Коммерсантъ

семь
по цене
шести

16+ реклама

Подробности по телефону
8 800 600 0556
(бесплатно по РФ)
или по адресу
электронной почты
podpiska@kommersant.ru

7
6

только в марте: используйте
промокод **seven2022**
для оформления подписки
на семь месяцев по цене шести
на сайте **kommersant.ru**
в разделе «Подписка»

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


Коммерсантъ
Что бизнесу напророчили

АВТОПИЛОТ

kommersant.ru/autopilot

АВТОПИЛОТ

коммерсантъ•автопилот

#02 (322) март 2022

4 601865 000059 22003



В НОМЕРЕ:

LEXUS NX • **MORGAN** SUPER 3 • **POLESTAR** 02 • **JEEP** EV • **NISSAN** JUKE HYBRID • **VINFAST** VF8 • **VINFAST** VF9 • **HYUNDAI** STARIA • **ISUZU** MU-X • **SUBARU** FORESTER • **MERCEDES-BENZ** S-КЛАСС • **RENAULT** DUSTER • **INFINITI** QX50 • **VW** CADDY • **AUDI** RS6 AVANT, RS7 SPORTBACK • **SUZUKI** JIMNY • **BMW** THE 8 X JEFF KOONS •





Александр Ширвиндт,
актер и режиссер

Вкусно поесть для меня – это пюре, шпроты, гречневая каша со сметаной (с молоком едят холодную гречневую кашу, а горячую – со сметаной). Я обожаю сыр. Каменный, крепкий-крепкий, «Советский», похожий на «Пармезан». Еще люблю плавленые сырки «Дружба»... Я воспитан в спартанских условиях выпивки и посиделок на кухнях. В гараже, на капоте машины, раскладывалась газета, быстро нарезались ливерная колбаса, батон, огурец. Хрясь! И уже сразу хорошо.



Степан Михалков,
ресторатор

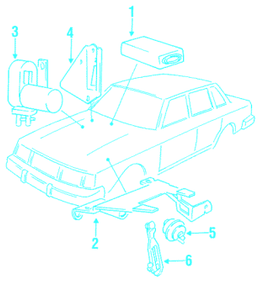
Самым любимым местом нашего обитания был кирпичный гараж, в котором стояла старая Таточкина «Волга». Запахи бензина, масла, резины, всякие непонятные инструменты манили нас с неудержимой силой. Позже у Андрона появилась «Вольво», он привез кучу импортных запчастей. Мы часами лазили по коробкам с красивыми никелированными деталями. Потом старый гараж снесли, на его месте поставили новый.

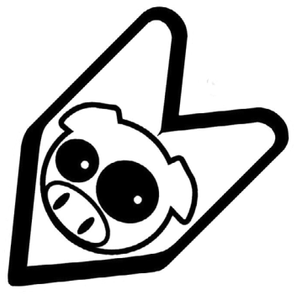


Такахаши Татцу,
генеральный директор «Субару Мотор»

На мой взгляд, небольшая модельная линейка – это необязательно плохо. Достаточно примеров, когда компании пытаются объять необъятное, и это заканчивается еще хуже.





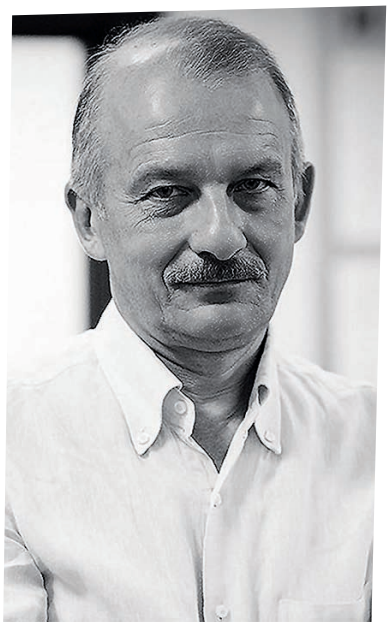


Коммерсантъ

прилбжение, от которого нельзя отказаться

деньги

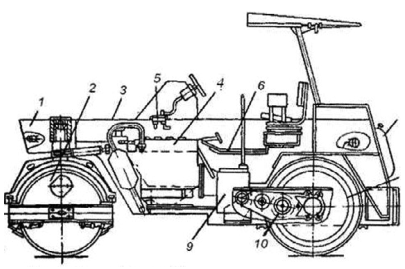
16+ реклама



Сергей Алексашенко,

экономист

Есть такая штука – каток-асфальтоукладчик. Вот он дико устойчивый. Он ни в одной аварии пострадать не может, думаю, с кем бы он там ни столкнулся на автомобильной дороге. Но если вы выпускаете этот каток на автомобильные гонки, то вы знаете результат. Вот российская экономика – это такой каток-асфальтоукладчик. Абсолютно устойчивый, абсолютно непробиваемый. Может стоять под дождем, под снегом, с ним ничего не случится, он будет ехать и всех давить. Любую машину, «Бентли», «Роллс-Ройс», все, что ему попадется по пути, может раздавить. Но в автомобильных гонках он всегда будет последним.





Алиса Вокс,

певица

ТТК – гимн плохой индустриализации. Ты едешь в коридоре, который над тобой почти сомкнулся, неба не видишь, вокруг все серое, уляпанное дорожным говном, помесью битума с грязью. Я ярый автомобилист – все время на машине и все время в этом коридорчике. В Москве узкие улицы: угол неба – 18 градусов от круговой диаграммы. И ты смотришь на бойницу между домами: было ли солнце, есть ли оно вообще в этом городе? Все говорят, что Питер хмурый и в нем нет света, но это не так: все здания низкие, а улицы широкие, угол света – 100–120 градусов, ты всегда видишь небо, а когда едешь через узенький мост, то паришь в воздухе над большой водой.





Владимир Щербаков,

основатель холдинга «Автотор»

Весьма сожалею, что успешный и выгодный для всех участников бизнес, которому уже 23 года, в который вложены труд и энергия нескольких тысяч специалистов России, Германии и США, очень много инвестиций, создано несколько тысяч рабочих мест в странах – участниках проекта, попал в такую политическую яму. Ничего, пережили девяностые – переживем и двадцатые.

АВТОТОР



ЭТОТ НОМЕР ЖУРНАЛА МЫ НАЧАЛИ ДЕЛАТЬ ДО ТОГО, КАК МИР ВОКРУГ стремительно изменился. И потому ряд наших публикаций выглядит сегодня, мягко говоря, неактуально. А некоторые, наоборот, вызывают досаду об упущенных возможностях – не на то внимание обращали, не так расставляли приоритеты. Вот, например, если бы мы сегодня отправились в Кострому, то безусловно прошлись бы там по бывшим шорным рядам Гостиного двора. Когда-то здесь торговали седлами, ременной упряжью и прочими необходимыми для коневодства девайсами. А потом бы непременно отправились на племенной завод в Медведках – это в часе езды от областного центра, – где разводят орловских рысаков и русских тяжеловозов. К слову, развитие экологически чистого гужевого транспорта могло бы стать нашим собственным, особенным путем в вопросах сокращения углеродного следа и прочей заботы об экологии. Всем этим заняться и сегодня еще не поздно. Было бы здоровье. Впрочем, про то, что большинство болезней лечатся отваром из дубовой коры, нам еще несколько лет назад объяснили.

ДМИТРИЙ ГРОНСКИЙ
главный редактор

ОБНОВЛЕННЫЙ ŠKODA KODIAQ

НЕЗАБЫВАЕМЫЕ МОМЕНТЫ

ŠKODA
SIMPLY CLEVER

Открывать новое каждый день. Создавать яркие впечатления. Ценить каждое мгновение вместе и разделять его с самыми близкими. С обновленным ŠKODA KODIAQ любое путешествие будет увлекательным, комфортным и безопасным для всей семьи даже там, где дороги заканчиваются. Он создан, чтобы вместе покорять неизведанные маршруты и проживать особенные моменты.

Двухспицевый мультируль с подогревом облегчает вождение и позволяет управлять ассистентами, бортовым компьютером и мультимедийной системой, не отвлекаясь от дороги. Матричные LED-фары и задние светодиодные фонари с динамическими указателями поворота подарят чувство безопасности всей семье. А благодаря третьему ряду сидений и просторному салону вы можете наслаждаться поездками с близкими в абсолютном комфорте.

Обновленный ŠKODA KODIAQ. Незабываемые моменты.

Реклама



Матричные LED-фары



Двухспицевый мультируль



Третий ряд сидений



Задние светодиодные фонари с динамическими указателями поворота

SKODA-AUTO.RU

8 800 555 01 01

Изображенный автомобиль оснащен дополнительным оборудованием, которое может устанавливаться за отдельную плату.
LED — светодиодные.

ДОСТОЙНОЕ СОДЕРЖАНИЕ



ОТКРЫТИЕ

ЗАПАДНЫЕ ЦЕННОСТИ

АРИГАТО
Lexus NX перевоплощенный **8**

ТЕНДЕНЦИИ

ПРОЖЕКТ **14**

МАШИННОЕ ОТДЕЛЕНИЕ

ДОНЕСЕНИЯ

ВАУ-ВЭН **18**
Удобный сегодня футуризм

ХАРЕ РАМА **24**
Рассказ о неизвестном герое

И ТУТ ПРИШЕЛ ЛЕСНИК **30**
На Forester в поисках белки

ИМЯ НАРИЦАТЕЛЬНОЕ **34**
Девять вещей, которыми удивляет флагман

МИССИЯ

ПИШИ ЧЕРЕЗ Ы **38**
Экспедиция Duster Experience в Кыргызстане

ВНЕКЛАССНОЕ **44**
Как провести каникулы с пользой для каждого

КРОЙКА И ШИТЬЕ **50**
Infiniti QX50 на фоне Костромы

НАУЧНЫЙ ПОДХОД

СИЛА В СКОЛЬЖЕНИИ **54**
Зимний экстрим в школе Audi quattro Ice Drive

ВСЕ ЧЕТЫРЕ КОЛЕСА **58**
Полному приводу Suzuki исполняется 51 год

СЧАСТЛИВЫ ВМЕСТЕ **60**
Ценность семьи и семейные ценности марки Skoda

ДОМ КУЛЬТУРЫ

УРОКИ МАСТЕРСТВА

ОТДЕЛ КАДРОВ ТРАНСПОРТНОГО ЦЕХА **66**
Автомобили главных героев главных сериалов



ЧЕЛОВЕЧЕСКИЙ ФАКТОР

АВТОРСКАЯ РАБОТА

НАШЕ ПОКОЛЕНИЕ ХОЧЕТ ЗНАТЬ **74**

ВСЯ ПРАВДА О ПЕРЕСЕЛЕНИИ ДУШ **75**

ВЫ РИСОВАТЬ УМЕЕТЕ? **76**

ВОЛШЕБНАЯ СИЛА ИСКУССТВА **77**

ФОТО НА ДОКУМЕНТЫ **78**

ПОЛЕЗНЫЕ ИСКОПАЕМЫЕ

МАТЕРИАЛ НА ПЕРВУЮ ПОЛОСУ **82**
Автомобиль как элемент политической карикатуры

ПРАВИЛА ПОЛЬЗОВАНИЯ

ОБСТОЯТЕЛЬСТВА

ЗАПУЗЫРИЛ **90**
Поп-искусство должно принадлежать народу

БЕЗ ДЕСЯТИ ДВЕСТИ **94**
Юбилей марки, одевавшей первых авиаторов и автогонщиков

СЦЕНЫ КУРЕНИЯ **100**
Секс, ложь и автомобили

ТОВАРЫ В ДОРОГУ **108**

АРТЕФАКТ **112**

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

НАД НОМЕРОМ РАБОТАЛИ: **ВЛАДИМИР АКИМОВ, НАТАША АФАНАСЬЕВА, ИВАН БАРАНЦЕВ, АСЯ ВОЛОЧНЕВА, АЛЕКСАНДР КАТАЕВ, ЯРОСЛАВ КОРОЛЕВ, ДМИТРИЙ ЛЕОНТЬЕВ, ГРИГОРИЙ МИТИН, АЛЕКСАНДР ПАПЕШИН, АЛЕКСЕЙ РУБИНШТЕЙН, РУСЛАН ТАРАСОВ, СЕРГЕЙ ШЕРСТЕННИКОВ, АЛЕКСЕЙ ЮРЬЕВ, АЛЕКСАНДР ЯНКОВСКИЙ**

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

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

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

ИНФОРМАЦИОННАЯ ПРОДУКЦИЯ ДЛЯ ЛИЦ СТАРШЕ ШЕСТНАДЦАТИ ЛЕТ

© ЗАО «АВТОПИЛОТ», 2022

НАДЁЖЕН ОТ ПРИРОДЫ

SUBARU

НОВЫЙ SUBARU FORESTER



5 ЛЕТ ГАРАНТИИ

ЯПОНСКАЯ СБОРКА | ПРОИЗВОДИТЕЛЬ ПОЛНОПРИВОДНЫХ АВТОМОБИЛЕЙ №1*

СОЗДАН ИНЖЕНЕРАМИ

8 800 555 00 20**

subaru.ru

РЕКЛАМА. Гарантия 5 лет (3 года гарантии производителя плюс 2 года гарантии ООО «Субару Мотор» — на условиях 100% идентичных гарантий производителя) или 150 000 км пробега. Гарантия распространяется на автомобили, реализуемые официальными дилерами ООО «Субару Мотор» на территории РФ и Республики Беларусь. * Крупнейший производитель полноприводных автомобилей в 2015–2016 гг. www.autocar.co.uk. ** Номер для бесплатного звонка с мобильного телефона по всей России.



94

ОБЫЧНО
мы приобретаем аксессуары «к лицу» или под уже имеющийся гардероб. Но автомобиль сам по себе настолько крупный аксессуар, что, наоборот, требует от хозяина одеваться «под него».

ХОЧЕТСЯ БОЛЬШЕГО.
Чтобы на приборном экранчике можно было увидеть запас хода. Чтобы подогревались руль и лобовое стекло. Увы, нет люка, нет системы кругового обзора.

24



К ПРИМЕРУ,
я могу теперь похвастаться, что самостоятельно за два дня прошел в контролируемом скольжении более 300 километров по сибирскому льду.

54



ДАЖЕ ЕСЛИ ВЫ
не интересуетесь современным искусством, то наверняка видели стальных собачек размером с остановку общественного транспорта.

90



16+ реклама

КоммерсантъFM93.6
слушайте

online

на www.kommersant.ru

LEXUS NX 350

Двигатель, тип	бензиновый, L4, турбо
Объем двигателя, куб. см	2393
Максимальная мощность, л.с. при об/мин	279 при 6000
Максимальный крутящий момент, Нм при об/мин	430 при 1700
Трансмиссия	АКП, 8
Привод	полный
Максимальная скорость, км/ч	200
Разгон от 0 до 100 км/ч, с	7,0
Средний расход топлива, л на 100 км	8,1

Аригато

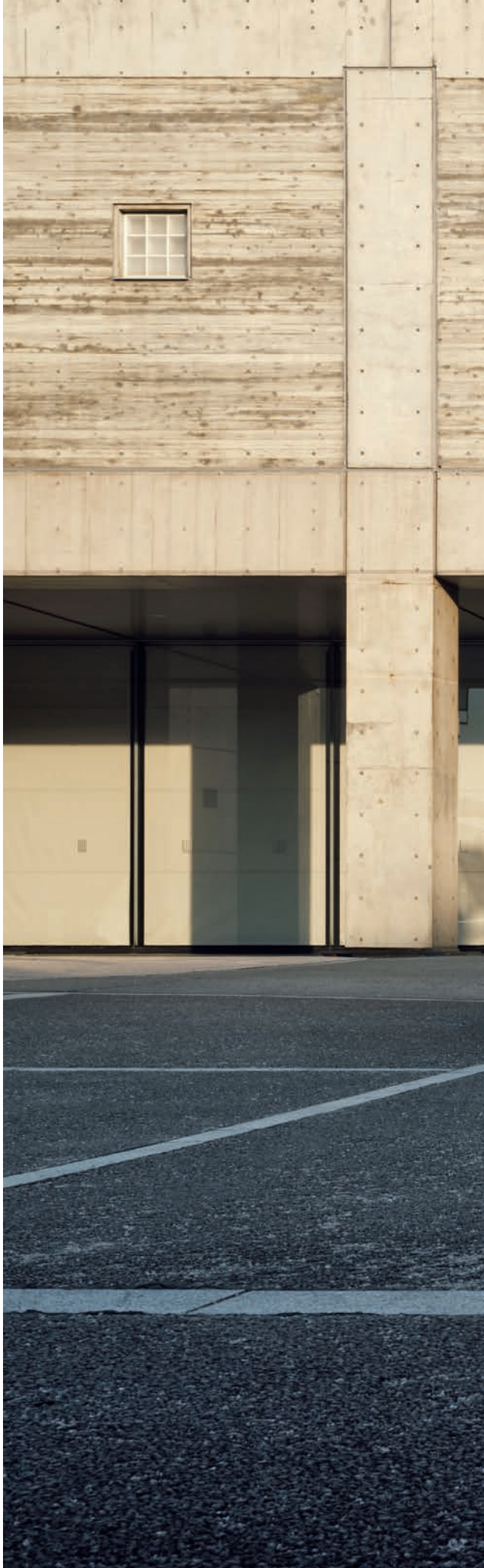
Ярослав Королев • Фото Lexus

LEXUS NX ПЕРЕВОПЛОЩЕННЫЙ

ИЗУЧАЯ ЛЕГЕНДЫ ВОКРУГ ЯПОНСКОГО ПРЕМИУМА, ВЫЯСНЯЕШЬ И ПРО ЯПОНСКИЙ ЯЗЫК. ВОТ НОВЫЙ LEXUS NX ФИРМА ОБЪЯСНЯЕТ СЛОВАМИ «ТАКУМИ», «ОМОТЕНАШИ» И «ТАДЗУНА». ПО ЗАДУМКЕ, КЛИЕНТУ ВАЖНО ПОНИМАНИЕ, ЧТО ОНИ ЗНАЧАТ. КСТАТИ, ЕСЛИ ИНТЕРЕСНО, ЛИТЕРЫ NX ОЗНАЧАЮТ NIMBLE CROSSOVER. ЛОВКИЙ ТО БИШЬ. ХОТЯ ТУТ ВЕРНЕЕ БЫ ПОНИМАТЬ ЛОВКОСТЬ МАСТЕРОВ В ИСПОЛНЕНИИ САМОГО АВТОМОБИЛЯ.

Однажды в разговоре с ведущим конструктором бренда Lexus я испытал настоящее озарение. Мне прежде казалось, что традиционная система принятия решений в больших японских автокомпаниях излишне ступенчатая, чересчур перегружена этапными совещаниями по любым поводам. Зачем до такого усложнять?

«Да, на пути к производству у нас очень много согласований, – подтвердил конструктор. – Обязательны подробнейшие рассмотрения мелочей, если угодно, под лупой. Поэтому никакие даже малость неверные решения в серию и не проходят». И тут я осознал японскую систему в абсолютно ином смысле – как тонкую фильтрацию идей. Вот оно зачем!





ДИЗАЙНЕРЫ ВЫБРАЛИ путь аккуратной эволюции. Словно бы покрутили настройки редактора, увеличили визуальную резкость, и благодаря тому лучше прорисовались узнаваемые черты. Но платформа и кузов абсолютно новые.



ОБРАТИТЕ ВНИМАНИЕ:
при естественном захвате поручня хитроумная ручка оказывается точно под большим пальцем, вот и нажимай. Альтернативный вариант для разблокировки — потянуть ручку дважды подряд. Стыки и стежки интерьера сработаны безупречно.





ОЧЕНЬ ПРАВИЛЬНЫМ
выглядит отказ от былого тачпадика на тоннеле, теперь пространство возле рычага автомата организовано практичнее. Кресла тут с обогревом и вентиляцией. У заднего дивана также обогрев с разделением по зонам.

Такуми

Можно лишь догадываться, сколько всяких согласований провели японцы на протяжении восьмидесятых годов перед запуском первого автомобиля марки – седана LS 400. Сколько рассмотрели мелочей. Как вам такой, например, моментик. Удобство пользования кнопками и клавишами эргономисты проверяли с помощью нескольких комплектов накладных ногтей! Результат особо тщательного подхода известен: премьерный Lexus получился шедевральным, заслужил большой успех.

Спустя тридцать лет после дебюта LS 400 свежеиспеченный Nimble Crossover тоже продуман со всей фирменной скрупулезностью. Даже на первый взгляд у новинки очень высокий уровень воспринимаемого качества. Ибо старались такуми – люди, достигшие совершенства в деле. Наблюдаем постоянство японского мастерства. При этом изменился NX аж на девяносто пять процентов! Разумеется, к лучшему.





КОНСТРУКЦИЯ
теперь гораздо прочнее на кручение, центр тяжести пониже, развесовка по осям лучше, а колеи пошире — и все это вместе на пользу качеству активного драйва. Колесные диски возможны диаметром от 18- до 20-дюймовых.

Омотенаши

А в этом уютном слове заключена философия гостеприимства. Хорошее начинают инновационные дверные ручки с электрозамками. Вопреки обычному, внешняя ручка не смещается при захвате, просто взялся-тянешь-открыл, а на внутреннюю для открывания надо лишь нажать. Кстати, NX не позволит распахнуть дверь из салона, если обнаружит угрозу от внешнего объекта, например подкатывающего сзади велосипеда.

Радует благоустройство салона и в частности – водительского места. Очень удобны сенсорные поисковики на спицах руля. Действует система Touch Tracer, и проектор высвечивает на лобовое стекло функционал того поисковика, которого касаешься. Нравится большой 14-дюймовый центральный тачскрин с обширным, понятным и быстродействующим меню, процессор оперативнее прежнего почти в четыре раза. Салонное зеркало перещелкивается рычажком тоже в режим экрана – появляется картинка от задней камеры.

Удобно, что для регулировки температуры оставлены физические кругляши, хотя пульт климат-контроля в остальном сенсорный. Вообще, для поклонников проверенных решений здесь сохранили порядком обычных кнопок. Наверное, опять специально перепроверили пользование каждой. Не забыв добавить по моде набор USB-разъемов A и C, беспроводную зарядку и атмосферную подсветку с поддержкой более шестидесяти цветовых оттенков.

Вновь богаты фиксированные комплектации. Доступны кресла с электрорегулировками, система голосовых команд Hey Lexus, поддержка смартфонов, аудиосистема Mark Levinson с семнадцатью динамиками. В пакете безопасности: адаптивный круиз-контроль, система удержания в полосе, система автоматического перестроения – машина сама меняет ряд – плюс мониторинг помех.



ЦИФРОВАЯ
приборная комбинация меняет вид в зависимости от выбранного ездового режима. На фото спортивный вариант. При активном вождении управлять автоматической коробкой можно вручную, с помощью подрулевых лопаток.





Тадзуна

Главный инженер Такеаки Като объясняет, что ставилась задача создать кокпит, который обеспечивал бы более тесную и интуитивно понятную связь, а также более надежное управление. Тадзуна – концепция водительского места, основанная на образе всадника, держащего поводья. Это про контроль без необходимости рассредоточивать внимание. Обе руки на руле, глаза смотрят на дорогу, и так почти все время движения.

В моем случае тадзуна работает. Кстати, вновь о фирменной скрупулезности. Специалисты по эргономике, представьте себе, провели исследование, в ходе которого измеряли расстояние от плеча до кончиков пальцев у людей из разных регионов планеты. Это помогло высчитать для NX оптимальное взаиморасположение рулевой колонки и кресла. Удобную посадку здесь подбираешь с легкостью, дело секунд.

Банзай

Едем! Премьерные российские модификации оснащаются бензиновыми моторами: версия NX 250 имеет атмосферник 2.5 (199 л.с.), а под капотом у версии NX 350 свежеиспеченный турбодвигатель 2.4 (279 л.с.). Коробки исключительно восьмидиапазонные автоматические. А привод безальтернативно 4×4 с приоритетом передней оси. Крутящий момент делится вплоть до пятьдесят на пятьдесят, но по умолчанию распределение у NX 250 – 100:0, а у NX 350 – 75:25. Был анонсирован и наименее мощный двухлитровый NX с моноприводом.

Nimble помните? Другие значения слова – проворный, подвижный, шустрый. Попросту говоря – живенький такой. Истинно. Кроссоверу вполне хватает энергии 199-сильного агрегата, автоматика трансмиссии работает адекватно и плавно. NX 350 ожидаемо бодрее, причем коробке тут еще больше похвал. Вдобавок более мощный автомобиль явно превосходит по шумоизоляции.

ХАРАКТЕРНАЯ
для марки облицовка здесь расположена под таким углом, чтобы забор воздуха происходил эффективнее. Светодиодная фронтальная светотехника дополнена автопереключателем дальнего. Версии F-Sport отличаются внешним декором.



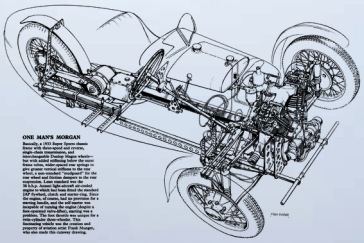
Все российские версии NX 350 обязательно имеют пакет отличий F-Sport, куда входят адаптивные амортизаторы, которые по ощущениям делают подвеску в целом плотнее, но дают меньше мелких колебаний. Чтобы поехать вовсе живенько, надо выбрать спортивный режим, который мобилизует силовой агрегат, делает реакции более резкими, добавляет экшена. А в особом режиме S+ у версии NX 350 заодно меняются настройки амортизаторов и рулевого.

Впрочем, не асфальтом единым. Если нажать кнопку внедорожных настроек, электроника становится лояльнее и допускает интенсивные пробуксовки, поэтому колейные проезды штурмуешь с уверенностью, снежные наносы успешно одолеваешь ходом. Благо дорожный просвет у кроссовера неплохой – 185–195 миллиметров.

И еще несколько полезных цифр: длина багажного отделения увеличилась на 40 мм, минимальный объем – 545 литров, а после трансформации заднего сиденья – для чего предусмотрен отдельный электропривод – 1436 литров.

Остается резюмировать позитив. Ну и сказать фирме Lexus то самое японское слово, которое вынесено в заголовок. Аригато. Спасибо!





ONE MAN'S MORGAN

Recently a 1911 three-litre chain-driver with three-speed and reverse, and a 1914 three-litre with four-speed and reverse, have been found in Australia. Both were three-wheelers, the latter having been fitted with a Ford V-8 engine, a non-standard "conkpanel" for the rear wheel and friction dampers to the end of the front axle. Both cars, the 1911 and the 1914, were high-speed specialised engine in which has been fitted the standard Ford V-8 engine, and the latter with a Ford V-8 engine, of course, but no provision for a reverse gear. The 1911 model has the bonnet of the engine (despite a reverse gear) and the 1914 model has the problem. The first chassis was unique for a three-cylinder three-wheeler. The second chassis is the property of motor-cycle and Fred Hunger, who also made this convoy during.



Проморган

Morgan Super 3

ТРЕХКОЛЕСНЫЕ
автомобили Morgan выпускал до 1952 года и потом снова к ним вернулся только в 2011 году.

«Как и все „Морганы“, Super 3 будет производиться в Малверне, графство Вустершир, на заводе компании на Пикерсли-роуд. Высококвалифицированные мастера – мужчины и женщины – изготавливают автомобили вручную в этих священных зданиях из красного кирпича с 1914 года», – говорится в пресс-релизе британской компании. Говорится, видимо, неспроста. Потому что новая модель все же серьезно отличается от той продукции, к которой привыкли поклонники марки. Теперь в конструкции никакой древесины – кузов впервые выполнен несущим, а его основным материалом стал алюминий. У предыдущей трехколесной модели Morgan мотоциклетная V-образная «двойка» буквально «висела на носу». Теперь заднее ведущее колесо за счет цепной передачи приводит в движение 1,5-литровый трехцилиндровый двигатель от компании Ford. Он развивает 118 л.с. и способен разогнать автомобиль до «сотни» приблизительно за семь секунд. Коробка – пятиступенчатая «механика». Салон, несмотря на то что приборный щиток теперь украшают исключительно цифровые приборы, рулевая колонка регулируется как по высоте, так и по вылету, а для водителя и пассажира предусмотрены даже порты USB, выполнен максимально спартанским и максимально лишен каких-либо излишеств. Это не только дань традиции, но и необходимость – конструкция автомобиля не предусматривает никакой крыши в принципе, а в Британии, как мы знаем из книжек, постоянно идет дождь.

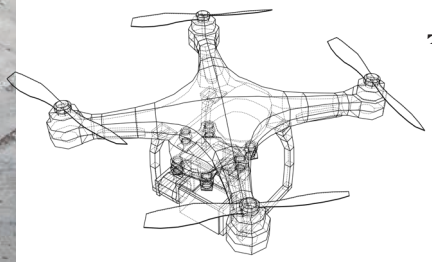


ОДИН ИЗ СПОСОБОВ ИНДИВИДУАЛИЗАЦИИ
Super 3 – это гоночная ливрея, напоминающая о достижениях Morgan в спортивных состязаниях.









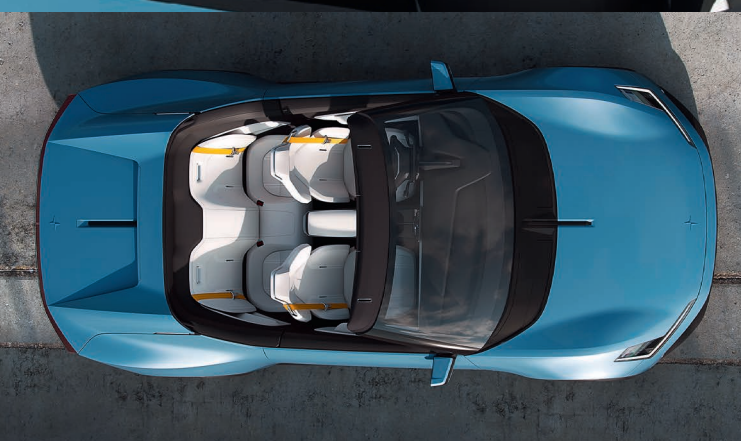


ПОКА ЧТО В ГАММЕ
Polestar представлено два серийных автомобиля. Уже совсем скоро их должно стать пять. К 2025 году поставлена задача выйти на годовой тираж в треть миллиона машин.

Кислород

Polestar 02





За что мы любим концепты, так это за то, что, когда машина не серийная, сочинять про нее можно все что угодно, наделяя продукт самыми немыслимыми качествами и свойствами. Одной из важных «фишек» автомобиля, представленного маркой, некогда занимавшейся индивидуализацией Volvo, называется квадрокоптер, для взлета и посадки которого предусмотрена площадка на крышке багажника. Конструкторы утверждают, что аэродинамика кузова такова, что дрон не сдует, и он сможет комфортно подниматься в небо, транслируя съемку прямо на центральный дисплей автомобиля, внутри которого, надо думать, путешествуют видеоблогеры. Volvo, к слову, всегда считалось «синонимом безопасности», но не только в автомобилях этой марки на экране обычно пишут «смотрите на дорогу», и это при парковке, а здесь предполагается, что картинку можно будет наблюдать на полном ходу. Но напомним, это концепт-кар. А потому и как выглядит квадрокоптер, нам не показали. Может, это дрон-невидимка? Сообщили только, что разработан он компанией Terrafugia, которая, как и Polestar, принадлежит китайскому концерну Geely. Из остальных характеристик отметим, что в основе конструкции лежит алюминиевая платформа собственной разработки, что мест в автомобиле четыре, крыша – двухсекционная, складная. В движение купе-кабриолет приводится электродвигателем, характеристики которого не сообщаются.



ПРЕДПОЛАГАЕТСЯ, что этот внешне похожий на Compass кроссовер будет базироваться на французской платформе, на которой уже сегодня выпускается Peugeot 2008.

Токоприемник

Jeep EV

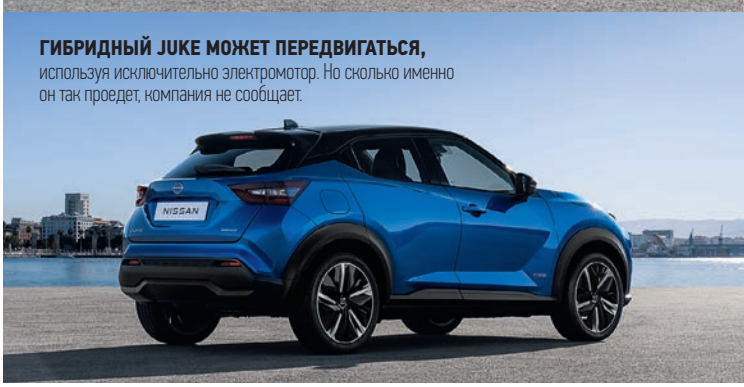
Глобальный автомобильный мир с его стратегиями, планом подготовки выпуска новых моделей и тому подобным – субстанция довольно неповоротливая. В Европе вследствие хорошо известных событий взлетели цены на энергоносители, но даже на фоне этой тревожной повестки Stellantis обнародовал свои заранее разработанные планы на ближайшие десятилетия. Компания намерена стать лидером отрасли в борьбе с климатическими изменениями. Одна из составляющих этой программы – уже в 2030 году вся реализуемая в Европе продукция должна работать исключительно на батарейках. В Америке автомобили с аккумуляторными источниками питания должны составить половину продаж. В качестве конкретных шагов в этом направлении к мероприятию была приурочена демонстрация рендеров первого полностью электрического автомобиля марки Jeep. Каких-либо подробностей о его конструкции пока нет, даже названия автомобиля пока не обнародовано. Тем не менее серийный автомобиль должен поступить в продажу весной 2023 года.

Жук-невредитель

Nissan Juke Hybrid

Тем, кто забыл, напомним, что этот кроссовер с экстравагантной внешностью давно уже в России не продается. Хотя по большому счету на момент, когда мы готовили этот номер журнала, вообще не было понятно, что именно продается у нас в салонах, а главное – что покупается, потому что выросшие вслед за курсами иностранных валют цены на автомобили отнюдь не предполагали, что в той же пропорции вырастет платежеспособность отечественных клиентов. Поэтому модель скорее интересна не своими потребительскими качествами, а тем, какие возможности дает автопроизводителям объединение друг с другом. Вопреки ожиданиям, Juke Hybrid построен не на e-Power – собственной бензоэлектрической установке, в новинке использованы гибридные агрегаты E-Tech от Renault. Переднеприводный кроссовер оснащен 94-сильным атмосферным бензиновым 1,6-литровым мотором в сочетании с электродвигателем мощностью 49 л.с. и 20-сильным стартер-генератором.





