

ПОЛЕЗНЫЙ ЖУРНАЛ ДЛЯ АВТОМОБИЛИСТОВ

16+

# ЗАПРАВКА

курьер-советник



ЛУКОЙЛ

июнь 2025 #2 (086)

**ВИНЧЕНЦО ЛЯНЧА –**  
**ЛЕГЕНДА МИРОВОГО АВТОПРОМА**

10

**СКРОМНОЕ ОЧАРОВАНИЕ**  
**СВАНЕТИИ**

18



**BMW SPEEDTOP**  
**ЭКСКЛЮЗИВ ДЛЯ ЦЕНИТЕЛЕЙ**

3

# 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 в типографии:

«ЗЕТ ПРИНТ».

194044, Санкт-Петербург, Большой  
Сампсониевский пр, д. 60, лит. И,  
пом. 1-Н, оф. 31 (2-й блок).

Тираж 5000 экз.

Заказ № 0541-25

Дата выхода — 30.06.2025.

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:**

BMW.COM

**ПОСМОТРЕТЬ ПРЕДЫДУЩИЕ  
НОМЕРА ЖУРНАЛА МОЖНО ЗДЕСЬ:**



BMW.COM

## BMW CONCEPT SPEEDTOP — ЭКСКЛЮЗИВ ДЛЯ ЦЕНИТЕЛЕЙ

Премьера новинки состоялась на ежегодном конкурсе элегантности Villa d'Este 2025. BMW Concept Speedtop построен на основе купе восьмой серии. Он будет выпущен малой серией для истинных ценителей марки, сообщает портал autoreview.ru.

Speedtop — это дальнейшее развитие прошлогоднего шоу-кара BMW Concept Skytop. Машины сделаны в едином стиле, имеют одинаковое оперение с акульным носом и унифицированную светотехнику. Вместо традиционных дверных ручек — неприметные «язычки» прямо под подоконной линией. Различаются автомобили фактически только верхней частью кузова и дизайном колес.

Трехдверный BMW Concept Speedtop имеет оригинальную крышу, на которой продолжается осевая выштамповка, заданная на капоте. Багажник разделен на два отсека: верхний имеет высокий пол, установленный на уровне порога третьей двери, а нижний уходит дальше к салону и

оборудован боковыми нишами. Интерьер исходной «восьмерки» остался практически нетронутым, разве что для отделки использованы самые дорогие материалы, включая натуральную кожу. Сидений только два, за ними оборудованы ниши, в которые поместятся сумки итальянской фирмы Schedoni, скроенные специально для этой машины и входящие в комплект.

BMW Concept Speedtop оснащен самым мощным в гамме двигателем V8. Это означает, что за основу взята модификация M8 Competition, у которой битурбомотор объемом 4,4 л выдает 625 л. с. и 750 Н·м. О каких-либо технических доработках не сообщается. Зато объявлен тираж: будет выпущено 70 трехдверок, и на них уже открыт прием заказов. Цена каждой машины превысит 500 тысяч евро.

По данным СМИ, теперь выпуск мелкосерийных эксклюзивных моделей станет постоянной задачей подразделения BMW M, поскольку такие машины поднимают статус и позиционирование бренда.

BMW.COM





MCLAREN.COM

## MCLAREN 750S ПОЛУЧИЛ «ГОНОЧНУЮ» ВЕРСИЮ LE MANS

Компания McLaren представила спецверсию Le Mans в честь 30-летия победы McLaren F1 GTR в Ле-Мане. Лимитированное купе планируют выпустить в количестве 50 штук, а отличаться от обычных 750S новинка будет оформлением салона, внешним декором и улучшенной аэродинамикой, что даст преимущество на треке, сообщает портал [kolesa.ru](https://kolesa.ru).

Главной особенностью спецверсии Le Mans является аэродинамический пакет MSO High Downforce Kit, увеличивающий прижимную силу на 10 %. Он включает в себя дополнительный верхний воздухозаборник двигателя, новый передний бампер с увеличенным сплиттером, более эффективное поднятое активное заднее антикрыло и новую аэродинамическую панель под ним.

Также в оснащение версии Le Mans входят черные 5-спицевые колеса LM классического дизайна, как у победного McLaren F1 GTR, золотистые тормозные суппорты с красными логотипами McLaren и выхлопная система с титановыми патрубками. Вариантов окраски кузова два — серый Le Mans Grey либо оранжевый McLaren Orange. В виде опции предлагается расширенная внешняя отделка из видимого карбона и мемориальная табличка в переднем багажнике с указанием ключевых спортивных достижений McLaren — в том же 1995 году команда McLaren, помимо Ле-Мана, выиграла гонку «500 миль Индианаполиса» и Гран-при Монако, завоевав так называемую тройную корону. Салон McLaren 750S Le Mans может быть обшит кожей и аль-

кантарой в двух цветовых гаммах на выбор и украшен памятными надписями Le Mans 30 Years.

Изменения в технической начинке для версии Le Mans не заявлены. Напомним, стандартный McLaren 750S, дебютировавший в 2023 году, оснащается 4,0-литровым бензиновым битурбомотором мощностью 700 л. с. и 800 Н·м крутящего момента. Работает он в паре с 7-ступенчатым «роботом» SSG с двумя сцеплениями, который передает всю мощность на задние колеса. Первую сотню McLaren 750S набирает за 2,8 с., а максимальная скорость — 332 км/ч.

Цена на эксклюзивную новинку пока не объявлена. Стандартный McLaren 750S стоит в Великобритании от 252 650 фунтов стерлингов.



## КИА ЗАПАТЕНТОВАЛА В РОССИИ НОВЕЙШИЙ СЕДАН

В открытой базе Федерального института промышленной собственности появились эскизы модели K4. Речь идет о преемнике Kia Cerato. «Четверка» дебютировала в прошлом году и пока вышла не на все рынки. У новинки необычный силуэт, задние двери с потайными ручками и солидные свесы, при этом тип кузова вполне традиционный — седан. Однако патент не означает скорого возвращения компании Kia на российский рынок, сообщает портал motor.ru.

Kia K4 сочетает прогрессивный дизайн и продвинутую электронную начинку с консервативной техникой. У небогатых комплектаций полузависимая задняя подвеска, атмосферный 2,0-литровый двигатель, «механика» или вариатор. Топ-версиям положена независимая

подвеска «по кругу», турбомотор 1.6 и 8-ступенчатый автомат.

Опций много: у самых дорогих Kia K4 может быть до 29 «ассистентов» активной безопасности, 12,3-дюймовая виртуальная приборная панель, 5-дюймовый блок климат-контроля, 12,3-дюймовый тачскрин медиасистемы, аудиосистема Harman Kardon, электролюк и вентилируемые передние кресла. В настоящий момент «четверки» собирают в Мексике.

По данным южнокорейских СМИ, Kia и Hyundai активно готовятся к возвращению в Россию, чтобы не дать возможности китайским автомобилям занять все ниши в бюджетном и среднем сегментах. Однако официально интерес концерна к нашему рынку пока не подтверждается.



AUTOWP.RU

## НОВЫЙ NISSAN LEAF ПРЕВРАТИЛСЯ В КРОССОВЕР

Компания Nissan продолжает подогревать интерес к электрокару Leaf третьего поколения. Первые официальные изображения автомобиля без камуфляжа были опубликованы в марте. А в июне марка распространила еще несколько картинок и проморолик. Вдобавок Nissan поделилась кое-какими свежими подробностями о новинке.

Так, в третьем поколении Nissan Leaf из хэтчбэка превратился в кроссовер с купеобразным силуэтом. Заявлено, что коэффициент аэродинамического сопротивления паркетника составляет 0,26 в версии для Японии и США и 0,25 в европейской спецификации, для сравнения актуальный показатель у хэтча — 0,28. Разница объясняется тем, что «старосветскому» Leaf достались улучшенные колесные диски и корпуса наружных зеркал.

Среди других особенностей нового электрокара, общих для всех регионов, — «клыкастые» фары, которые объединены между собой светящейся плашкой, выдвижные ручки дверей, активные заслонки в бампере. Кроме того, паркетник имеет панорамную электрохром-

ную крышу. Полноценных фото интерьера еще нет. Хотя и так понятно, что внутри установили крупные экраны приборки и мультимедиа.

Известно, что в основе Nissan Leaf третьего поколения лежит платформа CMF-EV, на которой построен и нынешний электрический кроссовер Nissan Ariya. Однако других технических подробностей о начинке пока тоже нет.



AUTOWP.RU

## BENTLEY BENTAYGA SPEED ВЕРНУЛСЯ В СТРОЙ



Прошлым летом компания Bentley прекратила выпуск Bentayga Speed, под капотом которого стоял снятый с производства двигатель W12. Но теперь скоростной кроссовер вернулся в строй, став еще мощнее, быстрее и экстремальнее, сообщает портал autoreview.ru.

