kommersant.ru/autopilot

АВТОПИЛОТ

коммерсантъ•автопилот

#05 (306) июнь 2020



В НОМЕРЕ:

INFINITI QX80 • **LOTUS** ELISE CLASSIC HERITAGE EDITIONS • **ROLLS-ROYCE** PHANTOM • **TRIUMPH** SCRAMBLER BOND EDITION • **RENAULT** KAPTUR • **SKODA** RAPID • **HYUNDAI** SONATA • **AUDI** UR-QUATTRO • **1948 CROSLEY** CC FOUR HAPPY WAGON • **1957 ISO** ISETTACARRO • **1958 GOGGOMOBIL** TL-250 DUBBLE BUBBLE • **1966 AMPHICAR** 770 • **1970 FIAT** 850 SPIAGGETTA • **1970 SUBARU** 360 POLICE CAR • **BORGWARD** ISABELLA • **ASTON MARTIN** DB5 GOLDFINGER CONTINUATION • **ЗИС**-110Б •

20006

4 601865 000059

ЦАРЬ ГОРЫ
40 ЛЕТ ПОЛНОГО ПРИВОДА
AUDI QUATTRO





Константин Сонин,

экономист

Миллионы людей, потерявших значительную часть дохода, снизят спрос на товары и услуги. Значит, начнут терять прибыль предприятия: даже если где-то не перестали работать автомобильные заводы, произведенные ими автомобили купит меньше людей. Значит, часть работников завода придется, возможно, уволить – в динамичной американской экономике этот процесс в автомобильных компаниях уже начался. В российской экономике все происходит медленнее, но такой эффект неизбежен, пусть и в меньшем объеме.



Владимир Правдивый,

генеральный директор сайта объявлений «Авито»

Возьмем парня из маленького городка, который хочет купить иномарку. Первая машина, тем более импортная, – важное решение для человека, живущего в провинции. Новую он себе позволить не может, поэтому едет в Москву, где выбор заведомо больше, и покупает недорогую подержанную. Так в райцентр возвращается уже не просто парень, а парень с иномаркой – это уже совсем другой социальный статус. По сути, он покупает не автомобиль, а что-то гораздо более значимое.



Габриэле д'Аннунцио,

поэт

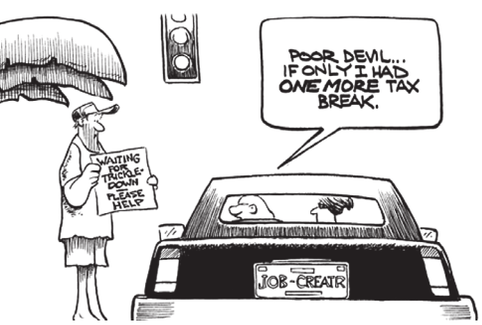
Автомобиль – это женщина. Он обладает грацией, изяществом, живостью и соблазнительностью. Впрочем, у него есть и отсутствующее у женщин достоинство – это послушание.



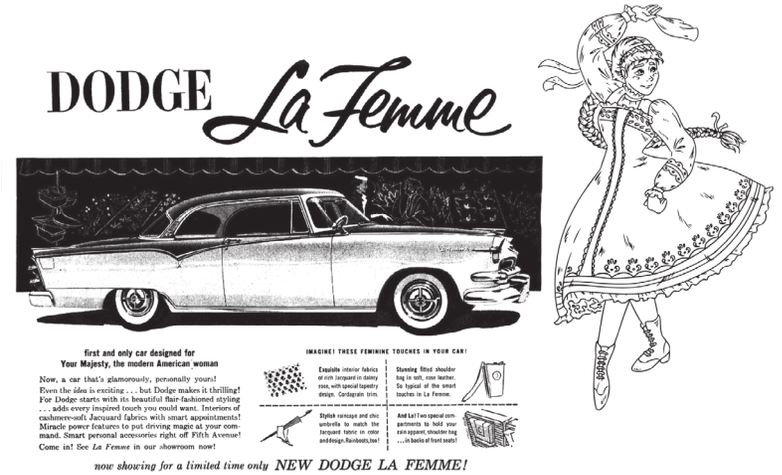
Штефан Тойхерт,

генеральный директор «BMW Group Россия»

Россия – страна, проверенная кризисами, подобные потрясения для российского автомобильного рынка – стандартное явление. Я помню, когда первый раз приехал в Россию в 2010 году после мирового финансового кризиса, рынок упал на 15 процентов, но после падения быстро наступила стадия восстановления.





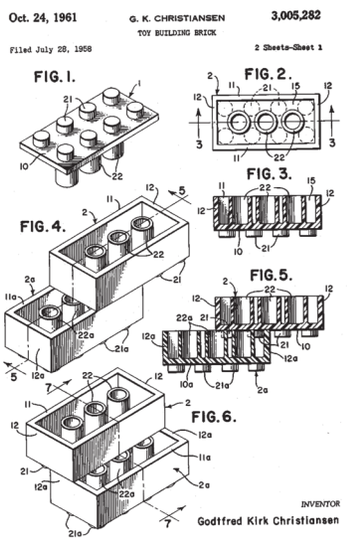




Орельен Руффианж,

дизайнер LEGO Technic

Может быть, это выглядит не так эффектно, но мы тестируем модели, чтобы понять, на что они способны. Нагреваем их в течение нескольких часов, устраиваем краш-тесты, чтобы найти слабые места. Знаете, как выглядят лучшие краш-тесты? Мы приглашаем в офис собственных детей и даем им поиграть с новыми наборами. А потом смотрим, что ломается в первую очередь, и дорабатываем эти места.

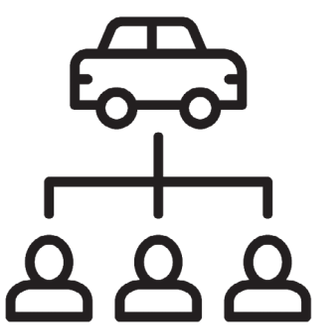




Евгений Гонтмахер,

член экспертной группы «Европейский диалог»

Шеринг просто-напросто серьезно снижает нагрузку на природу. Например, не нужно добывать столько руды, чтобы выплавлять металл, идущий на производство очевидно излишнего числа автомобилей.





Станислав Белковский,

политолог

Основные линии мэрии на то, что личного автотранспорта должно быть поменьше, а пользоваться надо побольше общественным транспортом, в общем, оказались здесь под огнем обстоятельств. Ведь, собственно, санитарно-эпидемиологические соображения требуют как раз обратного – не пользоваться общественным транспортом, а пересаживаться на личный автомобиль, в замкнутом пространстве которого вероятность заразиться разными вирусами или, может быть, грядущими им на смену супербактериями значительно ниже. Что это означает? Что придется снова ужимать тротуары, расширять дороги, менять философию парковок? Пока неясно, но эти вопросы уже стоят.

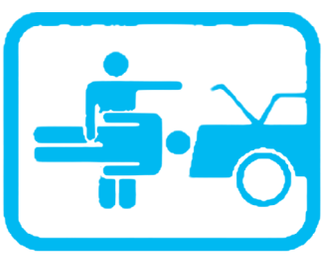




Александр Невзоров,

публицист

Я вам скажу, что конечная цель воспитания детей заключается в том, чтобы нас в дом престарелых везли бы все-таки не в багажнике, а желательно на заднем сиденье автомобиля. И если этого удастся достигнуть, то, в общем, считайте, что мы с вами дело сделали.





КОГДА В АМЕРИКЕ НАЧАЛИ ЛОМАТЬ ПАМЯТНИКИ КОЛУМБУ И ПРОЧИМ ЯКОБЫ рабовладельцам, было понятно, что это только начало и дело неминуемо дойдет до топонимики, а потом и до брендов. Так и случилось. В Калифорнии хотят переименовать замечательное местечко Скво-Вэлли, где в 1960-м проходила зимняя Олимпиада. Потому что «скво» – это индейская женщина. И стало быть, называть так долину – расизм. Ну, и про эскимо вы уже слышали – мороженое, именовавшееся так без малого сто лет, больше в Штатах не будет так называться, чтобы эскимосы не обижались.

В этой связи мне весьма тревожно за названия американских автомобильных брендов и их моделей.

Взять, например, марку Lincoln, принадлежащую концерну Ford. 16-й президент США прославился не только тем, что дал свободу черным рабам. В его планах было выселение бывших рабов на историческую родину, в Африку, в силу невозможности, как он полагал, их ассимиляции в Америке. Закономерен вопрос: уместны ли на дорогах Штатов машины, носящие имя «Линкольн»? Особенно если они белого цвета.

Другая история. Автомобили Cadillac концерна General Motors получили свое имя в честь французского авантюриста маркиза Антуана Кадийяка, успешно воевавшего с индейцами в районе Великих озер. Сейчас подобные геройства, как мы видим, не очень в чести. Кадийяк сражался с индейцами племени оттава. Чуть южнее в Америке проживало не менее воинственное племя – чероки. В честь которого у марки Jeep названы, как вы знаете, сразу две модели – Cherokee и Grand Cherokee. То есть тоже непорядок. Поэтому топ-менеджерам автомобильных компаний уже сегодня надо думать о том, как припасть на одно колено, покаяться и пересмотреть свои бренд-буки, пока их к этому не вынудили активисты борьбы с расовой дискриминацией.

Говорят, что победить какую-то идею можно не только вступая с ней в борьбу, но и, наоборот, следуя ей до полного идиотизма.

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**



16+ реклама

По вопросам оформления подписки обращайтесь
по телефону **8 800 200 2556** (звонок бесплатный по РФ)
или по электронной почте **podpiska@kommersant.ru**

ДОСТОЙНОЕ СОДЕРЖАНИЕ



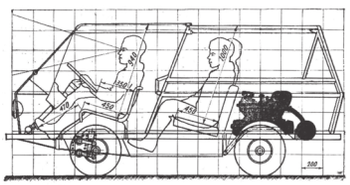
ОТКРЫТИЕ

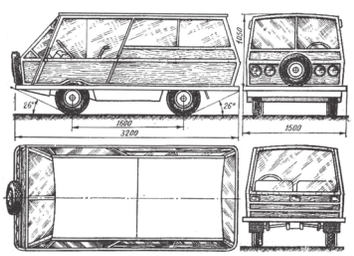
ЗАПАДНЫЕ ЦЕННОСТИ

БОЛЬШАЯ МЕЧТА 8
Мысли о будущем с Infiniti QX80

ТЕНДЕНЦИИ

ПРОЖЕКТ 14





МАШИННОЕ ОТДЕЛЕНИЕ

ДОНЕСЕНИЯ

ПЕРЕЗАГРУЗКА 20
Renault Kaptur в новом формате

НЕ ОТДАДИМ СВОБОДЫ 24
Новый Rapid в новых условиях

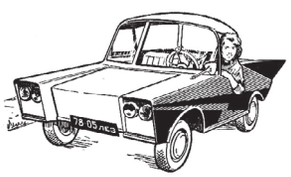
ЧЕТЫРЕ НА ДЕСЯТЬ 30
Сорок лет полного привода Audi quattro

В ЦЕНТРЕ ВНИМАНИЯ 36
Когда АЗС – это не только заправка

СОНАТА В ПУСТОМ ЗАЛЕ 40
Или забег на социальную дистанцию

РАСПРОДАЖА

В ХОЗЯЙСТВЕ ПРИГОДИТСЯ 44
Автомобили компактных размеров и самого разного назначения



ДОМ КУЛЬТУРЫ

УРОКИ МАСТЕРСТВА

КАК СОБИРАЛИСЬ МАРКИ 50
Знаменитые автобренды XX века начинали с рубанков, эмалированных ванн и шестеренок

НЕ ЗАБУДЬТЕ МАСКУ 54
Как построить электромобиль своими руками

ТИРАЖ

САМОСТОЯТЕЛЬНАЯ РАБОТА 58
Как в Советском Союзе делали автомобили своими руками

ЧЕЛОВЕЧЕСКИЙ ФАКТОР

ПОЛЕЗНЫЕ ИСКОПАЕМЫЕ

ЕСТЕСТВЕННЫЙ ГИБРИД 64
1957 Borgward Isabella Coupe

ШАШКИ НАГОЛО! 68
Большое наследство советских таксистов

АВТОРСКАЯ РАБОТА

ФЛУД И БРЕД 72

НЕЛЮБОВЬ 73

ГРАЖДАНИН АРТИСТ 74

ПОДСНЕЖНИКИ ПОНЕВОЛЕ 75

ОТВЕТСТВЕННЫЕ ЛИЦА

КОГДА ВСЕ ВМЕСТЕ 76
Чем может помочь автомобиль во время пандемии

ИМЕНЕМ КЬЮ 82
Когда от добра добро ищут

БОНДИ-АРТ 86
Классика агента 007 как новая

ПРАВИЛА ПОЛЬЗОВАНИЯ

ТОВАРЫ В ДОРОГУ 88

ЗА ОТЧЕТНЫЙ ПЕРИОД 94

ФОТО НА ДОКУМЕНТЫ 96



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

НАД НОМЕРОМ РАБОТАЛИ: **НАТАША АФАНАСЬЕВА, ИВАН БАРАНЦЕВ, АСЯ ВОЛОЧНЕВА, ИВАН КАРТАМЦЕВ, АЛЕКСАНДР КАТАЕВ, ЯРОСЛАВ КОРОЛЕВ, ДМИТРИЙ ЛЕОНТЬЕВ, ДМИТРИЙ МАКАРОВ, ГРИГОРИЙ МИТИН, АЛЕКСЕЙ ПАВЛОВ, АЛЕКСАНДР ПАПЕШИН, ЖУЖЕ ПИСЛА, АЛЕКСЕЙ РУБИНШТЕЙН, АНДРЕЙ СААКЯН, ДЕНИС ТОКМАКОВ, ИГОРЬ ЧЕР-СКИЙ, АЛЕКСАНДР ЯНКОВСКИЙ**

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

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

ЖУРНАЛ «КОММЕРСАНТЪ «АВТОПИЛОТ» ЗАРЕГИСТРИРОВАН В РОСКОМНАДЗОРЕ ПИ № ФС77У39726 ОТ 30 АПРЕЛЯ 2010 ГОДА. ТИРАЖ 87 300 ЭКЗ. ЦЕНА СВОБОДНАЯ. РЕДАКЦИЯ НЕ НЕСЕТ ОТВЕТСТВЕННОСТИ ЗА СОДЕРЖАНИЕ РЕКЛАМНЫХ МАТЕРИАЛОВ. ПЕРЕПЕЧАТКА (В ТОМ ЧИСЛЕ И ИНТЕРНЕТ-ВЕРСИИ) ДОПУСКАЕТСЯ ТОЛЬКО С ПИСЬМЕННОГО РАЗРЕШЕНИЯ РЕДАКЦИИ. ОТПЕЧАТАНО В ФИНЛЯНДИИ, ТИПОГРАФИЯ «PUNAMUSTA». KOSTI AALTOSEN TIE 9, 80140 JOENSUU, FINLAND.

© ЗАО «АВТОПИЛОТ», 2020

© ЗАО «АВТОПИЛОТ», 2020

ИНФОРМАЦИОННАЯ ПРОДУКЦИЯ ДЛЯ ЛИЦ СТАРШЕ ШЕСТНАДЦАТИ ЛЕТ

16+ реклама

КоммерсантъFM93.6
слушайте

online

на www.kommersant.ru

88

КОМПАНИЯ PEUGEOT CYCLES
выпустила еще одну версию своего электровелосипеда eLC01, которая отличается лишь увеличенными 26-дюймовыми колесами. Его большие шины адаптированы к сложным дорогам и делают модель более комфортной и универсальной.

КЛИЕНТСКИЕ ОПРОСЫ ПОКАЗАЛИ,
что обликом Kaptur покупатели довольны. Зато к технической составляющей автомобиля за четыре года успело накопиться немало пожеланий.

20



СРЕДИ ВЛАДЕЛЬЦЕВ СЕДАНОВ
такого класса редко встретишь людей порывистых, игривых. Они больше ценят в четырехколесных механизмах основательность. А в свободное время грешат сибаритством.

40



АВТОРСКИЕ ПРАВА ПОЗВОЛИЛИ УСТАНОВИТЬ
на машины набор настоящих шпионских гаджетов. Бронированное лобовое стекло, система для дымовой завесы, тройные вращающиеся номерные знаки, выдвигающиеся из подфарников двойные пулеметы…

86



Специальная акция ИД «Коммерсантъ»

ОЗНАКОМИТЕЛЬНАЯ ПОДПИСКА

Предложение действительно для новых редакционных подписчиков



Коммерсантъ

Главные события в бизнесе, политике и обществе

УБЕДИТЕСЬ САМИ! ПОЛУЧАЙТЕ БЕСПЛАТНО ГАЗЕТУ «КОММЕРСАНТЪ» В ТЕЧЕНИЕ АВГУСТА

Оформите подписку **ДО 14 ИЮЛЯ**
на сайте **kommersant.ru** по промокоду **AUTO**
в разделе «Подписка на печатные версии»
или пришлите заполненную анкету
по электронной почте **podpiska@kommersant.ru**

АНКЕТА УЧАСТНИКА АКЦИИ

Я хочу участвовать в акции и в течение августа 2020 г. получать на дом или в офис* газету «Коммерсантъ»

ФИО ПОЛУЧАТЕЛЯ

КОНТАКТНЫЙ ТЕЛЕФОН

E-MAIL

ИНДЕКС

ОБЛАСТЬ

ГОРОД

УЛИЦА

ДОМ

КОРПУС / СТРОЕНИЕ

ОФИС / КВАРТИРА

**Доставка подписки осуществляется силами АО «Почта России»*

Дополнительная информация по телефону 8 800 200 25 56 (звонок бесплатный по РФ)

С момента заполнения анкеты участника акции в соответствии с ФЗ «О персональных данных» от 27.07.2006 участник соглашается на обработку и использование АО «Коммерсантъ» и АО «Коммерсантъ-Пресс» без ограничения по сроку (до отзыва) указанных в анкете персональных данных в целях оформления подписки и получения информационных сообщений по подписке, а также на получение предложений о специальных акциях и промопрограммах от АО «Коммерсантъ» с использованием средств телефонной связи и электронной почты.

реклама 16+

INFINITI QX80

Двигатель, тип	бензиновый, V8
Объем двигателя, куб. см	5552
Максимальная мощность, л.с. при об/мин	405 при 5800
Максимальный крутящий момент, Нм при об/мин	560 при 4000
Трансмиссия	АКП, 7
Привод	полный
Максимальная скорость, км/ч	210
Разгон от 0 до 100 км/ч, с	7,5
Расход топлива, л на 100 км	14,5
Дорожный просвет, мм	234
Цена в России, руб.	от 5 445 000

Большая мечта

Ярослав Королев • Фото Infiniti

МЫСЛИ О БУДУЩЕМ С INFINITI QX80

«МЫ ПОХОЖИ НА ВАС. МЫ НЕ БОИМСЯ ВЫЙТИ ЗА ПРЕДЕЛЫ ЗОНЫ КОМФОРТА. МЫ ДЕЛАЕМ АВТОМОБИЛИ, ЗА РУЛЕМ КОТОРЫХ ВЫ ОЩУЩАЕТЕ ЖИЗНЬ ВО ВСЕЙ ПОЛНОТЕ», – ЭТИ ПРОСТЫЕ ВРОДЕ БЫ ФРАЗЫ ОТ БРЕНДА INFINITI ЗАЗВУЧАЛИ В МИРЕ ПАНДЕМИИ НЕОЖИДАННО СМЕЛО. ПОТОМУ ЧТО ЕЖЕДНЕВНО МЫ НАБЛЮДАЕМ, КАК ЖИЗНЬ МЕНЯЕТСЯ.

Одноклассников у меня было тридцать, а по-настоящему дружить до нынешнего времени мы остались втроем. С нечастыми, но регулярными встречами в любимом ресторанчике. С большой и светлой мечтой. Вот, дескать, появится у нас у всех однажды много свободного времени, сядем мы большой компанией с женами в большой автомобиль одного из нас и поедем на несколько дней в большой загородный дом другого. Но со временем как-то не складывалось, наоборот, в последние годы и встречи стали непостоянными. Чтобы продолжать постоянное общение, мы создали группу в WhatsApp. А потом – ну, вы понимаете. Началось все вот это вирусное.

Параллельный мир

Свободное время у нас с одноклассниками появилось. Даже с избытком. Но категорически меньше стало самой свободы! Мы устраивали общие видеовстречи в группе и с тревогой подсчитывали убывшее привычное из наших жизней. Исчезли командировки. Исчезли моменты личной коммуникации. Исчезли культпоходы. Исчезло долгосрочное планирование. И наша светлая мечта насчет большой компании в большом автомобиле, конечно, до поры погасла. Ведь самоизоляция – дело сугубо семейное.

Один из нас на этаком безрыбье даже подал классную идею. Вот бы некий сервис позволял имитировать общие поездки в машине. Из квартиры не выходишь, смотришь на экран, а в пространстве видеочата словно бы катаешься с друзьями. Можно выбирать марку и модель, маршрут, музыку.

Интересно, что нечто подобное уже предлагает Infiniti. Это виртуальная маска для Instagram в меню аккаунта @infiniti_russia, которая позволяет желающим понарошку оказаться за рулем среднеразмерного кроссовера QX50. Нам, однако, для идеи с видеопоездкой большой компанией из фирменного ассортимента подошел бы только самый крупный универсал QX80. Ну, то есть его имитация.



INFINITI QX
дебютировал на американском рынке шестнадцать лет назад, и тогда еще с индексом 56. Российская карьера модели поначалу складывалась лишь благодаря усилиям неофициальных дилеров, но сразу пошла весьма успешно.





ХОРОШО СИДИМ –
потому что передние кресла здесь с подогревом и вентиляцией. Разумеется, и с электроприводами: пассажирское регулируется по восьми направлениям, водительское — по десяти, а вдобавок у водительского есть память положений.



НАВИГАЦИЯ ВОЗМОЖНА
в большинстве российских населенных пунктов. В части из них система предлагает трехмерные изображения, указания направлений по полосам и демонстрирует проезды внутри дворов. Машина ориентируется и близ Калининграда, и в Якутии. Команды по навигации можно отдавать голосом.

Мы ждем перемен

Внимание. А вот и вопрос. Не отразится ли всемирная история с пандемией на успешном существовании таких здоровяков, как Infiniti QX80, и равновеликих его соперников? И если отразится, то как именно?

Уже понятно, что многие из тех особенных моментов, к которым нас заставила привыкать пандемия, останутся и после нее. Среди них, как оказалось, много позитивных вещей. Например, не все руководители потребуют у подчиненных вернуться с удаленки в офисы. Зачем, если работа работалась и без непременного присутствия, зато появилась возможность сэкономить на аренде помещений. Не все клиенты будут лично посещать дилерские салоны для покупки автомобилей, ведь фирмы организовывают онлайн-продажи от момента выбора машины до ее передачи владельцу. Многие продолжат активно пользоваться доставкой на дом.

Но есть и обратная сторона. Уже понятно, что пандемия – это надолго, ведь ВОЗ уверенно предрекает миру возникновение новых волн. Так что предложения собраться и двинуть куда-нибудь большой компанией даже после ослабления ограничений еще какое-то время будут сопровождаться нехорошим осадком – «Да так ли надо, еще позаражаемся друг от друга».

Думается, впрочем, что формату мегауниверсалов как таковому всерьез ничего не угрожает. Особенно в странах, где все еще любят помериться, у кого больше. Россия в этом смысле близка с Америкой. Собственно, мысли, которые вы читаете, начались с этой вот полной жизнелюбия американской фотосессии, где герои-друзья путешествуют по ночному мегаполису и явно наслаждаются размерами своего благополучия. Значимая часть философии больших автомобилей вроде Infinity QX80 как раз и заключается в их пригодности для больших компаний.





КУХНЯ КИТАЯ начиналась как оригинальные направления в разных регионах, но с течением времени вобрала иностранные ингредиенты и традиции. И уже давно как шагнула в мир — например, в Америку, где получила большую популярность. А бренд Infiniti есть своего рода интернациональная кухня смешений американского и японского.



Или теперь правильнее говорить об этой части философии в прошедшем времени? Перемена, надо думать, возможна не в формате, а в позиционировании подобных машин. Окрепнет тематика их использования в нуждах семьи. Дистанцирование ячейкой от других – это же новая семейная ценность. И в настоящем времени вполне вероятны рекламные фразы примерно такого содержания: «Мы похожи на вас. Поэтому мы не спешим выходить за пределы зоны комфорта. Мы делаем автомобили, за рулем которых вы ощущаете собственную жизнь во всей полноте». Почувствуйте разницу! А вот другой способ продвижения: делать больший упор на продолжительности поездок. «Мы делаем автомобили, на которых вам захочется уехать подальше от проблем». Кстати, мой одноклассник по примеру многих так и сделал: собрал семью и удалился из столицы в свой дом где-то в соседней области.



ЦИФРОВОЕ ЗЕРКАЛО может переключаться в режим дисплея, транслируя изображение с широкоугольной камеры в высоком разрешении. Так вы получаете картинку происходящего за кормой, то есть салона в зеркале уже не видно, и, когда автомобиль наполнен пассажирами, они не мешают обзору.

ОБНОВЛЕНИЕ дало автомобилю эффектные кузовные накладки и паровозной красоты 22-дюймовые литые колесные диски. Улучшена отделка интерьера, и «богатый внутренний мир» стал тише благодаря доработкам в шумоизоляции.

Пока я пишу эти строки, перемены идут вовсю. Появляются новости о смягчении и частичной отмене коронавирусных ограничений. За окном сияет солнце, в городе очень тепло, и я вижу, что на улицах полно народа – чуть ли не больше, чем до кризиса. Жизнь продолжается. Вот только какой именно она стала за месяцы пандемии – об этом узнаем много позже. Ведь и послабления с большой долей вероятности – временные.

Все к лучшему

Infiniti QX80 может вместить восьмерых. И может загородить высоченным кузовом полмира, когда стоишь рядом на парковке. Это настоящая классика жанра пышных и пафосных крупномасштабных





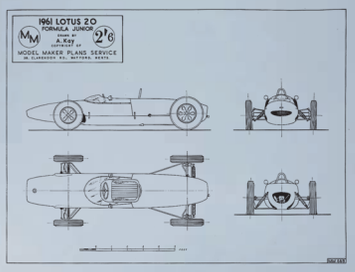
ОСОБОЕ ОСВЕЩЕНИЕ начинается с приветствия. При вашем появлении близ машины зажигаются габаритные огни, свет в салоне и подсветка входной зоны. Фары светодиодные и переключаются автоматически, чтобы не слепить встречных.

РАЗВЛЕКАТЕЛЬНЫЙ комплекс создает в салоне три раздельных медиапространства. Для второго ряда предусмотрены два восьмидюймовых дисплея, чтобы смотреть кино, играть в игры или слушать любимую музыку через беспроводные наушники.

кроссоверов. Та самая мобильная квартира по советскому Анатолию Новосельцеву. Можно сказать, даже трехкомнатная, поскольку на каждом из трех рядов здесь постарались создать индивидуальный микроклимат.

Здесь очень просторное царство качественной сборки с претензией на премиальность, удобных и несложных для восприятия мелочей, обязательной кожаной обивки, электроприводов. Приводы помогают трансформации. На втором ряду – персональные экраны. Звук продвинутой аудиосистемы можно сконцентрировать вокруг водителя, погрузив его в этакий акустический кокон. Словом, комфорта до краев. Под капотом бензиновый моторище V8 5.6 мощностью в четыреста лошадиных сил. Трансмиссия исключительно с автоматической коробкой и системой полного привода. На выбор режимы 2WD с приоритетом тяги на задней оси, Auto с распределением момента по ситуации, 4WD High для несложного бездорожья и 4WD Low с понижающей. Но логичнее оставаться на асфальте. Плавность хода улучшают пневматика задней подвески и амортизаторы с иными после обновления настройками. Мелкие огрехи покрытия, по идее, должны отрабатываться лучше, поскольку обновленные шины помягче прежних. А сильные колебания подавляет гидравлическая система контроля положения кузова.

Этот гигант выглядит вещью вне времени. Можно даже сказать, что автомобиль антикризисный. Ведь кризисы мы преодолеваем благодаря вере в позитив. А на борту у больших кроссоверов – чем они особенно хороши – всегда теплится мечта о лучшей жизни. **a**





ДЛЯ КАЖДОГО АВТОМОБИЛЯ
доступно несколько дополнительных опций, включая жесткую крышу из стекловолокна, легкий литий-ионный аккумулятор и легкую выхлопную систему из титана.

Все цвета лотоса

Lotus Elise Classic Heritage Editions

Эта машина – общепризнанная икона дизайна и инжиниринга среди легких автомобилей с высокой производительностью. Построенная вокруг ориентированного на водителя интерьера, она гарантирует чистый, захватывающий и волнующий опыт управления. Но любой иконе нужен хороший оклад, и потому поклонникам марки предлагается на выбор четыре варианта гоночных ретро-ливрей, в которых будет исполнен кузов. Знаменитый черно-золотой отсылает к ливрее Lotus Type 72D, на которой Эмерсон Фиттипальди одержал пять побед в сезоне Формулы 1 1972 года. Красный, белый и золотой перекликаются с типом 49B, на котором гонялся Грэм Хилл в 1968 году. Синий, красный и серебряный вдохновлены Lotus Type 81 1980 года, за рулем которого побывали Найджел Мэнселл, Элио де Анджелис и Марио Андретти. Наконец, четвертый новый Elise, выполненный в сине-белом цвете, является данью уважения дизайну Lotus Type 18 1960 года. Ровно 60 лет назад это был первый автомобиль Lotus, который добился поул-позиции Формулы 1, а после и победы на Гран-при Монако. Которую одержал сэр Стирлинг Мосс, увы, покинувший этот мир совсем недавно. В совокупности будет выпущено всего 100 автомобилей серии.

Вспомнить все

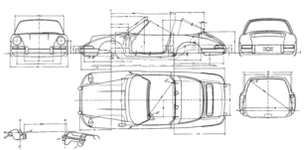
Porsche 911 Targa 4S Heritage Design Edition

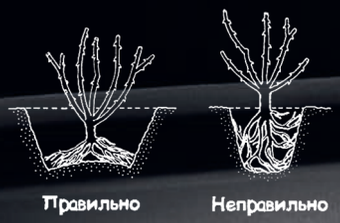
Любая автомобильная компания пытается подчеркнуть историческую преемственность, но у Porsche для этого теперь разработана целая программа. Первой из четырех коллекционных моделей, которые будут выпущены в рамках стратегии Heritage Design, стал суперсовременный «девятьсот одиннадцатый» с узнаваемыми элементами дизайна пятидесятых и начала шестидесятых годов. Аутентичные стародавним временам цвета кузова, белые круглые наклейки на бортах, гоночная графика на передних крыльях, шильдик Porsche Heritage на решетке задней крышки, который по своему дизайну напоминает шильдик Porsche 356, – вот лишь несколько отличительных черт экстерьера серии. Интерьер автомобиля тоже обращается к традициям. Например, отделка сидений и обивки дверей из вельвета воспроизводит не только материал, который использовался еще в Porsche 356, но и сам дух той эпохи. Тахометр и секундомер в классическом дизайне с зеленой подсветкой подчеркивают эмоциональность концепции, так же как и перфорированная обивка потолка из микрофибры и многочисленные кожаные компоненты Exclusive Manufaktur. Металлическая пластинка на декоративной планке передней панели указывает индивидуальный порядковый номер ограниченной серии, в которой предполагается выпустить 992 автомобиля.





ДИЗАЙНЕРСКОЕ ПОДРАЗДЕЛЕНИЕ STYLE PORSCHE
совместно со специалистами Porsche Exclusive Manufaktur по-новому интерпретирует легендарные модели 911 и оборудование пятидесятых – восьмидесятых годов и возрождает к жизни характерные особенности того времени.







АВТОМОБИЛЬ
был построен в 2017 году. Но сегодня о нем вспомнили потому, что заказчик розария внутри машины участвовал в знаменитом цветочном шоу в Челси.

Я садовником родился

Rose Gallery by Rolls-Royce Phantom

Западный Суссекс – единственное место в мире, где растет уникальный сорт роз «Фантом». Этот цветок был выведен эксклюзивно для Rolls-Royce всемирно известным британским селекционером Филипом Харкнессом. На выведение сорта ушло восемь лет, и сейчас эти розы, отличающиеся кремово-белыми цветками, произрастают в саду на территории предприятия британской марки в Гудвуде. Именно этим «фантомным розам» оказался посвящен целый автомобиль. Сначала горшки с цветами отвезли в Баварию, на знаменитую фарфоровую мануфактуру «Нимфенбург». Там из тончайшего черного и белого фарфора были изготовлены стебли и цветы, которые стали композицией в «галерее» одного из Rolls-Royce Phantom. Если кто не в курсе, «галерея» – эта витрина в салоне автомобиля, на месте, где у обычных машин находится бардачок. В «галерее» по воле заказчика помещается то или иное произведение искусства. В конкретном случае клиенту показалось мало фарфоровых цветов в витрине, и для него салон лимузина был расшит изображениями цветущих бутонов роз – эта тончайшая работа потребовала более миллиона стежков. Заказал автомобиль клиент не с Ближнего Востока, как можно было бы подумать, а из Швеции.



НА САМОМ ДЕЛЕ
кузов Bacalar может быть окрашен в следующие цвета: Dragon Red II, Orange Flame, Yellow Flame, Apple Green и Jetstream II.

Все цвета радуги

A Rainbow of Bentleys

«Сколько цветов у радуги?» – популярный вопрос, который задают «Яндексу». Цветов, как известно, семь – их количество и порядок проверяется фразой «Каждый охотник желает знать, где сидит фазан», где каждая первая буква слова соответствует первой букве слова, обозначающего цвет. Но все, кто видел, настоящую радугу, знают, что границы между цветами условны, один цвет плавно переходит в другой, и потому их количество может быть любым. В радуге марки Bentley все же семь цветов, но каждый из них отличается от классического. О чем и было заявлено после подведения итогов конкурса, который компания проводила между своими сотрудниками и их домочадцами. В режиме самоизоляции им предлагалось скоротать время в разработке индивидуальных комплектаций автомобиля, который в реальности далеко не всем из них удалось бы заказать. Речь, конечно же, об ослепительно красивой и не менее дорогой «баршетте» Bentley Mulliner Bacalar. Победила в конкурсе дама по имени Элеонора, должность которой в компании не уточняется. Она покрасила «свой» Bacalar сразу во все цвета радуги. Радуга, по ее мнению, – это символ надежды. И именно надежда объединяет сегодня всех людей в контексте нагрянувшей на мир пандемии.



ЧТОБЫ МАШИНА БЫЛА
еще более модной, в стандартную комплектацию спецверсии добавили автоматический кондиционер и датчик света. Бесключевой доступ в салон и запуск двигателя кнопкой – опция.