ГИБРИДНЫЙ JUKE МОЖЕТ ПЕРЕДВИГАТЬСЯ, используя исключительно электромотор. Но сколько именно он так проедет, компания не сообщает.



Быстрого приготовления

Vinfast VF8 & VF9







Вьетнамский автопроизводитель Vinfast представил два новых кроссовера. Марка существует на рынке всего несколько лет, но уже успела продемонстрировать свою гибкость. Еще пару лет назад она показывала нам машины, построенные на платформе BMW X5 с бензиновыми моторами от Chevrolet Corvette. Сегодняшние новинки – это электромобили, спроектированные для Vinfast итальянским дизайнерским бюро Pininfarina. Модель VF8, это которая поменьше, выглядит весьма традиционно. Большой шестиместный внедорожник VF9 смотрится странно, многие уже успели отметить его сходство с SsangYong Musso из прошлого тысячелетия. Придуманный изначально как бренд для богатых вьетнамцев, Vinfast с прошлого года продается на рынке США, а в нынешнем году даже планировал начать производство своих машин в Евросоюзе. Вьетнам пока не присоединился к санкциям против России, поэтому Vinfast теоретически можно рассматривать в перспективе как одну из немногих иномарок, доступных на отечественном рынке. Тем более что ее хозяин достаточно хорошо знает постсоветское пространство. Господин Фам Нят Вьонг в девяностые учился в Московском геологоразведочном институте. А свои первые большие деньги сделал на Украине, организовав производство лапши быстрого приготовления – бренд «Мивина» стал у соседей таким же нарицательным словом, как у нас «Доширак». Сегодняшнее состояние господина Фам Нят Вьонга оценивается более чем в 6 млрд долларов.

ИНФОРМАЦИЯ

о силовых агрегатах, запасе хода на одном заряде и прочие важные характеристики пока не сообщаются, хотя электромобили должны появиться в продаже уже в апреле. Зато уже известно про 15,6-дюймовые экраны на центральной консоли и функции массажа в креслах.



МАШИННОЕ ОТДЕЛЕНИЕ

ДОНЕСЕНИЯ

HYUNDAI STARIA	R2.2	G3.5
Двигатель, тип	дизель, L4, турбо	бензиновый, V6
Объем двигателя, куб. см	2199	3470
Максимальная мощность, л.с. при об/мин	177 при 3800	249 при 6400
Максимальный крутящий момент, Нм при об/мин	430 при 1500	331 при 5000
Трансмиссия	АКП, 8	АКП, 8
Привод	полный	передний
Максимальная скорость, км/ч	180	210
Разгон от 0 до 100 км/ч, с	13,5	9,2
Средний расход топлива, л на 100 км	8,2	10,5





ВАУ-ВЭН

Александр Катаев • Фото Hyundai

УДОБНЫЙ СЕГОДНЯ ФУТУРИЗМ

ВОТ МЫ И ДОЖИЛИ. РИСУНКИ ИЗ ДАВНИХ СТАТЕЙ О ВЕРОЯТНОМ ТРАНСПОРТЕ БУДУЩЕГО – ОЖИЛИ. HYUNDAI STARIA КАЖЕТСЯ ВОПЛОЩЕНИЕМ ЭКСПЕРИМЕНТА НА ПЕРСПЕКТИВУ, СЛОВНО ПРОТОТИП ЧУДОМ УКАТИЛСЯ С ПОДИУМА АВТОШОУ НА ДОРОГИ. ЦЕЛЬНОЛИТОГО ВИДА КОРПУС, МЕГАОСТЕКЛЕНИЕ, ВПЕРЕДИ – СИЯЮЩАЯ ПОЛОСКА СВЕТОДИОДОВ, ПОЗАДИ – ВОЗВЕДЕННЫЕ ИЗ КУБИКОВ ВЫСОТКИ ФОНАРЕЙ. ОДНО СЛОВО – ВАУ!

Слайды презентации журналистам демонстрировали на куполе-экране сочинского планетария, причем с одновременной проекцией космоса. Ведь название максивэна – от слова «star». И как будто сразу объявляет о звездности в смысле успеха, о космических амбициях создателей. Staria, дескать, потенциально суперстар класса.

Звезды у стилистов сошлись! О красоте результата судить трудно, зато эффектный он получился очень. Дизайнер экстерьера Со Чжун исполнил фронтальную линию диодов явно по заветам Люка Донкервольке, вице-президента по дизайну Hyundai, – шеф, как нам помнится, продвигал самые смелые опыты с формами внешних световых приборов, благо технологии ныне позволяют. А целиком Staria как раз нарочито лаконичная, и тем ярче выглядит оформление передней части.

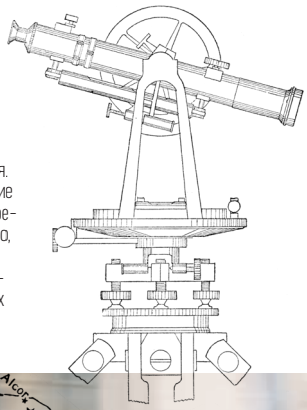
Да будет свет и в салоне: поясная линия кузова тоже особенная, заниженная, поэтому окна у передних дверей обширны до необычайного. Велики и другие стекла, плюс – панорамная крыша. Чжун тут упоминает ханок – прием в корейской архитектуре, позволяющий наслаждаться пейзажем вокруг.

Капсула жизни

Начальную версию из российских обсуждать повременим, она специфическая, представляет собой фургон. По меркам коммерческих перевозчиков тоже весьма стильная штуковина, однако колесные диски проще, вместо линейного ходового огня темная полоска, фары галогеновые, сзади вместо пружин – рессоры.



МАШИННОЕ ОТДЕЛЕНИЕ
ДОНЕСЕНИЯ



ПО САЛОНУ
Staria вообще нигде не тесная. Пространство экономят и такие элементы, как кнопочный переключатель коробки. Интересно, что стекла опускаются не до конца, и тем сохраняется чувство защищенности при таких огромных окнах.





А пассажирская Staria бывает разная. У нее существует исполнение салона даже с четырьмя рядами на одиннадцать мест. Нашему же рынку предложены только семиместная или восьмиместная конфигурации. В первом случае версию называют «шаттл», на среднем ряду парой стоят отдельные кресла. В другом случае – посередине диван.

Третий ряд – всегда трехместный диванчик. Он складной: либо опускается спинка, либо поднимается подушка. Вдобавок сдвижной, но при смещении назад крайние положения отличаются: в салоне на восемь мест остается багажный объем минимум в 831 литр, а у семиместного «шаттла» лишь в 117, что не для любого чемодана. Но в «шаттле» можно сильно откинуть спинки центральных кресел, не ущемляя пассажиров на галерке.

Чего новый максивэн, увы, не позволяет – это демонтировать сиденья. И кресел, которые бы разворачивались против хода, не предусмотрено, мобильный офис исключается. Нет и столиков. Итого – обстановка у обеих пассажирских версий далеко не самая изобретательная. К примеру, новейший Volkswagen Multivan T7 как трансформер удался гораздо лучше.



CASSIOPEIA



У ЭТОГО БОКСА
несколько практичных хитростей. Панель с подстаканниками съемная. Назад из корпуса, к среднему ряду выдвигаются также подстаканники и лоток. Что хорошо, все хозяйство максивэна не издает шумов на ходу.



В СПИСКЕ СИСТЕМ
безопасности: адаптивный круиз-контроль, ассистент движения в пробках, контроль за состоянием водителя, мониторинг окружающих помех, в том числе и двигающихся поперечно, автопереключатель дальнего света.

Зато «шаттловские» суперкресла с подлокотниками, вентиляцией и электроприводами принимают максимально угодливое положение для релакса: выдвигается поддержка ног, и ты почти лежишь. Такое «мне-бы-в-небо».



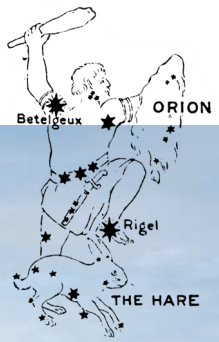
Капитан Спикин

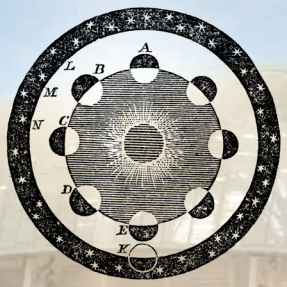
«Хэллоу, висиз кэптэн спикин» – сколько раз мы слышали эту фразу в салонах авиалайнеров перед вылетом. Лично я представляю себе некоего персонажа – вездесущего Капитана Спикина, образцового и потому очень востребованного пилота.

И вот за красивым мультиштурвалом вэна чувствуешь себя вполне Спикиным. Ведь на борту имеется система, для лучшей слышимости между рядами усиливающая голоса водителя и пассажиров. Есть и камера с широкоугольным объективом, которая показывает капитану происходящее в салоне за первым рядом. Посадка рулевого высокая и близкая к вертикальной, тоже капитанская.



ПРИБОРЫ ВЫПОЛНЯЮТ
больше развлекательную функцию как элемент оформления. Вид кругов меняется согласно ездовым режимам, на фото – спорт. По иронии лучше всего читать шкалы в экономично-пресном режиме, когда они едва и нужны.





ОДНОЗНАЧНЫЙ ПЛЮС –
крайне малая погрузочная высота. Электропривод поднимает багажную дверь небыстро, за восемь секунд, ибо она массивная. Окна на уровне третьего ряда приоткрываются на защелках и снабжены шторками.

Тут момент и по авиационному же анекдоту: «Приборы!» – «Двадцать!» – «Что двадцать?» – «А что приборы?» Ну как будто дизайнер интерьера Сэ Чжин Хек поначалу занимался размещением отсеков для мелочи, думал над конструкцией большого центрального бокса, а уж потом спохватился насчет приборной комбинации. Ой. На логичном для нее месте – сверху на панели между рулем и лобовым стеклом – уже расположен лоток…

В результате планшетик с рисованными циферблатами сдвинут еще дальше к стеклу, находится за лотком. Информацию на экранчике приходится высматривать. Главный тачскрин – другое дело: удобный, понятный, быстрый, по откликам. Понравился и сенсорный блок климатической установки. Кстати, она раздельная, и на потолке возле среднего ряда дополнительный пультик. Странно, что разделения по зонам климата нет впереди.

А на потолке над водителем – кнопки управления сдвижными боковыми дверьми с электроприводами. «Хеллоу, висис кэптэн! Осторожно, двери закрываются». Поехали кататься по окрестностям Сочи.

Технически грамотная

И на первых же километрах Staria удивила сообразительностью. Оказалось, что климатическая установка связана с навигацией. Мы подъехали к тоннелю, и вдруг приопущенные стекла резко поднялись, включилась рециркуляция. А как автомобиль миновал подземелье, окна вновь приоткрылись, и установка вернула режим забора воздуха. Сочинские дороги часто уходят в тоннели, и такой фокус исправно повторялся. До чего техника дошла!

Ну, понятно, у корейцев была масса времени придумать «фишки» для этой машины. Staria же явилась на смену модели Grand Starex/H-1. А та выпускалась аж пятнадцать лет! Теперь произошла важная перемена конструкции: у Grand Starex была заднеприводная платформа, двигатель стоял продольно, а Staria построена на платформе с основным передним приводом и с мотором поперек. Так оно прогрессивнее. Новый кузов, конечно, жестче прежнего, а рулевое с электроусилителем позволяет использовать систему удержания по центру полосы. Вообще пакет безопасности тут достойный.

ОСНАЩЕНИЕ
у обеих версий богатое. Возможны обогрев и вентиляция передних кресел, беспроводная зарядка, семь USB-слотов, камеры кругового обзора. Сервис Bluelink позволяет дистанционно управлять системами через смартфон.





УЗНАТЬ «ШАТТЛ»
можно по особенному оформлению передней части с более крупными блоками световых приборов и выступающей частью по низу бампера. Колеса у модели 17- или 18-дюймовые, клиренс неплох — 186 мм.

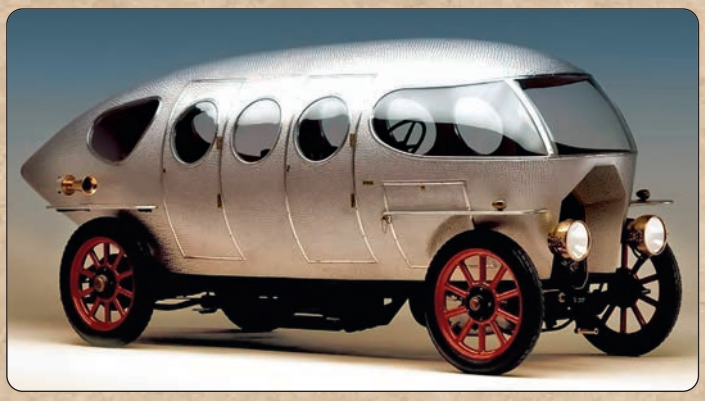
Силовые агрегаты российских версий: бензиновый V6 3.5 (249 л.с.) или турбодизель L4 2.2 (170 л.с. и пик крутящего момента в 430 Нм уже при 1500 об/мин), коробки автоматические с восемью диапазонами. Дизельные модификации могут быть полноприводными – весомый аргумент на фоне конкурентов. И начали мы именно с такой 4×4.

Космос – только наблюдать

Работники коммунальной службы подтвердят: зимой иногда внезапно выпадает снег. Как едет по нему полноприводная Staria? Поднявшись к вершине горы Ахун, мы удивили туристов несколькими штурмами приличного намета в стороне от асфальтовой площадки. Выяснили, что Staria 4×4 способна преодолеть снежную кашу даже в режиме по умолчанию и без отключенной ESP. Правда, нехотя и рывками. Но с принудительно зажатой муфтой вэн движется гораздо увереннее. Спускаясь по серпантинам, абсолютной уверенности не чувствуешь – руль пустоват. Зато легкость его оценят на парковках. Плавность хода в целом нравится. Горные дорожки местами бедовые, но вэн комфортно отрабатывает неровности средних размеров, а порой хорошо даются ему и крупные. Хотя постоянна мелкая трясучка, что происходит, вероятнее всего, по причине специфических настроек подвески для плохих дорог.

Что до моторов – нам симпатичнее дизель. Он малошумный, достаточно энергичный на средних оборотах, экономичный. Главное – предсказуемый в обращении. Бензиновая Staria везет активнее, но однозначны лишь реакции на команды без полутонов. Набираешь ход, играешь газом – отдача нечеткая. И режим спорта картину особо не меняет. А вот пара «дизель – коробка» умеет дружественно подыграть в большинстве ситуаций.

Итак, по сумме качеств, которых ждешь от максивэна, Hyundai Staria нормальная, земная. В космическое уносится разве по виду. Однако жанр вэнов так просит ярких имиджевых решений, что новинка имеет все шансы преуспеть. Насколько образ долгоиграющий, не надоест ли вскоре – да, вопрос. Но глядишь сейчас… Вау! Почти без вопросов. **a**



Вэны необыкновенные

Hyundai Staria, разумеется, далеко не первый из вэнов, что изумил оригинальной стилистикой. Эксперименты с нетривиальными однообъемниками начались еще в начале прошлого века. Каплевидная и с круглыми окнами итальянская единичная Alfa 40/60 HP Aerodinamica (1913) считается, кстати, первым в мире минивэном вообще. Известны ранние серийные уникумы: одноглазый и подобный лодке австрийский Rumpler Tropfenwagen (1921) или американский Stout Scarab (1936), напоминавший вытянутого жука-скарабея. Среди многоместных разработок заслуживают внимания и отечественные: микроавтобус «Старт» – вспомним его в гайдаевской «Кавказской пленнице», ВАЗ-2120 «Надежда», опытный АЗЛК-2139 «Арбат». Здесь мы собрали особенно яркие примеры нашумевших вау-вэнов.

Концепты

BERTONE GENESIS (1988)
Спортвэн. Удивителен передними дверьми, которые поднимались – каждая заодно с половиной лобового стекла. А мотор тут от Lamborghini Countach Quattrovalvolve, 455-сильный V12 5.2! Хотя ездовыми качествами, как сообщается, прототип не блистал. Места в салоне организованы по схеме 2-1-2, имеется телевизор.





PLYMOUTH VOYAGER III (1989)
Вэн-автопоезд! Низкая передняя часть отсоединяется от высокой и живет сама собой как полноценный сити-кар.
В сцепке же задние колеса компакта убираются за щитки, создавая полную иллюзию трехоски. После такого не удивляет наличие двух моторов: у каждой части свой для реализации полного привода.

ITALDESIGN COLUMBUS (1992)
Мегавэн. Громада с полутораэтажным салоном, где размещаются до девяти человек, а водитель командует по центру – иначе как по-корабельному не назвать – носовой надстройки. Компоновка среднемоторная, двигатель – BMW V12 5.0 мощностью свыше трехсот сил. Скорость – 210 км/ч, если не страшно на этаком развить.





Серийные

RENAULT ESPACE (1984)
Откровение своего рода, пионер современного евросегмента минивэнов. Образец блестящей работы дизайнеров и компоновщиков. За океаном столь же новаторским был вышедший почти одновременно и также очень продуманный Chrysler Voyager. В семействе Espace особо выделялось по стилю четвертое поколение.



PONTIAC TRANS SPORT (1989)
А также его клоны – Chevrolet Lumina APV и Oldsmobile Silhouette. Хороший пример вневременных форм: эти машины здорово смотрятся по сей день. Ключевые моменты: фибергласовая обшивка кузова, электропривод боковой двери как новшество, семиместный салон, пневматическая подвеска, объемистые моторы.



FIAT MULTIPLA (1998)
Если фиатовский же микровэн 600 Multipla середины прошлого века признан милейшим любимцем масс, то одноименный последователь знаменит в рейтингах как один из самых неказистых автомобилей всего света. Хотя в плане практичности, напротив, хорош: в салоне шесть креслиц, два из них могут служить столиками.

МАШИННОЕ ОТДЕЛЕНИЕ

ДОНЕСЕНИЯ

ISUZU MU-X

Двигатель, тип	дизель, L4, турбо
Объем двигателя, куб. см	2999
Максимальная мощность, л.с. при об/мин	190 при 3600
Максимальный крутящий момент, Нм при об/мин	450 при 1600
Трансмиссия	АКП, 6
Привод	полный
Максимальная скорость, км/ч	180
Средний расход топлива, л на 100 км	8,4



ХАРЕ РАМА

Владимир Акимов • Фото Isuzu

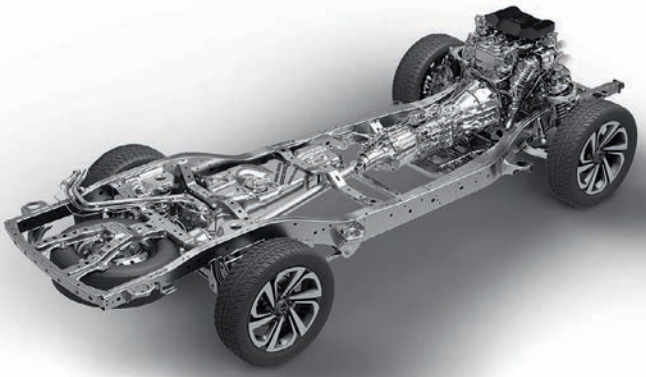
РАССКАЗ О НЕИЗВЕСТНОМ ГЕРОЕ

ВНЕЗАПНО Я ПРИПОМНИЛ, ЧЕМ ИЗВЕСТНЫ КРАСИВЫЕ МЕСТА, КУДА ЗАВЕЛА НАВИГАЦИОННАЯ СИСТЕМА. ОСОЗНАЛ, ЧТО ЗА СЕРАЯ ПОРОДА ВОКРУГ, ВЗГЛЯНУЛ НА ЛЕДЯНЫЕ ВЕРШИНЫ ГОР, ПОХОЛОДЕЛ. ТУТ БЫЛА КРУПНЕЙШАЯ ГЛЯЦИАЛЬНАЯ КАТАСТРОФА. И ДАЖЕ ЗАСОМНЕВАЛСЯ, ВЫХОДИТЬ ЛИ ИЗ МАШИНЫ, СПОСОБНОЙ УВЕЗТИ ОТСЮДА ПОПЕРЕК ПЕЙЗАЖА.

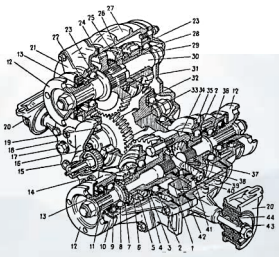
Сейчас вершины хранят абсолютно безмятежное спокойствие. Такими с виду безопасными высились они и почти ровно двадцать лет назад, когда обыкновенным вечером этот обжитой осетинский район предгорья погрузился во тьму. Но раздался оглушительный грохот, и здесь пронеслась невообразимая беда. На Кармадонское ущелье сошел чудовищных размеров ледник Колка.

Произошло непредвиденное. Гляциологи, например, ожидали активность пульсирующего ледника лишь через тридцать лет. Одна из основных версий предполагает, что с горы над Колкой сорвалась намерзшая масса и толкнула ледник-гигант. На поселения во тьме со скоростью поезда ринулся ледово-каменный вал двухсотметровой высоты – что-то около сорока этажей, затем разнесся на тридцать километров. Объекты на его пути смололо в кашу: жилые дома, базы отдыха, грузовики. Теперь время и природа замаскировали почти все последствия, разве что широко осталась эта характерная серая порода да высоко по холмам еще видны границы обтесанных когда-то частей склонов...

Однако маршрут осетинских тестов фирма Isuzu проложила для журналистов, конечно, вовсе не ради воспоминаний о катастрофе, а ради возможности полнее увидеть живописный край, чаще пробовать горные дороги. Помимо ущелья, видели мы и старинные постройки – сохранился целый так называемый город Даргавс, и застывшие на холоде водопады. А наиболее яркие впечатления в итоге оставил премьерный автомобиль, ради которого собрались, – давно обещанный нашему рынку внедорожный Isuzu Mu-X.

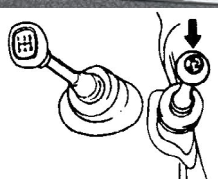


РАМА ТЕПЕРЬ
составлена из увеличенных лонжеронов и получила дополнительную укрепляющую поперечину. Двигатель сдвинут к салону ради оптимизации развесовки. Колеса 18-дюймовые с литыми дисками, запасное — полноразмерное со стальным диском.



ПОДКЛЮЧАТЬ РЕЖИМ
полного привода разрешается на скоростях до 100 км/ч. В отличие от пикапа, стояночный тормоз тут с электроприводом и есть полезная система автоудерживания при коротких остановках.



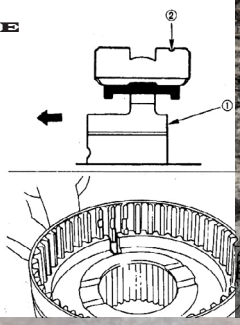


Из автобиографии

Японская инженерия далеко не всегда такая уж хитроумная. Вот и универсал Mu-X создан без особых премудростей – это результат клонирования на основе пикапа Isuzu D-Max. Обе модели недавно сменили поколения, похожи размерами и во многом перекликаются технически. Рассмотрим подробно, ведь Mu-X для россиян – неизвестный герой.

Платформа отныне иная, рама и кузов заявлены как полностью новые. Сообщается, что конструкция прочнее и легче, уменьшились шумы и вибрации, улучшилась пассивная безопасность. Подвески доработаны в пользу управляемости: впереди изменилось крепление верхнего рычага; сзади расширена колея, иначе установлены амортизаторы. Модернизация затронула и рулевое, увеличен угол поворота колес. При этом руль остался длинноват и совершает от упора до упора около 3,7 оборота.

Двигатель для нашего рынка безальтернативный – турбодизель L4 3.0 4JJ3 (190 л.с., 450 Нм) с необслуживаемым



ВНЕДОРОЖНАЯ ГЕОМЕТРИЯ
хороша. Просвет под картером заднего моста — 235 мм, углы въезда и съезда — 29,2 и 26,9 градуса. Подножки стандартные, и угол рампы — 23,1 градуса. Компоновку изменили так, что глубина преодолеваемого брода достигла 800 мм.



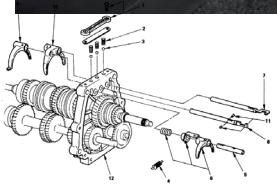


приводом ГРМ и с подготовкой для холодного климата, по сути развитие прослывшего надежным мотора 4JJ1 от малотоннажных перевозчиков, который ставили на предыдущий D-Max. Коробка обязательно шестидиапазонная автоматическая Aisin. Начальную версию с МКП и задним приводом у нас предлагать не стали. Таким образом российские Mu-X только полноприводные: имеют систему part-time с жестким подключением передней оси, понижающую и блокировку заднего дифференциала.

А ключевые отличия универсала от пикапа таковы. Задняя подвеска с мостом не рессорная, а пружинная, и вместо барабанных тормозов сзади дисковые. Кардан к заднему мосту короче, по причине того, что база у Mu-X несколько меньше. Зато побольше топливный бак, ему прибавили четыре литра до восьмидесяти. Ну, конечно, особенность номер один – пассажирский кузов. Уже по умолчанию семиместный.

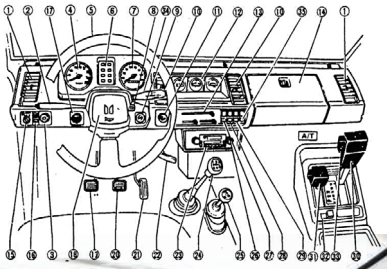


ПРАКТИЧНЫЙ
двухэтажный отсек с DVD-плеером и выдвижные подстаканники под боковыми дефлекторами — как и на пикапе. Но если D-Max вдобавок предлагает лоток над центральным экраном, то Mu-X — нет.





У НОВОГО ДИЗЕЛЯ
другие блок управления, топливный насос, форсунки и турбина. Впрыск эффективнее, повышено давление наддува. Мощность возросла, максимум момента тоже увеличен и реализуется раньше — при 1600 об/мин против прежних 2000.





ВЕСЫ ПЛЮСОВ И МИНУСОВ
покачиваются. Боковые зеркала велики, обзорность хороша. Но логика борткомпьютера заморочена донельзя. Тачскрин откликается быстро. Но впереди всего один USB-слот. Форсунки омывателя выведены на щетки — отлично. А фары не омываются.

Там плюс, тут минус

Зона третьего ряда неожиданно свободная: взрослые не чувствуют себя упакованным для пересылки. И попадать на галерку несложно. Второй ряд тем более просторный. Но с теплом у пассажиров сзади не очень: через воздуховоды на потолке задняя часть салона может лишь охлаждаться – для чего предусмотрен отдельный кондиционер. И обогрева у среднего дивана нет.

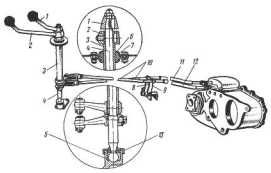
Водительское место радует удобным креслом и регулировкой вылета рулевой колонки. Хорош сам руль с крупными кнопками. По сравнению с прошлым поколением целиком преобразились центральная консоль и тоннель. Появились двухзонный климат-контроль и сенсорный экран – он бывает семи- или девятидюймовый.

А вот явного прогресса по части качества исполнения не наблюдается. Хотя перед командой создателей во главе с инженером Чифуми Сайто стояла задача развести универсал с пикапом по части имиджа. Кое-что удалось: дизайн обстановки у Mu-X поинтереснее, нарядное подложка приборов, организована контурная подсветка в дверцах. Но по современным меркам… «Маловато будет!» – как говорил мужичок из мультика про прошлогодний снег.

Хочется большего. Чтобы на приборном экранчике можно было увидеть запас хода. Чтобы подогревались руль и лобовое стекло. Увы, нет люка, нет системы кругового обзора. «И есть над чем еще поработать в смысле комплектаций», – соглашаются представители Isuzu.

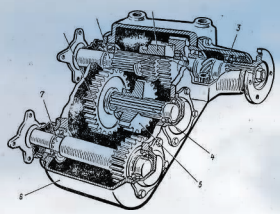
Хотя уже и поработали. В стандарте светодиодные фары, семь подушек безопасности – включая коленную для водителя, система дистанционного пуска мотора. Убедителен пакет безопасности у топ-версии: адаптивный круиз-контроль, мониторинг помех, автоторможение, предупреждение звуком о пересечении разметки, автопереключатель дальнего света. Правда, ответственная за часть функций впередсмотрящая камера в моем случае периодически слепла из-за банального дождя.

МАШИННОЕ ОТДЕЛЕНИЕ
ДОНЕСЕНИЯ





НЕОЖИДАННОЕ
решение: багажная полка — среди аксессуаров. Как опции также обещаны фаркоп, предпусковой подогреватель, 20-дюймовые колеса и дополнительная защита днища (в базе стальная под мотором). Опять про багажник: погрузочная высота ну очень велика — аж 86 см.



Dynamic Drive

Так называется упомянутая новая платформа. Что же у неизвестного героя с динамикой и драйвом?

Ну такое. На шоссе турбодизель больше шумит, чем везет. По разгону машина не слишком отзывчивая. Педаль газа длинноходная, в ответ на побуждения к активности силовой агрегат допускает задержки, то есть взаимопонимания постоянно не хватает. Пикапу такое прощалось, а универсал ждешь обнаружить «более легковым». Ах да, клонирование…

С мануальными переключениями коробки езда интереснее, но приходится часто орудовать рычагом, потому что докручивать «узкоспециальный» мотор к высоким оборотам смысла нет. Средний расход топлива по борткомпьютеру итого гуляет в пределах 10–12 литров. Кстати, длинноват ход и у педали тормоза, а с пониманием тоже не ахти – словно надавливаешь сдутый частично мячик…

На пружинной подвеске Mu-X движется ощутимо плавнее, чем пустой пикап на рессорной. Правильно-комфортно отрабатываются средние неровности. При этом постоянны рысканье и тряска на мелочовке. Выкатываешься на очередную осетинскую грунтовку, и по интерьеру, по рулевому ободу мельтешат россыпи разнообразных вибраций. Руль оставил двоякое впечатление: при отклонении на большие углы изрядно сопротивляется, а в околонулевой зоне – безвольная пустота. И надо быть готовым к тому, что при выборе режима заднего привода автомобиль проявляет упорную склонность к заносам.

Короче говоря, Mu-X по характеру во многом – грузовой. И еще – замечательный внедорожник!

Настоящий

По офроуду – только в путь! Универсал ничтоже сумняшеся прет через буераки, грязь, глубокий снег, хватало бы сцепления шинам. Понравилось, как уверенно машина справляется в моментах вывешиваний. Надо лишь нажать особую кнопку внедорожных настроек, и корректирующая электроника начнет срабатывать резче, заставляя Mu-X корот-



MITSUBISHI PAJERO SPORT
Создан на основе пикапа Mitsubishi L200. Отличается продвинутой системой полного привода Super Select, которая допускает автоматическое распределение момента по осям. Предлагается с дизелем 2.4 и бензиновым V6 3.0, коробки — шеститупенчатая механическая или восьмидиапазонная автоматическая. Недавно пережил обновление.



NISSAN ARMADA
Изначально делил основу сразу с двумя пикапами Nissan Titan и Nissan Frontier. Предназначен для американского рынка и на российском официально не предлагается. Сегодня является клоном внедорожника Nissan Patrol. Под капотом бензиновый мотор V8 5.6, коробка — семидиапазонная автоматическая, полный привод — несложный, с муфтой.



TOYOTA FORTUNER
В основе конструкция, повторяющая пикап-бестселлер Toyota Hilux. На выбор дизель 2.8 и бензиновый мотор 2.7, коробки — пятиступенчатая механическая или шестидиапазонная автоматическая. Система полного привода — точно как у Isuzu Mu-X — part-time с жестким подключением передней оси. Кстати, у всех перечисленных машин есть и понижайки.

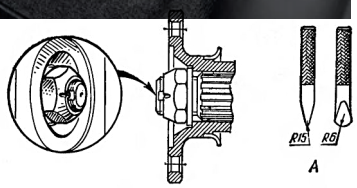




кими рывками переваливать трудный участок. Обездвижить автомобиль лично мне не удалось. Прям так и хочется славить конструкцию: «Харе-харе, рама-рама!»

Еще более впечатляющую проходимость сулит грядущая версия Mu-X от исландской компании Arctic Trucks. Такой Mu-X AT35 на 17-дюймовых колесах с шинами для офроуда будет иметь клиренс в 290 мм. Обещаны лебедка, шноркель, элементы защиты, пакет для усиления подвески. Важно, что AT35 сохраняет фирменную гарантию Isuzu.

Ценники здесь по понятным причинам не приводим, уж очень быстро меняется сейчас ситуация. Отметим, что на старте Isuzu Mu-X они были конкурентными. Ближайшие соперники, понятно, японские Mitsubishi Pajero Sport и Toyota Fortuner. Также представители Isuzu упоминают китайский Haval H9 и корейский Kia Mohave. А на вопрос о преимуществах Mu-X улыбаются и отвечают, что в первую очередь важной им кажется новизна автомобиля. Дескать, неизвестные явления обычно вызывают у публики любопытство. **a**



SUBARU FORESTER

Двигатель, тип	бензиновый, оппозитный, 4-цилиндровый
Объем двигателя, куб. см	2498
Максимальная мощность, л.с. при об/мин	185 при 5800
Максимальный крутящий момент, Нм при об/мин	238 при 4400
Трансмиссия	Lineartronic CVT
Привод	постоянный симметричный полный
Максимальная скорость, км/ч	207
Разгон от 0 до 100 км/ч, с	9,5
Средний расход топлива, л на 100 км	7,2
Дорожный просвет, мм	220



И ТУТ ПРИШЕЛ ЛЕСНИК

Александр Янковский • Фото Subaru

НА FORESTER В ПОИСКАХ БЕЛКИ

СТРАНА ГУСТЫХ ЛЕСОВ, КОТОРУЮ БЕЛКА МОЖЕТ ПЕРЕСЕЧЬ С ЗАПАДА НА ВОСТОК, ПРЫГАЯ С ВЕТКИ НА ВЕТКУ, НЕ КАСАЯСЬ ЗЕМЛИ, – ТАК ПИСАЛ О РОССИИ КТО-ТО ИЗ ЗНАМЕНИТЫХ ПУТЕШЕСТВЕННИКОВ ПРОШЛОГО. НО ПУСТЬ ЛЕСОВ С ТЕХ ПОР ПОУБАВИЛОСЬ, РУССКАЯ ЗИМА, КАК И РАНЬШЕ, НЕ ШУТИТ: СУГРОБЫ ДАЖЕ В СТОЛИЦЕ ПО УШИ. А УЖЕ ТАМ, В КАКОЙ-НИБУДЬ СОТНЕ КИЛОМЕТРОВ ОТ ГОРОДА, ВСЕ, КАК СТО ЛЕТ НАЗАД: ЛЕС В СНЕГУ, ПАРОВОЗЫ, ДЕРЕВЯННАЯ ИЗБА. ПУСТЬ ДАЖЕ ОНА ТЕПЕРЬ ИЗ БРУСА И НАЗЫВАЕТСЯ «ЭКООТЕЛЬ». НО ГДЕ ЛЕС, ТАМ И «ЛЕСНИК», ПУСТЬ И ЯПОНСКИЙ – ОБНОВЛЕННЫЙ SUBARU FORESTER.