Под капотом обновленной версии Bentayga Speed — знакомый битурбомотор V8 4,0 без всяких гибридных довесков. Вот только выдает он 650 л. с. и 850 Н·м крутящего момента, что заметно больше, чем у обычной «Бентайги» — 550 л. с. и 770 Н·м соответственно. По мощности этот двигатель действительно превосходит прежнего 6-литрового исполина (635 л. с.), однако по крутящему моменту все же уступает ему: W12 выдавал 900 Н·м уже при 1500 об/мин, а новая «восьмерка» выходит на 850 Н·м только при 2250 об/мин. Зато новая Bentayga Speed на 42 кг легче предшественницы, ее вес — 2466 кг, и она имеет более выгодную развесовку по осям.

Восьмиступенчатый «автомат» и постоянный полный привод стандартные. Время разгона до сотни сократилось с 3,9 до 3,4 секунды, максимальная скорость выросла с 306 до 310 км/ч. Также версия Speed стала гораздо «громоглашнее» своих собратьев благодаря спортивной выхлопной системе с двумя овальными патрубками. Для тех, кому и это покажется «тихим лепетом», предусмотрен титановый выпуск Akrapovic с четырьмя раструбами.

Возрожденный кроссовер Bentley Bentayga Speed обрел полноуправляемое шасси, прежде доступное только для длиннобазных версий: подруливающие задние колеса заметно обостряют реакции на руль. К стандартным ездовым режимам Comfort и Bentley добавлен Sport. При его активации подвеска становится жестче на 15 %, а руль — тяжелее. Опционально доступны углерод-керамические тормоза. У системы стабилизации появился отдельный режим — Dynamic, который допускает глубокие скольжения. А еще в нем можно активировать полноценный launch control — впервые для «Бентайги».

Снаружи версия Speed выделяется затемненными фарами и фонарями, а также темным кузовным декором. Присутствуют обязательные шильдики Speed, а крышу можно выкрасить в черный цвет. Стандартно установлены 22-дюймовые колеса, при этом тормозные механизмы могут быть окрашены в один из семи цветов на выбор. Однако при заказе углерод-керамических тормозов становятся доступны 23-дюймовые колеса с тремя вариантами покрытия: серое, черное и двухцветное.

Кроссоверы Bentley Bentayga Speed уже доступны для заказа по цене от 219 тысяч фунтов стерлингов. И это далеко не самая дорогая версия в гамме, ведь длиннобазная Bentayga EWB Mulliner стоит минимум 259 тысяч фунтов.



## В РОССИИ НАЧАЛИСЬ ПРОДАЖИ КРОССОВЕРА OMODA C7

**К**итайский бренд OMODA объявил о старте продаж своего флагмана — кроссовера C7. Рекомендованная розничная стоимость автомобиля начинается от 3,4 миллиона рублей, сообщает агентство «Автостат» со ссылкой на пресс-службу марки.

В нашей стране OMODA C7 доступен в пяти комплектациях: Joy, Lifestyle, Drive, Active и Supreme. Во всех версиях под капотом установлен 1,6-литровый турбомотор мощностью 150 л. с., который работает в паре с 7-ступенчатым «роботом». В комплектациях Joy и Lifestyle кроссовер доступен с передним приводом, а в версиях Drive, Active и Supreme использован полный привод.

В базовых версиях Joy и Drive новинка оборудована электрической регулировкой и обогревом боковых зеркал, комплексом ассистентов для безопасного вождения, в том числе ассистентом спуска с горы и поднятия в гору, камерой заднего вида и датчиками задней парковки, устройством для вызова экстренной помощи, датчиками света и дождя. Также автомобиль оснащен дистанционным запуском двигателя и прогревом салона, подогревом передних сидений, двухзонным климат-контролем, 15,6-дюймовым сенсорным экраном медиасистемы, 8,9-дюймовым цветным экраном бортового компьютера, беспроводным подключением CarPlay или Android Auto и шестью динамиками. Стоимость комплектации Joy начинается от 3,4 миллиона рублей, Drive — от 3,7 миллиона рублей.

Комплектации Lifestyle и Active дополнительно имеют электропривод складывания зеркал, систему кругового обзора 540 градусов, передние датчики парковки и шторки безопасности, аудиосистему с восемью динамиками, подогрев сидений

второго ряда, беспроводную зарядку с охлаждением для смартфона, а также функцию голосового управления. Цена в комплектации Lifestyle стартует от 3,65 миллиона рублей, Active — от 3,85 миллиона рублей.

Кроссовер в максимальной модификации Supreme оснащен световой инсталляцией в переднем бампере, которая работает в трех разных режимах и активируется при открытии и закрытии автомобиля. Также имеются панорамный люк и анимация подсветки салона в такт музыке, память настройки зеркал и комплект интеллектуальных систем безопасности ADAS, в том числе мониторинг слепых зон, система предупреждения о возможном столкновении спереди и сзади, автоматическое переключение дальнего света на ближний при приближении встречного автомобиля и обратно. Также владельцам доступны вентиляция передних сидений, проекционный дисплей, электрохромное зеркало заднего вида и комплекс интеллектуальных технологий OMODA Connect. Стоимость комплектации Supreme начинается от 4,05 миллиона рублей.



OMODA.RU

## ВОДИТЕЛЕЙ БЕЗ СТРАХОВКИ НАЧНУТ ВЫЯВЛЯТЬ ПО КАМЕРАМ

**П**роверка водителей на наличие полисов ОСАГО с помощью дорожных камер может быть начата уже с 1 ноября 2025 года. Об этом «Интерфаксу» сообщил глава Российского союза автостраховщиков Евгений Уфимцев. Он сослался на соответствующее поручение президента РФ Владимира Путина, в котором указано, что срок подготовки проекта должен быть завершён до конца третьего квартала текущего года. Его реализацией будут заниматься ГИБДД и Банк России. Также Уфимцев отметил, что, вероятнее всего, тестовая часть проекта будет пропущена и система заработает в полном объеме. Это означает, что водителям сразу начнут приходить штрафы.

Ранее предполагалось, что на первом этапе нарушителям будут присылать уведомления через портал «Госуслуги» без взимания штрафов, чтобы проверить корректность работы системы. И лишь после того, как ее протестируют в течение 12 месяцев, автовладельцам начнут приходить «письма счастья». Уфимцев также под-



FUJIDA.SU

черкнул, что в связи с новыми правилами необходимо в кратчайшие сроки внести изменения в КоАП для четкого понимания, что штраф будет применяться единожды и налагаться на владельца ТС.

Напомним, сейчас за отсутствие полиса ОСАГО предполагается штраф в размере 800 рублей. При повторном нарушении он может достигать 5000 рублей для физических лиц.

## HONGQI ПРИГОТОВИЛ ТРИ НОВИНКИ ДЛЯ НАШЕЙ СТРАНЫ

К концу 2025 года модельная линейка китайского бренда Hongqi на российском рынке будет насчитывать 10 автомобилей. Официальная премьера нового спортивного лифтбека Hongqi H6 уже состоялась. Еще две новые модели будут представлены в ближайшие месяцы, сообщает агентство «Автостат» со ссылкой на пресс-службу компании.

Вслед за Hongqi H6, который уже появился в продаже, ожидается дебют полноразмерного кроссовера HS7. Известно, что он будет предлагаться в 5- и 7-местном исполнении. Под капотом новинки разместится 2-литровый турбированный двигатель мощностью 245 л. с., который работает в паре с 8-ступенчатым «автоматом» и полным приводом.

Кроме того, до конца 2025 года на рынок России выйдет седан Hongqi L1, его длина составляет 5353 мм. Автомобиль комплектуется турбомоторами V6 и V8 мощностью до 490 л. с., которые работают в паре с 8-ступенчатым автоматом. Привод — полный. В интерьере использованы натуральная кожа, дерево и современные технологии.

Напомним, китайский бренд Hongqi вышел на российский рынок в 2022 году. По данным агентства «Автостат», за это время в нашей стране продано 11,4 тысячи автомобилей марки. В планах компании — по итогам 2025 года реализовать на российском рынке 12 тысяч машин. Кроме того, Hongqi продолжает наращивать дилерскую сеть и до конца 2025-го намерен увеличить количество дилерских центров до 60. Также у марки имеется собственный центральный склад запчастей на территории России, который насчитывает 7700 наименований. Средний срок ожидания деталей — 2–4 дня.



HONGQI-AUTO.COM

## К НАМ ЕДЕТ НОВЫЙ КРОССОВЕР DONGFENG MAGE

Компания Dongfeng представила городской кроссовер Mage, который будет доступен на российском рынке, сообщает пресс-служба китайского бренда.