Маркиза Карабаса

Citroen C1 JCC+

Знаменитый французский модельер Жан-Шарль де Кастельбажак родился в Касабланке, но сам он не просто европеец – его отец, маркиз Луи де Кастельбажак, потомок рыцарей-крестоносцев, служил пианистом при марокканском королевском дворе. Может быть, именно поэтому в творчестве художника одежды гармонично сочетаются французская утонченность и африканская страсть. С автомобилями Жан-Шарль тоже эпизодически работает. Так, в 2011 году он создал президентский лимузин. Покрасил Renault Twingo в официальный черный цвет, а внутри разместил паркет, канделябры и винтажную мебель. Но только это было скорее художественное произведение или политический манифест – «политики должны быть ближе к народу, в том числе ездить на малолитражках». Последнюю же автомобильную работу Кастельбажака можно приобрести у официального дилера марки Citroen. Модель C1 JCC+ – не первый опыт сотрудничества модельера с маркой. Раньше при его участии готовились спецверсии C3 JCC+ и E-Mehari Art Car. Пятидверная версия C1 щеголяет черными 15-дюймовыми легкосплавными дисками и черной крышей. Сам кузов может быть черным, красным, белым и серым двух оттенков. Еще машину отличают красные колпаки внешних зеркал, синие колпачки на ступицах колес и графические элементы JCC+ на крышке багажника и передних дверях. В салоне покупатель найдет красную приборную панель с белой окантовкой воздуховодов вентиляции, глянцево-черное обрамление центрального дисплея и кулисы, а также логотипы модельера, вышитые на подголовниках сидений и напольных ковриках.

CITROEN C1 JCC+
уже продается у европейских дилеров марки по цене от 14 135 евро.









VESPA
и Christian Dior – ровесники. Оба бренда были основаны в послевоенном 1946 году.

Римские каникулы

Vespa 946 Christian Dior

К спецверсиям автомобилей, выпущенных в коллаборации с модными домами, мы уже привыкли. Но бывают и скутеры. Например, представленный в самом начале лета совместный продукт итальянского производителя мототехники Piaggio Group и французского модного дома Christian Dior. Сиденье украшает принт Dior Oblique, разработанный знаменитым дизайнером Марком Боаном еще в 1967 году. Тот же узор можно обнаружить на шлеме и кофре. В целом же за проект отвечала креативный директор Dior Мария Грация Кьюри. По ее словам, на создание спецверсии мотороллера ее вдохновлял не только фильм «Римские каникулы», где герои Одри Хепберн и Грегори Пека чуть не половину экранного времени гоняли на «Веспе» по Вечному городу. Она помнит, как «очень давно мы с мужем на скутерах ездили из Рима на побережье Фреджене». Путь, кстати, неблизкий – около 35 км, так что сегодня удобнее, конечно же, на автомобиле. Но никто вам и не даст прокатиться на Vespa 946 Christian Dior именно сегодня. Предполагается, что спецверсия поступит в продажу весной 2021 года. Сначала она будет продаваться в бутиках Dior по всему миру. А чуть позже поступит в дилерские центры Piaggio Group.



ПОЯВЛЕНИЕ MC20 – важное событие для компании. Это будет первый автомобиль, двигатель которого полностью разработан и построен Maserati.

Чтобы помнили

Maserati MC20 Sir Stirling Moss

Знаменитому гонщику Стирлингу Моссу, покинувшему этот мир 12 марта 2020 года в возрасте 90 лет, итальянская марка посвятила красивую памятную фотосессию. Прототип среднемоторного спорткара, дебют которого из-за пандемии был перенесен на осень, поверх камуфляжа был украшен автографом гонщика, а чуть поодаль замерли исторические машины, к которым Мосс имел самое непосредственное отношение. Пресс-релиз с фотосессией был разослан 13 мая, и эта дата была выбрана не случайно. Именно в этот день в 1956 году Стирлинг Мосс за рулем Maserati 250F проехал 100 кругов по сложнейшей трассе в Монако и одержал победу. Его часто называли «королем без короны». В Формуле 1 он выиграл 16 гонок из 66, в которых участвовал. Но ни разу не стал чемпионом мира – четыре раза он был вторым и три раза третьим. Поэтому сегодняшние почести едва ли у кого язык повернется назвать чрезмерными. Кроме того, этим жестом уважения компания из Модены хочет напомнить о своем спортивном призвании и намерении уже в ближайшее время вернуться на гоночные трассы и по праву занять там место, которое принадлежало Maserati в середине прошлого века.



МАССА ОДНОГО съемного аккумулятора составляет 11 кг, так что унести его на подзарядку — не проблема.

В стиле супрематизма

Punch

Электрический привод прекрасно вписывается в концепцию городского мотоцикла Punch, созданного коллективом единомышленников из России и Белоруссии. Идеальная характеристика электромотора обеспечит машине хорошую динамику даже при невысокой мощности, а отсутствие коробки передач означает простоту управления – мощность всегда пропорциональна повороту рукоятки «газа». Создатели электроцикла описывают его концепцию как «стоянка в подъезде – парковка в мотобаре». И в самом деле – ни топлива, ни масла, ни отработавших газов. Не грязнее велосипеда! И искать зарядку не обязательно – съемные батареи можно унести домой или в офис и зарядить от обычной розетки.

А внешний вид такой, что можно принять его за арт-объект. Четкие геометрические формы вдохновлены традициями русского авангарда и европейского дизайна двадцатых годов XX века. Пожалуй, такой мотоцикл мог придумать Татлин или профессор Баухауса. На фоне современных мотоциклов Punch выглядит настоящим авангардом!

Мощность ограничена сознательно: во многих странах Европы обладатель прав с категорией B может управлять и мотоциклом с двигателем мощностью до 11 кВт включительно. В России для этого понадобится категория A1, которую, в отличие от мотоциклетной A, можно открыть с 16 лет. Для тех, кто уже имеет полноценные мотоправа, есть вариант с мотором мощностью 15 кВт и максимальной скоростью 120 км/ч.

Оригинальный силовой агрегат оснащен системой охлаждения, которая позволяет форсировать его при необходимости. В конструкцию заложены возможности для тюнинга, так что всегда можно добавить индивидуальные черты.



АВТОРЫ ПРОЕКТА полагают, что Punch будет востребован прежде всего в теплых европейских странах. Где эксплуатировать его можно будет круглогодично, а цена в 7000 евро не покажется высокой.



Рис. 11. Варианты освобождения пострадавшего от действия электрического тока



ЦЕНА SCOOTER
составляет 2968 чешских крон. Но не спешите переводить эту сумму в рубли.

Последняя миля

Skoda Scooter

В рамках концепции Simple Clever чешская марка предлагает транспортное средство на мускульной силе для преодоления так называемой последней мили – в случае, если приходится оставить машину на парковке, когда дальше начинается пешеходная зона, например. Skoda называет свой новый Scooter не иначе, как «умный». Такую гордость за свое детище автопроизводитель испытывает потому, что он наделен особым складным механизмом и легким движением руки превращается из практичного городского самоката, который выдерживает вес до 100 кг, в маленький плоский предмет размером 49×42×11 сантиметров. Его можно разместить, не жертвуя багажным отсеком, например, в моделях Kamiq и Scala, а также в любых других автомобилях и любом общественном транспорте. Изготовленный из стали и алюминия скутер Skoda весит менее пяти килограммов. На всякий случай Skoda предупреждает, что самокат не предназначен для дорог общего пользования, что при поездках надо пользоваться шлемом, что специальная ниша для перевозки в сложенном состоянии разместится только в тех вышеупомянутых моделях, которые не несут под полом багажника запасное колесо, и самое обидное, что купить его можно пока только в чешском онлайн-магазине марки.



ВСЕГО БУДЕТ
выпущено 250 мотоциклов серии. Каждый экземпляр пронумерован и поставляется со специальным пакетом документов в премиальном оформлении. Цена в России составляет 1 770 000 рублей.



Триумф Бонда

Triumph Scrambler Bond Edition



Премьеру юбилейной 25-й киноленты про похождения агента 007 перенесли на ноябрь. Потому что пандемия, и название фильма нам как бы об этом напоминает – «Не время умирать». Кинотеатры закрыты, и потому производители фильма не получат кассовых сборов, на которые рассчитывают. Между тем франшиза давно уже стала популярным местом продакт-плейсмента и двигателем самых разных товаров. Производители которых, конечно же, не хотят, чтобы он залежался на полках в ожидании кинопремьеры. Один из таких товаров – спецверсия мотоцикла, на котором герой Дэниела Крейга проделывает всякие фокусы на экране, о чем мы пока можем судить только по трейлерам. От обычной версии бондовский Scrambler отличается премиальной цветовой гаммой Sapphire Black, которая великолепно сочетается со стильным защитным щитком на выпускной системе, боковой накладкой в единой фирменной стилистике бондианы и сиденьем из натуральной кожи с вышитым логотипом Bond Edition. Двухцилиндровый двигатель жидкостного охлаждения развивает 90 л.с. Крутящий момент 110 Нм доступен уже на низких оборотах. 21-дюймовое переднее колесо – необходимое качество для мотоциклов, которые любят гонять по бездорожью.

RENAULT KAPTUR

Двигатель, тип	бензиновый, R4 с турбонаддувом
Объем двигателя, куб. см	1332
Максимальная мощность, л.с. при об/мин	150 при 5250
Максимальный крутящий момент, Нм при об/мин	50 при 1700
Трансмиссия	вариатор
Привод	полный
Разгон от 0 до 100 км/ч, с	10,4
Максимальная скорость, км/ч	188
Средний расход топлива, л на 100 км	7,1
Цена в России, руб.	от 1 020 000





Перезагрузка

Иван Картамцев • Фото Renault

RENAULT KAPTUR В НОВОМ ФОРМАТЕ

ВСЕ-ТАКИ В ИНТЕРЕСНОЕ ВРЕМЯ МЫ ЖИВЕМ. МИР СУЗИЛСЯ ДО ЭКРАНА СМАРТФОНА, НО ВМЕСТЕ С ТЕМ, БЛАГОДАРЯ ИНТЕРНЕТУ, РАСШИРИЛСЯ ДО НЕВЕРОЯТНОСТИ. МИР НЕЗАМЕТНО ОБНОВЛЯЕТСЯ В РЕЖИМЕ ОНЛАЙН, ЛИШЬ ВРЕМЯ ОТ ВРЕМЕНИ ПРЕДЛАГАЯ ОЗНАКОМИТЬСЯ СО СПИСКОМ ПОЛЕЗНЫХ ИЗМЕНЕНИЙ. ЗА ПРИМЕРАМИ ДАЛЕКО ХОДИТЬ НЕ НАДО: 21 МАЯ КОМПАНИЯ RENAULT УДАЛЕННО ПРЕЗЕНТОВАЛА ОБНОВЛЕННУЮ ВЕРСИЮ ОДНОГО ИЗ СВОИХ БЕСТСЕЛЛЕРОВ ПОД НАЗВАНИЕМ KAPTUR, ОБОЗНАЧИВ НАМЕТИВШУЮСЯ И УСКОРЕННУЮ ПАНДЕМИЕЙ ТЕНДЕНЦИЮ ОТКАЗА ОТ ФОРМАТА ТРАДИЦИОННЫХ «ОЧНЫХ» СМОТРИН.

В тот день автомобильные журналисты внимательно уставились в экраны своих мониторов, пытаясь углядеть, чем новый Kaptur отличается от модели предыдущего поколения. Впрочем, внешних различий оказалось не так много, как некоторые того ожидали. Оно и немудрено: клиентские опросы показали, что обликом Kaptur довольны большинство его покупателей. Зато к технической составляющей автомобиля за четыре года успело накопиться немало пожеланий. Поэтому Kaptur подвергся глобальному переформатированию. Автомобиль перестал быть «гламурным дастером» и переехал на новую платформу, разделив ее с другой популярной моделью марки – Arkana. От нее «Каптюр» также позаимствовал турбированный мотор и трансмиссию. При этом, по заверению лиц, причастных к обновлению, кроссоверу удалось сохранить индивидуальный характер, и он особенно понравится той части аудитории, которая хочет получить комфортный семейный автомобиль, одинаково пригодный как для городских перемещений, так и для дальних путешествий.

Но так ли это на самом деле? К сожалению, а может быть к счастью, при всем своем удобстве, дистанционный формат не способен дать ответы на все вопросы. А потому, как только появилась возможность, компания Renault организовала выездной тест-драйв, приуроченный к старту физических продаж новинки.

Милого узнаю по решетке

Кстати, еще одна современная услуга, которая предоставляется компанией Renault, – это онлайн-шоурум. Она позволяет заказать и оплатить понравившийся автомобиль, который припаркуют прямо у вашего дома. И в день тест-драйва мне фактически удалось испытать преимущества этого сервиса, когда с утра я обнаружил у подъ-

KAPTUR ОТЛИЧАЕТСЯ довольно богатым оснащением даже в базовой комплектации Life. Туда по умолчанию вошла система бесключевого доступа, а также система дистанционного запуска двигателя. При этом внешний вид украсили светодиодные ходовые огни и 16-дюймовые легкосплавные диски.







езда новенький Kaptur в эксклюзивном исполнении Edition One. После чего, получив ключи и заполнив все необходимые документы, я приступил к детальному осмотру транспортного средства.

Изменений оказалось действительно немного, но они есть. Отличить обновленный Renault Kaptur позволяет решетка радиатора с хромированными вставками, а также светодиодные ходовые огни, доступные уже в стандартной комплектации. А вот полностью светодиодные фары – это опция.

Но, пожалуй, проще всего распознать новинку по насыщенному синему цвету кузова Blue Iron, который отлично сочетается с серебристым Gris Platine, предназначенным для оформления крыши. Всего для Kaptur теперь доступны восемь цветов кузова с тремя вариантами окраски крыши. Так что, быть может, лучшим ориентиром послужат легкосплавные колесные диски, которые могут быть как серебристыми, так и в двухцветном исполнении. Что же касается версии Edition One, то ей и вовсе доступны 17-дюймовые колеса со своим собственным уникальным дизайном.

Цвет настроения синий

Внутри автомобиля обновок явно больше, хотя многие из них не сразу бросаются в глаза. Kaptur получил переработанную переднюю панель

АВТОМОБИЛЬ
предлагается как в моноприводном, так и в полноприводном варианте. В первом случае сзади устанавливается полузависимая подвеска, в то время как во втором варианте ее роль выполняет независимая многорычажная конструкция.





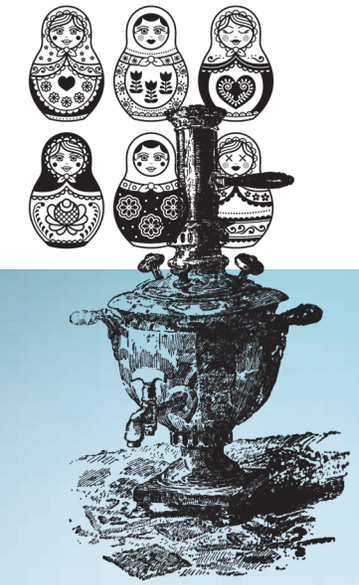
с мягким декоративным пластиком, а также новое рулевое колесо с кнопками управления круиз-контролем, которые до обновления располагались там, где их днем с огнем не сыщешь – рядом с «ручником». Из дополнительных удобств можно отметить регулируемый по длине подлокотник и пару подстаканников в центральной консоли. Плюс ко всему пассажиры заднего ряда получили пару дополнительных разъемов USB. За красоту и атмосферу в салоне теперь отвечает подсветка из восьми цветов на выбор, а также отделка кресел, которая может быть как тканевой, так и комбинированной, в том числе с использованием натуральной кожи вместо бюджетного кожзама.

Что же касается тестового эксклюзива Edition One, то для него и вовсе доступен дизайн-пакет Blue Pack, который включает в себя декоративные элементы синего цвета на передней панели, центральной консоли и во вставках подголовников. Учитывая соответствующую гамму кузова, можно предположить, что концентрация синевы вокруг зашкаливает, но нет – все выполнено умеренно и со вкусом.

Загнать за Можай

Быстро управившись с фирменной восьмидюймовой мультимедийной системой Easy Link, которая, помимо Apple CarPlay и Android Auto,





В НАЧАЛЬНЫХ
комплектациях Kaptur может оборудоваться 1,6-литровым атмосферным мотором мощностью 114 л.с. При этом в паре с ним может идти либо пятиступенчатая механическая коробка передач, либо CVT-X-Tronic предыдущего, седьмого поколения.

ОБНОВЛЕННЫЙ KAPTUR
оборудуется множеством вспомогательных систем, в число которых входят система контроля слепых зон, а также система камер кругового обзора. Последняя, помимо прочего, может облегчить движение по бездорожью, транслируя на мультимедийный экран участок непосредственно перед автомобилем.

также поддерживает платформу «Яндекс.Авто», я проложил себе подходящий маршрут до Можайска. Причем, помимо скоростных автострад, мой путь включал в себя грунтовые дороги, кажется протоптанные еще войсками Наполеона. Но обо всем по порядку.

Прокатившись по городу, я пришел к мысли, что Renault Kaptur едва ли не идеальный автомобиль для мегаполиса. Новое шасси настроено так, что любые мелкие изъяны родного асфальта остаются незамеченными. И хотя пару раз подвеску заметно тряхнуло на крупных ямах, это не испортило общего впечатления от энергоемкости и плавности хода.

Городскую эксплуатацию также облегчает рулевой механизм, который не только, наконец, научился регулироваться по высоте и вылету, но и обзавелся электроусилителем с переменной производительностью. На малых скоростях он становится практически невесомым, что заметно облегчает маневрирование в условиях нервного утреннего трафика и на парковке. При этом на скоростных трассах руль становится довольно упругим, что делает движение мягким и безопасным.

Отдельной похвалы заслуживает и связка 150-сильного турбомотора 1,3 TCe с бесступенчатой коробкой передач X-Tronic нового, восьмого поколения. Конечно, силовой агрегат не поражает ураганной динамикой, но по сравнению с автомобилем предыдущей генерации может приятно удивить. В том числе тишиной в салоне. Хотя я и предпочел ей объемное звучание аудиосистемы Bose, развлекавшей меня до самой точки назначения, где умиротворяющую атмосферу смог нарушить лишь обещанный внедорожный участок.

О том, как с ним справился Renault Kaptur, лучше меня мог бы рассказать ошалевший взгляд владельца Mitsubishi Pajero, что удил рыбу у глухого лесного озера, когда я, по уши в грязи, пролетел мимо него на своем веселеньком голубом кроссовере. Благо клиренс в 205 мм и хорошие углы съезда позволяют ехать в свое удовольствие.

Для людей

Глубокая модернизация благотворно сказалась на Renault Kaptur, превратив его в сбалансированный и комфортный автомобиль, которому, при всем при том, не чужды нотки здорового авантюризма. На нем не стыдно каждый день мотаться на работу или пуститься в длительное семейное путешествие – с любой задачей он справляется одинаково хорошо. И даже если в один прекрасный день вам захочется экстремального отдыха на природе где-нибудь вдалеке от гаджетов и цивилизации, «Каптюр» и здесь не заставит за себя краснеть. Ведь перезагрузка иногда нужна не только автомобилям, но и людям.



Не отдадим свободы

Анна Килимник • Фото Skoda

НОВЫЙ RAPID В НОВЫХ УСЛОВИЯХ

В ЖИЗНИ БОЛЬШИНСТВА ЛЮДЕЙ ТАКОГО ЕЩЕ НЕ БЫЛО. НЕЛЬЗЯ ВЫЙТИ НА УЛИЦУ. НЕЛЬЗЯ ВЫПИТЬ КОФЕ В КАФЕ. НЕЛЬЗЯ ПОКАЧАТЬСЯ НА КАЧЕЛЯХ. НЕЛЬЗЯ ПОЕХАТЬ НА АВТОМОБИЛЕ КУДА ГЛАЗА ГЛЯДЯТ. ПОСЛЕ ОКОНЧАНИЯ РЕЖИМА САМОИЗОЛЯЦИИ БОЛЬШЕ ВСЕГО ХОТЕЛОСЬ ПОЧУВСТВОВАТЬ СЕБЯ СВОБОДНЫМ. СНОВА. В ТОМ СМЫСЛЕ, ЧТО КАК ПРЕЖДЕ, НО ВСЕ РАВНО ПО-НОВОМУ. ХОТЯ НОВОГО – ВСЕГО-ТО ОСОЗНАНИЕ, ЧТО В ОБЫЧНОЙ ЖИЗНИ МЫ НЕ ЦЕНИМ ПРОСТЫЕ РАДОСТИ. ПРОСТО ВЫЙТИ НА УЛИЦУ. БЕЗ МАСКИ НА ЛИЦЕ. БЕЗ РЕЗИНОВЫХ ПЕРЧАТОК НА РУКАХ. БЕЗ СТРАХА ПОЛУЧИТЬ ШТРАФ. ВЫПИТЬ КОФЕ. ПОКАЧАТЬСЯ НА КАЧЕЛЯХ. И УЕХАТЬ НА АВТОМОБИЛЕ КУДА ГЛАЗА ГЛЯДЯТ.

Вы же прошли эти испытания – огнем, водой и медными трубами? То есть «Зумом», готовкой и «давай поиграем» в режиме «двадцать четыре на семь»? Вы же вышли из них победителем, с любимой второй половиной, еще больше любимыми детьми и все еще любящими вас домашними питомцами? За это, несомненно, полагается награда. Как насчет путешествия? Самолетом, поездом, каршерингом... Мммм... Кажется, еще не было в новом времени лучшего момента задуматься: «Не купить ли себе семейный автомобиль?» Вариантов много, один из лучших – по-прежнему Skoda Rapid.

Должна быть экономной

Почему-то о цене обычно говорят под конец. Сначала – про дизайн, потом про все остальное, а в конце уже денежный вердикт. Но за несколько последних месяцев люди не стали богаче, но прямолинейнее – это точно. Поэтому давайте сразу с козырей. В базовой, весьма приличной комплектации новый Rapid стоит 792 000 рублей. В самой топовой – 1 171 000 рублей. Между этими значениями много разных вариантов, и на большинство из них действует специальное предло-

SKODA RAPID			
Двигатель, тип	бензиновый, R4	бензиновый, R4	бензиновый, R4, турбо
Объем двигателя, куб. см	1598	1598	1395
Максимальная мощность, л.с. при об/мин	90 при 4250–6000	110 при 5800	125 при 5000–6000
Максимальный крутящий момент, Нм при об/мин	155 при 3800–4000	155 при 3800–4000	200 при 1400–4000
Трансмиссия	5MT	5MT/6AT	7AT (DSG)
Максимальная скорость, км/ч	184	195/190	204
Разгон от 0 до 100 км/ч, с	11,4	10,7/11,8	9,2
Средний расход топлива, л на 100 км	6,4	6,2/6,5	5,9
Цена в России, руб.	от 792 000	от 858 000 / от 908 000	от 1 024 000





ДВИГАТЕЛЬ 1.6 MPI
предлагается для Rapid в экономичном варианте на 90 л.с. — для тех, кто не хочет переплачивать за страховку и налог, и стандартном — 110 л.с., к которому уже можно взять «автомат».



НОВОЕ
двухспицевое рулевое колесо Rapid, впервые доступное на автомобилях Skoda в России, регулируется по высоте и вылету. Трехспицевое спортивное рулевое колесо с подогревом предлагается в качестве опции.





жение в рамках программы Start Edition. Конфигурировать свой будущий автомобиль – одно из самых приятных занятий на свете, так что тут не стоит вмешиваться. В качестве ремарки только упомянем про кредит на три года под добросовестные 7,9 процента.

Более продвинутый покупатель, прежде чем окончательно примет решение, будет педантично рассчитывать стоимость владения, а кому-то это и в голову не придет. Но есть один фактор, который пока мало кто учитывает, а стоило бы. Гипотетическая вероятность получения штрафов за превышение скорости. Многое, конечно, зависит от вашей манеры вождения. Но есть на нее управа. Круиз-контроль, который помимо своей прямой обязанности по поддержанию скорости может ее ограничивать, что и позволяет избегать штрафов. У Skoda Rapid такой, конечно же, есть. После введения нужного значения превышение заданного порога будет пусть не сложным, но ощутимым: нужно будет нажимать на педаль акселератора до упора, преодолевая заметное сопротивление.



МОТОР 1.4 TSI
с непосредственным впрыском и турбонаддувом обладает мощностью 125 л.с. и крутящим моментом в 200 Нм в широком диапазоне, обеспечивая при этом низкий расход топлива. Не последнюю роль в этом играет семиступенчатая коробка DSG.

Далеко и надолго

Не так уж много людей интересуются перед покупкой объемом топливного бака своего будущего автомобиля. А стоило бы, особенно теперь. Чем меньше бак, тем чаще вы заезжаете на АЗС, а там никто не знает, сколько человек до вас подержали в руках заправочный пистолет и все ли они делали это в перчатках. Поэтому 55-литровый топливный бак нового Skoda Rapid при среднем расходе топлива от 5,9 до 6,5 литра на 100 километров пути – в зависимости от двигателя – обещает весьма продолжительную поездку без лишних контактов.

Возможность ехать «куда глаза глядят» предполагает еще и оптимальный клиренс автомобиля. Увеличенный дорожный просвет – часть пакета для плохих дорог, предлагаемого уже в стандартном оснащении Skoda Rapid, куда входит еще и защита ходовой части от повреждений. Идеально для неидеальных проселочных дорог. Это же не внедорожник с его зудящим желанием закопаться в песок, потонуть в грязи или покорить глубокий брод. Skoda Rapid располагает

В КОЛЛЕКЦИИ
оригинальных аксессуаров для Rapid – детские сиденья трех возрастных категорий, оригинальный спойлер на дверь багажного отделения, а также универсальная система Smart Holder, благодаря которой на подголовники передних сидений можно установить плечики для одежды, крючок для сумок или держатель для планшетов.



В БАГАЖНИКЕ RAPID по умолчанию есть розетка 12 В. Во-первых, для холодильника. Ну и во-вторых, для того, чтобы вы купили себе автомобильный пылесос и содержали свой автомобиль в порядке.

к приключениям более сдержанным, в некотором роде утонченным и – ну а почему бы и нет? – стильным. Потому что это – очень красивый автомобиль.

Рельефные грани и кристаллический дизайн – привычное описание внешности любой модели Skoda, от топового Superb до демократичного Rapid. Часто «вишенкой на торте» привлекательности автомобиля являются светодиодные фары. И у Rapid они идут уже в базовом оснащении. К слову, цветовая гамма новинки пополнилась новыми оттенками металлик – серебристым, серым и красным. Для версий Ambition и Style предлагается особая отделка Black Edition, и не забудем еще хоккейную спецверсию Hockey Edition.

Все по местам

Семейный автомобиль по демократичной цене – часто за этими словами скрывается пустота. Все точеные грани остаются снаружи, а внутри – просторный, но как бы полый салон, места много, но все оно какое-то бесполезное и некомфортное – воздух воздухом. И уж это точно – не про Rapid, породистый автомобиль Skoda – от держателя парковочных талонов до скребка для льда. Решений Simply Clever здесь довольно много. Особого упоминания достойны просторные отсеки передних дверей с держателями для 1,5-литровых бутылок, рядом с которыми можно разместить съемную корзину для мусора, предлагаемую в качестве аксессуара, а также отсек со складным зонтом под пассажирским сиденьем – кажется мелочью, до той поры, когда на улице ливень, а вы уже приехали.

Есть тут и то, без чего современный человек не может прожить и суток, будь он взрослым или ребенком: это разъем USB-C, воткнув в который провод, можно насытить своей гаджет энергией. В Rapid таких разъемов может быть четыре: пара на центральной консоли доступны уже в базовой комплектации и еще пара в задней части салона - начиная с комплектации Ambition. Все члены семьи будут довольны, и не надо будет тянуть спичку, чей гаджет будет подзаряжаться первым.



ОБЕ ПРЕДЛАГАЕМЫЕ
для Rapid информационно-развлекательные системы поддерживают функцию SmartLink, которая дает возможность подключить к автомобилю смартфон и вывести на центральный дисплей онлайн-навигацию и другие сервисы, включая разговор по телефону в режиме громкой связи.

ДАТЧИКИ ПАРКОВКИ
и камера заднего вида сделают парковку простой и безопасной.

Впрочем, поводов для путешествия всей семьей на Rapid куда больше, чем возможностей для подзарядки. Здесь каждому будет комфортно: места для ног у всех предостаточно, уже в базовой комплектации есть кондиционер, но можно выбрать и климат-контроль. На заднем сиденье можно откинуть подлокотник. Выбор медиасистемы – от простой, но стильной Swing с небольшим цветным дисплеем до продвинутой Bolero.

Столько, сколько надо

Взять с собой столько вещей из дома, сколько надо, не проблема для Rapid. Ведь это лифтбэк, и у него не только огромное багажное пространство, оно еще и как на ладони. Объем 530 литров – и это с полноценным запасным колесом под полом! А крышка багажника поднимается высоко, как у хетчбэка, хотя со стороны автомобиль – седан седаном. И тут есть где разгуляться перфекционисту. Во-первых, крючки. Небольшие пакеты теперь будут стоять как по струнке слева и справа. Для прочей мелочи есть карманы за колесными арками. Для чего потяжелее, вроде плиты или комода – а подобные штуки сюда войдут именно из-за широко раскрывающейся багажной двери, а также складывающихся сидений, которые увеличат багажный отсек до 1460 литров, – так вот для их закрепления есть прочные стальные проушины. Но с комодом в путешествие не поедешь. В дальней дороге куда важнее, что для удержания вещей среднего размера и тяжести есть специальные фиксаторы, которые действуют по принципу застежек-липучек и могут закрепить на стандартном ковровом покрытии пола багажного отделения Rapid предметы, при этом не обязательно прямоугольной формы. Подойдут они и для универсального двустороннего багажного коврика, который с одной стороны имеет ворсовое покрытие, а с другой – практичное резиновое, которое легко очищается влажной салфеткой.

Хорошее настроение

Попасть в дорожно-транспортное происшествие – худшее, что может случиться в дальней дороге. Потому что на этом путешествие если и не заканчивается, то точно портится. У Skoda Rapid предусмотрено много систем, которые делают поездку безопасной. Поддержание



БЕСКЛЮЧЕВОЙ
доступ KESSY не только упростит доступ в автомобиль и запуск двигателя, он изменит ваш водительский образ жизни.





В КОЛЛЕКЦИИ АКСЕССУАРОВ
для Rapid много интересных вариантов для багажного отделения. Например, сетка под верхнюю полку, предназначенная для легких вещей и перчаток, газет, журналов или зонта, которые не будут занимать лишнего места, но всегда будут легко доступны.

курсовой устойчивости и система предотвращения повторных столкновений входят в базовое оснащение. Более того, для модели теперь доступен контроль дистанции спереди. Расстояние до движущегося впереди автомобиля отслеживается с помощью радарного датчика, который подает звуковой и визуальный сигналы, предупреждая об опасности столкновения, и, если реакции водителя нет, автомобиль производит торможение.

В качестве опций доступны противотуманные фары с функцией освещения поворотов и ассистент подъема в гору. А фронтальные подушки безопасности могут быть дополнены передними боковыми эйрбэгами, а также шторками.

В общем, в Skoda Rapid есть все, что нужно от автомобиля в новых условиях жизни. И все эти факторы генерируют еще один. Такой банальный, но такой необходимый каждому из нас. Хорошее настроение. На самом деле, это первое, что нужно взять с собой в дорогу. Но если рядом любимые люди и впереди долгая дорога за рулем классного автомобиля, что еще нужно, чтобы почувствовать себя счастливым и свободным!



Четыре на десять

Александр Папешин

Сорок лет полного привода Audi quattro

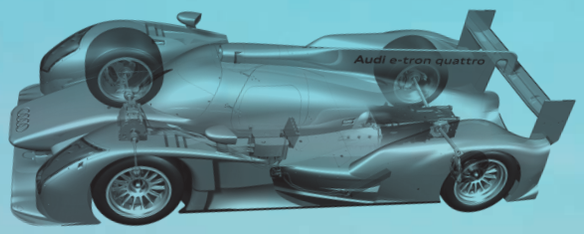
ГДЕ-ТО ПОЛТОРА ДЕСЯТКА ЛЕТ НАЗАД, В ДНИ ЕЖЕГОДНОГО МЕЖДУНАРОДНОГО ЭКОНОМИЧЕСКОГО ФОРУМА В ШВЕЙЦАРИИ СЛУЧИЛСЯ ЖУТКИЙ СНЕГОПАД. ВСЕ РЕПОРТАЖИ ИЗ ДАВОСА НАЧИНАЛИСЬ СЮЖЕТАМИ, ДЕМОНСТРИРОВАВШИМИ, С КАКИМ ТРУДОМ УЧАСТНИКИ МЕРОПРИЯТИЯ ДО НЕГО ДОБИРАЮТСЯ. КТО-ТО ТОГДА ЗАМЕТИЛ, ЧТО ЭТИ ТЕЛЕНОВОСТИ СТАЛИ ЛУЧШЕЙ РЕКЛАМОЙ СИСТЕМЫ QUATTRO. ПОЛНОПРИВОДНЫЕ AUDI A8 ЛЕГКО СПРАВЛЯЛИСЬ С СУГРОБАМИ, В ТО ВРЕМЯ КАК МАШИНЫ ДРУГИХ НЕМЕЦКИХ МАРОК БАРАХТАЛИСЬ ПО СТУПИЦЫ В СНЕГУ.

Это сегодня полный привод у автомобилей представительского класса стал нормой. А тогда топ-менеджер одной уважаемой марки на вопрос, почему она не выпускает полноприводные лимузины, высокомерно ответил: «Наши клиенты ездят по асфальту, и потому нет никаких резонов превращать наши седаны во внедорожники». Жизнь, как говорится, этого господина потом не раз поправила.

Но если следовать исторической правде, то привод на четыре колеса изначально придумывался не для того, чтобы сильные мира сего вовремя приезжали на свои швейцарские встречи. В 1977 году в процессе разработки по заданию бундесвера вездехода VW Iltis группа молодых амбициозных инженеров Audi задумала проект мощного полноприводного спортивного автомобиля со сниженным центром тяжести и удлиненной колесной базой. Первый же построенный прототип A1 продемонстрировал отличные показатели динамики, курсовой устойчивости и проходимости. В частности, машина на летней резине буквально взлетела на крутой альпийский перевал. В дальнейшем подобные подвиги не раз становились эффектным маркетинговым инструментом марки с четырьмя кольцами на эмблеме – раз в несколько лет полноприводные Audi обязательно забираются на трамплины для полетов на лыжах.

Но уже тогда, в конце семидесятых, инженеры Audi прикладывали немалые усилия, чтобы машина была одинаково удобна и в гонках, и в быту – как сказали бы сегодня, в равной степени годилась и для спорта высоких достижений, и для массового спорта. Показательный пример. Когда в 1978 году появился следующий прототип полноприводной машины, Audi Allrad A2, член совета директоров VW Эрнст Фиал отдал его в пользование супруге. Поездив пару дней, она пожаловалась на «скачки и дерганье автомобиля при парковке», что заставило инженеров задуматься над улучшением потребительских качеств для городской езды, сохранив при этом все внедорожные задатки. Что им безусловно удалось – спустя всего пару лет эта «женская история» получила продолжение. Мишель Мутон именно за рулем Audi quattro стала первой женщиной, победившей в гонках чемпионата мира по ралли.

Сегодня компания Audi является ведущим мировым производителем автомобилей премиум-класса с постоянным полным приводом. quattro добавляет динамики вождению и делает его безопасным и захватывающим, помогая следовать наилучшей траектории движения.



AUDI AVUS QUATTRO – концептуальный суперкар, представленный на Токийском автосалоне в 1991 году. Avus quattro имеет алюминиевую раму, что спустя три года, в 1994 году, найдет свое применение в серийной модели Audi A8. Сейчас Audi Avus quattro экспонируется в музее марки в Ингольштадте.