Наше путешествие в поисках белочки начинается в центре заваленной снегом Москвы – так же как и знакомство с изменениями, произошедшими с Forester. И уже здесь сразу хочется воскликнуть: здравствуй, старый знакомый. Хотя мы заметили, как ты изменился: новая решетка радиатора, модные «галочки» передней оптики, яркие скобки задних фонарей. Говоришь, теперь ты стал на полтора сантиметра длиннее? Да ладно, это передний бампер поменял форму, отсюда и разница. Что еще – серебристая накладка на бампере заднем? Новые восемнадцатидюймовые диски? Красивые, да. Три новых цвета кузова – серо-зеленый, зеленый, бронзовый, все металлики – тоже неплохи. Но мы не из тех, кто за деревьями леса не видит, нас не обманешь, в главном ты прежний: горизонтально-оппозитный двигатель, симметричный полный привод, высокий клиренс, японская сборка.

Мундир «Лесника» в комплектации Sport выглядит особенно стильно: особые пятиточечные «снежинки» противотуманных фонарей, красные окантовки бамперов и порогов – на сером кузове выглядит очень нарядно. Та же красная строчка и в сером тканевом салоне. Как написано в одном из романов Пелевина, есть такие лесорубы, которые отращивают бороду, чтобы понравиться другим лесорубам, – так вот это совсем не тот случай, Forester выглядит стильно, но без всякой «смузи», здесь все по-мужски.







BOXER,
горизонтально-оппозитный двигатель Forester, отличается меньшей габаритной высотой, чем двигатели с рядным или V-образным расположением цилиндров, что позволяет снизить центр тяжести всего автомобиля и тем самым повысить его управляемость.

Расточная установка: 1 — бревно-направляющая; 2 — суппорт; 3 — электродвигатель; 4 — опорная; 5 — щитов ограждение; 6 — диск пильный; 7 — рычаг-фиксатор распиливаемого бревна; 8 — бревно; 9 — нож распорный; 10 — оказитовка направляющей (стальной уголок).



Без слов

Выруливаем с парковки, попетляв по городу и отметив работу системы старт/стоп на светофорах, выбираемся на вылетную магистраль. Курс – на северо-восток, в Ярославскую область, туда, где русский лес и русский холод. Если еще подальше – там уже родина Деда Мороза.

Но что это? Кажется, в салоне потеплело – или это белочка пришла раньше, чем мы планировали? Нет, просто руками за рулем надо размахивать аккуратнее: Forester теперь понимает язык жестов. Покажешь кулак – климатическая установка убавит два градуса, покажешь открытую ладонь – те же два градуса прибавит.

«Характеристики передних цилиндрических пружин и демпферов были изменены, что позволяет подвеске перемещаться более плавно. Новый алюминиевый кронштейн 2,5-литрового двигателя обладает повышенной жесткостью и уменьшает передачу вибраций и шума в кабину» – это из пресс-релиза Forester. Что сказать? Подвеска Subaru всегда славилась непробиваемостью, но в обновленном Forester







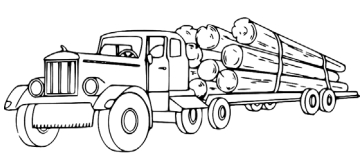
СИДЕНЬЕ ВОДИТЕЛЯ FORESTER, снижающее усталость, обеспечивает безопасность на базовом уровне. Ветровое стекло, передние стойки и размер передних окон увеличены, а расположение наружных зеркал оптимизировано — для уменьшения слепых зон обзора.

после перенастройки она и правда стала еще более упругой. Переводим селектор системы режимов движения Si-Drive из Intelligent в Sport – и да, бесступенчатый вариатор Lineatronic, как и раньше, работает без зависаний, Forester легко набирает разрешенные на этом участке сто десять плюс нештрафуемые восемнадцать километров в час.

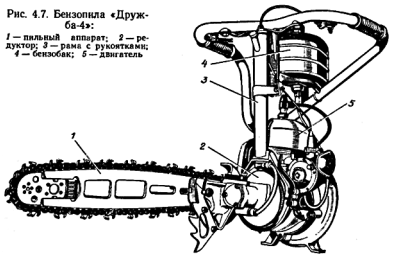
Глаз да глаз

Мало-помалу трассу начинают обступать заснеженные ели – как говорится, здравствуй, дерево. Можно включить систему удержания в полосе – о, как раз на смартфон пришло сообщение, отвечу-ка, пока дорога пустая и прямая. Что это? Откуда эти звуки, что за вибрация сиденья, о чем сигнализирует панель приборов? А просто сработала DMS – установленная в Forester система мониторинга состояния водителя. Хоть мы еще и не в лесу, но «Лесник» уже следит за тобой и не позволит забыть об ответственности за рулем. Но его камера смотрит не только в салон, но и в мир – точнее, вперед по ходу движения. Парный орган зрения Forester, стереокамеры комплекса EyeSight Safety Plus, получили новые объективы с почти удвоенным углом об-





СИСТЕМА ПОМОЩИ
при движении по бездорожью X-Mode с двумя режимами «снег/грязь» и «глубокий снег / сильная грязь», а также система помощи при спуске с уклона если не превращают Forester в полноценный внедорожник, то выделяют его в ряду других кроссоверов.


Рис. 4.7. Бензопила «Дружба-4»:
1 — пильный аппарат; 2 — редуктор; 3 — рама с рукоятками; 4 — бензобак; 5 — двигатель



БЕЗОПАСНОСТЬ В FORESTER
в целом складывается из систем и решений, обеспечивающих четыре ее типа — превентивную, первичную, активную и пассивную.

зора, придвинулись ближе к лобовому стеклу, так что пальцем теперь случайно объектив не заляпаешь, а само стекло в поле зрения камер подогревается дополнительно – как будто «Лесника» готовили к службе именно в русских лесах. Но даже если и так, то Forester – явно последователь легендарного бойца Брюса Ли, которому приписывают фразу «Лучший бой – тот, которого удалось избежать». Вот и этот кроссовер умеет не только не вступать в бой – автоматически тормозить при проезде перекрестков, если его камеры замечают опасность, – но и уклоняться от боя, когда ему его навязывают. Если по ходу движения Forester неожиданно возникает препятствие, а дистанции для торможения уже недостаточно, система автоматического экстренного маневрирования буквально встает к рулю и Forester сам объезжает помеху.

Тяжелая плита продольно расположенного четырехцилиндрового Boxer под капотом машины надежно прижимает Forester к поверхности, так что, несмотря на двадцать два сантиметра дорожного просвета, автомобиль держит траекторию. Обледеневший асфальт в просветах колеи, снежный бугор по центру полосы, рыхлая обочина – даже на фрикционных Hakkapeliitta, без шипов, Forester идет по любому покрытию, как по рельсам. Ну прямо как дрезина – мы специально сравнивали, Переславский музей железнодорожного транспорта был у нас на маршруте – паровозы-«кукушки», мотовозы, несколько вагонов, дрезин, автомобилей. «Кукушка» в этот раз не ездила – зима, а вот ручную дрезину потестить удалось. Что сказать? По части скорости и комфорта Forester, безусловно, впереди, раскручивать тяжелый маховик – это работа, б-р-р. Так что скорей обратно за руль Forester и вперед в теплую избу, в нагретый деревянный рай экоотеля.

Между белкой и кукушкой

Да, насчет «как по рельсам» – это на асфальте, а как показал себя обновленный «Лесник» если не в лесу, то хотя бы на проселке? Если коротко – по-прежнему достойно. Полный привод плюс система X-Mode с внедорожными режимами уверенно тащат Forester в рыхлом снегу – если, конечно, под снегом твердое покрытие, а не опять снег.

А что белку мы так и не нашли – это ничего, зато видели «кукушку». Хотя пока и не поехали на ней. Но можно даже не сомневаться: жизнь еще даст шанс. **a**



Имя нарицательное

Александр Янковский • Фото Mercedes-Benz

ДЕВЯТЬ ВЕЩЕЙ, КОТОРЫМИ УДИВЛЯЕТ ФЛАГМАН

САМЫЙ ПРОДАВАЕМЫЙ СЕГОДНЯ В МИРЕ СЕДАН ПРЕДСТАВИТЕЛЬСКОГО КЛАССА. РОВНО ПОЛВЕКА В СТРОЮ, ВЕДЬ ОФИЦИАЛЬНО ПЕРВЫЙ S-КЛАСС, В 116-М КУЗОВЕ, ПОЯВИЛСЯ В 1972-М. И СЕГОДНЯ ЭТО УЖЕ НЕ ПРОСТО НАЗВАНИЕ МОДЕЛИ, А ИМЯ НАРИЦАТЕЛЬНОЕ. СКАЖЕШЬ «S-КЛАСС» – И ВСЕМ ЯСНО, ПРО АВТОМОБИЛЬ КАКОЙ МАРКИ ИДЕТ РЕЧЬ.

Но лидерство – это не только бонус, но и бремя. Когда ты уже больше ста тридцати лет в авангарде мирового автопрома, задаешь стандарты, на тебя смотрят все. И первенство приходится постоянно доказывать, каждую минуту, каждым шагом показывать направление движения, предлагать новации и передовые решения. У нынешнего S-Класса в 223-м кузове таких как минимум добрый десяток. Пусть какие-то из них доступны не везде, а какие-то есть не только в S-Классе – важно, что в нем они собраны вместе. Лидерство – понятие интегральное.

Электронный мозг

Интерфейс общения S-Класса с человеком – информационно-развлекательная система MBUX второго поколения. Ее вычислительная мощность на 50 процентов выше, чем у предшественницы, пропускная способность памяти – 41 790 мегабайт в секунду, так что быстродействие образцовое. Никаких раздражающих зависаний и залипаний экранов.

3D-картинка

Именно «экранов» – их в салоне S-Класса пять, в том числе на OLED, органических светодиодах. Один из таких экранов – тот, что перед глазами водителя, цифровая панель приборов, говоря по-старому. Он умеет отслеживать движение глаз и, если включить 3D-режим, делает двухмерное изображение на приборной панели трехмерным, с реальным эффектом глубины. При этом функциональности приборной панели 3D-режим не помеха: например, S-Класс умеет не просто распознавать знаки ограничения скорости, а подстраивать скорость своего движения под эти ограничения заранее – и через панель приборов информировать об этом водителя.







Дополненная реальность

Проекционными дисплеями, пришедшими в автомобильный мир из авиации, сегодня никого уже не удивить, как и показаниями спидометра на изнанке ветрового стекла перед глазами водителя. Но проекционный дисплей в S-Классе нечто принципиально иное. Во-первых, у него есть функция дополненной реальности: при движении S-Класса на реальные объекты, которые водитель видит в лобовое стекло, накладываются виртуальные анимированные подсказки – бегущие стрелки, предупреждающие о предстоящем повороте, графические подсказки о безопасной дистанции до впереди идущего автомобиля и так далее. Во-вторых, все они благодаря специальной технологии визуально отодвинуты на 10 метров вперед, так что размер изображения, которое дисплей выводит на стекло, для водителя-зрителя соответствует монитору с диагональю 77 дюймов. И никаких VR-очков не нужно.





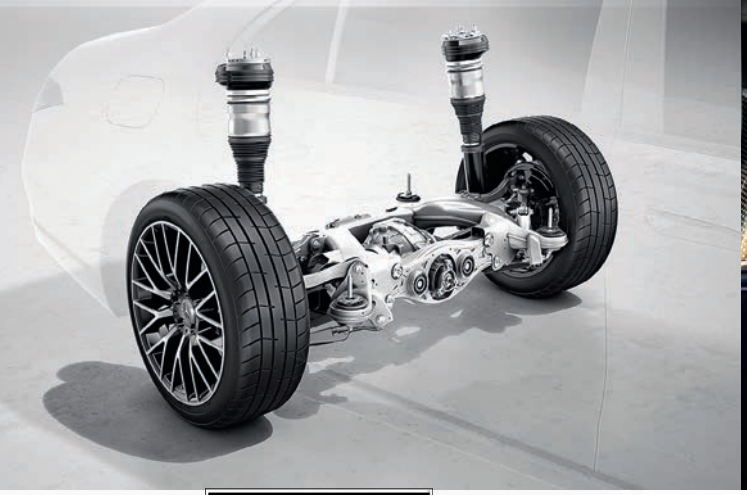
«Умный» свет

S-Класс дополняет не только виртуальную картинку перед глазами водителя, но и реальную физическую. Свет трех диодов в каждой из фар автомобиля преломляют и направляют 1,3 миллиона микроскопических зеркал. Конечно, вырезать встречный транспорт из светового пучка, чтобы не слепить его водителя, умеет не только S-Класс. Но технология его головного освещения, Digital Light, позволяет, например, если системы безопасности заметят на темной обочине пешехода, «подсветить» его. Нарисовать светом дорожную разметку в месте сужения. Спроецировать на дорогу значок экскаватора – там, где идут дорожные работы. Или полосой света на асфальте предупредить о том, что скоро впереди перекресток и линия «стоп».

Обучаемые алгоритмы

Голосовой ассистент S-Класса – это явно новый уровень коммуникации автомобиля и человека. Он использует технологию Natural Language Understanding, поэтому понимает «привет, Мерседес», сказанное ему на 27 языках. Причем распознает речь без ошибок. А ассистент салона, применяющий алгоритмы обучения, понимает вообще человека без слов, по языку тела – видит через камеры, когда водитель или пассажир собирается что-то отрегулировать, вклю-









чить-выключить, – и реагирует с упреждением. Многие автомобили сейчас умеют складывать солнцезащитную шторку заднего стекла при включении задней передачи – чтобы был обзор в салонном зеркале. Но ассистент салона в S-Классе делает это, даже если водитель просто обернется посмотреть назад.

Управляемый задний мост

S-Класс – автомобиль немаленький, в длиннобазной версии без малого 5,3 метра, поэтому подруливающие задние колеса для него просто необходимость. Благодаря этой функции, утверждает производитель, представительский седан в городе становится таким же практичным, как и автомобиль компакт-класса. Так это или нет, но в любом случае – за счет того, что поворачивающиеся на десять градусов колеса заднего моста сокращают его диаметр разворота на почти два метра.

Превентивная безопасность

С частотой 1000 раз в секунду оценивают дорожную ситуацию и адаптируют к ней S-Класс блоки управления его активной подвеской E-Active Body Control. Но активность эта не только для плавности хода, работа подвески – часть системы превентивной безопасности Pre-Safe Impuls Side. При угрозе бокового столкновения с другим автомобилем подвеска S-Класса может приподнять его кузов максимум на восемь сантиметров, чтобы удар пришелся не в салон, где находятся водитель и пассажиры, а в нижнюю часть, в порог.

Обновление по воздуху

MBUX, дисплей водителя, вспомогательные системы, системы освещения Multibeam LED и Digital Light и прочие электронные компоненты S-Класса – всего их пятьдесят – нуждаются в регулярном обновлении программного обеспечения. И для перепрошивки не нужны визиты в техцентр, она происходит беспроводным способом OTA – over-the-air, по воздуху.

Парковка без водителя

В России вряд ли появится в ближайшее время, но технически S-Класс можно парковать и выводить с места парковки, управляя им через приложение на смартфоне. А если в автомобиле есть система Intelligent Park System, а во многоуровневом паркинге – соответствующая ей инфраструктура для автоматической парковочной системы, то можно, например, приехав в аэропорт, вообще выгрузить багаж и «отпустить» S-Класс искать парковочное место самостоятельно.

RENAULT DUSTER

Двигатель, тип	бензиновый, R4 с турбонаддувом
Объем двигателя, куб. см	1333
Максимальная мощность, л.с. при об/мин	150 при 5250
Максимальный крутящий момент, Нм при об/мин	250 при 1700
Трансмиссия	CVT X-Tronic
Привод	полный
Разгон от 0 до 100 км/ч, с	10,4
Максимальная скорость, км/ч	185
Средний расход топлива, л на 100 км	7,2



Пиши через Ы

Анна Килимник • Фото Renault

ЭКСПЕДИЦИЯ DUSTER EXPERIENCE В КЫРГЫЗСТАНЕ

СЛИШКОМ МНОГО НОВЫХ СЛОВ. КУУРДАК. ТАЙ КАЗАН. КЫЯЛ. МАНАСЧЫ. А ПОТОМУ СЛИШКОМ МНОГО ВОПРОСОВ Я ЗАДАЮ НАШЕМУ ПРОВОЖАТОМУ. ОН С УДОВОЛЬСТВИЕМ ОТВЕЧАЕТ, ПЕРИОДИЧЕСКИ ЗАБЫВАЯ, КАК КАКОЕ-ТО СЛОВО БУДЕТ ПО-РУССКИ, НО ПОМНЯ ЕГО АНГЛИЙСКИЙ ВАРИАНТ. ПРИЧИНУ Я УЗНАЛА ЧУТЬ ПОЗЖЕ, КОГДА ПОИНТЕРЕСОВАЛАСЬ, ОТКУДА БОЛЬШЕ ВСЕГО В КЫРГЫЗСТАН ПРИЕЗЖАЕТ ТУРИСТОВ. ПЕРВОЙ ОН НАЗЫВАЕТ АВСТРАЛИЮ. В НАЧАЛЕ СПИСКА НОВАЯ ЗЕЛАНДИЯ И АМЕРИКА. РОССИИ В НАЧАЛЕ СПИСКА НЕТ. ЧТО ОБЫЧНО ДЕЛАЮТ АВСТРАЛИЙЦЫ В ЭТОЙ СТРАНЕ? ИДУТ ВЕЛИКИМ ШЕЛКОВЫМ ПУТЕМ, ПОКУПАЯ ТУРЫ СРАЗУ ПО НЕСКОЛЬКИМ ЦЕНТРАЛЬНОАЗИАТСКИМ СТРАНАМ. НО У НАС – СВОЯ ДОРОГА. МЫ ПЛАНИРУЕМ ИЗУЧИТЬ ОКРЕСТНОСТИ ВОКРУГ ОЗЕРА ИССЫК-КУЛЬ ЗА РУЛЕМ RENAULT DUSTER В РАМКАХ ЭКСПЕДИЦИИ DUSTER EXPERIENCE. ЭТА УДИВИТЕЛЬНАЯ ПОЕЗДКА СЛУЧИЛАСЬ В ДЕКАБРЕ.

Уточнение времени важно по многим причинам. Например, потому, что Иссык-Куль, или «Горячее озеро», если переводить на русский, ассоциируется с палящим солнцем и жгучим песком, бескрайними кукурузными полями и огромными красными яблоками. А в декабре здесь – промерзшая земля, пронизывающий ветер и занесенные снегом перевалы. В общем, проверка на прочность и для человека, и для автомобиля.

Образ жизни

Известная норвежская пословица гласит: нет плохой погоды, если правильно оделся. Так и хочется выстроить аналогию: нет плохих дорог, если правильно выбрал автомобиль. Renault Duster для поездки по Кыргыстану был беспроигрышным вариантом. Из широкого ассортимента двигателей и трансмиссий нам достался бензиновый турбированный мотор мощностью 150 лошадиных сил в паре с вариатором CVT X-Tronic. Паспортной динамики – а разгон до «сотни» тут чуть больше десяти секунд – хватает за





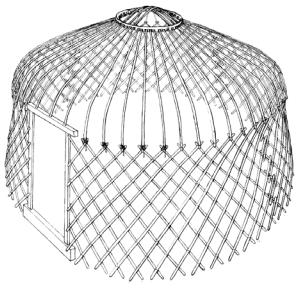
ПОХОДНЫЕ ПРИНАДЛЕЖНОСТИ





глаза для бодрой езды по местным шоссе. Настолько бодрой, что почти все экипажи нашей экспедиции нашли возможность пообщаться с полицией и пополнить местный бюджет оплатой штрафов за превышение скорости.

Duster – довольно тихий, и обсуждать за рулем с попутчиком местные законы и традиции можно не повышая голоса. Ловко лавируя при этом между многочисленными выбоинами. На дороге тут лучше максимально сконцентрироваться. Внезапный выезд на встречку по местным водительским понятиям – вполне нормальный маневр. В отсутствие тротуаров пешеходы довольно вольно трактуют понятие обочины. И уж совсем закон не писан разного рода и размера домашнему скоту, хаотично перемещающемуся в пространстве. Что может быть хуже? Например, темное время суток, тотальное отсутствие искусственного освещения и ремонт дороги без предупреждающих об этом знаков. С этим квестом на выживание Duster со своими галогенными фарами и барабанными тормозами отлично справился.





СИСТЕМА ПОЛНОГО ПРИВОДА
Duster имеет три режима – 2WD, 4WD Auto и Lock. В режиме 2WD крутящий момент передается только на передние колеса, что улучшает динамику и расход топлива на асфальте. А в режиме 4WD Auto трансмиссия автоматически распределяет крутящий момент между передней и задней осями в зависимости от условий движения.





Простота конструкции – то, что утратили многие современные автомобили. Хотя отсутствие излишней вычурности, часто интерпретируемое как старомодность, скорее признак того, что подобная машина может заехать в такие дали, где покроется грязью по крышу, но каков бы ни был пункт назначения, она до него доберется. Кыргызстан – из тех стран, где до красот надо именно что добираться. Кочевой образ жизни местных жителей, сменившийся оседлостью лишь какие-то сто лет назад, не предполагал развития зодчества, и архитектурных памятников здесь крайне мало.

Фото на память

Зато много гор. Вроде бы едешь в экспедицию на Иссык-Куль, но видишь его лишь издалека. Или не видишь вовсе. Из ущелья Чон-Ак-Суу, более известного как Григорьевское, знаменитого озера не видать. Но и само ущелье – знаменитое. Сюда приезжают не только туристы, хоть для них тут и катание на конях, и фотографирование с беркутами, и ароматный чай. Но ярмарки эти постепенно заканчиваются и сменяются горными пастбищами, так называемым джайлоо, где на фоне заснеженных хребтов и одиноких юрт







РЕЖИМ LOCK –
для бездорожья: муфта принудительно блокируется и крутящий момент распределяется между передними и задними осями в пропорции 50:50. Но этот алгоритм работает только на скорости до 80 км/ч.

пасутся лошади, коровы и овцы. Но это – летом. В начале зимы все, что остается тут на память о теплом времени года – тщательно «выстриженные» домашним скотом долины. Трава цвета земли прорезана грунтовками. Они ведут к горным озерам, промерзшим и засыпанным снегом, пересекают горные речки, и мы ломаем колесами «Дастеров» крупный лед у берега и, оставляя мокрый след на пыльной дороге, другим маршрутом возвращаемся на шоссе.

Северный берег Иссык-Куля, застроенный гостиницами и пансионатами, не такой живописный, как южный. Лучшую фототочку на озере стоит искать не у отелей Чолпон-Аты, а на противоположенном берегу, у села Чон-Джаргылчак например, куда добирается редкий турист. А к воде стоит доехать по дну безымянного каньона, дорогу в который можно найти за населенным пунктом Ак-Сай. Если смотреть по карте, то к южному берегу Иссык-Куля между селом Ак-Терек и поселком Тон не подобраться. Но на то и дан был нам Duster, чтобы эту дорогу найти.

В предгорьях северного Тянь-Шаня можно обнаружить много интересных маршрутов. Один из них ведет вдоль бурной горной речки и через тесное ущелье Тосор выводит в широкую долину, по живописной дороге которой можно ехать, кажется, нескончаемо долго. На фоне пустынного горного пейзажа то и дело лениво ходят яки – их тут называют топозами. Недалеко от пасущегося стада пара пастухов, кажется, разделывают тушу одного из животных. С одной стороны, хочется возмутиться: какая дикость! Но это для нас – дикость, а в этих краях так делали и сто, и двести, и я не знаю еще сколько лет назад.

Сказка – ложь

Что по-настоящему поражает в Кыргызстане, так это верность традициям. Мужчин в ак-калпаках, национальном киргизском мужском головном уборе, здесь встречаешь буквально на каждом шагу. На пастбищах семьи живут в юртах. На полу там обязательно будет лежать шырдак, теплый войлочный ковер с непрерывающимся по краю орнаментом – кыялом. На Ошском рынке в Бишкеке бойко торгуют национальными сундуками, которые до сих пор – повседневный атрибут в домах кыргызстанцев. А игра кокбору, или козлодрание, как предпочитают называть ее по-русски, распространена повсеместно. Это что-то вроде поло, только вместо мяча – туша козла. Говорят, после нескольких





ДОРОЖНЫЙ ПРОСВЕТ DUSTER – 210 мм, углы въезда и съезда – 31 и 33 градуса соответственно. Штатная система ESP с возможностью отключения есть во всех версиях с полным приводом. В бензобак модификаций с бензиновыми моторами можно заливать Аи-92. А еще у Duster стильные светодиодные «квадраты» габаритных огней.



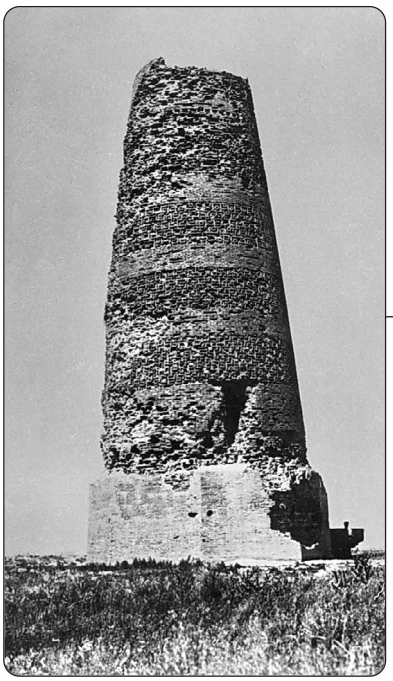
ВЬЮЧНЫЕ ПРИНАДЛЕЖНОСТИ

часов пинания жесткое мясо животного становится нежнейшим. И тогда из него готовят жаркое с луком – куурдак. Можно использовать для игры и муляж, но это – не спортивно. Игроки борются за то, чтобы завладеть этой тушей и забросить ее в тай казан команды соперника. Тай казан – это глиняный холм с углублением в форме казана такого размера, чтобы внутрь могла поместиться двухлетняя лошадь. Как играют в кок-бору, можно увидеть не только на Всемирных играх кочевников, международных состязаниях по этническим видам спорта Центральной Азии. Проводятся и локальные состязания, и чемпионаты мира. Но самое поразительное – когда ты едешь, почти на каждом поле у дороги есть тай казан. Их тут, кажется, больше, чем футбольных ворот в Англии.

Вдоль дорог можно увидеть и кое-что еще впечатляющее: диковинные городки, которые на поверку оказываются кладбищами. Они все застроены гумбезами – глиняными мавзолеями, издалека напоминающими средневековые крепости. В советское время стало допустимо размещать на них фотографии. А рядом с полумесяцем, означающим, что это могила человека, который исповедовал ислам, мавзолей может украшать красная звезда – она означает, что усопший воевал на Великой Отечественной войне. Вместо гумбезов встречаются на кладбищах и другие надгробные «дома», например юрты из металлического прута.

Вечером делимся впечатлениями с нашим провожатым. Он соглашается – «города мертвых» и правда выглядят из окна проезжающего мимо автомобиля довольно сказочно, особенно когда не успеваешь толком понять, что это такое. Выглядит сказочным и ожидающее нас представление. Мы будем слушать манасчы – так называют человека, читающего киргизский эпос «Манас», самый объемный в мире, что засвидетельствовано в Книге рекордов Гиннесса. Манасчы молод и читает эпос будто рэп, входя при этом в какой-то мифологический транс. Бул кабарды укканда, Жалпы Букар чайпалып… Слишком много новых слов. a

МЕСТА, ДОСТОЙНЫЕ ПОСЕЩЕНИЯ, В ОКРЕСТНОСТЯХ ИССЫК-КУЛЯ



1. БАШНЯ БУРАНА –
одна из самых древних построек в Средней Азии. Вероятно, она была минаретом в древнем городе Баласагун, столице тюркоязычного Караханидского государства. Город был захвачен в 1218 году татаро-монголами и разорен. Минарет же был разрушен землетрясением в XV веке: изначально его высота была 40 метров, высота же башни сегодня – 21 метр. Бурана – единственный архитектурный памятник региона, сохранившийся в таком масштабе. В развалинах Баласагуна, которое называют Буранинским городищем, с 1920-х годов проводятся археологические работы.

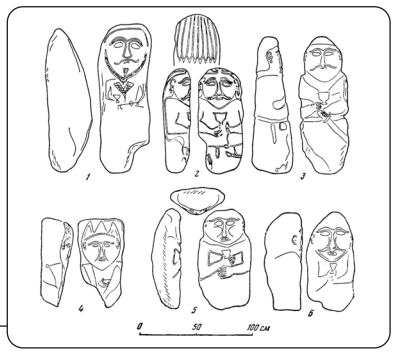


2. ЖЕНСКИЙ КООПЕРАТИВ –
так называют в городке Кочкор небольшие предприятия, где женщины делают войлок. А из войлока потом делают ковры – так называемые ширдаки, а также национальные мужские головные уборы и домашние тапочки с вышивкой. Но этим ассортимент не ограничивается – в кооперативных магазинчиках можно купить из войлока что угодно, от косметичек до пальто. Кроме покупок, стоит понаблюдать за процессом изготовления ширдаков, в котором даже можно поучаствовать.

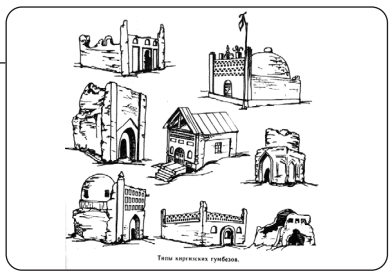




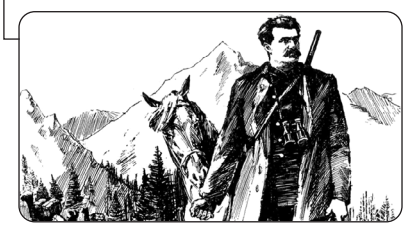
3. КАНЬОН СКАЗКА –
одно из самых посещаемых мест на южном берегу Иссык-Куля. Ущелье стало формироваться несколько миллионов лет назад под воздействием воды и ветра. Разнообразные рельефы необычны тем, что созданы из разноцветных глин, минералов и горных пород. Дно ущелья устлано кустами эфедры, а с одной из высоких точек можно одновременно увидеть красные склоны каньона, вдалеке – белоснежные горы, а между ними – голубой Иссык-Куль.



4. БАЛБАЛЫ,
как называют будто растущие каменные изваяния и скульптуры, – часть археолого-архитектурного музея под открытым небом «Башня Бурана». Балбалы были собраны с разрушенных древнетюркских могильников Чуйской долины, Кеминской долины и Иссык-Кульской котловины. Они представляют собой изваяния с тщательной проработкой черт лица, головного убора, предметов украшения, одежды и оружия.



5. ГОРОДА МЕРТВЫХ –
именно так хочется называть киргизские кладбища, которые постоянно встречаешь вдоль дорог. Раньше захоронения были родовыми, и каждая семья создавала свой отдельный город-кладбище. Старые могилы обычно обозначены гумбезами – мавзолеями, которые строили из необожженной глины. Их нужно было посещать ежегодно, пока они не разрушатся, а вода и ветер в условиях степи довольно быстро не оставляли от них и следа. Но когда для строительства мавзолеев стали использовать современные материалы, кладбища стали весьма долговечными.



6. МУЗЕЙ ПРЖЕВАЛЬСКОГО
находится на берегу Иссык-Куля рядом с городом Каракол. В 1888 году русский путешественник, географ и натуралист готовился к своей пятой экспедиции, но заболел брюшным тифом и умер в Караколе. За день до смерти он попросил похоронить его непременно на берегу Иссык-Куля. Спустя шесть лет на могиле установили памятник. А сам музей был открыт в 1957 году. Здесь можно увидеть личные вещи Пржевальского, включая его походные принадлежности, а также документы, фотографии и записи.

МАШИННОЕ ОТДЕЛЕНИЕ

МИССИЯ

VOLKSWAGEN CADDY 1.6 MPI

Двигатель, тип	бензиновый, R4
Объем двигателя, куб. см	1598
Максимальная мощность, л.с. при об/мин	110 при 5800
Максимальный крутящий момент, Нм при об/мин	155 при 3800–4000
Трансмиссия	6МТ
Разгон от 0 до 100 км/ч, с	12,9
Максимальная скорость, км/ч	180
Средний расход топлива, л на 100 км	7,1



Внеклассное

Руслан Тарасов • Фото автора

КАК ПРОВЕСТИ КАНИКУЛЫ С ПОЛЬЗОЙ ДЛЯ КАЖДОГО

ГОВОРЯТ, В ПАМЯТИ ОСТАЕТСЯ ТОЛЬКО ХОРОШЕЕ. ВЗЯТЬ ХОТЯ БЫ ЭКСКУРСИОННЫЕ ПОЕЗДКИ ВСЕМ КЛАССОМ ИЗ ДЕТСТВА – ОНИ БЫВАЛИ ВЕСЬМА УТОМИТЕЛЬНЫМИ И СКУЧНЫМИ, НО ВСЕ РАВНО ВСПОМИНАЮТСЯ С ТЕПЛОТОЙ. ВПРОЧЕМ, В ПУТЕШЕСТВИЕ ЗА ПОЗИТИВОМ МОЖНО ОТПРАВИТЬСЯ И БЕЗ ЭКСКУРСИИ. А ЕСЛИ В КАЧЕСТВЕ «ШКОЛЬНОГО АВТОБУСА» ВЗЯТЬ ВОТ ТАКОЙ ВМЕСТИТЕЛЬНЫЙ И ЭКОНОМИЧНЫЙ «КЭДДИ», ТО И ТРАНСПОРТНЫЕ НЕУДОБСТВА ПОЛУЧИТСЯ СВЕСТИ К МИНИМУМУ. ОСТАЕТСЯ ЛИШЬ СДЕЛАТЬ ПОЕЗДКУ НЕ СКУЧНОЙ.