Длина новинки составляет 4650 мм, ширина — 1905 мм, высота — 1630 мм, при колесной базе 2775 мм. Клиренс — вполне достойные 202 мм. Внешность яркая и запоминающаяся: купеобразный силуэт, узкие диодные фары, задние фонари, сделанные в виде единой плашки, и выдвижные ручки дверей. Для модели предусмотрена двухцветная окраска — крыша и передние стойки могут быть выполнены в черном. Под капотом 1,5-литровый турбированный двигатель мощностью 197 л. с. и крутящим моментом 305 Н·м, который работает в паре с 7-ступенчатым роботом. До сотни автомобиль разгоняется за 8,2 секунды.

Салон новинки отделан экокожей и оснащен multifunctional рулевым колесом, регулируемым по вылету и высоте, системой мультимедиа, системой Wind-Hi-Fi с шестью динамиками, беспроводной зарядкой и охлаждаемым боксом в подлокотнике. Центральный сенсорный дисплей имеет диагональ размером 14,6 дюйма, а приборная панель — 10,25 дюйма. Передние сиденья с электрорегулировкой, причем у водительского она возможна в шести направлениях и располагает функцией памяти. Зеркала заднего вида — с обогревом и функцией автоматического складывания. Кроме того, новинка получила

панорамную крышу с люком и климат-контроль с отдельными воздуховодами для задних пассажиров.

Кроссовер адаптирован к российским условиям эксплуатации. В частности, он оснащен обогревом передних сидений, рулевого колеса, лобового стекла, форсунок стеклоомывателя, а также функцией дистанционного запуска двигателя с ключа. Мультимедийная система русифицирована, а кузовные детали прошли антикоррозийную обработку и дополнительно — катодную оцинковку. Также владельцу Dongfeng Mage доступны беспроводная проекция экрана смартфона, система автономного вождения и другие современные технологии.



DONGFENG.BY

## ЮБИЛЕЙНАЯ **PININFARINA BATTISTA** — К 95-ЛЕТИЮ КОМПАНИИ

**P**ininfarina завершает производство своего электрического гиперкара Battista запуском ограниченной версии — Novantacinque. Автомобиль, приуроченный к 95-летию компании, станет последним из 150 экземпляров модели. Он впечатляет не только своими скоростными качествами, но и эксклюзивным дизайном, сообщает портал 32cars.ru.

Battista Novantacinque оснащена четырьмя электродвигателями, которые в сумме развивают мощность 1900 л. с. и 2340 Н·м крутящего момента. Разгон до сотни занимает всего 1,86 с., а до 200 км/ч — 4,75 с. Максимальная скорость составляет 350 км/ч, что подтверждает статус этой модели как самого спортивного автомобиля 2025 года.

Кузов выполнен из карбона с оттенком Tinted Rosso Gloss, а элементы декора дополнены золотыми акцентами. В интерьере использованы эксклюзивная кожа и алькантара, с яркими золотыми акцентами и логотипом «95». Премиальные материалы, такие как анодированный алюминий, придают автомобилю уникальность и изысканность. Эта модель — не только последний аккорд в истории Battista, но и великолепное сочетание красоты и мощности, которое привлекает внимание автолюбителей по всему миру.

После Battista компания займется изготовлением спайдеров Pininfarina B95 на той же агрегатной базе. Официально эта модель еще не представлена широкой публике, но известно, что она будет выпущена ограниченным тиражом — 25 экземпляров.

PININFARINA.IT

## **LUCID AIR GT** ПОСТАВИЛ НОВЫЙ РЕКОРД ПО ЗАПАСУ ХОДА

**L**ucid Air Grand Touring стал новым рекордсменом по автономности среди электромобилей, преодолев 832 км на одной зарядке в условиях реальной эксплуатации. Этот результат оказался историческим, превзойдя прошлый рекорд Tesla Model S, который составил 672 км, сообщает портал 32cars.ru.

Lucid Air Grand Touring оснащен батареей на 112 кВт·ч и поддерживает быструю зарядку мощностью до 300 кВт, позволяя восстановить запас хода в 480 км за 20 мин. Несмотря на то что установленный рекорд оказался на 13,3 % меньше изначально заявленных

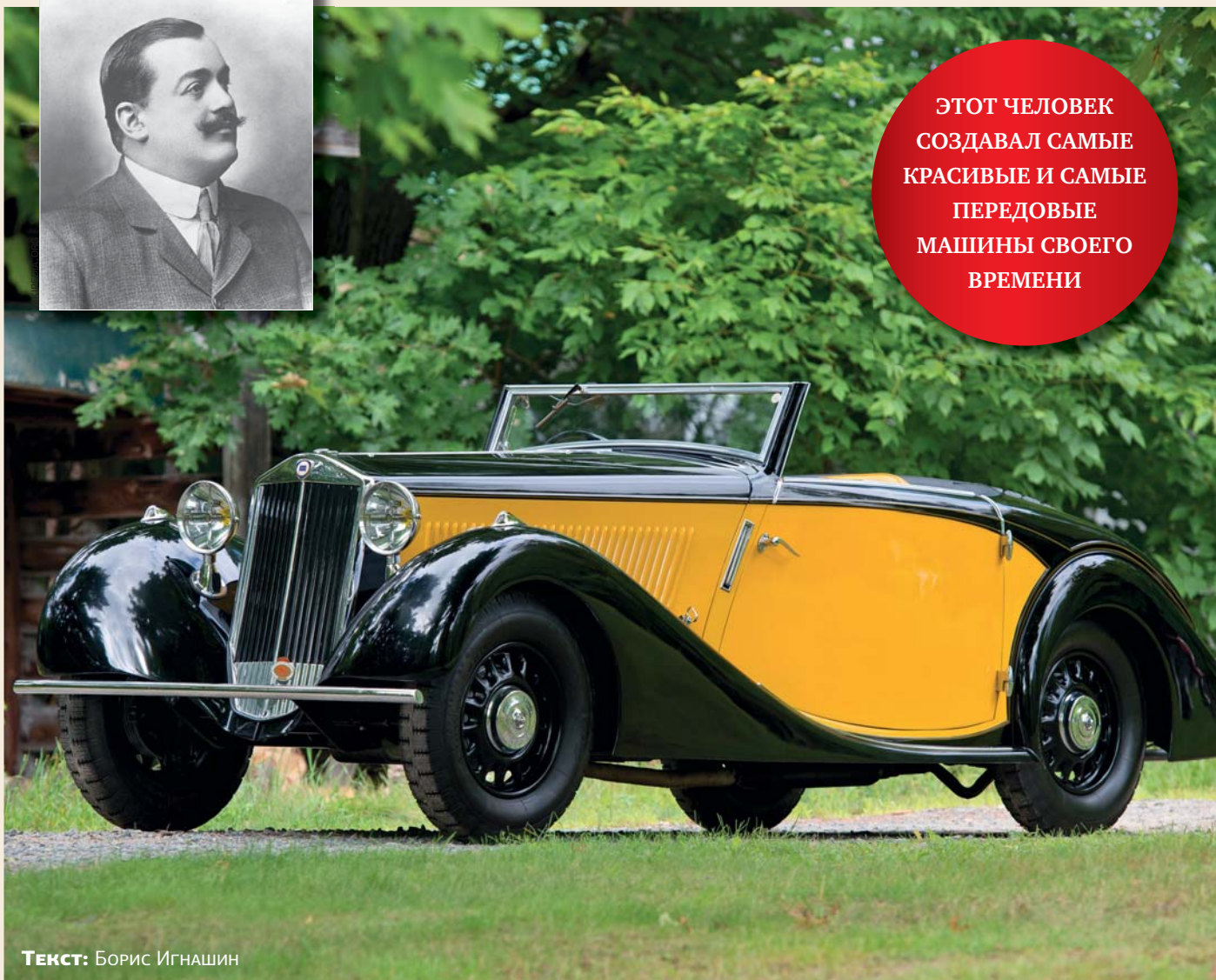
960 километров по циклу WLTP, Lucid Air по-прежнему является одним из самых эффективных электромобилей на рынке.

Автомобили Tesla также продемонстрировали впечатляющие результаты. Model 3 Long Range показал реальный пробег 729 км, а Model Y — 653 км, превысив свои заявленные значения. Это подчеркивает, что Tesla продолжает оставаться лидером в вопросах эффективности и автономности среди электрокаров. Таким образом, любители современных технологий получили дополнительные доказательства того, что новые электромобили способны не только показывать высокие результаты на тестах, но и готовы к эксплуатации в реальных условиях.

