

ЗАПРАВКА

курьер-советник



март 2025 #1 (085)

ЛУКОЙЛ

КОЛИН ЧЕПМЕН –
ЛЕГЕНДА МИРОВОГО АВТОПРОМА

10

**ОЧАРОВАНИЕ ЗИМНЕЙ
ГРУЗИИ**

18



SUZUKI E VITARA

3

ПОЯВИТСЯ В ПРОДАЖЕ В 2025 ГОДУ

БОЛЬШЕ ВЫГОДЫ

в мобильном приложении

«АЗС ЛУКОЙЛ»

скачайте



Загрузите в
App Store



ДОСТУПНО В
Google Play



ОТКРОЙТЕ В
AppGallery

УЧРЕДИТЕЛЬ И ИЗДАТЕЛЬ:
ООО «ИД «КУРЬЕР-МЕДИА».

ДИРЕКТОР

О. В. ЦАБУНИНА.

ГЛАВНЫЙ РЕДАКТОР

К. Е. ГАВРИЛЬЧИК.

ДИЗАЙНЕР-ВЕРСТАЛЬЩИК

А. С. ФРУМКИН.

Адрес издателя и редакции:

197136, СПб, ул. Всеволода
Вишневого, д. 12, лит. А, пом. 2Н,
офис 203, тел. 401-68-30.

Телефоны:

секретарь

+7 (812) 401-68-30,

рекламный отдел

+7 (812) 401-66-90,

отдел распространения

+7 (812) 401-68-30.

Адреса в интернете:

COURIER-MEDIA.COM

E-MAIL: info@kurier-media.ru

Отпечатано

на полиграфической базе

Издательства СПбГЭУ.

191023, Санкт-Петербург,

Садовая ул., д. 21.

Тираж 5000 экз.

Заказ № 275

Дата выхода — 31.03.2025.

Товары и услуги, рекламируемые
в журнале, имеют необходимые
сертификаты и лицензии.

Редакция не несет ответственности
за достоверность содержания
рекламных материалов.

Точка зрения редакции
не обязательно совпадает
с точкой зрения авторов.
Материалы не рецензируются
и не возвращаются.

Редакция журнала и авторы
запрещают перепечатку,
использование материалов
частично или полностью.

По приобретению прав
на перепечатку и использование
материалов обращаться
по телефону +7 (812) 401-68-30.

Фото на обложке:

GLOBALSUZUKI.COM

**ПОСМОТРЕТЬ ПРЕДЫДУЩИЕ
НОМЕРА ЖУРНАЛА МОЖНО ЗДЕСЬ:**



GLOBALSUZUKI.COM

SUZUKI e VITARA ПОЯВИТСЯ В ПРОДАЖЕ В 2025 ГОДУ

Компания Suzuki представила свою первую полностью электрическую модель — e Vitara. Серийный выпуск новинки будет налажен в Индии нынешней весной. Автомобиль предназначен для рынков Европы, Индии и Японии, сообщает портал kolesa.ru.

В основу модели, созданной в рамках партнерства с компанией Toyota, легла платформа Heartect-e, которая разработана специально для электромобилей. Новинка имеет следующие габариты: длина — 4275 мм (плюс 100 мм к нынешней Vitara), ширина — 1800 мм (плюс 25 мм), высота — 1635 мм (плюс 25 мм). Расстояние между осями равно 2700 мм (плюс 200 мм), а дорожный просвет — 180 мм.

Экстерьер кроссовера во многом напоминает концепт Suzuki eVX. У серийной модели похожие выштамповки на капоте, обвес по периметру кузова, включая объемные «оквадраченные» накладки на колесные арки. Модель получила головную оптику сложной формы, при этом фары соединены между собой планкой, на которой частично находится логотип бренда. «Агрессивную» нижнюю часть переднего бампера снабдили большим воздухозаборником и круглыми противотуманками. Кроссовер будет доступен с колесными дисками диагональю 18 и 19 дюймов.

Салон новинки — пятиместный. На передней панели располагается большое горизонтальное табло, объединяющее в себе виртуальный щиток приборов и тачскрин информационно-развлекательной системы. Перед водителем располагается рулевое колесо с усеченным ободом, а на двухэтажном центральном тоннеле — шайба автоматической коробки переключения передач. Управление климатической уста-

новкой производится с помощью панели физических кнопок.

Базовая версия Suzuki e Vitara оснащается тяговой литий-железо-фосфатной батареей емкостью 49 кВт·ч и 114-сильным электромотором (189 Н·м), размещенным на передней оси. Следующая версия имеет аккумулятор на 61 кВт·ч и электродвигатель мощностью 174 л. с. (189 Н·м). Топовый кроссовер снабдили более емкой батареей и двумя электродвигателями: на передней оси установлен 174-сильный мотор, на задней — 65-сильный. Совокупная отдача силовой установки составляет 184 л. с. (300 Н·м). Известно, что самая дальнбойная версия сможет проехать на одной зарядке примерно 500 километров.

По данным СМИ, электромобиль будет доступен как с передним, так и с полным приводом. Полноприводный кроссовер имеет режим Trail, который позволяет плавно съезжать с неровной дороги, замедляя колеса, вращающиеся с одной стороны, и распределяя крутящий момент на шины — с другой. Цены на новинку станут известны ближе к старту продаж, который запланирован на лето этого года.

GLOBALSUZUKI.COM





MCLAREN ПОДГОТОВИЛ ПРАЗДНИЧНУЮ СПЕЦВЕРСИЮ MCL38

В минувшем сезоне чемпионом «Формулы-1» в четвертый раз подряд стал Макс Ферстаппен, выступающий за команду Oracle Red Bull Racing. Однако в Кубке конструкторов победила команда McLaren — впервые за последние 26 лет, ведь предыдущий Кубок конструкторов достался британцам в далеком 1998-м, сообщает портал autoreview.ru.

В честь этого радостного события для дорожных суперкаров McLaren была сделана праздничная спецверсия MCL38, которая названа в честь гоночного болида 2024 года, принесшего долгожданную победу британской команде. Именно за рулем McLaren MCL38 пилоты Ландо Норрис и Оскар Пиастри заняли в личном зачете второе и четвертое место соответственно, набрав для своей команды 666 очков.

Специального исполнения MCL38 удостоились сразу два суперкара — гибридный McLaren Artura и последний чисто бензиновый McLaren 750S. Они получили ливрею, выполненную подразделением индивидуализации McLaren Special Operations, которая сочетает фирменные цвета гоночной команды — оранжевый и антрацитовый. В оранжевый оттенок Парауа также выкрашены

тормозные механизмы. На бортах авто гордо красуется составленная из звездочек цифра 9 — именно столько конструкторских титулов выиграла за свою историю британская команда.

Салон суперкаров будет украшен углепластиковыми накладками на порогах с подписями заводских гонщиков, а на подголовниках кресел вышьют чемпионские лавровые венки. Кроме того, для спецверсий изготовят памятные таблички, сделанные из фрагмента кузова настоящего болида McLaren MCL38, а в переднем багажнике установят другую табличку, на которой будут перечислены все поул-позиции, выигранные гонки и рекорды трасс в сезоне 2024 года.

Всего будет выпущено 18 суперкаров в праздничном исполнении MCL38 Celebration Edition — по девять экземпляров моделей Artura и 750S. Их цена не сообщается, но все они наверняка уже раскуплены состоятельными фанатами знаменитой гоночной команды.



ЛУКОЙЛ НАЧАЛ ВЫПУСКАТЬ ФИРМЕННЫЕ МАСЛА HONGQI

Компания ЛУКОЙЛ запустила производство фирменных моторных масел HONGQI. Они разработаны по техническому заданию бренда и полностью соответствуют актуальным отраслевым стандартам. Новое моторное масло рекомендовано для всех продаваемых в стране премиальных автомобилей HONGQI — от представительских седанов и кроссоверов до минивэнов бизнес-класса.

Фирменные масла предназначены для применения в бензиновых двигателях легковых автомобилей, оборудованных каталитическими нейтрализаторами. Масла с низким уровнем зольности сокращают образование неорганических отложений, обеспечивают чистоту двигателя в течение всего срока эксплуатации, а также легкий пуск зимой. Фирменная линейка смазочных материалов HONGQI уже доступна у официальных дилеров бренда.

ЛУКОЙЛ обладает многолетним успешным опытом разработки и производства высокотехнологичных смазочных материалов совместно с производителями техники и с учетом отраслевых стандартов.

LUKOIL.MASLA.RU/RU/MEDIACENTRE



МИНИВЭН HONGQI HQ9 ДОБРАЛСЯ ДО РОССИИ

Китайский премиальный бренд Hongqi представил на российском рынке флагманский полноразмерный минивэн бизнес-класса HQ9. В скором времени новинка поступит в официальные дилерские центры, сообщает агентство «Автостат» со ссылкой на пресс-службу компании.

Длина Hongqi HQ9 составляет 5222 мм, ширина — 2005 мм, высота — 1935 мм. Колесная база равняется 3200 мм. Под капотом новинки разместились бензиновый турбированный мотор и мягко-гибридная силовая установка с напряжением 48 В. Рабочий объем ДВС составляет 1989 см³, максимальная мощность — 245 л. с. (180 кВт), а максимальный крутящий момент — 380 Н·м.

Автомобиль оснащен 8-ступенчатой автоматической трансмиссией. Максимальная скорость — 200 км/ч, а до сотни минивэн может разогнаться за 9,5 секунды. Средний расход топлива по циклу WLTC составляет 8,8 литра на 100 км пути.

