеждать»** и упомянутых выше лент не только один и тот же режиссер – любимчик зрителей Гай Ричи, но и неизвестные широкой публики сценаристы Айван Эткинсон и Марн Дэвис. Отчасти совпадает и актерский состав, а состав съемочной группы, возможно, вообще один и тот же на сто процентов. Что это значит? С 17 марта в кинотеатрах нас ждет очевидно яркий, смешной и элегантный боевик. Плохиши ездят на «Гелендвагенах» и «Джипах». Герои красиво уходят от погони на классическом «Мустанге». Все, как мы любим.

6. «Плохие Парни» – это ловкий карманник Мистер Волк, опытный взломщик сейфов Мистер Змей, хладнокровный мастер маскировки Мистер Акула, вспыльчивый и мускулистый Мистер Пиранья и остроумная хакер высшего класса Мисс Тарантула из новой анимационной комедии. В ее основу лег графический роман для детей младшего школьного возраста австралийского детского писателя Аарона Блейби. Это история про банду страшных на вид животных, которые пытаются изменить свою плохую репутацию. На лицо ужасные, добрые внутри герои обычно передвигаются по дорогам общего пользования на крутой тачке. Что за марка? Кто-то считает, что это классический Chevrolet Camaro, кто-то – что это Ford Mustang, но есть и те, кто предполагает в качестве прообраза Nissan Silvia в «обвесе» Rocket Bunny Boss. В кино с 19 марта.

ДИЗАЙН КНИГИ –
Виктор Куплевацкий. Формат 32×24 см. Тканевая обложка. Объем 240 страниц. Тираж 1000 экземпляров.



ПОЛИСТАТЬ НА ДОСУГЕ





В жизни императора Николая II было два серьезных увлечения технической направленности: автомобили и фотография. Фотоаппараты в царской семье были почти у каждого, а вот автомобилями заведовал Собственный Его Величества гараж, насчитывавший одно время до полусотни единиц. Естественно, что поездки автомобилей фиксировались на пленку, причем количество сделанных снимков настолько велико, что с каждым годом обнаруживаются все новые и новые кадры.

Автомобилям императорской семьи посвящен фотоальбом **«Царский выезд»**, составленный постоянным автором «Автопилота» Иваном Баранцевым из редких и уникальных снимков, как уже известных, так и никогда еще не публиковавшихся. Собранных фотографий оказалось так много, что альбом будет издан в четырех томах, охватывающих период с 1895 по 1917 год. Значительная часть уже публиковавшихся ранее снимков заново атрибутирована с исправлением ошибок и неточностей, причем некоторые фото определены вплоть до дня съемки и сопоставлены с записями из дневника императора Николая II. Первый том альбома «Царский выезд» выходит 18 февраля и будет презентован на одноименной выставке в Музее Гаража особого назначения на ВДНХ.

Все 112 экземпляров Lamborghini Countach LPI 800-4 уже распроданы. Зато теперь можно приобрести **специальную коллекцию постеров** с изображением этого автомобиля. В проекте приняли участие пять дизайнеров из разных стран, каждый из которых в собственном стиле интерпретировал изображение Countach LPI 800-4 и собственноручно подписал свои принты. Среди них – Омар Акил, пакистанский 3D-иллюстратор и художник компьютерной графики; Егор Жулдыбин, молодой российский автор сюрреалистических цифровых коллажей; Андреас Ваннерштедт, шведский художник, известный своими 3D-работами и гипнотической циклической анимацией; LRNZ, графический дизайнер, разработчик анимированной графики, аниматор и иллюстратор; а также Shy.Studio, независимая студия анимационного дизайна, специализирующаяся на 3D-анимации и натюрмортах. Приобрести коллекцию можно в магазине Lamborghini Store, каждый постер обойдется в 2500 рублей.







МАРКИ AUDI, DKW, HORCH И WANDERER в 1932 году объединились в компанию с названием Auto Union AG и эмблемой в виде четырех колец. В 1969 году эта компания объединилась с NSU Motorenwerke AG, изменив название на Audi NSU Auto Union AG.

ПОБЫВАТЬ НА ВЫСТАВКЕ

Новая выставка Der fünfte Ring, то есть **«Пятое кольцо»**, открытая в музее Audi в Ингольштадте, предлагает познакомиться с богатой историей одной из марок-предшественниц в истории Audi AG – NSU. Эта компания, основанная в 1873 году, прошла путь от производства вязальных машин и велосипедов до создания мотоциклов и автомобилей. Поэтому на выставке представлены не только автомобили и мотоциклы, но также велосипед и вязальная машина. Среди экспонатов – первый автомобиль с роторно-поршневым двигателем NSU Wankel Spider и самый быстрый мотоцикл 1950-х годов NSU Delphin III, который в 1956 году смог развить скорость 339 км/ч. И чтобы увидеть все это, не обязательно физически оказаться в Ингольштадте. Достаточно скачать новое приложение Audi Tradition. Подробную информацию об экспонатах с его помощью можно будет получить не только в текстовой или голосовой форме, но также посредством круговых панорам и подробно снятых интерьеров автомобилей, а также полета дрона над экспозицией. Выставка будет открыта до 24 сентября.