Цель этой миссии сформулируем так: надо собрать в одной не слишком протяженной автопоездке как можно больше разнообразных, не банальных и доступных по цене развлечений для детей и взрослых. Это выглядит не самой простой задачей, но подходящая локация с густым скоплением «точек интереса» для всех возрастов, которая к тому же находится от столицы не дальше четырех-пяти часов езды по вполне хорошим дорогам, все-таки существует.

Это Ярославия. Автомобильный навигатор вряд ли проложит курс сюда, потому что упомянутого топонима нет на картах – Ярославией называют вообще всю туристическую инфраструктуру Ярославской области.

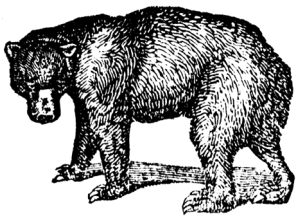
Ехали медведи

Как известно, на гербе Ярославля красуется медведь. Этот зверь часто встречается в геральдике. Почти у всех народов это символ силы, свирепости и хитрости, но ярославский мишка не такой: он стоит прямо, левой передней лапой держит секиру – это один из родовых знаков Рюриковичей, а второй будто приветствует или предупреждает нас.

Volkswagen Caddy, на котором мы едем, тоже особенный. Его представили как версию для автопутешествий, отчего машина и названа в честь грандиозного панамериканского шоссе, что проходит через два континента и пересекает 14 стран. Это та самая дорога, по которой белые медведи из



«ПАНАМЕРИКАНА»
сделана из короткобазного Caddy Life и уже в стандарте оснащается светодиодными фарами и 17-дюймовыми колесными дисками. В такой же продвинутой версии производится и грузовой Caddy Cargo PanAmericana.







Аляски или гризли из Канады, будь у них автомобильные права, могли бы ездить в гости к очковым медведям, которые обитают в Южной Америке, огибая так почти полпланеты.

«Кэдди» – работяга на все руки. Этот немецкий «каблучок» бывает чисто грузовым или полноценным пассажирским фургоном, может иметь удлиненную базу и третий ряд сидений, выпускается в различных версиях отделки, в том числе и в довольно изящном Style. И хотя он не обладает впечатляющими динамическими показателями, поклонников у него масса.

Вот в Вольфсбурге и решили, что автомобиль, который нередко выбирают на роль единственного универсала в семье, тоже стоит как-то адаптировать для путешествий, не лишая его исходного функционала. Так что в будни спецверсия PanAmericana может привычно развозить детей по садам-школам или трудиться в службах доставки, выделяясь из массы себе подобных матово-черной решеткой и 17-дюймовыми колесными дисками. А в каникулы – вывезти большую компанию с горой багажа куда угодно. Можно даже пуститься в трип по легкому бездорожью: практичные не-





ПАНОРАМНАЯ КРЫША
в Caddy PanAmericana — опция. Она огромная, классная и вдобавок обладает выраженными теплоотражающими свойствами, но с ней вы теряете практичную полочку над первым рядом сидений.

крашеные бамперы не боятся царапин, а клиренс у версии для российского рынка увеличен на 15 мм.

Умориться и не встать

Всем, кто любит зимние аттракционы, отдых в активном или даже экстремальном стиле, квесты и командные игры, стоит рассмотреть несколько точек для остановки еще на подъездах к Ярославлю.

Один из наиболее популярных парков семейного отдыха носит название «Забава» и находится в окрестностях деревни Белкино, что совсем недалеко от трассы М8 «Холмогоры». Второй спортивный комплекс, со всеми атрибутами горнолыжного курорта, катком, катанием на «ватрушках», верчением в «зорбе» и прочими головокружительными и голососрывающими увеселениями, расположился по дороге на Ананьино и называется «Подолино».









В любом из них, конечно, найдутся не только зимние развлечения, но главное, что цены существенно ниже московских. В «Подолине» также есть и гостевые дома с номерами на большую семью – можно остаться на ночлег после всех изматывающих игровых испытаний.

Альтернатива перечисленному – комплекс Dolphin Planet в Дубках. В одном месте сооружен и океанариум, и центр дельфинотерапии, и SPA-лаунж с теплым открытым круглогодичным бассейном, и отель с неплохим рестораном.

Собственно, к релаксу и сам Caddy располагает. Во-первых, он достаточно тихий, мягкий на ходу и умеет поддерживать в своем огромном салоне приятный микроклимат – дети поспят в пути. Во-вторых, у модели пятого поколения настолько «умная» светотехника и столько предупредительных водительских ассистентов, что даже триста километров в сумерках пролетят не слишком утомительно.

Не потеряться в масштабе

В Ярославле не существует проблемы найти из туристических мест именно то, что больше всего по душе. Свой вариант «обхода» наиболее интересных точек, музеев и лавок, учитывая наличие автомобиля, мы изложили на заключительной полосе статьи, а здесь – еще пару слов о самом Caddy.

Удивила проходимость «каблучка» по густой снежной каше, которой изрядно навалило в дни поездки по Ярославлю. Причем в нашем распоряжении была модель с передним приводом, механической коробкой и скромным 1,6-литровым атмосферным мотором (бывают еще и с полным, как на прежнем Caddy Alltrack, но в России представлена только одна модификация). За счет продвинутой электроники, имитирующей блокировки, и уверенной тяги мотора на малых оборотах машина «вывозила» даже из самых засадных мест.







19 АССИСТЕНТОВ –
такому количеству электронных «ангелов-хранителей», что могут быть включены в опционное оснащение Caddy пятого поколения, наверное, позавидует даже вятский «Музей Ангелов».

Столица соленого огурца

Побывать в Ярославской области и не заскочить в Вятское – моветон. Когда-то это место славилось весьма предприимчивым населением и засолкой вкуснейших огурцов едва ли не в промышленных масштабах, что и сделало село одним из богатейших в России.

Сегодня Вятское формально все так же остается селом и находится в топе списка самых красивых деревень России. Но классические пасторальные картинки для инстаграма сделать уже вряд ли получится, потому что по факту Вятское превратилось в историко-культурный центр тихой, размеренной и ухоженной загородной жизни. В конце концов, много ли вы видели сел, где есть и приличные отели, и рестораны, и даже музеи отнюдь не провинциального размаха? Кстати, о музеях. Обязательно зайдите в местный «политех»: подборка экспонатов начинается с самых простых механизмов, которые использовались крестьянами в быту – соломорезки, ткацкие станки, шерсточесалки и т.д., включает удивительные механические устройства и арифмометры начала того века и завершается первыми советскими бытовыми приборами.

В доме из красного кирпича, что стоит напротив парка, приютились сразу три музея: «Русской предприимчивости», «Возвращенной святыни» и «Звуки времени». Последний тоже обязателен к посещению – он располагает уникальной коллекцией механических музыкальных устройств, начиная с шарманок и завершая единственным действующим в стране органом Бруггеров.

Всего же в Вятском почти два десятка музеев и экспозиций. Чтобы не разориться на билетиках в каждый, покупайте единый абонемент. И вообще будьте готовы к тому, что возникнет сильный соблазн задержаться здесь еще на день из-за множества мастер-классов и интерактивных программ-квестов для детей.

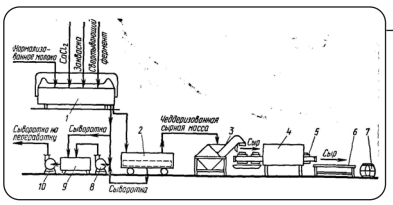
Да и знаменитые огурчики из бочки тоже захочется распробовать как следует.

МЕСТА, ОБЯЗАТЕЛЬНЫЕ К ПОСЕЩЕНИЮ
Ярославль



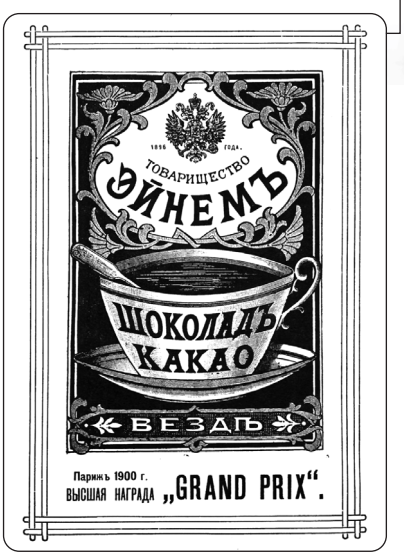
1. МУЗЫКА И ВРЕМЯ

Недалеко от Макета «Золотое кольцо» находится еще один музей, где собрана большая коллекция старинных музыкальных инструментов, часов с музыкальным боем и механических устройств для звуковоспроизведения (граммофоны, патефоны, фисгармонии, музыкальные шкатулки и т.д.). Там же увидите и коллекцию утюжков. Каким образом они относятся к музыке — это уже сами спросите...



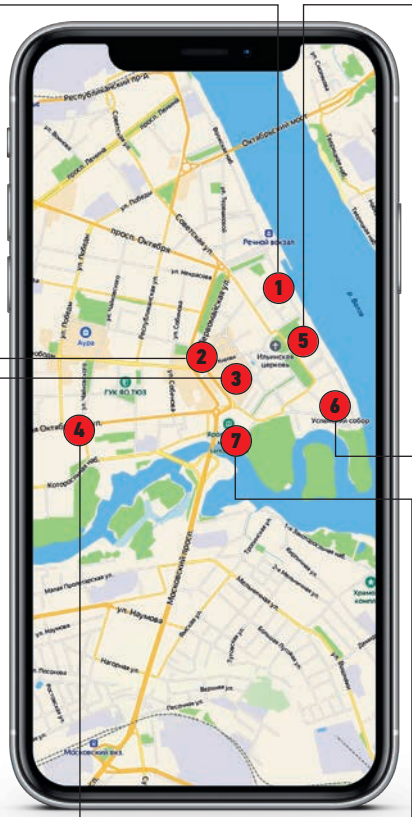
2. СЫРНАЯ БИРЖА

Еще одна большая лавка, где вам захочется попробовать очень многое. На «бирже» представлен не только широкий ассортимент сортов сыра, который производят фермерские хозяйства в Ярославской и Костромской областях, но также и сыры класса премиум из Швейцарии. Что-то, кстати, можно продегустировать. И не забывайте смотреть на срок годности.



3. ШОКОЛАДНЫЙ ДОМ

Море сладостей от местной шоколадной фабрики. Сладкоежкам лучше не входить, потому что на витринах кроме привычных плиток и расфасованных конфет выложены еще и горы развесного шоколада самых разных сортов и с особыми добавками-приправами.





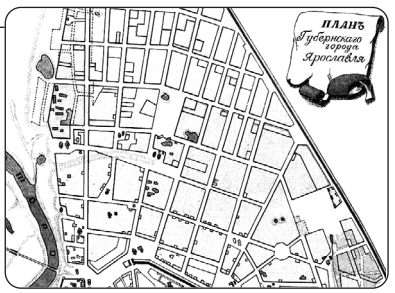
4. ПЛАНЕТАРИЙ

Государственный культурно-просветительный центр имени В.В. Терешковой по-прежнему остается притягателен для всех подростков, одержимых космосом, астрономией и научной фантастикой. Посетители пишут, что вечером можно посмотреть в телескоп на некоторые планеты Солнечной системы. Также можно посмотреть в планетарии с трехмерной визуализацией разные программы на космические темы. Некоторые критикуют музейную экспозицию, которая не слишком богата и давно не обновлялась, но эти люди явно не очень хорошо относятся к звездам и ничего не смыслят в орбитальных полетах.



5. МАКЕТ «ЗОЛОТОЕ КОЛЬЦО»

В этом месте вы наверняка задержитесь надолго. В проекте собраны миниатюры городов Золотого кольца с их историческими и главными культурными объектами и даже передана свойственная им атмосфера и транспортное движение. Каждые десять минут в этом мирке наступает ночь. Города загораются огнями, в окнах домов зажигается свет, а когда наступает день, то крошечные фигурки людей показывают сценки как из реальной жизни. В одном месте пастухи пасут стадо, в другом лесорубы валят лес, в третьем проходит митинг «жителей» макета. Над созданием миниатюрного мира художники и модельщики, специалисты по 3D-технологиям и звукорежиссеры работали два года.



6. РУБЛЕНЫЙ ГОРОД

Исторический центр Ярославля, безусловно, самое туристическое место. Если не будет ветрено, стоит спуститься к Стрелке, прогуляться к постаменту в честь 1000-летия Ярославля. В дни, когда нет большого наплыва, можно даже припарковаться неподалеку. А вот сам Рубленый город не ищите. На его месте уже давно возведены другие сооружения, которые, впрочем, тоже имеют историческую ценность.



7. ПАМЯТНИК КОПЕЙКЕ 1612 ГОДА

Он был поставлен на территории Ярославского музея-заповедника в 2013 году. Вход к «чешуйке» — так называлась древняя монета в Смутное время, — конечно, платный, но вообще сюда заходят не ради фото с копейкой, а чтобы узнать об истории Ярославского края. Машину можно припарковать совсем недалеко — ищите глазами съезд к реке, где увидите большую площадку. Тут же можно сделать и самое популярное селфи на фоне часовни, которая отпечатана на современной банкноте 1000 рублей.

IINFINITI QX50

Двигатель, тип	бензиновый, R4
Рабочий объем, куб. см	1997
Максимальная мощность, л.с. при об/мин.	249 при 5600
Максимальный крутящий момент, Нм при об/мин	380 при 4400
Трансмиссия	вариатор
Привод	полный
Разгон от 0 до 100 км/ч, с	7,5
Максимальная скорость, км/ч	220
Средний расход топлива, л на 100 км.	8,7



Кройка и шитье

Алексей Юрьев • Фото автора

INFINITI QX50 НА ФОНЕ КОСТРОМЫ

КОГДА ПРОЕКТИРОВАЛИ АКТУАЛЬНЫЙ КРОССОВЕР INFINITI QX, ТО ДИЗАЙНЕРЫ И КОНСТРУКТОРЫ, ЧТОБЫ ПОДЧЕРКНУТЬ, ЧТО МОДЕЛЬ АБСОЛЮТНО НОВАЯ, ПРИДУМАЛИ ОСТРОУМНЫЙ ХОД: ОТ ПРЕЖНЕЙ МОДЕЛИ ОСТАВИЛИ ВНЕШНИЕ ЗЕРКАЛА. НУ, ЭТО ВСЕ РАВНО, ЧТО СО СТАРОГО ПЛАТЬЯ, ВЫШЕДШЕГО ИЗ МОДЫ, ОТПОРОТЬ И ПЕРЕШИТЬ НА НОВОЕ ПУГОВИЦЫ. ЕСЛИ ОНИ КРАСИВЫЕ И ПЕРЛАМУТРОВЫЕ, ТО ПОЧЕМУ БЫ И НЕТ? ПОСМОТРИТЕ В ЗЕРКАЛО. НЕ ТО, ПРО КОТОРОЕ МЫ ТОЛЬКО ЧТО УПОМЯНУЛИ, А ТО, КОТОРОЕ НА СТЕНЕ.

Принято считать, что Красные ряды в Костроме – или Гостиный двор, как кому нравится, – это первый в стране магазин самообслуживания. Так это или нет, судить не беремся, но точно знаем другое. Каждая арка тут обозначает проход в одну лавку. Именно этот принцип «торговых ячеек» впоследствии был взят за основу при проектировании Верхних торговых рядов, нынешнего ГУМа.

У автомобиля тоже есть арки. Двадцатидюймовые колесные диски подобраны таким образом, чтобы они не выглядели маленькими на фоне всего автомобиля. Вообще, настоящая красота всегда находит отклик в том, что вокруг. Вот, например, решетка радиатора Infiniti QX50. Как объяснял в свое время Альфонсо Альбайса, вице-президент Nissan по дизайну, верхняя, крутая дуга решетки напоминает мост, более плавная нижняя дуга – его отражение в воде. «Таким образом, – говорит художник, – современный дизайн символизирует баланс и гармонию традиционного восточного искусства, бережно хранящегося в японских генах Infiniti». Хотя почему японского? Пролет железнодорожного моста через Волгу в Костроме и его отражение в воде – практически тот же рисунок. Ну, или светодиодные фары в фирменном стиле human-eye. Визуальный эффект усиливает напоминающий бровь светящийся горизонтальный росчерк на рассеивателе – ну натурально глаза и брови костромичек, идущих тебе навстречу под сводами галереи торговых рядов.





В КРАСНЫХ РЯДАХ
торговали красным, то есть красивым товаром: тканями, туфлями, мехами, книгами. Понятно, что дорогие по тем временам книги покупали не ради красоты, но не в Мелочных, то есть галантерейных, рядах ими же торговать! И уж тем более не в мучных или живорыбных.

КАК ГОВОРИТ
Альфонсо Альбайса, «кажущийся на первый взгляд монолитным, при внимательном рассмотрении автомобиль предстает изысканным сочетанием деталей и поверхностей».



Фиг. 10. Простеганная телогрейка со стоячим и отложным воротником: А — вид спереди, Б — вид сзади



«Шитате» и «митате»

Когда создавали Infiniti QX50, то стремились нащупать идеальный баланс между страстью и логикой: с одной стороны, машина должна была выглядеть как арт-объект, с другой – не в ущерб своему основному функционалу. Что-то похожее мы можем видеть и в центре Костромы. После смерти Ленина возникла идеологическая необходимость срочно воздвигнуть памятник вождю. По понятным причинам стране было в тот момент не до монументального искусства, поэтому найден был разумный компромисс: памятник ваяли студенты ВХУТЕМАСа из железобетона, а водрузили его на гранитный постамент памятника 300-летию дома Романовых, который по причине Первой мировой, революции и прочих духоподъемных событий достроить не удалось. В 1982 году Ильич из ЖБК был заменен бронзовой копией. К слову, дизайнеры Infiniti всегда работают рука об руку с мастерами-ремесленниками, чтобы лучше понимать природную красоту материалов и использовать их структуру как источник вдохновения. Ощущение «ручной сборки», которое царит в са-

МАШИННОЕ ОТДЕЛЕНИЕ

МИССИЯ

В БАМПЕРАХ И КОЛЕСНЫХ АРКАХ
ради эффективной циркуляции потоков предусмотрены специальные отверстия для забора и отвода воздуха. Свой вклад в обеспечение нулевой подъемной силы вносят центральная часть крыши, слегка выгнутая ближе к корме, боковины спойлера и острая задняя кромка фонарей.



Рис. 42 а, б, в, г.





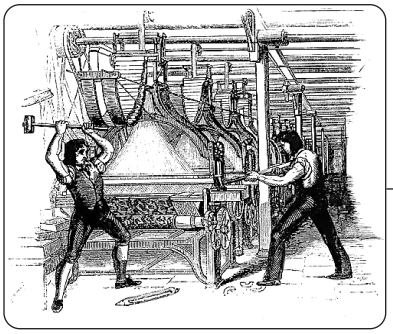
лоне, обязано сочетанию двух традиционных японских подходов к работе с отделочными материалами: «митате» и «шитате». «Митате» предполагает подбор и комбинирование только лучших материалов, «шитате» – стремление представить выбранное сочетание таким образом, чтобы продемонстрировать лучшие качества материалов. Тут тебе и кожа с изящной строчкой, узор стежка которой достигается с помощью лазера. И метод «обертывания и шитья», который применяется даже к таким традиционно сложным в производстве деталям, как волнообразный изгиб щитка приборов. И массив клена, поверхность которого обрабатывается особым образом, что сохраняется не только натуральный вид, но и текстура – это можно почувствовать пальцами, если провести ими по панели.

Анонимное общество

Чтобы был лен, нужна была река – чтобы был пар для машин и чтобы по воде сплавлять готовую продукцию. А еще была нужна квалифицированная рабочая сила – мастера, которые не знали слова «митате», но это не мешало им производить качественный продукт. Фабричные комплексы, преимущественно середины XIX века, с нарядным декором на кирпичных фасадах возводились по берегам рек Запрудня и Кострома. Многие из них – это до сей поры действующие производства. Их хорошо видно издали, с Заречной и Береговой улиц. Вот льнопрядильная фабрика Брюханова – ныне Костромская хлопчатобумажная мануфактура. Когда в конце XIX века спрос на льняное полотно упал, подсуетились бельгийские фабриканты и тут функционировало «Анонимное общество Костромских льнопрядильной и бумажной мануфактур русских фабрик Гратри, Жерар и Михиной», которое модернизировало производство и построило новые корпуса для изготовления хлопчатобумажных тканей.

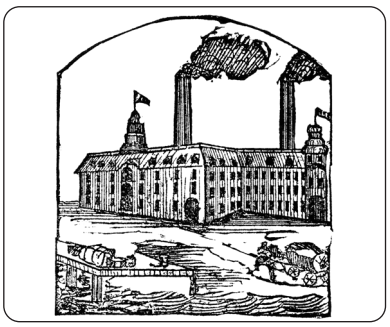
Красота и функциональность – понятия интернациональные. Недаром свою песню «Кострома mon amour» Борис Гребенщиков, говорят, написал в Тель-Авиве. а

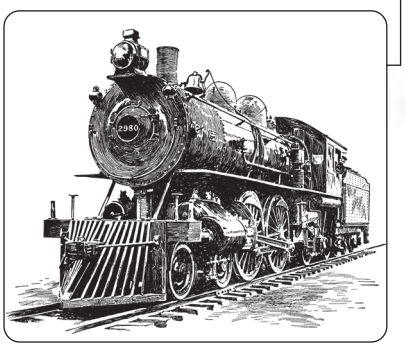
Места, достойные посещения в Костроме и ее окрестностях



1. ФАБРИЧНЫЙ РАЙОН

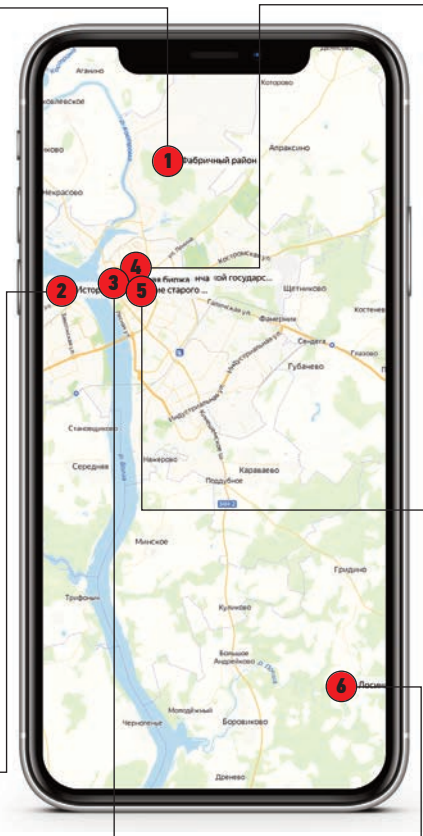
Если вам нравятся слова «лофт», «крафт» и «стрит-арт», то смело отправляйтесь в Фабричный район Костромы, где сохранились постройки льняных мануфактур братьев Третьяковых, Зотовых, бумажных мануфактур Гратри, Жерар и Михиной. При желании можно заказать экскурсию и по современному ткацкому производству.

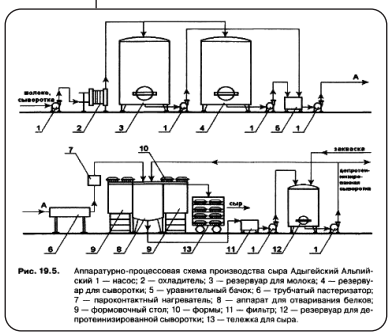




2. СТАРЫЙ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫЙ ВОКЗАЛ

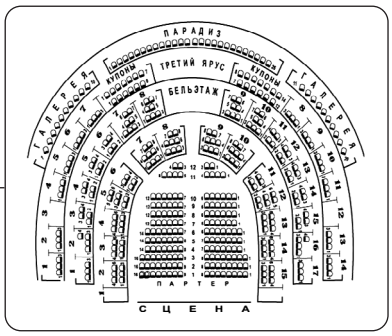
Это сооружение стоит посмотреть хотя бы потому, что скоро, может статься, смотреть уже тут будет нечего. Построенное в 1887 году в псевдорусском стиле здание состоит из основной кирпичной части и пристроенных по бокам деревянных крыльев. В конце XIX века железнодорожного моста через Волгу не было, пассажиры сходили с поезда здесь и дальше добирались до центра Костромы на пароме или на лодках. Когда железнодорожные пути и платформу разобрали, внутренние помещения, где когда-то были три зала ожидания разных классов, а также роскошный буфет, посекли на клетушки и использовали как жилье. Решение, что дальше делать с красивым некогда зданием, муниципальные власти принять так и не могут. Сегодня в одном из помещений бывшего вокзала работает антикварная лавка.




Рис. 19.5. Аппаратурно-процессовая схема производства сыра Адыгейский Альпийский 1 — насос; 2 — охладитель; 3 — резервуар для молока; 4 — резервуар для сыворотки; 5 — уравнительный бачок; 6 — трубчатый пастеризатор; 7 — пароконтактный нагреватель; 8 — аппарат для отваривания белков; 9 — формовочный стол; 10 — формы; 11 — фильтр; 12 — резервуар для деротенизированной сыворотки; 13 — тележка для сыра.

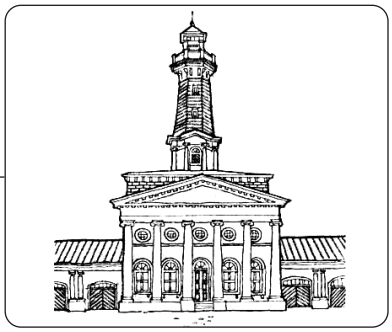
3. СЫРНАЯ БИРЖА

«Костромской сыр» — бренд, известный нам еще со времен Советского Союза. Но первая сыроварня появилась в здешних краях значительно раньше — в 1878 году. Сейчас в Костромской области насчитывают около 13 крупных сырных производств. Чтобы познакомиться с их продукцией, есть смысл заглянуть в павильон № 53 Больших мучных рядов, где работает так называемая Сырная биржа. Есть в Костроме, конечно же, и Музей сыра — он расположен в старинном купеческом особняке на улице Чайковского.



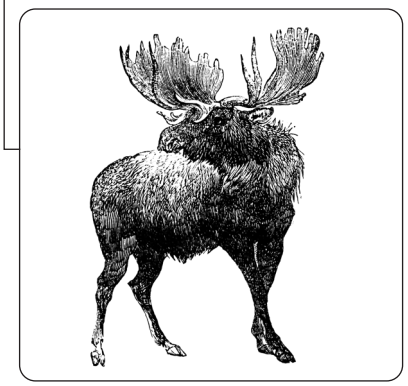
4. БУЛЬВАР НА ПРОСПЕКТЕ МИРА

Это одно из самых популярных мест для прогулок костромичей и гостей города. Здесь, помимо уютных кафе, расположено большинство туристических «мастов»: два музея, театр драмы, цирк и муниципальная художественная галерея.



5. ПОЖАРНАЯ КАЛАНЧА

Пожалуй, один из главных и самых узнаваемых визуальных символов города. Построили ее в 1825 году довольно высокой, чтобы с площадки на смотровой башне видно было как можно дальше — город был большой, но при этом преимущественно деревянный. Внутри сегодня работает Музей пожарного дела.



6. ЛОСИНАЯ ФЕРМА

Встретить лося в лесу, вероятно, не очень приятно. Другое дело — на ферме. Как уверяют ее создатели, животные там не томятся в неволе, а живут вполне себе нормально, ибо одомашнены. Заказник был создан в 1936 году и находится в деревне Сумароково, в 20 километрах от областного центра. Животных разрешают гладить и кормить. С мая по сентябрь, помимо экскурсии, есть шанс попробовать лосиное молоко.

AUDI	RS6 AVANT	RS7 SPORTBACK
Двигатель, тип	бензиновый, V8	бензиновый, V8
Объем двигателя, куб. см	3996	3996
Максимальная мощность, л.с. при об/мин	600 при 6000	600 при 6000
Максимальный крутящий момент, Нм при об/мин	800 при 2050	800 при 2050
Трансмиссия	автомат, 8	автомат, 8
Привод	полный	полный
Максимальная скорость, км/ч	250	250
Разгон от 0 до 100 км/ч, с	3,6	3,6
Средний расход топлива, л на 100 км	11,7	11,6
Дорожный просвет, мм	125	125



Сила в скольжении

Александр Папешин • Фото Audi

ЗИМНИЙ ЭКСТРИМ В ШКОЛЕ AUDI QUATTRO ICE DRIVE

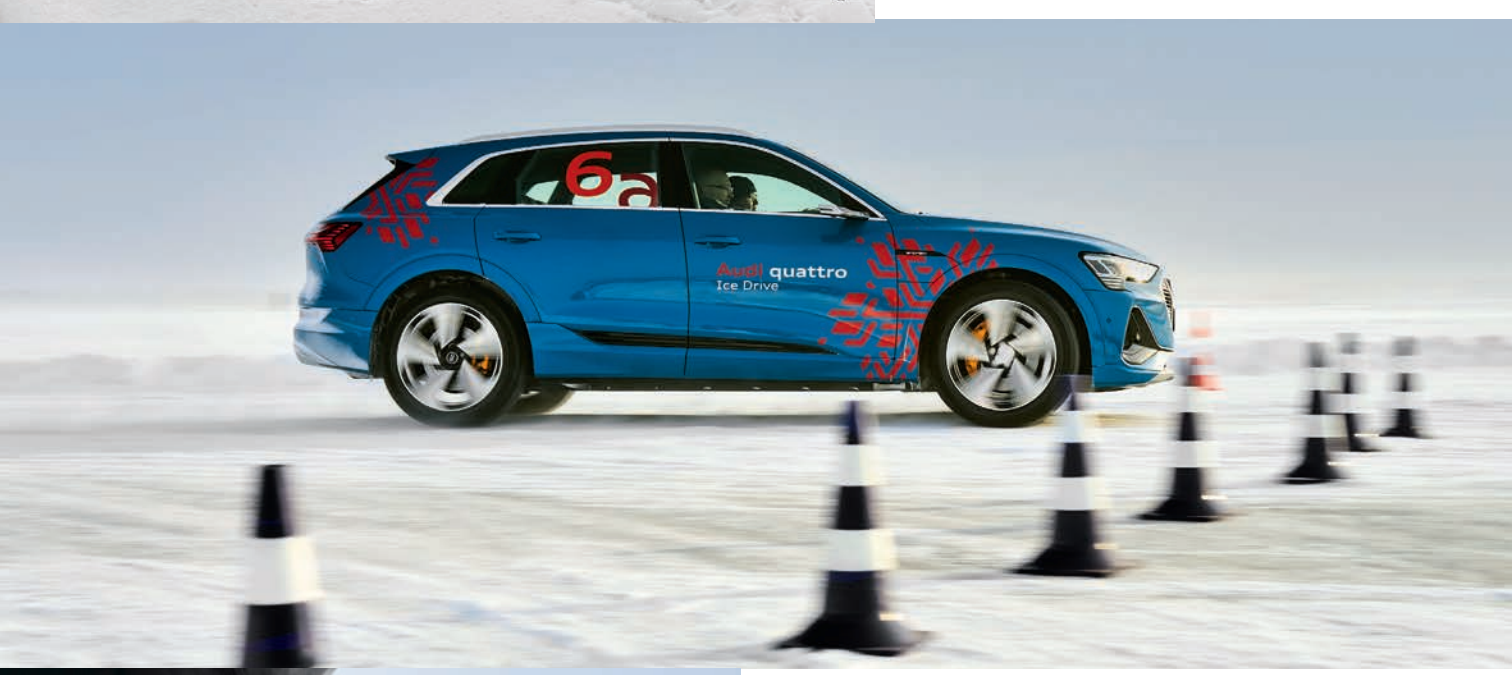
В СОВРЕМЕННОМ МИРЕ СУЩЕСТВУЕТ МНОЖЕСТВО СПОСОБОВ, ЧТО НАЗЫВАЕТСЯ, «ОТОРВАТЬСЯ». В ТОМ ЧИСЛЕ И ЗИМОЙ. СТЕПЕНЬ ЭКСТРИМА ЗАВИСИТ ТОЛЬКО ОТ ФИНАНСОВЫХ ВОЗМОЖНОСТЕЙ, СВОБОДНОГО ВРЕМЕНИ И ЗДОРОВЬЯ УЧАСТНИКА. СКАЖЕМ, ОДИН МОЙ ЗНАКОМЫЙ ЛЕТАЛ НА ВЕРТОЛЕТЕ К НОВОЙ ЗЕМЛЕ СМОТРЕТЬ НА БЕЛЫХ МЕДВЕДЕЙ, КАТАЛСЯ НА СНОУБОРДЕ ПО КАМЧАТСКИМ СОПКАМ И ЗА ОЧЕНЬ БОЛЬШИЕ ДЕНЬГИ ДАЖЕ ПОДНИМАЛСЯ НА СЕВЕРНОЕ СЕДЛО ЭВЕРЕСТА. «НУ КАК ПОДНИМАЛСЯ. ЭТО ШЕРПЫ, СКОРЕЕ, МЕНЯ ТУДА ПРИНЕСЛИ», – ПРИЗНАВАЛСЯ ПОТОМ ОН. ДА И ВЕРТОЛЕТОМ ОН УПРАВЛЯЛ, РАЗУМЕЕТСЯ, ТОЖЕ НЕ САМ.

Получить свою дозу морозного адреналина можно более простыми, доступными и, главное, честными способами. К примеру, я могу теперь похвастаться, что самостоятельно за два дня прошел в контролируемом скольжении более 300 километров по сибирскому льду, ощутив себя в роли раллийного пилота 600-сильного автомобиля.