Подвеска — полностью независимая, спереди — типа Макферсон, а сзади — много-

рычажная. Все версии минивэна оснащены четырьмя режимами вождения: Eco, Comfort, Sport и Snow.

Салон рассчитан на семь пассажиров. Его компоновка выполнена по схеме 2+2+3. Боковые двери сдвижные, с электроприводом с двух сторон. Место водителя высоко посажено и имеет большую зону остекления, что обеспечивает хорошую обзорность на дороге.

Цены на минивэн Hongqi HQ9 будут объявлены в ближайшее время.



КРОССОВЕР GAC GS8 ПОЛУЧИЛ СПЕЦВЕРСИЮ GX TRAVELLER

Новая топовая модификация кроссовера GAC GS8 предназначена для туризма и дальних путешествий, сообщает агентство «Автостат» со ссылкой на пресс-службу китайского бренда.

Главными отличиями GX Traveller от других версий являются специальный внедорожный обвес с новым дизайном передней части кузова, светодиодные передние противотуманные фары, 20-дюймовые легкосплавные колесные диски с оригинальным дизайном,

а также бокс на пятой двери. Кроме того, передние кресла новинки оснащены системой вентиляции.

Под капотом GAC GS8 GX Traveller, как и в других версиях, установлен 2-литровый турбированный двигатель мощностью 231 л. с. и с максимальным крутящим моментом 380 Н·м, который работает в паре с 8-ступенчатой АКП Aisin. Система полного привода создана на основе электромагнитной муфты Borg Warner. В зависимости от дорожной ситуации она самостоятельно перераспределяет крутящий момент между колесами.

Также кроссовер имеет кожаный салон, лобовое стекло с обогревом и улучшенной звукоизоляцией, панорамную крышу с электрошторкой и багажник с электроприводом. Стоит отметить, что электропривод передних сидений обладает функцией памяти для водительского сиденья.

Кроме этого, в салоне автомобиля есть электропривод спинок третьего ряда сидений, семь подушек безопасности, в том числе для коленей, система кругового обзора, адаптивный круиз-контроль с возможностью автоматического экстренного торможения и другие функции.



GAC.RU

ТОЙОТА ПРЕДСТАВИЛА НОВЫЙ ЭЛЕКТРОКРОССОВЕР C-HR+

Новый электрический внедорожник Toyota C-HR+ предназначен для европейского рынка. Он займет место на ступень ниже нынешнего bZ4X и получит три варианта силовых установок. Продажи новинки начнутся ближе к концу 2025 года, сообщает портал auto.ru.

При длине 4520 миллиметров и колесной базе 2750 миллиметров Toyota C-HR+ на 170 миллиметров короче электрокара bZ4X, а расстояние между осями на 100 миллиметров меньше. При этом новинка получилась довольно вместительной. Задние пассажиры не почувствуют недостатка пространства, расстояние между передними креслами и задним диваном — 900 миллиметров, грузовой объем также впечатляет — 416 литров.

Кроссовер будет комплектоваться тремя вариантами двигателей и двумя аккумуляторами. Базовая версия C-HR+ получит мотор на передней оси на 167 сил и батарею на 57,7 кВт·ч.

С такой силовой установкой новинка получит запас хода в 455 километров и разгон до 100 км/ч за 8,6 секунды. Более мощная модификация с двигателем 224 л. с. и аккумулятором на 77 кВт·ч ускоряется до сотни за 7,4 секунды и сможет проехать на одной зарядке 600 километров. Топовая версия будет полноприводной, с двумя моторами по 343 силы на каждую ось и 77-киловаттной батареей. По предварительной оценке, такой кроссовер сможет разогнаться до 100 км/ч за 5,2 секунды, а запас хода составит 525 километров.

Цены на новый электрокар пока не названы, выход на европейский рынок намечен на 2026 год. Напомним, недавно Toyota запустила продажи нового электромобиля в Поднебесной. Это тоже вседорожник с максимальным запасом хода около 600 километров, но не имеющий полноприводной версии. Начальная стоимость китайского bZ3X эквивалентна 1,35 миллиона рублей.



TOYOTA-GLOBAL.COM



TOYOTA-GLOBAL.COM

MERCEDES-BENZ ДЕЛАЕТ СТАВКУ НА НОВИНКИ

До конца 2027 года компания обещает вывести на рынок множество новых и обновленных моделей, сообщает портал autoreview.ru. Только эксклюзивно для рынка Поднебесной заявлено аж семь новинок, хотя конкретизирована только одна — длиннобазный кроссовер GLE, который выйдет в середине 2026 года.

Ближайшей глобальной премьерой должен стать седан Mercedes-Benz CLA нового поколения, у которого будут как бензиновые, так и электрические версии. На нем дебютируют свежая операционная система MB.OS — единая для всех рынков и с возможностью установки локальных приложений, а также расширенный автопилот «уровня 2++», который сначала появится только в США и Китае.

С новым CLA компания окончательно перейдет на унификацию топливных и электрических моделей в одном кузове. Опыт с отдельными батарейными моделями EQC, EQS и EQE оказался провальным в первую очередь из-за их непривычного дизайна, который не привлек покупателей. По этой причине электромобили Mercedes-Benz теперь будут выглядеть так же, как и машины с ДВС. Уже анонсированы электрические версии С-класса, Е-класса и кроссовера GLC. Для разных моделей и рынков Mercedes-Benz будет использовать более дорогие НМС-батареи или доступные литий-железо-фосфатные аккумуляторы. В 2027 году доля электрифицирован-

ных машин, включая подзаряжаемые гибриды, должна составить 30 % от всех продаж компании.

При этом Mercedes-Benz продолжит выпуск двигателей внутреннего сгорания — с четырьмя, шестью и восемью цилиндрами, а для ряда рынков останется и V12, хотя в настоящее время такие моторы ставят только на седаны Mercedes-Maybach S-класса. Масштабная модернизация S-класса заявлена на 2026 год, а еще анонсирована некая «уменьшенная» версия G-класса. Подразделение AMG будет развивать гибридные системы на основе мотора V8, но готовит и чисто электрические модели на отдельной платформе AMG.EA. Наконец, Mercedes-Benz намерен внедрять рулевое управление «по проводам».

К 2027 году компания планирует сократить производственные затраты на 10 %. Достичь этого предполагается не только расширением унификации, но и уменьшением производственных мощностей с 2,5 млн до 2,0–2,2 млн легковых машин в год.



ЗАПУСК В СЕРИЮ LADA ISKRA ПОСТАВЛЕН НА ПАУЗУ

Старт серийного производства LADA Iskra, запланированный на 19 апреля, откладывается. Задержка связана с дефицитом комплектующих, сообщает портал www.ixbt.com со ссылкой на компанию «Автомобильные системы и технологии».

Тестовая сборка LADA Iskra ведется с конца прошлого года. Новинка будет представлена в кузовах седан, универсал и универсал Cross. Автомобиль получит три разновидности силовых агрегатов: базовый двигатель 1,6 литра мощностью 90 л. с. в паре с 5-ступенчатой механической коробкой передач, мотор объемом 1,6 литра мощностью 106 л. с., который будет работать в паре с 6-ступенчатой механической КПП или автоматической трансмиссией.

Во всех комплектациях модель будет оснащаться двумя фронтальными подушками безопасности, а также передними ремнями с механизмом предварительного натяжения и ограничения усилия. В автомобилях предусмотрены ЭРА-ГЛОНАСС и электронная система

контроля устойчивости с функцией удержания на подъеме. Кроме того, LADA Iskra получит просторный салон и вместительный багажник — 500 литров у седана и 480 литров у универсала.

Подробные технические характеристики новинки, а также информация о ценах и ее оснащении должны появиться позже.



В РОССИИ НАЧАЛИСЬ ПРОДАЖИ ПИКАПА **SOLLERS ST8**

Компания «Соллерс» объявила о старте продаж полноприводных пикапов Sollers ST8, которые производятся в Ульяновске. Новинка с оцинкованным кузовом уже поступила в дилерские центры и предлагается по цене от 2 820 000 рублей, сообщает агентство «Авто-стат» со ссылкой на пресс-службу автопроизводителя.

Пикап Sollers ST8 оснащен системой полного привода с понижающей передачей, блокировкой заднего дифференциала и электронным селектором переключения режимов трансмиссии. Дорожный просвет автомобиля составляет 210 мм, глубина преодолеваемого брода — 0,8 м. Грузовой отсек покрыт специальным износостойким составом, имеет внутренние петли для фиксации груза и сертифицирован для установки защитных крышек и кунгов. ST8 рассчитан на загрузку до 900 кг, что позволяет беспрепятственно заезжать в центральные районы крупных городов.

Автомобиль доступен с 2-литровым дизельным мотором мощностью 136 л. с., который производится на заводе двигателей «Соллерс» в Елабуге. Также в линейке силовых агрегатов представлен бензиновый двигатель объемом 2,4 литра и мощностью 204 л. с. Оба мотора работают в паре со 6-ступенчатой механической коробкой передач, выпускаемой на предприятии «Соллерс Производство Трансмиссий» в Заволжье.

Безопасность новинки обеспечивают две подушки, ABS+EBD, ESC, система динамической стабилизации VDC, система напоминания о непристегнутых ремнях, датчики контроля давления в шинах TPMS и ассистент старта на подъеме.