AUDI R18 E-TRON QUATTRO, представленный в 2012 году, стал первым гибридным автомобилем, которому предстояло выступить в гонках на выносливость. Три раза подряд, с 2012 по 2014 год, дизель-электрический привод плюс, конечно же, мастерство пилотов приводили Audi к победам в Ле-Мане.





В 1981 ГОДУ Мишель Мутон на Audi quattro стала первой женщиной, победившей в гонках чемпионата мира по ралли.

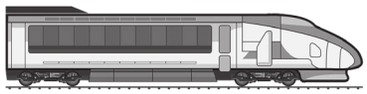


В 1987 ГОДУ Audi третий раз подряд выигрывает гонки Pikes Peak. За рулем quattro S1 – Вальтер Рёрль, показавший новое рекордное время.

Это один из главных маркетинговых инструментов марки, неоспоримый аргумент при продаже. О чем, кстати, свидетельствуют цифры. С олимпийского 1980-го по конец 2018 года компания Audi выпустила более 10 млн автомобилей с приводом quattro. И сейчас модельная линейка марки включает более 150 модификаций с системой полного привода.

Разумеется, за сорок лет в истории quattro было столько важных событий, что попытка составить даже самый скромный таймлайн выльется в многостраничный труд. Достижения в спорте – отдельная тема, ведь весомых побед удавалось добиваться не только в восьмидесятые, но и позже. Так, в 1996 году Audi A4 quattro Supertouring участвовал в семи национальных чемпионатах на трех континентах – в Германии, Великобритании, Италии, Испании, Бельгии, Южной Африке и Австралии – и стал победителем во всех семи. Или еще тема – полноприводные концепт-кары. А еще – постоянная работа над совершенствованием системы quattro и расширением числа моделей, на которых она применяется... Нам, когда мы размышляли над тем, как наиболее наглядно показать многолетнюю историю развития quattro, показалось интересным представить ее на фоне других не менее важных событий, случившихся в конкретные отрезки времени. Глубокое понимание мира – именно в совокупности знаний о том, что в нем происходит. Именно это позволяет нам крепче стоять на ногах и увереннее двигаться вперед. А это, собственно, и есть то, что компания Audi назвала словом quattro.

ДОНЕСЕНИЯ



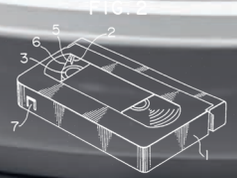
В ЕВРОПЕ ЗАПУЩЕН
в производство поезд TGV, развивающий скорость до 300 км/ч. Первая скоростная линия была открыта по маршруту Париж — Лион.

1980

И в пир, и в мир

Модель Audi ur-Quattro стала настоящей сенсацией Женевского автосалона и главной темой в автомобильных СМИ всего мира, журналистам которых довелось протестировать автомобиль. Это была первая в мире спортивная машина с постоянным полным приводом. До «сотни» она стартовала за 7,1 секунды. Сопоставимые цифры по динамике показывали Porsche 928 и Ferrari 308 GTB, имевшие под капотами моторы на 50 л.с. мощнее. К слову, Audi ur-Quattro стал первым мощным серийным автомобилем, который имел электронное управление двигателем. Успехи в раллийных соревнованиях, где полноприводные Audi были вне конкуренции, особенно на грубых и рыхлых поверхностях, сделали машину легендарной еще при жизни и сильно подняли спрос на нее. Чему в немалой степени способствовало и то, что автомобиль не только мог показать отличное время на гоночной трассе, но и комфортно отвезти владельца за покупками в магазин.





В ВЕЛИКОБРИТАНИИ
продана первая коммерческая видеокассета. На ней был записан концерт Гарри Ньюмена.

1984

Машина чемпионов

Новый раллийный болид, получивший название Sport quattro, стал результатом кропотливой работы инженеров, которые постарались учесть все пожелания пилотов, выступавших на полноприводных Audi. Кузов стал существенно короче, изменился наклон лобового стекла. Мощность пятицилиндрового двигателя составляла 450 л.с, но весила машина при этом чуть более тонны. На этом автомобиле команда Audi в 1984 году выиграла раллийный чемпионат мира, как в личном зачете, так и в зачете производителей. Отдача мотора гражданской версии, поступившей в продажу, была в полтора раза меньше, но повадки автомобиля в плане управляемости и устойчивости на дороге были такими же, как у гоночной версии. Внешне гражданская машина тоже выглядела как болид.



ОТКРЫТО
ДНК-тестирование. Метод моментально нашел применение в криминалистике.



В ПРОДАЖЕ
появилась первая система виртуальной реальности RB2 по цене 100 000 долларов. В том числе в комплект входили перчатки, позволяющие пользователям манипулировать виртуальными объектами.

1986

За нами не заржавеет

В сентябре марка представила новое поколение Audi 80 B3. Кузов новой модели не только отличался отличной аэродинамикой, но и был оцинкован, что позволяло дольше противостоять коррозии. Полноприводные версии имели центральный межосевой самоблокирующийся дифференциал Torsen, а задний дифференциал блокировался при скоростях ниже 25 км/ч, за чем следила электроника. Позже модель, получившая ласковое прозвище «бочка», имела бешеную популярность на вторичном рынке России и в странах СНГ

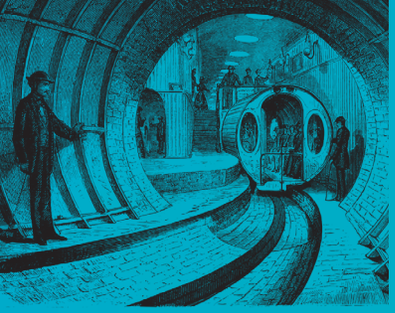


ДИЕГО МАРАДОНА
забил гол «рукой бога» в ворота сборной Англии на чемпионате мира по футболу в Мексике.



В СССР ПРИНЯТ ЗАКОН
«Об индивидуальной трудовой деятельности», положивший начало легальному развитию предпринимательства, внедрению бизнес-процессов и бизнес-технологий.





ОТКРЫТО ДВИЖЕНИЕ ПО САМОМУ ДЛИННОМУ
на тот момент железнодорожному тоннелю Сэйкан, соединившему острова Хоккайдо и Хонсю. Его протяженность составляет почти 54 км, длина подводной части — 23 км. По сей день является самым глубоко залегающим тоннелем — 240 м над уровнем моря и 100 м ниже морского дна. В 2016 году рекорд протяженности был побит Готардским тоннелем в Альпах.

1988

В высший свет

В 1988 году на Парижском автосалоне дебютировал роскошный седан Audi V8, который комплектовался 4,2-литровым бензиновым двигателем мощностью 280 л.с. и, конечно же, полным приводом. Машина получила прекрасную шумоизоляцию, комфортный и стильный салон, а также ряд других неоспоримых достоинств, что позволило модели стать родоначальником поколений представительских седанов Audi A8 – машин политиков, представителей крупного бизнеса, звезд спорта и кино. И своеобразной визитной карточкой этих автомобилей всегда был полный привод.





СОЗДАНА ПЕРВАЯ
версия Photoshop — ныне всемирно известной программы для обработки изображений.



В ПРОДАЖЕ ПОЯВИЛСЯ
первый потребительский цифровой фотоаппарат Casio QV-10 с жидкокристаллическим дисплеем для просмотра сделанных фотографий.



НА ЭКРАНЫ ВЫШЕЛ
«Форрест Гамп» — фильм, который не без оснований принято считать одной из лучших кинолент конца XX века. Помимо трогательного сценария и замечательной игры Тома Хэнкса, фильм запомнился обилием реалистичных компьютерных накладок вымышленного героя поверх документальной кинохроники.

1994

Голубая мечта

Начат выпуск Audi RS 2 quattro – первенца среди самых быстрых и мощных серийных Audi. Спортивный автомобиль стал совместной разработкой Audi AG и Porsche. Даже несмотря на высокую цену – в Великобритании, например, он продавался за 45 705 фунтов стерлингов, – этот полноприводный автомобиль был востребован и стал культовым. Именно поэтому в 2018 году была выпущена специальная серия Audi RS 6 Avant тиражом 150 единиц, в честь того самого Audi RS 2 Avant. Даже цвет сохранили «правильный» – Nogaro Blue.



РАСШИФРОВАН
человеческий геном — уникальные последовательности белков в ДНК, отвечающие за те или иные наследственные признаки.



ИЗОБРЕТЕН СЕГВЕЙ –
самобалансирующееся, маневренное и экологически чистое транспортное средство на двух колесах. Segway быстро завоевал весь мир, став не только любимой игрушкой состоятельной молодежи, но и средством мобильности почтальонов и полицейских.

2000

Новый класс и новички в классе

На Женевском автосалоне представлен Audi Allroad – полноприводный универсал повышенной проходимости, выполненный на усовершенствованной платформе Audi A6 Avant. В тот же год начались продажи сверхмощного спортивного автомобиля B5 Audi RS4 Avant quattro. Чуть раньше линейка автомобилей, оснащенных системой полного привода quattro, пополнилась компактными моделями с поперечным расположением двигателя – Audi TT, Audi A3 и Audi A3 Sportback.





ЗАРАБОТАЛ YOUTUBE –
видеохостинг, предоставляющий пользователям услуги хранения, доставки и показа видео.

2005

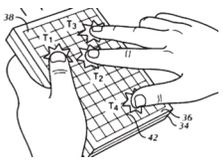
Первый внедорожник

В этом году состоялась долгожданная премьера – был представлен первый внедорожник марки. Audi Q7 комплектовался шестиступенчатой автоматической трансмиссией, опциональным электронным помощником при перестраивании, системой поддержания дистанции, парктроником, динамичной системой освещения поворотов, адаптивной пневмоподвеской и, конечно же, системой постоянного полного привода quattro.

БЫЛА ОТКРЫТА
еще одна планета солнечной системы – Эрида. По размерам она даже больше Плутона, однако период обращения вокруг Солнца составляет 560 земных лет, и объект долго оставался в тени. Свое имя получила в честь богини раздора, так как ученые никак не могли прийти к консенсусу о ее статусе.



РОССИЯ
получила право на проведение Олимпиады. Одним из главных партнеров главного соревнования 2014 года станет марка Audi.

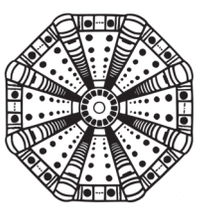


ВЫПУЩЕН
первый iPhone от Apple – устройство, как многие считают, изменившее жизнь человечества.

2007

Теперь и суперкар

В модельной линейке компании из Ингольштадта появился суперкар – двухместный спортивный автомобиль R8 с центральным расположением двигателя, соплатформенный Lamborghini Gallardo. Разумеется, как и любой другой спортивный автомобиль марки, модель имела систему полного привода quattro. А еще Audi R8 стал первым в мире серийным автомобилем с полностью светодиодными фарами.



СОСТОЯЛСЯ
запуск Большого адронного коллайдера – крупнейшего в мире ускорителя элементарных частиц.

2008

Ступени к успеху

В модельной линейке марки появился еще один внедорожник – Audi Q5. На модели впервые нашла применение новая разработка инженеров Audi – семиступенчатая роботизированная коробка передач S tronic, способная передавать до 500 Нм. Постоянный полный привод quattro с дифференциалом Torsen передавал крутящий момент на все четыре колеса в соотношении 40:60 между осями.

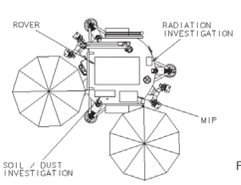


Fig 2.2.b - Lander
SCALE: .025

МАРСОХОД PHOENIX
взял первую пробу грунта вблизи северного полюса Красной планеты, который прежде был недоступен для исследований. При помощи марсохода ученые установили, что по мере наступления «марсианской зимы» над планетой начинает идти снег.





УЧЕНЫЕ
Джефф Хинтон, Саймон Осиндеро и И-Вай Те создали алгоритмы для обучения искусственного интеллекта или машинного обучения, на которых стали основываются «умные» системы.



ОПУБЛИКОВАН
стандарт QI – для беспроводной подзарядки аккумуляторов мобильных устройств.



ДОНЕСЕНИЯ

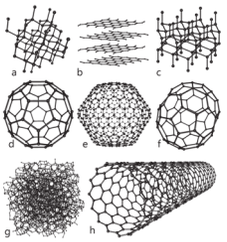


ПРИНЯТО СЧИТАТЬ,
что с представленных в январе устройств Slate PC от Microsoft и iPad от Apple началась эра планшетных компьютеров.

2010

Коронный номер

На автосалоне во Франкфурте состоялась премьера Audi RS 5 Coupé. Классическая элегантная форма кузова, мощнейший двигатель V8, развивающий 450 лошадиных сил… Но это, конечно же, не все! На модели впервые используется новое поколение постоянного полного привода quattro: дифференциал Torsen заменен на новый, более легкий, с коронными шестернями.



НОБЕЛЕВСКАЯ ПРЕМИЯ
по физике присуждена сотрудникам Манчестерского университета Андрею Гейму и Константину Новоселову «за революционные эксперименты с двумерным материалом графеном», открывающим новые возможности во многих областях, в том числе в создании батарей для электромобилей.



ЧЕЛОВЕК ВПЕРВЫЕ
вырастил цветок в космосе. Им стала астра-цинния оранжевого цвета. До этого на МКС выращивали капусту. Там же космонавты ее и ели.

2016

Теперь будет ультра

На модели Audi A4 allroad дебютирует новый интеллектуальный привод quattro ultra. Система непрерывно следит за поведением автомобиля с помощью многих датчиков и умеет быстро и превентивно перекидывать тягу на другую ось, но при этом большую часть времени все равно обеспечивает экономичную езду на моноприводе. Блок управления системы каждые 10 миллисекунд получает и анализирует множество параметров, среди которых угол поворота руля, продольное и поперечное ускорения, выдаваемая двигателем тяга. На основе этих данных электроника активирует муфту на трех уровнях: упреждение, прогнозирование и реагирование.



ГРУППА УЧЕНЫХ ИЗ РАЗНЫХ СТРАН
рассчитала массу техносферы, то есть массу всего, созданного человеком: зданий, дорог, мостов, машин и так далее. Получилось без малого 30 трлн тонн, или больше, чем по 50 кг на каждый квадратный метр поверхности Земли — и моря, и суши.



ОСУЩЕСТВЛЕН ПЕРВЫЙ ПОЛЕТ
самого большого самолета в мире Stratolaunch Model 351, предназначенного для запуска на орбиту спутников Земли. Размах крыльев двухфюзеляжного гиганта — 117 м.



ФИЛЬМ «ДЖОКЕР»
стал самой кассовой экранизацией комикса.

2019

Эра электричества

Началось производство полностью электрического кроссовера Audi e-tron 55 quattro – первого серийного электромобиля марки, представленного в 2018 году. Продажи модели в России начались в 2020 году. Автомобиль открыл новую, электрическую эру в истории quattro. Электрический полный привод использует два электродвигателя, установленных на передней и задней осях. Вместе оба мотора дают 300 кВт или 408 л.с. мощности и 664 Нм крутящего момента. Это позволяет машине разогнаться до «сотни» всего за 5,5 секунды.



В ОБИХОД ВОШЕЛ ТЕРМИН «ТЕЛЕПРИСУТСТВИЕ» –
сочетание дополненной реальности (AR), виртуальной реальности (VR), сетей пятого поколения (5G) и современных датчиков сделало возможной ситуацию, когда деловые люди, находящиеся в разных частях света, смогут физически обмениваться рукопожатиями, а врачи смогут удаленно работать с пациентами, как если бы они были в одной комнате.



В ЦЕНТРЕ ВНИМАНИЯ

Ася Волочнева

КОГДА АЗС – ЭТО НЕ ТОЛЬКО ЗАПРАВКА

ЦЕЛЬ, С КОТОРОЙ МЫ ПРИЕЗЖАЕМ НА АЗС, ОЧЕВИДНА – ЗАПРАВИТЬ АВТОМОБИЛЬ ТОПЛИВОМ. ОДНАКО ЗАПРАВОЧНАЯ СТАНЦИЯ ДАВНО СТАЛА ЧЕМ-ТО БОЛЬШИМ, ЧЕМ ПРОСТО ПУНКТОМ ПРОДАЖИ БЕНЗИНА И ДИЗЕЛЯ. ПОНАЧАЛУ ТАМ МОЖНО БЫЛО ДОПОЛНИТЕЛЬНО КУПИТЬ ТЕХНИЧЕСКИЕ ЖИДКОСТИ ДЛЯ АВТОМОБИЛЯ, А ДЛЯ СЕБЯ – ВОДУ ИЛИ ДРУГОЙ ПРОХЛАДИТЕЛЬНЫЙ НАПИТОК. СЕГОДНЯ ЕСЛИ НА АЗС НЕ ПРОДАЮТ КОФЕ, ЭТО ВЫГЛЯДИТ СТРАННО. ПОЯВИЛАСЬ ВОЗМОЖНОСТЬ ПЕРЕКУСИТЬ – ПРИЧЕМ НЕ ТОЛЬКО ПЕРЕХВАТИТЬ ХОТ-ДОГ, НО И СЪЕСТЬ ПОЛНОЦЕННЫЙ ЛАНЧ. СНЯТЬ ДЕНЕГ В БАНКОМАТЕ. ПОМЫТЬ РУКИ. КУПИТЬ ЗАРЯДКУ ДЛЯ ТЕЛЕФОНА, КОТОРУЮ ЗАБЫЛ ДОМА. И ЕЩЕ ШОКОЛАДКУ, МОРОЖЕНОЕ, ИГРУШКУ РЕБЕНКУ, МАНГАЛ, СКОВОРОДКУ ПЛЮС ШУРУПОВЕРТ... А СО ВРЕМЕНЕМ НА АЗС «ЛУКОЙЛ» И ВОВСЕ МОЖНО БУДЕТ КУПИТЬ ПРОДУКТЫ ДЛЯ ДОМА, КАК В ОБЫЧНОМ СУПЕРМАРКЕТЕ.

От набора товаров по дороге от двери заправки до кассы разбегаются глаза. Именно запросы того, у кого от изобилия кружится голова, и лежат в основе формирования ассортимента так называемых нетопливных товаров и услуг. В компании «ЛУКОЙЛ» за основу берут исследования ведущих аналитических агентств в области товаров широкого потребления, таких, как Nielsen, где оценивают предпочтения клиентов в зависимости от региона их проживания и мест покупок. А уже затем специалисты подразделения категорийного менеджмента и аналитики ЛУКОЙЛа, учитывая собственные данные по продажам и локации АЗС, формируют ассортимент и разрабатывают выкладку товаров.

Продуктовая корзина

Почти все заправки в России до сих пор если и предлагают что-то на продажу, то в основном быстрое питание и так называемые товары импульсного спроса – то, что не планируешь купить, но, увидев, не можешь пройти мимо: жвачки, сладости, снеки, сувениры... В ЛУКОЙЛе считают, что, как и во всем другом мире, в нашей стране пришло время развивать новые форматы магазинов на АЗС, в первую очередь – удобных небольших мини-маркетов, где ассортимент товаров шире, а цены на уровне обычной продуктовой розницы. Поэтому если вы купили на заправке «ЛУКОЙЛ» гречку или макароны, то они появились там не потому, что настали трудные времена и надо как-то под них подстраиваться, а потому, что «магазин у дома» – это проверенный формат, удобный для клиента. Черная полоса сменится белой, а ассортимент бакалейных товаров на

ЛИДЕРОМ ПРОДАЖ
кофейных напитков среди заправок «ЛУКОЙЛ» является трассовая АЗС № 23374 в Темрюкском районе Краснодарского края. В период отпусков продажи на станции составляли около 1700 чашек в сутки.



В БЛИЖАЙШЕЕ ВРЕМЯ
на АЗС «ЛУКОЙЛ» расширится ассортимент для маленьких пассажиров — на более чем двухстах заправках появятся в продаже наборы Lego.

АЗС «ЛУКОЙЛ» будет только расширяться. Впрочем, он и сегодня немаленький. На многих станциях в продаже есть сухие завтраки, лапша и каши быстрого приготовления, крупы, макароны, консервы, чай и кофе, масло, сахар и соль, молочная продукция.

Коронавирус, конечно, не мог не повлиять на работу заправок: здесь теперь можно купить не только антибактериальные салфетки, но и антисептики, как в виде гелей, так и спреев, а также маски и перчатки, в том числе в виде комбо-наборов. При этом значительная часть товаров для гигиены произведена и упакована в рамках социального проекта «Больше, чем покупка», появившегося несколько лет назад благодаря фонду «Наше будущее» и компании «ЛУКОЙЛ». Идея состояла в том, что продукция талантливых предпринимателей из социально уязвимых категорий – многодетных мам, пожилых людей и людей с ограниченными возможностями – стала реализовываться через одну из крупнейших сетей АЗС в России. Ведь не секрет, что для небольших предприятий вопрос стабильного сбыта очень болезненный – шанс попасть в торговые сети для них откровенно невелик. На заправках «ЛУКОЙЛ» продается до 70 наименований товаров под брендом «Больше, чем покупка». Помимо актуальных на сегодня перчаточно-масочных наборов, это и ароматизаторы, и подушки, и игрушки, и много всего другого.

Нагулять аппетит

Развитие социальных связей – одна из функций, которую сегодня выполняет современная заправочная стация. Ведь кафе – это ее неотъемлемый атрибут. И в то время, как некоторым клиентам надо лишь быстро перекусить в нем, растет спрос и на кафе, в котором можно отдохнуть во время дальней поездки или встретиться по делам в городе. На более чем тысяче АЗС «ЛУКОЙЛ» можно купить так полюбившиеся многим френч-доги с различными видами сосисок, другие виды хот-догов, а еще гамбургеры и чизбургеры. Более 750 заправок предлагают свежую выпечку: кленовый пекан, круассаны, донаты, брецель-доги и многое другое. Появляются и новые направления. В приоритете – расширение меню свежими сэндвичами, для приготовления которых можно выбрать из чиабатты двух сортов, багета или круассана: их выпекают прямо на месте. А меню кафе на трассах дополнится первыми и вторыми блюдами.

Со вкусом кофе

Но все же главный параметр, по которому люди оценивают заправочную станцию, – после качества топлива, конечно же, – это качество продаваемого на ней кофе. На АЗС «ЛУКОЙЛ» можно насладиться специально разработанным блендом зернового кофе со сбалансированным миксом бразильской и колумбийской арабики в сочетании с вьетнамской робустой, обжарка которого производится на современном европейском заводе в Португалии. Хороший ли кофе на АЗС «ЛУКОЙЛ»? Цифры говорят сами за себя: за прошедший год



ДМИТРИЙ ФЛОРИНСКИЙ:
«До сегодняшнего дня мы были сфокусированы на развитии категорий импульсного спроса и быстрого питания, в том числе свежей выпечки, но тенденции рынка и развитие традиционного ритейла вносят свои коррективы и диктуют необходимость развития форматов магазинов, в том числе в направлении «convenience store» или «удобный магазин», который имеет принципиальные отличия по более широкому ассортименту и ценовой политике».







С ИЮЛЯ В ПРОДАЖЕ
появится малая бытовая техника DeLonghi – грили, кофе-машины, термокружки и другая продукция. Уже сейчас на многих АЗС «ЛУКОЙЛ» есть в продаже кухонная утварь и посуда из испанского стекла. Расширяется ассортимент садового инвентаря и категории «Пикник».



в России было продано около 33 миллионов чашек кофейных напитков. Оценить качество зерна могут любители эспрессо, который на многих АЗС «ЛУКОЙЛ» готовится с использованием технологии интеллектуального заваривания iQFlow. Ну а если хочется скрасить день, заказав капучино, латте или флэт уайт, это тоже достижимо – ЛУКОЙЛ постоянно расширяет географию АЗС, где напитки готовятся с использованием свежего молока и на кофейных суперавтоматических машинах Franke, которые взбивают великолепную молочную пену.

Кофейная культура в России продолжает развиваться, и водители становятся все более требовательными к этому напитку. Поэтому на АЗС «ЛУКОЙЛ» стали обустраивать функциональные кофе-корнеры, где можно не только самостоятельно приготовить себе напиток, но и дополнить его на свое усмотрение яркими вкусами сиропов и пряной корицей. Да еще и получить его почти бесплатно: уже несколько месяцев в мобильном приложении «АЗС ЛУКОЙЛ» действует кофейный абонемент, по которому каждая шестая чашка стоит символический один рубль. Абонемент пользуется успехом: несмотря на то, что он начал работать во время пандемии, клиенты уже воспользовались им около 600 тысяч раз.

Остаться в плюсе

Вообще, если вы внимательный покупатель, то совершать покупки на заправках «ЛУКОЙЛ» можно с большой для себя выгодой. Например, в рамках акции «Фейерверк баллов» при заправке бензином больше чем на 20 литров стоит купить любую мелочь в магазине или кафе – и тогда за каждый литр топлива будет начисляться 100 баллов плюс к базовому начислению, что неминуемо приведет к повышению уровня привилегий в Программе лояльности, а это в итоге увеличит скидку на покупку топлива.

Каждый месяц на заправках «ЛУКОЙЛ» проходят до трех десятков промоакций – это и скидки на товары, и выгодные предложения при заказах еды и напитков. Самые востребованные среди клиентов предложения – это комбо-наборы в кафе по специальным ценам, две позиции из категории снеки/кондитерские изделия/напитки по цене одной и скидка 30 процентов на выпечку после девяти вечера. Вот и выходит – утром заезжаешь на заправку «ЛУКОЙЛ» купить кофе, чтобы проснуться, а вечером – насладиться любимым напитком, да еще и сэкономить. Ну и раз в несколько дней, конечно же, там и автомобиль заправляешь – сразу полный бак, потому что так баллов больше начисляют!

Все эти спецпредложения, скидки, расширение «нетопливных услуг» – следствие основополагающего правила работы компании «ЛУКОЙЛ» – клиентоориентированности. «У нас есть один базовый принцип, которому мы постоянно следуем, – сказал нам в интервью заместитель генерального директора по нетопливному бизнесу «ЛУКОЙЛ»-Интер-Кард Дмитрий Флоринский. – Мы успешны, когда менеджер АЗС является самым требовательным клиентом, обеспечивая необходимый ассортимент, чистоту и уровень сервиса, а работники наших заправок встречают каждого клиента как своего менеджера, который платит им зарплату».

Тезис, который ни для кого не является секретом, но следуют ему по-прежнему не все, а кто следует – входит в лидеры рынка как минимум по такому параметру, как клиентоориентированность. **а**

HYUNDAI SONATA 2.5 MPI

Двигатель, тип	бензиновый, R4
Объем двигателя, куб. см	2497
Максимальная мощность, л.с. при об/мин.	180 при 6000
Максимальный крутящий момент, Нм при об/мин	232 при 4000
Трансмиссия	6AT
Привод	передний
Максимальная скорость, км/ч	210
Разгон от 0 до 100 км/ч, с	9,2
Средний расход топлива, л на 100 км	7,7
Дорожный просвет, мм	155
Цена в России, руб.	от 1 759 000





Соната в пустом зале

Жуже Писла • Фото Hyundai, Григория Митина

ИЛИ ЗАБЕГ НА СОЦИАЛЬНУЮ ДИСТАНЦИЮ

КАРАНТИНА ВРОДЕ УЖЕ ПОЧТИ НЕТ, НО СТРАХ ОСТАЛСЯ. НАТЫКАЯСЬ НА СЛУЧАЙНОГО ПРОХОЖЕГО НА УЛИЦЕ ИЛИ В СУПЕРМАРКЕТЕ, ИНСТИНКТИВНО ОТСТРАНЯЕШЬСЯ. МАЛО ЛИ ЧТО. НЕТ И БЫЛОГО ДОВЕРИЯ К СЛУЖБАМ ДОСТАВКИ. ЭТИ КУРЬЕРЫ… ОНИ ВЕДЬ ЗАХОДЯТ В ДЕСЯТКИ КВАРТИР И ОФИСОВ В ДЕНЬ. ДИСТАНЦИЯ, ИЗОЛЯЦИЯ И САНЭПИДЕМСТАНЦИЯ – ВСЕ ЭТО УЖЕ ЖУТЬ КАК НАДОЕЛО, НО СТРАННЫМ ОБРАЗОМ ЕЩЕ ХОЧЕТСЯ СОБЛЮДАТЬ. ЕДИНСТВЕННОЕ МЕСТО, ГДЕ МОЖНО СКРЫТЬСЯ ОТ НАВЕЯННЫХ ПАНДЕМИЕЙ МЫСЛЕЙ, ЭТО АВТОМОБИЛЬ.

Так я думал, пока оформлял на тест-драйв Hyundai Sonata восьмого поколения, но в итоге ошибся. Эта довольно красивая и напичканная опциями модель все время возвращала меня на привычную колею: что там по поводу второй волны?

Тем не менее и поднять настроение тоже удалось. Симпатичный корейский седан в левой полосе как дома. Его новый 2,5-литровый бензиновый агрегат выдает 180 л.с. Подхват бодрый, уверенный, временами до сильного, но ненавязчивый, без перегибов, что полностью соответствует запросу от клиентской базы. Среди владельцев седанов такого класса редко встретишь людей порывистых, игривых. Они больше ценят в четырехколесных механизмах основательность. В свободное время грешат сибаритством и отмаливают грехи благородными устремлениями. К такому образу жизни атмосферный мотор вполне подходит. Есть в линейке еще один вариант – менее мощный двухлитровый. Оба двигателя работают в паре с шестиступенчатым автоматом, не сказать что «задумчивым», скорее немного философом.

Извольте-с

Салон Sonata чем-то похож на вышколенную секретаршу. Он идеально причесан, в меру накрашен и аккуратно одет. Никакого хулиганства и артистизма. Большую цифровую приборную панель в 12 дюймов удачно дополняет мультимедийный HD-дисплей в 10 дюймов. К последнему можно подключить через Bluetooth сразу два телефона. Один будет служить для звонков, другой – для стриминга музыки.

Все хорошо и с безопасностью. Не буду перечислять даже и десятую часть всех электронных помощников, ограждающих владельца от напастей. Упомяну лишь один, который мне понравился больше всего.

НОВАЯ SONATA
впервые оборудована мультимедийной системой Bose, совместимой с Apple CarPlay и Android Auto и имеющей 12 динамиков. Все это хозяйство отменно звучит и, главное, быстро работает. Задержек, глюков и зависаний в процессе тестирования не обнаружено.

SONATA
восьмого поколения — это вам не седьмого! «Первый седан марки, исполненный в кузове четырехдверного купе», как считают его разработчики. Колесная база выросла на 35 мм, а общая длина — на 45 мм. Коэффициент лобового сопротивления — 0,27. Диски — 17 или 18 дюймов.



Это блокиратор замков пассажирских дверей. Он не дает выйти из машины, если сзади в слепой зоне приближается транспорт.

Сидя за рулем Sonata, никак не отделаться от мысли, что здесь довольно просторно, но не в плане комфорта, а чисто для соблюдения социальной дистанции. Вы помните ролик о карантинных объятиях с родственниками через полиэтиленовую завесу? Он производит впечатление. Чтобы не скатываться до подобных извращений, почему бы просто не купить седан класса D. В нем нет ощущения, что пассажиры дышат тебе в ухо и затылок, которое присутствует в тесных легковушках гольф-класса. Тем более что, когда вам предлагают напичканный опциями гольф-класс, вас, по сути, разводят. За эту стоимость, как правило, можно взять пусть не столь навороченный, но уже нормальной, «карантинной длины», автомобиль классом выше. Не дайте себя обмануть.

Закусываем

Господа, запасайтесь антивирусными седанами. Это не только безопасно, но и приятно. Ведь Sonata можно сравнить с хорошим обедом в приличном ресторане. У нее достаточно лакомых кусков: мощный мотор, приятная внешность и радующая глаз отделка салона. Хотя,



подозреваю, сегодня лучше говорить о том, удобно ли будет поглощать в этом интерьере ассортимент из «МакАвто»? Вполне. Я попробовал и остался доволен. Центральный прилив лишен традиционного рычага АКПП. Вместо привычной большой ручки здесь четыре кнопки, что освобождает много места, на которое помещаются коробки с едой. К услугам едока также обширная и глубокая ниша. С новой Sonata перекус превращается в сплошное удовольствие.

Другая проблема. Представьте, что вам нужно переехать или перевезти много вещей. И вот вашу квартиру вдруг наводнят незнакомые грузчики, каждый день контактирующие черт знает со скольким количеством клиентов... Кому-то без разницы, но меня, например, это угнетает. Поэтому я воспользовался служебным положением в личных целях и переехал без посторонней помощи. Не скажу, что быстро – пришлось сделать пять рейсов, – но объем багажника и заднего ряда сидений Sonata меня вполне устроил. Поместились даже негабаритные сумки.

Профессор, снимите очки

Закончив с переездом, я перешел к коллекционированию ощущений от корейского шасси, и мне в очередной раз стало очевидно, что в мире главенствуют два основных подхода к настройке подвески солидных седанов.

В НОВОЙ SONATA нет проблем с круговым обзором и парковкой. Здесь четыре камеры. Они работают вместе и обеспечивают широкую картину. Это дает водителю максимальную уверенность во время сложных маневров в стесненных условиях. Одна проблема — быстро отучаешься парковаться самостоятельно.









В ПОДВЕСКЕ
новинки уменьшены крены и убрано подруливание на неровностях. Отклик на педаль тормоза улучшен с помощью нового усилителя тормозов большего размера.



Первый – немецкий. Он предполагает, что мир, в котором живет владелец автомобиля, далеко не идеальный. Поэтому образцовый германский седан своим совершенством ограждает, а порой даже изолирует хозяина от территории за окном. Можно сказать, немцы создают отдельный мирок для своего клиента.

Второй подход – корейский: когда автомобиль является неотъемлемой частью некоего идеального мира и составляет с ним одно целое. В этом случае уже довольно важно, что за окном и под колесами. Вот почему Sonata постоянно будет напоминать вам, что реальность вокруг вас имеет изъяны. Она любит ровные дороги, а вот стыки эстакад на Третьем кольце, которое наполовину состоит из мостов, ей уже не нравятся. В Сеуле ведь нет такой повседневности, как «торчащий из эстакады железный стык». Корейские инженеры никак не снимут розовые очки. Но разве мы можем попрекнуть их этой верой в золотой век, который по их понятиям уже наступил во всех странах разом?

Снисхождение шланга

Определенно это был один из самых странных в моей практике тест-драйвов. Я перевозил вещи, заезжал в «МакАвто», измерял расстояние между головой водителя и пассажира и даже мерил скорость полета слюны при чихании. Но, пожалуй, самой впечатляющей оказалась встреча на дороге с водителем поливальной машины. Меня всегда занимала тема дорожных персонажей. Как разные водители себя преподносят на публике. Кто и что себе позволяет. Считывать чужие лица, философию, намерения.

Я притормозил на светофоре возле набережной и заметил водителя поливальной машины. Тот стоял со шлангом, воткнутым в цистерну, и дезинфицировал ограду. Что-то меня сразу удивило в его фигуре и выражении лица. Через несколько секунд я, как опытный дегустатор, распознал букет. От него веяло спокойствием, местами присутствовало достоинство, а на последних аккордах слышались нотки снисходительности, в послевкусии переходящие в превосходство. Что вы хотите от рабочего класса, мимо которого проезжают стремительно разоряющиеся владельцы личных машин? Мужчина в спецодежде давал понять, что если у кого в городе и есть нормальная работа, то явно не у меня. Я просто катаюсь на новых тачках, и в любой момент пересохший ручеек рекламных денег отберет мою еду и носки. Этот мужик при любом раскладе, даже самом мрачном – скажем, при нашествии пчел-убийц, будет иметь свою должность, паек и этот грузовик с полным баком топлива и огромной цистерной.