Почти двадцать лет назад команда Vasin Driving School придумала программу Audi quattro Ice Drive по повышению водительского мастерства в зимних условиях. Ее участники, как говорится, «убивают сразу двух зайцев». Во-первых, это очень большой «фан». Тебя учат выполнять такие трюки, которые просто немыслимы на общественных дорогах – в противном случае есть очень большой риск надолго пересесть с водительского кресла на пассажирское. Ну а во-вторых, все полученные навыки можно будет применить в повседневном вождении, если того вдруг потребует ситуация.
Раньше профессиональный коллектив под руководством знаменитого раллийного гонщика Евгения Васина обучал контраварийному вождению на Ладожском озере, однако в последние годы лед на самом большом водоеме Европы стал не по-карельски хрупким, поэтому МЧС из соображений безопасности строго запретило проведение подобных мероприятий. Поэтому теперь локацию проведения заездов перенесли за Урал, на берега Андреевского озера, где зима по-прежнему такая же по-сибирски холодная, а местные спасатели не боятся выпускать на лед два десятка машин.



УЧАСТНИКИ
Audi quattro Ice Drive могут попробовать свои силы не только на бензиновых RS6 и RS7, но и на полностью электрических кроссоверах e-tron и e-tron Sportback с агрегатами на 408 л.с.





Титановые доспехи

В программе фактически действует принцип «все включено». Участников встречают прямо в аэропорту, селят в хорошем отеле в центре города и кормят в ресторанах, где столики обычно нужно бронировать за две недели.

Однако на самом деле это все вовсе не выглядит легкой прогулкой. О серьезности мероприятия понимаешь уже во время инструктажа, когда тебе предлагают на выбор Audi RS7 Sportback или RS6 Avant – самые мощные серийные автомобили в линейке немецкой марки, если не брать в расчет суперкар R8. И хетчбэк, и универсал оснащены четырехлитровым мотором V8 с двойным наддувом мощностью 600 л.с., действующим вместе с восьмиступенчатой автоматической коробкой передач и постоянным полным приводом quattro. Двигатель позволяет автомобилям ускоряться с места до первой «сотни» за 3,6 секунды и достигать максимальной скорости в 305 км/ч при отключенном ограничителе.

Но это все на асфальте. Тебе же предстоит контролировать практически гоночный автомобиль на узких полосках ледяной трассы, расчищенной трактором на огромной белой

ГЛАВНЫМИ АВТОМОБИЛЯМИ
программы стали 600-сильные Audi RS6 Avant и RS7 Sportback. Это одни из самых мощных серийных моделей немецкой марки.



глади замерзшего водоема в Западной Сибири. «В этом году очень много снега, поэтому лучше стараться не вылетать за пределы трека, поскольку машина глубоко увязнет в снегу, сев на брюхо. Даже для пикапа VW Amarok с лебедкой будет нелегким делом его вытащить», – предостерегают от необдуманных маневров инструкторы.

Более того, снежные насыпи по краям трассы пропитала озерная вода, выдавливаемая огромной массой льда из пробуренных рыбаками лунок, после чего мягкие сугробы превратились в железобетонные брустверы. При столкновении с ними на большой скорости от серьезных повреждений автомобиль не спасут даже титановые доспехи, используемые в ралли-марафоне «Дакар».

Крылатые выражения

Программа обучения построена по принципу «от простого к сложному». Начинаешь с элементарной «змейки», однако затем упражнения становятся все сложнее и интереснее. Простые зигзаги, круги и овалы постепенно переходят в более затейливые фигуры, названные по форме виражей того или иного участка трека вроде «восьмерок», «ромашек», «гантелей» и прочих «расчесок».



КАЖДОМУ
из участников после обучения дают по одной попытке пройти трассу на время в «боевом режиме».



НА САМЫХ ВАЖНЫХ ПОВОРОТАХ
снежной трассы стоят инструкторы с рациями, координирующие действия участников.

По мере приобретения опыта участников отправляют уже на настоящие длинные трассы с полным набором поворотов, «шпилек» и «дуг» различной степени сложности. Ты уже учишься реагировать на возникновение сноса передней и заноса задней оси, правильно использовать полезную площадь дорожного полотна, а также ехать и тормозить в управляемом скольжении.

Все это сопровождается постоянным шумом рации в салоне, которая трещит громче и страшнее, чем это умеет делать лед. «Ну правильно, „номер семь“, продолжайте дальше не слушаться и упрямо давить на газ, чтобы снова вылететь в сугроб. Ведь законы физики придуманы какими-то дураками», – осаживает по радиосвязи Евгений Васин после очередной ошибки. Вообще участникам приходится слышать огромное количество колкостей от главного инструктора, которые со временем уже превратились в крылатые выражения.

Ночной экспресс

Кульминация программы – применение полученных знаний на практике с участием в настоящих соревнованиях по принципу «классическое ралли». Всем участникам дают попытку скоростного прохождения трассы на время, причем по строгим правилам. К примеру, вслед за каждым из пилотов отправляется контрольный автомобиль, следящий, чтобы не было сбитых конусов. Любой из опрокинутых элементов на дороге обернется для гонщика тремя лишними секундами в зачете. Так что все по-взрослому. По итогам соревнований следует выдача грамот всем участникам и подиум для победителей, на котором показавшие лучшее время пилоты могут ощутить себя в комбинезоне Себастьена Леба – лучшего раллийного гонщика в истории.

Ну а вишенка на торте – аттракцион под названием «ночной quattro express», который проводит лично Евгений Васин. В нем обладатель Кубка Европы по ралли и серебряный призер «Монте Карло» выжимает максимум из 600-сильного Audi на уже покрытом сумраком озере. Скорость на льду достигает почти 150 км/ч, а от постоянных виражей и смен направления впечатления такие же яркие, как в детстве на американских горках. Только во время этой безумной карусели вместо палаток с сахарной ватой перед глазами бесконечный калейдоскоп разноцветных конусов, установленных по краям дороги. Мастерство, с которым профессиональный пилот проходит повороты, кажется чем-то невероятным. Но теперь, находясь на пассажирском сиденье, ты уже понимаешь принципы, по которым он это делает, и осознаешь, что можешь так же. Ну или почти.



Все четыре колеса

Александр Янковский

ПОЛНОМУ ПРИВОДУ SUZUKI ИСПОЛНЯЕТСЯ 51 ГОД

ЕГО ИСТОРИЯ – НЕПЛОХАЯ ИЛЛЮСТРАЦИЯ ТОГО, КАК В ПОСЛЕДНИЕ ПОЛВЕКА ИЗМЕНИЛСЯ АВТОМОБИЛЬНЫЙ МИР. И ЗАОДНО ОБЪЯСНЕНИЕ, ПОЧЕМУ СЕГОДНЯ В НЕМ ПРАВЯТ КРОССОВЕРЫ.

Полный привод Allgrip для Suzuki начался в 1970-м, с выпуска модели Jimny LJ10. «Джимни» – от «джип» плюс «мини». Компания, выпускавшая не только малолитражки, мотоциклы, но и лодочные моторы, которые хорошо продавались в США, решила расширить ассортимент и предложить владельцам катеров внедорожник. Это и стало началом развития известной сегодня полноприводной технологии Suzuki Allgrip. Наследник американского «Виллиса», выполненный в формате японского кей-кара, Suzuki Jimny первого поколения стал в том числе и популярным пляжным внедорожником у серферов. Легкий, с двухцилиндровым двухтактным мотором, механической коробкой и жестко подключаемым полным приводом, он мог проехать по песку к воде дальше, чем более тяжелые собратья.

Jimny воплотил философию Suzuki, можно сказать, исполнил давнюю мечту бренда – разрабатывать транспортные средства, которые могут передвигаться по неровным дорогам и добираться туда, куда раньше автомобили доехать не могли. Так что за рулем первых LJ10 сидели фермеры, охотники, путешественники – люди, если не профессионально подготовленные к управлению внедорожником, то во всяком случае те, кто покупал его осознанно, по делу, с прицелом именно на офроуд. Добрался до бездорожья на заднем приводе, включил постоянный полный – и вперед. Как при этом автомобиль едет по асфальту, было делом десятым, да и скорости тогда были невысоки.

Режим пора менять

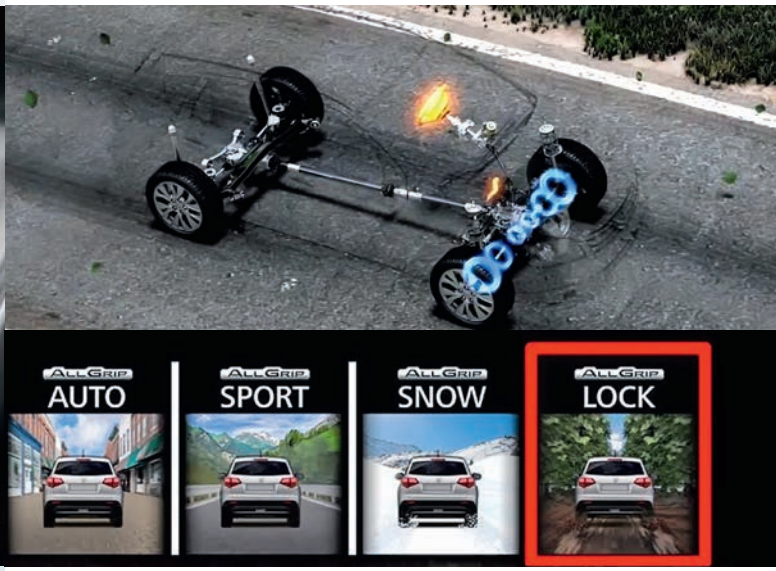
Но с годами скорости выросли, асфальта вокруг становилось все больше, проселка меньше, и люди за рулем захотели комфорта и безопасности. Рама, рессорная подвеска, а главное, полный привод part time – не лучшие в этом смысле решения. Понадобился новый тип полного привода – «асфальтовый». Но при этом чтобы и на грунт при случае можно было съехать. Так на рубеже веков начал зарождаться новый тип автомобиля – кроссовер. По сути – легковой, в кузове универсал, но с увеличенным дорожным просветом, главное – с более универсальным полным приводом.

В Suzuki это почувствовали, и в середине 2000-х начали работу над новым типом Allgrip – Allgrip Select, не двух-, а многорежимным, с электронным управлением. Первым автомобилем компании, оснащенным этим типом привода, стал дебютировавший в 2006 году хетчбэк Suzuki SX4 S-Cross, в России он назывался просто SX4.



ПЕРВЫЙ ПОЛНОПРИВОДНЫЙ SUZUKI,
компактный внедорожник Jimny, получил свое название в 1970-м, но выпускаться начал двумя годами ранее. Основой Jimny был ON360 – разработка компании Hope Star, которую Suzuki приобрела в 1968-м.







Право на выбор

Казалось бы, добавилось всего одно слово, Select, но разница была принципиальной. Жестко подключаемый полный привод должен был обеспечивать надежную передачу крутящего момента на все четыре колеса при движении по бездорожью. Но тут акцент сместился. Вроде бы тоже надежность, но – сцепления колес с дорогой, в самых разных условиях. Задача теперь была не проехать по бездорожью любой ценой, а просто ехать – с удовольствием, с комфортом и при этом экономить топливо. Ехать пусть по неровной, грязной, заснеженной, но все-таки дороге. Причем даже водителю, не имеющему офроудных навыков. Чтобы он просто перевел привод 4×4 в нужный режим, а дальше все за него сделал сам автомобиль.

Перед тем как пустить на конвейер первые Suzuki, оснащенные Allgrip Select, автомобили испытывали на горных и заснеженных дорогах, гоняли по специальной тестовой трассе – инженерам нужно было научить электронику координировать работу более ста элементов автомобиля в зависимости от выбранного режима, одного из четырех.

Один к трем

Три из них – Auto, Sport и Snow – чисто дорожные. Универсальный Auto – чтобы просто ездить, безопасно и экономично. Sport – чтобы почувствовать удовольствие от энергичного прописывания поворотов. Snow – для уверенности на снежных или скользких дорогах. Внедорожным в трансмиссии Allprip Select остался лишь один режим – Lock, он облегчает выезд из глубокой грязи или снега.

С тех пор Allgrip Select, постоянно совершенствуясь, применяется в кроссоверах Suzuki – в нынешних Vitara, SX4. И только маленький гордый внедорожник Jimny, как и положено родоначальнику полного привода всех Suzuki, не сдается. Только он сохранил верность рожденному больше полувека назад полному приводу part time, который теперь носит название Allgrip Pro. **a**



Счастливы вместе

Ася Волочнева • Фото Skoda

ЦЕННОСТЬ СЕМЬИ И СЕМЕЙНЫЕ ЦЕННОСТИ МАРКИ SKODA

ПОД СЛОВОМ «СЕМЬЯ» ТРАДИЦИОННО ПОНИМАЕТСЯ ГРУППА ЛЮДЕЙ, СВЯЗАННЫХ РОДСТВЕННЫМИ ОТНОШЕНИЯМИ. НО ПОНЯТИЕ ЭТО СЕГОДНЯ ГОРАЗДО ШИРЕ. СЕМЬЯ – ЭТО И ПРИЕМНЫЕ ДЕТИ ИЛИ РОДИТЕЛИ. В СЕМЕЙНЫЙ КРУГ ЧАСТО ВКЛЮЧАЮТ БЛИЗКИХ ДРУЗЕЙ. НУ И ДОМАШНИЕ ЖИВОТНЫЕ ПОРОЙ И ВОВСЕ САМЫЕ ГЛАВНЫЕ ЧЛЕНЫ СЕМЬИ. БОЛЕЕ ШИРОКИМ СТАЛО И ТАКОЕ ПОНЯТИЕ, КАК «СЕМЕЙНЫЙ АВТОМОБИЛЬ». ЭТО ПРЕЖДЕ ТАКОВЫМ СЧИТАЛСЯ ТОЛЬКО МИНИВЭН – ЗАЧАСТУЮ НЕПОВОРОТЛИВЫЙ, МЕДЛЕННЫЙ И НЕКРАСИВЫЙ. ПОРОЙ ЛИШЬ ОТДАЛЕННАЯ ПЕРСПЕКТИВА СЕСТЬ ЗА ЕГО РУЛЬ ПРИВОДИЛА В ИСПУГ БОЛЬШЕ, ЧЕМ СТРАХ ОДИНОЧЕСТВА. НО С НЕКОТОРЫХ ПОР ВСЕ ИЗМЕНИЛОСЬ. И ВО МНОГОМ ЭТО ЗАСЛУГА МАРКИ SKODA, КОТОРАЯ НЕ ПРОСТО ВЫПУСКАЕТ ОДНУ УДАЧНУЮ СЕМЕЙНУЮ МОДЕЛЬ, ВЕСЬ ЕЕ МОДЕЛЬНЫЙ РЯД – СЕМЕЙНЫЙ, ОТ КОМПАКТНОГО ЛИФТБЭКА RAPID ДО СЕМИМЕСТНОГО КРОССОВЕРА KODIAQ.

Что в первую очередь характеризует автомобиль как семейный? То, что в нем одинаково удобно и водителю, и переднему пассажиру, и тем, кто сидит позади них. Еще не так давно даже в автомобилях премиум-класса отсутствовал подогрев задних сидений. А ведь сзади почти всегда едут те, кто нам особенно дорог: наши маленькие дети и наши пожилые родители. И в то время, когда зимой водителю уже тепло, те, кто сзади, еще мерзнут. Но у Skoda даже в самой доступной модели, Rapid, предусмотрен обогрев сидений не только спереди, но и сзади. И, конечно, не только это. За то, что в автомобиле имеются четыре USB-разъема и два из них доступны задним пассажирам, человек любого возраста скажет огромное-преогромное спасибо.

Семейный опыт

Узнать обо всех этих опциях и сравнить комплектации известно где: на официальном сайте любого производителя можно найти виртуальный шоурум. Но узнать – не пощупать, тем более не разобраться, действительно ли автомобиль подходит всем членам семьи одновременно и без исключения. Традиционный тест-драйв – мероприятие исключительно для водителя. Остальные в это время лишь путаются под ногами продавцов-консультантов. Поэтому марка Skoda проводит такое неординарное загородное





В СПЕЦИАЛЬНОМ ШОУРУМЕ на Skoda Adventure Experience можно было пообщаться с тренерами Академии Skoda, получить консультацию сотрудников дилерских центров и Skoda Financial Services.



мероприятие под названием Skoda Adventure Experience. В прошлом году тест-драйв в семейном формате состоялся ранней осенью в подмосковном парке активного отдыха X-Land. На протяжении почти месяца все, кто хотели познакомиться с моделями Skoda, исполнили свое желание в весьма комфортной атмосфере: для гостей на свежем воздухе построили фактически небольшой городок с уютным кафе, удобной лаунж-зоной на берегу пруда и магазином фирменных аксессуаров. Общая протяженность окрестных маршрутов этого семейного тест-драйва от Skoda составила 21 километр. Это были и специально созданные внедорожные трассы с искусственными и естественными препятствиями, и полноценный асфальтовый маршрут. Выбирать автомобили для теста можно было из всего модельного ряда – от легендарной Octavia до флагманского Superb, в общей сложности были доступны пять десятков машин. Всего в мероприятии приняло участие около четырех тысяч человек, четверть из которых – дети, для участия которых в тесте были предусмотрены автокресла. Чтобы скоротать время до и после пробной поездки, маленькие гости посещали школу юного водителя и другие активности в рамках обучающего проекта «Skoda Кроха».

НАУЧНЫЙ ПОДХОД

«SKODA AUTO РОССИЯ» в прошлом году отметила десятилетие сотрудничества с «Детскими деревнями SOS». Это партнерство является одним из ключевых направлений деятельности марки в рамках стратегической платформы Skoda Family.





SOS-машина

Возможно, самые большие семьи, которые пользуются автомобилями марки Skoda, – это жители «Детских деревень SOS». Такие деревни представляет собой 10–15 коттеджей на единой территории, в каждом из которых живут шесть-восемь детей-сирот разного возраста либо в приемной семье, либо с так называемой SOS-мамой, или, говоря более официальным языком, профессиональным замещающим родителем. Главное, что дают детям подобные «деревни», – возможность жить обычной жизнью, а не той искусственной, которую предлагает лишившимся родительской опеки ребятам детский дом. У подопечных «Детских деревень SOS» есть свой дом, они ходят в обычную школу, у них есть мама, которая о них заботится, а у их семьи есть автомобиль.

Марка Skoda сотрудничает с «Детскими деревнями SOS» уже десять лет, регулярно обновляя и расширяя парк автомобилей, который на сегодняшний день состоит из внедорожников Kodiaq и городских кроссоверов Karoq. На этих автомобилях – каждый из них находится в совместном пользовании нескольких SOS-семей – можно ездить за покупками или путешествовать.





Тает лед

Этой зимой можно было, например, взять и поехать на каток. В этом году официальным партнером «ГУМ-Катка» на Красной площади стала марка Skoda. Чтобы побывать на главном катке страны и покататься под музыку рядом с рождественской ярмаркой, многие встают на коньки если и не впервые в жизни, то впервые за долгое время. И вот тут-то весьма кстати были инструкторы Skoda, которые могли рассказать, показать, подстраховать и научить. Дети же чаще выбирали другого «помощника фигуриста», который помогал сохранять равновесие на льду, а именно – салазки, стилизованные под мини-автомобильчики, с удобными ручками.

Подобное «ледовое» партнерство Skoda вполне логично. Марка уже три десятка лет является генеральным спонсором чемпионата мира по хоккею, а дизайнеры студии Skoda Design уже несколько лет подряд создают награду для самого ценного игрока чемпионата. Одиннадцать лет Skoda выступает официальным спонсором Федерации хоккея России и партнером мужской национальной сборной. Хоккей – это командная игра, смотреть которую так здорово всей семьей. Но интересны не только матчи между сильными сборными или именитыми клубами, поэтому марка организовала «Кубок Skoda», международный юношеский хоккейный турнир, который полностью соответствует олимпийскому формату. Для молодых спортсменов этот чемпионат – отличная возможность окунуться в атмосферу большого спорта.

Гениальное просто

На игру, правда, обычно попадают не все члены семьи: четвероногих могут и не пустить. Зато им всегда рады в автомобилях Skoda – в линейке фирменных аксессуаров предлагается даже специальный ремень безопасности для собак. Ведь по правилам дорожного движения водитель несет ответственность за всех своих пассажиров, в том числе и за животных. Ремень полезен в первую очередь тем, что предотвращает передвижение псов самых разных весовых категорий по салону автомобиля, что очень важно особенно в том случае, когда приходится отправляться в поездку только водителю и питомцу. И если последний пристегнут, его хозяин может полностью сосредоточиться на дороге, а ремень будет удерживать собаку во время резких маневров и торможения.

НАУЧНЫЙ ПОДХОД





Как известно, Skoda славится своими умными решениями, и если ремень безопасности для животного, как и автокресло для ребенка, аксессуар дополнительный, то многие решения Simply Clever в автомобилях марки есть по умолчанию. Откидные столики для задних пассажиров, подстаканники для легкого открывания бутылочек с водой одной рукой, розетка 230 вольт в салоне, крепежные элементы и сетки для багажника – все это упрощает, скажем так, быт во время поездок. Казалось бы, все автомобильные лайфхаки изобретены, но инженеры Skoda продолжают придумывать новые. И вслед на спрятанным под лючком бензобака скребком для льда появляется такая «хитрость», как специальная воронка для заливки омывающей жидкости. И это не только удобно. Это дает родителям возможность совместной и полезной деятельности с ребенком.

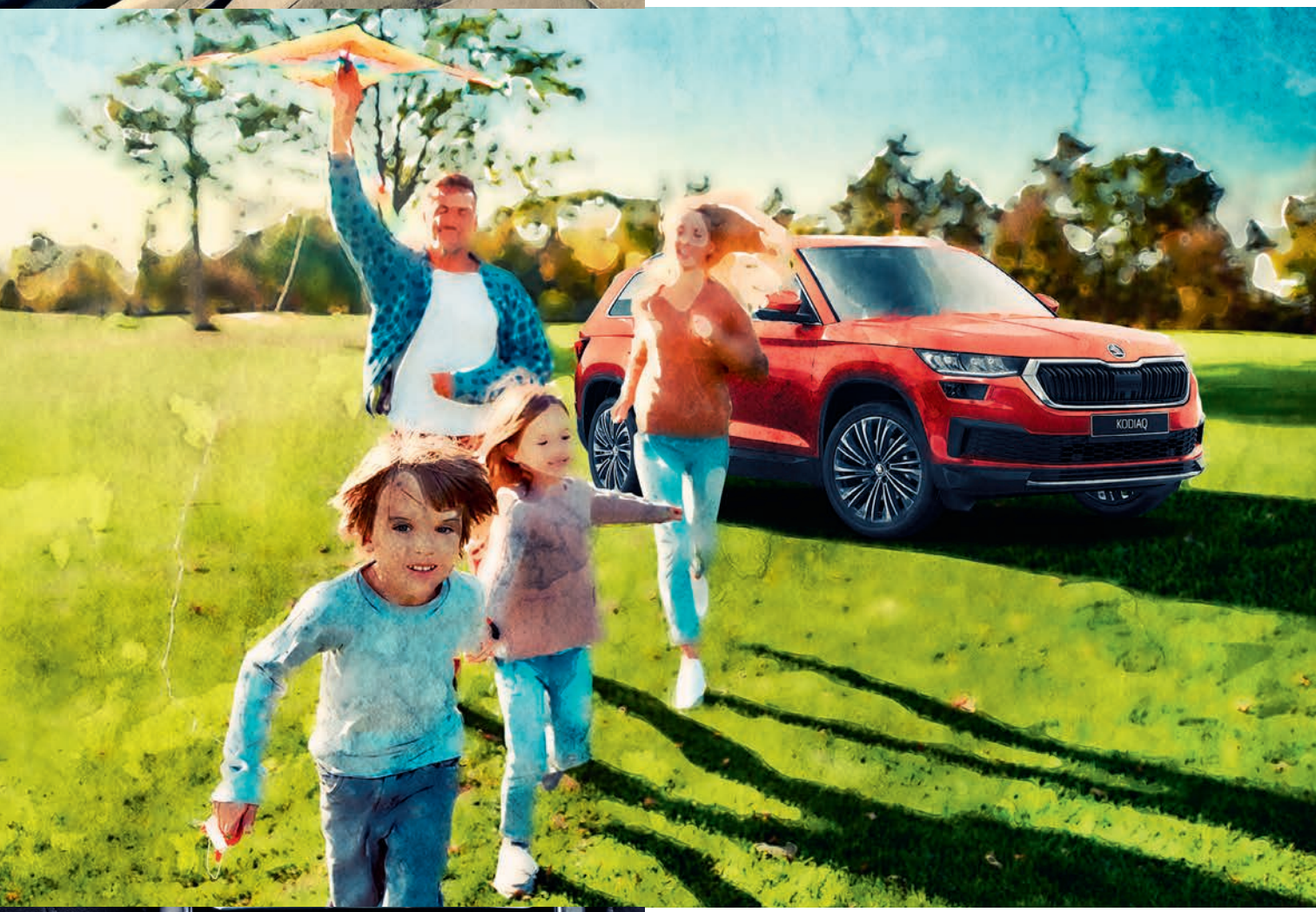
Сохранность гарантируем

Но близкие не всегда с тобой рядом. У них есть свои дела и заботы. Пешеходы – это тоже чьи-то близкие люди, чья-то семья. Поэтому так важно заботиться и об окружающих тебя людях. К вопросу их безопасности марка Skoda подходит особенно внимательно, причем уже на стадии разработки новых моделей. На самом начальном этапе работы проводится более двухсот различных испытаний по безопасности пешеходов. Основное внимание уделяется тому, какие части тела наиболее уязвимы при аварии. Например, программа тестов включает в себя имитацию удара манекена взрослого человека или ребенка головой и бедром о капот или лобовое стекло, а также голенью о передний бампер. Поэтому у капота любой модели Skoda нет острых краев, а передняя кромка



НАУЧНЫЙ ПОДХОД

РЕШЕНИЯ SIMPLY CLEVER
стали визитной карточкой марки Skoda. Каждый автомобиль чешской марки наполнен множеством гениальных, но в то же время простых идей, которые проявляются в практичных приспособлениях и делают пользование автомобилем удобнее и функциональнее.





имеет покатую форму – все для обеспечения максимальной безопасности. Еще перед стальным усилителем бампера установлен энергопоглощающий материал, а между отдельными компонентами автомобиля оставляется определенное пространство для поглощения энергии возможного удара.

Результаты этой работы инженеров марки Skoda видны по оценкам Euro NCAP, которые подтверждают высокую эффективность не только активной и пассивной безопасности моделей марки, но и защиты пешеходов. А это так важно сегодня, чтобы твои близкие были под защитой. Чтобы были полны надежд и планов. Отправиться в путешествие, например. И чтобы всей семьей. И не важно, какую модель Skoda они для этого выберут, поездка их в любом случае будет классной.



Отдел кадров транспортного цеха

Дмитрий Гронский • Анна Килимник

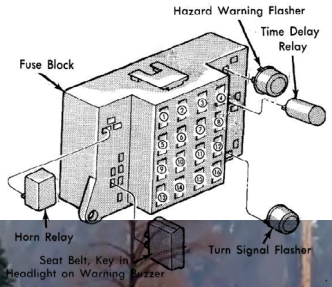
АВТОМОБИЛИ ГЛАВНЫХ ГЕРОЕВ ГЛАВНЫХ СЕРИАЛОВ

В СОВРЕМЕННЫХ АВТОМОБИЛЯХ ВНУТРИСАЛОННОЕ ЗЕРКАЛО МОЖЕТ ПРЕВРАЩАТЬСЯ В ЭКРАН И НАОБОРОТ. У ЭТИХ ПРЕВРАЩЕНИЙ ЕСТЬ КАК ОЧЕВИДНЫЙ СМЫСЛ, ТАК И НЕОЧЕВИДНЫЙ. ПОГОВОРИМ О ПОСЛЕДНЕМ.

Когда в начале семидесятых на экраны вышел сериал «Семнадцать мгновений весны», все завороженно смотрели, как артист Тихонов, облаченный во вражескую форму, паркует сверкающий черный автомобиль в подземный гараж особняка. И лишь спустя десятилетия, когда появился интернет и все вдруг стали разбираться в истории, начались разговоры, что штурмбанфюреру по рангу положено было бы ездить не на массовом и не сильно дорогом 230-м «Мерседесе», а скорее на «Хорьхе», хотя у Юлиана Семенова вроде как про это и было написано. Татьяна Лиознова снимала фильм в те времена, когда трофейные Horch у нас еще были – пусть не на студии им. Горького, а в частных руках. То есть найти и договориться не составило бы труда, но позволим себе предположить, что задача такая даже не ставилась. В стране, где в течение десятилетий количество выпущенных за это время моделей автомобилей можно было пересчитать по пальцам одной руки, едва ли кому могло прийти в голову пытаться лучше раскрыть образ героя через то, на какой машине он ездит. Что, кроме «Волги», мог воровать Юрий Деточкин? На чем, как не на «Жигулях», мог догонять Mercedes-Benz W123 иностранца-разлучника герой «Зимней вишни»? Разве что у Бывалого в «Операции Ы» автомобиль был «говорящий» – инвалидная коляска выпукло контрастировала с ее упитанным и розовощеким владельцем.

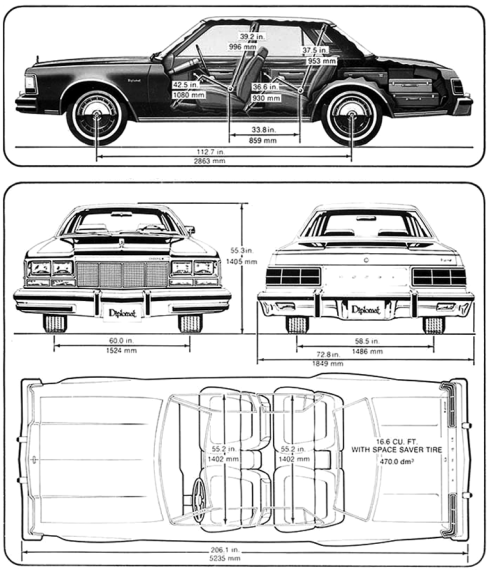
Шли годы. Отечественный автопром по-прежнему не радовал нас разнообразием, но зато в стране появились иномарки, а в лексиконе – вопрос к оппоненту: «Сам-то на чем ездишь?» Но в кино практически ничего не поменялось. Саша Белый из «Бригады» появляется на Lamborghini LM002 не потому, что это «по понятиям» или сообщает зрителю что-то важное о герое, а потому, что такая тачка была во владении у одного из продюсеров сериала.

За границей все обстояло несколько иначе. Не потому, что их кинематографисты талантливее наших. А потому, что выбор машин для героя был значительно шире. Ну вот, например, семь популярных сериалов последних десятилетий, которые большинство читателей наверняка смотрели.





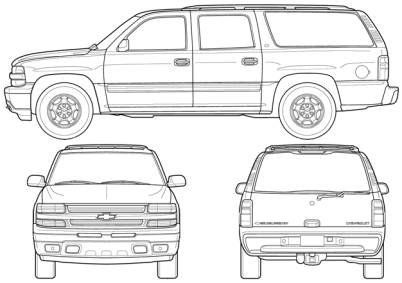




ЧЕРНЫЙ ВИГВАМ

«Твин Пикс», 1990, Dodge Diplomat

«Дайана, сейчас 11:30 утра, 24 февраля. Въезжаю в город Твин Пикс, в пяти милях южнее канадской границы, в 12 милях к западу от границы штата. Никогда в жизни не видел столько деревьев. Как бы сказал У.К. Филдс, лучше быть здесь, чем в Филадельфии. 44 градуса по Фаренгейту, небольшая облачность. Прогноз погоды обещал дождь. Если бы мне платили такие деньги за ошибочные сведения в шести случаях из десяти, я бы уволился. На спидометре семьдесят девять тысяч триста сорок пять миль, бензин заканчивается. В городе надо будет заправиться. Напомни, чтобы я сказал тебе стоимость бензина». Для миллионов телезрителей эти слова, сказанные агентом Купером в диктофон, такая же музыка, как саундтрек авторства Анджело Бадаламенти. Герой Кайла Маклахлена едет по сырому шоссе в сторону темных гор на не менее темном Dodge Diplomat. На первый взгляд в культовом сериале немало более интересных автомобилей: тот же Ford Bronco шерифа или Plymouth Barracuda, Buick Skylark Coupe и другие машины героев второго плана. Но служебный автомобиль агента ФБР тоже интересен. В 1981 году, когда была построена машина Купера, корпорация Chrysler перешла в основном на выпуск не слишком больших переднеприводных автомобилей, и сохранившийся в модельной линейке Plymouth большой заднеприводный седан выглядел скорее как анахронизм. Но о каком приводе могла идти речь, если «Дипломат» мог оснащаться бензиновым V8 рабочим объемом 5,2 литра! Эти машины активно использовались полицией США и Канады в том числе потому, что могли в течение долгого времени двигаться со скоростью под 200 км/ч. Впрочем, агенту Куперу, если вы не забыли, предстоит гонять не по реальным, а по ментальным хайвеям, где пространство искривлено настолько, что чашка кофе может висеть в воздухе кверху донышком.





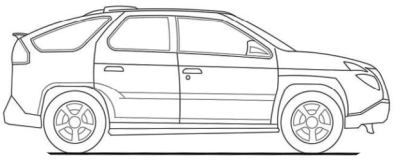


ПО ПОНЯТИЯМ

«Клан Сопрано», 1999, Chevrolet Suburban

«У вас происходят панические атаки. Это может быть очень опасным. Представьте, что в этот момент вы находитесь за рулем автомобиля», – говорила дама-психоаналитик своему клиенту Тони Сопрано в самом начале сериала. Но панику зритель первой серии наблюдал скорее не со стороны главного героя, а со стороны его оппонентов. За рулем седана Lexus LS400, принадлежавшего родственнику, Тони гнался по пешеходным дорожкам парка, чтобы сбить должника с ног бампером. И потом поинтересоваться у поваленной на газон со сломанными ногами жертвы о возвращении долга. Личный автомобиль Тони Сопрано появится в кадре буквально на первых секундах первой серии первого сезона, однако едва ли даже самый разбирающийся в автомобилях зритель смог бы понять, что вот эта стойка – на переднем плане сигарный дым, на заднем еще целые башни-близнецы WTC – принадлежит Chevrolet Suburban новейшего, относительно появления фильма, 1999 года выпуска. Позже в кадре появится и весь автомобиль. Бордовый цвет, конечно, немного подкачал, но в целом машина «правильная». В душе ты можешь быть сентиментальным и кормить уток в собственном бассейне – это как у нас в девяностые братва ездила на «Сабурбанах» не только на разборки, но и в храмы, восстановление которых активно спонсировала, – но транспорт должен быть «по понятиям». Большой и с большим багажником, который может пригодиться для «утилизации мусора», в том числе человеческого. Когда сериал стал бешено популярным, сценарные аллюзии уступили место продакт-плейсменту, и Тони Сопрано пересадили на Cadillac Escalade. А снявшийся в первых сезонах Chevrolet Suburban продали на аукционе. Будущему владельцу исполнитель главной роли Джеймс Гандольфини написал на солнцезащитном козырьке пожелание: Be nice to my car.