ЭТА ВЫСТАВКА В ИНГОЛЬШТАДТЕ – начало празднования 150-летнего юбилея NSU, который будет отмечен в 2023 году еще более масштабной выставкой.





К 50-летию студии Porsche Design в штутгартском музее Porsche открылась выставка, посвященная этому юбилею. Специального приложения для ее виртуального посещения еще не создали, и, если вживую посетить ее непросто, кое-что можно увидеть на музейном сайте. Например, очки-авиаторы P8478, серию хронографов Monobloc Actuator с утопленными в корпусе кнопками и мобильный телефон P9521, выпущенный в 2012 году вместе с маркой Sagem. Прямоугольная «раскладушка» в алюминиевом корпусе выглядит сегодня немного забавно. А курительная трубка P3613, сделанная еще в те времена, когда кинокартины не надо было сопровождать титрами, что фильм содержит сцены табакокурения, и вовсе представляется анахронизмом. Студия Porsche Design была основана в 1972 году Фердинандом Александром Порше, автором внешности культовой 911-й модели. Его идея состояла в том, что Porsche может быть не только автомобилем. И если выбирать какой-то один знаковый предмет, созданный дизайнерами этой студии, им по праву станет легендарный Chronograph I, веха в часовом искусстве. Выставка **«50 лет Porsche Design»** продлится до 10 июля.



ВРЕМЯ ПРИКЛЮЧЕНИЙ

В 2022 ГОДУ состоится четыре подобных путешествия, в которых могут принять участие клиенты и поклонники марки Bentley со всего мира. Однако стоит помнить, что количество мест ограничено.

Bentley теперь продает не только машины, но и туристические поездки, отправиться в которые можно будет, правда, исключительно на автомобилях этой марки. Начнется уникальный автотур, конечно же, на родине Bentley Motors, в городке Крю, графство Чешир. Запланированы посещение флагманского шоурума марки CW1 House, экскурсия на завод Bentley, а также ужин на территории завода. Обещают, что каждый ингредиент подаваемых здесь блюд производится в радиусе 42 километров от предприятия. Завершится поездка в поместье The Macallan в шотландском регионе Спейсайд. Здесь гостей ждет дегустация с участием сомелье и закрытая экскурсия по вискикурне. Конечный пункт назначения маршрута обращает особое внимание на партнерство Bentley и The Macallan. Для автопробега будут предложены новейшие модели Bentley – Continental GT, Flying Spur и Bentayga. На них участники поездки посетят такие национальные парки, как Пик-Дистрикт, Нортумберленд и Кернгормс. Помимо маршрута по одним из самых живописных дорог Великобритании, программа включает посещение изысканных ресторанов и проживание в роскошных экоотелях. Мероприятие рассчитано на пять дней и четыре ночи, его стоимость составляет 11 350 фунтов стерлингов с человека, что включает в себя размещение, питание, напитки и мероприятия, предусмотренные в рамках программы, а также использование автомобилей Bentley.







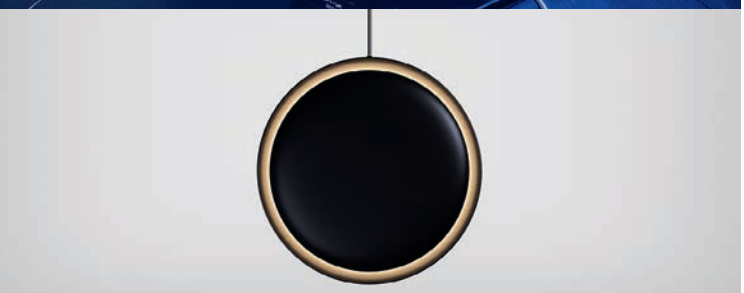
СМОГУТ ЛИ ПОВТОРИТЬ

Чуть больше года назад была образована новая транснациональная корпорация по производству автомобилей Stellantis, объединившая 14 марок. Подведению годовых итогов была посвящена пресс-конференция, состоявшаяся в конце января. У нас в стране Stellantis представлен пятью брендами: Peugeot, Citroen, Opel, Jeep и Fiat Professional. Совокупный рост продаж в России составил за 2021 год 65 процентов, в той или иной степени прибавили все марки. Если же говорить об отдельных моделях, то стоит отметить показатели Jeep Grand Cherokee, продажи которого увеличились на 60 процентов, а также успех коммерческих фургонов Peugeot и Citroen. Было объявлено и о российских новинках 2022 года. Ждем Jeep Grand Cherokee нового поколения, рестайлинговый Citroen C5 Aircross, а также Opel Astra.