Хотите иметь уверенность в завтрашнем дне? Спешите в офис жилищно-коммунального хозяйства города Москвы. Вам дадут шланг со спиртом, и ваши зрачки быстро сменят нервный бегающий ритм на уверенный блеск. Впрочем, можно купить и Hyundai Sonata восьмого поколения, ведь она превосходно подходит для работы в такси. Тоже неплохой вариант. **a**



В ХОЗЯЙСТВЕ ПРИГОДИТСЯ

УСТАНАВЛИВАВШИЙСЯ на Crosley CC Four двигатель CoBra рабочим объемом 724 куб. см развивал 26,5 л.с., которых хватало, чтобы разогнать автомобиль до 80 км/ч. Расход топлива составлял от пяти до семи литров на 100 км пути.

Денис Токмаков • Фото RM-Sotheby's

АВТОМОБИЛИ КОМПАКТНЫХ РАЗМЕРОВ И САМОГО РАЗНОГО НАЗНАЧЕНИЯ

ПРИНЯТО СЧИТАТЬ, ЧТО МАЛЕНЬКИЕ АВТОМОБИЛИ – ЭТО НЕСЕРЬЕЗНО И ГОДЯТСЯ ОНИ ДЛЯ ПОЕЗДОК ПО ГОРОДУ МАКСИМУМ ВДВОЕМ. УБЕДИТЬСЯ В ОБРАТНОМ МОЖНО БУДЕТ НА ТОРГАХ THE ELKHART COLLECTION, УСТРАИВАЕМЫХ АУКЦИОННЫМ ДОМОМ RM-SOTHEBY'S, КОТОРЫЕ ПРОЙДУТ С 23 ПО 24 ОКТЯБРЯ В АМЕРИКАНСКОМ ГОРОДЕ ЭЛХАРТ, ШТАТ ИНДИАНА, ГДЕ НА ПРОДАЖУ БУДУТ ВЫСТАВЛЕНЫ 240 ЛОТОВ, И СРЕДИ НИХ – ОЧЕНЬ НЕОБЫЧНЫЕ МИКРОАВТОМОБИЛИ. ВОТ ЛИШЬ НЕСКОЛЬКО ИЗ НИХ.

1948 CROSLEY CC FOUR «HAPPY WAGON»

Появление в любом месте фургона для продажи мороженого всегда будет вызывать радость у взрослых и детей. Особенно если он сделан на базе забавного микроавтомобиля американской марки Crosley. Основавшие ее братья Кросли видели свои машины как доступные транспортные средства, но, как часто бывает, получилось нечто большее, и они превратились в культовые вещи. Во многом это была заслуга необычного внешнего вида: нелепый с виду кузов выглядел пародией на настоящий большой автомобиль.

Crosley CC Four стал одной из первых американских послевоенных моделей, запущенной в производство в 1946 году. Шасси, подвеска и тормоза остались от довоенных Crosley, а кузов и двигатель стали новыми. Точнее, двигатель CoBra был не очень новым: во время войны он устанавливался в качестве вспомогательного силового агрегата на торпедных катерах и тяжелых бомбардировщиках B-17 «Летающая крепость». Технологию производства его блока цилиндров



можно назвать поистине уникальной – он не отливался, а собирался из листового металла. Для микроавтомобиля мотор оказался идеален, так как вместе с навесным оборудованием весил всего 60 кг. Однако помимо достоинств обнаружились и слабые стороны, главной из которых оказалась склонность к коррозии, поэтому в 1948 году от двигателя CoBra пришлось отказаться в пользу силового агрегата традиционной конструкции.

Выставленный на торги бело-голубой фургон был одним из двенадцати таких автомобилей, работавших на продаже мороженого в городке Эри штата Пенсильвания. Где остальные – неизвестно.



СИЛОВОЙ АГРЕГАТ
Iso Isettacarro – одноцилиндровый мотор воздушного охлаждения рабочим объемом 236 куб. см и мощностью 10 л.с., которого хватало, чтобы возить 500 кг полезного груза со скоростью 65 км/ч. Расход топлива составлял примерно пять литров на 100 км пробега.





В ГЕРМАНИИ ISETTA
получила прозвище Sargwagen – «Гробомобиль», а еще Halleluja-Auto – «Автомобиль-аллилуйя». Во Франции ее называли Yogurt pot – «Кувшин с йогуртом», а в Бразилии – Bola de futebol de feneme, или «Футбольный мяч из FNM». В Чили Isetta именуют словом Huevito, означающим в переводе «маленькое яйцо».





1957 ISO ISETTACARRO

В последнее время микроавтомобиль Isetta стал так часто ассоциироваться с немецкой маркой BMW, под которой он выпускался по лицензии, что порой создается ощущение какого-то забвения его настоящих корней. На самом деле Isetta появилась на свет в Италии усилиями производителя холодильников Iso SpA, а ее название – уменьшительная форма названия компании. По легенде, Isetta была придумана очень просто: к холодильнику приделали двигатель от мотоцикла и колеса, а потом придали ему обтекаемый вид. Так это или иначе, но Isetta получилась на славу и ее начали выпускать не только в Италии, но еще и в Германии, Франции, Великобритании, Испании, Бразилии и Аргентине. В дополнение к базовой модели на Iso SpA сделали еще и коммерческий вариант Isetta Autocarro грузоподъемностью 500 кг в вариантах пикап или фургон. Такой пикап и представлен на торгах аукционного дома RM-Sotheby's, но только не итальянского, а испанского производства. Название для пикапа испанцы придумали свое – Iso Isettacarro. Судя по сохранившимся на лобовом стекле наклейкам, первые два десятилетия своей жизни автомобиль провел в Барселоне.

Экземпляр, кстати, с хорошей и известной историей: когда-то этот Iso Isettacarro украшал частный музей американца Брюса Вайнера – всемирно известного коллекционера микроавтомобилей. Он же и провел реставрацию, сохранив некоторые детали нетронутыми, что называется, «с духом времени». На распродаже музейной экспозиции в феврале 2013 года за Iso Isettacarro один американский коллекционер отдал 97 750 долларов. Теперь настал черед распродажи и его собрания старинных автомобилей.

СЗАДИ ПОД ПОЛОМ
у Goggomobil TL-250 находится двухтактный двухцилиндровый мотор мощностью 14 л.с. и объемом 245 куб. см. Грузоподъемность фургона – 600 кг, а максимальная скорость – 67 км/ч. Переднее пассажирское сиденье можно сложить для перевозки габаритного груза.



ЖЕВАТЕЛЬНУЮ РЕЗИНКУ DUBBLE BUBBLE
придумал в 1928 году бухгалтер из Филадельфии Уолтер Дьемер – она была одной из первых, позволявших надувать пузыри. Это принесло полтора миллиона долларов в первый же год продаж, причем Дьемеру и первым продавцам Dubble Bubble приходилось учить покупателей надувать и лопать пузыри.

1958 GOGGOMOBIL TL-250 «DUBBLE BUBBLE»

Некоторые автомобильные производители начинали с выпуска швейных машинок, например Opel, а потом переходили к машинкам настоящим, но этим фактом никого не удивишь. А вот то, что марка автомобиля образовалась от домашнего прозвища любимого внука – явление, пожалуй, уникальное. Еще начале XX века механик Андреас Глас из Баварии занялся выпуском швейных машинок, а после Второй мировой войны его сын Ганс купил у итальянской фирмы Vespa лицензию на производство мотороллеров, которые назвал в честь своего отпрыска Goggo. За мотороллером в 1955 году последовали микроавтомобили Goggomobil, на базе которых и делались такие фургоны со сдвижными дверцами, как выставленный на продажу TL-250. Всего с 1957 по 1965 год на предприятии Hans Glas GmbH сделали 3667 экземпляров Goggomobil TL-250, из них около двух тысяч закупила немецкая почта, что стало поводом для появления у автомобиля прозвища «Бандероль на колесах». Какова была история этого желтого фургона с логотипом американской жевательной резинки Dubble Bubble – неизвестно. Может быть, он был среди тех немногих экземпляров Goggomobil, что отправили на экспорт в Америку, а может, он возил жвачку в каком-нибудь европейском городке.

Как и пикап Iso Isettacarro, желтый фургон Goggomobil TL-250 до 2013 года находился в экспозиции музея микроавтомобилей Брюса Вайнера, собиравшего их по всему свету. В марте 2013 года фургон ушел с торгов за 132 250 долларов – такому результату могут позавидовать олдтаймеры и более именитых марок, чем Goggomobil. Какова будет цена на распродаже коллекции в октябре – еще узнаем.



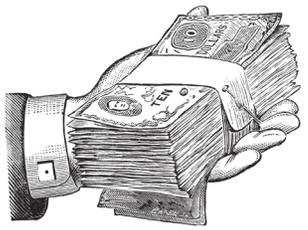






ДВИГАТЕЛЬ
Amphicar 770 мощностью 43 л.с. и рабочим объемом 1147 куб. см располагался сзади и приводил в движение задние колеса на суше и два гребных винта на воде. По дорогам плавающий автомобиль мог передвигаться со скоростью до 110 км/ч, а по водной поверхности – до 7 узлов. Весила амфибия 1054 кг.

РАСПРОДАЖА









ОТЗЫВЫ ВЛАДЕЛЬЦЕВ
об амфибии были самыми разными. «Это не самый лучший автомобиль, да и не очень хорошая лодка, но Amphicar просто прекрасен», – говорил один. «Думаю, что это самая быстрая машина на воде и самая быстрая лодка на дороге», – шутил другой обладатель Amphicar 770.

1966 AMPHICAR 770

Создатель Amphicar 770 немецкий инженер Ганс Триппель – удивительный персонаж в автомобильной истории. На заре своей карьеры он занимался автогонками, потом увлекся амфибиями, в 1940 году был поставлен контролировать занятый немцами завод Bugatti в Мольсхайме, после войны отсидел за сотрудничество с нацистами, но в итоге прославился своими амфибиями. Еще во времена Третьего рейха талантливый конструктор создал несколько моделей плавающих автомобилей марки Trippel, причем один из прототипов ему посчастливилось демонстрировать во дворе рейхсканцелярии самому рейхсканцлеру Германии. Со своей амфибией Ганс Триппель стал серьезным конкурентом Фердинанда Порше и его Volkswagen Schwimmwagen – плавающего автомобиля на базе «Жука». Как и Фердинанд Порше, Триппель вращался в высших кругах СС – ему покровительствовали сам рейхсфюрер Генрих Гиммлер и начальник Главного управления СС Готлоб Бергер. Последний называл амфибию Триппеля «идеально подходящей для борьбы с партизанами». Кстати, выпускали их в Мольсхайме в бывших цехах Bugatti.
Впрочем, победить партизан амфибии Триппеля не помогли, Германия проиграла, но плавающие автомобили оказались востребованы и на гражданском рынке. Так появился Amphicar, название которого образовано от слов amphibious и car. Выпуском амфибии Триппеля с 1960 по 1965 год занимались заводы Quandt group, принадлежавшие Гаральду Квандту – сыну Магды Геббельс от первого брака, одному из богатейших людей Германии, владевшему в том числе большими пакетами акций концернов Daimler-Benz и BMW. Всего выпустили 3878 экземпляров Amphicar 770.

ПАРАДОКСАЛЬНО, но у «пляжного» Fiat 850 Spiaggetta есть отопитель! Горячий воздух поступает к дефлекторам у ветрового стекла от четырехцилиндрового «воздушника» рабочим объемом 843 куб. см и мощностью 47 л.с., расположенного сзади. Скорость автомобиля — 95 км/ч, хотя спидометр размечен до 150.







1970 FIAT 850 SPIAGGETTA

«Пляжный джип» мог быть изобретен только в Америке, где пляжи тянутся на тысячи миль, а страна выходит сразу на берега двух океанов – Тихого и Атлантического. Европейский автомобиль для пляжного отдыха и компактнее, и проще, и не полноприводный, зато по-настоящему стильный и красивый. Такой, как Fiat 850 Spiaggetta. Его название так и переводится с итальянского – «пляж».

Автором внешнего облика был не кто-нибудь, а знаменитый итальянский дизайнер Джованни Микелотти, творивший для таких марок, как Ferrari, Maserati, Alfa-Romeo, Lancia, BMW, Triumph, и множества других. В отличие от других «пляжных автомобилей», построенных на базе Fiat 500 или 600 с двигателями небольшой мощности, Микелотти выбрал в качестве основы более внушительный заднемоторный Fiat 850, выпускавшийся с 1964 по 1973 год. Это обеспечило Fiat 850 Spiaggetta хорошую скорость даже с четырьмя пассажирами. Всего построили не больше восьмидесяти экземпляров, а на сегодняшний день известно около десяти сохранившихся. Среди владельцев значились датская королевская семья, державшая один Fiat 850 Spiaggetta в своей итальянской резиденции Порто-Эрколе на берегу Тирренского моря, и Жаклин Кеннеди-Онассис – автомобиль служил ей для поездок по острову Скорпиос, приобретенному в частную собственность ее супругом, миллиардером Аристотелем Онассисом.

Приобрести такой же Fiat 850 Spiaggetta можно будет на распродаже коллекции в Элхарте. Предыдущий владелец купил его 14 мая 2016 года на торгах RM-Sotheby's в Монако за 61 600 евро. Теперь автомобиль снова фигурирует среди аукционных лотов того же аукционного дома. Эстимейт пока не объявляли, но ориентироваться надо на эту сумму.









ПЕРВЫЕ SUBARU 360 приводились в движение двухтактным двухцилиндровым мотором воздушного охлаждения рабочим объемом 356 куб. см. Максимальная скорость составляла 96 км/ч, а разгон до нее — 37 секунд. На более поздней полицейской машине стоит уже двигатель объемом 432 куб. см.



1970 SUBARU 360 «POLICE CAR»

Первенец марки Subaru оказался настоящим долгожителем – маленькую двухместную машинку с расположенным сзади моторчиком выпускали с 1958 по 1971 год. Да еще в трех вариантах: седан, кабриолет и универсал. Сделали почти четыреста тысяч экземпляров – настоящий «японский „Жук“», только маленький. Естественно, такой же культовый автомобиль как на своей родине, так и по всему миру. Этому способствовало и то, что десять тысяч Subaru 360 отправили на экспорт в США. Но кому-то там такой успех маленькой японской машинки не понравился, и в 1969 году экспорт прикрыли. Поводом стали публикации в прессе о том, что Subaru 360 не соответствует нормам безопасности, для чего даже устроили краш-тест: разбили маленькую машинку об американский «дорожный крейсер». Результат был ожидаемым – груда исковерканного железа, в котором никто из потенциальных покупателей не хотел бы оказаться. Более доброжелательной к малышу из Японии оказалась Австралия, хотя и туда экспорт со временем прекратился из-за проблем с перегревом двигателя в местном жарком климате. Именно в окраске транспортного департамента Новой Зеландии выполнен представленный на торгах Subaru 360, больше похожий на персонажа из мультфильма, чем на полицейскую машину. На аукционе RM-Sotheby's этот милый автомобильчик уже не первый раз – в августе 2010 года он ушел с торгов за 16 500 долларов, но сейчас эстимейт лота еще не объявили.

И если речь уж зашла о полиции, то мысль поставить малолитражку на службу закону далеко не нова – еще в советские времена была идея пересадить участковых на «Запорожцы», но она оказалась безуспешной. Может, у австралийцев с Subaru 360 получилось?















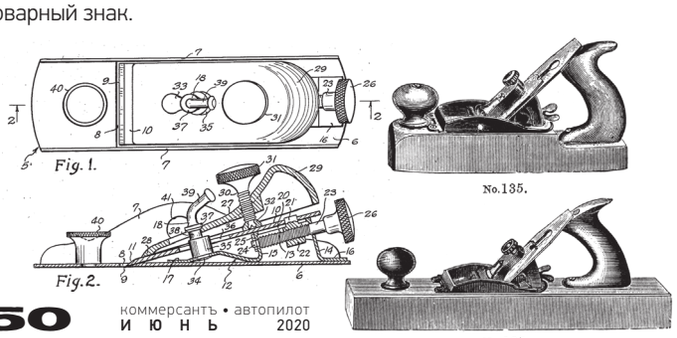
Как собирались марки

Александр Янковский

ЗНАМЕНИТЫЕ АВТОБРЕНДЫ XX ВЕКА НАЧИНАЛИ С РУБАНКОВ, ЭМАЛИРОВАННЫХ ВАНН И ШЕСТЕРЕНОК

МНОГИЕ КОМПАНИИ, СТАВШИЕ ВПОСЛЕДСТВИИ АВТОМОБИЛЬНЫМИ МАРКАМИ, ПОНАЧАЛУ ПРОБОВАЛИ СЕБЯ В ДРУГИХ ВИДАХ БИЗНЕСА. MAYBACH СТРОИЛ ДИРИЖАБЛИ, BMW – АВИАЦИОННЫЕ МОТОРЫ, LAND ROVER – ВЕЛОСИПЕДЫ... ТАК ИЛИ ИНАЧЕ, ВСЯ ВЫШЕПЕРЕЧИСЛЕННАЯ ПРОДУКЦИЯ ИМЕЛА ПРЯМОЕ ОТНОШЕНИЕ К ТРАНСПОРТУ, И ПОТОМУ ПЕРЕХОД К АВТОМОБИЛЯМ БЫЛ ЛОГИЧНЫМ ШАГОМ. НО БЫЛИ И ТЕ, КТО ТРУДИЛСЯ В СОВСЕМ ДРУГИХ ОТРАСЛЯХ ПРОМЫШЛЕННОСТИ. МЫ РЕШИЛИ ВСПОМНИТЬ ЛИШЬ ЧАСТЬ ИЗ НИХ.

Почему мы решили это сделать именно сегодня? Как говорят на Востоке, «кризис – это время возможностей». Тем более что на дворе XXI век, в интернете полно предложений готовых силовых блоков «батарея + электромотор + колесо», так что автопроизводителем может стать любой «электрик их ЖЭКа». Надо только нарисовать и сделать кузов, придумать название и зарегистрировать товарный знак.

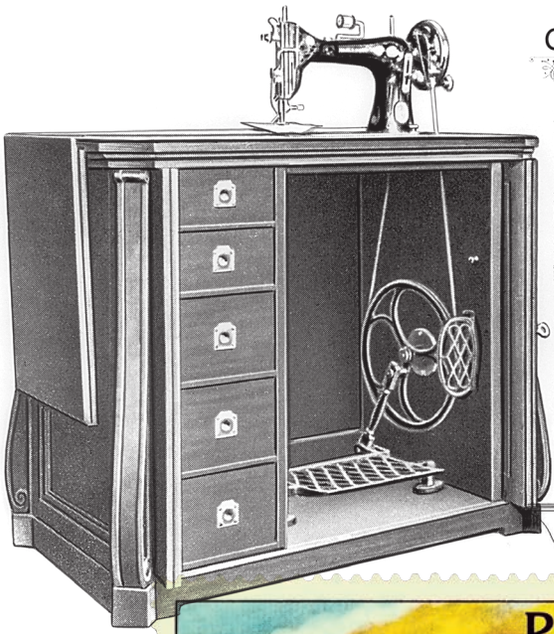


Лев прыгнул

1890 PEUGEOT TYPE 2

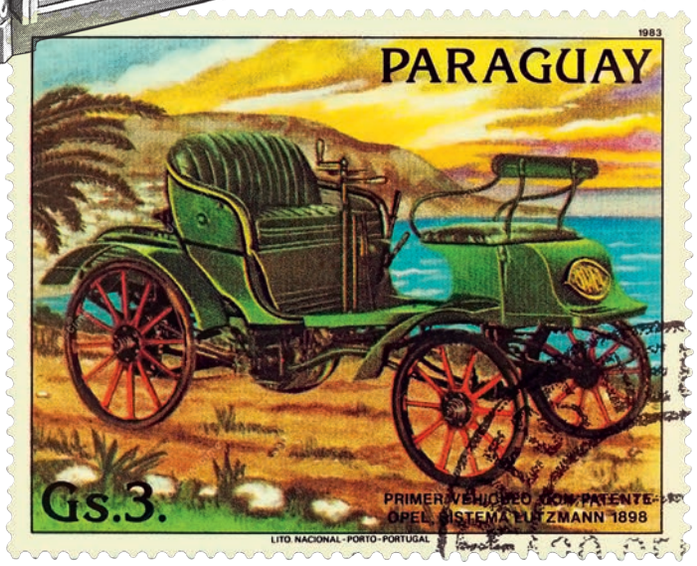
Когда выпускник парижского инженерного колледжа Арман Пежо делал свой первый автомобиль, у него не было проблем с названием и товарным знаком. Знаменитый сегодня лев уже вострил когти на мельницах для кофе, перца и соли, которые выпускала компания. Еще Peugeot делала отличные стамески, рубанки, сверла и коловороты – в 1901 году в России ее рубанок стоил рубль девяносто семь. Водка стоила четыре рубля. За ведро. Стальные прутья для кринолинов, каркасы зонтов, спицованные колеса, велосипеды – продукция Peugeot все усложнялась. И однажды Пежо понял, что будущее не за двумя колесами, а за четырьмя. Хотя начал с трех, с парового трицикла, с которым произвел фурор в 1889 году на Всемирной выставке в Париже. Но доехав на нем в столицу из Лиона, Арман понял, что пар – вещь ненадежная. А увидев на стенде Готтлиба Даймлера его Stahlradwagen с двигателем внутреннего сгорания, ни о чем, кроме ДВС, больше и не думал. По счастью, правами на такой двигатель во Франции владел друг Армана – Эмиль Левассор.

Через год был готов Type 2, первый четырехколесный Peugeot с двухцилиндровым литровым мотором мощностью около трех лошадиных сил. Кузов называли vis-a-vis, «с глазу на глаз»: сиденья в нем располагались как в карете, напротив друг друга. Утверждалось, что поэтому шофер и пассажиры могут во время движения вести спокойную беседу. Еще бы, при максимальной-то скорости 25 км/ч. Лев бегает в три раза быстрее.





Werbeanzeige für den Lutzmann-Patent-Motorwagen 1899



КРУТИТЬ, КАК МАШИНКУ

1899 LUTZMAN OPEL

«Фабрика швейных машин Адама Опеля» – так называлось наследство, которое получили после смерти своего отца в 1895 году в немецком Рюссельхайме пятеро братьев: Фридрих, Карл, Людвиг, Генрих и Вильгельм Опели. Семейное предприятие, самое крупное по выпуску швейных машин в стране, в последние годы производило надувные велосипедные шины, а потом и сами велосипеды. И если швейные машинки Opel уже были известны всей Германии, то теперь прославились и велосипеды Opel – братья стали живой рекламой фамильного бизнеса: спортсмены, победители велосипедных гонок, знаменитые Опели на Opel.

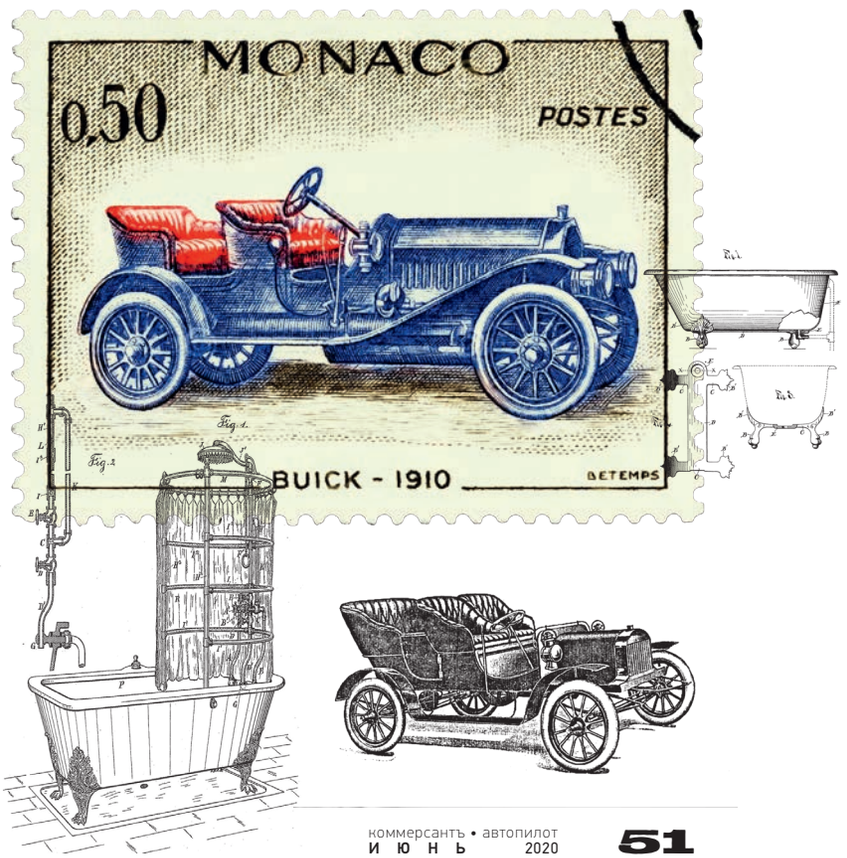
Автомобиль, даже целых восемь, братья впервые увидели в 1897 году в берлинском отеле «Бристоль» – там проходил первый международный Берлинский автосалон. Стало понятно, что автомобиль – это новый рынок и прибыли, а братья были не только спортсмены, но и бизнесмены. Дождавшись патента на производство безлошадных повозок, Опели приобрели готовый бизнес – фабрику самодвижущихся экипажей Фридриха Луцмана в Дессау. Бывший владелец остался техническим директором и дал имя выпущенному в 1899 году первому автомобилю Opel. Одноцилиндровый двигатель у Lutzman Opel располагался под сиденьем и запускался тяжелым маховиком, который надо было крутить вручную. Как швейную машинку.

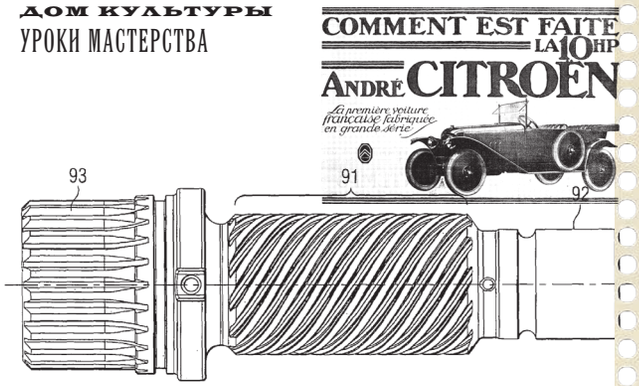
РОЖДЕННЫЙ ИЗ ПЕНЫ

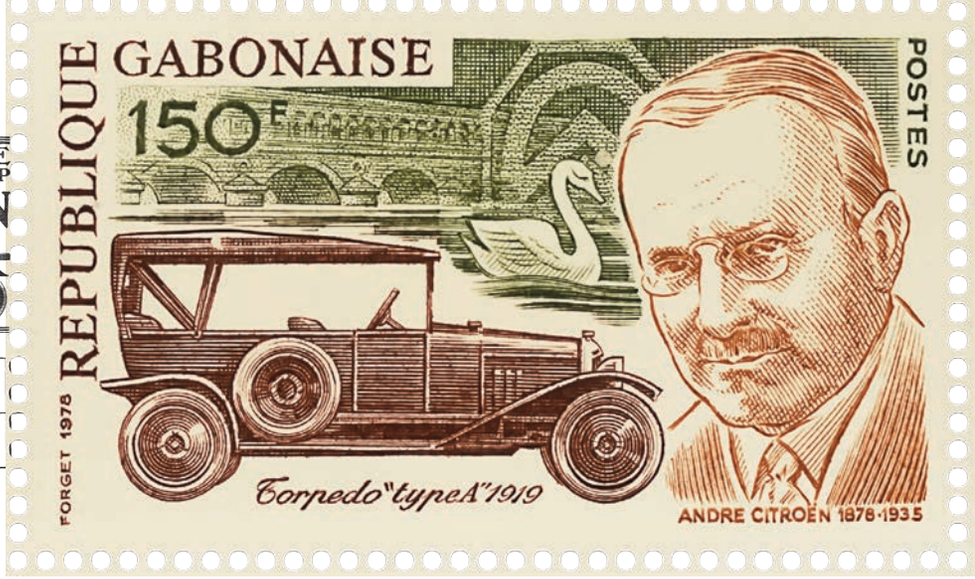
1903 BUICK MODEL B

Когда в 1856-м семья Дэвида Данбара Бьюика привезла его из шотландского городка Арброт в будущую столицу американского автопрома Детройт, мальчику было два года. Дальше все по стандартам американской мечты: ребенком – продажа газет, в 15 лет – работа механиком в фирме, производящей сантехническое оборудование, а спустя 13 лет Бьюик – ее совладелец. Талантливый инженер и технолог, он запатентовал свою технологию эмалировки ванн, благодаря чему его сантехнический бизнес взлетел и в 1889-м при продаже доли принес Бьюику 100 тысяч долларов. На которые шотландский мастер вскоре основал компанию, конструировавшую двигатели – судовые, а потом и автомобильные. Дистанция от двигателя до первого автомобиля Buick оказалась короткой: в 1903-м Бьюик вместе с сыном построил его в единственном экземпляре – и знакомый купил эту машину за 300 долларов.

Успех? Успех. Бьюик реорганизовал свою компанию в Buick Motor Company, а еще через год появился родоначальник последующих серийных Buick – Model B, выпущенный тиражом 37 экземпляров и стоивший уже 950 долларов. Сердцем машины был разработанный Бьюиком верхнеклапанный двухцилиндровый двигатель, разгонявший Model B до 56 км/ч. Но отличный инженер и мастер на все руки оказался неважным финансистом. Очень скоро Бьюику пришлось продать контрольный пакет компании, а через два года он ее и вовсе покинул. Дальше Buick поехал без него.





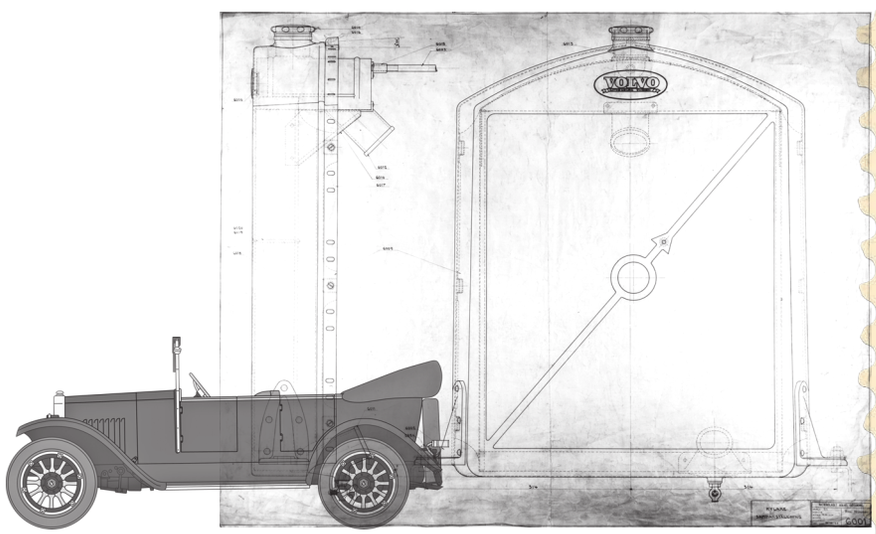


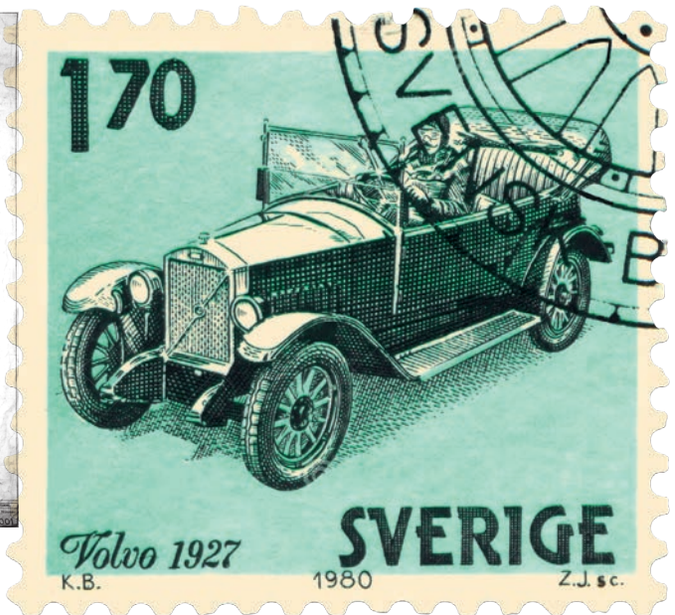
СЛОВИТЬ ЗВЕЗДУ

1919 CITROEN TYPE A

Андре Ситроен всегда был прекрасным организатором, умел видеть перспективу, планировать и развивать успех. И в 1901-м, когда он, выпускник парижской Эколь Политекник, не продолжил отцовский ювелирный бизнес, а начал работать в мастерских своих друзей, выпускавших паровозные детали. И в 1905-м, когда купил патент на конические звездочки-шестерни, которые сконструировал польский изобретатель-самоучка, вложил в их производство все родительское наследство и превратился из наемного работника своих друзей в их компаньона. Шестерни Citroen очень быстро завоевали европейский рынок, их покупали даже в Москве, две перевернутые V на радиаторах Citroen – память именно о тех знаменитых конических шестеренках. А в 1914-м, когда вскоре после начала Первой мировой Ситроен увидел, что французской армии не хватает снарядов, он за три месяца построил на парижской набережной Жавель завод, выпускавший больше снарядов, чем все заводы страны.

Но, пожалуй, главный пример деловой дальнозоркости Ситроена явился в конце войны. Она еще шла, и французские пушки исправно стреляли по врагу его снарядами, а Ситроен загодя готовился к переводу своего производства на мирные рельсы. Вернее, колеса. И уже весной 1919 года из ворот его завода выехал первый Citroen Type A с десятисильным двигателем объемом 1,3 литра, автомобиль, пожалуй, впервые в послевоенной Европе сконструированный и произведенный по прогрессивным лекалам американского автопрома: скупой модельный ряд, дешевый массовый продукт, поточное производство. Завод Ситроена выпускал по сто Type A в день – словно шестеренки вытачивал.





КАТИСЬ ПО ЛАТЫНИ

1927 VOLVO V4

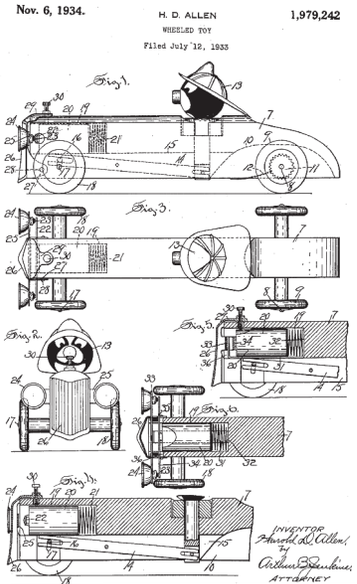
Когда 14 апреля 1927 года первый Volvo ÖV4, «Якоб», уже был готов выехать из ворот завода в шведском Гетеборге, обнаружился конфуз. Оказалось, у автомобиля три задних передачи и только одна передняя: неопытные сборщики неправильно установили главную передачу – зеркально. «Ты, Йохан, запряг лошадь задом наперед», – сказал один из отцов-основателей Volvo бригадиру сборщиков. Ошибку исправили за десять минут, ÖV4 был конструктивно прост и ремонтопригоден – в лучших американских традициях.