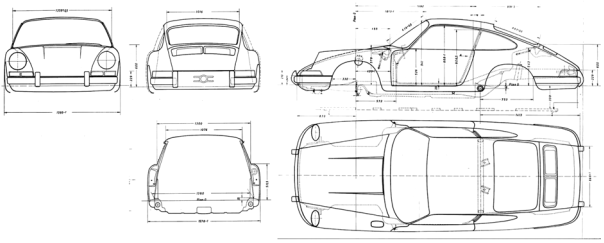




ТРУБКА МИРА

«Во все тяжкие», 2008, Pontiac Aztek

У главного героя ни о чем не говорящее имя – Уолтер Уайт. Он весь в долгах и потому после уроков в школе, где он преподает химию, вынужден подрабатывать на автомойке. В честь пятидесятилетия сварливая жена пытается подергать его под одеялом, но у героя его герой, судя по всему, даже не шевелится. Еще Уолтер носит старперские белые трусы до пупка. Ну, и так далее. На какой автомобиль должны посадить такого героя сценаристы, чтобы еще больше подчеркнуть, что он неудачник из неудачников? Выбор на эту роль Pontiac Aztek напрашивался сам собой. Когда в 2000 году кроссовер впервые показали на Детройтском автосалоне, корреспондент «Таймс» написал, что «больше ненависти у публики этот автомобиль вызвал бы разве что в том случае, если бы его украшала свастика». Автомобильные же журналисты дружно внесли «индейца» – модель не только имела имя «Ацтек», но и производилась в Мексике – в число «самых уродливых машин всех времен и народов». О том, почему это не заметили еще на стадии проектирования, до сих пор спорят. Кстати, дизайнер Том Петерс, рисовавший Aztek, после создал вполне себе симпатичные Chevrolet Corvette седьмого и восьмого поколений. Модель продавалась очень плохо и продержалась на конвейере всего пять лет. Покупали ее в основном те американцы, кто не парился внешностью машины. Ну, такие, как Уолтер Уайт до своего перерождения. Просторный салон позволял возить кучу барахла из супермаркета, бензиновый V6 объемом 3,4 литра – быстро перемещаться в пространстве, а пружинная подвеска – бодро гонять по грунтовым дорогам. «Это хорошая машина, что бы там кто ни вякал, – говорил Уолтер, когда пришло время расставаться с „Ацтеком“, – так что давай пятьдесят долларов и радуйся». В реальной жизни Pontiac, снимавшийся в сериале, ушел на аукционе за гораздо большую сумму.





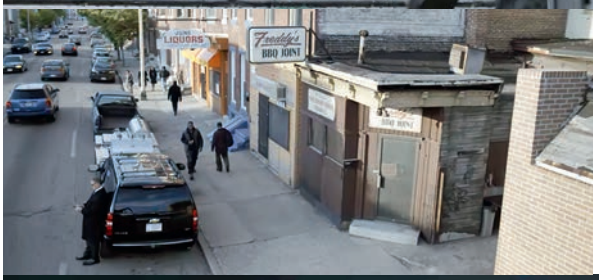


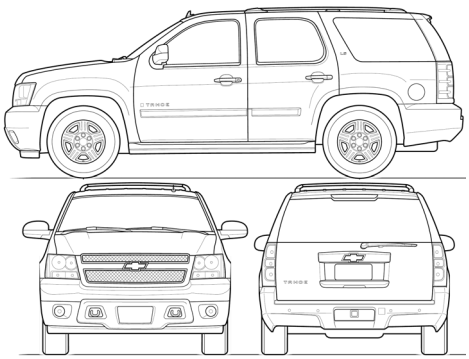
ВНЕ НОРМЫ

«Мост», 2011, Porsche 911S Coupe

Первый кадр первой серии первого сезона шведско-датского сериала «Мост»: руки убийцы в кожаных перчатках на руле автомобиля. Когда он остановится у той части Эресуннского моста, где проходит граница между Швецией и Данией, по заднему фонарю несложно будет узнать Cadillac Escalade. В конце серии мы напрасно будем ждать, что автомобиль взорвется от заложенной в него бомбы. Вовсе нет: убийца этим «бомбическим» представлением просто хотел привлечь к себе внимание. И передать полицейским послание, записанное на CD-диск – дедовский способ, но и сериал вышел на экраны больше десяти лет назад. Детектив отдела убийств полиции Копенгагена Мартин Руде, отец пятерых детей от трех разных жен, и детектив отдела убийств полиции Мальме Сага Норен, женщина со странностями, слушают запись, сидя в автомобиле Саги. Это Porsche 911S Coupe 1977 года. А вот Руде ездит на десятилетнем Plymouth Grand Voyager. Обе машины вызвали ожесточенные споры среди автомобильных фанатов, в основном на предмет того, импортированные ли это из Штатов модели или нет. Впрочем, про Plymouth все скоро забыли, а Porsche Саги Нурен стал культовым. Споры о том, что это конкретно за модель, достигали такого уровня технических подробностей, что ему могли позавидовать фанаты «Доктора Кто», хорошо разбирающиеся в астрофизических возможностях межгалактических путешествий во времени. А один знаток жаловался, что в начале сезона автомобиль звучал как шестицилиндровый, но потом на звук стал определенно четырехцилиндровым. Когда машину Саги продавали с аукциона, стало доподлинно известно, что Porsche 911S Coupe был импортирован в Швецию из Сан-Франциско в 2009 году. Оставался вопрос – каким образом в Porsche 911S Coupe 1977 года герои слушали CD-диск? Ответ прост: один из владельцев инсталлировал в стильный спорткар магнитолу Blaupunkt.





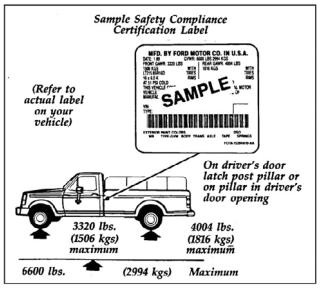




МАНИПУЛИРУЙ

«Карточный домик», 2013, Chevrolet Tahoe

Для того чтобы объяснить нам, кто такой Фрэнк Андервуд, режиссеру первых двух серий «Карточного домика» и исполнительному продюсеру сериала Дэвиду Финчеру понадобилось ровно полторы минуты, с которых и начинается повествование. Конгрессмен выбегает на визг собаки и автомобильных тормозов на улицу, за ним спешит его охранник, что дежурит снаружи дома. В сбитом псе Андервуд опознает любого питомца своих соседей, а охранник успевает заметить виновника происшествия – синюю Toyota Camry. Конгрессмен с ходу определят, что собака не жилец и, отсылая охранника к хозяевам несчастного животного, сначала успокаивает поскуливающего пса, а потом под монолог: «Есть два вида боли. Боль, которая делает нас сильнее, и бесполезная боль, причиняющая страдания. Я не выношу бесполезных вещей. В такие минуты нужны конкретные действия. Кто-то должен выполнять грязную, но необходимую работу» – сворачивает собаке шею. И когда «боли больше нет», Андервуд бесстрастным голосом сообщает соседям о смерти животного и обещает найти виновника на синей «Камри». На чем же ездит сам конгрессмен, манипулятивный и бессердечный политик, признанный одним из лучших телевизионных антигероев XXI века? На черном Chevrolet Tahoe третьего поколения. Здоровенном рамном внедорожнике, но при этом весьма демократичном – это вам не люксовый Cadillac Escalade. При этом салон весьма просторный, а кресла – удобные, особенно для пассажиров второго ряда, которым надо отдохнуть от рутинных политических интриг. На таком автомобиле не стыдно подкатить к Капитолию, но при этом Tahoe не особенно бросится в глаза, пока будет ждать утоляющего свой голод ребрышками Андервуда, когда тот в 7:30 утра пожелает их отведать в своей любимой неприметной закусочной Freddy's BBQ Joint.







ОБМАН ЗРЕНИЯ

«Настоящий детектив», 2014, Ford F250 HD XL

Сценарист первого сезона Ник Пиццолатто выбрал для натурных съемок Луизиану не только из-за налоговых льгот штата, но и за парадоксальную ауру этих мест: «Пышная природа лесов и болот вступает в противоречие со злом, которое она маскирует». Таков, собственно, и Раст Коул в блестящем исполнении Мэтью Макконахи. Его напарник Марти Харт, которого играет Вуди Харрельсон, говорит о себе: «Я – всего лишь парень со здоровым хером». Монологи Марти куда более глубокие: «Если единственное, что удерживает человека в рамках приличия, – это ожидание божественной награды, то этот человек кусок дерьма». В этом контексте и машины у героев «говорящие». У Марти это ожидаемая служебная Chevrolet Crown Victoria, а когда он увольняется «из органов», то покупает себе вычурный седан Cadillac белого цвета. На каком же автомобиле должен ездить философствующий детектив-социопат, постоянно что-то рисующий в своем «молескине»? Видимо, чтобы еще больше подчеркнуть противоречия между внешним и внутренним, авторы фильма посадили Раста Коула на длиннобазный пикап Ford F250, банальный «реднековский» транспорт, на котором ездит половина американцев в «квадратных» центральных штатах. Действие картины происходит на протяжении полутора десятков лет. За которые и образ жизни, и внешность героя приобретают еще больший контраст с его внутренним миром: он живет в комнатенке за барной стойкой, много курит, пьет пиво банку за банкой, сделал себе тату, а усы в совокупности с собранными в хвостик волосами – это вообще что-то чудовищное. Но автомобиль у Раста прежний, только задний левый поворотник раскололся, что нам нарочито показывают крупным планом. Кстати, пикап, участвовавший в съемках, в этом плане был «честным». Когда в 2017 году его продавали на аукционе, одометр показывал пробег 153 тысячи миль.





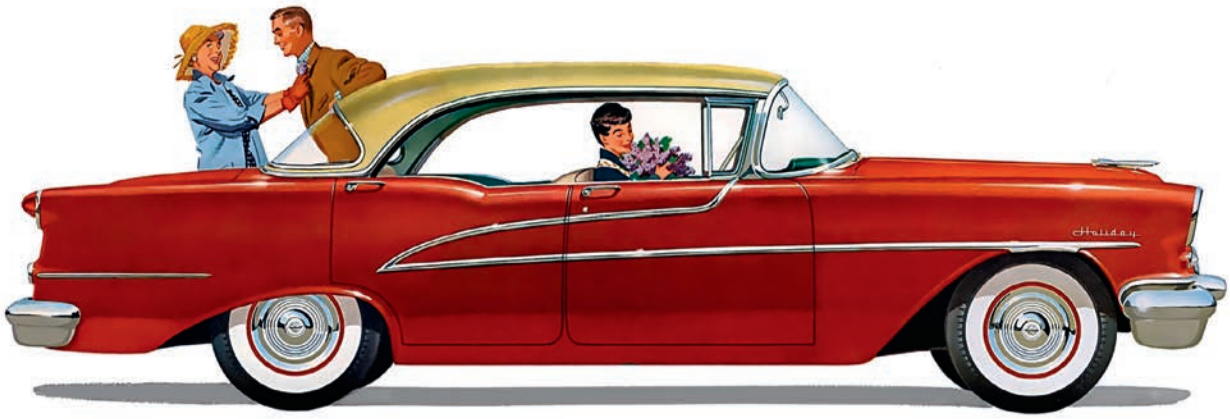


ЭТО РЕАЛЬНАЯ ИСТОРИЯ

«Фарго», 2014, Pontiac Catalina Safari и другие...

«Шеф, я приехала на место в 13 часов ровно. Обнаружили этот „Нью-Йоркер“ 93-го года. Похоже, он сошел с дороги и врезался в забор». Это доклад женщины-полицейского из первой серии первого сезона. Многие не без оснований скажут, что с точки зрения автомобилей второй сезон «Фарго» куда любопытнее. Прежде всего потому, что действие там происходит в семидесятые, а потому в кадре появляются машины более интересные, чем те, которые могли ездить по городку Бемиджи, штат Миннесота, в 2006 году, то есть в первом сезоне. С одной стороны, это так. С другой – именно в этих десяти сериях орудует персонаж, которого зовут Лорн Малво. «Он не злой человек, – говорит про своего героя Билли Боб Торнтон, – он очень методичный, ну, как если бы дьяволом был бухгалтер». Автомобили постоянно присутствуют не только в действиях Малво, но и в его монологах. «Однажды меня оскорбил мужик – я помочился ему в бензобак», – учит он парнишку, работника мотеля. Дьявол, как известно, может принимать самые разные обличья, а потому и машины у него все время разные. После гибели того самого Chrysler NewYorker он на неопознанном внедорожнике – может, у вас получится его идентифицировать по поручню на передней стойке? – приезжает совершать убийство в стрип-клуб. И в той же первой серии, остановленный полицейским, произносит свой жуткий монолог про то, что на «некоторых дорогах водятся драконы», сидя за рулем Ford Taurus. На одной из промофотографий сериала Лорн Малво стоит с чемоданом денег возле Pontiac Catalina Safari, на котором ехала семья Милош аж в 1987 году. В фильме такого кадра нет. Но Дьявол, как известно, живет вечно и потому вполне мог присутствовать не только при разговоре Понтия Пилата с Иешуа, но и на обочине заснеженного шоссе в Миннесоте. **a**

ŠKODA
спонсор рубрики



Наше поколение хочет знать

Наталья Афанасьева, *женщина и мать, Москва*

Кто, скажите, не мечтал о личном шофере? Я мечтаю об этом практически каждый день, но особенно по праздникам, когда я с завистью наблюдаю, как за моими сверстниками-собутыльниками, которые когда-то оказались ловчее и предусмотрительнее меня, приезжают на личных автомобилях взрослые дети, чтобы с комфортом развезти родителей по домам. Ну и в будни, конечно, тоже удобно: сколько дел можно в пробках переделать, сколько нервов сберечь, по хозяйству опять же полезно. И вот дожили, моя мечта стала обретать вполне реальные черты,



Я прокляла все человечество, водителей и пешеходов и произнесла все ругательства, которые до этого даже и не знала.

когда мой сын на свое 16-летие вдруг в качестве подарка заказал курс обучения в автошколе. До сдачи экзамена в ГИБДД, правда, придется ждать до 17 лет, потом еще год до получения прав. Но самое главное сделано! Мой личный водитель подготовлен и бьет, так сказать, копытом. А я уже готовлю торжественную передачу ключей от машины и деньги на ОСАГО, за которое придется платить в разы больше.

Вот когда мне было 16 лет, я и не думала, что мне когда-то придется водить машину. Откуда ей было взяться? Помню, как на УПК – старожилы знают – умные девочки учились печатать на машинке, веселые, как я, шли в пионервожатые, а одна оригиналка подалась на водителя. Даже не знаю, с чем было сравнить наше удивление. Ладно мальчишки, они могут шоферами работать, если судьба не сложится, а ей-то зачем? Кстати, сейчас заметно, что молодежь тоже не спешит получить права, хоть в семье может быть и несколько машин. Берегут нервы, видимо, предпочитают экологичный шеринговый самокат и такси, ну или родителей в качестве «водил».

«А почему ты решил научиться водить машину?» – спросила я своего потомка. И это прозвучало почти как в фильме «Курьер»: «Я, мы, наше поколение хочет знать... в чьи руки попадет воздвигнутое нами здание?!» Ну хорошо, купленный за большие деньги семейный автомобиль. Ответ подрастающего поколения заставил меня устыдиться: «Я мечтал испытать себя, научиться делать что-то, что казалось мне невозможным, например, управлять таким сложным механизмом». Гм... Я-то в его годы ответила бы словами из того же фильма, что хочу ехать на красивой спортивной машине, чтобы на мне был длинный алый шарф, а также были магнитофон и маленькая собачка.

Потом я решила узнать, что понял о жизни и людях человек, который сел за руль и выехал на дороги столицы. «Я понял, – ответил он, – как важно научиться видеть ситуацию глазами другого человека. То есть других водителей и пешеходов». Вот это да! Я отчетливо помню, как, впервые выехав в город, я прокляла все человечество, водителей и пешеходов и произнесла все ругательства, которые до этого даже и не знала. Все-таки героическая у нас молодежь.

Да и автошколы, признаться, не те, что были двадцать лет назад. Там нынче учат, причем вежливо, доходчиво и с видеопримерами. Не хотелось бы спугнуть удачу излишним оптимизмом, но, может быть, так вырастет новое поколение водителей. Впрочем, до полной победы еще явно далеко. Правило «Трех Д» на наших дорогах осталось неизменным, и его, как и двадцать лет назад, вталкивают будущим водителям в первую очередь. Моему ребенку его объяснили так: «Дай дорогу дураку! Пропусти его, пойми, что у него одна извилина, да и ту шапкой натерло». а



Вся правда о переселении душ

Алексей Рубинштейн, *парашютист-инструктор, Москва*

Ответы на вечные вопросы иногда получаешь в самых неожиданных местах. Мой старый приятель – перекупщик, автомобильный махинатор и владелец небольшого сервиса-разборки – внезапно открыл, где находится душа автомобиля.

– Вот она, его душа-душонка! – Округляя красивые восточные глаза, он совал мне под нос потрепанный двойной листок ПТС старого образца. – Если слетит завтра с учета – все! Считай, отлетела его душа.

Рядом с нами стоял большой черный и пока что одушевленный представительский седан. Он был еще вполне ничего, но беда, как выяснилось, крылась под слоями блестящего лака: машина была сварена после аварии из двух половинок, а с такими вмешательствами в конструкцию автомобили у нас не регистрируют. И если при осмотре инспектор-криминалист проявит внимательность, государственную регистрацию аннулируют. Прощай, душа, ездить больше нельзя.

Но что интересно, в отличие от других одушевленных существ, машина без души, оказывается, не умирает. И это было второе откровение.

– Мертвая машина – это вот. – Мой проводник в автомобильный загробный мир грязным пальцем указал в заросли лопухов у забора. Среди зелени виднелся кузов без стекол и дверей, весь в рыжих пятнах ржавчины.

По его словам получалось, что умереть автомобиль может лишь физически: в результате аварии и естественным путем – от старости. А ментальная смерть от потери души лишь порождает новую жизнь. И бывает, что даже не одну.

– У людей тоже так случается. Травма, авария, тело живет, а мозг умер. Тогда врачи берут здоровые органы и пересаживают, – тут мой собеседник трижды плюнул через левое плечо и ловко постучал себя по лбу, – умирающим пересаживают, дают новую жизнь. Бывают люди-доноры, а бывают доноры-машины. На этом, правда, параллели с миром людей заканчивались. Потому что автомобилям, в отличие от людей, научились создавать двойников.

– Просто если это две машины с одинаковой маркировкой и документами. Документы при этом все могут быть вполне официально получены, как дубликаты взамен утраченных к примеру. Есть разные способы – криминальные и не очень. Раньше, когда штрафы с камер не приходили, многие годами на «двойниках» катались – и ничего.

Таким образом получалось, что одну автомобильную душу-документ теоретически могут использовать две машины. Или даже три-четыре, если модель особо популярная.

Откровения лились на меня обильным потоком, и я решился задать свой самый сокровенный вопрос: а переселение душ в автомобильном мире случается? Это вообще возможно?



Среди зелени виднелся кузов без стекол и дверей, весь в рыжих пятнах ржавчины.

С хитрым прищуром мой чумазый гуру присел на автомобильное крыло и стал чертить схему ногтем на пыльном капоте.

– Вот была, например, машина. Ровная, правильная, с документами – все дела. Попадает она в ДТП крупное, все железо в муку, одни бумаги остались и брелок от ключей. И несут их, положим, ко мне. Возьми, говорят, вдруг пригодится. И действительно, появляется на горизонте проблемный автомобиль, точно как в этих документах. Все совпадает: марка, модель, цвет, поколение. И мы берем эти чистенькие документы, делаем дубликаты номеров, еще кое-что делаем – и вперед. Автомобиль избавляется от проблем и обретает новую душу!

В его черных глазах что-то сверкнуло. Кажется, он не все рассказал. **а**



ВЫ РИСОВАТЬ УМЕЕТЕ?

Дмитрий Леонтьев,
бизнес-аналитик, обладатель московской прописки

Я решил собрать у себя в гардеробе все имеющиеся в природе цвета. Ошо Раджниш хотел иметь 365 «Роллс-Ройсов», а я – всего лишь семь оттенков каждого предмета одежды. Кто осудит столь скромное желание?

В этом сезоне ассортимент торговых центров оказался радикально иным. Если раньше на вешалках и полках встречались брюки, штаны, джинсы, рубашки и пиджаки, то в этот раз не было ничего подобного. Я увидел лишь тонны треников и худи. Везде в каждом бутике висела на вешалках, лежала на полках и красовалась на манекенах бесформенная одежда из мягкой ткани. Что-то среднее между пижамой и униформой для физры. Раньше в таких обносках красовались только в американских тюрьмах и домах престарелых. И вот, пожалуйста, эта мода стала всеобщей. Возможно, это влияние пандемии, а точнее, удаленной работы, для которой не нужно ничего, кроме домашнего прикида. Но мне кажется, причина гораздо глубже. На рубеже тысячелетий моду в мире диктовал люкс, что хорошо показано в фильме «Дьявол носит Prada». В те времена было важно, на каком автомобиле ты ездишь, какую одежду ты носишь и какой телефон у тебя в руках. Сегодня появление на людях в шикарной оправе вызывает лишь негативные эмоции у зрителей. Дорогие часы стали синонимом коррупции, безразличия к «судьбам нуждающихся людей». Владелец вызывающего автомобиля – моральный урод в глазах публики. Ключевыми понятиями в обществе стали: «помогать», «развиваться», «сохранять» и прочее, связанное с актуальной в развитых странах ESG-повесткой. Такие установки, как «жить красиво», «круто выглядеть» и «подняться над толпой», уже не привлекают, а отталкивают.

КОГДА В ПОСЛЕДНИЙ РАЗ ОНИ СОЗДАВАЛИ ШЕДЕВР, СПОСОБНЫЙ ОТКРЫТЬ У ЛЮДЕЙ РТЫ И РАСШИРИТЬ ИХ ЗРАЧКИ?



Это также связано и с компанией Apple. Превратив все смартфоны в одинаковые коробочки разного цвета – а помните, были такие телефоны, как Vertu, например, – она уничтожила понятие люкса. То же самое в этом году случилось и с одеждой: она вся одной формы, только цветом отличается. Скоро дело дойдет и до автомобилей. За считаные годы мы увидим, как дизайнеры машин потеряют работу, и, если честно, жалеть не о чем – их золотой век прошел. Когда в последний раз они создавали шедевр, способный открыть у людей рты и расширить их зрачки? Десять, двадцать, тридцать лет назад? Очень давно, и надежды, что вдруг они снова зафонтанируют интересными идеями, уже нет.

В XX веке гениальные проекты появлялись регулярно. XXI век стал кладбищем не только оригинальности, но и просто хорошего вкуса, явив миру огромное количество ординарных, банальных, скучных дизайнов. Никому в голову не придет сегодня коллекционировать модели современных машин – они не вызывают подобного желания! Человек подошел к пределу своих возможностей в креативной сфере, а уж в дизайне и вовсе потерпел фиаско.

Это нам уже продемонстрировал такой персонаж, как Николай Иронов – искусственный интеллект Студии Лебедева, буквально унизивший живых специалистов, протирающих штаны перед монитором. Николай Иронов в этом году начал продавать логотипы за 10 тысяч рублей, и они гораздо смелее, оригинальнее и дешевле, чем те, которые создает человек. Пока искусственный интеллект рисует фирменный стиль для компаний и людей, но уже завтра он сделает первый автомобиль. Это очевидно, и это большой позор для жалкой людской расы, дошедшей, а точнее, упавшей до уровня самого плохого транзистора. **a**



Волшебная сила искусства

Сергей Шерстенников, *сотрудник «АЛФ-Медиа», сказочник, Москва*

Недавно у меня, товарищи, произошел натуральный разрыв шаблона. Открываю одно из сетевых СМИ не без признаков иностранного агента, а там выдержки из документа, который я мысленно обозначил проектом закона о скрепах. В нем Минкульт зафиксировал, какие ценности нашему народу близки – достоинство, справедливость, взаимопомощь, взаимоуважение. А какие чужды – культы эгоизма, вседозволенности, безнравственности. Не скрою, приятно мне стало, потому что издание это, как правило, смотрит на российскую действительность с предубеждением, однако и оно понимает, в чем сила наших людей, и она – не в пармезане.

В этом благостном настроении, ввиду открывшегося мне особого места России в мире, я включаю на кухне единственный сохранившийся в квартире старенький телевизор с федеральными каналами. И что я вижу на первом же из них? Приглашенные в студию гости катаются по полу, дерутся и обзываются, а причина тому – какое-то не поделенное, кажется, наследство. И охрана бессильна. В общем, наши люди предстают в образе, чуждом тому, что пропагандирует Минкульт. Вместо того чтобы взять и разделить все мирно или просто перевести в фонд мира, сквалыжничают, что совершенно нехарактерно для россиян.

Я зову жену, вот, мол, какое расхождение неприятное, какие мерзости показывают, какой пример подают детям. А она: «Да хватит дурковать, сам знаешь, что это подставные актеры, а не настоящие, глубинные россияне. А помнишь, кто нам открыл на это глаза?» И рассказывает историю, которую я и вправду забыл за давностью лет, а история замечательная.

Почти двадцать лет тому назад судьба свела нас с одной семейной парой по вопросу загородной недвижимости. У той пары был сын без определенных в силу молодости занятий. В частности, он выступал – или как минимум один раз выступил – героем подобного телешоу. Роль у парня была такой. В школе мальчика чморили одноклассники. Однако парень вырос, занялся бизнесом-шмизнесом, разбогател. И придумал вот что. Были у него в классе мальчик с девочкой, что особенно старались в деле травли. Назовем их Вика и Валера. После школы Вика и Валера поженились и стали жить под одной унисекс-фамилией – типа Приходько. И вот однажды им к дому доставляют небольшой, но престижной марки европейский автомобиль, и приписка – «В подарок В. Приходько». И все, то был конец семейной идиллии. Молодые ссорятся каждый день: каждый уверен, что подарок ему. Пришли со своим скандалом в студию – куда ж еще! – каждый гнет свою линию. И тут – та-дам! В зале появляется сам даритель. «Обоих двух вас, – говорит, – ненавидел, знал, что вы люди мелкие и проклянете друг друга из какой-то груды крашеного металла». Ну чистый граф Монте-Кристо в описании Михаила Зощенко.



В ОБЩЕМ, НАШИ ЛЮДИ ПРЕДСТАЮТ В ОБРАЗЕ, ЧУЖДОМ ТОМУ, ЧТО ПРОПАГАНДИРУЕТ МИНКУЛЬТ.

Чем закончилась история в телевизоре, трудно сказать, а в жизни она приняла интересный оборот. Родителям того парня, что играл Монте-Кристо, позвонили родственники из Белоруссии. «Видели, говорят, вашего мальчика. Интересное кино получается. Мы, как вам прекрасно известно, последнюю бульбу без соли доедаем, а вы, вместо того чтобы нам помочь, автомобилями раздора швыряетесь, эго свое тешите. Хороши родственнички».

Пытались те объяснить, что история выдумана от начала до конца и что у сына их даже у самого машины нет. Да только родня не поверила. Нешто по телевизору врать будут? **a**



ЛИШЬ БЫ НЕ БЫЛО ВОЙНЫ

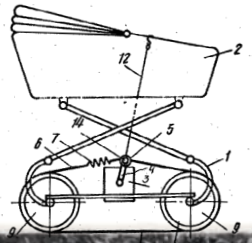
В интересное время живем. Сейчас найти информацию по картинке иногда настолько просто, что даже становится страшно. Какое-то время назад, чтобы выяснить, что за город изображен на фото, я бы обратился к немецким знакомым, а те бы в свою очередь озадачили своих знакомых краеведов. А теперь... Выделил фрагмент со зданием справа – явно магистратом, загрузил его в «Яндекс.Картинки» – и вот вам ответ. На старом фото – Кведлинбург, город в Восточной Германии, ныне причисленный ЮНЕСКО к историческим ценностям мирового масштаба, ибо на его улицах и площадях, каким-то чудом не тронутых войной, уцелело полторы тысячи фахверковых домов, возраст многих из которых составляет чуть ли не 600 лет.

Наша гордость ГАЗ-21 «Волга» поставлялась на экспорт в 43 страны мира. Из всех машин, выпущенных с 1957 по 1959 год, за границу уехала практически треть. Бельгия, Великобритания, Греция, Швеция, Финляндия... Ну и конечно же, «страны восточной демократии», включая ГДР. Там автомобиль не только возил начальство или, например, служил в «Народной полиции», но и продавался в частное владение. Но можно предположить, что молодые люди в стильных широкоплечих пальто и с модными прическами – советские дипломаты. Припарковаться на центральной площади, прямо под знаком это запрещающим, чтобы сделать фото на память, – это скорее по-русски, нежели по-немецки. «Знай наших!» Однако про «можем повторить» в ту пору едва ли кому могло даже просто прийти в голову, не говоря уже о том, чтобы написать это на кузове или заднем стекле автомобиля. Войну еще помнили как величайшую трагедию. Ведь прошло после нее каких-то два десятка лет.

Я помню, как школьником оказался 9 мая в одном из областных центров СССР – в каком именно, писать не буду специально, потому что похожим образом этот праздник отмечался не в одном месте. Ветераны – тогда еще относительно молодые – собирались на площади и по проспекту шли к мемориалу, посвященному Великой Отечественной. Без всякой музыки, в полной тишине. Слышно было только, как стучат друг о друга, сливаясь в глухой шум, ордена и медали на пиджаках и кителях. Это было очень сильное зрелище.

Считается, что вторая половина XX века прошла без глобальных войн в том числе потому, что у власти были люди воевавшие и не по книжкам знавшие, какие беды приносит война. Ветеранами Второй мировой были и Хрущев с Брежневым, и полдюжины американских президентов. Последний из них – Джордж Буш-старший, находившийся у власти с 1989 по 1993 год.







ВОПРОС ДЕМОГРАФИИ

Вот вам один из анекдотов, родившихся в советское время. «В ЗАГСе одного из райцентров молодая мамочка регистрирует новорожденного:

– Кто папочка малыша?

– Загурин Василий Николаевич из Березников.

– Да что ж такое, – оборачивается регистратор к коллеге, – за неделю уже четвертая женщина, которая от Васи Загурина ребенка регистрирует. Вот, полюбуйся. Верочка Загурина из Никольского, Петенька Загурин из Морозовых Борков. Еще один ребеночек из Федоровки. Как такое возможно?

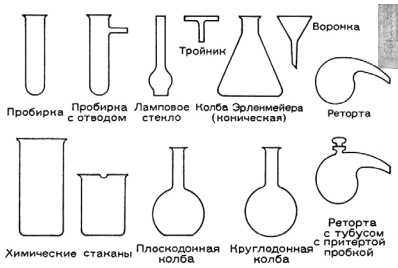
– Так у него ж мотоцикл!»

Мы не знаем, какой был мотоцикл у упомянутого Василия, но на нашем снимке – Иж-56. Когда он появился в продаже, многие ворчали, что по проходимости он уступает своему предшественнику – Иж-49, который проектировался прежде всего для проселочных грунтовых дорог. Зато у новинки были глубокие щитки колес, силовые элементы надежно защищались кожухами, конструкция предусматривала встроенные закрытые ниши для инструментов. 13-сильный мотор способен был разогнать мотоцикл до 100 км/ч, так что из Никольского в Федоровку можно было поспеть весьма быстро. С 1956 по 1962 год было выпущено без малого 700 тыс. мотоциклов Иж-56. И каждый пятый из них был оборудован боковым прицепом.

Прицеп этот и сегодня выглядит как явная дизайнерская удача. Обтекаемая форма, ажурное крыло, прикрывающее колесо. И то и другое украшено сверкающими молдингами. Полог, чтобы пассажир мог прикрыться от встречного ветра. На самом мотоцикле «стекло» из плексигласа и мягкий кожух ниже – явно «приколхожены». «Кузов» – именно так изделие именовалось в инструкции по эксплуатации мотоцикла – оборудован мягким сиденьем, состоящим из двух пружинных подушек. Спинка сиденья имела замок, вставленный в верхнюю часть стенки кузова, при открытии которого спинка откидывалась, открывая доступ во вполне вместительный багажник. Сидеть в «коляске» было очень удобно, в том числе благодаря мягким подлокотникам. Единственное – любвеобильному мотовладельцу надо было либо выбирать себе подружек с приблизительно одинаковой массой тела, либо постоянно регулировать «развал/схождение». При неправильной установке колеса бокового прицепа трехколесную машину могло тянуть вправо или влево.

Ну, а что касается детишек… Боковой прицеп, видимо, неспроста называли не только «коляской», что само по себе недвусмысленно намекало на средство перевозки ребенка, но еще и «люлькой». Не той, которую курил Тарас Бульба, а той, в которой укачивали младенца.

ФОТО НА ДОКУМЕНТЫ







ХИМИЯ И ЖИЗНЬ

На нашей очередной фотографии – обычный «пикник у обочины». Банальный в общем-то сюжет, каких миллионы, и только один предмет на фото делает этот снимок особенным.