Sollers ST8 представлен в двух комплектациях. Версия Optimum включает в себя светодиодные фары, систему бесключевого доступа и запуска двигателя, мульти-



SOLLERS-AUTO.COM

функциональное рулевое колесо с кожаной отделкой, кондиционер, круиз-контроль, бортовой компьютер, мультимедийную систему с сенсорным 10,4-дюймовым экраном, шестью динамиками, возможностью подключения смартфона и камерой заднего вида, электрические регулировки и подогрев боковых зеркал, электро-стеклоподъемники, подогрев передних сидений, задние датчики парковки и литые колесные диски диаметром 18 дюймов.

Версия Luxe дополнена электроприводом складывания боковых зеркал, кожаной отделкой сидений с центральным подлокотником на заднем ряду, системой камер кругового обзора, передними датчиками парковки и люком с электроприводом. Пикап доступен в пяти цветовых сочетаниях — пастельных: белом и светло-сером, а также металлических: черном, зеленом и коричневом.

Заводская гарантия на автомобиль составляет три года, или 150 тысяч км пробега. Цена Sollers ST8 в базовой комплектации Optimum с бензиновым двигателем 2 820 000 рублей, а версия Luxe прибавляет к стоимости еще 100 тысяч рублей. За дизельный двигатель для любой версии придется доплатить еще 100 тысяч.



SOLLERS-AUTO.COM



SOLLERS-AUTO.COM

ESCALADE IQL — ЭЛЕКТРИЧЕСКИЙ ГИГАНТ ОТ CADILLAC

В Америке дебютировал удлиненный Cadillac Escalade IQL, который обошел по размерам даже длиннобазную модель Escalade ESV, сообщает портал autoreview.ru.

Длина новинки от бампера до бампера составляет впечатляющие 5803 мм против 5766 мм у топливного Escalade ESV. Ширина электрокара — 2167 мм, высота — 1933 мм, дорожный просвет — 175 мм, а размерность шин — 275/60 R22 или 275/50 R24 в зависимости от комплектации. Объем багажника — 3546 литров за спинками первого ряда против 3375 литров у базовой модели. С двумя рядами

сидений отсек вмещает 2135 литров, а за третьим рядом здесь 686 литров. Никуда не делся и передний багажник, который предлагает дополнительные 345 литров для размещения поклажи.

В передней части салона обошлось без изменений. Здесь, как и в базовом Escalade IQ, дисплейный блок диагональю 55 дюймов, который объединяет два экрана. Вместо центральной консоли также установлен сенсорный дисплей. Опционально доступны капитанские кресла второго ряда с подогревом, вентиляцией и массажем. Между ними располагается бокс с пультом управления второстепенными функциями, двойной беспроводной зарядкой и выдвижным столиком. Климат-контроль имеет пять зон, а у аудиосистемы AKG Studio — двадцать один динамик.

Электрический гигант оснащен двухмоторным полным приводом, который развивает в пике 761 л. с. и 1064 Н·м. Разгон до 60 миль в час занимает 4,7 секунды. Максимальная масса прицепа — 3,4 тонны. Емкость тяговой батареи — 205 кВт·ч, а паспортный запас хода — 724 км. За 10 минут быстрой зарядки можно восполнить 187 км дальности хода.

Производство электрического Cadillac Escalade IQL начнется в середине 2025 года. Поначалу он будет доступен на рынках США и Канады, но в дальнейшем планируется экспорт и за пределы континента.



CADILLAC.COM

GEELY ОФИЦИАЛЬНО ПРЕЗЕНТОВАЛА GALAXY STARSHINE 8

Китайский автопроизводитель утверждает, что Galaxy Starshine 8 — первый в мире гибридный седан с подключаемым модулем длиной 5 метров и объемом двигателя 3 литра, сообщает top-tuning.ru.

Длина новинки составляет 5018 мм, ширина — 1918 мм, высота — 1480 мм, а колесная база — 2928 мм. Снаряженная масса автомобиля 1908 кг или 1950 кг. Кузов Galaxy Starshine 8 напоминает фастбэк: у него скрытые дверные ручки, многоспицевые колесные диски и узкие фары. Задняя часть новинки отличается многослойным дизайном со сквозными фонарями. В правом нижнем углу расположен логотип «ЕМ-Р». На крыше автомобиля установлен лидар, который поддерживает интеллектуальные системы помощи при вождении на уровне 2.9.

Мощность Galaxy Starshine 8 обеспечивается подключаемой гибридной системой Geely NordThor EM-P. Она состоит из бензинового двигателя объемом 1,5 литра с максимальной мощностью 161 л. с. и электродвигателя с максимальной мощностью 215 л. с., подключенного к ДНТ. Galaxy Starshine 8 разгоняется до сотни за 6,9 секунды, а максимальная скорость составляет 200 км/ч.

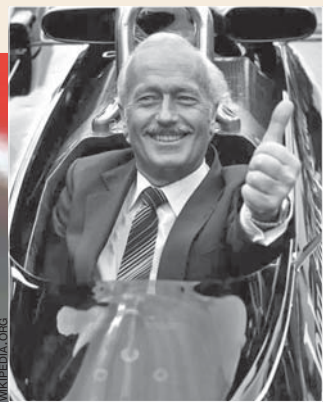
Кроме того, в стандартной комплектации новинки установлен литий-железо-фосфатный аккумулятор

CATL емкостью 18,4 кВт·ч. Запас хода только на электричестве по стандарту CLTC составляет 104 км. В комплектации High-End емкость батареи увеличена до 27,69 кВт·ч, что позволяет проехать 161 км на электротяге. Общая дальность поездки составляет 1200 км.

Напомним, в феврале компания Geely продала 204 910 автомобилей, что на 84 % больше, чем за аналогичный период прошлого года. Под брендом Geely Galaxy было реализовано 76 132 автомобиля, что на 288 % больше по сравнению с тем же периодом 2024 года. Совокупный объем продаж Geely Galaxy с января по февраль составил 169 677 единиц, что на 185 % больше по сравнению с аналогичным периодом прошлого года.



GLOBAL.GEELY.COM



WIKIMEDIA.ORG

LOTUSCARS.COM



БЕЗ ЭТОГО
ЧЕЛОВЕКА
НЕВОЗМОЖНО
ПРЕДСТАВИТЬ
ИСТОРИЮ
ГОНОЧНОЙ
КОМАНДЫ LOTUS

Текст: Борис Игнашин

Колин Чепмен — легенда мирового автопрома

История автомобилестроения знает сразу несколько примеров, как гоночные инженеры начинали создавать почти гражданские машины ради финансирования своих гоночных проектов. Вспомнили про Энцо Феррари? Отличная мысль! Но не он один. Еще так делал Колин Чепмен, о котором и будет сегодня наш рассказ.



Уже Mark I получил имя Lotus, а на эмблеме машин значились личные инициалы его создателя — АСВС.

ИНЖЕНЕР ОТ БОГА

19 мая 1928 года в пригороде Лондона, Западном Ричмонде, родился Энтони Колин Брюс Чепмен. Его отец не был фабрикантом или гениальным инженером, он управлял The Railway Hotel в соседнем районе Хорнси. Что заложило в парне основы инженерного мировоззрения? Может быть, начальная школа Stationers' Company's School в лондонском округе Харингей, в которой был естественно-научный уклон?

После школы, в 1945 году, Колин поступил в Государственный Лондонский университет, где выбрал дисциплину Structural engineering. Ее название можно перевести как «Строительная архитектурная инженерия». Пока ничего, связанного с автомобилями. В 1946 году он с другом Колином Гэйром и механиком Грэмом Хиллом (впоследствии он стал двукратным чемпионом «Формулы-1») занялся восстановлением и перепродажей подержанных автомобилей, впрочем, не очень успешно. В 1948 году Колин покинул университет без получения степени и записался в Королевские военно-

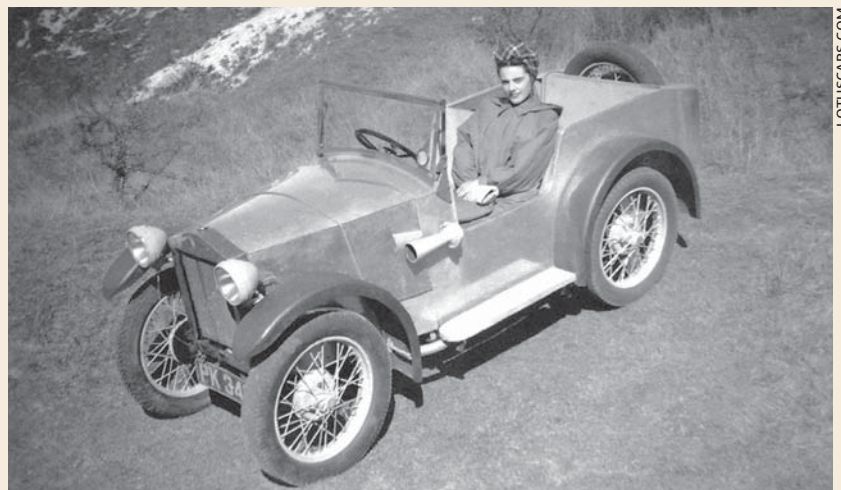
воздушные силы, где выучился на пилота. Ему предложили стать профессиональным военным летчиком, но он отказался. В результате после демобилизации сдал математику и получил диплом UCL по выбранной специальности. С ремонтом машин он завязал, хотя в том же году модифицировал свой Austin 7 в так называемый Mark I. Колин занялся попытками внедрения алюминия в конструкцию зданий, устроившись в компанию British Alcan Aluminium plc, которая и производила металл. Здесь он получил опыт работы с различными сплавами алюминия. Также Колин сотрудничал с компанией De Havilland, где занимался инженерной работой и поднаторел в аэродинамике и пространственном проектировании. К этому моменту он уже заболел гонками и автомобилями, а после победы на собственном Mark I в нескольких соревнованиях у него появились средства для более серьезной модификации — Mark II. После чего первая машина отошла в собственность его девушки Хейзел Уильямс, с которой он встречался с 16 лет. Уже Mark I получил имя Lotus, а на эмблеме машин значились личные инициалы его создателя — ACBC.