При чем тут Америка? Бренд Volvo – шведский, с латыни слово переводится как «я качусь». В 1915 года он был зарегистрирован фабрикой подшипников SKF в расчете на экспортные поставки продукции, в 1919-м SKF отказалась от него, а через пять лет сотрудник SKF Ассар Габриэльссон и инженер Густав Ларссон взяли это имя для своей автомобильной компании. Но в числе конструкторов, разрабатывавших будущий «Якоб», был еще один интересный швед, Ян Густав Саломон Смит. Он много лет жил в США, работал в американском автопроме. И привез на родину блокноты с рабочими зарисовками, чертежи и техническую документацию…

Впрочем, качество в Volvo сразу же было заложено шведское: перед запуском в серию собрали целых десять прототипов, которые даже не пустили в продажу. А сборка ÖV4 была буквально ручной: шестьдесят рабочих за неделю собирали всего пять машин. И подшипники в каждом уж точно были местные.









НЕ ПОКАТИЛО

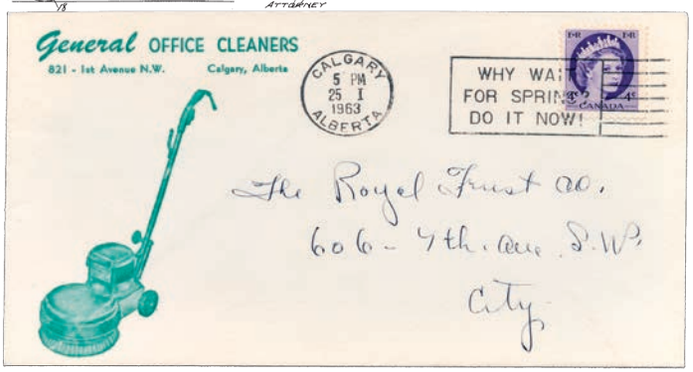
МЕЖДУ ТЕМ НЕ ВСЯКИЙ УСПЕШНЫЙ БИЗНЕС ГАРАНТИРУЕТ, ЧТО У ТЕБЯ И С МАШИНАМИ ТОЖЕ ПОЛУЧИТСЯ. ВСЕ-ТАКИ АВТОМОБИЛЬ — ЭТО МАГИЯ.

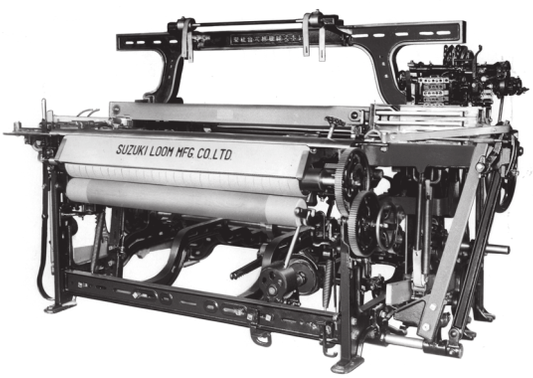
В 2009 ГОДУ

на Франкфуртском мотор-шоу кузовное ателье IndiKar и производитель масштабных автомобильных моделей Hegra показали совместный концепт — электроверсию знаменитого когда-то производимого в ГДР «народного автомобиля» Trabant. Были заявлены максимальный пробег 250 километров на одной зарядке, максимальная скорость 130 км/ч и стоимость около 10 тысяч евро. Но попытка оседлать волну успеха «ностальжи-каров», таких как MINI или Fiat 500, осталась неудачной. Через год было объявлено, что проект откладывается на неопределенное время: не нашли инвестиций.

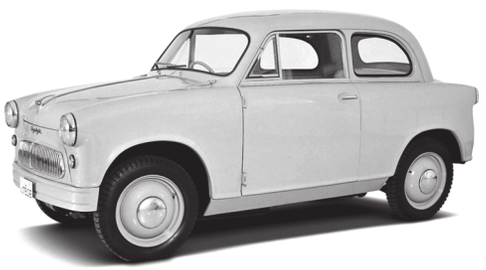
ОСЕНЬЮ 2017 ГОДА

британский производитель пылесосов и сушилок для рук Джеймс Дайсон объявил, что, получив правительственный грант на разработку инновационных твердотельных батарей, в 2020 году выпустит электромобиль Dyson с большим запасом хода и скоростью зарядки выше, чем у конкурентов. Тираж первой модели должен был составить 10 тысяч экземпляров, Дайсон объявил о строительстве автозавода в Сингапуре. Но британской Tesla не получилось: оказалось, для серийного производства эти батареи не годятся. И в прошлом году Дайсон сообщил, что закрывает автомобильное подразделение — из-за экономической неэффективности.









БУДЕТЕ КАК ШЕЛКОВЫЕ

1955 SUZUKI SUZULIGHT

Больше полувека японский предприниматель и изобретатель Митио Судзуки производил ткацкие станки. Его завод в деревне Хамамацу работал с 1909 года, спрос на шелк в Японии всегда был стабильным, в 1929-м Судзуки изобрел ткацкий станок нового типа, который даже пошел на экспорт, компания росла и успешно развивалась вплоть до начала Второй мировой. После ее окончания США начали отправлять в побежденную Японию хлопок на переработку, текстильная промышленность страны вновь воспрянула, а вместе с ней и завод Судзуки. Но в 1951 году рынок хлопка рухнул. Гонять ткацкие станки вхолостую было бессмысленно, надо было крутиться как-то по-новому. Лучшее новое – хорошо забытое старое.

Разрабатывать автомобили Suzuki начинала еще в 1937 году. За два года построили несколько прототипов, оснащенных инновационными для того времени четырехтактными «четверками» с жидкостным охлаждением. Но в войну гражданский автопром потерял актуальность. А в начале 1950-х японцы сказали: дайте нам что-нибудь побыстрее, хоть велосипед с мотором. В 1952 году Suzuki сделала такой – Power Free, получила правительственную субсидию на конструирование мотоциклов и уже через два года выпускала их по 6 тысяч штук в месяц. А еще через год появился первый автомобиль Suzuki – Suzulight. Но это уже не была оригинальная разработка компании, машина была построена на основе Lloyd 400 германской Borgward Group. И под капотом ее стоял уже двухцилиндровый двухтактный двигатель, словно у мотоцикла. Конечно, это был шаг назад. Можно сказать, плата за поражение своей страны в войне, которую заплатил японский предприниматель и изобретатель Митио Судзуки. **a**



Зоны досягаемости рук человека:
а — в горизонтальной плоскости при работе стоя и сидя, *б* — в вертикальной плоскости при работе стоя

Не забудьте Маску

Иван Картамцев

КАК ПОСТРОИТЬ ЭЛЕКТРОМОБИЛЬ СВОИМИ РУКАМИ

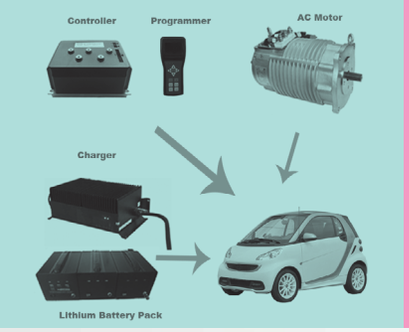
НАРОДНАЯ МУДРОСТЬ ГЛАСИТ, ЧТО НАСТОЯЩИЙ МУЖЧИНА ДОЛЖЕН ВЫРАСТИТЬ СЫНА, ПОСАДИТЬ ДЕРЕВО И ПОСТРОИТЬ ДОМ. С УЧЕТОМ СОВРЕМЕННЫХ РЕАЛИЙ, В ЭТО КЛАССИЧЕСКОЕ МУЖСКОЕ ТРОЕБОРЬЕ ВПОРУ ДОБАВИТЬ ЕЩЕ ОДИН ПУНКТ – ПОСТРОЙКУ СОБСТВЕННОГО АВТОМОБИЛЯ. ТЕМ БОЛЕЕ ЧТО СЕЙЧАС ЭТО СДЕЛАТЬ ГОРАЗДО ПРОЩЕ, ЧЕМ КОГДА БЫ ТО НИ БЫЛО. ВСЕ, ЧТО ДЛЯ ЭТОГО ПОТРЕБУЕТСЯ, – ГАРАЖ, ЗАБЛАГОВРЕМЕННО ОСВОБОЖДЕННЫЙ ОТ ВСЯКОГО «ПОЛЕЗНОГО» ХЛАМА, БОЛЬШОЕ КОЛИЧЕСТВО СВОБОДНОГО ВРЕМЕНИ И РУКИ, ЖЕЛАТЕЛЬНО РАСТУЩИЕ ИЗ ПРЕДПЛЕЧИЙ. А ВСЕ ОСТАЛЬНОЕ ПРИЛОЖИТСЯ.

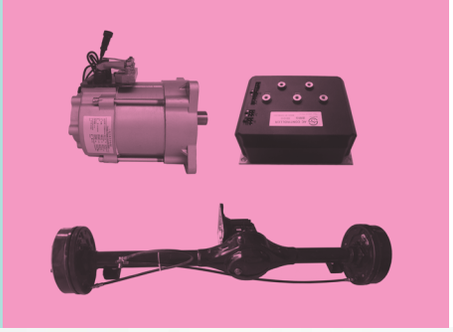
Самодельщикам советского времени было в сто раз сложнее. В магазинах ничего нужного для автопроизводства не продавалось – разве что вантузы, из которых можно было вырезать сальники и прокладки. Что-то приходилось вытачивать самим, что-то собирать по помойкам, а что-то даже выносить с предприятий, рискуя быть наказанными за «расхищение социалистической собственности». Сегодня же все необходимые комплектующие можно приобрести, не поднимая пятой точки с дивана, – передовые технологии позволяют закупиться буквально по щелчку компьютерной мыши. На «Алиэкспрессе» и ему подобных сервисах предлагается масса бюджетных вариантов, которые позволят превратить в самоходное чудо техники все что угодно, даже обычную садовую тачку. Причем передвигаться такой инвентарь будет отнюдь не на честном слове, а на модной нынче электрической тяге. То есть за весьма умеренную сумму можно заказать набор, который позволит стать если не доморощенным автомобилестроителем, то по крайней мере лэнд-лордом своего дачного участка и его окрестностей.

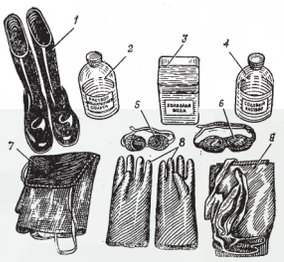
Сделано в Китае

Первое, что потребуется для создания электромобиля, – это шасси, его можно либо соорудить самостоятельно из подручных материалов, либо воспользоваться уже готовым вариантом, что подразумевает наличие автомобиля-донора. Но какую бы модель для сборки вы ни выбрали, дальнейшее творчество будет предполагать наличие нескольких обязательных компонентов.

Это электромотор, который станет сердцем будущего транспортного средства. Это контроллер, который будет отвечать за мозговую деятельность, в процессе преобразуя постоянный ток в переменный. Это батареи, которые станут источником питания. Ну и конечно же, ни один электромобиль не сможет обойтись без органов управления, среди которых ключевое место занимает электрическая «педаль газа». В сферу ее ответственности входит эффективное управление мощностью, которая поступает от мотора на колеса транспортного средства. Все эти компоненты широко представлены на уже упомянутом «Алиэкспрессе» как по отдельности, так и в составе комплектов. К примеру, из Китая можно заказать трехфазный индукционный мотор от компании Shingele мощностью 15 кВт, что приблизительно равно 20 л.с. Если покупать его отдельно, стоимость такого агрегата составит около 100 долларов. В то же время комплект, дополнительно состоящий из задней оси с гнездом для монтажа силовой установки,

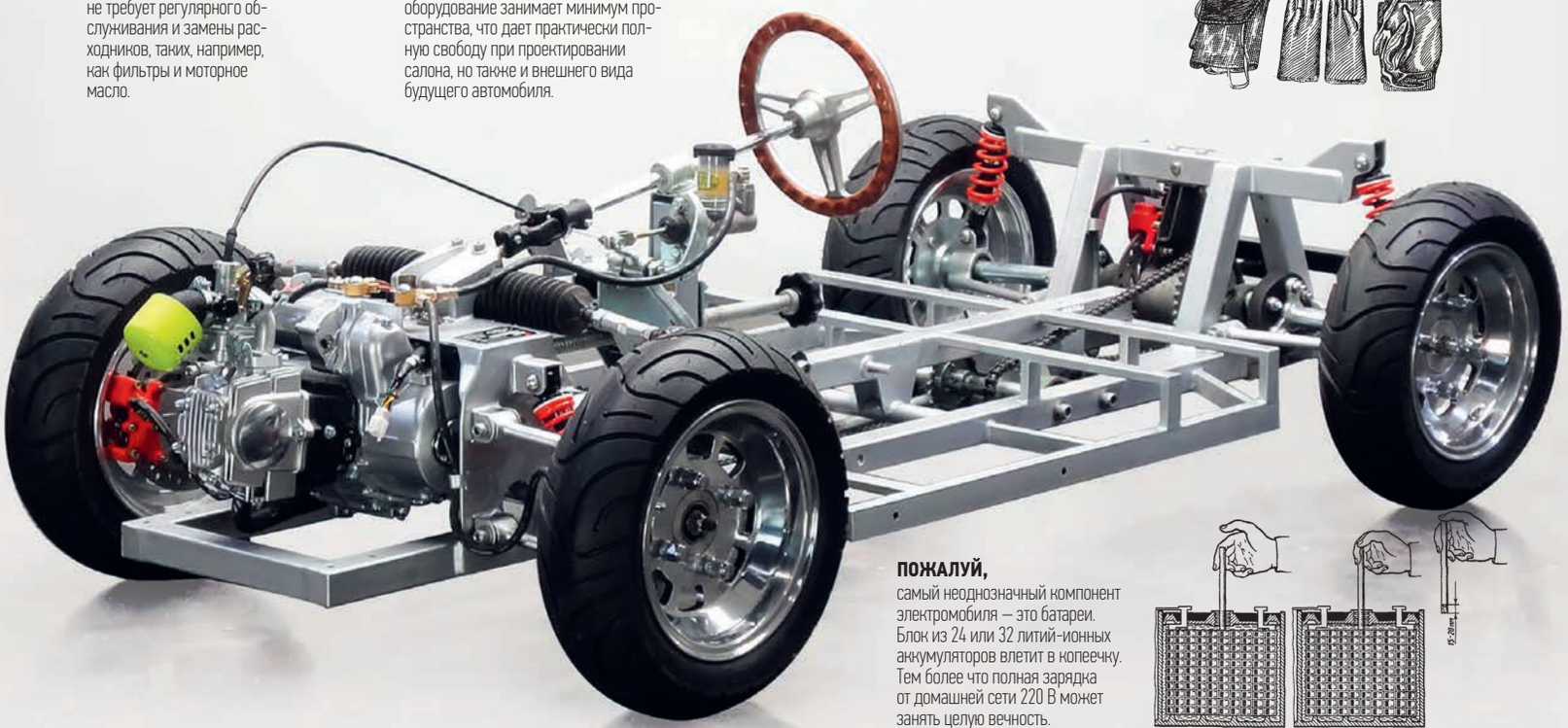






ЭЛЕКТРОМОБИЛЬ
не требует регулярного обслуживания и замены расходников, таких, например, как фильтры и моторное масло.

ВСЕ ВСПОМОГАТЕЛЬНОЕ
оборудование занимает минимум пространства, что дает практически полную свободу при проектировании салона, но также и внешнего вида будущего автомобиля.



ПОЖАЛУЙ,
самый неоднозначный компонент электромобиля — это батареи. Блок из 24 или 32 литий-ионных аккумуляторов влетит в копеечку. Тем более что полная зарядка от домашней сети 220 В может занять целую вечность.

Рис. 71. Проверка уровня электролита в аккумуляторной батарее





редуктора, контроллера, электрической педали газа, ионно-литиевой батареи, а также зарядного устройства, будет стоить в районе 900 долларов. Впрочем, по сравнению с комплектами, которые используют в качестве тяговой силы бесщеточные мотор-колеса на постоянных магнитах, эта цена не выглядит такой уж внушительной.

Продукция китайской компании QS Motor насчитывает десятки различных типов мотор-колес, предназначенных не только для создания электровелосипедов и скутеров, но и для постройки полноценных автомобилей. Главными преимуществами моторов подобного типа являются компактные размеры и относительно широкий диапазон мощности, который может варьироваться не только от типа колеса, но и от компоновки, а она может быть как моноприводной, так и полноприводной. То есть два мотор-колеса мощностью 8 кВт, установленные на одну из осей, дают суммарную мощность 16 кВт, в то время как полноприводная версия ожидаемо увеличит эту цифру вдвое – до 32 кВт, или целых 44 л.с.

Что касается цен, то набор QS Motor 8000 wt, состоящий из двух моторов, двух контроллеров, двух дисковых тормозов с системой рекуперации, преобразователя постоянного тока на 96 В, переключателя направления движения, электрической педали и электронного спидометра, обойдется в среднем в 2500 долларов. Соответственно, комплект из четырех мотор-колес также обойдется вдвое дороже. К сожалению, в готовый набор не входят ионно-литиевые батареи 96V200Ah, которые опустошат бюджет еще на 5000 долларов. Зато даже моноприводный электромобиль, собранный из подобных запчастей, сможет уверенно разгоняться до 120 км/ч,



а его запас хода при полной зарядке составит около 200 километров. Если займетесь конструированием, помните: чем меньше масса будущего автомобиля, тем больше запас хода и лучше динамические характеристики. Вышеописанный комплект QS Motor 8000 wt рассчитан на автомобиль массой чуть более тонны с размерностью шин R14.

По сходной цене

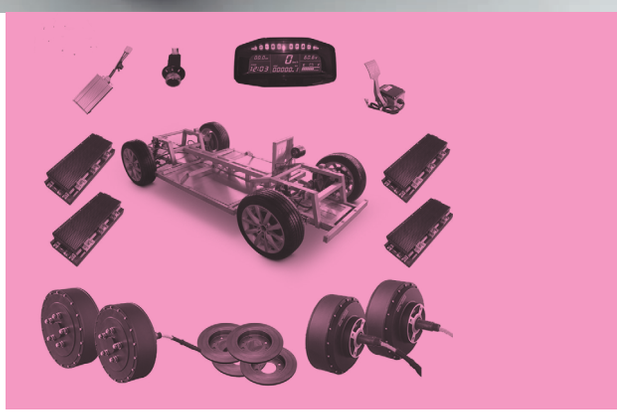
Если же у вас нет доверия к китайской электротехнике или цена кажется высокой, есть варианты попроще. На отечественных форумах можно наткнуться на обсуждение того, как собрать электромобиль с использованием двигателя последовательного возбуждения ДС 3,6/7,6 кВт от болгарского электрического погрузчика ЕВ 687. Стоимость такого мотора – 7000 рублей. Беда лишь в том, что для постройки потребуется автомобиль-донор с механической коробкой передач, к которой мотор присоединяется при помощи переходной плиты и переходной втулки. При этом для переключения передач механизм сцепления не требуется вовсе, то есть нужная передача «втыкается» прямо на ходу.

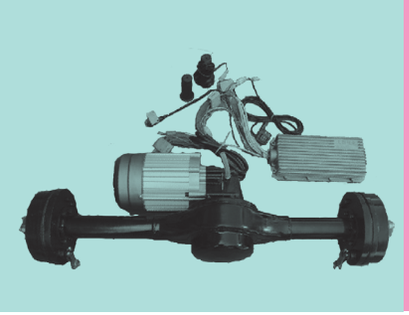
Разумеется, подобному автомобилю также понадобится контроллер, который обойдется от 4000 до 9000 рублей, электрическая педаль за 800 рублей, но главное – зарядное устройство, блок управления и аккумуляторы. Конечно, можно воспользоваться недорогой свинцово-кислотной батареей, но лучше все-таки раскошелиться на комплект ионно-литиевых аккумуляторов, цены на которые были названы ранее. В противном случае запас хода не превысит и пары десятков километров.

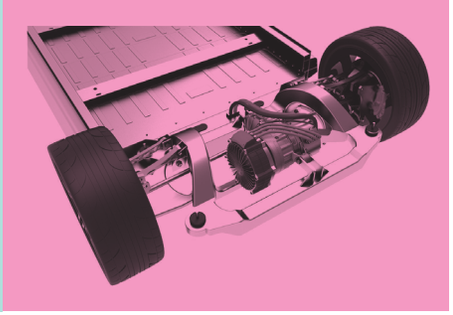
Несколько лет назад, еще до того, как рынок наводнили всевозможные китайские запчасти, один умелец из Винницкой области Украины использовал болгарский моторчик для переоборудования «Таврии» в электромобиль. Максимальная скорость получившегося аппарата составила

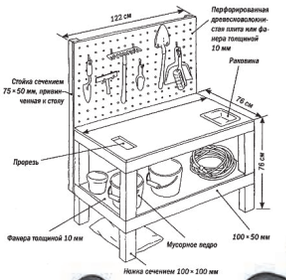


ХОРОШИМ подспорьем для создания электромобиля могла бы стать глобальная модульная платформа под названием Treka EV. На момент презентации в 2010 году ее стоимость оценивалась в 16 000 долларов. Но, к сожалению, проект себя не оправдал и закрылся.



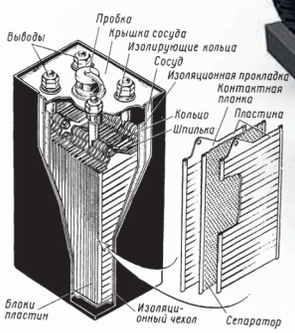






К НЕДОСТАТКАМ
асинхронных моторов можно отнести и то, что они требуют наличия массивной оси, при помощи которой мощность будет передаваться на ведущие колеса.

ОДИН ИЗ САМЫХ
привлекательных вариантов — мотор, встроенный в колесо. Мощность мотор-колес суммируется, а особенности их конструкции дают определенную степень свободы при конструировании подвески.



ОДИН ИЗ САМЫХ ПРОСТЫХ,
но в то же время недешевых вариантов постройки собственного электромобиля — приобретение готовой модульной платформы Tabby EVO. Цена комплекта колеблется от 13 880 до 24 961 евро. В стоимость входит асинхронный электромотор мощностью 19 кВт, чей крутящий момент составляет 128 Нм при 500 об/мин, а от приобретения комплекта из 24 элементов LIFePO4 емкостью 160 ампер-часов можно отказаться.

75 км/ч, а запас хода на одной зарядке – 85 километров. Впрочем, как намекает создатель автомобиля, подобный результат наблюдается лишь при идеальных условиях – то есть при движении с горы и при попутном ветре.

Есть на что посмотреть

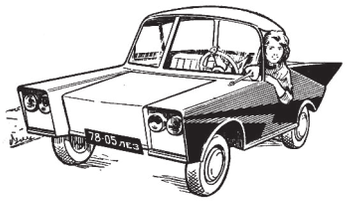
Не секрет, что подобное хобби пользуется большой популярностью не только у нас в стране и ближайшем зарубежье, но также в странах Европы, в Америке и даже Австралии, где торговля запчастями и комплектами для DIY, что по-русски означает «сделай сам», поставлена на поток и представляет собой развитую индустрию. Некоторые зарубежные веб-сайты предлагают широчайший ассортимент автомобильных запчастей, начиная от различных силовых установок до мелких расходников, фар и даже автомобильных кресел.

К примеру, на австралийском сайте https://diy-autoparts.com.au/ можно присмотреть себе не только комплект передних сидений, которые обойдутся всего в 48 долларов, но также спортивное рулевое колесо, которое оценивается в среднем в 20 долларов за изделие. Но это развлечение только для местных. У нас же подобную роскошь можно приобрести в том числе на «Авито», где кожаное кресло от Lexus, например, можно купить за 16 000 рублей.

Впрочем, обзавестись всеми необходимыми деталями – это полбеды. Ведь весь этот набор разнообразных запчастей, быть может приехавших из разных уголков света, придется как-то объединить в собственном проекте. Разобраться с этой процедурой помогут интернет-пособия, а также популярные видеохостинги, где можно встретить немало роликов, в которых гаражные умельцы делятся своим опытом конструирования, начиная от азов и заканчивая полномасштабными проектами. Следует отменить, что важнейшим пунктом в вашем резюме «самозанятого» станет знание английского языка, так как негоже списывать со счетов богатый иностранный опыт. Впрочем, в некоторых случаях все понятно без слов. Так, на YouTube-канале Creative Channel несколько месяцев назад было опубликовано видео под названием «Build a 1000W Electric Gokart at Home», где поэтапно показан процесс сборки электрического багги в обычном гараже с последующим тест-драйвом на дорогах общего пользования. Да и в целом по запросу «handmade electric vehicle» можно найти массу всего интересного.

Чудо техники

То есть, округляя, стать автомобилестроителем, как и сто двадцать лет назад, сегодня может каждый. Тогда это было доступно в силу простоты конструкции «безлошадных экипажей» – в той же Германии автомобильная мануфактура имелась чуть ли не в каждом городе. Сегодня – опять же в силу доступности электрических силовых установок и конструктивной простоты транспортного средства, ими оснащенного. Главное – трезво оценить свои силы и время, ведь любой, даже самый перспективный проект рискует превратиться в нудный, мучительный долгострой. И еще о чем нужно помнить – чтобы выехать на самодельном автомобиле на дорогу общего пользования, сперва придется предъявить чудо техники на суд Федерального агентства по техническому регулированию. И если электромобиль будет соответствовать всем установленным нормативам, его можно будет поставить на учет в ГИБДД. В противном случае вам придется ограничить свои поездки проселочными дорогами. Что, с одной стороны, не оправдает каких-то серьезных затрат и вложений. С другой – не лишит вас удовольствия от творческого процесса и тщеславного чувства, что вы теперь автостроитель. «Как тебе такое, Илон Маск?»



ДВУХМЕСТНЫЙ
спортивный «Ленинград» в 1953 году построил инженер Аркадий Дмитриевич Бабич. Спустя шесть лет создатель родстера проехал на нем от Симферополя до Ленинграда за двадцать часов, преодолев 2125 км. «Ленинград» мог развивать скорость до 180 км/ч, чего не могла сделать ни одна серийная советская машина тех лет.



САМОСТОЯТЕЛЬНАЯ РАБОТА

ДЕНИС ТОКМАКОВ

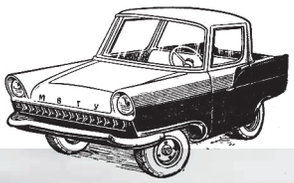
КАК В СОВЕТСКОМ СОЮЗЕ ДЕЛАЛИ АВТОМОБИЛИ СВОИМИ РУКАМИ

МОДЕЛЬНЫЙ РЯД НАШИХ АВТОМОБИЛЬНЫХ ЗАВОДОВ В ШЕСТИДЕСЯТЫЕ И СЕМИДЕСЯТЫЕ ГОДЫ БЫЛ ДО НЕИМОВЕРНОСТИ УНЫЛЫМ – ОДНИ СЕДАНЫ И УНИВЕРСАЛЫ. ВОЗМОЖНО, ЧТО ИМЕННО ПОЭТОМУ ИНОМАРКИ ТАК ПОРАЖАЛИ ВООБРАЖЕНИЕ СТРОИТЕЛЕЙ СОЦИАЛИЗМА РАЗНООБРАЗИЕМ СВОИХ ТИПОВ И ФОРМ. НО ВОЗНИКЛО В СССР В ТЕ ГОДЫ И ТАКОЕ ЯВЛЕНИЕ, КОТОРОГО ПОЧТИ НЕ СУЩЕСТВОВАЛО НА ЗАПАДЕ, – ДВИЖЕНИЕ САМОДЕЯТЕЛЬНЫХ КОНСТРУКТОРОВ АВТОМОБИЛЕЙ.

Во многом возникло оно от безысходности. От того, что ни один из заводов не выпускал амфибию гражданского назначения, на которой можно было бы поехать на рыбалку, или спорткар, дающий возможность почувствовать большую скорость. Не выпускалось ни минивэнов, ни GT, ни легких джипов. Приобретение иномарки осложнялось множеством факторов – различными разрешениями, поиском машины, большой стоимостью, проблемами с запасными частями и прочим… Многим к тому же хотелось машину «не как у всех» или такую, которая бы по всем параметрам отвечала требованиям владельца.
Оставалось только одно – сделать автомобиль своими руками из подручных материалов. Как правило, это оказывались узлы и агрегаты от «Запорожцев», «Москвичей», «Жигулей», «Волг». Получались удивительные автомобили с дизайном не хуже, а может, даже и лучше Ferrari или Lamborghini, но с мотором и ходовой от советских моделей. А еще потом, при регистрации самоделки в ГАИ, от создателя требовали справки о покупке двигателя, коробки, мостов, колес и так далее, чтобы снять подозрения в хищении социалистической собственности. Многие материалы считались дефицитными, и доставали их не без проблем, например, хорошую качественную фанеру, листовую сталь или алюминиевый профиль. Постройка самодельного автомобиля вообще была настоящим процессом преодоления. Далеко не все конструкторы-умельцы располагали гаражами или мастерскими, поэтому многие строили машины в городских квартирах, отводя для них одну из комнат. Готовый автомобиль потом спускали вниз при помощи крана.
Поддержка государства начиналась тогда, когда постройка самодельного автомобиля заканчивалась, а его автор ставил машину на учет. Кстати, в правилах для самоделок существовали ограничения по габаритам, мощности и другим параметрам. Так, еще в 1965 году появились официальные «Технические требования к микролитражным автомобилям и мотоколяскам, изготовляемым в индивидуальном порядке», где прописывался максимальный рабочий объем



ШЕСТЬ АВТОМОБИЛЕЙ
«Спорт-900» построила с 1957 по 1965 год группа из шести человек: дизайнеры Эдуард Молчанов и Феликс Хайдуков, инженеры Игорь и Лев Дурновы, художник Владимир Елтышев, химик Анатолий Сыворотkин и директор Московского завода автомобильных кузовов Кузьма Дурнов. Узлы и агрегаты — от «Запорожца», кузов — из стеклопластика.







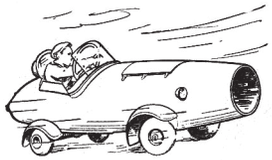
КОМПАКТНЫЕ
самоделки вагонной компоновки — один из самых популярных «жанров» советских кулибиных. Автомобильная промышленность такие не выпускала, поэтому приходилось делать самим.
О машине на фото нет никакой информации, но, судя по колесам и небольшим размерам, она сделана на базе деталей от инвалидной мотоколяски.

«МУРАВЕЙ» –
еще один самодельный автомобиль вагонной компоновки с открытым кузовом, разработанный и построенный конструкторами Молчановым и Ивченко. Ходовую часть взяли от мотоколяски, двигатель позаимствовали у мотоцикла «Иж», а кузов сделали из алюминия и оцинкованной стали. Было изготовлено несколько экземпляров.

«ХАРЬКОВЧАНКА»
1966 года постройки — купе, как нетрудно догадаться, из Харькова. Самодельщик явно вдохновлялся эпохой американского «аэростиля», но под рукой были только детали от советских машин. Так, колеса взяты от «Москвича», а двери — от «Волги» ГАЗ-21, но подрезанные снизу. Машина получилась аляповатой, зато «не как у всех».



двигателя не более 900 куб. см, длина – не более четырех метров, а скорость – не выше 75 км/ч. Потом правила смягчили, но не сильно. Зато узаконенный автомобиль мог принимать участие в различных фестивалях и конкурсах, типа «Самавто», преподносившихся как «техническое творчество». Об автомобилях и их создателях почти в каждом номере писали журналы «Моделист-конструктор» и «Техника – молодежи», пропагандировавшие это движение, как и постройку самодельных тракторов, лодок и даже самолетов с вертолетами. Самодельщиков показывали по телевизору в программе «Это вы можете», и с каждым годом их число росло и росло. Автомобили строили люди самых разных профессий – не только инженеры со слесарями, но и художники, музыканты, врачи, учителя. Получалось у кого как. Порой нелепо и смешно. А иногда и не скажешь, что это самоделки. Некоторых даже приглашали на работу в автомобильную индустрию: создатели «Панголины» Александр Кулыгин и Константин Громадзкий занимались дизайном на АЗЛК, а авторы «Лауры» Дмитрий Парфенов и Геннадий Хаинов возглавили целую лабораторию в НАМИ. Было это уже в конце восьмидесятых. Потом рухнул СССР, в страну хлынул поток иномарок на любой вкус, и движение самодельщиков тихо умерло само собой.



САМОДЕЛКА
из станицы Каневская Краснодарского края. Колеса выдают ходовую часть от мотоколяски, а «уши» воздухозаборников — заднее расположение двигателя. Сильный контраст составляют «лицо» автомобиля и его борта — с каким вниманием проработан декор передней части и насколько скучными оставлены плоские панели.







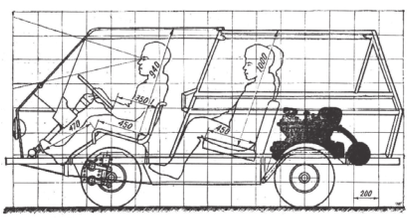
МИЛИЦИОНЕР
из Таллина Артур Мысовский в 1970 году в двух экземплярах построил «советский Ferrari» — двухместный автомобиль Aiar. Дизайн не уступал итальянцам, правда, с начинкой все было скромнее — так, мотор пришлось взять от «Запорожца». Кузов с «дверьми-чайками» таллинский милиционер выполнил из стеклопластика.

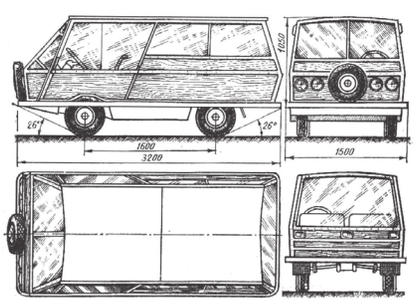
АББРЕВИАТУРА ГТЩ
была на слуху в среде советских самодельщиков. «Гран Туризмо Щербининых» — так расшифровывалось название купе, построенного в 1969 году двумя братьями художниками Александром и Владимиром. Двигатель взяли от«Волги» ГАЗ-21, кузов выклеивали из стеклоткани, причем в обычной городской квартире на седьмом этаже.



АМФИБИЮ
«Ихтиандр» построил в 1971 году инженер по фамилии Рикман. Мотор был от «Жигулей», коробка передач и рулевое управление — от «Запорожца», подвеска с изменяемым дорожным просветом — на торсионах, кузов — из алюминия. По воде «Ихтиандр» двигался со скоростью до 20 км/ч, а на дороге мог разгоняться до 120 км/ч. Кстати, предусматривалось и парусное вооружение.