LUCIDMOTORS.COM



ЭТОТ ЧЕЛОВЕК  
СОЗДАВАЛ САМЫЕ  
КРАСИВЫЕ И САМЫЕ  
ПЕРЕДОВЫЕ  
МАШИНЫ СВОЕГО  
ВРЕМЕНИ



Текст: Борис Игнашин

# Винченцо Лянча — легенда мирового автопрома

Из нескольких десятков автомобильных марок Италии до сегодняшнего дня дошли лишь несколько. Во многом ситуация напоминает историю английского автопрома, но с поправкой на национальный колорит. На плаву остались самые громкие имена, и среди самых-самых — Lancia. В основном марка запомнилась серией ярких спортивных побед в ралли времен «группы смерти» В, но на самом деле ее история гораздо глубже и интереснее.

## ИЗ БУХГАЛТЕРА В ГОНЩИКИ

24 августа 1881 года в итальянском городке Фобелло Валче-за в семье промышленника-мыловара родился сын, которого назвали Винченцо. Его отец, Джузеппе Лянча, сколотил капитал на торговле консервами в Аргентине и вернулся на родину весьма уважаемым бизнесменом. У него был дом в Турине, а на лето он уезжал в Альпы, в то самое местечко Фобелло.

Винченцо стал самым младшим (и последним) сыном Джузеппе Лянчи. В начальной школе мальчик не проявил себя прилежным учеником, и никакие старания отца не смогли этого изменить. Попытка отправить сына в престижный пансион тоже не дала результата. Точнее, Винченцо проявил неплохое понимание финансовых вопросов, но не более того.

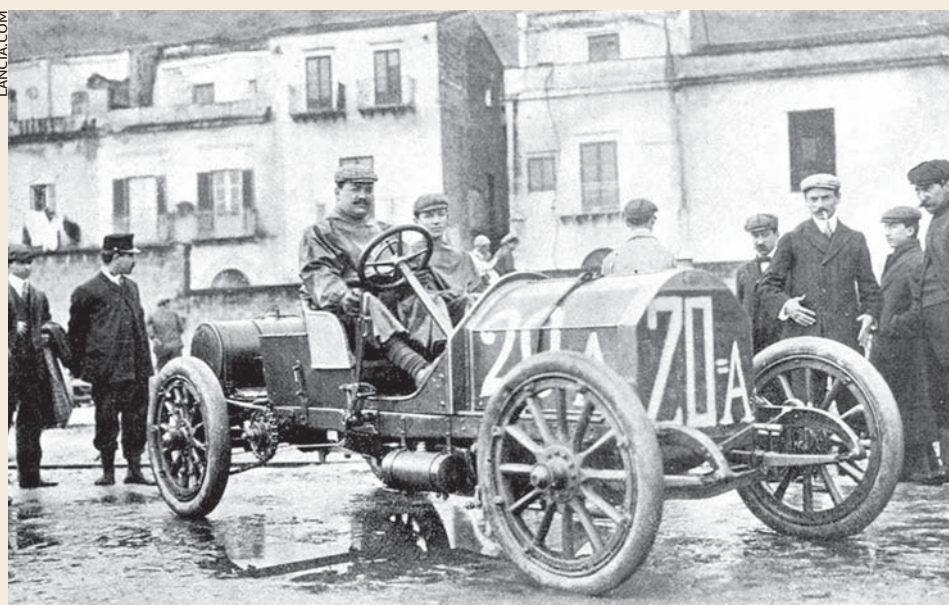
В 1898 году юноша уже упоминается в отчетах компании Джованни Баттисты Чейрано в качестве бухгалтера. Эта ком-

пания первое время располагалась в подсобных помещениях виллы его отца в Турине и занималась выпуском велосипедов под маркой Welleyes. А в 1899 году создала и прототип автомобиля под той же маркой. Причем Винченцо был не только дизайнером, но и участвовал в конструировании машины и велосипедов. Конструкторский талант у него определенно был, и именно увлечение техникой мешало занятиям мальчика в школе. Инженер компании Аристидо Фацциолли отмечал, что Винченцо хорошо разбирался в механизмах, видел их слабые места и отлично обучался основам создания техники.

Машина у Чейрано и Фацциолли получилась настолько удачной, что для ее выпуска организовали компанию Fabbrica Italiana Automobili Torino. Да-да, именно она сегодня носит название FIAT. Новое предприятие выкупило мастерскую Чейрано вместе с персоналом и проектами. Устав нового акционерного общества подписал рыцарь, доктор и нотариус королевского дома Эрнесто Торетто, а президентом компании стал Людовико Скарфиотти.

В суматохе становления будущего промышленного гиганта Винченцо Лянча из бухгалтера и техника превратился в гонщика. В новой компании он сначала получил должность главного инспектора (это что-то вроде водителя-испытателя с функциями контроля комплектации и доводки машины). Его также привлекали к совершенствованию первого FIAT 3.5HP, который по своей сути был Welleyes, и к разработке нового FIAT 6HP. На этой машине Винченцо впервые начал участвовать в гонках в Падуе, и это занятие вскоре стало его основной работой.

Первый в истории FIAT спортивный успех в гонке Sassi — Superga 1902 года связан с его именем. Он дважды выиграл гонку Susa — Moncenisio — в 1902 и 1904 годах. В 1905-м Винченцо стал вторым в гонке на Кубок Ван-



дербиля, в 1906-м проиграл гонку в Тарга Флоридо из-за досадной аварии по невнимательности. По воспоминаниям современников, он был исключительно быстрым, но нестабильным гонщиком: лучшее время круга у него сочеталось с многочисленными поломками и сходами. В любом случае опасная профессия была скорее данью моде и эпохе, когда графы и князья сами соревновались за рулем машин собственной конструкции.

## ЛЕГЕНДА ПО ИМЕНИ LANCIA

Однако Винченцо явно хотел не только доводить до ума чужие конструкции и рисковать жизнью. Да и время было такое, что если ты не глава компании, то настоящего успеха не достичь. В результате вместе со своим другом Клаудио Фоджольином, предварительно заручившись поддержкой одного из акционеров FIAT, графа Роберто Бискаретти ди Руффия, они основали компанию с уставным капиталом

■ ■ ■

На FIAT 6HP Винченцо впервые начал участвовать в гонках в Падуе, и это занятие вскоре стало его основной работой.



■ ■ ■

Lancia Alfa 12HP была в своем роде передовой. 2,4-литровый мотор выдавал целых 24 л. с. при 1800 оборотах, а позже с него «снимали» уже 28 л. с.





■ ■ ■  
Наконец, в 1913 году  
была создана Lancia  
Theta, с двигателем  
4,9 литра  
мощностью 70 л. с.,  
с 4-ступенчатой  
коробкой  
и сцеплением  
в масляной ванне.  
У нее впервые  
в Европе уже  
было серийное  
электроосвещение  
и электростартер.



LANCIA.COM

в 100 тысяч лир. 29 ноября 1906 года у главного юриста страны Эрнесто Торетты зарегистрировали Fabbrica Automobili Lancia. Винченцо также подал патентную заявку на конструкцию легкой штампованной балки задней оси. Компаньоны арендовали старые цеха компании Itala и начали работу.

Итогом стала презентация Lancia Alfa 12HP, она же Tipo 51, на Туринском автосалоне зимой 1907 года. Модель была в своем роде передовой. 2,4-литровый высокооборотистый двигатель выдавал целых 24 л. с. при 1800 оборотах, а позже с него «снимали» 28 л. с. При этом он был моноблочным, а в то время в основном делали моторы с отдельными цилиндрами. У двигателя был карбюратор собственной конструкции, жидкостное охлаждение с принудительной циркуляцией и подогрев бензина в карбюраторе. Еще более интересной вышла трансмиссия — карданный вал и 4-ступенчатая коробка передач. Компановка также оказалась весьма прогрессивной: переднее расположение радиатора, продольные рессоры и металлическая рама. Не удивляйтесь, но на тот момент были еще машины с рамой из дерева. Например, гоночные «888» и Arrow от Ford. В результате Lancia Alfa 12HP вышла легкой и быстрой. Пакет заявок превысил 30 штук, что сразу вызвало аврал на производстве. Эмблему для новой марки нарисовал граф Роберто Бискаретти ди Руффия.

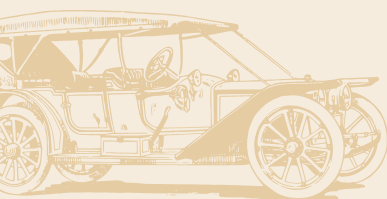
К 1908 году создали модель Dialfa — с более длинным шасси, более комфортную, но с максимальной скоростью в 110 км/ч. Для нее выпустили новый шестицилиндровый мотор объемом 3,8 литра, с алюминиевым картером, двумя чугунными полублоками на 3 цилиндра и мощностью в 40 л. с. По этой причине Dialfa может считаться первой шестицилиндровой машиной в Европе.