Инженерное образование и опыт работы в авиации, знание аэродинамики очень пригодились Колину. Именно он сумел значительно улучшить конструкцию головки блока цилиндров серийного Austin 7, причем настолько, что вскоре правила гонок поменяли, чтобы исключить подобную модификацию как дающую «нечестное преимущество».

РОЖДЕНИЕ КОМПАНИИ LOTUS

В 1952 году была основана компания Lotus Cars Company, на создание которой Хейзел Уильямс одолжила Чепмену капитал в 25 фунтов. Модификация Mark III стала первой, которую Колин делал на заказ. Это была машина весьма демократичного спортивного класса для набравшей популярность Formula 750. Mark III оказалась настолько удачной, что правила в очередной раз пришлось переписать, чтобы победы доставались не только гонщикам на Lotus.

В том же 1952 году Колин выпустил первую серийную машину Mark VI. Она продавалась как в виде готовой конструкции, так и в виде кит-кара — набора, который нужно было собрать и зарегистрировать самому. По сути, компания продавала шасси, кузов с пространственной рамой и подвеску, двигатель можно было выбрать из готовых вариантов или поставить свой собственный. Кузов был легким, так что штатный мотор Ford E93A объемом 1200 кубиков и мощностью 50 л. с., с трехступенчатой коробкой передач, позволял развивать скорость до 150 километров в час, а до сотни машина разгонялась за 15 секунд. Моторчик от массового Ford Prefect/Anglia был слабым, 50 сил он выдавал только после тюнинга в Lotus. Машина с таким двигателем весила 410 килограммов.



LOTUSCARS.COM

С мотором 1500 кубов мощностью 58 л. с. от Ford Consul или мотором в те же полтора литра, но мощностью 63 л. с. от MG TF машина была незначительно тяжелее, но заметно быстрее, достигая 100 миль в час по максимальной скорости. Самым дорогим серийным вариантом было шасси с двигателем Coventry Climax 1098 кубиков и мощностью 75 л. с. Моторы этой марки Колин позже применял в своих гоночных проектах еще не раз. Таких шасси выпустили чуть больше сотни штук.

Можно сказать, что в 1950-е Колин Чепмен менял автоспортивную индустрию, изгоняя довоенные стандарты, правила и предрассудки. Он внимательно изучал ограничения и находил способы их обойти. Его машины принимали участие во многих классах гонок, но в итоге это привело его к «Формуле-1».

В 1954 году Колин женился на Хейзел, позже у них родятся две дочери и сын. В личной жизни у Колина все было в порядке. Супруга с самого начала принимала активное участие в бизнесе мужа, была ему верным помощником, финансистом и, конечно же, заседала в совете директоров всех компаний, которые были им созданы: Lotus Cars, Team Lotus и Lotus Components.

К середине пятидесятих маховик возможностей и исследований имени Чепмена только

■ ■ ■

Mark I. Первый автомобиль конструкции Колина Чепмена. Создан на основе Austin 7 для участия в соревнованиях по триалу. Построенная в единственном экземпляре машина считается утраченной.

■ ■ ■

В 1952 году Колин выпустил первую серийную машину Mark VI. Она продавалась как в виде готовой конструкции, так и в виде кит-кара — набора, который нужно было собрать и зарегистрировать самому.



LOTUSCARS.COM



LOTUSCARS.COM

ВЕЛИКОЛЕПНАЯ «СЕМЕРКА»

В 1957 году Колин запускает в производство настоящую легенду в мире спорткаров — модель Lotus 7. Она оказалась настолько хороша, что ее выпускают по сей день, правда, лицензионная копия носит имя Caterham 7 и имеет куда более современные моторы, трансмиссию и тормоза, но суть от этого не изменилась.

Машина вышла с мотором Ford E93A объемом 1200 кубов и мощностью 40 л. с. Она получила также двигатели Coventry Climax 1100 мощностью 75 л. с. и продвинутые, но маломощные моторы BMC/Austin-Healey 37–43 силы. С 1961 года появилась версия Super 7 с моторами Ford Cosworth объемом 1340 см³ 85 л. с. и 1498 см³ 100 л. с., а также недорогая версия 1598 см³ 84 л. с.

С 1969 года мощность подросла до 120 л. с. с мотором Ford Holbay 1598 см³ или с мотором Lotus того же объема. Помимо фордовских движков, в конструкции использовались их 3- и 4-ступенчатые МКП, а также задний мост. Общий тираж седьмой серии сейчас идет на сотни тысяч, и это самое массовое шасси компании.

Отмечу, что один из основателей фирмы Cosworth, Майк Костин, работал до 1958 года в Lotus, а его брат Фрэнк Костин был одним из бессменных соавторов машин Колина Чепмена: он отвечал за аэродинамику.

Выпуск «семерки» не мешал Колину создавать совершенно новые конструкции. В 1955 году он выпустил в серию Mark VIII — с новой объемной пространственной рамой, закрытыми колесами и задней подвеской Де Дион. Более тяжелую машину оснастили мотором MG 1500 85 л. с. Благодаря этому она достигала максимальной скорости 125 миль в час, что просто немыслимо по меркам 1955 года. Посмотрите на фото машины — это же формы прототипа спортивных болидов, которые выступают и поныне. Звание лучшей спортивной машины Англии ей дали вполне заслуженно. Ее наследники, Lotus Mark X и Mark XI, с гораздо более мощными моторами, долгое время сохраняли актуальность в гонках и завоевывали спортивную славу компании. В общей сложности было

■ ■ ■
Можно сказать, что в 1950-е Колин Чепмен менял автоспортивную индустрию, изгоняя довоенные стандарты, правила и предрассудки. (Lotus Climax Type 12 1957–1958 годов выпуска.)

развернулся. В 1956 году Колин уже пилотирует автомобиль команды Vanwall в F1, заодно выступая конструктором шасси. Команда как раз поняла, что мотор у авто отличный, а вот шасси, унаследованное от машин Ferrari, не позволяет раскрыть все его преимущества. Колин Чепмен спроектировал пространственную раму с передней торсионной подвеской и задней зависимой подвеской типа Де Дион. Кроме того, машина получила пятиступенчатую синхронизированную коробку передач производства Porsche. Этот автомобиль неплохо выступил, но сырая конструкция не дала шансов на победу. Управляемость была не очень хорошей, хотя аэродинамика и очень высокая скорость на прямой стали его преимуществами. Уже в следующем году пришли победы. И даже изменения в техрегламенте с заменой спиртового топлива на бензин, в результате чего двигатель ослабел сразу на 15–20 сил, не мешали команде побеждать в 1957 году, а в 1958-м взять дубль и Кубок конструкторов. А вот как гонщик Колин провалился, попав в аварию на тестах. Причем он вывел из строя сразу две машины Vanwall, врезавшись в болид товарища по команде Майка Хоторна.

■ ■ ■
В 1957 году Колин запускает в производство настоящую легенду в мире спорткаров — модель Lotus 7. Она оказалась настолько хороша, что ее выпускают по сей день.



LOTUSCARS.COM

выпущено порядка тысячи машин, но в настоящее время тираж больше — за счет официальных реплик и более поздних выпусков.

В 1957 году вышел Lotus Mk XIV, он же Lotus Elite, уже с закрытым стеклопластиковым кузовом. Конструкция с вклеенными в кузов рамой и подрамниками была очень легкой и очень сложной. Настолько, что стабильное качество кузова смогло обеспечить только производство на Bristol Aeroplane Company. Базовый двигатель традиционно небольшой, Coventry Climax FWE 1200 см³ и 75 л. с., но на машину также ставили мотор Lotus-Ford Twin Cam — конструкцию на базе блока Ford 116E объемом 1557 см³ и DOHC головки блока цилиндров (ГБЦ) производства Lotus, мощность которой была порядка 100 л. с. Колин наконец запустил серийное производство собственных двигателей, и Mark XIV стал первой машиной, на которой его обкатывали. Автором конструкции ГБЦ стал Гарри Манди, конструктор двигателей BRM и один из создателей мотора Jaguar V12. Это закрытое купе было вполне удачной гоночной машиной. В Ле-Мане 1959 года Elite пришел восьмым, что неплохо для сравнительно тяжелого автомобиля с закрытым кузовом.

LOTUS НА «ФОРМУЛЕ-1»

15 мая 1958 года новая команда Lotus дебютировала в «Формуле-1». Бolid носил имя Lotus MkXII, на нем был установлен мотор производства Coventry Climax с рабочим объемом 1960 см³, шасси было сверхлегким, а мотор меньшего объема, чем позволялось правилами. Шасси было отработано по опыту команды Vanwall с шасси WW5 — тот же переднемоторный вариант, но с улучшенной аэродинамикой. КПП создали из мотоциклетных коробок ZF. За команду выступали Клифф Эллисон и Грэм Хилл. В первом сезоне команда набрала три очка за единственное призовое место. В 1959 году Инесс Айрленд принес пять очков. Первым победным годом команды стал 1961-й. Причем шасси Lotus XVIII мало изменилось по сравнению с 1960 годом, когда обкатали новый облегченный вариант с улучшенной управляемостью. Но в 1960-м двигатель был Coventry Climax 2497 см³ с мощностью до 239 л. с., а в 1961 году изменились правила, и мотор вновь стал 1500-кубовым. Кстати, данное шасси использовали еще и в Formula Junior, но с мотором Cosworth Mk.III 998 см³ и коробкой Renault.