НОВЫЙ СЕГМЕНТ

Первого марта в России стартуют продажи нового Isuzu Mu-X, презентация которого состоялась в январе. «Запуск внедорожника Isuzu Mu-X в России – не просто старт продаж еще одной модели, а трансформация нашего бизнеса: к коммерческому транспорту добавляется полноценный сегмент пассажирских автомобилей», – отметил генеральный директор Isuzu Rus Фабрис Горлье. Новинка обладает рамной конструкцией с дизельным мотором, развивающим 190 л.с. и 450 Нм крутящего момента. Этот силовой агрегат проектировался для работы в комтрансе, поэтому ресурс его может составить и миллион километров пробега. Одним из ключевых преимуществ Mu-X по аналогии с пикапом D-Max станет привлекательная стоимость владения: на все автомобили распространяется гарантия пять лет или 120 тыс. км пробега, межсервисный интервал составляет 20 тыс. км.





БОЛЬШАЯ ЧЕСТЬ

В список финалистов международной премии Lexus Design Award вошел проект Sound Eclipse дизайнера из Москвы Шамиля Сахабиева. Sound Eclipse представляет собой систему активного шумоподавления для окон, которая гасит звуковые волны, создавая волны в противофазе шуму. Система устанавливается напротив приоткрытого окна при помощи стационарного крепления или на гардину и может регулироваться по высоте. Также Sound Eclipse выполняет функцию светильника и беспроводной аудиосистемы. «Для нас большая честь видеть проект из России на финишной прямой международного конкурса», – дал комментарий Виктор Каюрин, глава Lexus в России. Весной жюри выберет победителя Гран-при на основе презентаций финалистов.





ПОРШЕНЬ, СУДЯ ПО ВСЕМУ, уже не новый и успел поработать. Возможно, что двигатель на «Бьюике» меняли или комплект запасных частей состоял из бывших в употреблении деталей.

Поршневая группа

Иван Баранцев • фото автора

ОДИН ИЗ ШЕСТИ

В ПРЕЖНИЕ ГОДЫ НА ПАМЯТЬ ОТ ПРОДАННОЙ МАШИНЫ БЫЛО ПРИНЯТО ОСТАВЛЯТЬ СЕБЕ КЛЮЧИ. И В ЭТОМ ДАЖЕ ЧТО-ТО ЕСТЬ. ВИСЯЩИЕ НА ПРИВЫЧНОМ КРЮЧКЕ В ПРИХОЖЕЙ ИЛИ ЛЕЖАЩИЕ НА СТОЛИКЕ, ОНИ СОЗДАЮТ ЧТО-ТО ВРОДЕ ИЛЛЮЗИИ ТОГО, ЧТО АВТОМОБИЛЬ ЕЩЕ У ВЛАДЕЛЬЦА. СТРАННОЕ ЯВЛЕНИЕ, НО РАНЬШЕ ВСТРЕЧАЛОСЬ ЧАСТО. А СЕЙЧАС И АВТОМОБИЛЬНЫХ КЛЮЧЕЙ КАК ТАКОВЫХ НЕТ. НО НАША ИСТОРИЯ СОВСЕМ ПРО ДРУГУЮ ПАМЯТЬ О ПРОДАННОМ АВТОМОБИЛЕ.

Московский адвокат Михаил Стацевич коллекционировал антиквариат, в том числе и старинные автомобили, которые покупал и продавал, но от каждого оставлял себе на память какие-то детали. Самым главным автомобилем его жизни стал американский Buick 1929 года выпуска. Именно благодаря этому родстеру адвокат и прославился в сообществе московских коллекционеров еще советских времен.

«Бьюик» достался Стацевичу в 1982 году в идеальнейшем состоянии. Прежний владелец привез его из Америки еще в 1930 году и практически им не пользовался. Вместе с автомобилем он привез в СССР и целый комплект запасных частей на все случаи жизни. Все это досталось Стацевичу вместе с «Бьюиком» и было перевезено в его гараж в Алтуфьево. Там же хранились и «сувениры» от «Хорьха» и «Мерседеса» – какие-то запасные части от мотора. Именно двигатель Михаил Михайлович считал самым главным и всегда покупал только автомобили с шестью или восемью цилиндрами. Поэтому и оставлял себе что-то от мотора.

Родной брат Стацевича был в этом полной противоположностью и хранил две огромные фары от двенадцатицилиндрового кабриолета «Хорьх», бывшего когда-то личным автомобилем генерала госбезопасности Кобулова, одного из соратников Берии. Куда подевался сам автомобиль, неизвестно.

Когда пришла пора расставаться с «Бьюиком», то на память Стацевич оставил себе поршень из комплекта запасных частей, привезенного еще первым владельцем. Всего же поршней было шесть – по числу цилиндров. Остальные пять Михаил Михайлович раздал друзьям и знакомым.

Сейчас его «Бьюик» стоит в экспозиции Музея техники Вадима Задорожного в Архангельском. Сам Михаил Михайлович умер почти десять лет назад, а где и у кого хранятся остальные пять поршней – никто не знает. **a**