В 1909 году вышла новая модель с четырехцилиндровым мотором 3,1 литра — Lancia Beta, она же Tipo 54. Мотор конструктивно остался тем же, что и 2,4, но увеличился его объем, и мощность выросла до 34 л. с. В 1910 году ее сменила модель Tipo 55, она же Gamma 20HP, с мотором 3,5 литра на 40 л. с. Затем, в 1911 году, появилась Lancia Delta, она же Tipo 56, с мотором 4,1 литра и мощностью в 60 л. с. На базе этой машины конструировали бронеавтомобиль Lancia 1Z. На Lancia Eta уже применили сухое однодисковое сцепление, что упростило обслуживание и снизило массу силового агрегата.

## НОВЫЕ МОДЕЛИ И МОТОРЫ

Начиная с модели Beta тираж машин Lancia превышал 250–300 экземпляров, что было неплохо для тех лет. В связи с этим производственные мощности были заметно увеличены. В 1914 году компания получила большой военный заказ и финансовых проблем не испытывала. А выпуск грузовиков и бронеавтомобилей позволил вложиться в проектирование перспективных 8- и 12-цилиндровых моторов. В 1918 году Винченцо получил патент на рядно-разнесенный мотор V12 с углом развала цилиндров в 22 градуса. В серию двигатель не пошел, но на послевоенных машинах появились его производные на 4, 6 и 8 цилиндров. Площадь производства увеличили до 60 тысяч квадратных метров.

Послевоенная модель Lambda 1922 года произвела фурор. Это была первая в мире машина с несущим кузовом. Причем кузов был открытым, четырехдверным. Кроме того, это был первый серийный автомобиль с передней независимой подвеской. Под капотом стоял четырехцилиндровый двигатель: с углом развала



22 градуса, рядно-разнесенный, с общей ГБЦ и верхним расположением распредвала. Изначально его объем составлял 2,1 литра, а мощность 49 л. с. Позже объем довели до 2,6 литра, а мощность — до 60 л. с. Шасси Lambda послужило основой модели Dilambda, на которую с 1933 года уже устанавливали мотор V8 мощностью 100 л. с. Он имел объем 4 литра и угол развала в 24 градуса — тоже «веер». В сочетании с 4-ступенчатой коробкой передач это позволяло тяжелой машине иметь динамику на уровне спорткаров того времени.

Однако основу благополучия марки составили компактные автомобили Augusta и Aprilia. В отличие от многих других промышленников Винченцо делал ставку на массовый спрос, а не люксовые модели. Анонсированная в 1933 году Augusta была оснащена мотором VR4 объемом 1,2 литра и мощностью в 35 л. с. Lancia Aprilia с красивым кузовом работы Pininfarina оснащалась 1,4-литровым двигателем мощностью 47 л. с. Позже объем увеличился до 1,5 литра, а мощность — до 48 л. с. Среднеразмерный сегмент занимала Lancia Ardena с 2-литровым мотором VR4 мощностью 55 л. с. Шасси этой модели было рамным, но передняя подвеска — независимой, как у Lambda. Все эти модели были не столь прогрессивны, как Lambda и Dilambda, но стоили значительно дешевле, что для Италии тех лет было крайне важно. А высокая мощность и совершенство моторов марки делали Lancia желанной мечтой даже для тех, кто не смотрел дальше компактного класса. К тому же шасси Aprilia послужило основой моделей Corsa Sport от Pagani и Gran Sport от Ghia, которые делали свои стильные и компактные авто уже после войны.

Винченцо выступал техническим арбитром и оказался хорошим управляющим. Он был жизнерадостным, любил хорошую еду, музыку и скорость. В 1930 году совместно с Гаспаре Бона, Баттистой Фариной, Джованни Девалле, Пьетро Монатери и Арриго Де Анджели он основал компанию Società anonima Carrozzeria Pinin Farina, которая сейчас известна как Pininfarina. Компания Lancia была основным заказчиком этого кузовного ателье на протяжении десяти лет перед Второй мировой. И постоянным партнером после, что обеспечило ей славу законодателя мод. Кроме того, Винченцо был одним из организаторов гоночной трассы в Монце, хотя сама компания Lancia в гонках участия не принимала.

## ВМЕСТО ПОСЛЕСЛОВИЯ

Увы, закончилось все печально: главный конструктор, идеолог и основатель марки Винченцо Лянча умер 15 февраля 1937 года в собственной постели от сердечного приступа. Ночью ему стало плохо, но врача вызвали слишком поздно. Винченцо было всего 55 лет. Он оставил после себя сына Джанни Лянчу, жену Адель

LANCIA.COM



Мильетти и успешную компанию. Конструктор Витторио Яно помог Lancia в сложный период, поддерживая ее технические компетенции. Финансовое состояние предприятия не пошатнулось со смертью Винченцо, не было долгов и кредиторов. А во время Второй мировой войны компания вновь получила крупный оборонный заказ и финансово чувствовала себя хорошо. Турин бомбили, однако производство было повреждено минимально, а конструкторский отдел и архивы не пострадали вовсе.

После окончания войны Lancia достаточно быстро встала на ноги, но амбиции Джанни Лянчи и спортивная программа компании пошатнули ее финансовое положение. Правда, марка получила имя в спорте, что во многом определило ее дальнейшую судьбу. В итоге компанию купил FIAT, и она продолжила свою славную спортивную карьеру, но уже в составе промышленного гиганта, с которого, собственно, все и начиналось. Сейчас Lancia возрождается, под этой маркой вновь выпускают машины. Может быть, будут и новые спортивные победы, и просто комфортные и быстрые автомобили. Ведь именно такие нравились ее основателю.

LANCIA.COM



■ ■ ■

**Lancia Astura продолжила репутацию марки в плане инноваций, производительности и качества производства. Модель отличалась независимой передней подвеской с самосмазывающимися скользящими стойками и была оснащена знаменитым V-8 Lancia.**



■ ■ ■

**Lancia Ypsilon Edizione limitata Cassina. 2025**

# ТОПЛИВНАЯ КАРТА **TEVOIL** PRO

для юридических лиц и ИП



**СКИДКА ДО 15%**  
для новых клиентов



**ПРОДУМАННО**  
**ПРОЗРАЧНО**  
**ПРОСТО**

CARDS.TEVOIL.RU

# Энергия развития



SPB.LUKOIL.COM

**В** июне Санкт-Петербург традиционно выступил площадкой для масштабного и значимого делового события — Петербургского международного экономического форума. ЛУКОЙЛ стал одним из ключевых участников мероприятия, подписав ряд стратегически важных меморандумов и соглашений.

ПАО «ЛУКОЙЛ» и ООО «Грейт Волл Мотор Рус» подписали соглашение о партнерстве в сфере послепродажного обслуживания кроссоверов и внедорожников Haval. ЛУКОЙЛ стал первым производителем линейки моторных масел под брендом Haval в России. Соглашение о партнерстве также предполагает развитие сотрудничества в сфере исследований и расширяет возможности для продвижения линейки горюче-смазочных материалов Haval. Все масла прошли полную программу тестирования технических характеристик и одобрены к использованию.

Собственные технологии позволяют ЛУКОЙЛу разрабатывать, тестировать и выпускать современные высококачественные смазочные материалы и технические жидкости совместно с ведущими производителями техники. ЛУКОЙЛ сотрудничает с большинством китайских брендов автомобилей, представленных на российском рынке.

Подписано соглашение с ПАО «Группа Черкизово». Документ нацелен на развитие и расширение долго-



срочных отношений в области реализации товаров в кафе на АЗС компании. Планируется запуск новых рецептур хот-догов, бургеров и других продуктов эксклюзивной разработки «Черкизово» для меню на автозаправочных комплексах ЛУКОЙЛа как на территории России, так и в зарубежных дочерних обществах компании. Соглашение позволит сохранить гарантированно высокий уровень стандартов обслуживания посетителей кафе на АЗС ЛУКОЙЛа.

Соглашение с ООО «Топаз» предусматривает внедрение инновационных решений по поставке, монтажу и обслуживанию оборудования для АЗС и нефтебаз компании. Стороны нацелены на использование системного подхода для предупреждения технологических аварий и ошибок при наливке топлива.

Соглашением о сотрудничестве по развитию современных автозаправочных комплексов на ключевых автомагистралях страны подкреплены партнерские отношения с ПАО «Россети». Стороны намерены взаимодействовать в сфере технологического присоединения к электрическим сетям multifunctional АЗС нового формата. Стоит отметить, что ЛУКОЙЛ является одним из лидеров в стране по количеству «быстрых» зарядок на АЗС мощностью от 120 до 150 кВт. На 116 автозаправочных комплексах ЛУКОЙЛа размещено 130 электрозарядных станций.