Этот предмет – лабораторная колба для смешивания химических реактивов, выполняющая в данном случае функцию графина. Как она сюда попала, догадаться нетрудно: кто-то из тех, кто заснят на фото, наверняка унес ее с работы домой. Такое в СССР практиковалось повсеместно, было даже определение таким людям – «несуны». Всякую мелочь тащили везде и всюду, порой даже не задумываясь, зачем это нужно. В хозяйстве пригодится. Явление нашло отражение и в фольклоре: «Тащи с завода каждый гвоздь! Ты здесь хозяин, а не гость!» И еще: «Через нашу проходную пронесу хоть мать родную!»

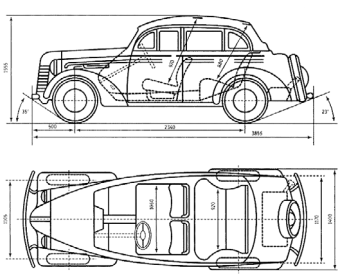
Кто не мог пронести через проходную – перекидывал «социалистическую собственность» через забор в заранее условленном месте, где уже поджидали сообщники. Так через ограды фабрик заводов летали листы фанеры, алюминия, доски, брусья и прочий негабарит. Видеокамер по периметру тогда ведь не было. Потом из этого всего добра умельцы на родных шести сотках сооружали немыслимые строения, лишь отдаленно подпадающие под определение «летний домик». Запчасти для автомобилей воровали, кстати, так же – кидали через забор.

Наверное, такое могло быть только при советской системе, как и новообразованные словечки типа «спионерить» или «скоммуниздить». Вряд ли где-то в Европе или Америке кражу государственной собственности кто-то назвал бы глаголом «сдемократить».

А советский народ и не тушевался. Были даже придуманы оправдательные фразы, типа «Я честный человек, ворую только у государства» или «Я не ворую, а возмещаю нанесенные мне убытки». В последнем случае это даже походило на правду. Уже не секрет, что себестоимость производства «Волги», «Жигулей» и «Москвичей» была в два-три раза ниже, чем их цена в магазине. То есть государство делало на каждой машине два-три «конца» за счет кошелька советского автовладельца, при этом заставляя его еще и томиться в многолетней очереди.

Вот и лабораторная посуда на пикнике похоже, что из той же оперы. Тем более на заднем плане как раз виден «Москвич», а справа выглядывают «Жигули». А на переднем плане – веселые и жизнерадостные люди. Ведь социальная справедливость греет душу не меньше, чем самогонка, налитая из утащенной с работы колбы.







ПРОКАТИ НАС, ДИМА!

Вкрадчивый голос артиста Юрия Яковлева в фильме «Берегись автомобиля» сообщал зрителю, что авторам неизвестно, в каком городе произошла рассказанная в фильме история, но внимательный зритель все равно узнавал ресторан «Прага» в окне кабинета Максима Подберезовикова и Смоленский метромост рядом с домом Димы Семицветова. Там же, у дома рядом с метромостом, снималась и сцена уговоров Семицветова на ночные покатушки, когда все дружно скандировали «Прокати нас, Дима!», а одна из подвыпивших девиц даже полезла на полированный капот его новенькой «Волги».

А вот с этой фотографией все наоборот. Место съемки неизвестно, и только первая буква «Щ» в номере подсказывает, что это может быть одна из областей Украинской ССР. Зато сюжет довольно частый и чем-то похожий на сцену из фильма, что вовсе неудивительно.

Личный автомобиль считался в Советском Союзе таким огромным счастьем, что хотелось на него залезть, обнять и целовать. Тем более что возможность такая была. Капоты тогдашних машин – что «Волги» из «Берегись автомобиля», что «Москвича» с фотографии – могли выдержать и женщин, далеких от всяческих диет и спортзалов.

Как любят повторять старые шоферы: «Раньше железо было толще, а масло гуще». Но причина заключалась не в том, что партия таким образом заботилась о счастье народном, а совсем в другом: советские металлургические заводы никак не могли освоить тонкий штамповочный прокат, поэтому делали его чуть более толстым, чтобы избежать потери прочности. Ну, а что там на самом деле происходило с моторным маслом, даже представить себе страшно.

Счастливых автовладельцев «Москвича» на снимке это, впрочем, не смущало. Интересно, как это место выглядит сейчас. Кирпичные дома, наверное, стоят до сих пор – в провинции такие не сносят. Может быть, вокруг выросли деревья и проложены аккуратные дорожки. Но может быть, кругом такая же инфернальная пустота, лужи и грязь, а люди ходят по узеньким дощечкам, чтобы не испачкаться. Не исключено, что сохранился и «Москвич» с фотографии, доживает свой век на задворках. Советские машины вообще гниют и ржавеют очень долго – металл же толще, чем надо. **а**



МАТЕРИАЛ НА ПЕРВУЮ ПОЛОСУ

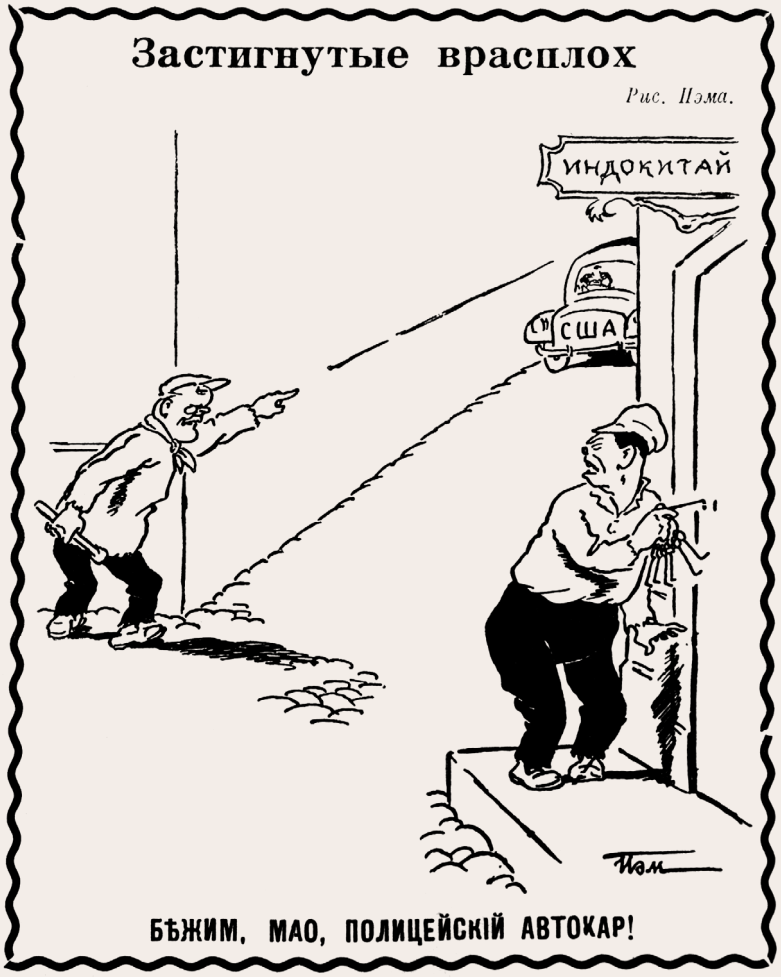
Иван Баранцев • Карикатуры Пэма

АВТОМОБИЛЬ КАК ЭЛЕМЕНТ ПОЛИТИЧЕСКОЙ КАРИКАТУРЫ

САМО СЛОВО «КАРИКАТУРА» СЕЙЧАС ЗВУЧИТ КАК ПРИВЕТ ИЗ ПРОШЛОГО. КАКИЕ-ТО ОСТРОУМНЫЕ РИСУНКИ НА ЗЛОБУ ДНЯ, ЧТО ДАВНЫМ-ДАВНО ПОМЕЩАЛИ НА СТРАНИЦАХ ГАЗЕТ, КСТАТИ, ТОЖЕ УХОДЯЩИХ В ИСТОРИЮ. ТЕПЕРЬ ВМЕСТО ГАЗЕТ – ИНТЕРНЕТ, А ВМЕСТО КАРИКАТУР – ДЕМОТИВАТОРЫ. А ВЕДЬ КОГДА-ТО КАРИКАТУРЫ ВЫСТУПАЛИ В РОЛИ СИЛЬНЕЙШЕГО ИДЕОЛОГИЧЕСКОГО ОРУЖИЯ, ДОСТАТОЧНО ВСПОМНИТЬ СОВЕТСКОЕ ТРИО КУКРЫНИКСЫ ИЗ ГАЗЕТЫ «ПРАВДА» И ЖУРНАЛА «КРОКОДИЛ» – КУПРИЯНОВА, КРЫЛОВА И СОКОЛОВА, СЛУЖИВШИХ ПРОПАГАНДЕ ТЕКУЩЕГО КУРСА СССР. НО БЫЛ ОТВЕТ И С ТОЙ СТОРОНЫ – РУССКИЙ КАРИКАТУРИСТ ИЗ ПАРИЖА, ВЫСМЕИВАВШИЙ СОВЕТСКУЮ ПОЛИТИКУ И ВОЖДЕЙ.

Есть такое выражение: «В России за десять лет меняется все, а за двести лет – ничего». Впрочем, относительно второго временного периода есть разные варианты, та же более красивая цифра 100 лет. Но в нашем случае – еще меньше. Достаточно взглянуть на газету «Русская мысль» пятидесятых годов, от которой нас отделяет всего семь десятилетий, чтобы понять это. Заголовки первой полосы – почти сплошь про выдаваемую за миротворчество агрессивную политику СССР, лживую советскую пропаганду, двойные стандарты, ядерную угрозу, экспансию коммунизма, лицемерную дипломатию с ее бессмысленными и никому не нужными переговорами. Пожалуй, единственное отличие – это то, что в Советском Союзе тех лет шла настоящая внутриполитическая борьба за лидерство между вождями. Дополнением к передовицам шли карикатуры. Все с одной и той же подписью – Пэм, означавшей Павел Матюнин.

Краткая биография Пэма в общем-то известна. Родился 27 января 1885 года в селе Песчанка Сумского уезда Харьковской губернии в дворянской семье. Его отец, Павел Гаврилович Матюнин, был присяжным поверенным и депу-



СОВЕТСКИЙ МИНИСТР
иностранных дел Вячеслав Молотов «стоит на шухере», пока Мао Цзэдун лезет в Индокитай — нынешний Вьетнам, а в 1954 году — французскую колонию, за которую уже восемь лет шла война. Франции помогали Великобритания и США, а самопровозглашенной Демократической Республике Вьетнам — Советский Союз и Китайская Народная Республика.



СОВЕТСКОГО ЛИДЕРА ХРУЩЕВА
на гоночной машине «Коммунизм» тормозит рукопожатие Турции и Пакистана. Карикатура была опубликована в номере «Русской мысли» от 12 марта 1954 года, а уже 2 апреля Пакистан и Турция подписали договор о дружбе и сотрудничестве с целью противодействия распространению коммунизма и советского влияния в регионе.

ЖИЗНЬ СОВЕТСКОЙ ЭЛИТЫ
в представлении Пэма в общем-то не сильно далека от реальности, когда высокие партийные чины были недосягаемы для простого народа и жили в своем отдельном мире. Интересно, что газета «Русская мысль» до 1956 года сохраняла старую дореволюционную орфографию, а затем перешла на советскую без ятей и еров.



татом III Государственной думы от Харьковской губернии. Словосочетанием «присяжный поверенный» тогда назывался адвокат.

Будущий карикатурист окончил реальное училище в городе Сумы, а в 1903 году поступил на электромеханическое отделение Императорского Санкт-Петербургского политехнического института, который окончил в 1909 году. После работал инженером-электриком в Морском министерстве и занимался электрификацией Санкт-Петербургского порта. Особенно Матюнин гордился построенной им электростанцией, в которой сумел реализовать многие свои идеи.

Еще будучи студентом, Павел Матюнин начал рисовать. Разные источники называют разные даты, но сам художник отмечал пятидесятилетие творческой деятельности в 1957 году персональной выставкой своих работ в Париже, в здании Социального музея.



ФОТОПОРТРЕТ ПЭМА
в профиль — одно из немногих опубликованных изображений русского художника, о жизни и творчестве которого в нашей стране до сих пор известно очень мало.



ПОЛИТИЧЕСКИЙ КОНФЛИКТ МЕЖДУ СССР
и Народной Республикой Албанией, длившийся с 1955 по 1961 год и получивший название «Советско-албанский раскол», начался из-за хрущевской десталинизации, которую албанские коммунисты восприняли как противоречащую марксистско-ленинскому учению. В результате в 1961 году СССР разорвал отношения с Албанией.



ЗАБИТАЯ ОРУЖИЕМ ГРУЗОВАЯ МАШИНА «МОЛОТОВ»,
управляемая еще одним советским вождем Маленковым, держит путь из Китая во Вьетнам. Путник с крыльями символизирует мир, что и написано у него над головой на латыни — Рах. Совпадение или задумка, но в СССР грузовики в числе прочих заводов выпускал и Горьковский автомобильный завод имени Молотова.

Напрасно меня пленявших

Работать карикатуристом он начал в самых влиятельных столичных изданиях – газетах «Новое время» и «Вечернее время», журналах «Сатирикон», «Русская мысль», «Столица и усадьба». Последний считался одним из самых роскошных изданий той поры. В 1913 году в серии «Библиотека „Вечернего времени“» вышел сборник «Карикатуры Пэма», очевидно первый в биографии художника.

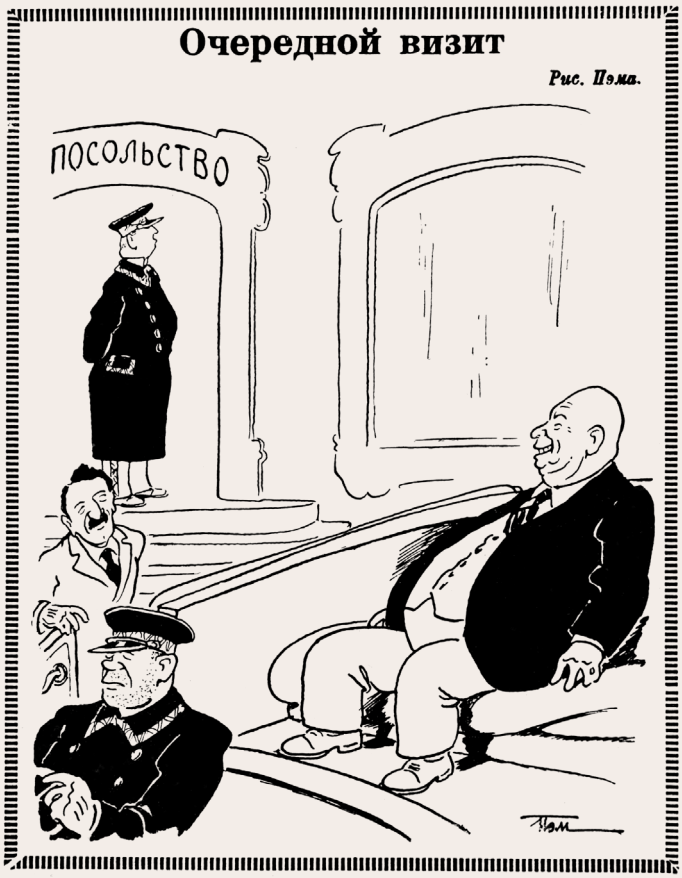
Многие знавшие его лично отмечали скромность как главную человеческую черту Матюнина, возможно, поэтому он всегда подписывался не своей фамилией, а псевдонимом. Пэм – это не что иное, как инициалы П.М., произнесенные вместе с гласным звуком. До революции такие псевдонимы были в моде.

Во время Первой мировой войны Матюнин создавал сатирические рисунки и карикатуры для поддержания морального духа солдат русской армии. Рисунков набралось столько, что из них получилось уже два сборника «Война и Пэм».

Сборник получился, что называется, на века. Кинорежиссер



КРАСАВИЦА С НАДПИСЬЮ «ООН» МАШЕТ НА ПРОЩАНИЕ
Молотову и Мао Цзэдуну — эта карикатура посвящена дискуссии о принятии Китайской Народной Республики в Организацию Объединенных Наций на конференции в Женеве в 1955 году. Не приняли.



КАРИКАТУРА ВРЕМЕН ЖЕНЕВСКОЙ КОНФЕРЕНЦИИ,
первой в период после окончания Второй мировой войны встречи глав четырех правительств — СССР, США, Великобритании и Франции, прошедшей с 18 по 23 июля 1955 года в Женеве. Конференция закончилась безрезультативно с точки зрения конкретных договоренностей и была скорее символическим действом, на что и намекает карикатура. К слову, советские лидеры Булганин, Молотов и Хрущев перемещались по городу то в бронированных ЗИС-110СО, то в обычных лимузинах ЗИС-110, то в кабриолетах ЗИС-110Б.



ПОСЛЕ СМЕРТИ СТАЛИНА ПОСТ ГЛАВЫ СОВЕТСКОГО ПРАВИТЕЛЬСТВА
занял Георгий Максимилианович Маленков, предложивший перейти к коллективному руководству страной, то есть вместе с первым секретарем ЦК КПСС Никитой Хрущевым, министром обороны Николаем Булганиным, министром внутренних дел Лаврентием Берией и министром иностранных дел Вячеславом Молотовым. Первой жертвой хрущевских интриг в июне 1953 года стал Берия, а в феврале 1955 года — Маленков, которого Никита Сергеевич лихо переезжает на мотоцикле по пути к единоличной власти.

Сергей Эйзенштейн называл Матюнина среди тех, кто оказал на него влияние в юности: «Пэма из „Вечернего времени“, особенно гремевшего в мировую войну сборниками „Война и Пэм“, полными скучных Вильгельмов, совершенно напрасно меня пленявших». К слову, когда началась война, будущему автору фильма «Броненосец „Потемкин“» было 16 лет.

После революции Матюнин какое-то время оставался в Советской России и даже подготовил очередной сборник «Петроград первых лет революции», впрочем оставшийся неизданным. В 1923 году он покинул Родину и поселился в Париже.

Его большой талант оказался востребованным и в Париже, поэтому, в отличие от многих других русских эмигрантов, ему не пришлось идти работать таксистом, швейцаром или рабочим на заводе Renault. Рисунки Пэма публиковались во многих французских газетах и журналах: Le Matin, La Vie Parisienne, L`Ami du People, Le Rire, Fantasio, Le Journal National и других. А те самые рисунки из сборников «Война и Пэм» на тему Первой мировой войны журнал L`Illustration даже переиздал – в двадцатые годы прошедшая война все еще оставалась одной из главных тем для разговора.

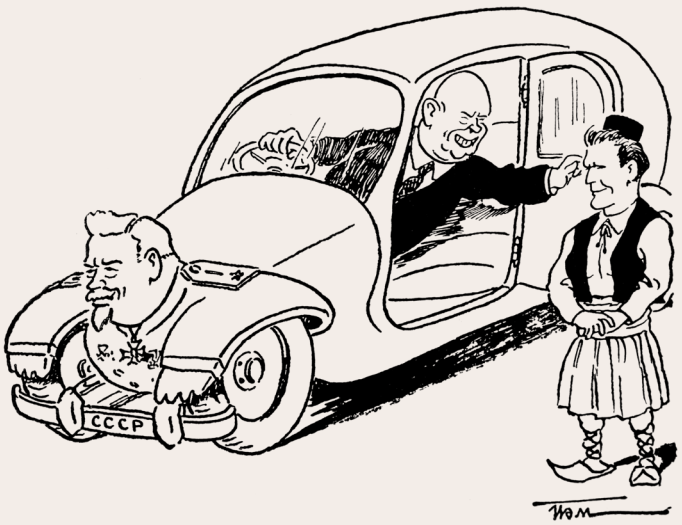
Вырученные средства за альбом рисунков о Первой мировой войне Павел Павлович пожертвовал на реставрацию Свято-Александро-Невского храма. Конечно же, Пэм сотрудничал и с русскими эмигрантскими изданиями – газетой «Возрождение» и журналом «Иллюстрированная Россия».

И теперь стал Матюнини

Воспоминания о Матюнине тех лет оставил в своей книге «Из кладовой писателя» Владимир Крымов, издававший до революции журнал «Столица и усадьба». Тоже, кстати, любопытный персонаж: потомок протопопа Аввакума и выходец из старообрядческой семьи, пробовавший себя на самых разных поприщах – предприниматель, журналист, писатель и издатель. Сразу после Февральской революции Крымов успел перевести весь личный капитал в Швецию, чем обеспечил себе достойную жизнь и в эмиграции. Увековечен не только своими литературными произведениями,

Соблазнитель

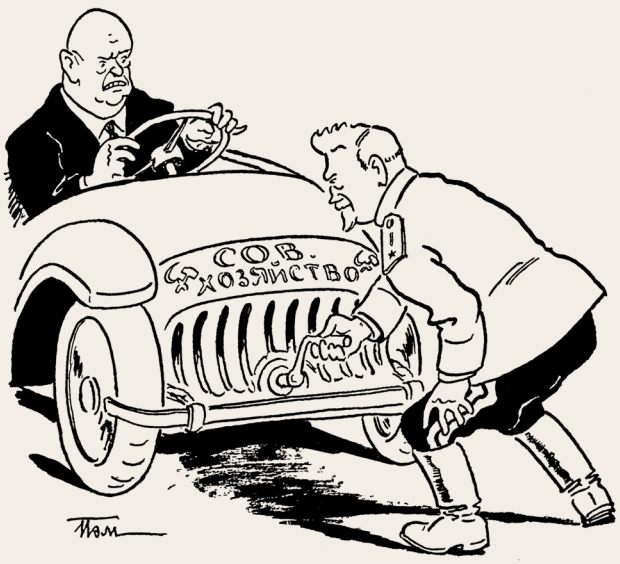
Рис. Пэма.



САДИСЬ, НЕ БОЙСЯ!

Догнать и перегнать Америку

Рис. Пэма



— НЕ ПОНИМАЮ, ПОЧЕМУ НЕ ЗАВОДИТСЯ.

Ликвидация МТС

Рис. Пэма.



— Приятно, что сбудем весь этот хлам колхозам. Но помни, только за наличные и по ценам каталога.

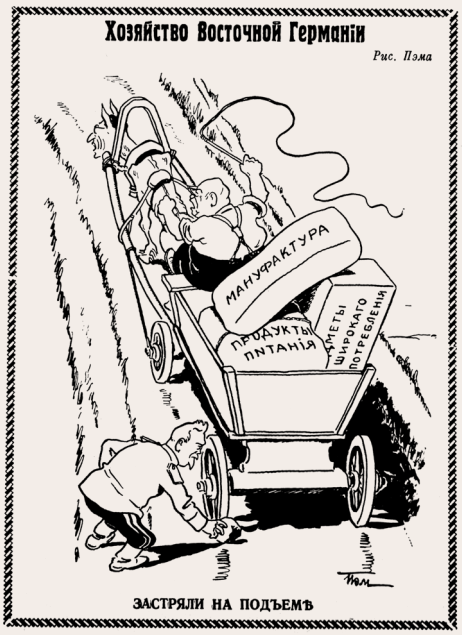
НА КАРИКАТУРЕ
1955 года Никита Хрущев из автомобиля завлекает к себе как случайную попутчицу югославского лидера Иосипа Броз Тито. Передняя часть автомобиля стилизована под торс Булганина в маршальской форме. Примечательно, что Пэм по старой привычке изобразил руль справа — так было на довоенных французских автомобилях.

ФРАЗУ
«догнать и перегнать» использовал еще Ленин, а вот «Америку» уже потом добавил Хрущев. Считается, что это из его речи на совещании по сельскому хозяйству 22 мая 1957 года: «Догнать и перегнать Америку за три года по производству мяса, молока и масла». А вот эта карикатура Пэма появилась раньше — 8 октября 1955 года.

ЗАГОЛОВОК
«Ликвидация МТС» никак не связан с прекращением работы сотового оператора — его просто не было в 1958 году. Так называли машинно-тракторные станции, помогавшие колхозам в обслуживании и ремонте техники. Но Хрущев признал их неэффективными, поэтому в 1958 году МТС преобразовали в ремонтно-технические станции.

но и тем, что послужил прототипом Парамона Корзухина из булгаковской пьесы «Бег».

В один абзац Крымов уложил не только почти всю биографию Матюнина, но даже и создал его психологический портрет: «Лучшей карикатурой, самой художественной и самой смешной была карикатура в красках Пэм – это, несомненно, был лучший русский карикатурист предреволюционного времени, исключительно талантливый, с какой-то особенной острой и тонкой линией и всегда остроумной идеей. Пэм, Павел Павлович Матюнин, был чиновником в Адмиралтействе и вдруг стал рисовать шаржи и карикатуры, и они сразу обратили на себя внимание, после того как стали появляться в газете „Новое время“. Исключительно скромный по виду и застенчивый, всегда точно неуверенный, хорошо ли он нарисовал, Матюнин приносил редактору свой рисунок и был как будто удивлен, что его одобрили и что он будет напечатан. В конце двадцатых годов я снова встретил Матюнина-Пэма в Париже, он был теперь сотрудником французских журналов, и его рисунки в красках всегда печатались на первой странице. По этим рисункам я и узнал его, столь характерна была его линия. Но когда в редакции журнала я узнавал его адрес, мне заявили, что никакого Матюнина не знают: из-за непопулярности русских имен в то время он принужден был изменить свою фамилию и теперь стал Матюнини. Я нашел его и снова поражался: его рисунки были не только пикантными, но иногда стояли совсем на грани дозволенного, даже при французской терпимости в этой области. Каким образом этот скромнейший человек, сиднем сидящий у себя дома на пятом этаже, с окнами на монмартрское кладбище, может вдохновляться такими игривыми темами – казалось, совсем необъяснимым. На все мои вопросы он только сдержанно улыбался и разводил руками, точно сам не зная, откуда это к нему приходит».





ХОЗЯЙСТВО
Германской Демократической Республики застряло на подъеме. В роли кучера выступает Никита Хрущев, камень под заднее колесо — чтобы телега с добром не скатилась вниз! — подкладывает Николай Булганин, а морда лошади — это лицо председателя Совета министров ГДР Отто Гротеволя. Карикатура хоть и 1955 года, но Пэм по-прежнему изображает Булганина в маршальском мундире, хотя к тому времени он уже занимал пост главы советского правительства и в военной форме не ходил.

КОЛХОЗЫ И СОВХОЗЫ ВСЕГДА БЫЛИ
предметом насмешек карикатуристов, причем как советских, так и антисоветских. Пэм не стал исключением, но рисунок вышел неправдоподобным. Совхоз с таким названием вряд ли мог существовать в СССР: свобода, равенство, братство — национальный девиз Французской Республики. Кабриолеты в американском стиле с хвостовыми плавниками вне Москвы или Ленинграда тоже не встречались. Очевидно, сказались годы эмиграции и незнание советской реальности.

НА КАРИКАТУРЕ «СТРАХИ КРУГЛОВА»
нет автомобиля, но подразумевается, что он «за кадром». Сергей Никифорович Круглов с 1953 года занимал пост министра внутренних дел, но в 1956-м был переведен на малозначимую должность заместителя министра строительства электростанций СССР, поскольку считался «подручным Берии» и не вызывал доверия у Хрущева. Страх Круглова — боязнь того, что среди ночи за ним приедет «воронок», как в 1937 году, хотя при Хрущеве такое уже не практиковалось.



Карикатура – сильное оружие

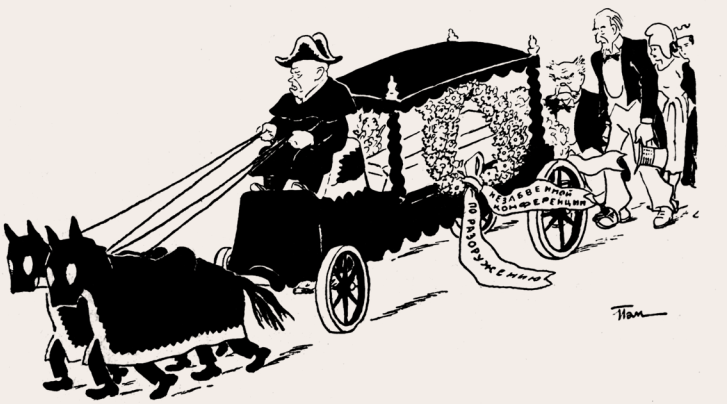
О том, как Пэму удалось пережить Вторую мировую войну, мало чего известно. Вообще неизвестно, писал ли он мемуары или дневники, сохранились ли его письма... Только рисунки и карикатуры в прессе.

Когда в 1947 году в Париже начала издаваться газета «Русская мысль», то карикатуры Пэма стали украшать ее первую полосу, посвященную событиям международной политики. А вся международная политика у русских эмигрантов вращалась вокруг отношений Советского Союза с западными странами. Теперь героями Пэма стали советские вожди: Сталин, Хрущев, Молотов, Булганин, Маленков, Микоян, Громыко, а также их враги и союзники.

Его карикатуры были настолько популярны, что первое, на что смотрели читатели, это на то, что же на этот раз нарисовал и высмеял Пэм. Многие вырезали их на память или наклеивали в альбомы. Второго марта 1957 года художника

Советско-сателлитское похоронное бюро

Рис. Пэма



САТЕЛЛИТ –
формально независимое государство, находящееся под политическим и экономическим влиянием другого государства. В случае с СССР такой термин применяли к странам социалистического лагеря в Европе, острову Куба и Северной Корее. Карикатура 1960 года изображала их на похоронах конференции по разоружению с Хрущевым в роли кучера катафалка.

ПОЕЗДКА ПО БЛИЖНЕМУ ВОСТОКУ:
президент Египта и большой друг Советского Союза Гамаль Абдель Насер заправляет машину Хрущева бензином из Саудовской Аравии. После встречи с ним Хрущев заявил, что Насер стал «первым из руководителей слаборазвитых стран, который посетил СССР», а потом даже наградил его звездой Героя Советского Союза.

Поездка по Ближнему Востоку

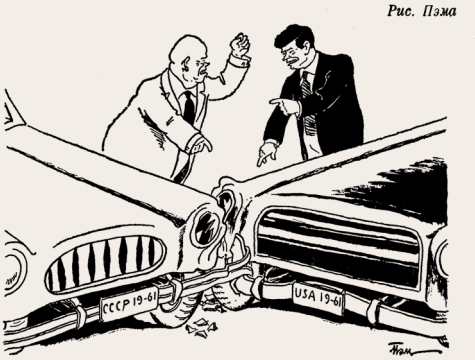
Рис. Пэма.



ПОДГОТОВКА К ИОРДАНСКОМУ ЭТАПУ.

На Кубинском шоссе

Рис. Пэма



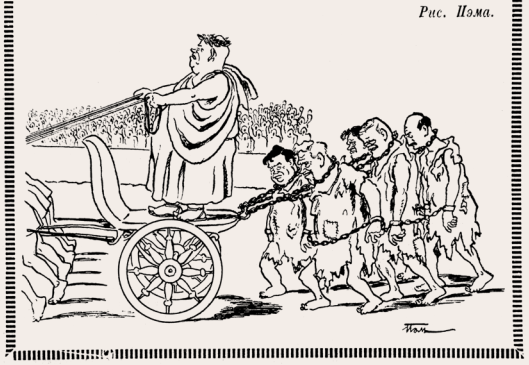
Легкое столкновение без серьезных последствий

ЛЕГКОЕ СТОЛКНОВЕНИЕ
без серьезных последствий на Кубинском шоссе — это попытка американцев свергнуть режим Фиделя Кастро путем десанта в заливе Свиней. Но поддерживаемые советской стороной кубинские революционеры отбили атаку, а десантники погибли или попали в плен.

НИКИТА ХРУЩЕВ
в образе римского возницы-победителя на гонках колесниц. К 1959 году он достиг фактически единоличной власти, сумев отодвинуть всех своих прежних соратников по партии. Среди закованных в цепи «побежденных» видны Маленков, Булганин, Молотов, Каганович.

Горе побежденным!

Рис. Пэма.

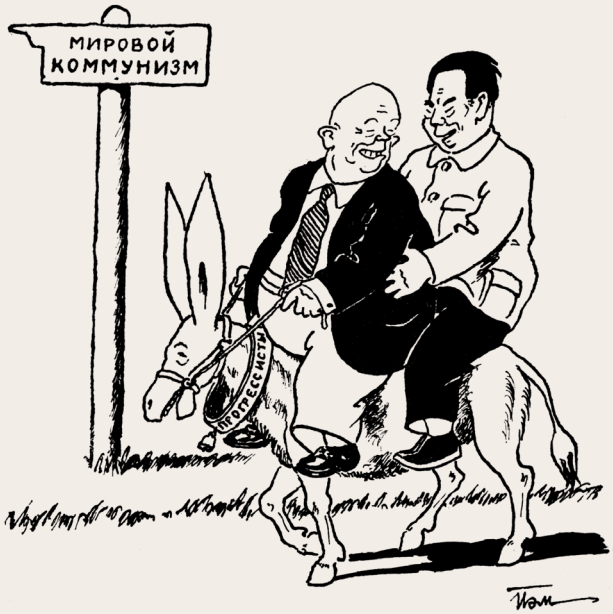


чествовали на открытии его персональной выставки в зале Социального музея, устроенной совместно Обществом охранения русских культурных ценностей и Объединением бывших студентов-политехников. Собравшейся публике показывали на экране все работы Пэма – от самых первых карикатур из «Нового времени» до самых свежих из «Русской мысли».

Карикатуры Пэма появлялись на первой полосе «Русской мысли» вплоть до его смерти, последовавшей 11 июля 1961 года. Газета сообщила, что «в среду утром после непродолжительной, но тяжелой болезни скончался Павел Павлович Матюнин (Пэм)». Причиной смерти стал рак печени, но еще раньше Матюнин пережил инсульт и последние карикатуры рисовал уже дрожащей, слабеющей рукой. Несмотря на это, выходили они по-прежнему иро-

Мирный путь

Рис. Пэма



— Мы приедем, может быть, немного позже, но зато наверняка.

Над Формозской пропастью

Рис. Пэма.



— Ты хорошо проверил тормоза, Никита?

Знаменитый прыжок Нуреева

Рис. Пэма



КАРИКАТУРА 1960 года изображала Хрущева и Мао Цзэдуна верхом на ослике, идущем к коммунизму. К тому времени Советский Союз и Китай рассорились из-за политики десталинизации, с которой не соглашался Мао, а Хрущев обвинял Китай в претензиях на главенство в коммунистическом движении.