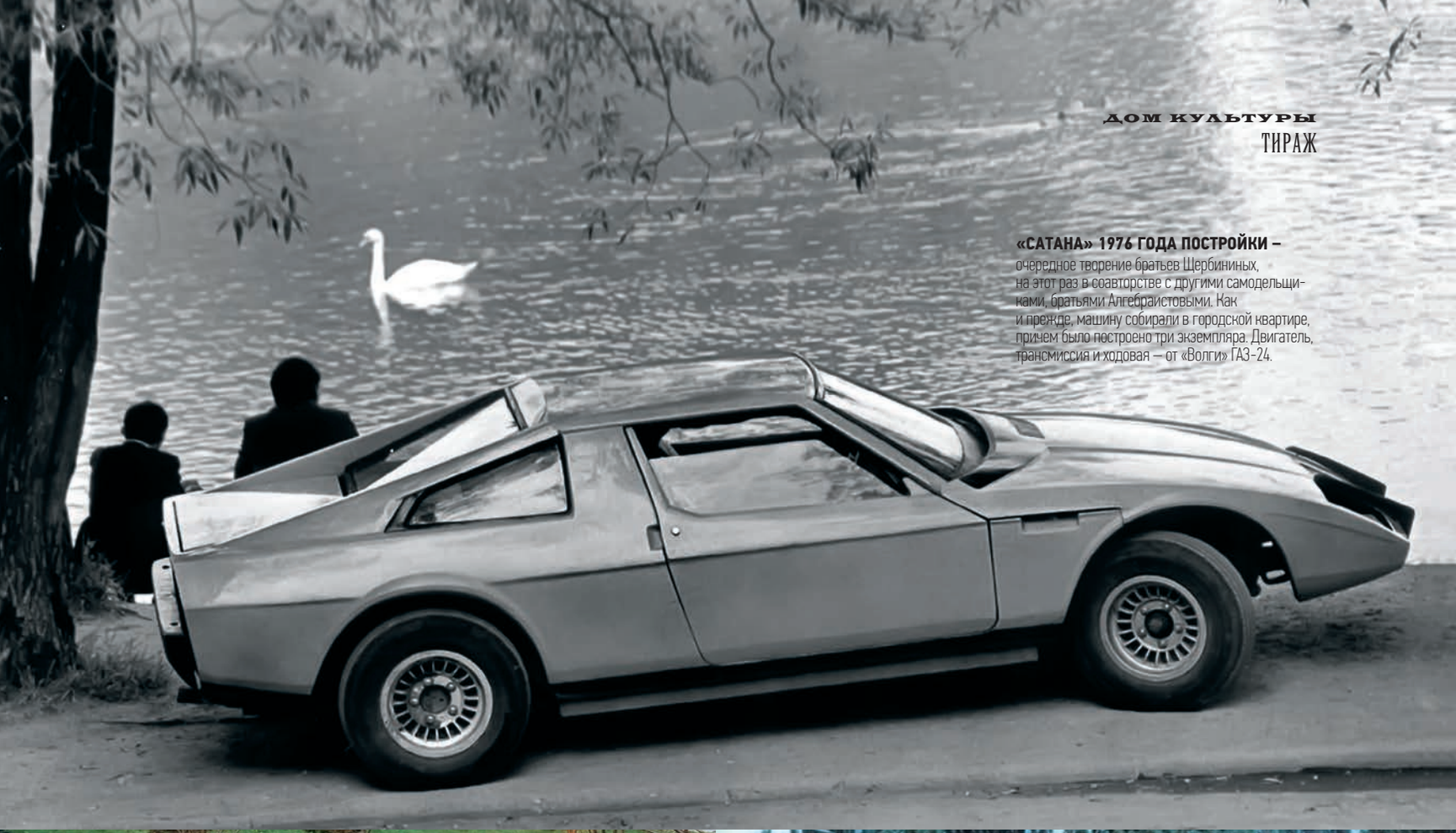
ПРО КОМПАКТНЫЙ
автомобиль «Минимакс» в 1974 году написал журнал «Моделист-конструктор», опубликовав чертежи и описание технологии его постройки. Подразумевалось, что сделать такой сможет любой желающий. Ходовую часть надо было взять от мотоколяски, двигатель — от «Запорожца», раму — сварить из труб, а кузов — собрать из алюминиевых профилей и листов гетинакса.







«САТАНА» 1976 ГОДА ПОСТРОЙКИ – очередное творение братьев Щербининых, на этот раз в соавторстве с другими самодельщиками, братьями Алгебраистовыми. Как и прежде, машину собирали в городской квартире, причем было построено три экземпляра. Двигатель, трансмиссия и ходовая – от «Волги» ГАЗ-24.





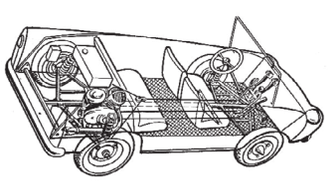


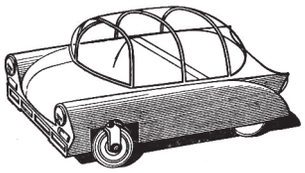


«КАТРАН» Александра Федотова был построен с использованием двигателя от ВАЗ-2101 и коробки передач с ходовой от «Запорожца». Для входа-выхода служит откидывающийся колпак, сделанный из стеклопластика, в то время как нижняя часть «Катрана» – металлическая. Анатомические сиденья Александр Федотов сделал сам.

НАЗВАНИЕ GT-77 означало Gran Turismo, а цифры – год создания, 1977-й. Почти все узлы и агрегаты – от «Москвича», за исключением двигателя от Skoda 1202 – он отличался более компактными размерами и лучше подходил для небольшого купе. Кузов с выдвижными фарами был сделан их стеклопластика, как и у многих самоделок такого класса.

СОЗДАННЫЙ в 1980 году в Новомосковске седан «Ласточка» выглядит так, как будто сделан фирмой Renault или Peugeot – настолько изящным он получился. Известно, что создатель «Ласточки» Пантелей Семенович Заблуда любил выписывать иностранные автомобильные журналы, что сказалось на дизайне самоделки.





КУПЕ
с поднимающимися дверьми «Орор», так звучит «Чайка» по-армянски, инженер-технолог ереванского производственного объединения «Электрон» Генрик Иванович Матевосян построил с использованием двигателя, трансмиссии и ходовой от ВАЗ-2101. «Чайка» летала со скоростью свыше 150 км/ч — как ни один советский автомобиль.











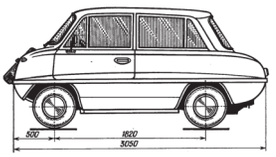
МИКРОАВТОБУС
повышенной проходимости «Кентавр» в семидесятые годы построил в Москве Анатолий Мишуков — ему очень нужен был вместительный автомобиль для охоты и рыбалки, а промышленность такого не выпускала. Концепция так понравилась Анатолию Мишукову, что в 1981 году он построил еще один, второй «Кентавр».

ПРИ СОЗДАНИИ
своего джипа «Мул» Станислав Хопшаносов из Еревана явно вдохновлялся американским внедорожником Willys времен Второй мировой войны. Двигатель и коробка передач — от ВАЗ-2101, а задний мост — от ВАЗ-2102, рессоры — от УАЗ-469, карданный вал — от ГАЗ-21. Причем «Мул» не полноприводный, а колесной формулы 4х2.

«ДРУЖБА»
Николая Давыдова — микроавтобус с расположенным сзади двигателем от ВАЗ-2101. В экстерьере автомобиля обильно использованы элементы от серийных советских моделей: например, хромированная накладка — с передней части «ушастого» ЗАЗ-968, дверные ручки — от «Жигулей», фары и подфарники — 412-го «Москвича».

АВТОМОБИЛЬ «КОЛИБРИ»
киевский врач Колесник построил на базе мотоколяски с использованием двигателя от «Запорожца». В процессе создания спорткара конструктор ограничил себя, решив сделать купе не выше одного метра. Легкий и низкий автомобиль развивал скорость до 140 км/ч и расходовал не более 8 литров бензина на 100 километров.





«ЛАУРА» –
одна из самых известных самоделок восьмидесятых, созданная Дмитрием Парфеновым и Геннадием Хаиновым. Каркас «Лауры» сваривался из водопроводных труб, прокладывался пенопластом и обклеивался стеклотканью. Двигатель – от ВАЗ-2105, коробка передач – от «Запорожца», приводные валы – от «Нивы». Растиражировали «Лауру» в двух экземплярах.



АМФИБИЮ «ТРИТОН»
построил музыкант Дмитрий Трофимович Кудрячков, игравший в оркестре на английском рожке, причем получилась она у него не хуже, чем могла бы выйти у профессиональных конструкторов. Максимальная скорость по воде – до 50, а по трассе – до 120 километров в час! «Каюта» амфибии шестиместная, оснащена столом и умывальником.



МИКРОДЖИП «ВЕРБЛЮЖОНОК»
с обложки журнала «Моделист-Конструктор» 1987 года создавали пионеры из вологодского Дома юных техников как автомобиль для обучения детей вождению. Почти все узлы и агрегаты – от мотороллера «Тула», хотя передний мост пионеры спроектировали и сделали сами.





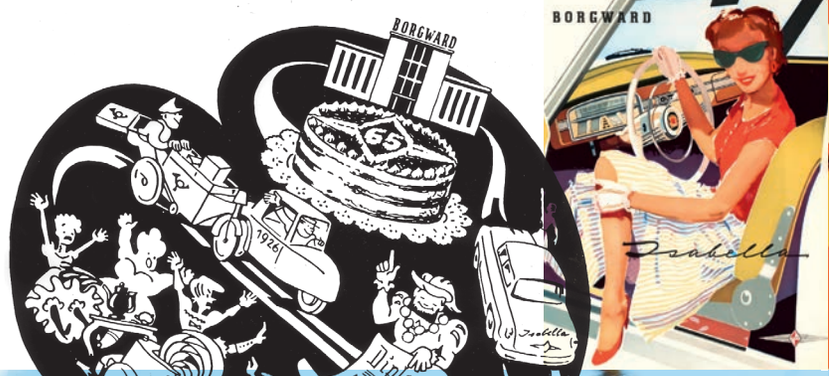
ОДНОМЕСТНУЮ
«амфибию грибника и рыболова» создал в 1989 году житель города Ярославля по фамилии Назаров. Двигатель объемом 50 куб. см он взял от мопеда, колеса – от самолета, каркас сделал из деревянных брусьев и обшил его оргалитом. На рыбалку и за грибами амфибия могла ездить со скоростью до 40 км/ч, а по воде передвигалась при помощи весел.

ТАКОЙ МИНИВЭН
демонстрировался на конкурсе «Самавто» в 1989 году. Кузов удивителен своей большой площадью остекления и при таких компактных размерах вмещает четырех человек, двигатель расположен сзади, колеса позаимствованы у мотоколяски, дверей всего две – по одной на каждый ряд сидений.

ПОЛЕЗНЫЕ ИСКОПАЕМЫЕ

BORGWARD ISABELLA COUPE

Двигатель, тип	R4
Рабочий объем, куб. см	1493
Максимальная мощность, л.с.	75
Трансмиссия, тип	4МКП
Максимальная скорость, км/ч	150





ЕСТЕСТВЕННЫЙ ГИБРИД

Иван Баранцев • Фото Андрея Саакяна

1957 BORGWARD ISABELLA COUPE

НАЧИНАТЬ ВОСХИЩАТЬСЯ АВТОМОБИЛЕМ BORGWARD ISABELLA COUPE ЛУЧШЕ ПРИ ВЗГЛЯДЕ В ПРОФИЛЬ, КОГДА БОЛЬШЕ ВСЕГО ЗАМЕТНА ЕГО РАЗНИЦА С СЕДАНОМ – ДЛИННЫЙ КАПОТ, МАЛЕНЬКАЯ КАБИНА, КАК У САМОЛЕТА-ИСТРЕБИТЕЛЯ, И СОВСЕМ УЖЕ ДЛИННЫЙ, ЛОМАЮЩИЙ ВСЕ ПРОПОРЦИИ БАГАЖНИК. И ГЛУБОКИЙ ЧЕРНЫЙ ЦВЕТ С БЕЛЫМИ БОРТАМИ ПОКРЫШЕК.

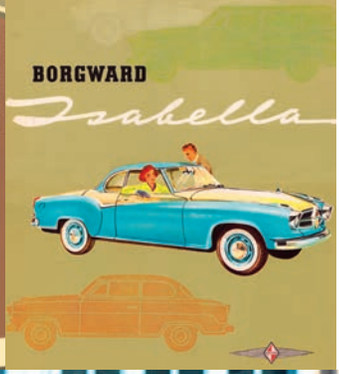
Купе не столько тип кузова, сколько стиль жизни его владельца, попытка уйти от практичности и повседневности седанов. Сейчас это отдельный класс автомобилей и его создают почти заново – короткая база, небольшие габариты, сильный наклон ветрового стекла, низкая крыша, маленький багажник… Что-то с уходом в спортивный стиль. Глядя на Borgward Isabella Coupe, понимаешь, что до таких времен еще далеко, а перед глазами просто большой автомобиль, но только для двоих.

Как и многие автомобильные марки, Borgward – это фамилия отца-основателя. Вот он, Карл Боргвард на фотографии пятидесятых годов – типичный западный капиталист в идеально сидящем на плотной фигуре костюме и с неизменной сигарой с мундштуком в руке, кажется, что с ней он не расставался никогда. Наверное, только такой ценитель жизни мог создать шедевр под названием Borgward Isabella Coupe.

Биография капиталиста с сигарой изобиловала крутыми поворотами судьбы. Начинал Карл Боргвард в двадцатые годы с производства грузовиков, хорошо поднялся при национал-социалистах на военных заказах, после войны, как и положено, за сотрудничество с ними отсидел свое, вернулся на родной завод и продолжил вести дела. Вел он их настолько хорошо, что даже в тяжелые послевоенные времена выпускал автомобили нескольких марок – Goliath, Lloyd и Borgward Hansa. Под первыми двумя выпускались небольшие грузовички и микроавтомобили, пользующиеся хорошим спросом в проигравшей войну Германии, а вот собственную фамилию Карл Боргвард ставил на большие грузовики и легковые модели среднего класса.

В 1949 году начался выпуск Borgward Hansa 1500, а спустя пять лет появилась следующая модель с собственным именем – Borgward Isabella. Поначалу это были четырех- и двухдверные седаны, кабриолеты и универсалы, и только в 1957 году Карл Боргвард представил миру Borgward Isabella Coupe.







РОМБ ВО ВСЮ ВЫСОТУ РЕШЕТКИ
радиатора с надписью Isabella по горизонтали чем-то напоминает эмблему Renault, но претензии по этому поводу Карл Боргвард получил не из Франции, а из Америки. Изначально ромб был больше и разбивал название Borgward на два слова, что не понравилось американскому производителю автоматических коробок передач BorgWarner. Чтобы не устраивать скандала, Карл Боргвард приказал уменьшить ромб, после чего его фамилия стала читаться в одно слово.



Крыша над головой

«Просто назовите ее „Изабелла“», – ответил Карл Боргвард на вопрос об имени для прототипа будущей модели. Для Германии звучало как-то необычно, как имя голливудской актрисы. А ведь могли назвать Neuer Hansa 1500 – «Новая Ханза». Впрочем, с названием было все не так просто. Жену Карла Боргварда звали Элизабет, а Изабелла – это вариант имени Елизавета. Именно для Элизабет Боргвард в 1956 году в единственном экземпляре построили купе на базе Borgward Isabella, но оно оказалось настолько удачным и привлекательным, что его сделали серийным.

К слову, если долго вглядываться в черные округлые бока Borgward Isabella Coupe, так напоминающие вино в бокале, то на ум придут и другие ассоциации, и не только с Голливудом и женой Карла, а еще и с виноградом „изабелла“. В словарях про него написано, что это «американский сорт винограда, естественный гибрид». Точно так же можно сказать и про Borgward Isabella Coupe – автомобиль с американским дизайном в европейских размерах. Кстати, в качестве опции на купе можно было поставить на задние крылья длинные и острые «плавники», чтобы было совсем как у «Кадиллака».

ПОЛЕЗНЫЕ ИСКОПАЕМЫЕ



КАРЛ ФРИДРИХ ВИЛЬГЕЛЬМ БОРГВАРД –
промышленник и предприниматель, подаривший миру один из красивейших немецких автомобилей – Borgward Isabella Coupe.







В стиле заокеанских моделей выполнен и интерьер с массивным козырьком над приборной панелью во всю ширину салона. Но есть в нем и европейское изящество – тоненькие хромированные молдинги, красивые шкалы приборов с приятными глазу шрифтами и фоном, миниатюрный радиоприемник, конечно же, марки Blaupunkt и самая заметная деталь – пульт с кнопками самого разного назначения. Кажется, его подсмотрели на радиоле – это даже не кнопки, а клавиши, ведающие включением и выключением фар, подфарников, габаритов, освещения приборов, стеклоочистителя и вентилятора отопителя. Красиво и необычно – вряд ли встретишь такой же пульт в других моделях тех лет.

Купе двухместное, но сзади есть небольшой диванчик, куда можно посадить еще одного пассажира, а лучше поставить корзинку с вином и закуской. Над головой – мягкая крыша, которую можно сдвинуть назад, отщелкнув массивной ручкой замок. О том, что крыша не железная, кроме этой ручки, внутри ничего не напоминает – на потолке везде светлая обивка, а не темная ткань тента. Такой вот «люк» образца 1957 года.







СЕЙЧАС В ПРОДАЖЕ
находятся несколько автомобилей Borgward Isabella Coupe с самыми разными ценами. Так, за экземпляр после профессиональной реставрации в одном из немецких коллекционных бюро просят 80 тысяч евро, а за нереставрированный автомобиль – 30 тысяч евро.



НЕСМОТРЯ НА ЯВНОЕ СТРЕМЛЕНИЕ
к американскому дизайну, Карл Боргвард сумел избежать перенасыщенности экстерьера автомобиля хромированными украшениями. Основной акцент сделан на формы кузова, а декора у Borgward Isabella Coupe по минимуму.

Есть такая буква

Заводится Borgward Isabella Coupe поворотом ключа при вытащенном рычажке дроссельной заслонки, которую после запуска надо было закрыть. Здесь Америка заканчивается, начинается Европа: нет никаких автоматических коробок и усилителей руля, а есть педаль сцепления и собственные силы. Впрочем, рычаг переключения передач Карл Боргвард поставил на рулевую колонку по типу американских автомобилей. К его алгоритму надо еще привыкнуть: первая передача – на себя и вверх, вторая – на себя и вниз, третья – от себя и вверх, четвертая – от себя и вниз. Задняя передача включается вытягиванием рычажка и перемещением его наверх. Как на любом «Мерседесе» тех лет.

В движении перед глазами маячит надкапотный гребень в виде буквы B и фонари поворотников, что несколько непривычно после современных автомобилей, где капот совершенно пустой. Руль хоть и без усилителя, но крутить его легко, а держать тонкий светлый обод даже приятно. Обзорность с водительского места – удивительная, во многом благодаря высокой посадке: Borgward Isabella Coupe создали на базе седана путем сокращения салона с четырех до двухместного и не более того, оставив при этом высоту посадки как была, а еще сделав большое остекление с высокими оконными проемами.

Возможно, поэтому купе «старой школы» намного лучше, чем современное. Проявляется это даже случайно и в мелочах. Так, настраивая маленькое кругленькое зеркальце на левой двери, невольно начинаешь любоваться в него, как красив изгиб боковины перед задним крылом, а при движении буква B на капоте переливается солнечными бликами.

Наверное, такую же радость испытал и первый владелец этого купе в 1957 году. Для Германии тех лет Borgward Isabella Coupe был очень заметным явлением, настолько заметным, что начинал раздражать конкурентов. Против Карла Боргварда началась кампания в прессе, дела пошли на спад, сам он погряз в долгах, а в 1961 году его предприятие объявили банкротом. Он отошел от дел и умер два года спустя. Сейчас Borgward усилиями его внука Кристиана переживает реинкарнацию. Плохо это или хорошо – неизвестно, но, по крайней мере, владельцу Borgward Isabella Coupe не придется рассказывать всем любопытствующим, что была когда-то такая марка. **a**



ГЕОЛОГИЧЕСКИЙ ФАКТОР
ПОЛЕЗНЫЕ ИСКОПАЕМЫЕ





Шашки наголо!

Денис Токмаков

БОЛЬШОЕ НАСЛЕДСТВО СОВЕТСКИХ ТАКСИСТОВ

ВОДИТЕЛИ ТАКСИ В СССР БЫЛИ ОСОБОЙ И ОТДЕЛЬНОЙ КАСТОЙ, О ЧЕМ СЛОЖЕНО МНОГО ЛЕГЕНД, ПЕРЕДАЮЩИХСЯ ИЗ УСТ В УСТА С НЕПРЕМЕННОЙ ПРИСКАЗКОЙ «ЗНАКОМЫЙ ТАКСИСТ РАССКАЗЫВАЛ». ПРОШЛО УЖЕ ПОЧТИ ТРИДЦАТЬ ЛЕТ, КАК РУХНУЛ СОВЕТСКИЙ СОЮЗ, НО КРОМЕ УСТНОГО НАРОДНОГО ТВОРЧЕСТВА ОТ ПРЕДСТАВИТЕЛЕЙ ЭТОЙ ПРОФЕССИИ ОСТАЛОСЬ МНОЖЕСТВО «АРХЕТИПОВ ВЕЧНОСТИ», КОТОРЫЕ МЫ ВЫЛОВИЛИ НА ИНТЕРНЕТ-АУКЦИОНАХ И САЙТАХ ОБЪЯВЛЕНИЙ.

Первым был приобретен таксометр. Удивительно, но в продаже их немало – только на одном интернет-аукционе «Мешок» больше десятка объявлений. Просят за них от 1500 до 25 000 рублей. Мы купили самый дешевый ТАМ-Л1 – «таксометр автомобильный механический для легковых автомобилей». Принцип его действия основывался на измерении пройденного пути по частоте вращения входного вала и измерении часовым механизмом времени простоя машины, а также времени движения при скорости менее 10 км/ч. При работе счетчик издавал довольно внятное тиканье, породившее новый глагол в русском языке: «Сколько там натикало?» Впрочем, некоторым казалось, что это щелчки, поэтому глагол был «нащелкало». Кстати, оплата не всегда зависела от ТАМ-Л1. Подгулявших и потому щедрых пассажиров капризный таксист иногда возил «за два» или даже «за три счетчика». Доступа к таксометру у шофера не было – корпус делался прочным и к тому же пломбировался, хотя в парках находились умельцы, знавшие, как все это обойти. Увы, проверить работоспособность таксометра нам было не на чем, в отличие от другого артефакта.

Зеленый огонек

Еще один непременный атрибут такси – фонарь зеленого цвета, крепившийся в правой верхней части ветрового стекла и подключавшийся к бортовой сети через тот самый таксометр. Как только шофер сажал пассажиров и включал таксометр, зеленый огонек автоматически выключался, а после расчета за поездку включался снова. Как и многие механические устройства, фонарь давно стал историей – такси теперь принято вызывать через мобильные приложения, а не ловить на дороге. И потому те, кто помоложе, не поймут анекдот про то, что высшая степень опьянения – это когда дома на кухне открываешь дверь холодильника и спрашиваешь: «В Чертаново везешь? Нет? Пошел!» Нам повезло найти абсолютно новый, «ни разу не надеванный», фонарь, оказавшийся еще и в рабочем состоянии.

Таблички 10-го таксомоторного парка попались на сайте объявлений «Авито» – продавец по имени Никита предлагал целый набор от разных машин и с разными графиками работы. Мы купили один, в продаже осталось еще два «комплекта» и еще таблички от маршрутных такси, старый автомобильный номер и автобусная касса. Видимо, человек собирает предметы по теме общественного транспорта советских времен, а сейчас распродает излишки, потому что предлагает еще и обмен табличек на аналогичные, но других таксопарков. Такие таблички с номером парка и временем работы крепились на лобовом стекле и означали смену, в которую работает водитель.

Есть на интернет-аукционах и предметы, относящиеся не к водителям такси, а к пассажирам. Например, талоны для оплаты проезда – такими расплачивались те, кому по долгу службы полагалось такси: например, сотрудники министерств или прокуратуры, инкассаторы, почтальоны и тому подобные персонажи. На обратной стороне нашего талона – штамп Министерства мясной и молочной промышленности СССР. Таксисты таких пассажиров, понятное дело, не очень жаловали.



Фуражки мужские

Знак с буквой Т в круге, шашечками снизу и крыльями по бокам мы тоже приобрели на «Авито». Крепился он на фуражку-восьмиклинку, сшитую обычно из черной кожи или ткани.

Такая фуражка хорошо знакома всем по кинофильмам. В головном уборе с таксистским значком спрашивал про такси на Дубровку герой Анатолия Папанова из «Бриллиантовой руки», а персонаж Олега Видова в «Джентльменах удачи» долго возил по Москве Косого, Хмыря и Доцента. И только таксист в исполнении Олега Ефремова из фильма «Три тополя на Плющихе» обходился без фуражки.

Этот главный отличительный символ таксиста даже фигурирует в одном анекдоте про то, как прохожие зимой на улице стыдят пьяного:

– Напился, а еще таксист!

– Почему это таксист?

– Так ведь на тебе фуражка таксистская.

– Да? А была шапка ондатровая.

К слову, сами фуражки тоже продаются на интернет-аукционах, но они либо еще «тех лет» и все поношенные и истрепанные, либо «с иголочки» и новодельные, а это уже неинтересно.

Будни и праздники

Еще одно свидетельство о жизни таксистов – это фотографии, как приобретенный в Таганроге коллаж, рассказывающий о жизни одного из таксопарков в этом городе на берегу Азовского моря. Тут все как положено:



НАШИ ПОКУПКИ:

Таксометр, ***1500 рублей*** – *интернет-аукцион meshok.ru*
«Зеленый огонек», ***300 рублей*** – *сайт объявлений avito.ru*
Таблички 10-го таксопарка, ***400 рублей*** – *сайт объявлений avito.ru*
Талон на проезд в такси, ***300 рублей*** – *интернет-аукцион meshok.ru*
Значок на фуражку, ***350 рублей*** – *сайт объявлений avito.ru*
Коллаж с таксопарком, ***400 рублей*** – *интернет-аукцион meshok.ru*
Фото ГАЗ-21 пикап, ***300 рублей*** – *интернет-аукцион meshok.ru*
Фото с ЗИМом и девушкой, ***250 рублей*** – *интернет-аукцион meshok.ru*
Газета «Вечерняя Москва», ***200 рублей*** – *интернет-аукцион meshok.ru.*



1-й таксомоторный парк. НА СНИМКЕ: мастер отдела технического контроля С. ФЕТИСОВ подписывает путевые листы водителей Г. ПОЛНАРЕВА, Г. ИСТРАТОВА и С. ФРИДМАНА перед выездом на линию.
Фото М. СМИРНОВОЙ.





переходящее знамя победителю социалистического соревнования, снимки дипломов и почетных грамот, выступления самодеятельности, стоянок такси, самих такси ГАЗ-24-01 «Волга» и даже базы отдыха с незатейливым названием «Таксист». Упоминание на одном из плакатов 10-й пятилетки позволяет датировать коллаж второй половиной семидесятых, так как пришлась она на 1976–1980 годы. Судя по всему, этот коллаж – пересъемка более масштабного коллажа, висевшего когда-то в таганрогском таксопарке.

Другие фотоснимки, найденные нами поиском по слову «такси», оказались с интересными машинами. В Саратове попалось фото «Волги» ГАЗ-21 второй серии с кузовом типа «пикап» и шашечками на борту и на капоте. Номер тоже местный – саратовский. Очевидно, такое грузовое такси сделали в одном из таксопарков Саратова из битой или отработавшей свое машины. Фото, кстати, редкое, потому что такие пикапы-такси на снимках попадаются нечасто.

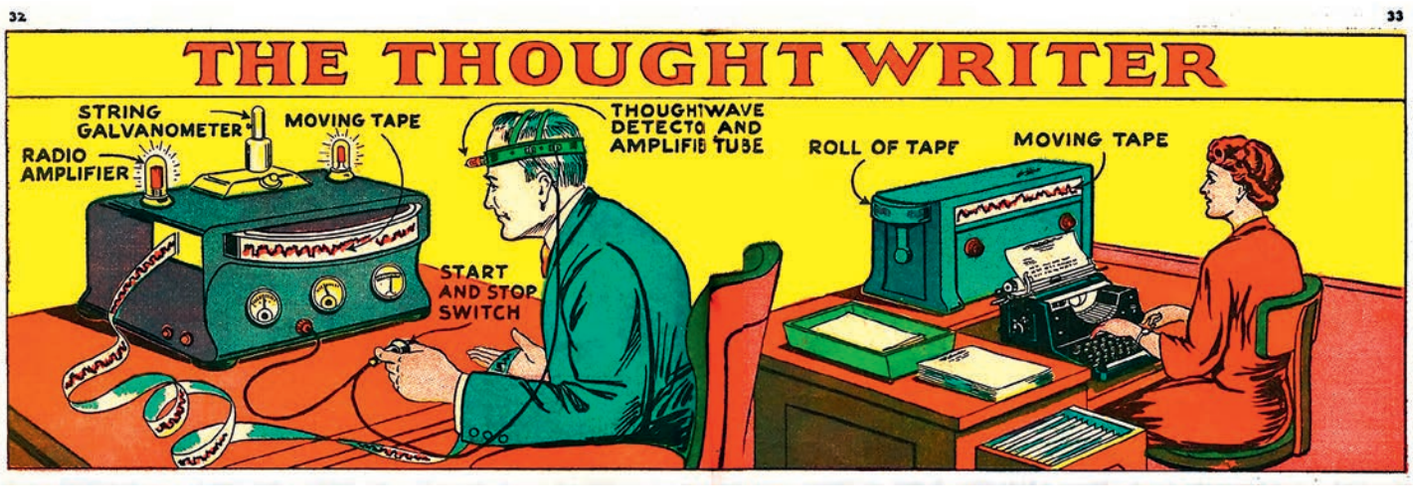
В Самаре мы купили снимок пятидесятых годов с ЗИМом-такси и девушкой в белом платье. На интернет-аукционе «Мешок» оно было атрибутировано как свадебное, что не исключено: такси в те годы нанимали в том числе и для поездки из ЗАГСа до дома или ресторана.

В газетах врать не будут

Автомобиль ЗИМ на фотографии с девушкой интересен еще и тем фактом, что при Сталине и Хрущеве в качестве такси использовались модели представительского класса. В то время как при Брежневе – только «Волги» и изредка «Москвичи».

Кстати, со слов про факты «особой заботы правительства о развитии таксомоторного транспорта в Москве» начинается заметка в газете «Вечерняя Москва» от 22 ноября 1949 года. Из нее можно узнать, что в столице тогда работало 1200 такси ГАЗ-20 «Победа» и ЗИС-110. Последний – настоящий лимузин с перегородкой в салоне. Каждый день такси пользовались около сорока тысяч москвичей и гостей города, а все машины пробегали в день до 150 тысяч километров. Главным качеством водителя такси тогда считалась честность – в заметке приводится случай, когда офицер с золотой звездой Героя Советского Союза оставил в машине чемодан с деньгами на сумму 67 тысяч рублей, а шофер товарищ Мацикин несколько дней искал своего пассажира, чтобы вернуть ему забытое. Для справки, автомобиль «Победа» тогда стоил 16 тысяч рублей.

«Вечерняя Москва» в тот день вообще много писала на автомобильную тематику. На первой полосе той же газеты – список награжденных орденами Ленина и орденами Красного Знамени работников Московского автомобильного завода им. Сталина, где как раз и собирали ЗИС-110. А на последней – репортаж об автомобильном кроссе под Москвой. Но новость про ЗИС-110 в таксопарке наводит на другие мысли: а вернется ли когда-нибудь традиция работы правительственных лимузинов в такси и появится ли в будущем Aurus с шашечками? Поиск в интернете ничего не дал, кроме заметки об аварии Aurus Senat с маршрутным такси в Астрахани летом прошлого года. Все же перечитывать старые газеты приятнее, чем новости в интернете.



ФЛУД И БРЕД

Дмитрий Леонтьев, *сценарист, Москва*

Я успел поработать в СМИ двадцатипятилетней давности и помню стандарты, которые тогда считались железобетонными. Первое: ничего нельзя перепечатывать у конкурента. Один раз на общем собрании мы стыдили редактора, допустившего подобное, и на него жалко было смотреть. Второе: новостью является физически свершившийся факт. Абсолютно дохлым номером было попытаться протащить в качестве новости чье-то мнение о том, что должно было бы случиться. Третье: в любой критической статье обязано присутствовать мнение критикуемого. Четвертое: ты не можешь использовать газетную полосу для решения личных проблем. Это знал каждый журналист общеполитического и экономического издания в середине девяностых. А что сегодня является новостью? Давайте по пунктам.



1. Сворованный контент. Воровство новостей у коллег стало нормой и даже получило красивый термин «рерайт» и чуть менее привлекательный эпитет «копипаст». Маститые издания, из тех, что раньше назывались культовыми, не стесняясь, пишут «Как сообщил „Коммерсантъ“...». По старым понятиям это было позором. Если ты сам не можешь достать информацию, то какой ты, к черту, журналист? Двадцать лет назад редактор издания, где я работал корреспондентом, отвесил бы за такую заметку подзатыльник и выгнал бы на улицу искать эксклюзивный материал.

2. Имитация интернет-флуда. Соцсети агрессивно отнимают аудиторию у традиционных СМИ, и журналисты изо всех сил имитируют сетевой флуд. Репортер бежит к политику N и спрашивает: что вы думаете о бизнесмене X, скажем, если он вдруг вас оскорбит? Потом стучится к X. Даже если оба пошлют журналюгу к черту, заметка готова. Ведь всегда можно сказать, что на самом деле они...

3. Обнародование незначительных слов от незначительных спикеров. Откройте любую новостную ленту сегодня, загрузите в машину времени и отправьте журналисту в 1993 год. От последующего гогота сломается земная ось, и планета пойдет куролесить. Какие сейчас основные заголовки? «Названы причины бедности среднего класса», «Определены основные принципы падения доллара», «Вскрыты возможные последствия победы на Евровидении». Журналист из девяностых будет читать это, сотрясать вселенную своим хохотом и повторять: «Кем названы? Кто вскрыл?» В его времена существовал пусть негласный, но четкий список организаций и лиц, от имени которых не стыдно объявлять цифры и факты. Сегодня это может быть кто угодно. Даже Лоза.

4. Умозрительные умозаключения. Столь же популярны сегодня заголовки из серии «Бизнес может остаться без денег», «Цена масок способна подняться на 200 процентов». Ни одна из подобных заметок никогда не будет опровергнута, потому что такие материалы ничего не сообщают, они лишь предполагают нечто, и, уверяю вас, раньше ни один редактор ничего подобного на страницы газеты не пропустил бы. А нынче возникла целая школа создания подобного контента. Издатели набирают за смешные деньги людей из провинции, и те изготавливают «новостей» по 16 штук в день. Лично видел этот норматив на HeadHunter. Забавно, что именно такими принципами всегда руководствовались... автомобильные журналисты. Они первыми уже много лет назад начали вместо фактов предъявлять публике некие наброски будущих моделей, которые, возможно, когда-нибудь появятся, и никогда не извинялись, если вдруг ошибались в прогнозах. Они же ввели моду воровать информацию друг у друга и устраивать виртуальные перепалки. Они же всегда строили свои тест-драйвы исключительно на личных впечатлениях, игнорируя любые другие мерила действительности. И, конечно же, они грешили тем, что регулярно выдавали незначительные умозаключения за важную информацию. При этом их никогда не интересовало мнение критикуемого и они при любом удобном случае пытались решить личные проблемы, будь то конфликт с ГАИ, дилером или автопроизводителем. Таким образом, сегодня вся журналистика стала некоторым образом автомобильной. Поздравляю всех нас. **a**

ИЗДАТЕЛИ НАБИРАЮТ ЗА СМЕШНЫЕ ДЕНЬГИ ЛЮДЕЙ ИЗ ПРОВИНЦИИ, И ТЕ ИЗГОТАВЛИВАЮТ «НОВОСТЕЙ» ПО 16 ШТУК В ДЕНЬ.