# Тепло единого «Огня памяти»

Текст: Екатерина Наумец

Фото: Алексей Молчанов

У мемориала на площади Победы прошла торжественная церемония объединения частиц Вечного огня из городов-героев в единый Огонь памяти. Лампады для общего факела зажигали у мемориалов в Москве, Смоленске, Туле, Севастополе, Керчи, Волгограде, Мурманске, Новороссийске, а также в городах-героях Белоруссии Минске и Бресте. Одиннадцатую лампаду зажгли на Марсовом поле в Санкт-Петербурге. Доставляли частицы Вечного огня волонтеры общественного движения «Огонь памяти» на автомобилях.

**П**еред началом основного действия от привезенных из городов-героев частиц Вечного огня зажгли особые факелы. Это пришлось делать в непростых условиях: дул ледяной ветер, с неба срывались капли дождя и снега. Непогода не повлияла на торжественное настроение собравшихся. Поддержать памятную инициативу пришли ветераны Великой Отечественной войны, участники специальной военной операции, курсанты военно-морских учебных заведений, воспитанники Нахимовского военно-морского училища и Кронштадтского морского кадетского военного корпуса, участники Всероссийского общественного движения «Юнармия», волонтеры.

— Наша команда уже на протяжении девяти лет доставляет частицы Вечного огня в поселки, большие города в преддверии великого праздника Победы, — поделился участник памятного автопробега Виталий Михайлович Анастасий. — Мы доставляем не только частицы огня, а, можно сказать, частицы сердец тех людей, которые отдали свои жизни за наше будущее. Я сегодня представляю город Тулу. Я там вырос, там прошла моя юность, там у меня семья, близкие, родные. Я очень горд тем, что нахожусь сейчас здесь, в таком святом для наших граждан месте, потому что Вечный огонь начал свое шествие по стране именно от города-героя Ленинграда.

Главный организатор автопробега «Огонь памяти» Сергей Владимирович Игнатьев рассказал о том, как встречали волонтеров на пути следования:

— Все намеченные планы мы выполнили на сто процентов, все поставленные цели достигнуты. Мы проехали все запланированные пункты. Везде нас встречали великолепно, было очень много местных жителей, детей. Мы всем рассказывали об акции, передавали частичку огня. Рассказывали, кто мы и для чего это делаем. Все отнеслись к нашему делу с большой теплотой. Плюс на нашем маршруте мы в Ленинградской области открыли настоящий Вечный огонь в Сосновом Бору.

Перед началом церемонии выступил адмирал Владимир Львович Касатонов. В своей речи он особенно отметил вклад, который внесли военные моряки в общее дело Победы в Великой Отечественной войне.

— Это история бессмертного подвига, написанная кровью. Они не просто страдали, они горели, но не сдавались,



шли под пулями в ледяную воду. Каждый метр отвоеванной земли, каждый спасенный подводник, каждый потопленный корабль противника, каждый сбитый вражеский самолет — это не строка в отчете, а храбрость и бесстрашие военных моряков, — подчеркнул он.

По специальной команде одиннадцать курсантов с факелами сделали несколько шагов к центру и передали факелы тем, кому доверили пронести их последние метры. Право объединить частицы огня предоставили ветеранам Великой Отечественной войны, жителям блокадного Ленинграда, военным морякам, меценатам, кадетам. Одним из тех, кому досталось почетное право зажечь единый Огонь памяти, стал капитан 1-го ранга, житель блокадного Ленинграда Исай Моисеевич Кузинец.

— Церемония прошла в самом священном месте города, посвященном памяти защитников Ленинграда. Это знаковый момент, — поделился капитан. — Мероприятие состоялось накануне уникального юбилея — 80-летия Победы советского народа в Великой Отечественной войне. Уникального — потому что даже сегодня в этой церемонии участвовали три ветерана Великой Отечественной войны. Всего их в нашем городе на 1 января 2025 года 1076 человек, а в стране — 67 тысяч. Мы имеем счастье еще один юбилей отметить вместе с теми, кто ковал Победу. Ну и наконец, знаковость события заключается в том, что когда-то Вечный огонь был зажжен здесь, в Ленинграде, на Кировском заводе, из мартена. Перенесен на Марсово поле и потом перевезен в Москву, в Александровский сад, к Могиле Неизвестного Солдата. Отсюда Вечный огонь разошелся по городам-героям всего Советского Союза. В 2015 году эти священные огни были привезены обратно в Ленинград. И вот сегодня еще один раз церемония воссоединения Вечного огня проходит в нашем городе. Более того, я имел честь в числе ветеранов получить эту лампадку Вечного огня. Историческая память, которую мы всегда храним, помогает верить в свою Родину. Вечный огонь — это символ вечной Победы нашего народа над любыми трудностями, которые возникают в истории нашей страны.

Особенные лампадки с единым Огнем памяти достались ветеранам Великой Отечественной войны. Далее этот огонь будет передан в пункты постоянной дислокации подразделений, участвующих в специальной военной операции.

# Погоня за золотом ГТО

Текст: Анастасия Карпова

Фото: Алексей Молчанов

Физкультурный комплекс «Готов к труду и обороне» был создан в 1931 году для всестороннего физического развития советской молодежи. Чтобы получить заветный значок, нужно было пройти 21 испытание, 15 из которых практические. В современной России эти традиции возродили на новом уровне, создав нормативы не только для школьников и студентов, но и для граждан среднего и пожилого возраста.

**Д**обывать золотые значки ГТО на спортивный праздник «Путь Победы», который прошел в парке «Зубровник» поселка Токсово, отправилась делегация Совета ветеранов войны, труда, Вооруженных сил и правоохранительных органов вместе с волонтерами проекта «Школа патриотического воспитания».

Еще до начала стартов мы подошли к команде ветеранов, чтобы узнать, с каким настроением «серебряные» спортсмены приехали сдавать нормы ГТО.

— Какие планы на сегодня?

— Планы? Получить золотой значок ГТО! Мы готовы, наша команда готова.

Последние инструкции перед началом соревнований дал ветеранам генеральный директор СПб ГБУ «Дзержинец» Михаил Абрамчук:

— Не волнуйтесь, не переживайте. Нормативы ГТО для вашего возраста сейчас такие, что если вы на своей даче на грядках копаетесь, то обязательно всё выполните!

Кстати, ГТО для пенсионеров адаптировано таким образом, чтобы каждый человек мог выбрать упражнения, соответствующие его физическим возможностям. Например, бег можно заменить ходьбой, отжимания — упражнениями с поддержкой, а подтягивания — другими видами упражнений для укрепления спины и рук.

Соревнования начались с подъема туловища из положения лежа на спине. Ветераны отлично справились с этим заданием — результаты оказались довольно высокими. Следующее испытание — наклоны вперед из положения стоя. В первую очередь здесь нужна гибкость, которую спортсмены показали на максимуме своих возможностей. К слову, повторить такие наклоны попытались и наши волонтеры, но это удалось им не без труда.

— Я профессионально никогда не занималась спортом, — призналась Людмила Круус, председатель Совета

ветеранов города Ломоносова. — Но я почти тридцать лет прослужила в армии, а это много значит. Нужно было сдавать всякие регламенты, нормы. В данный момент я попала в родные места, потому что тридцать лет служила здесь, на окраине Токсово, в Военно-космической академии имени А. Ф. Можайского. Я была начальником телефонной станции, в последние годы возглавляла отдел, растила курсантов и солдат. У меня вся семья военная: муж, зять и внук, капитан, который запустил первый «Сармат» на космодроме Плесецк, чему я очень рада. Еще много внуков, так что думаю, каждый из них тоже выберет себе достойную профессию.

После выполнения индивидуальных упражнений команда ветеранов вышла на старт для прохождения полосы препятствий. Основная задача участников — пройти всю дистанцию, преодолевая каждый этап за максимально короткое время. Маршрут для пожилых спортсменов был подготовлен заранее и включал несколько испытаний: «Скалодром», «Паук», «Вертикальная стена из шин» и другие. На самые экстремальные препятствия, вроде «Двухскатной крыши», «серебряных» спортсменов не пустили: пройти их — непростая задача и для активной молодежи. Однако некоторых ветеранов остановить было сложно — они рвались в бой.

— Папа воспитывал нас как новобранцев, он был военным, а наказывал приседаниями. Вечером встанем все в строй и делаем приседания, — рассказала участница соревнований Людмила Кожухарева, проходя очередное препятствие.

На финише все ветераны получили медали и новенькие значки ГТО. В этот день они не только доказали свою силу и выносливость, но и вновь почувствовали себя молодыми, полными энергии и стремления к победе. Такой опыт напоминает о важности заботы о своем здоровье, а также вдохновляет новых участников на достижения и победы в будущем.