Так начиналась история легендарной команды Lotus, которая выступала в «Формуле-1» с 1958 по 1994 год. Она победила 79 раз, 107 раз занимала поул-позицию, пилоты поднимались на подиум 172 раза. С названием этой команды неразрывно связаны имена-легенды, такие как Грэм Хилл, Айртон Сenna, Джим Кларк, Стирлинг Мосс, Эмерсон Фиттипальди, Йохен Риндт, Найджел Мэнселл, Нельсон Пике, Мика Хаккинен.

Наверное, команда Lotus заслуживает отдельного рассказа, но именно в ней раскрылся весь гений Колина Чепмена. Успехи в аэродинамике в итоге привели к освоению граунд-эффекта — первому использованию газотурбинного двигателя в «Формуле-1». Именно на болидах Lotus появились боковые радиаторы, стержневая подвеска, многоуровневые антикрылья, кузов-монокок, несущий двигатель, и еще сотни разных новинок, которые ломали дизайн спортивных машин об колено, заставляя всех переделывать «старое доброе» и осваивать новые высоты. А Lotus 88 с двойным шасси просто не допустили до гонок, прознав о его результатах. Чепмен искал и находил решения, которые буквально меняли мир... Он заставлял и других принимать лучшие решения, как это было с мотором Ford DFV. Кстати, рекламу на корпус гоночных машин тоже впервые нанес Колин.

ВМЕСТО ПОСЛЕСЛОВИЯ

Наверное, именно напряжение сил и средств ради выступления в «Формуле-1» послужили причиной того, что Колин умер от сердечного приступа 16 декабря 1982 года в возрасте 54 лет.

Впрочем, до этого момента он успел приложить силы к созданию еще нескольких выдающихся дорожных машин. Lotus Elan 1962 года был скорее развитием его прошлых идей, а вот модель Lotus Esprit 1976 года стала тем же, чем болиды Lotus в «Формуле-1», — первенцем новых технологий, удачным образцом гражданской среднемоторной машины, которая выпускалась почти так же долго, как «жигули», — аж до 2004 года, пережив своего создателя.

В какой-то степени у этой истории есть хеппи-энд. Пусть Чепмен умер очень рано, а созданная им команда прошла через череду поражений и перерождение, но имя этого легендарного человека живо, а его компания и сегодня производит высококлассные автомобили.



LOTUSCARS.COM

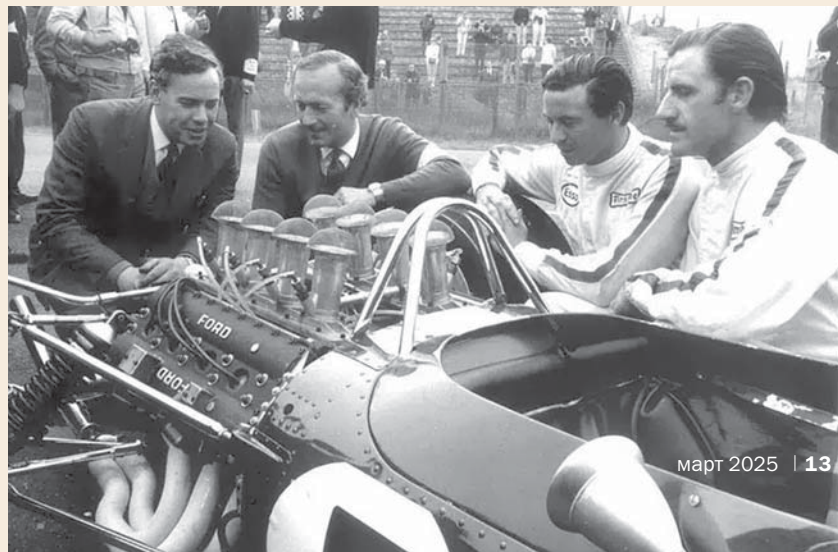
■ ■ ■

Легендарная команда Lotus выступала в «Формуле-1» с 1958 по 1994 год. Она победила 79 раз, 107 раз занимала поул-позицию, пилоты поднимались на подиум 172 раза. (Фото — сезон 1972 года: 61 очко, 1-е место в Кубке конструкторов.)



■ ■ ■

Пусть Чепмен умер очень рано, а созданная им команда прошла через череду поражений и перерождение, но имя этого легендарного человека живо, а его компания и сегодня производит высококлассные автомобили. (Фото — Колин Чепмен, Кит Дакворт, Майк Костин — в 1967 году на Гран-при Голландии.)



LOTUSCARS.COM

КАКИЕ МОДЕЛИ
ВЫЙДУТ НА РЫНОК
И КАКИЕ ИЗ НИХ
МОЖНО БУДЕТ
КУПИТЬ В РОССИИ



■ ■ ■
Audi SQ6 e-tron

AUDI-MEDIACENTER.COM

АВТОНОВИНКИ-2025

ТЕКСТ: Борис Игнашин

Российские автолюбители разделились на два лагеря. Первый ждет европейские новинки, которые едва ли увидит в ближайшее время, второй читает новости о «секретной» встрече представителей корпорации Toyota с дилерами, но следит в основном за анонсами китайских компаний.

ALFA ROMEO И AUDI

Для первого лагеря кратко расскажу, что именно он не увидит в 2025 году, в алфавитном порядке. Alfa Romeo представит второе поколение Stelvio, на удивление неплохого кроссовера марки, которая в принципе не должна делать кроссоверы. Ну вы понимаете: ей очень нужны деньги, как и всему FIAT. Также обновят гибридный кроссовер Alfa Romeo Tonale и Stelvio Intensa. Фанатов у марки хватает, но по большей части они теоретики или почитатели олдскула.

Audi закрыла завод в Бельгии, но модельный ряд от этого не сократится, просто машины в Нидерландах станут дороже, а электромобили их сборки в Европе — в целом дешевле. В 2025 году точно появится новое по-

коление A7, причем как обычные A7, так и универсалы A7 Avant. По сути, A6 полностью заменили на A7. Новый Q5 уже вышел, но в течение года появится версия Sportback с покатой крышей (привет любителям X6 и X4 от BMW). Новая серия A5 заменяет старую серию A4. Собственно, это не очень-то и новинки — машины серии A5 представили еще прошлым летом, но все они относятся к линейке 2025-го модельного года, и купить их можно только сейчас. Обязательно появится новый RS5, и он будет гибридом. Соболезную всем владельцам RS2 и RS4 первых двух поколений: им теперь придется отбиваться от вопросов зумеров о емкости батарей в их машинах. Новый Q3 2025 года тоже появится в продаже сейчас, хотя и вышел уже почти год назад. Фактически это вариация

Supra Terramar с чуть другим дизайном. Раньше, помнится, SEAT выпускал старые Audi под своим брендом, теперь ситуацию изменили на зеркальную. А еще в этом году появятся Audi Q6 e-tron Sportback и A6 e-tron из линейки машин, которая стала причиной убытков компании в прошлые годы.

BMW И VOLKSWAGEN

BMW представит очередные Neue Klasse — так в компании называют новые машины третьей серии и кроссовер iX3. Машины — с новым дизайном и повышенной гибридно-стью. Внешне немецкие новинки не похожи на старые BMW, но, надеюсь, по повадкам и обслуживанию преемственность все же сохранится. Еще наверняка будет новый M3, на этот раз полностью электрический. Всем фанатам соболезную. Также все ждут презентации M5 Touring, потому что просто M5 вышел в прошлом году.

Supra — это еще одна марка концерна Volkswagen. Пока есть шансы, что компактный электромобиль Supra Raval выйдет в срок и не будет снят с пробега в последний момент. У самого VW в 2025 году на европейский рынок выходит новый Tayron, он же Tiguan L, который уже привезли в Россию из Китая. Из более далеких от нашего рынка моделей ожидается презентация Volkswagen ID.2. Это уже электромобиль, который должен «убить» линейку Golf, а также новые поколения T-Roc, Transporter/Caravelle. Пожелаем «народной» марке успехов — прошлый год сложился для нее очень неудачно.

FERRARI, MERCEDES И VOLVO

Ferrari сделал электромобиль и, по слухам, выпустит его до конца текущего года. Если это будет еще и кроссовер, то, боюсь, могут не выдержать основы мира. Вообще компания много обещает — аж шесть новых моделей. Точно известно лишь о том, что должны заменить SF90 Stradale, а что там еще за четыре новинки, не знают даже итальянские папарацци.

Mercedes обещает выпустить новый CLA и рестайлинг текущего S-класса. Что приятно,



BMW iX xDrive60 M Sport (i20) '2025

CLA даже на платформе MMA будет с двигателем от Geely и батареями BYD. Фактически нам обещают, что нормальные и гибридные версии будут, а с учетом новых тенденций они могут составить большую часть гаммы предлагаемых авто. Mercedes готовит и новый AMG CLE 63, внезапно он может оказаться не гибридным.

Volvo в целом радует. В этом году выйдет EX30 Cross Country. Хотя фраза «внедорожная версия кроссовера» отдает маслом масляным, сама машина явно будет хороша. Большой седан ES90 тоже должен выйти в 2025 году. Учитывая китайские технологии, это будет недорого и хорошо по технике, а уж уровень обслуживания, эргономика и качество сборки у шведов традиционно на уровне. Возможно, даже вопрос примерзания дверных ручек решат раз и навсегда. Еще будет некий плагин-гибрид, но строго для Китая. Также должна получить обновление пара текущих моделей. Для фанатов очень хорошей новостью будет то, что XC90 с ДВС планируют выпускать аж до 2030 года. А может, дальше, если это не запретят законодательно.