Нелюбовь

Алексей Рубинштейн, *парашютист-инструктор, Москва*

Любовь – как болезнь. Она слепа и нерациональна. И не важно, кто объект любви: человек, Родина или автомобиль. В красивых, положим, влюбляются чаще, но и по машинам-дурнушкам вовсю сходят с ума. По большому счету для чувства не имеет значения ни цвет, ни возраст, ни уникальность. Удивительно, но свою порцию любви получают даже убогие массовые изделия советского автопрома. Впрочем, еще Ницше предупреждал, что убожество в любви охотно маскируется отсутствием достойного любви.

Любимый автомобиль чувствуешь сразу. Он всегда теплее окружающей среды на пару градусов и слегка светится изнутри. Ему дарят подарки, его украшают, им хвастаются перед другими любителями. Именно любимые автомобили выставлены напоказ в интернет-сообществах, и кажется, что владельцы фотографируют их чаще, чем собственных детей. Про такие машины пишут увлекательные истории, а объявления о продаже любимцев просто невозможно читать без слез.

Но есть и другой полюс – нелюбовь. Нелюбимую машину так же хорошо видно. Она, как правило, занимает место и портит вид. Увидев ее, мы хмуримся и отворачиваемся. Она никому не интересна, даже когда полезна.

Присмотритесь к обезличенным автомобилям такси или каршеринга – они эту нелюбовь прямо-таки излучают. Их покупали малодушные менеджеры, руководствуясь соображениями экономики и маркетинга. На них тяп-ляп нанесли раскраску и наклейки, их скверно помыли и плохо вытерли. На них ездят, опасно маневрируя в потоке, бедные раздражительные люди, которые и себя-то не любят, а не то что какой-то чужой автомобиль. Судьба этих машин – бесконечные удары судьбы. Вмятины и царапины, грязь, воровство и вандализм случайных попутчиков.

Существуют люди, которые искренне любят трамваи и вагоны метро, есть фанаты локомотивов, автобусов и троллейбусов. Но эти бесчисленные белки-стрелки-разделимобили не любит никто. На них плевать хотели и водители, и владельцы, о них говорят исключительно во множественном числе. Ты на чем ездишь? Я на такси. А я на каршеринге. И точка.

Беда в том, что в последнее время автомобильной любви все меньше, а нелюбви – все больше. Автомобиль в больших городах превратился из предмета в функцию. Теперь любят функцию – это недорого, модно и в духе времени. А любить автомобиль, неважно какой, как минимум, накладно.

Интересно, что в этом смысле машины повторяют судьбу пионеров индивидуальной мобильности – лошадей. Владеть лошадью и любить лошадь в современном мегаполисе по деньгам почти то же самое, что владеть автомобилем и любить автомобиль. Разница в том, что к лошадям судьба оказалась все-таки менее жестока. Массу никем не любимых забитых городских грузовых битюгов и извозчичьих кляч заменили редкие, но любимые своими богатенькими хозяевами холеные спортивно-тренировочные частные лошадки. А своих собственных любимых железных коней мы в итоге меняем на табун чужих и нелюбимых машин. Этот процесс уже идет вовсю, и он, похоже, необратим.



В адлерском прокате мне как-то попалась машина, хорошо иллюстрирующая это явление. По известным мне приметам я разглядел следы далекой и счастливой автомобильной жизни того гибридного хетчбэка. Его бывшим владельцем, похоже, была молодая женщина, студентка Университета Пенсильвании, имевшая явно гуманистические убеждения. Прожженные сигаретами коврики и сиденья, ободранный случайными пассажирами пластик и присохшая к светлой обивке двери жевательная резинка соседствовали в этом автомобиле с трогательными цветочными веночками на наклейках и стикерами, позволяющими легально пользоваться парковкой кампуса в 2007 учебном году. Особо запомнилась надпись на заднем стекле: «Live, Laugh, Love!» Судя по следам ногтей около слова «Love», ее уже несколько раз кто-то пытался оторвать, но, видимо, пока не хватило упорства. **a**

СУДЬБА ЭТИХ МАШИН — БЕСКОНЕЧНЫЕ УДАРЫ СУДЬБЫ. ВМЯТИНЫ И ЦАРАПИНЫ, ГРЯЗЬ, ВОРОВСТВО И ВАНДАЛИЗМ...



Гражданин артист

Дмитрий Макаров, *джедай-фотограф, Фрязино*

Авария в центре Москвы – ну что может быть банальнее? Их тут происходят многие сотни в день, и немалая часть из этих инцидентов – с тяжелыми последствиями. Казалось бы, всем привыкнуть бы давно, но всегда случаются ситуации, которые трясут общественное мнение с невероятной силой и порой с необычными последствиями.

Так и сейчас – известный артист с известной репутацией в известном состоянии совершил страшное ДТП. И там, действительно, все очень плохо. И нет ни единого здравого аргумента в защиту артиста. Не считать же здравой параноидальную версию «режим заставил актера бухать»? Впрочем, вспомнив об «известных» политических взглядах артиста, особо упоротые продавцы правды с пеной у рта взялись кричать о том, что, «не дай бог, кто-то попробует отмазать!». Конечно, ведь для людей, близких к линии партии, «отмазаться» – единственный путь в подобной ситуации. Откуда им знать про суды и законы? Нет, не слышали. Вообще, мысль про «отмажется или нет» повисла в воздухе с того самого момента, как выяснилось, кто именно был за рулем внедорожника, забывшего повернуть на Садовом кольце. Был бы за рулем внедорожника такой же рязанский



Ну а что? «Отмазали» же десять лет назад чиновника одной нефтяной компании? А артист чем хуже?

мужик, как и сам пострадавший, – таких разговоров не началось бы, а само ДТП в лучшем случае мелькнуло бы в единственной новостной сводке.

При этом процент тех, кто считает, что артист «отмажется», до сих пор остается весьма высоким, и это самое ужасное, что могло произойти, помимо смерти одного из участников ДТП. Не поддается объяснению то, что мы, люди, называющие себя цивилизованными и говорящими о том, что теоретически закон должен быть равным для всех, вообще всерьез обсуждаем возможность избегания наказания за подобные преступления. Если мы об этом говорим и не удивляемся тому, что люди, «официально» сидящие в колонии, мелькают на улицах городов и в торговых центрах, – то, черт побери, где мы находимся?

Мы не говорим о том, почему на таких широких улицах в центре столицы нет разделительных барьеров, мы не говорим о том, что ограничения скорости в городской черте могут не соответствовать разумным и безопасным значениям, мы не говорим о том, что качество дорог даже в Москве иногда такое, что можно легко остаться без колеса на ровном месте. Мы говорим о том, что есть в нашем обществе люди, которых закон может не коснуться даже в самых жестких случаях.

Ну а что? «Отмазали» же десять лет назад чиновника одной нефтяной компании? А артист чем хуже? Вхож в те же общества, материально обеспечен и, что немаловажно, в отличие от чиновника нефтяной компании, любим народом. Чего не «отмазать»-то? Действительно, на фоне парада записных мерзавцев и негодяев, кому удавалось и удается уходить от ответственности в самых откровенных и неприкрытых ситуациях, случай с известным артистом и впрямь выглядит как нелепая случайность.

Но вместо этого мы получаем разговоры об ужесточении наказаний за пьяное вождение. Кто-то хоть на секунду верит в то, что высокие штрафы и жесткие санкции исключат из повседневных случаев инциденты с пьяными ментами, парторгами и попами? Или, может быть, ужесточение наказания поможет трактористу Василию в Пермском крае опомниться и не сесть за руль, чтобы доехать со свадьбы брата до дома? Тем более что сват работает в полиции? Если так, то, конечно, санкции необходимо ужесточить. Но если не поможет, кто понесет ответственность за очередную смерть под колесами артиста, политика или полицейского? Ну не пьяные же дети и невнимательные врачи должны всегда за это отвечать?

Конечно, известный артист должен сесть в тюрьму и понести все сопутствующее этому преступлению материальное наказание. И это я говорю, как человек, который не без удовольствия смотрел на его выступления в разговорном жанре. И получить он должен ровно столько, сколько это «стоит». Хотя когда последнее работало у нас? Примерно никогда. **a**



Подснежники поневоле

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

Подснежники – это не только род многолетних трав, который раньше относили к семейству Лилейные. Это еще и род многолетних людей, которые всегда использовали личный автомобиль только в теплый период, а на зиму ставили в гараж или во дворе под чехлом. А весной они выкатывали автомобиль и выкатывались на дороги. Долгое отсутствие практики сказывалось на манере вождения, поэтому таких водителей сразу узнавали в потоке и благословляли крепкими пожеланиями. Но пандемия коронавируса превратила в подснежников даже тех, кто всегда ездил круглый год. Кто-то несколько месяцев соблюдал режим самоизоляции, а кто-то лишился работы, и теперь ему ездить некуда. Но жизнь налаживается, открываются офисы и торговые центры. А люди снова выезжают на дороги и представляют реальную угрозу и для окружающих, и для себя.

За примером далеко ходить не надо. Возьмем меня. Вот я иду к машине, чтобы съездить на рынок. В перчатках и маске, конечно. Пока машина стояла, у нее немного спустили колеса. Разумеется, неравномерно, хотя и не до конца. Конечно, надо бы подкачать. Но что тут ехать? Два километра всего. К тому же льет дождь и очень не хочется возиться с компрессором. И я не подкачиваю, хотя это неправильно.



И вот я выезжаю и думаю, что в машине надо снять маску. Но можно ли трогать ее руками, которыми только что трогал кнопку лифта и дверь подъезда? А пока я про это думаю, я проезжаю по пешеходному переходу. Напрочь забыв, что надо бы пропустить пешеходов, если они на него выходят. А там как раз выходил один такой. Хорошо, что это был осторожный и опытный пешеход, поэтому он до сих пор жив. Первое, что должен вспомнить и вбить себе в мозг подснежник – это привычку замечать переходы. Воспринимать зебру как кобру, которая тебя ужалит, если наедешь. И высматривайте везде эти синие квадратики с черными человечками. Белых полосок иногда не бывает, когда их затопит или если недавно меняли асфальт. А вот знаки стоят всегда. И дело даже не в штрафах, хотя они и немалые. Дело в реальной угрозе кого-то убить и сесть. А иногда можно убиться и самому, когда, пытаясь спасти пешехода, врежешься в столб.

Едем дальше. Круговое движение. Я и до пандемии не помнил, кто кого там должен пропускать. Вроде тех, кто уже на нем, пропускают те, кто въезжают. Но и там тоже есть знаки. Если забыли, смотрите на знаки – они подскажут.

И еще один важный момент: тормозной путь. Те, кто ездят каждый день и в любую погоду, приблизительно его знают. Хотя на деле он раза в четыре длиннее: просто обычно мы крайне редко тормозим в пол. Но у меня есть старая привычка проверять тормозной путь на пустой дороге, когда поменялась погода, выпал снег и так далее. Поэтому я выбираю абсолютно пустой широкий участок мокрой дороги и торможу в пол. И тут же жалею о том, что не подкачал полуспущенное колесо, потому что машину чуть не вынесло на тротуар. Ну не вынесло, да. Но могло.

Учитесь на моих ошибках и не совершайте свои. И не удивляйтесь тому, как все ездят. Половина словно забыла правила или только вчера купила права. Внезапные маневры без поворотника – норма. Бросить машину где попало – тоже норма, потому что перед лицом смертельной болезни это уже не так важно. Важнее припарковаться поближе к магазину или аптеке, быстро купить и уехать.

И ТУТ ЖЕ ЖАЛЕЮ О ТОМ, ЧТО НЕ ПОДКАЧАЛ ПОЛУСПУЩЕННОЕ КОЛЕСО, ПОТОМУ ЧТО МАШИНУ ЧУТЬ НЕ ВЫНЕСЛО НА ТРОТУАР.

И вот я вернулся, убитых нет. Выхожу во дворе и вижу в соседней машине, как мужик крутит руль, хотя мотор заглушен. Наверно, совсем одичал дома. Соскучился по рулю. Но нет: оказывается, просто протирал руль салфеткой. Дезинфицировал, а я нет. Хотя в машине теперь лежат и салфетки, и перчатки, и запас масок, и флакончик со спиртом. Скоро, наверно, это добавят в обязательный состав ингредиентов автомобильной аптечки. А пока берегите себя и аккуратнее возвращайтесь на дороги после долгой разлуки. Всем добра! а



Когда все вместе

Анна Килимник • Фото Александра Папешина

ЧЕМ МОЖЕТ ПОМОЧЬ АВТОМОБИЛЬ ВО ВРЕМЯ ПАНДЕМИИ

СТРАННО ЧУВСТВОВАЛИ СЕБЯ АВТОЛЮБИТЕЛИ МОСКВЫ, ПОДМОСКОВЬЯ И НЕКОТОРЫХ ДРУГИХ РЕГИОНОВ РОССИИ, КОГДА ВО ВРЕМЯ РЕЖИМА САМОИЗОЛЯЦИИ НУЖНО БЫЛО ПОЛУЧАТЬ ЦИФРОВЫЕ ПРОПУСКА И ДАЛЕКО НЕ ВСЕМ БЫЛО РАЗРЕШЕНО КАЖДЫЙ ДЕНЬ ПОЛЬЗОВАТЬСЯ СВОЕЙ МАШИНОЙ. В ТО ЖЕ ВРЕМЯ БЫЛИ ЛЮДИ, У КОТОРЫХ НЕОБХОДИМОСТЬ САДИТЬСЯ ЗА РУЛЬ РЕЗКО ОБОСТРИЛАСЬ, ПРИЧЕМ НАСТОЛЬКО, ЧТО МНОГИЕ ПРЕДСТАВИТЕЛЬСТВА АВТОМОБИЛЬНЫХ КОМПАНИЙ ВЫДЕЛИЛИ ДЛЯ ЭТОГО ИМЕЮЩИЕСЯ У НИХ В НАЛИЧИИ МАШИНЫ. РЕЧЬ, КОНЕЧНО, О ВРАЧАХ И ВОЛОНТЕРАХ. О ТОМ, КАК ИЗМЕНИЛАСЬ ИХ РАБОТА И ЧЕМ ИМЕННО ИМ ПОМОГАЛИ ТРАНСПОРТНЫЕ СРЕДСТВА, ОНИ И РАССКАЗАЛИ «АВТОПИЛОТУ».

Геннадий Паршин,

студент МГТУ им. Баумана, музыкант, волонтер программы *#мывместе фонда «Волонтеры-медики»*

Я в принципе стараюсь помогать людям. Но в сложившейся ситуации это надо было делать централизованно, потому что в одиночку никакого толку не было бы. Я просто забил в Google «волонтерство в период пандемии», нашел штаб и… так и стал волонтером.

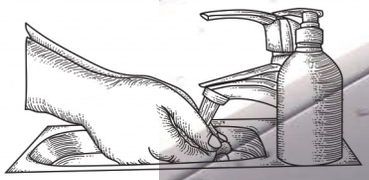
Мы занимались доставкой продуктов и лекарств тем, кому это было необходимо. Утром приезжали в штаб, нам давали заявки, которые старались удобно распределить по районам с точки зрения логистики. Уже сами мы звонили заявителям, предупреждали, во сколько приедем. Иногда заезжали в больницу за лекарствами либо просто в аптеку, в магазине по списку закупали продукты. Нам в штабе выдавали маски и перчатки, по два комплекта на заявителя – на магазин и на то, чтобы уже сделать доставку. Первый месяц я ездил на метро и поэтому купил респиратор, мощный, с двумя фильтрами. Но на метро получалось сделать только две-три заявки в день, а когда выдали автомобиль, иногда до семи заявок доходило. Конечно, с машиной было удобнее, и я очень благодарен за это Hyundai.

Сложности были разные. Однажды пробило колесо, и именно в тот момент, когда я вез человеку инсулин, и надо было все оперативно сделать – поменять колесо и поехать дальше. Но куда серьезнее были проблемы психологические. Чувствовалось напряжение везде, особенно в самый разгар, когда погода была слякотная, постоянно везде ездили скорые, начинали заболевать знакомые. Люди срывались, могли просто начинать кричать на кого-то в магазине. Было сложно и заявителям: они неделями сидели одни дома, это достаточно мучительно, некоторые просто хотели поговорить. С одной женщиной мы так и поговорили, но через дверь – нам было запрещено заходить в квартиры для безопасности тех, к кому мы приезжаем.

Я был одним из первых волонтеров в нашем штабе: в первый день, когда я пришел, нас было всего трое. Потом людей прибавлялось. Поначалу мы работали в одну смену, а на пике в день было три смены, и в каждой работало около десяти человек.

Если бы волонтерские штабы сразу наполнились, то, возможно, мы могли бы минимизировать выход людей на улицу, потому что, когда человек ждет выполнения заявки три дня, конечно же, он пойдет за продуктами и лекарствами сам. Поэтому один из уроков, который я вынес из своей волонтерной работы: надо было оперативнее все организовывать.





Екатерина Еремина,

художник по гриму в кино, волонтер программы *#мывместе фонда «Волонтеры-медики»*

Я боялась в эту историю втягиваться, потому что я – чувствительный человек, а любое волонтерство связано с некой болью с другой стороны. Я раньше помогала приютам для животных: мы устраивали бесплатные фотосессии собак с актерами, чтобы поднять интерес к этой теме. Но тут другое: я понимала, что крайними окажутся люди, которые не готовы к новой, критической ситуации. Старики не умеют заказывать продукты через интернет. А что вообще делать в этой ситуации глухим людям? Или тем, кто получает бесплатные лекарства, а часто это жизненно важные препараты. Система получения таких лекарств очень сложная. Например, выдают лекарство на Варшавке в медицинском диспансере, а тот, кому оно нужно, живет в Некрасовке.

Первые недели две я волонтерила на своей машине. Многие так делали. Потом нам выделили автомобили KIA, это очень помогло. Не думать о технической исправности автомобиля и заниматься делом – это было важно. Кроме того, волонтеру нужно и документы заполнить, и покупки разложить, и перекусить – потому что ты целый день носишься. KIA Seltos, на котором я ездила, был мне как дом. Я люблю благодарить людей. Потому тем, кто предоставил нам автомобили, я хочу сказать огромное спасибо.

Мы сами выбирали себе график, можно было помогать посильно. Я работала каждый день с девяти до девяти, кроме воскресенья.

Ты никогда не мог угадать, к кому ты приедешь. Были заказы, за которые не поднималась рука брать с человека деньги за те продукты, которые ты ему купил. Мне помогли мои друзья. Узнав, что я работаю волонтером, они стали перечислять деньги на помощь старикам, и некоторым мы продукты отдавали бесплатно.

Были и противоположные истории, когда люди решали воспользоваться волонтерами как бесплатной доставкой. Например, я выполняла заказ на семью из пяти человек, двое из которых – взрослые, здоровые мужчины. Ну, пусть это останется на совести этих людей.

Многим людям волонтеры помогали справиться с тревожностью. Я психолог по образованию и понимала, что происходящее – это очень тяжело. Депривация и страх смерти – самые серьезные нагрузки на психику человека. Старики, которые были одни, ни выйти, ни пройтись, ничего им было нельзя. Даже тот факт, что кто-то о них заботится, кто-то с ними общается, был им очень важен.

У меня был один лайфхак. Я себе купила такую палочку-чесалочку, такие обычно продаются в банном отделе и предназначены для массажа. От маски очень чешется лицо и инстинктивно хочешь потрогать его руками. Я больше всего боялась не того, что могу заболеть, а того, что могу лишиться возможности помогать людям.





Ринат Файзрахманов,
руководитель центра офтальмологии *ФГБУ НМХЦ им. Н.И. Пирогова*

В начале апреля Национальный медико-хирургический центр имени Пирогова на базе своего многопрофильного корпуса открыл инфекционный госпиталь для пациентов с подозрением на коронавирус и подтвержденным диагнозом. Здание, где располагался в том числе стационар с операционными центра офтальмологии, было отдано под работу госпиталя, а мы переехали в другой корпус на определенной дистанции с соблюдением эпидрежима.

Вообще у нас два операционных блока: один – в корпусе, который мы отдали, второй – в клинико-диагностическом центре «Измайловский», который территориально находится в соседнем квартале, но там операционная была предназначена только для витреоретинальных операций, и нам пришлось ее дополнительно оборудовать, чтобы увеличить объем операций, который там можно было бы проводить.

Встал вопрос с транспортировкой больных из стационара в нашу вторую операционную. Мы оперативно поменяли логистику, организовав перевозку в операционный блок и назад на легковых автомобилях. Благодаря этому нам удалось сохранить стационарную помощь нуждающимся пациентам с офтальмологической патологией. Именно на этом этапе незаменимую помощь нам оказала Toyota, предоставив нашей больнице автомобили. Офтальмологический центр получил седан Camry. Он позволил осуществлять транспортировку пациентов и медперсонала между корпусами, нивелируя возможность контакта с инфекционным корпусом и «красной зоной».

В день мы перевозили около двадцати пациентов точно. Мы понимаем, что обычные легковые машины не приспособлены для перевозки таких пассажиров. Однако машины скорой помощи мы привлекать не могли, так как там врачи оказывают экстренную помощь, а не плановую, как у нас. Салон Camry достаточно комфортный и эргономичный, бардачок мы приспособили под мусорный бак для использованных масок, санитайзеры поставили в подстаканники, так что перевозка осуществлялась с соблюдением санитарных норм.

По этой схеме мы будем работать, пока не переедем обратно в наш корпус. Но пока мы не можем ничего прогнозировать, стоит вопрос по поводу второй волны. Она ожидается, но когда и каков будет ее уровень, неизвестно, как и то, насколько будет актуально использование медучреждений, обеспечивающих плановую госпитализацию, и переоборудование их для экстренной помощи.

Тем не менее в этих сложных условиях мы расширили свои возможности, начав использовать нашу вторую операционную для более сложных операций, чего раньше не делали. Имеет смысл сохранить эту практику в будущем, используя отработанную нами схему транспортировки.



Денис Елагин,

врач-педиатр Детского хосписа *«Дом с маяком»* Московской области

Я – педиатр выездной службы и посещаю наших подопечных на дому. Мои обязанности состоят в том, чтобы помогать неизлечимо больным пациентам. Да, мы не можем их вылечить, но мы можем облегчить им каждую минуту их жизни. У моей работы два направления: контроль симптомов болезни, которые ухудшают жизнь ребенка, – судороги, проблемы с дыханием, боль – и профилактика осложнений. Иногда ребенку требуется консультация какого-либо специалиста, потому что я – врач широкого профиля. Обычно мы везем пациента на консультацию либо на нашем автомобиле, либо на машине скорой помощи. Но даже сейчас не все эти консультации возобновлены. Даже до конца лета мы точно еще не войдем в нормальный режим.

Сейчас у нас отменены визиты нянь, потому что они в основном пользуются общественным транспортом, где вероятность заразиться гораздо выше, чем при использовании автомобиля. Визиты совершают только те, у кого есть личная или служебная машина.

Часть моих пациентов в группе риска, поэтому я максимально ограничил свои контакты. Я переживаю за них, потому что я могу быть переносчиком, и эту вероятность трудно предсказать, несмотря на соблюдение всех предосторожностей.

Многие наши пациенты по сути оказались взаперти. Для ребенка с ограниченными возможностями простая прогулка – это достаточно большая радость, и, кроме нее, у него в жизни радости не так много. Наши дети переносят все это тяжелее, чем обычные люди.

У меня бывает дневной пробег по 300–350 километров. Волоколамск, потом Истра, потом, например, Химки – так и набирается километраж. Автомобиль – это не только средство передвижения, но еще и рабочий кабинет. Когда ты выходишь от подопечных, часто нужно проконсультироваться с коллегами по телефону, сделать какие-то записи.

Мы благодарны, конечно, Suzuki за предоставленные автомобили. Поначалу я скептически отнесся к самой идее, что мы получаем служебные машины. Мне казалось это не самым важным. На самом деле это оказалось реальной помощью, разгрузило от мыслей, которые все равно отвлекают от пациента. Мне приходится много консультировать родителей по телефону, теперь я могу использовать хендсфри и мне не обязательно останавливаться на обочине. Стало удобнее пользоваться навигацией, проще парковаться, меня не пугают проселочные дороги, автомобиль очень экономичный. Это все серьезно облегчило мне мою работу.



Юлия Цветкова,

координатор команды реагирования на бедствия *Российского Красного Креста*

Российский Красный крест – это практически моя основная работа последние пять лет. Наша организация осуществляет разную деятельность. Например, мы дежурим как медперсонал на массовых мероприятиях, читаем лекции в том числе по гражданской обороне, по медико-социальной помощи.

Обычно я работаю в штабе и координирую работу экипажей в городе. У нас каждый человек на счету, сейчас часто людей не хватает. Может быть, что на сто заявок всего четыре экипажа. Тогда мы изыскиваем какие-то резервы. Немного легче в выходные, когда помогают те, кто в будни работают на своей обычной работе. Какая будет загрузка завтра, понятно только вечером накануне.

Сейчас мы работаем по такой схеме. Есть служба соцобеспечения, которая первично принимает заказ и делает все закупки. Заявители – это их подопечные, в обычное время их сотрудники самостоятельно к ним приходят и приносят им продукты. Но сейчас эти люди в группе риска, некоторые имеют положительный статус по COVID-19, но они болеют дома, некоторые выписаны из больницы по каким-то причинам, и после больницы у них тоже двухнедельный карантин. Важно еще и исключить возможность случайно разнести инфекцию дальше. У работников соцслужб нет тех индивидуальных средств защиты, которые есть у нас. И мы дезинфицируем все от и до, как перед, так и после каждого посещения карантинной квартиры. К тому же мы специально готовились к работе в экстремальных условиях.

Кирилл Орловский,

инженер крупной IT-компании, доброволец *Российского Красного Креста*

Я являюсь добровольцем команды реагирования на бедствия Российского Красного Креста уже года четыре, и наша основная задача – помогать в таких ситуациях, какая произошла этой весной.

Все началось с того, что я прошел курс оказания Первой помощи при ДТП, который проводит Красный Крест. Потом побывал на базе и решил, что хочу по мере возможностей работать тут добровольцем. Мы все хорошо друг друга знаем много лет, поэтому у нас очень сплоченная команда.

У многих членов экипажей есть личный автомобиль. Но нам в какой-то момент все равно машин стало не хватать. К тому же никто не ожидал, что все автосервисы одновременно перестанут работать. Нам на помощь пришли несколько автопроизводителей, среди которых Peugeot, Citroen, Volvo, Volkswagen, которые выделили нам довольно большой автопарк. И теперь мы можем не задумываться о том, можем ли мы сейчас пройти ТО или поменять резину. Мы можем просто работать.

В случае с нашим минивэном Opel, если дождь и холодно, у нас есть возможность надеть все необходимые средства защиты в машине и выйти на улицу, где уже надо обрабатывать себя и вещи антисептиком из пульверизатора. Это очень функционально.







Владимир Зеленцов,
совладелец автосервиса TerKar, доброволец отряда *«Лиза Алерт»*

Я волонтерством начал заниматься сначала в Детском хосписе «Дом с маяком», потом в фонде помощи хосписам «Вера». Первый мой выезд на поиски с «Лиза Алерт» был 2018 году, и с тех пор львиная доля моего времени стала уходить на работу в отряде. Здесь непочатый край работы, и часто водитель экипажа – очень ценная «боевая единица»: может быть сто желающих поехать на поиски, но, если у нас не будет автомобилей, мы просто туда не доберемся.

Работать во время пандемии было сложнее. У нас отряд сразу же переквалифицировался в работу двойками, конечно, все использовали средства индивидуальной защиты: очки, серьезные респираторы, с фильтрами. Но если прежде я мог на своем минивэне привести на поиски сразу семь человек, то сейчас это стало невозможным, все приезжали только вдвоем в одной машине. Поэтому людей очень не хватало.

А загрузка была практически такая же. С одной стороны, на городских поисках было проще работать, потому что когда ты едешь по пустому городу и понимаешь, что «потеряшка» где-то в этом районе, то, как только ты кого-то видишь, это может быть потенциально тот, кого ты ищешь. С другой стороны, стало сложнее, потому что мы очень много работаем с ориентировками, а кто их увидит, если на улице никого нет.

Два десятка внедорожников выделил Land Rover отряду еще до введения режима самоизоляции. За это время у нас было много лесных поисков, куда седаны не рискнули бы сунуться. Эти внедорожники там, конечно, нас вручали. Вы же помните, какие всю весну шли дожди. За городом представляете, что происходило. Без этих машин мы бы реально не могли добраться до места поисково-спасательных работ.

Меня один из этих автомобилей спас, когда я после 36 часов без сна ехал с поиска домой. В какой-то момент, буквально доли секунды, я то ли отвлекся, то ли еще что, кто-то перестроился передо мной. И автомобиль оттормозился, практически остановился, так что, если бы не адаптивный круиз-контроль, я бы точно попал в аварию.

Еще важный момент – комфорт. Когда ребята приезжают на поисково-спасательные работы за 200–300 километров, например, на «Буханке», им бы еще пару часов надо после такой дроги, чтобы в себя прийти. А на Land Rover приезжаешь отдохнувшей и готовый к поискам. **a**



Именем Кью

Александр Катаев • Фото Aston Martin

КОГДА ОТ ДОБРА ДОБРО ИЩУТ

Q BY ASTON MARTIN – ПОДРАЗДЕЛЕНИЕ ЗНАМЕНИТОЙ АНГЛИЙСКОЙ КОМПАНИИ, В КОТОРОМ ЗАНИМАЮТСЯ УЛУЧШЕНИЕМ АВТОМОБИЛЕЙ НА ЗАКАЗ И ПРЕВРАЩАЮТ ИХ В НАСТОЯЩИЙ ЭКСКЛЮЗИВ. О СЕКРЕТАХ ПОДРАЗДЕЛЕНИЯ НАМ РАССКАЗАЛ ДИРЕКТОР ПО ПРОДАЖАМ СПЕЦИАЛЬНЫХ ПРОЕКТОВ Q ГОСПОДИН САЙМОН ЛЭЙН.

По смыслу Q by Aston Martin – это комплекс уникальных услуг персонализации для наших самых амбициозных и креативных клиентов. Самостоятельный отдел был создан в 2012 году, когда к Женевскому автосалону готовился автомобиль Virage Volante Q. Сегодня команда состоит из трех основных групп – Q Design, Q Engineering и Q Sales, которые занимаются, соответственно, дизайном, технологиями и продажами. Коллектив, замечу, небольшой – всего около двух десятков сотрудников, зато каждый у нас настоящий талант в своем деле.

Нас часто спрашивают, можем ли мы доработать машины давних лет выпуска. Отдел Q by Aston Martin был задуман главным образом для кастомизации в рамках текущего модельного ряда. Да, у нас есть возможность поставлять некоторые аксессуары на рынке послепродажного обслуживания по запросу, и это направление мы, возможно, будем развивать в будущем. Но если вы обладатель модели в годах, посмотрите на другое наше подразделение – Aston Martin Works, именно оно обладает широким спектром инструментов для кастомизации автомобилей предыдущих поколений, и там всегда готовы обсудить любые индивидуальные запросы на сей счет.

Эксклюзивный Aston Martin всегда продукт диалога. Одно из исключительных преимуществ сервиса Q – вам непременно предлагается личное общение с нашими дизайнерами. А их возможности впечатляющи. Благодаря тщательному выбору окраски и материалов можно не только визуально придать автомобилю более внушительный вид, но даже и дать ощущение более просторного интерьера.

Доработка масштабных моделек-копий? Конечно, а почему нет! В каталоге сопровождающей продукции у нас есть много маленьких машинок. Можете заказать какую-либо с нашим тюнингом. А в рамках более крупных проектов Q мы можем оформить эксклюзивную модельку бонусом – как подарок.

Фирменные перьевые ручки мы, по-моему, пока не тюнинговали. Хотя, уверен, это отделу также под силу. Кстати, мы ведь не только кастомизируем, но и производим сопутствующую продукцию. Обычно это









происходит в рамках больших проектов Q. То есть, например, регулярно создаем предметы индивидуального багажа, соответствующего дизайнерскому решению конкретного автомобиля. Подразделение тесно сотрудничает с командой по аксессуарам и товарам, поэтому готовы выполнить даже самый амбициозный и смелый запрос.

При покупке новейшего кроссовера DBX вы можете заказать аксессуары и дополнительные принадлежности, специально разработанные для клиентов. Предусмотрены фиксированные комплектации Q Packages. Но это не есть данность. Мы готовы улучшать кроссовер точечно. Кроме того, клиенты же вольны выбрать и более одного комплекта аксессуаров для DBX, чтобы адаптировать свой автомобиль соответственно своим потребностям. Как в жизни: рыбалка сочетается с путешествиями, охота со спортом.

Гендиректор одной британской автомобильной фирмы, когда его спросили, сделают ли они для клиента розовый автомобиль, где вместо маскота на капоте будет стоять серебряный Микки-Маус, ответил, что «покупка нашей модели для многих – это реализация мечты, к которой люди шли не один год, и мы не имеем права отказать ему». Точно так же, как наши уважаемые коллеги, Q by Aston Martin вдохновляет вас на путешествие в мир искусства, дизайна и мастерства.

ОТВЕТСТВЕННЫЕ ЛИЦА





Условно говоря, зачастую вы и есть творец своей машины. Для наших заказчиков автомобиль – это выражение определенной позиции, и мы открыты для достижения самых смелых целей. К тому же мир очень разный. Розовый автомобиль в Китае будет выглядеть органичнее, чем в Великобритании. Поэтому мы активно поощряем клиентов приходить в Q by Aston Martin со своими задумками. Владелец транспортного средства может быть вовлечен в процесс настолько, насколько ему этого хочется. Заказ можно скорректировать на разных этапах, но тут все зависит от того, насколько близок автомобиль к сборке.

Но есть, конечно же, исключения. Мы не можем выполнить заказы, которые технически неосуществимы, которые нарушают законодательство в области дорожного движения и безопасности, в том числе для окружающей среды. Мы также отказываем в концепциях, которые могут нести яркую политическую окраску, религиозные убеждения или могут быть расценены как оскорбительные для некоторых категорий людей. И достаточно часты случаи, когда идеи могут быть технически осуществимы, но требуемый уровень инвестиций, ресурсов и разработки может быть слишком высок для одной машины.

Самые частые запросы кастомизации обычно связаны с цветом окраски и отделкой салона. Создаем краски на заказ или используем









экзотические материалы при отделке. Например, недавно мы использовали верблюжью шерсть на внутренней отделке DBS Coupe для клиента в Ближневосточном регионе.

Так уж вышло, что название подразделения Q by Aston Martin люди склонны ассоциировать со знаменитым мастером шпионских гаджетов и доработок господином Кью из фильмов с Джеймсом Бондом. Это лестно, пожалуй. Однако происхождение названия имеет совсем другие корни и обоснования. На самом деле, «Q-автомобиль» – это термин, используемый для обозначения транспортных средств с утонченной элегантностью и впечатляющими характеристиками. Но и без параллелей с агентом 007 в истории нашей фирмы, конечно, не обходится.