# СКРОМНОЕ ОЧАРОВАНИЕ СВАНЕТИИ

Текст и фото: Татьяна Хмельник

И снова Грузия. Притягательность этой земли так велика, что сюда можно возвращаться много раз и всегда находить что-то новое для себя. Нам искренне жаль людей, которые галопом проносятся по стране в туристической программе «Грузия за два дня». За два дня увидеть здесь можно совсем мало, а уж понять — и вовсе не надеяться. Тут так много уникальных уголков, друг на друга непохожих районов, что на каждый нужно тратить минимум неделю! Сегодня нас с вами ждет встреча с удивительной Сванетией.

## ОТ КУТАИССКОГО ВОЛДЫРЯ К ВЫСОЧАЙШЕЙ ПЛОТИНЕ ГРУЗИИ

Опять Верхний Ларс и Дарьял. Придется терпеть: кто-то стоит полчаса, а кто-то — часа четыре: у границы свой ритм и понять его просто невозможно. Вроде как все с обеих сторон работают — и пограничники, и таможенники, но очередь не уменьшается. Это цена за то, чтобы на своей любимой машине прорваться в Грузию и вырваться из нее. А мы едем в Сванетию.

Многие путешественники наслышаны о тамошних горных дорогах. Есть сванская пословица, метко характеризующая их качество: «Хорошая дорога — это с которой не упадешь, ну а с плохой обязательно свалишься». Мы даже не догадывались, что на одном перевале увидим иллюстрацию к этой сентенции. Впрочем, обо всем по порядку. Начнем с Кутаиси — от этого города принято забираться к гордым сванам. В нем есть что посмотреть: остатки Старого города еще сохранились, особенно возле синагоги, на горе стоит крепость с древним храмом. Нас же потрясло другое. Во-первых, это манера жителей второго по величине города страны мотаться по проезжей части как белье на ветру:

пешеходные переходы здесь не более чем условность, а правила парковки известны только самим паркующимся. А во-вторых — здесь есть чудовищный Волдырь. Так мы называли здание, построенное для парламента, который должен не все время сидеть в Тбилиси, а работать и в провинции тоже. Это идея Саакашвили — может, не глупая, но абсолютно не прижившаяся. Ради Волдыря снесли парк, и теперь горожане любят детищем некоего мегакреативного архитектора с лысых дорожек через никогда не работавший большой фонтан. Сам Волдырь тоже пустует и ждет, когда ему придумают разумное назначение.

Переночевав в Кутаиси, едем дальше. Трасса от Тбилиси местами очень хороша, а местами ее еще делают, причем весьма усердно, — нарыли уже более 27 тоннелей и обещают еще примерно столько же. Так мы добрались до Зугдиди, а оттуда двинулись к селу Джвари. Оно еще мегрельское, а дальше уже территория сванов — чем выше в горы, тем больше этого народа. В Джвари потратили немножко времени на изумительный цепной мост: через небольшую речку Магану, приток Ингури, висит произведение инженерного искусства на рваных тросах, и этот вид производит неизгладимое впечатление. Но мы движемся дальше — к плотине на Ингури.

Вот тут нужно потратить время и деньги. Плотина Ингурского водохранилища — самая высокая в Грузии и вторая по величине в бывшем СССР после таджикской Нурекской ГЭС. Высота — 271,5 метра, строили ее с 1961 по 1987 год. Когда вы приезжаете на площадку перед Ингурской плотиной, то видите колоссальное сооружение, от которого голова идет кругом. Уже четыре года по плотине проводят разные экскурсии. Дешевле и проще всего пешком подойти к плотине, но не заходить на нее — и нащелкать оттуда снимков за 15 лари с человека. За 90 лари можно взять гида, проехать с ним на плотину и в трех обзорных точках опять же нащелкать снимков. Но мы выбрали самое дорогое предложение: с гидом проехать по плотине, зайти внутрь, осмотреть самые любопытные уголки, спуститься в самый



■ ■ ■  
Но мы выбрали — с гидом проехать по плотине, зайти внутрь, осмотреть самые любопытные уголки, спуститься в самый низ и увидеть, как все это устроено.

низ и увидеть, как все это устроено. Экскурсия занимает примерно 2,5 часа, стоит 150 лари — и она незабываема. Когда Бегемот бодро зашлепал лапками по тоннелю внутри плотины — это казалось кадрами из фильма, а мы — его героями. Снимать вокруг можно было все, что видишь, без ограничений. Зная, какие строгости творятся на российских гидросооружениях, надо отдать должное грузинской смелости — они шпионов не боятся, они им экскурсии проводят.

## ПОДЗЕМЕЛЬЯ МОРИИ И СВАНСКИЙ ГОРОДОК

Почему я все время говорю про плотину, но не про ГЭС? Потому что электростанция не здесь, она уже на территории Абхазии, и грузинам очень нелегко договариваться с этим самостоятельным государством об эксплуатации сложнейшего сооружения и распределении полученной электроэнергии. Говоря просто, суверенные горцы бесконтрольно забирают себе значительную часть электроэнергии, а зимой — и почти всю, мотивируя тем, что счетчиков у бедного народа не водится, а переходить на свечи и коптилки им гордость не позволяет. Грузинские гидроэнергетики продолжают обслуживать ГЭС, ездят в Абхазию на работу, а плотина держит самое глубокое водохранилище в стране. Здесь использовали бетон такой прочности, что крепче — только ракетные шахты. Под плотинкой, но на почтительном удалении поставлен городок гидростроителей. Мы проехали через него и убедились, что их тут не осталось — в части домов обитают беженцы из Абхазии, часть — просто заброшена.

После осмотра плотины казалось, что грузинской гидроэнергетикой нас уже не удивить. Ан нет! Двигаясь по дороге вдоль Ингури, бешено несущейся между скал, мы вдруг увидели явный тоннель на другом берегу, по виду — заброшенный. Перебравшись через реку по мостику, частично лишенному настила, зашли в тоннель и совершенно ошалели. Он был огромный, не меньше, чем тот, по которому мы ездили на Бегемоте,



■ ■ ■  
Грузинские гидроэнергетики продолжают обслуживать ГЭС, ездят в Абхазию на работу, а плотина держит самое глубокое водохранилище в стране. Здесь использовали бетон такой прочности, что крепче — только ракетные шахты.



■ ■ ■  
Чажаша расположено в южных предгорьях Большого Кавказа, в верховьях долины реки Ингури, на высоте 2160 м над уровнем моря.

и выводил в колоссальный зал — его очертания терялись в темноте, которую не могли полностью пробить наши фонари. Это, конечно, не Мория, но все равно грандиозно. Вскоре мы нашли еще несколько тоннелей, более извилистых и мокрых. Потом мы узнали, что попали в недостроенную заброшенную ГЭС. Ее строили на излете советского времени и забросили с распадом страны. Вроде бы станцию собираются достраивать, но лишних денег в Грузии нет.

А теперь мы едем в самый крупный сванский поселок — райцентр Местия. Поднимаемся все выше — и вот верный признак того, что вокруг уже Сванетия. Появляются знаменитые башни, сначала одиночные, а потом все кучнее. Есть деревни, где эти сооружения стоят уже чуть ли не вплотную друг к другу. Историки никак не могут определить, зачем строились башни, —

они боевые, жилые или сигнальные? Скорее всего, все эти функции могли выполняться по очереди — в зависимости от ситуации. Есть в этих деревнях и старинные церкви, порой очень красивые, с резными деревянными дверями. Удобств здесь, в привычном понимании, практически нет, и, хотя вся Сванетия утыкана вывесками гостевых домов и приглашениями на ночлег, мы предпочли тем не менее приземлиться в Местии. Здесь тоже есть разные hostels и караван-сарай, но построены и современные отели, где вкусно кормят, мягко стелют и не ограничивают в горячей воде. Особо стоит отметить отели с собственным генератором, ведь здесь периодически отключают электроснабжение. И мы убедились в пользе этой опции: когда после ужина половину Местии вдруг залил непроглядный мрак, наш генератор отработывал вложенные в него средства — ни света, ни тепла, ни горячей воды у нас не убавилось. В поселке нет проблем с горючим — стоят как минимум три приличные заправки, почти все жители говорят по-русски, да и городок выглядит вполне по-европейски.

Разумеется, в отеле мы только ночевали, а остальное время активно осматривали окрестности Местии. В поселке есть музеи, рестораны, кафе, сванские башни, горная речка, а рядом — футуристический аэропорт имени царицы Тамары для кукурузников: в Грузии вообще всё имени царицы, она с легкостью заменила даже Сталина. За аэропортом можно начать восхождение к леднику Чалаади. Путь к нему считается легким: всего-то надо над речкой прыгать по небольшим валунам и протискиваться между большими. Можно потратить часа два, но реально обернуться и быстрее. Сюда идут за красивыми видами, хрустальным воздухом и общим ощущением единения с природой.