Внешне немецкие новинки не похожи на старые BMW, но, надеюсь, по повадкам и обслуживанию преемственность все же сохранится.



Mercedes-AMG GT 63 S E Performance 4-Door Coupé (X290) '2025



Volvo ES90 '2025



SVI Toyota Land Cruiser B6 (250) '2025

TOYOTA-GLOBAL.COM



Volkswagen Transporter (T7) '2025

VOLKSWAGEN.COM



Hyundai Creta Grand '2025

HYUNDAI.COM

HYUNDAI И TOYOTA

Те, кто ждет реальных новинок и даже планирует что-то купить, если хватит денег, могут порадоваться: новые модели такого рода тоже есть и их много.

Ходят упорные слухи, что Hyundai планирует вернуться в Россию. Это очень хорошая новость, потому что компания мало зависит от Европы, а их модельный ряд очень широк и вполне может покрыть большую часть рынка новых авто. Напомним, в 2022 году они собирались начать сборку моторов в Петербурге, а сейчас их бывший завод делает их же машины, но под другим брендом. Так что шансы на возвращение корейцев есть — вопрос в договоренностях и правилах.

Судя по последним данным, Toyota также явно хочет вернуться в Россию. Если два этих бренда в полном объеме придут на российский рынок, китайским маркам снова станет тяжело. Впрочем, альтернатива — это хорошо, при условии, если вы не теряете технологии и возможности.

Tank 400



TANKRU

TANK, CHERY И JAC

Среди китайских новинок хочется в первую очередь отметить Tank 400, который выходит на российский рынок. С учетом успеха моделей Tank 500 и Tank 300 промежуточный вариант наверняка кому-то приглянется. Тем более что Haval вкладывается в локализацию, а значит, есть шанс, что будет и поддержка, и обслуживание на долгие годы.

Chery вроде только все обновила, и вот опять обновит и Tiggo 4, и Tiggo 7 Pro Max, и 8 Pro Max. В общем, обновят их, а заодно и все остальное. Еще дочерняя марка Exlantix выпустит на наш рынок кроссовер ET и купе ES. Вот на китайском купе я бы прокатился и интеллектуальную подвеску на ET с удовольствием оценил бы.

JAC плотно сел на рынке пикапов. Модель T9 получит сразу две новые версии с дизелем и, что ценно для фанатов формата, с МКП в придачу. Рестайлинг кроссовера JS6 не выглядит чем-то очень ожидаемым, а вот появление рамного внедорожника JS9 может оказаться интересным. Я не фанат формата рама+part-time и считаю это крайне неудачным вариантом, но многие думают иначе.



■ ■ ■
KGM Torres EVx

KG-MOBILITY.COM



■ ■ ■
JAC T9

JACEN.JAC.COM.CN

УАЗ, АВТОВАЗ И ДРУГИЕ

Если вам смешно видеть словосочетание «минивэн УАЗ», вы просто еще недостаточно в теме. Sollers SP7 — это как раз минивэн от УАЗ, правда, внутри это JAC Refine RF8. По технике весьма интересное авто.

В этом году у нас может появиться марка Deeral — это еще один бренд Changan. Я не очень жду новых марок, особенно с учетом того, что цены на люксовые китайские гибриды запредельные, но вдруг кому-то будут интересны модели Deeral. А вот машины Knewstar — это давно известные у нас Geely Tugella. Еще одной моделью станет Atlas той же марки.

KGM — тоже старые знакомые: раньше они назывались SsangYong и некоторые их модели неплохо продавались, эксплуатируя репутацию лицензиатов Mercedes в части производства АКП, шасси и моторов. Где-то даже заслуженно. Сейчас от их старых машин ничего не осталось, и модельный ряд, который компания выводит в этом году на российский рынок, выглядит вполне себе стандартно-китайским. В первую очередь ждут кроссовер KGM Torres, потом все остальное. Компания GAC начнет продавать еще один кроссовер — GS4. Главный его плюс — он будет недорогим. BAIC выпускает три модели, почти наверняка все новинки будут для любителей рам, дизелей и жестко подключаемого переднего привода парт-тайм.

Отдельно расскажем про АвтоВАЗ. На финальной стадии — внедрение в серию LADA Iskra: в ближайшее время она появится в салонах. А вот кроссовер на базе «Весты» вряд ли выпустят так скоро. И если честно, рынок компактных кроссоверов настолько плотно забит, что нужно будет победить всех либо качеством и надежностью, либо ценой. Хотя освоение сегмента около 2 млн+ будет для ВАЗа хорошим шагом вперед и заделом на будущее. Жаль, что пока только на импортных коробках и силовых агрегатах.

САММАРИ

Интересно будет посмотреть на улицы наших городов через год-два. Честно скажу, если три года назад я узнавал 99 % машин даже ночью, то сейчас число новых моделей настолько увеличилось, что даже днем не всегда понятно, что это за марка и модель. Что происходит с логистикой запчастей, могу себе представить, особенно с учетом довольно низких требований к дилерской сети у большинства китайских марок. Знаете, иногда разнообразие — это не так уж и хорошо, хотя наличие выбора все же важный фактор для достижения счастья.

■ ■ ■
Cadillac продолжает расширять линейку Escalade, лидирующую в своем сегменте, представляя полностью электрический Cadillac Escalade IQL 2026 года. (Подробности читайте на стр 9.)

CADILLAC.COM



ОЧАРОВАНИЕ ЗИМНЕЙ ГРУЗИИ

В начале лета мы с вами побывали в Грузии. И, конечно, понимали, что обязательно туда вернемся, да не один раз. Ведь летом мы носились как мустанги по горам и полям, торопясь осмотреть как можно больше интересного за один визит. И хотя жили в Тбилиси, но выезжали и возвращались мы затемно и засыпали уже за ужином. Поэтому города фактически не видели — только улицы, по которым пробирались, чтобы выехать из столицы, неизменно ругая при этом местную манеру вождения. И вот еще одна грузинская поездка. Теперь мы можем показать вам Тбилиси под зимним солнцем!

18 | март 2025

СЕРОВОДОРОДНОЕ МЕТРО И «ДЕЗЕРТИРКА»

На сей раз мы прибыли в Грузию не на «бегемоте». Наш верный друг остался дома — скучать в теплом гараже, а мы отправились на самолете. Такой выбор был продиктован двумя вескими причинами. Во-первых, летом у нас было две недели, а зимой — одна, и экономия в четыре дня — столько занимает путь по шоссе туда и обратно — очень много значит. Во-вторых, зимой постоянно лихорадит Крестовый перевал: если в Грузии снега нет, это не значит, что его нет на перевале, а ждать еще двое суток в придорожном трактире, пока разгребут дорогу, и потом давиться в накопившейся пробке из турецких фур — это нелепая трата всяческих ресурсов, включая нервные клетки. Вот сделают давно обещанный тоннель под перевалом — китайцы его строят, говорят, в три смены, но конца-края не видно, — тогда, может, и рискнем зимой, но не сейчас.

Разумеется, мы не планировали ходить везде пешком, трястись на ослике или в пригородном автобусе. Эти несколько дней в Тбилиси и окрестностях мы все-таки ездили на машине. Удалось найти вполне приличный дизельный «дастер» — это нам гарантировало нормальное передвиже-

ние по сельской местности. И уж совсем на сладкое — мы покатались на тбилисском метро, исключительно в познавательных целях. Увы, канатную дорогу (их в Тбилиси несколько) не освоили — просто было некогда. Думаю, прокатимся в следующий раз. И, конечно, много ходили пешком. В Старом городе ездить невозможно — в этом мы неоднократно убеждались.

Тбилисское метро нас потрясло. Оно весьма возрастное — его запустили в 1966 году, но за годы грузинской независимости основательно поиздержалось. Говорят, сейчас уже стало лучше, а были времена, когда не меняли перегоревшие лампы, не подметали пол, а поезда ходили редко и вечно ломались. Житель Петербурга, глядя на это метро, сразу вспомнит родину: вагоны — нашего завода имени И. Е. Егорова, эскалаторы — нашего завода имени И. Е. Котлякова, светильники на эскалаторе — как у нас при советской власти. Отличий, правда, тоже много. Во-первых, тут здорово пахнет сероводородом. Это гидрогеология такая — к знаменитым серным баням мы еще прогуляемся. Во-вторых, весьма темно — горит половина, а то и меньше лампочек — и довольно ободранно. В-третьих, поезд сначала открывает двери, а потом уже останавливается. Только здесь мы поняли до конца смысл старого анекдота: питерец приехал в Тбилиси, сел в метро, прислонился к дверям, как у нас водится, вдруг на середине перегона двери раскрылись, бедолага чуть не выпал. К счастью, его удержали другие пассажиры, а машинист что-то сказал по-грузински. Несчастный спросил, что это было, ему ответили: «Машинист сказал: «Нэ прислоняЦЦа!» При этом цены на проезд очень демократичные. Кроме того, в течение полутора часов с момента оплаты за проезд — хоть на автобусе, хоть на метро — все равно платишь картой типа «Подорожника», остальные поездки бесплатные.