ПРЫЖОК НУРЕЕВА – одна из последних карикатур Пэма. 16 июня 1961 года находившийся на гастролях в Париже артист балета Рудольф Нуреев отказался вернуться в СССР и попросил политического убежища. За измену родине Нуреев был осужден в СССР и приговорен заочно к семи годам заключения.

ОБРАЗ ПОЛИТИКА за рулем автомобиля, мчащегося по краю пропасти, появился давно. Так, например, в 1917 году изображали Керенского. В 1958 году Пэм использовал этот прием в карикатуре на Хрущева и Мао в связи с очередным кризисом на Формозе – так исторически называется остров Тайвань.

ничными, остроумными, талантливыми, но уже не в каждом номере, а через раз или два.

Некролог писал главный редактор «Русской мысли» Сергей Акимович Водов: «Почти с первого номера его карикатуры украшали газету. Их любили и ценили, кажется, все. Большим успехом пользовались они и у советских граждан. Мастерски исполненные, остроумные, они всегда били в цель. Карикатура – сильное оружие. Но владеть им искусно и умело не всякому дано. В опытных же руках Пэма оно всегда без промаха разило врага. Пэм был художником старой школы. Не любил ничего пошлого, грубого. С юных лет, когда еще в России работал в печатных органах, выработал в себе тонкий вкус и умение охватывать только главное, существенное. И таковым оставался до конца. Свое искусство горячо любил. Работал постоянно. Даже уже будучи тяжко больным, он прислал очередную, оказавшуюся, увы, последней карикатуру. Не все на это способны».

Похоронили Пэма на кладбище Сент-Женевьев-де-Буа – самом знаменитом погосте русской эмиграции. О знаменитом Пэме помнили и после его смерти: в 1967 году на «Блошином рынке» прошла ретроспективная выставка его рисунков и политической карикатуры, чуть позже, в 1972 году, «Русская мысль» опубликовала несколько работ из так и не изданного альбома о революционном времени, а в 1979 году галерея Jadis et Naguerre представила его акварели двадцатых и тридцатых годов. Сейчас рисунки и карикатуры художника хранятся в Международном институте социальной истории в Амстердаме. Пожалуй, только Россия не вспоминает «лучшего русского карикатуриста». **а**



ЗАПУЗЫРИЛ

Александр Папешин • Фото BMW

ПОП-ИСКУССТВО ДОЛЖНО ПРИНАДЛЕЖАТЬ НАРОДУ

ОДНАЖДЫ В ДРУЖЕСКОМ РАЗГОВОРЕ Я ПОЗВОЛИЛ СЕБЕ УСОМНИТЬСЯ В ЦЕННОСТИ ТВОРЧЕСТВА ОДНОГО НАШЕГО ВЕСЬМА ИЗВЕСТНОГО ХУДОЖНИКА, НА ЧТО ТУТ ЖЕ ПОЛУЧИЛ ОТПОВЕДЬ ОТ ПРИЯТЕЛЯ: «А ТЫ ВООБЩЕ В КУРСЕ, СКОЛЬКО У НЕГО СТОИТ ПОРТРЕТ НАПИСАТЬ?» НУ ЧТО Ж, РЫНОЧНАЯ ЦЕНА РАБОТЫ – ЭТО, КОНЕЧНО ЖЕ, ВЕСОМЫЙ АРГУМЕНТ.

Одним из самых дорогих ныне здравствующих художников считается американец Джефф Кунс. Даже если вы не интересуетесь современным искусством, то наверняка видели стальных собачек размером с остановку общественного транспорта, по форме напоминающих тех, которые из продолговатых надувных шариков скручивают продавцы на пляже. Ну, или позолоченную скульптуру Майкла Джексона с обезьянкой в натуральную величину.

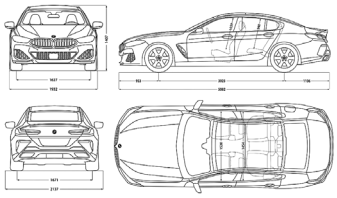
Очередной художественный проект Джефф Кунс осуществил совместно с концерном BMW. Спорткар 8-й серии украшен разноцветными полосками, белыми звездочками взрывов и надписью «Pop!». Сиденья в салоне синие с красным подголовником – когда машина пустая, создается полная иллюзия, что за рулем сидит Человек-паук.

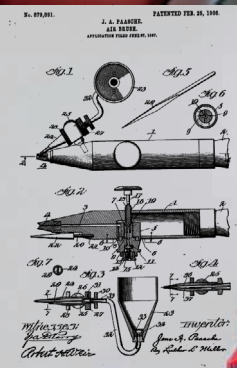
Собственно, марка BMW с 1975 года в соавторстве с самыми знаменитыми современными художниками создает так называемые арт-кары. В разные годы в этих проектах принимали участие Энди Уорхол, Дэвид Хокни… Как правило, это была одна машина, созданная художником вручную, прямиком отправлявшаяся в музей. С Джеффом Кунсом все будет несколько иначе. На заводах BMW в Дингольфинге и Ландсхуте выпуск разрисованных BMW будет налажен промышленным способом. Всего будет изготовлено 99 единиц, которые можно будет приобрести в дилерских центрах марки по всему миру.

«Восьмерка» BMW сама по себе произведение дизайнерского искусства. Но благодаря Кунсу возникла эклектика, в которой сложно разобрать, где работа заводских художников, а где все остальное.



ОБИВКА СИДЕНИЙ
в красном и синем цветах напоминает дизайн костюмов супергероев из комиксов, а также отсылает к фирменным цветам BMW Motorsport.





НА ОКРАСКУ КУЗОВА
каждого экземпляра уходит около 285 часов преимущественно ручной работы. Уровень сложности настолько велик, что в неделю будут окрашивать всего два автомобиля.



КАЖДЫЙ ИЗ 99
арт-каров будет поставляться клиентам с индивидуальным сертификатом, который содержит подписи Джеффа Кунса и Оливера Ципсе, главы правления BMW AG. Еще один автограф художника, выполненный в фирменном цвете Bavarian blue, содержится на панели подстаканников.

ЭКСКЛЮЗИВНУЮ МОДЕЛЬ
ожидает тур по многочисленным арт-выставкам и мероприятиям в Европе, Азии и на Ближнем Востоке, включая Istanbul Contemporary, Paris Photo, Фестиваль скорости в Гудвуде, Art Dubai, West Bund Art & Design в Шанхае и Art Basel в Гонконге.







ОДНА ИЗ НАИБОЛЕЕ
сложных деталей для окрашивания — это крышка багажника, в оформлении которой использованы семь цветов и 12 слоев краски общей толщиной менее 250 мкм.





«НАДУВНАЯ СОБАЧКА» –
одно из самых известных произведений художника, созданных еще в прошлом тысячелетии. Несмотря на игрушечную внешность, имеет три метра в длину, выполнена из полированной до зеркального блеска стали, окрашенной маджентой.

ПОЛУТОРАМЕТРОВЫЙ
лобстер был создан Джеффом Кунсом в 2003 году. Материал – окрашенная нержавейка.



ЭТА НЕДАВНЯЯ РАБОТА
называется «Античность». Если приглядеться, «античность» действительно можно разглядеть из-под «позднейших наслоений».

ИСТОРИЯ КОЛЛАБОРАЦИИ BMW И ДЖЕФФА КУНСА
началась в 2010 году, когда художник разработал арт-кар номер 17 на основе гоночного BMW M3 GT2. Автомобиль дебютировал в Центре Помпиду в Париже, а позднее принял участие в гонке «24 часа Ле-Мана».





СКУЛЬПТУРА МАЙКЛА ДЖЕКСОНА
в натуральную величину и его друга – шимпанзе по кличке Бабблз была создана в 1988 году из фарфора, крашенного золотом. По словам художника, на эту работу его вдохновила «Пьета» Микеланджело.



Без десяти двести

Григорий Митин • Фото Chapal

ЮБИЛЕЙ МАРКИ, ОДЕВАВШЕЙ ПЕРВЫХ АВИАТОРОВ И АВТОГОНЩИКОВ

СТО ДЕВЯНОСТО ЛЕТ НАЗАД, КОНЕЧНО ЖЕ, НЕ БЫЛО НИ САМОЛЕТОВ, НИ АВТОМОБИЛЕЙ. В 1832 ГОДУ ЛЕОНАРД ШАПАЛЬ НАУЧИЛСЯ КРАСИТЬ КРОЛИЧЬИ ШКУРКИ И НАЧАЛ ВЕСЬМА УСПЕШНО ТОРГОВАТЬ «ЦВЕТНЫМ МЕХОМ» В ПАРИЖЕ – САМА ЖЕ МАНУФАКТУРА НАХОДИЛАСЬ В ГОРОДЕ КРОК В ЦЕНТРАЛЬНОЙ ЧАСТИ ФРАНЦИИ.

Через полвека компания смогла открыть филиал за океаном, в Бруклине, а в годы Первой мировой, чтобы остаться на плаву, взялась за военный заказ – начала шить летные куртки для французских авиаторов. В мирное время узнаваемый фасон, растиражированный фотографиями героев войны, пробудил интерес к продукции Chapal у «сухопутных пилотов» – в двадцатые и тридцатые автогонщики охотно приобретают стильную экипировку и своими рекордами умножают ее узнаваемость. Во Вторую мировую заказчиками кожгалантереи стали уже ВВС США. Вероятно, пригодился тот самый филиал в Бруклине, потому что центральная Франция была оккупирована немцами.

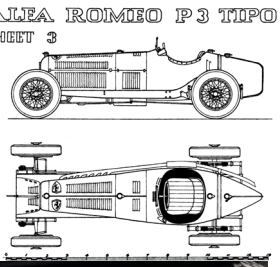
Востребована продукция Chapal и сегодня. Обычно мы приобретаем аксессуары «к лицу» или под уже имеющийся гардероб. Но автомобиль сам по себе настолько крупный аксессуар, что, наоборот, требует от хозяина одеваться «под него» и полностью ему соответствовать. Особенно если под словом «автомобиль» подразумевается не современный масс-маркет, а подлинный антиквариат на колесах. Вот на этой ниве и трудится французская марка, следуя не только старым лекалам, но и проверенным временем технологиям. Вся работа – исключительно ручная.



ФОТО ИЗ СЕМЕЙНОГО АРХИВА.
Пьер Бардиньон, представитель седьмого поколения семьи Шапаль, и его друг Джим Кларк, двукратный чемпион мира в классе Формула 1.



ЛЕТНАЯ КУРТКА
модели USAAF — самый популярный фасон, известный со времен Второй мировой войны. Сочетает в себе черты курток ВВС и ВМС США того периода. Шлем и очки — из той же эпохи. Комбинезон создан по лекалам спецодежды пятидесятых.

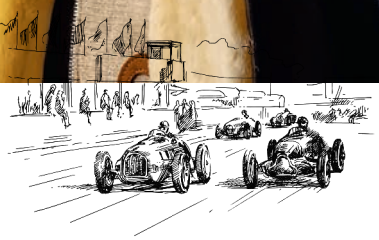


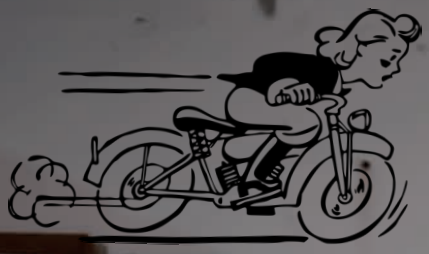


ВЕЛЬВЕТОВЫЙ
комбинезон Simone, который, правда, на снимке не очень виден, назван в честь Симоны Бардиньон, управлявшей мануфактурой Chapal в двадцатые годы прошлого века. Еще она знаменита тем, что ездила на автомобиле Turcat-Mery. Одно время машиной этой марки пользовался В.И. Ленин.

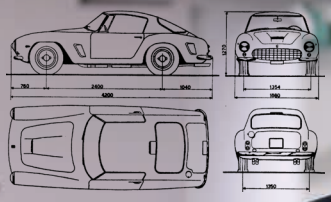


КОЛЛЕКЦИЯ MORRISON
от Chapal — дань уважения Джиму Моррисону, фронтмену группы The Doors. Примерно такая же джинсовая куртка с подкладкой из овечьего меха была на нем во время концерта в Голливуд Боул в 1968 году.

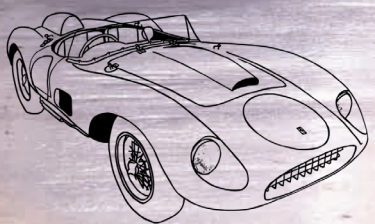




ТАЦИО НУВОЛАРИ, настоящая звезда Гран-при тридцатых годов прошлого века, носил такой же ярко-желтый шерстяной джемпер с высоким воротом. Верхнюю часть комбинезона Chiron из легкого поплина можно обвязать вокруг талии — именно так поступал и великий пилот Bugatti Луи Широн.



БРУКЛИНСКАЯ КОЛЛЕКЦИЯ попыталась собрать в себе дух контрастов Нью-Йорка. Черный хлопчатобумажный комбинезон сшит на основе рисунка одежды рабочего по техническому обслуживанию фабрики Chapel в Бруклине в 1900 году. Куртка в обтяжку со вшитой по косой молнии была создана в двадцатые годы конкурентами Chapal — фирмой Ирвинга Шотта.



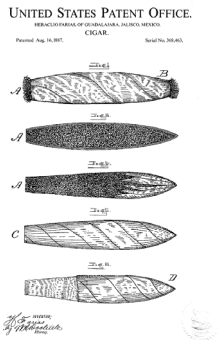


ТАКИЕ СИНИЕ,
похожие на пиджаки куртки шили для пилотов французских ВВС в пятидесятые годы прошлого века.

ЛОНДОН ПОВЛИЯЛ НА МОДУ
шестидесятых годов введением экстремальных фасонов: очень длинной и очень короткой одежды. Кожаные куртки перестали быть военными по духу, и так возникла английская куртка для города, сдержанная и элегантная. Ее спортивный вариант с двумя полосками на рукавах напоминает об автомобильных гонках шестидесятых.

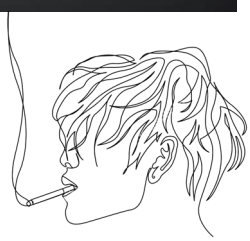


ЖЕНСКИЙ КАРДИГАН
выполнен в ярких синтетических цветах, с огромным воротником с шелковистой подкладкой из овечьего меха и с огромным логотипом на груди. Материал — шерсть мериноса. Кардиган предлагается в нескольких расцветках, так что можно подобрать под кузов любого цвета.





Сцены курения

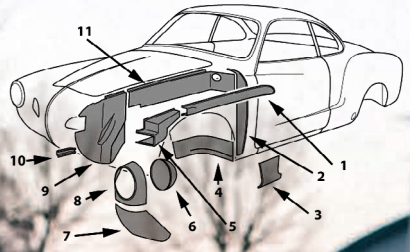


Александр Папешин

СЕКС, ЛОЖЬ И АВТОМОБИЛИ

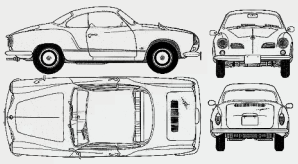
КОГДА В СЕРЕДИНЕ ДЕВЯНОСТЫХ НА КРАСНОЙ ПРЕСНЕ ОТКРЫВАЛСЯ РЕСТОРАН «ПЛАНЕТА ГОЛЛИВУД», В МОСКВУ ПРИЕХАЛО НЕМАЛО КИНОШНЫХ ЗВЕЗД МИРОВОЙ ВЕЛИЧИНЫ. БЫЛ СРЕДИ НИХ И ЖАН-КЛОД ВАН ДАММ. НУ КАК ЖЕ БЕЗ НЕГО! ДАЖЕ СТИШОК БЫЛ В ХОДУ: «У НАС ЛЮБАЯ ДАМА БАЛДЕЕТ ОТ ВАН ДАММА». ВО ВРЕМЯ ЦЕРЕМОНИИ ЕМУ ДАЛИ ФЛОМАСТЕР И ПОПРОСИЛИ ОСТАВИТЬ НА СТЕНЕ КАКОЙ-НИБУДЬ АВТОГРАФ. БЕЛЬГИЕЦ ВЗЯЛ И НАРИСОВАЛ… ПЕНИС. СОБСТВЕННО, ЧЕГО-ТО БОЛЕЕ ГЛУБОКОМЫСЛЕННОГО ОТ ВАН ДАММА ЕДВА ЛИ КТО ОЖИДАЛ. ВСЕ, ЧТО КАСАЕТСЯ ТОГО, ЧТО НИЖЕ ПОЯСА, – ПРИЕМ ИНТЕРНАЦИОНАЛЬНЫЙ И БЕСПРОИГРЫШНЫЙ В ПЛАНЕ ВЫЗОВА ИНТЕРЕСА. НАПРИМЕР, СЕГОДНЯ ГЛАВНЫЙ ОТВЕТ ПРОДАВЦОВ МЕДИАУСЛУГ НА ПРЕТЕНЗИИ ПО ПОВОДУ СКРОМНОГО КОЛИЧЕСТВА ПРОСМОТРОВ: «САМЫЙ ВЫСОКИЙ ТРАФИК – У ПОРНОСАЙТОВ».

Вот приблизительно на этих «основных инстинктах» решил сыграть модный дизайнер Мирко Джованнини, когда ко Дню святого Валентина подготовил капсульную коллекцию, состоящую из трикотажных кимоно, украшенных незамысловатыми принтами – иллюстрациями из «Камасутры». Коллекция называется Karmasutra – замена одной буквы должна символизировать, что здесь речь идет не только про совокупления, но и про карму, то есть судьбу. Но все это, как нетрудно догадаться, всего лишь испробованный способ, чтобы тебя заметили. Впрочем, Мирко Джованнини и так не может пожаловаться на недостаток внимания. Он уже успел поработать и для La Perla, и для Versace, и для Жан-Поля Готье, а также одевал таких знаменитостей, как Бейонсе и Леди Гага.



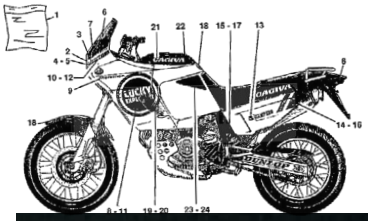
ВООБЩЕ-ТО

кабриолет VW Karmann Ghia и маслкар Ford Mustang II не те машины, чтобы ездить на них с водителем. Но шофер в униформе — это своеобразный фетиш. Помните древний анекдот, где жена говорит мужу: «Похоже, наш ребенок нашел нашу тайную видеокассету». — «Почему ты так решила?» — «Он сказал, что, когда вырастет, хочет стать садовником или чистильщиком бассейнов».

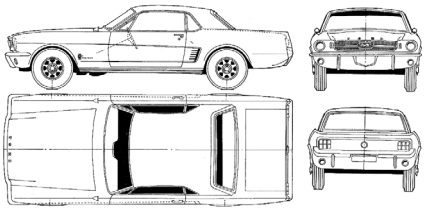


КУПЕ VW KARMANN GHIA
было официально представлено на автосалоне во Франкфурте-на-Майне в сентябре 1955 года, кабриолет на его платформе появился чуть позднее. Поскольку автомобиль строился на платформе «Жука» практически вручную, работой этой занимался не сам автогигант, а кузовное ателье Karmann из немецкого города Оснабрюк.

КАК ВЫ ДУМАЕТЕ,
почему пара полуодетых мужчин может гнаться за двумя девушками, уезжающими от них на Lamborghini? Ответ знает Мирко Джованнини и его команда.

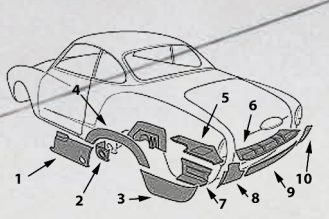


CAGIVA ELEFANT 900 IE LUCKY EXPLORER представлен публике в 1990 году. Помимо двигателя рабочим объемом 904 куб. см, позаимствованного у Ducati, мотоцикл щеголял логотипом Lucky Strike на обтекателе. Тотальной борьбы с курением тогда не было, и названия табачных фирм предваряли даже имена гоночных конюшен в Формуле 1.





FORD MUSTANG II,
появившийся на свет в 1974 году, можно назвать дальним родственником VW Karmann Ghia, потому что кузов для него тоже разрабатывало итальянское дизайн-ателье Ghia, конкретно — художник Алессандро де Томасо.



VW KARMANN GHIA
выпускался очень долго — почти два десятка лет. С другой стороны, если хорошо и красиво придумано, то почему бы не пользоваться. Автор древнеиндийского трактата «Камасутра» тоже жил не вчера, а предположительно в III–IV веках н.э.



ЭКОЛОГИЧНО БРОСКО

В основе цветовых решений и графических узоров коллекции MINI Lifestyle 2022 года лежат характерные черты не только моделей бренда, но и их специальных серий. Последние характеризуются расширенным оснащением и уникальными акцентами в дизайне. Например, MINI Clubman Untold Edition, самое яркое внешнее отличие которого – кузова холодного серо-зеленого оттенка Sage Green metallic. Многие предметы новой коллекции MINI – одежда, сумки и аксессуары – выполнены именно в этом цвете, который дополняет броский дизайн, состоящий из геометрических форм и параллельных линий в цветах Black, White, Chili Red и Energetic Yellow, и вот эта геометрия уже отсылает нас к другой яркой модели – MINI Electric. Еще одна спецверсия MINI имеет название Resolute Edition и отличается бронзовыми акцентами Resolute Bronze, например, в окантовке фар, на воздухозаборниках или крышке топливного бака. Этот акцент есть и в новой коллекции, а именно в металлических креплениях на плечевых ремнях и ручках сумок MINI.

Традиционно для коллекции одежды и аксессуаров MINI используются экологичные материалы. Текстиль произведен в Португалии из органического хлопка, из него сшиты как мужские, так и женские футболки, рубашки поло и худи. Весь полиэстер, используемый для изготовления сумок и зонтов серии Urban, на сто процентов переработанный ПЭТ, а для производства солнцезащитных очков ручной работы выбрали биоразлагаемый ацетат. В новой коллекции впервые используются обрезки кожи, полученные при производстве сидений отслуживших свое автомобилей. Все аксессуары, будь то багаж, чехлы для ноутбуков или поясные сумки, изготовлены или из натуральных, или из переработанных материалов.





ПРЕДПРИЯТИЕ ЭТИЧНОЙ МОДЫ

Бренд Lamborghini встал на путь содействия проектам экономики замкнутого цикла и пригласил для работы над своей новой коллекцией кожаных изделий фирму Cartiera, которая производит аксессуары из переработанной кожи и тканей. Теперь это называется «предприятие этичной моды». Оставшиеся после отделки салона суперкаров кожаные детали теперь не утилизируются, а перерабатываются, превращаясь в стильные аксессуары. Пока в рамках «Проекта переработанной кожи» вышло четыре предмета: большая сумка для путешествий, чехол для смартфона, визитница и брелок. Но запущенные компанией технологии уже позволяют давать вторую жизнь половине производственных отходов из кожи и углеродного волокна фабрики компании Automobili Lamborghni в Сант-Агата-Болоньезе. И превращать их не только в стильные и экологичные, но и высококачественные товары.



АЛХИМИКИ С ПРИСТАВКОЙ «СУПЕР»

«Словно настоящие алхимики, мы превратили аромат в часть интерьера» – так говорит архитектор Алессандро Аграти, основавший Culti Milano, о своем предприятии. Парфюмеров этой компании называют новаторами, так как именно они придумали еще в 1990-х годах такой ныне модный предмет интерьера, как флакон с ароматической жидкостью, куда вставляются палочки из ротанга. В рамках сотрудничества Lamborghini и Culti Milano в прошлом году как раз были выпущены такие эксклюзивные диффузеры для дома. Сейчас же новый совместный парфюмерный проект двух компаний – ароматическая свеча квадратной формы белого цвета с матовым перламутровым напылением и логотипами брендов в оттенке Bronzo Zenas. В этот цвет был окрашен Aventador SVJ Roadster, представленный в 2019 году. Аромат с цитрусовыми нотами грейпфрута и горького апельсина, а также оттенками ветивера, бергамота, кедра и сандалового дерева должен, по задумке создателей, источать энергию и смелость.

ПРЕДМЕТЫ КОЛЛЕКЦИИ
тщательно детализированы, их можно узнать по смешанным логотипам RefrigiWear x Scrambler Ducati и фирменным цветам — охристо-желтому или военно-зеленому в сочетании с черным.



УЛИЧНЫЙ БУНТ

Компания RefrigiWear, созданная в 1954 году в Нью-Йорке как инновационный бренд спецодежды, спустя несколько десятилетий была преобразована в Италии в марку одежды класса люкс. Scrambler Ducati – самостоятельный бренд, созданный итальянским мотопроизводителем Ducati, – это не только линейка мотоциклов скрэмблер, то есть универсальных байков для города и умеренного бездорожья, но и продвигаемый особый стиль жизни. И вот RefrigiWear и Scrambler Ducati скооперировались и создали совместную лимитированную коллекцию одежды и аксессуаров сезона весна-лето 2022, которая подчеркивает городскую сущность обоих брендов. Она адресована тем, кто пылает страстью к двум колесам и не может не самовыражаться. Коллекция в стиле унисекс состоит из ветрозащитной куртки с капюшоном, бомбера, толстовки и нескольких моделей рюкзаков.

ПО НУЛЯМ

Zero Motorcycles – калифорнийская компания, основанная бывшим инженером NASA Нилом Сайки в 2006 году. Как это водится у всех продвинутых американских стартапов, идея зародилась в гараже и фирма, изначально именовавшаяся Electricross, быстро превратилась во всемирно известную компанию. Компанию, которая позиционирует себя как «следующий шаг в эволюции мотоциклов». Каждая модель Zero – а всего их на сегодня десять – использует особую электрическую трансмиссию Z-Force и специально разработанную жесткую авиационную алюминиевую раму для минимизации веса. Перечень аксессуаров куда скромнее – бейсболка, футболка и толстовка. Принты весьма привлекательные: «Стопроцентное электричество. Нет бензина, нет сцепления, нет шума. Только ты и дорога».





НОСТАЛЬЖИ СТАЙЛ



Конструирование, разработка и изготовление самых передовых мотоциклов в мире – так формулируют свою миссию в компании MV Agusta. «Мы работаем на будущее и создаем мотоциклы, которые всегда на шаг опережают свое время». Но ведь это – итальянский бренд, а значит, в его основе не может не лежать ручной кропотливый труд. Именно так и есть: в цеху MV Agusta нет автоматики, как и 75 лет назад, когда все только начиналось. Показать, как это было раньше, призвана новая ностальгическая коллекция одежды серии Heritage, которая отдает дань уважения гонщикам, дизайнерам и инженерам, сделавшим MV Agusta квинтэссенцией символа скорости и одновременно итальянской элегантности. Классические изображения и слоганы марки были переосмыслены для того, чтобы возродить страсть к бренду и заново открыть для себя его наследие. Коллекция, выполненная в теплых тонах, предназначена для повседневного использования.



НИЧЕГО СЕБЕ ПОЕЗДКА

Какой мотоцикл выбрал бы дьявол, если бы он получил права категории А? Если, конечно, жить в парадигме, что дьявол вообще мог бы озаботиться такими пустяками, как получение водительской лицензии, то, по мнению отъявленных фанатов мотоцикла Yamaha V-Max, или VMAX, как принято писать с 2008 года, это была бы именно эта модель культового японского круизера с мощным двигателем V4. Предположим, что именно мотор привлек бы внимание исчадия ада, потому что какой же демон будет поддерживать экологические инициативы и альтернативные источники энергии. Футболка с надписью, которую можно перевести как «Vmax – байк, на котором бы ездил Дьявол, если бы у Дьявола были водительские права», продается в интернет-магазине Circus-Vmaximus, в названии которого – отсылка к Circus Maximus, самому большому ипподрому в Древнем Риме. Гонки на колесницах, которые здесь проводились в те времена, были смертельно опасными: тех, кто вываливался из колесницы, переезжали несущиеся сзади соперники. Дьявол, уверены, был в восторге.



ВСАМДЕЛИШНАЯ СБОРКА

Разработанный для спортивных гонок и адаптированный для дорог общего пользования мотоцикл BMW M 1000 RR – мечта многих байкеров, среди которых есть и сотрудники фирмы Lego. Потому что именно его модель выпустили в серии Lego Technic. Этот лего-байк в масштабе 1:5 стал самой большой моделью из когда-либо созданных в этой серии, его размеры – более 27 см в высоту, 45 см в длину и 17 см в ширину, и это без учета подставки. А их тут целых две: одна – для демонстрации, другая – аналог настоящей гоночной подставки. Инструкция в точности повторяет порядок сборки настоящего мотоцикла на заводе, так что этот процесс можно считать практикой по инженерно-конструкторскому делу. Детализация этой модели максимально реалистична, тут все «по-взрослому»: и коробка передач с тремя скоростями и нейтралью, двигатель с поршнями, передняя и задняя подвески, цепная передача. Всего в наборе 1920 деталей.







СВЕРХЛЕГКАЯ
и водонепроницаемая ткань из переработанного полиэстера, дышащая сетчатая подкладка и особая система вентиляции делают куртку из коллекции Aston Martin Racing идеальной для любого климата и погоды.

ЗЕЛЕНЫЙ МЕТАЛЛИК

Гоночная команда Aston Martin Racing была создана в 2004 году в результате партнерства производителя автомобилей Aston Martin и инженерной группы Prodrive. Ее цель – возвращение машин легендарного британского бренда на треки мировых автоспортивных первенств, и прежде всего – в Формулу 1. Чтобы поддержать боевой дух как гонщиков и персонала команды, так и болельщиков, была выпущена в продажу коллекция фирменной одежды. Здесь и майки, и поло, и куртки, и свитера – все это идеально сбалансировано по своим характеристикам, то есть комфорту, функциональности и элегантности, и выполнено в фирменном зеленом цвете с эффектом металлик.



ПРОЩЕ ПРОСТОГО

Седан NSU Ro 80 в 1968 году был выбран Европейским автомобилем года. Среди его особенностей – роторно-поршневой двигатель, уникальная полуавтоматическая трансмиссия и дисковые тормоза на всех колесах, которые в те времена устанавливались только на спортивных машинах и автомобилях класса люкс. Дизайнером NSU Ro 80 был Клаус Лют, который позже работал в BMW и который в числе прочего создал дизайн второго поколения BMW 7-й серии. Признано, что NSU Ro 80 во многом опередил свое время, и сегодня эта модель в аутентичном состоянии стала коллекционной редкостью. Рубашку поло с вышитым изображением культового автомобиля купить куда проще и дешевле. Смотрите сайт www.69pitstop.com





Сделал уши

Иван Баранцев

РЕКЛАМНЫЙ СУВЕНИР ИЗ СОВЕТСКОГО ПРОШЛОГО

ПОЧЕМУ В РЕКЛАМЕ
автомобилей использовался только Чебурашка — неизвестно. Но если пофантазировать, то Крокодил Гена мог бы, например, рекламировать «Волгу», старуха Шапоклян — «Москвич» или «Жигули», а крыска Лариска — мотоколяску СМЗ-С3Д.

ИСТОРИЯ ЭТОГО СУВЕНИРА НЕИЗВЕСТНА. МОЖНО ПРЕДПОЛОЖИТЬ, ЧТО ТАКИХ ЧЕБУРАШЕК ВЫПУСКАЛИ НА САМОМ ИЖЕВСКОМ АВТОМОБИЛЬНОМ ЗАВОДЕ, ВЕДЬ СДЕЛАНА ФИГУРКА ИЗ СИЛУМИНА – СПЛАВА АЛЮМИНИЯ С КРЕМНИЕМ, ПРИМЕНЯЕМОГО В АВТОМОБИЛЕСТРОЕНИИ ДЛЯ ОТЛИВКИ БЛОКОВ ЦИЛИНДРОВ, КАРТЕРОВ, ПОРШНЕЙ И ДРУГИХ ДЕТАЛЕЙ. СИЛУМИН ИСПОЛЬЗОВАЛСЯ И В ОБОРОНКЕ, В ОСНОВНОМ В АВИАСТРОЕНИИ, НО БЫЛ И КОНВЕРСИОННЫЙ ТОВАР, ТЕ ЖЕ ИГРУШЕЧНЫЕ СОЛДАТИКИ.

Такие игрушки еще советского производства сегодня дорого ценятся коллекционерами, поскольку силумин отличается хрупкостью, хотя и устойчив к коррозии. Этому силуминовому Чебурашке очень повезло – даже краска не облезла.

У автомобилей «Иж» и Чебурашки много общего. Детский писатель Эдуард Успенский придумал Чебурашку в 1966 году. И в том же году с конвейера сошел первый «Москвич» ижевского производства. Еще через три года мультипликатор Леонид Шварцман создал известный сегодня образ Чебурашки с большими ушами и большими глазами. Персонаж мультфильма пошел в народ – стал героем анекдотов и именем для прозвищ. Так, «Чебурашкой» прозвали и одну из ижевских моделей – фургон «Иж-2715». Впрочем, более популярным было прозвище «Каблук», данное за характерную форму кузова. В семидесятые и восьмидесятые годы это была чуть ли не единственная легковая машина для развоза малых партий грузов весом до 500 кг.

Но «Чебурашкой» фургон прозвали не из-за внешнего вида. «Иж-2715» использовался в том числе и для перевозок различных напитков, разливавшихся в бутылки объемом 0,33 и 0,5 литра, прозванные в народе «Чебурашками». Те, в свою очередь, получили такое прозвище из-за разливаемого в них одноименного витаминизированного напитка для детей. К слову, в такое объяснение укладываются и другие народные названия ижевского фургона – «Маргарин» и «Пирожок».

Сейчас все это в далеком прошлом. Про мультипликационного Чебурашку чаще вспоминают в связи со скандалами по поводу авторских прав на него. Игрушки из силумина больше не делают. Ижевский автомобильный завод выпускает не «Ижи», а «Лады», да к тому же вошел в состав концерна с еще более популярным в мире названием – «Калашников». К счастью, делать сувениры в виде Чебурашки с АК-47 еще никто не догадался. а



Ценности нового времени

4 полностью электрических SUV
e-tron от Audi доступны в России

e-tron

SUV — кроссовер. Реклама.



Audi e-tron S и Audi e-tron S Sportback

- Забота об экологии: нулевой уровень выбросов CO_2
- Наслаждение тишиной: исключительная шумоизоляция
- Новые ощущения от вождения

e-tron

Реклама.