### «ДЕЛИКИ» ПРОТИВ «КВАДРИКОВ»

Другой популярный пеший маршрут — к водопадам Шдугра и подножию горы Ушба — требует гораздо больше времени. Чтобы не скакать по камням как горный козел, а получить удовольствие, можно спокойно заложить на это приключение целый день. До села Мазери доехать

■ ■ ■  
От водопадов открывается потрясающий вид на долину Мазери — пейзаж определенно стоит того, чтобы проделать довольно утомительный маршрут.



легко: оттуда до поляны с кафе и прочими удовольствиями идет грунтовка, но вполне крепкая. А дальше — уже только ножками. В начале лета здесь буйно цветет желтый рододендрон, который источает дурманящий аромат на все окрестности, да и других цветов очень много. От водопадов открывается потрясающий вид на долину Мазери — пейзаж определенно стоит того, чтобы проделать довольно утомительный маршрут. Если совсем немогут идти, то арендуйте лошадку — их тут хватает. А вот чего совсем нет — так это квадроциклов. В Местии, похоже, мораторий на этот вид транспорта! Возможно, это происки владельцев «деликов» — ярких полноприводных микроавтобусов, которые возят туристов. Когда идешь по Местии, возникает ощущение, что концерн «Мицубиси» работает исключительно на горную Грузию: полчища праворульных, но с грузинскими номерами микроавтобусов шныряют по серпантинам. Кстати, если вы не уверены, сможет ли ваша машина удержаться на «хорошей сванской дороге», лучше впишитесь в поездку на «делике» — целее будете, а предложений просто тьма. Узнать, насколько тут бывает жестко, можно еще до Местии: дорога из бетона петляет под скалами, с которых после каждого дождя сходят камнепады. Порой приходится лавировать между следами недавнего обвала или ждать, пока бульдозер разгребет особо неприятный участок.

К востоку от Местии лежит самая высокогорная сванская община Ушгули. Здесь есть потрясающие башни, древний монастырь Ламария с фресками, а еще отсюда можно добраться к леднику Шхара — по дороге, в начале лета представляющей собой местами просто ручей, бегущий по камням. Это путешествие однозначно стоит предпринять, и, как нам кажется, лучше это сделать пешком, если на самом деле хотите полюбоваться видами и разными чудесными цветущими растениями. И это тоже на целый день, ибо туда в одну сторону восемь километров, но оно того стоит.

Раньше за Ушгули ездить было страшно. Перевал Загари в альпийских лугах могли преодолеть только подготовленные джипы, ибо грунтовка там была очень опасной. Но сейчас из Верхней Сванетии попасть в Нижнюю,



Из Верхней Сванетии попасть в Нижнюю, за перевал, к поселку Лентехи, стало куда легче — здесь хороший литой бетон.

за перевал, к поселку Лентехи, стало куда легче — здесь тоже появился бетон, причем это не плиты, которые быстро расходятся и встают дыбом, а хороший литой бетон. Но все равно осталось место для подвига. В начале июня здесь лежит снег, и, если кто захочет, как мы, дошагать до часовни 12 апостолов, стоящей на горе над дорогой, надо подготовиться к трудностям. Самое гадкое — это талая вода под сугробами, которые местами выше колена. Но мы дошли и даже вернулись обратно. От часовни открывается фантастический вид на Безенгийскую стену — самые неприступные, даже для альпинистов, и высокие скалы Большого Кавказского хребта, за которыми уже Кабардино-Балкария.

Преодолев перевал, мы увидели иллюстрацию к поговорке о плохих и хороших дорогах. Под бетонной трассой на снежном склоне беспомощно валялся гусеничный трактор. Он лежал на боку, и было понятно, что дорожный рабочий разгребал снег, но сход небольшой лавины просто сбросил машину вниз. Хочется верить, что тракторист остался жив. А после живописнейшего спуска можно проехать через Цагери в долину Риони, где среди прочего есть деревня Хванчкара. Та самая, со старым винзаводом. Здесь, в отличие от Сванетии, всегда жарко и виноград вызревает отменный. В этих местах полчища винных ресторанчиков, куда уже научились ездить российские туристы. Есть тут и водопады, и живописные деревни в соседних ущельях, куда придется добираться по щебенистому серпантину, и заросли разных буйно цветущих деревьев, кустарников и трав. Если вы будете внимательны, то сможете найти вкуснейшую дику землянику или редкую орхидею.

## КРАХ СОВЕТСКОЙ ПЫШНОСТИ

А выезжать из этих благословенных краев мы будем через Цхалтубо — город-курорт всего в нескольких километрах от Кутаиси. Там много радоновых источников и отличный микроклимат, поэтому санатории в Цхалтубо строились огромные, шикарные. Есть легенда, что

■ ■ ■  
В начале июня здесь лежит снег, и, если кто захочет, как мы, дошагать до часовни 12 апостолов, стоящей на горе над дорогой, надо подготовиться к трудностям.



Сталин в 1930-е годы что-то тут себе вылечил и был так очарован местностью, что приказал сделать из небольшого городка на водах социалистический город-курорт с максимальным размахом. Даже после Второй мировой, когда лишних денег не было, здесь возводили настоящие дворцы — для разных министерств, металлургов, работников пищевой промышленности и т. д. После распада СССР величие Цхалтубо вмиг исчезло: сюда ведь ездили по профсоюзным путевкам со всей страны, а в маленькой Грузии не было столько отдыхающих и платежеспособных хозяев.

Опустевшие здания начали приходить в упадок довольно быстро, а тут еще жертвы грузино-абхазского конфликта. Этими бедными людьми набили все пригодные санатории, но разруха не остановилась — наоборот. Комнаты, которые не были заняты жильцами, превращались в склады разного хлама и теперь напоминают декорации к постапокалипсису. Чтобы согреться зимой, беженцы ломали полы, чтобы прокормиться — держали овец и кур прямо в комнатах. Комнаты, надо сказать, изначально были без удобств — туалеты и душевые находились на этажах, только несколько VIP-номеров имели свои санузлы. Это было очень характерно для советского социализма: невероятная пышность фасадов, богатство интерьеров общественных помещений, но минимум удобств для индивидуального пользования.

Сейчас некоторые из советских заброшенных санаториев куплены, в основном — турецкими или арабскими дельцами, которые обещают их отремонтировать и воссоздать всю внешнюю пышность, а удобства сделать современными. Кто там будет отдыхать — неведомо, но, похоже, не рядовые труженики. А беженцев новые хозяева обязаны расселить в пригодные для жизни квартиры. Многие уже переехали, оставшиеся уверены в том, что скоро тоже улучшат свои жилищные условия. Мы разговаривали с одной семьей, которая до войны жила в Гаграх, а теперь обитает в санатории «Металлург». Они и поведали

нам многое из здешней новейшей истории. Надо сказать, что семейство предприимчивое — дама за шестьдесят берет деньги за вход в здание, на хорошем русском языке объясняет, куда можно идти, а где все обвалилось и закончено, а ее муж молча буравит глазами «экскурсантов», подгоняя к парадному подъезду бывшего дворца вполне приличную «ауди». Цена «экскурсии» сопоставима с платой за вход в популярный музей-заповедник Вардзия или Уплисхиче. Но упрекнуть этих людей в корысти язык не поворачивается: жить в разваливающемся, пусть и некогда шикарном, санатории без удобств с 1993 года — это совсем невесело.

Мы отсняли все закоулки, какие только могли обойти, а потом двинулись в соседний санаторий «Медея». Там беженцев не было уже давно — во всяком случае, мы не встретили никого, а места явного их обитания носили печать заброшенности. При этом сам санаторий просто чудо как хорош. Природа будто позаботилась, чтобы прикрыть раны здания разросшимися лианами, окружить выбитые или выгоревшие окна древовидными магнолиями, запах цветов которых кружит голову. От «Медеи» мы было сунулись к санаторию «Тбилиси», но там ремонт уже шел полным ходом, и можно было сфотографировать только здание снаружи, да и то на некотором удалении — вышел охранник с собакой и жестами объяснил, что ходить тут нельзя. Зато никто не помешал нам насладиться футуристическими интерьерами радоновой бани в городском парке — вот это уж точно постапокалипсис, иллюстрация к упадку цивилизации. Вообще лицезрение разрушающихся некогда шикарных зданий — занятие странное. Должно быть, так смотрели на руины Римской империи пришедшие издалека люди, пытаясь понять, как жила эта страна и почему погибла. С одной стороны, все это чрезвычайно живописно, с другой — очень грустно, потому что усилия множества архитекторов, строителей и обитателей пошли прахом, и если эти здания можно возродить — пусть лучше они восстанут из небытия.



■■■  
Лицезрение разрушающихся некогда шикарных зданий — занятие странное. Должно быть, так смотрели на руины Римской империи пришедшие издалека люди.



# 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**

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

Реклама.

# 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.