Другим потрясением для нас стала «Дезертирка». Это полудиккий рынок, который основали дезертиры с Первой мировой, торговавшие всем, что подвернулось в солдатских странствиях. Расположен рынок у бывшего Боржомского вокзала (с него ходили элек-

трички) и рядом с Центральным и сегодня единственным тбилисским железнодорожным вокзалом. Электричек нынче нет, поездов дальнего следования очень мало: например, в Батуми ходит двухэтажный состав, построенный в Белоруссии, поэтому торговля захватила все вокруг, включая и огромный пустой вокзал. К слову, в нем много лет жили беженцы из Абхазии. Хозяйка нашего гостевого дома буквально со слезами вспоминала, каким был рынок в середине 1980-х: продавцы в белых нарукавниках, мраморные столы, свежайшее мясо, янтарный мед, виноградные и гранатовые залежи... Теперь здесь вернулись к исконным заветам «Дезертирки»: много-много всего чёрт знает откуда, съедобное и несъедобное на одном прилавке или на картонке под ногами, какие-то консервные банки, китайские тряпки и тапки... Мы не собирались посещать это злчное место, но здесь, у станции метро, делают кольцо автобусы, которые ходят к нашему гостевому дому. Так что печальная экскурсия вышла совершенно спонтанной.

НЕТУРИСТИЧЕСКАЯ СТОЛИЦА

Третье потрясение — это советские жилые кварталы. Тбилиси стоит в долине возле Куры, поэтому окраинные кварталы карабкаются на гору. В 1970-х годах по проекту Отара Каландаришвили в квартале «Плато Нуцубидзе» возвели комплекс из трех домов, соединенных мостом, проходящим дома насквозь. Это должно было помочь людям, живущим на склоне и тратящим силы на подъем-спуск. А так — прошел сквозь дома, сел в лифт — и вот ты внизу, либо поднялся на лифте — и прошел по ровному мосту до своей улицы. Идея была вполне новаторской. Но с тех пор прошли годы, а ремонтировать многоквартирные дома в Грузии не принято. Более того, до недавних пор в стране вообще не было ТСЖ, не говоря уже о государственных управляющих компаниях. То есть электрики, водопроводчики, газовщики, мусорщики занимаются своим делом, а обслуживанием дома целиком не занимается никто! Никто не мешает пристраивать к квартире что угодно, каждый сам у себя городит что хочет, но общедомовое хозяйство в ужасном упадке. Взять хотя бы лифты. Они в Грузии платные, не сунешь в щель монетку — не поедешь, при этом они старые, страшные и опасные. В результате идея моста с лифтом в жилом комплексе Каландаришвили рухнула. За такой путь надо платить, и люди, не имея лишних денег (а в Грузии, даже в столице, живут бедно), снова ходят, как и раньше, по улице — далеко, тяжело, зато бесплатно. Ну а сами дома — что эти три, что все соседние, — выглядят как гетто. В Петербурге — городе с ужасным климатом и перепадами температуры — не найти такого трущобного советского дома, какими уставлены все окраины Тбилиси. И грязь, конечно, тут везде. Такое ощущение, что мусор выбрасывают прямо из окон, и он повисает на чахлах ветвях всяких кедров, кипарисов и платанов. Озеленяли город в советское время с упоением, но теперь за бедными деревьями никто не ухаживает и они постепенно погибают. А отдельной строкой следует помянуть пешеходные подземные переходы. Туда заходишь — и будто перемещаешься в начало 1990-х: все драное, разрисованное, грязное, уставленное ларьками, в основном



Три здания, соединенные мостом-лестницей, были бы украшением окраины города, если бы не их обветшалость и ободранность.



В старом Тбилиси не то что парковаться негде — там часто физически не проехать, так что здесь лучше передвигаться пешком.

заброшенными. Ну и протесты этой зимы добавили деструкции. Понятно желание людей жить лучше, но зачем в процессе митингов безобразными граффити уделывать все окрестные стены, включая театр, в котором из-за митингов отменили все спектакли, в том числе детские рождественские. Полицейских машин в городе очень много, мы не видели, чтобы стражи порядка кого-то хватали, но выглядит это нервно.

Это был такой нетуристический, неоткрыточный Тбилиси. Впрочем, именно вдали от затоптанных туристами центральных улиц, именно в спальных районах в основном живут те самые люди, которые создают

атмосферу и колорит города, что справедливо отнюдь не только для столицы Грузии. Открыточный — он внизу, на ровном месте, возле Куры. Но тоже с подвохом: есть здания полностью отреставрированные, даже таблички с номером дома и названием улицы сделаны шикарно, а буквально рядом может стоять несколько совершенно загибающихся построек, с трещинами поперек фасадов, перекошенными дверями и окнами, частично съехавшей крышей, при этом всею жилых. Весь дворик увит виноградом, его никто не ест, всю зиму висят изюмные грозди над головой, белье сушится, коляски с младенцами стоят, кошки и собаки бродят. Мы разговорились с жителем одной такой халупы — старик Герман продавал остатки своей домашней библиотеки во дворе. Герман, коренной тбилисец, поведал, что по государственной программе все здания Старого города должны подвергнуться реставрации, вот и до его дома дошла очередь, поэтому он и книги продает — на съемную квартирку, которую оплачивает город, много с собой не возьмешь, но обещали после реставрации прежнее жилье вернуть. Во всяком случае, он знает многих, кто вернулся в свои отреставрированные дома, и верит, что тоже доживет до светлых дней.

Побродили мы и возле серных бань. Тут пахнет, конечно, посильнее, чем в метро, но на свежем ветерке это не так страшно. Серные источники текут по небольшому каньону, и этот вонючий поток под названием Цавкисисцкали (Дабаханка) впадает в Куру. Бани, а их тут целый комплекс, используются по назначению до сих пор. Эта традиция не прерывалась столетиями: считается, что эта вода лечебная. Сам Пушкин ее оценил, хотя, скорее, не саму воду, а изысканное времяпрепровождение, в том числе и массаж. Вид у каньона с банными арками и фундаментами совершенно средневековый, но это, увы, реконструкция уже XXI века — все по-настоящему старое давно закатали под последующие постройки. Мы в бани не заходили — хотели посмотреть как можно больше всего в городе, поскольку после успешного банного сеанса, как рассказывают местные, человек впадает в полную нирвану и способен только улежеть спать.



Тбилиси находится в долине Куры, но стоит чуть подняться над городом — и вот он, Крестовый перевал с окрестностями, рукой подать.



У нас время было считаное, поэтому от комплекса бань мы полезли на гору — в старую крепость Нарикала. Туда можно подняться и по канатной дороге, но там всегда очередь и до нее еще доехать надо, а тут лестница рядом — знай себе поднимайся. Мы, болотные жители, считаем хождение по гористой местности полезным — легкие, мол, расправляются. Брели мы вверх и рассматривали город, с каждым витком лестницы раскрывающийся все сильнее. Крепость наверху хороша, но пребывает в перманентном ремонте, поэтому толпы туристов скучиваются на небольших доступных к осмотру участках, где приходится проходить сквозь строй торговцев всякой всячиной — от гранатового сока (в Тбилиси его любят как никакой другой) до тапочек с изображением крепости. Удивило «мороженое из вина» — попробовать не стали, но отметили сам факт.

ЗАЧЕМ ХИНКАЛИ ХВОСТ

От крепости мы пошли по горе над городом, рассматривая его сверху, и заметили несколько очень красивых домов эпохи модерна. По сложной системе тропинок (отмеченных на карте, между прочим) спустились в нужный квартал и обнаружили великолепное здание начала XX века. Оно, правда, было обнесено забором, но дырявым, как и все в этом городе, поэтому просочиться в садик для небольшой фотосессии было нетрудно. Более того, возле входа в дом мы столкнулись с импровизированной экскурсией: русский паренек показывал русским же туристам красивые дома города, и мы зашли с этой компанией. Это знаменитый дом Анны Мадатовой. Он стоит на склоне, и архитектор спроектировал парадную лестницу в скале. Было очень интересно, но темно. Кроме того, жильцы держали тут свору собак, которая очень неласково приветствовала незваных гостей. Парень сказал, что таких «экскурсий» по городу здесь множество — кто как умеет, так и показывает достопримечательности, отбирая хлеб у профессиональных гидов. Решив погулять по окрестностям, мы нашли еще несколько великолепных зданий, и самое красивое — местный Дом писателей. Литераторов мы не видели, зато видели лестницу, к ним ведущую, — это просто поэма.

В другой день мы навестили Этнографический музей и Ботанический сад — это все та же длинная гора над городом, и большую ее часть занимает хвойный лес. Пишут, что это искусственные насаждения: на до-революционных фотографиях горы вокруг Тифлиса совершенно лысые, а теперь тут лес, причем с деревьями, не свойственными флоре Кавказа. Растут здесь гималайские кедры, разнообразные можжевельники и кипарисы, туи, тсуги — и чего только нет. Среди этого великолепия стоит Этнографический музей — больше похожий на наши музеи деревянного зодчества типа Кижей или Витославиц. Разнообразные жилища с утварью, всяческие хозяйственные постройки, а сотрудники обо всем рассказывают, причем говорят по-русски, многие даже почти без акцента. Основной вывод можно сделать такой: по-человечески деревенские грузины, а также мегрелы, пшавы и другие народы зажили только после присоединения к России. И мебель-посуда красивая появилась, и одежда-обувь всякая модная завелась, и печки-камины стали



■ ■ ■
Многие тбилисские улочки карабкаются в гору, а возле крепости Нарикала сверху сурово смотрит Грузия-мать.