В начале обсуждения двадцать пятого фильма о Джеймсе Бонде «Не время умирать» с кинопроизводителем EON Productions компании Aston Martin было предложено предоставить для съемок несколько экземпляров классической «бондовской» модели DB5. Мы понимали, что автомобили, вероятно, будут вовлечены в очень динамичные сцены, которые могут повлечь повреждения. Поэтому вместо того, чтобы поставлять оригинальные машины шестидесятых годов, решили разработать копии DB5, воссозданные точь-в-точь. Q Advanced Operations, одна из частей подразделения спецпроектов, получила задание создать восемь автомобилей DB5 для трюков, которые были бы легкими, прочными и с динамикой современного уровня. Их кузова выполнили из углеродного волокна, шасси тоже особенные, повышающие устойчивость. И что впечатляет: эти восемь уникальных трюковых автомобилей созданы менее чем за шесть месяцев.

Да, к нам много раз обращались с запросами по мотивам фильмов о Бонде. Но любые автомобили или предложения, связанные с 007, должны быть одобрены кинокомпанией EON Productions. Речь об авторских правах на «бондиану». В настоящее время отделение Aston Martin Works с одобрения EON работает над производством двадцати пяти эксклюзивных экземпляров автомобилей DB5 Goldfinger, которые включают большинство рабочих гаджетов из кино. Двадцать пять – это по числу вышедших о Бонде фильмов. Очень крутой проект. Эксклюзивная возможность для самых ярых фанатов Бонда приобрести реальный экземпляр, возможно, одного из самых культовых кинoавтомобилей на планете!

Пулеметы из фильмов про Джеймса Бонда невозможны на дорожных автомобилях. Они предлагаются для лимитированной версии DB5 Goldfinger, но она не омологирована для использования на обычных дорогах.



Бонди-арт

Алексей Павлов • Фото Aston Martin

КЛАССИКА АГЕНТА 007 КАК НОВАЯ

БОНД, ДЖЕЙМС БОНД. ПРИ УПОМИНАНИИ О БРИТАНСКОМ СУПЕРАГЕНТЕ СРАЗУ ВСПОМИНАЕТСЯ И НЕПРЕМЕННЫЙ ДЛЯ ГЕРОЯ БРИТАНСКИЙ ЖЕ MARTIN, ASTON MARTIN. СПУСТЯ БОЛЕЕ ПОЛУВЕКА ПОСЛЕ ТОГО, КАК КОНВЕЙЕР ПОКИНУЛ ПОСЛЕДНИЙ DB5 – ОСОБЕННО ХАРАКТЕРНЫЙ В ФИЛЬМАХ ПРО БОНДА, – ПРОИЗВОДСТВО ЭТОЙ МОДЕЛИ ВОЗОБНОВИЛИ. ПРИЧЕМ РЕЧЬ ИМЕННО О ВАРИАНТЕ МАШИНЫ ИЗ БОНДИАНЫ, О КОТОРОЙ НАШ ОТДЕЛЬНЫЙ РАССКАЗ.

Автомобили из ограниченной партии Aston Martin DB5 Goldfinger Continuation, как следует из названия, продолжают историю фильма «Голдфингер» 1964 года. В этом кино Бонд впервые сел за руль DB5, и с тех пор суперагент считается самым известным в мире пользователем этой модели, к вождению которой возвращался в нескольких сериях.

Теперь же история славным образом продолжается. Ограниченная партия разработана совместно с компанией EON Productions, отвечающей за фильмы о Бонде, и в сотрудничестве с Крисом Корбоулдом, который создал спецэффекты для доброй половины бондианы. Авторские права позволили установить на машины набор настоящих шпионских гаджетов. Бронированное лобовое стекло, система для дымовой завесы, выплеск масла под колеса преследователей, тройные вращающиеся номерные знаки, выдвигающиеся из подфарников двойные пулеметы, выдвижные тараны и резатели шин, съемная панель крыши над пассажирским сиденьем. В салоне монитор радара, телефон в дверце водителя, кнопка на рычаге переключения передач, встроенный выдвижной ящик для хранения под сиденьем и пульт для активации гаджетов. Круто! И очень-очень дорого! Сегодняшние DB5 являются одними из самых дорогостоящих новинок от Aston Martin. Стоимость каждой машины Goldfinger – 2,75 миллиона фунтов стерлингов без налогов.

Автомобили оснащены шасси аутентичной конструкции из стали и оригинальными алюминиевыми панелями кузова. Под капотом – рядный наддувный шестицилиндровый двигатель объемом четыре литра с тремя карбюраторами, который развивает мощность в 290 л.с. и сопрягается с пятиступенчатой механической коробкой ZF. Привод, разумеется, задний, есть дифференциал повышенного трения. Серьезный спортивный механизм. Особо подчеркивают, что каждый из двадцати пяти новых автомобилей создается в традициях мастерства времен бывшего владельца фирмы сэра Дэвида Брауна: литеры DB – это же в его честь.

Кстати, в последней серии «Не время умирать» DB5 будет не единственным автомобилем Aston Martin. Также снялись модели V8 Vantage, DBS Superleggera и ультрасовременная Valhalla.



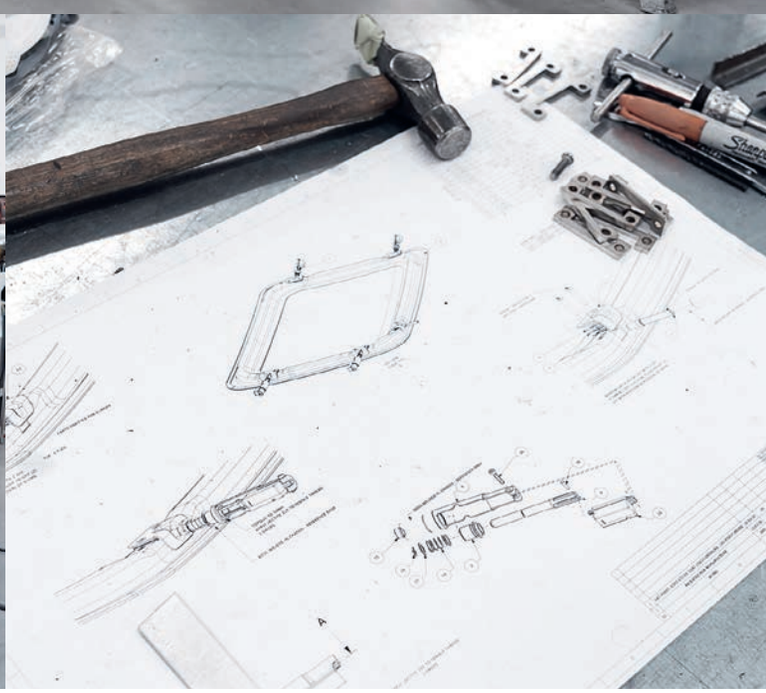


ДЭНИЕЛ КРЕЙГ
как седьмой актер, сыгравший Бонда, остается в роли и позирует с принцем Чарльзом на фоне моделей DB5 и V8 Vantage. Новейший фильм серии 007 давно снят, доступны трейлеры, но премьера отложена из-за карантина.



ПРОЦЕСС СОЗДАНИЯ
каждого DB5 Goldfinger Continuation занимает около 4500 часов и осуществляется во всемирно известной штаб-квартире Aston Martin Heritage Division в Ньюпорт-Пагнелле. Здесь не производили модель DB5 уже более пятидесяти лет, поэтому нынешние машины уже определенно часть уникальной истории.







ВСЕГДА ПОД РУКОЙ

Появление Rolls-Royce Cullinan – событие историческое, ведь это первый внедорожник за почти 115-летнюю историю легендарной британской марки. В компании уверяют, что их клиенты давно просили о создании «Rolls-Royce в мире SUV», и вот этот роскошный гигант появился. И вслед за ним – его уменьшенная в восемь раз копия, которая может служить либо напоминанием о том, что настоящий Cullinan стоит-таки в вашем гараже, либо мечтой о том, что он там когда-нибудь появится.

Хотя масштаб модели 1:8, на ее создание уходит целых 450 часов, а это больше половины того времени, которое требуется для ручной сборки полноразмерного Cullinan на заводе Rolls-Royce в Гудвуде. Каждый экземпляр состоит из более чем тысячи деталей. Кузов вручную окрашивается фирменной краской Rolls-Royce, причем можно выбрать один из 40 тысяч оттенков или разработать индивидуальную краску вместе с командой Bespoke. Далее кузов полируется, украшается декоративной линией, которая вручную наносится тонкой кистью, – все как с оригинальным автомобилем. Пороги отделываются декоративными накладками с подсветкой, а для обивки салона используются те же материалы и детали, что и для отделки настоящего Cullinan: вышивки на подголовниках, отделка шпоном, окантовка сидений, контрастная строчка.

Уменьшенный Cullinan оснащен рабочими ходовыми огнями, которые управляются фирменным пультом. Под капотом – точная копия культового 6,75-литрового двигателя V12 с двойным турбонаддувом. К машине прилагается футляр с прозрачной витриной, которую можно снять, чтобы от души наиграться в домашний Rolls-Royce: пооткрывать двери, капот, багажник, заглянуть в салон, побаловаться подсветкой. Ну и пофантазировать, будто вы вот-вот отправитесь в шикарное путешествие. Одно из многих или лишь первое в вашей жизни.





НАСТОЯЩИЙ ВНЕДОРОЖНИК
Rolls-Royce имеет куда более внушительные габариты: 5341 миллиметр в длину, 2164 – в ширину, 1835 – в высоту – и вряд ли поместится на чей-нибудь стол.



ЧЕМОДАН ДЛЯ РУЧНОЙ КЛАДИ
Horizn Studios for BMW оснащен встроенным блоком питания с двумя разъемами USB и кожаным карманом для ноутбука с диагональю экрана до 15 дюймов. Модель имеет замок со знаком качества Американской ассоциации по безопасности на транспорте и изготовлен из материалов, используемых в авиационной и космической сфере.

ЧЕМОДАННОЕ НАСТРОЕНИЕ



Новая коллекция BMW Lifestyle будто создана для тех, кто истосковался этой весной по движению вообще, путешествиям в частности и готов к любым приключениям, даже не покидая города. В коллекцию этого года вошли совершенно разные предметы для жизни: от чемоданов и одежды до хронографа и чашки для мюсли, но все они объединены лозунгом «Красота простоты». Как и положено вещам с логотипом BMW на видном месте, под строгим и даже на первый взгляд простоватым внешним видом кроются качество, удобство и инновационные материалы. В новой коллекции доминируют несколько цветов: золотисто-песочный, приглушенный морской и насыщенный оранжевый. Последний своей насыщенностью подчеркивает энергичность и спортивность коллекции. BMW Lifestyle по традиции дополнена аксессуарами, созданными в сотрудничестве со знаменитыми люксовыми брендами. Например, в коллаборации с Montblanc были созданы сразу несколько предметов, среди которых рюкзак из рельефной итальянской кожи, а также косметичка из тончайшей белой кожи.





ОБРЕТЕНИЕ ЛЕГЕНДЫ

Компания Porsche начала выпуск коллекционных моделей серии Heritage Design с суперсовременного «девятьсот одиннадцатого». Снабдив его узнаваемыми элементами дизайна пятидесятых и начала шестидесятых годов, марка представляет Porsche 911 Targa 4S Heritage Design Edition. Эта модель погружает владельца в атмосферу середины прошлого века, полную молодой энергии, драйва и побед. Для того чтобы погружение это было как можно более основательным, для клиентов лимитированной модели был разработан оригинальный хронограф 911 Targa 4S Heritage Design Edition. Тираж часов, как и выпуск автомобиля, ограничен 992 экземплярами.

Механические часы до мельчайших деталей перекликаются с моделью, в честь которой их создали: оформление циферблата с белой секундной стрелкой и зеленым кольцом напоминает дизайн тахометра и спидометра, цифры же выполнены типичным шрифтом Porsche. Ремешок с тиснением «911» изготовлен из кожи, которую используют для отделки салона. Ну и, конечно, цвет ремешка – Cherry Metallic – был специально разработан для 911 Targa 4S Heritage Design Edition.



СДЕЛАЙ САМ

Прошли те времена, когда взрослому можно было собирать наборы Lego только под прикрытием ребенка. Набравшись смелости, легоманы сознались, что они не могут жить без этих кубиков, хотя возраст как бы обязывает. И тогда стали один за другим появляться наборы, будто специально созданные для тех, «кому за...». Набор Lego Technic Lamborghini Sian FKP 37 создан по образу и подобию роскошного гиперкара итальянской марки, выпущенного лимитированной серией в 63 экземпляра. Пожалуй, если не в виде Lego, то в каком еще виде реально им овладеть? Впрочем, и в этом случае придется изрядно потратиться – набор обойдется в 34 999 рублей.

Модель выполнена в масштабе 1:8. Высота ее составляет 13 сантиметров, длина – 60, а ширина – 25, всего в набор входит 3969 деталей.

В реалистичной конструкции воссозданы все особенности этого Lamborghini: аэродинамический силуэт, рельефные линии и аутентичные элементы. Модель оснащена детализированным двигателем V12, восьмиступенчатой секвентальной коробкой передач, управляемой подвижным лепестковым переключателем, задним спойлером, передней и задней подвесками, а также рулем с эмблемой Lamborghini и футуристической подсветкой. Ламбо-двери открываются, как им и положено, вертикально, за ними можно рассмотреть в деталях салон. Под крышкой капота спрятана дорожная сумка Lamborghini и персональный серийный номер, использовав который на сайте Lego, можно получить доступ к видеоматериалам, связанным с Lamborghini Sian FKP 37 и его Lego-версией.



НАБОР

Lego Technic Lamborghini Sian FKP 37 выпускается в эксклюзивной коробке и уже доступен для покупки онлайн, с 1 августа он появится и в широкой продаже.







СУМКИ И КОШЕЛЬКИ сделаны либо из натурального водоотталкивающего холста, либо из переработанного полиэстера. А брелоки изготовлены из рыболовных сетей, выловленных из моря.

АКЦЕНТЫ РАССТАВЛЕНЫ

Коллекция повседневных товаров MINI Lifestyle в этом году подчеркнуто экологична. Одежда сшита только из органического хлопка, аксессуары изготовлены исключительно из натуральных или же переработанных материалов. Но главное – цвет, а именно дальнейшее развитие предыдущего двухцветного дизайна в трехцветный, так называемый Tricolor Block. Сочетание желтого, белого и черного в новой коллекции вовсе не случайно: это отсыл к электрическому MINI Electric, который от своих бензиновых братьев отличается в том числе и яркими желтыми акцентами – на зеркалах, колесных дисках и много где еще. Цвет, названный Energetic Yellow, теперь расставляет акценты еще и на сумках, чашках, бейсболках... Так что, надевая, например, футболку с желтыми или черными вставками и эмблемой MINI, вы как бы еще и демонстрируете свою экологическую сознательность и потенциальную готовность пересесть на электромобиль.



ПОДЖИГАЙ!

Представьте: дарят вам на юбилей канистру. Поначалу вы, вероятно, подумаете, что ваши родные и близкие сошли с ума. И чтобы удостовериться в этом, решаете проверить, что там внутри: солярка или все-таки бензин? А там, наперекор всем вашим ожиданиям, например, виски или джин в виде изящного мини-бара. Впрочем, в мастерской «Чердак», где делают такие необычные подарки, говорят, что вместо напитков там может быть все что угодно: хоть парфюмерия, хоть игрушки, хоть книги, но чаще всего заказывают именно алкоголь, который, кстати, как и бокалы, в стоимость не входит. Главное в этом изделии, которое обойдется минимум в 6990 рублей, – качественная металлическая канистра, желательно советского производства, с толстыми стенками. Их, оказывается, было произведено столько, что даже с учетом новой моды на подобные мини-бары запасов хватит надолго. На «Чердаке» канистры красят в нужный цвет и делают внутреннее оформление по желанию заказчика. За дополнительную плату есть опции вроде светодиодной подсветки или гравировки. Впрочем, превратить в бар тут могут не только канистру, но и огнетушитель или баллон из-под пропана.



ВПАСТЬ В РЕТРО

Компания Peugeot Cycles выпустила еще одну версию своего электровелосипеда eLC01, которая отличается лишь увеличенными 26-дюймовыми колесами. Его большие шины адаптированы к сложным дорогам и делают модель более комфортной и универсальной. Вообще же Peugeot eLC01 – городской велосипед, но дороги в наших городах, сами понимаете, бывают очень разными. Электробайк оснащен восьмиступенчатой коробкой передач и батареей 400 Втч, он может развить скорость до 70 километров – гарантом безопасности при такой скорости служат дисковые тормоза. Дизайн в стиле Neo-Retro – это дань 130-летней истории Peugeot Cycles, вдохновение дизайнеры черпали в легендарных моделях Peugeot 1950-х, 1960-х и 1970-х годов.

ЗАТЯЖНОЙ ПРЫЖОК

Тем, кто городским велопрогулкам предпочитает экстремальную внедорожную езду, будет интересно узнать, что после целого года испытаний спортсменами, практикующими даунхилл и эндуро, бренд Bluegrass выпустил две новые защиты для спины. Переработке подверглось все – у новых продуктов, в отличие от предыдущих моделей, другая ткань, улучшенная модульность, более плотное прилегание. Особое внимание уделили мелким деталям, которые имеют большое значение при езде по сложным маршрутам.
Модель Armor B&S D30 предназначена для полной защиты спины, боков и плечей. Здесь тонкая, но при этом высокопрочная защита от ударов. При этом модель эргономична: например, при полной защите позвоночника она не создает дискомфорта при контакте со шлемом. Защитные элементы для плечей отодвинуты назад, чтобы идеально работать именно во время езды. Все защитные элементы съемные. Модель Armor Lite более легкая и предназначена для менее экстремальных поездок. Обе новинки изготовлены из легкой, эластичной сетчатой ткани, имеют сзади по три кармана, один из которых на молнии, и совместимы с гидраторами.

ДЕТЯМ ИГРУШКА

Компания Citroen представила яркую капсульную коллекцию в честь малютки с электроприводом Ami. Этот крошечный автомобиль для двоих назван в честь оригинального Citroen Ami, популярного в 1960-е годы, впрочем, новинка и выглядит так же забавно. Новая модель Ami будет выпускаться в четырех оттенках: синий, оранжевый, серый и хаки. В такие же цвета окрашены и предметы коллекции Ami Lifestyle. В ней есть футболки, толстовки, чашки, блокноты, кеды и брелоки – все это смотрится немного по-детски, что оправдано: ведь планируется, что управлять Citroen Ami можно будет с 16 лет.







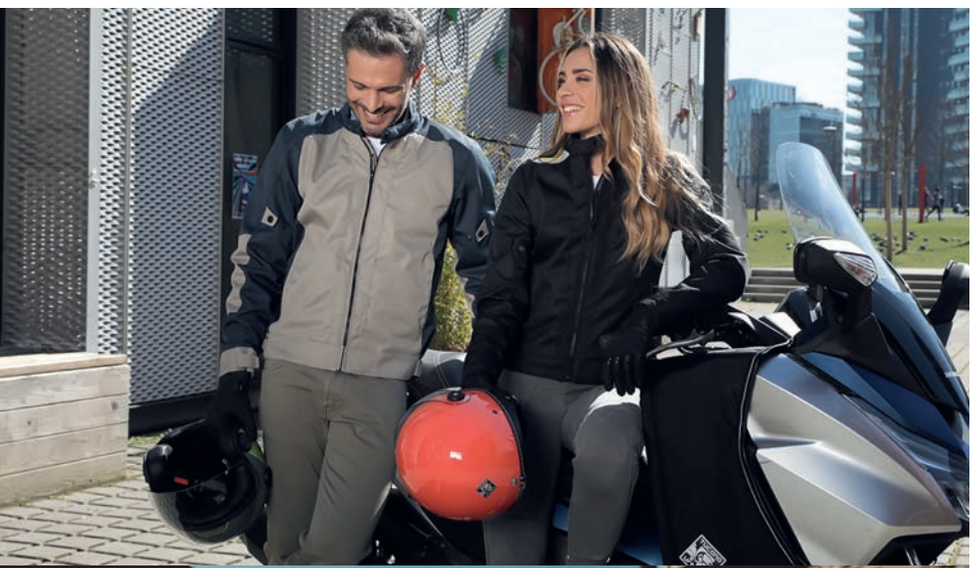




ДОРОЖНАЯ ПОЭЗИЯ

Уважаемая среди мотоциклистов компания Tucano Urbano представляет серию летних шлемов El'Fresh специально для дам. Прежде чем перейти к характеристикам и прочим прозаическим вещам, стоит перечислить, как названы цвета, подобранные для El'Fresh: кораллово-розовый, ледяной белый, воздушно-зеленый, желтый тукан… Звучит, как стихи. Но безопасность – превыше всего. Литая оболочка из термопластичного поликарбоната, ударно-поглощающий внутренний слой EPS, ремешок с системой быстрого снятия шлема в случае аварии, для внутренней отделки используется дышащая и гипоаллергенная микрофибра. Выдвижной солнцезащитный козырек из поликарбоната защищен от царапин.





ДОЛОЙ УНИСЕКС

«Двадцать пять лет назад я ездила на мотоцикле в огромной одежде, которую одолжил мне мой двоюродный брат», – с такой душераздирающей истории начался британский бренд одежды MotoGirl. Сегодня эта компания, созданная двумя англичанками, Иной Ломбард-Огилви и Эллен Огилви, популярна во всем мире, в первую очередь благодаря своим женским моделям леггинсов. Главное их преимущество в том, что они созданы женщинами для женщин. Причем женщинами, которые любят мотоциклы и при этом понимают, что именно нужно их клиенткам. Вот почему одежда и аксессуары MotoGirl продуманы так, чтобы высокая степень защиты не мешала стилю и идеальной посадке брюк. Например, удобные Ribbed Leggings полностью сделаны из инновационного защитного материала Dupont Kevlar и оснащены дополнительными защитными вставками на бедрах и коленях.



НЕТ ПЛОХОЙ ПОГОДЫ

Одежда Vanucci ценится мотоциклистами за высокую степень защиты и практичность, которые не только не умаляют, а даже подчеркивают достоинства стиля и фигуры гонщика или гонщицы. Куртка Vanucci VXR-M1 сделана из трехслойного мембранного материала Sympatex, что делает ее практически универсальной: и в самую противную погоду, и в солнечный день в ней легко и приятно как кататься, так и просто гулять. Для холодов предусмотрена подстежка – двухслойная, из терморегулирующего материала Vanucci VXU-m 3. Впрочем, эту модель можно носить и отдельно. А ближе к зиме пригодится и высокий пристяжной воротник Vanucci VXA-U1.



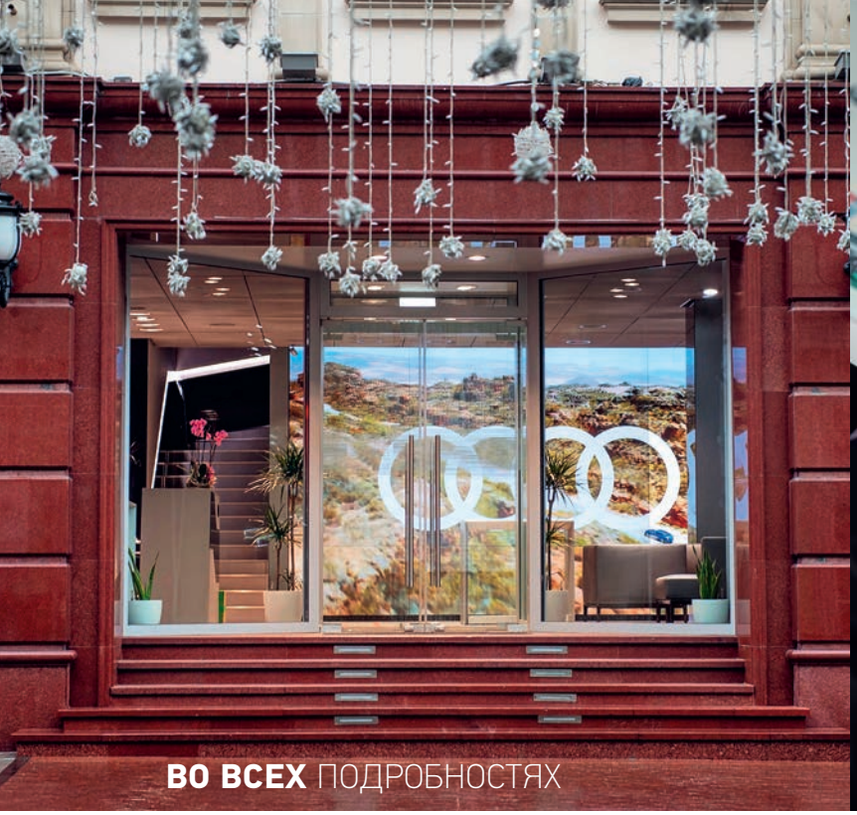
С ХУДОЖЕСТВЕННЫМ СМЫСЛОМ

В свое время Pirelli из ежегодного календаря своей компании смогла сделать настоящий арт-объект, за которым охотились коллекционеры. Последние годы, судя по всему, итальянцы хотят превратить в не менее значимое событие такую, в принципе, скучную вещь, как готовой отчет. Впервые от стандартного формата Pirelli отошла в 2010 году, включив в документ не только финансовые показатели, но и ценности компании, используя наглядные образы и художественные тексты. Отчет 2019 года носит название The Road Ahead, то есть «Предстоящий путь», и поднимает тему жизнестойкости. Примечательно, что выбор тематики был сделан задолго до тех перемен, что произошли в мире в связи с COVID-19. В отчет вошли не опубликованные ранее тексты французского писателя Эммануэля Каррера и американского писателя и журналиста Джона Сибрука, а также серия иллюстраций турецкого художника Сельмана Хошгора. Вполне себе заявка на то, чтобы стать библиографической редкостью.

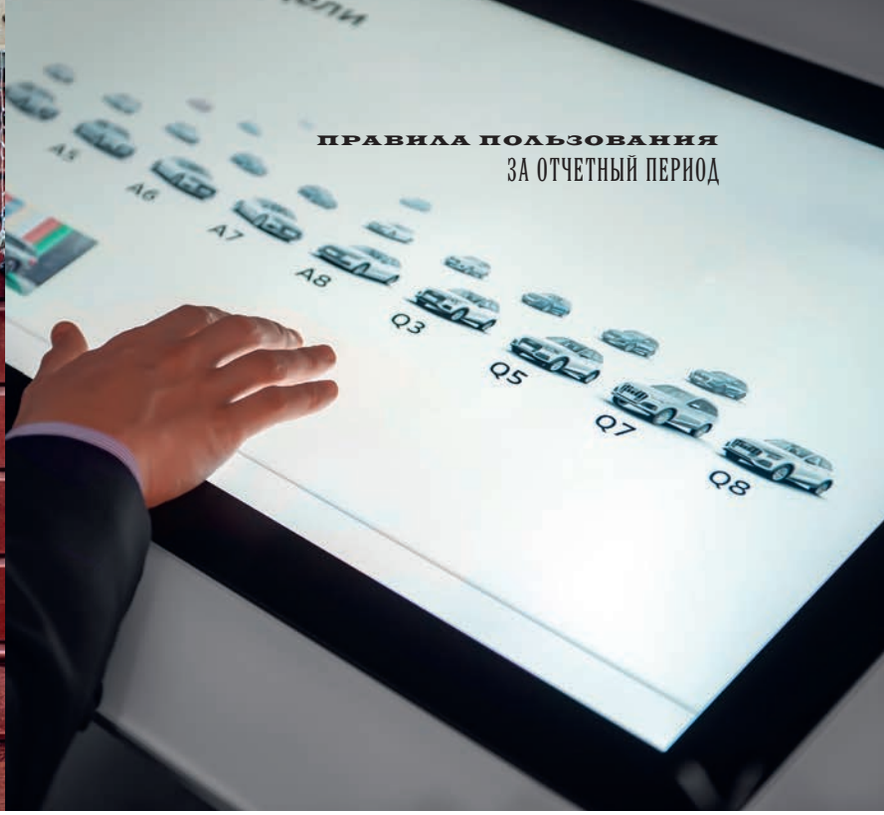
ПЕРЕЗАГРУЗКА

Марка Jeep стала официальным спонсором футбольного клуба «Ювентус» в сезоне 2012/13, с тех пор этот именитый клуб завоевал 15 наград, включая победу в чемпионате Италии по футболу, Кубок Италии и Суперкубок Италии. Этим летом было решено перезагрузить партнерские отношения. Девизом возобновления партнерства Jeep и «Ювентус» стал слоган Keep Jeep and Restart, что как бы перекликается еще и с тем, что настал период облегчения режима изоляции и стоит искать новые пути для движения вперед, как в спорте, так и в жизни. Не стоит забывать и о том, что в 2020 году Jeep предлагает первые модели Renegade и Compass 4xe с технологией гибридного привода plug-in и начинает тем самым новое для себя путешествие в мир электрической мобильности.





ВО ВСЕХ ПОДРОБНОСТЯХ



ПРАВИЛА ПОЛЬЗОВАНИЯ
ЗА ОТЧЕТНЫЙ ПЕРИОД

Снова открыл свои двери бутик Audi на Никольской улице. Снятие режима ограничений показало, что люди соскучились по живому общению, несмотря на то что многие вещи стали активнее делать при помощи онлайн-сервисов. В Audi City Moscow с помощью интерактивных Multi-touch-панелей можно создавать эксклюзивные варианты моделей немецкой марки в масштабе 1:1, что позволяет в мельчайших деталях рассмотреть будущий автомобиль. А в специальной зоне Audi Exclusive можно ознакомиться со всем многообразием отделочных материалов и сочетаний цветов. Но шоурум Audi – это еще и место для обмена идеями и проведения светских, культурных и бизнес-событий. Особо актуально для тех, что соскучился по светским офлайн-вечеринкам.



ДОСТУПНО ДЛЯ КАЖДОГО

Официальным автомобильным партнером Государственной Третьяковской галереи на ближайшие два года стала компания «Audi Россия». Согласно соглашению будет реализован социальный проект для глухих и слабослышащих посетителей, в рамках которого будет проводиться разработка экскурсий и видеогидов по постоянной экспозиции, планируется увеличение количества событий, сопровождающихся переводом на русский жестовый язык, а также демонстрация фильмов и кинопрограмм с субтитрами. Также в здании Новой Третьяковки на Крымском Валу появится специальная лаунж-зона Audi, где посетители смогут отдохнуть в комфортной атмосфере.

САМ ПО СЕБЕ

Президент региональной штаб-квартиры Hyundai Motor Russia & CIS Сон Кенгсу вручил символические ключи от Hyundai Sonata руководителю направления беспилотных автомобилей «Яндекса» Дмитрию Полищуку в рамках официальной церемонии, прошедшей в Инженерном центре автономных автомобилей «Яндекса». Новейшее поколение Hyundai Sonata стало платформой для совместного проекта Hyundai Mobis и «Яндекса» по разработке нового поколения автономных автомобилей. Электронные блоки управления автомобилем были модифицированы инженерами Hyundai Mobis для более эффективного взаимодействия с технологией автономного вождения «Яндекса». А инженеры «Яндекса» значительно усовершенствовали набор сенсоров. Первые пять экземпляров автономных Hyundai Sonata уже готовы к использованию. А до конца года в автономный парк «Яндекса» войдут еще сто беспилотных версий Sonata.



Найден более быстрый маршрут

Денис Токмаков • Фото РГАКФД

Сейчас такую услугу никто не предлагает, а зря – желающие прокатиться летом по Москве на открытом автомобиле представительского класса всегда найдутся. По крайней мере, в пятидесятые годы в СССР такая услуга пользовалась большой популярностью.

ФАЭТОН ЗИС-110Б В РОЛИ МАРШРУТНОГО ТАКСИ

ФАЭТОН ЗИС-110Б
начали выпускать в 1949 году. Это открытая версия правительственного лимузина ЗИС-110, запущенного в производство в 1945 году. Мягкий верх фаэтона складывался вручную, стекла дверей опускались и поднимались вместе с рамками, а между водительским и пассажирским отделениями присутствовала убирающаяся стеклянная перегородка. Как и лимузин, фаэтон вмещал семь человек, включая водителя, – задний диван был трехместным.

НОМЕРНОЙ ЗНАК
образца 1947 года. Буквы «ЭЖ» означали принадлежность к Москве. В столице регистрировалось самое большое количество автомобилей, поэтому буквы «М» на всех не хватало, к тому же она стояла первой в номерах Молотовской и Мурманской областей, Марийской и Мордовской АССР, а также Молдавской ССР. На букву «Э» в Советском Союзе не назывался ни один регион, поэтому ее отдали Москве. Номера Московской области начинались на букву «Ю».

ФАЭТОН С ПАССАЖИРАМИ
сфотографирован на площади Свердлова – так в советские времена называлась Театральная площадь. Здесь начиналась посадка на маршрутные такси ЗИС-110Б, которые курсировали по улицам, проспектам, набережным и площадям Москвы, здесь же и заканчивалась поездка. Большая часть маршрутов пролегала через главную достопримечательность – Красную площадь, по которой в пятидесятые годы осуществлялось автомобильное движение.

СТОЙКА УКАЗАТЕЛЯ
маршрута приварена еще к одному предмету, изготовленному на Московском автомобильном заводе имени Сталина, – колесному диску от грузовика ЗИС-150. Производство грузового автомобиля началось в 1947 году – на два года позже, чем легкового ЗИС-110. На ЗИС-150 грузоподъемностью четыре тонны устанавливались колеса размером 9,00 x 20 дюймов, задние колеса были двускатными. Размер колес ЗИС-110 составлял 7,50 x 16 дюймов.

ОКОЛО ГОСТИНИЦЫ
«Метрополь» стоит обычное такси ЗИС-110, окрашенное в два цвета – темный низ и светлый верх, в то время как такси-фаэтон – черное, но с шашечками на борту. И закрытые, и открытые машины работали также в качестве междугородних такси. Так, путь от Москвы до Симферополя занимал 31 час 20 минут, что было на пять часов быстрее, чем на скором поезде. Правда, число пассажиров автомобиля пришлось сократить с шести до четырех.











Коммерсантъ

предложение, от которого нельзя отказаться



деньги

16+ реклама

ПРИНЦИПИАЛЬНО НОВЫЙ

ŠKODA RAPID

СХОДИМСЯ В ОДНОМ

ŠKODA
SIMPLY CLEVER

Выезд до восхода солнца или на закате дня? Остановки в оживлённых местах или уединённых уголках? Музыку погромче или звуки природы фоном? Отдых на ярком солнышке или в прохладной тени?

Правильная семейная поездка у каждого своя. А правильный семейный автомобиль – это новый ŠKODA RAPID, оснащённый полностью светодиодной оптикой, системой круиз-контроля, кожаным мультирулём и радиосистемой Bolero[1] 8″.

Встречайте принципиально новый ŠKODA RAPID в салонах официальных дилеров. Приезжайте всей семьёй.



Full-LED[2] оптика



Кожаный мультируль



Радиосистема Bolero 8″



Система круиз-контроля

SKODA-AUTO.RU

8 800 555 01 01

[1] Болеро. [2] Full-LED – полностью светодиодная.
Изображённый автомобиль оснащён дополнительным оборудованием, которое может устанавливаться за отдельную плату.

Реклама