использовать. До этого был очаг посреди единственной комнаты, а дым уходил в дырку в потолке, вокруг все спали на огромных полатах и ели тут же. Только одно не завели — баню. Не было в Грузии обычая строить специальный домик с печкой для мытья горячей водой. Воду грели только для маленьких детей, а как ребенку года четыре исполнялось — отправляйся, как все, на речку или к колодцу в любое время года.

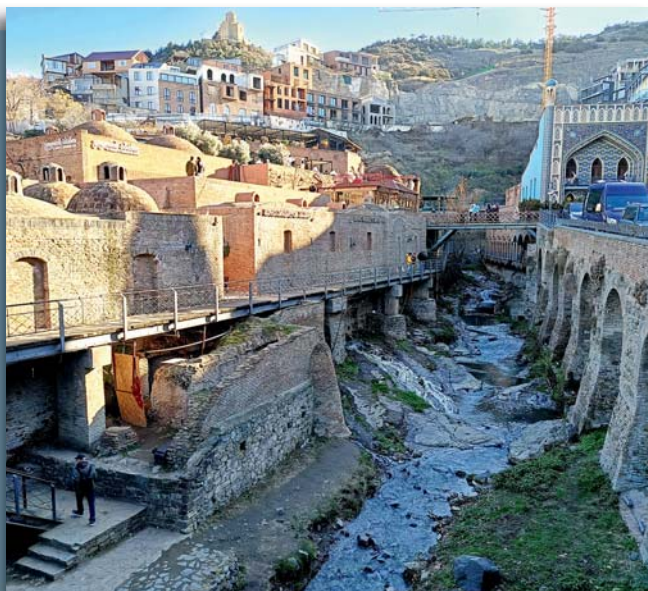
Ботанический сад здесь тоже не как у нас. Ведь зимний Тбилиси вовсе не заснеженное пространство с растениями, впавшими в анабиоз. Здесь зимой стабильно держится плюсовая температура, повезет — так и плюс 10 будет, а если еще и солнышко вылезет — совсем тепло. Правда, дело может испортить ветер, а ветер силой 25 метров в секунду здесь почти норма, что зимой, что летом. Бродя по отрогам горы, мы наслаждались цветением жасмина, калины, химонанта, видели плодоносящую маклюру (обезьяний апельсин). Увидев чудовищные заросли опунции, все в спелых плодах, мы завопили «Цабр! Цабр!» и ринулись сорвать хотя бы по штучке. В итоге были жестоко наказаны: в наши пальцы и ладони впились десятки острейших иголок-шипов, которыми покрыты все части опунции. Шипы эти почти не видны, но ужасно больно колют. Нам удалось от них избавиться только с помощью опавших листьев платана — терли ими кожу как абразивом. Потом мы узнали, что более опытные цаброфилы собирают плоды в специальных перчатках, а шипы из рук вытаскивают изолентой. Плоды мы, кстати, так и не попробовали — побоялись шипов. И ножа не было — мы же самолетом прилетели, так что все швейцарские режущие устройства остались дома.

Во всех этих шатаниях по городу, откровенно говоря, о еде мы забывали. И, только оголодав по-настоящему,

начинали озиаться в поисках какого-нибудь общепита. Конечно, помогал «Яндекс», но в основном шли на запах. Заведений здесь много, все они разные. В самом центре — давка из туристов, и заказанного обеда можно ждать почти до ужина, причем не факт, что это будет вкусно. Мы как-то влезли в такую хинкальную — наша чебуречная была бы лучше, да еще официант посоветовал «шоколадные хинкали». Это был ужас: пресное тесто, а внутри сладкий шоколад и вишни. А вот на периферии ресторанички все оказались хороши — быстро, чисто, вкусно. Правда, везде недешево, но не в фастфуд же идти. Практически в каждом заведении есть два обязательных блюда: хачапури и хинкали. Аджарское хачапури — это огромная «лодка» из теста, где яйцо плавает в сыре и масле, и это ухитряются поедать без приборов, как и хинкали. Кстати, только в Тбилиси мы узнали, для чего у хинкали хвостики — за них держат пальцами, и хвостики эти не принято есть. Мы же съедали и удивлялись, почему на нас как-то странно смотрят окружающие.

ГЮРЗА И ПРОПОВЕДНИК В КОЛОДЦЕ

Ездили мы и за город. Наконец-то увидели знаменитый полупещерный монастырь Давид Гареджа — один из старейших в Грузии, расположенный на самой границе с Азербайджаном. Правда, походить удалось только по крошечной части огромного комплекса — из-за территориальных притязаний Азербайджана основная часть построек оказалась прямо на границе, а то и за ней. На горной тропе сидит пара молодых грузинских пограничников и сурово сообщает, что дальше — нельзя. Суть конфликта двух стран мы плохо уяснили, но было обидно — припереться в это дикое место и осмотреть совсем чуть-чуть. Причем в интернете пишут: мол, азербайджанцы пускают и дальше, и мы на эти заявления повелись. А места вокруг действительно дикие. До холмов Тбилиси здесь рукой подать, по прямой километров сорок — только вот прямых тут нет. Лишь горная пустыня — ни деревца, ни кустика, даже ближайшая деревня так и называется — Удабно (Пустыня).



■ ■ ■
Кварталы возле серных бань пахучи, но очень любимы туристами, иные даже отваживаются на сеанс мытья и массажа.

Только ветер в сухом репейнике свищет да какой-то скот на склонах что-то ест. Местные рассказывают, что летом посещать монастырь опасно — очень много змей. В советское время тут была ферма, где выращивали ядовитых гадов, в частности гюрзу, и брали у них яд. Ферму закрыли, змеи расползлись по окрестностям в поисках лучшей доли. Так что зима — самое время для визита сюда.

Неподалеку есть еще один маленький монастырь — Натлисмцемели в монастырском комплексе Давида Гареджи. Там можно подняться на полуразрушенную башню, обозревая окрестности, зайти в подземный храм, просто посидеть на лавочке под пронизывающим ветром. Бесприютно здесь, только и остается, что молиться. После таких пейзажей довольно отрадно увидеть воды Куры и Арагви в месте их слияния. Это древняя Мцхета, воспетая Лермонтовым в поэме «Мцыри». Мутная Кура принимает в себя светлую ледниковую Арагви, становится вдвое сильнее, но, увы, не чище. Монастырь Джвари, стоящий на горе над этим слиянием, посещаем туристами круглогодично. Однако зимой их, конечно, на порядок меньше, чем летом, поэтому в прошлый визит мы и не помышляли туда заезжать. Джвари в переводе значит «крест». По преданию, его поставила на горе сама святая Нино, которая явилась крестить здешние места откуда-то из Сирии. Можно верить или не верить преданиям, но дошедший до нас храм уникален по своему архитектурному облику, по обилию деталей на фасаде. Не менее интересны храмы Мцхеты, стоящие под горой и за рекой, — Светицховели и Самтавро, их фасады можно рассматривать и фотографировать очень долго.

Совсем недалеко от Мцхеты есть еще один живописный монастырь — Шио-Мгвиме. Его основал один из двенадцати (тринадцати) ассирийских отцов-проповедников. Тяжелая у проповедника была жизнь: то он ютился в пещере на склоне, то в колодце. Теперь из того колодца льется исключительно святая вода, но вот пещера, как и другие сооружения скального монастыря, почти обрушилась. Здесь постоянно обваливается порода, пугая туристов, разбегающихся с визгом, — потом они выкладывают видео своего визга в сеть. Но внизу, за пределами обвальной зоны, поставлены весьма симпатичные храмы, а поскольку все это находится в довольно узком ущелье, место выглядит романтично. И везде растут старые-престарые оливы, правда стриженные под шарик, — говорят, им несколько сотен лет.

В нынешней поездке были и другие места, где мы с удовольствием погуляли. Зимой на природе хорошо то, что далеко видно: лес прозрачный, а грунтовые дороги не хуже, чем летом, особенно после дождей. В суровые горы благоразумно соваться не стали, побродили по невысоким мягким отрогам. Там местами был снежок, но такой неуверенный, что его стало даже жалко. И постройки зимой видно лучше, потому что летняя зелень забивает все, как и слишком яркое солнце. Да, не поваляешься на травке под теплым ветерком, не наюхаешься буйных цветов в полях, не полакомишься только что созревшей шелковицей или черешней. Но у зимы есть свое обаяние — надо просто уметь его рассмотреть и запечатлеть.



ЦИФРОВОЕ РЕШЕНИЕ ДЛЯ ВАШЕГО БИЗНЕСА

ОТСКАНИРУЙТЕ QR-КОД, УСТАНОВИТЕ МОБИЛЬНОЕ ПРИЛОЖЕНИЕ «ЛУКОЙЛ ДЛЯ БИЗНЕСА» И ПОЛУЧАЙТЕ ДОПОЛНИТЕЛЬНУЮ СКИДКУ ПРИ ОПЛАТЕ ВИРТУАЛЬНОЙ ТОПЛИВНОЙ КАРТОЙ.



виртуальная
топливная карта



личный
кабинет



дорожные
сервисы



Предъявите QR-код для оплаты на кассе
Действителен еще 00:50

Обновить код



Загрузите в
App Store



ДОСТУПНО В
Google Play

ЦИФРОВОЕ РЕШЕНИЕ ДЛЯ ВАШЕГО БИЗНЕСА



гибкая система скидок по топливным
картам «ЛУКОЙЛ» на все виды топлива
для юридических лиц и ИП



ООО «ЛИКАРД»
8 (812) 459-19-94. г. Санкт-Петербург,
Аптекарская наб., д. 8, лит. А

Реклама

