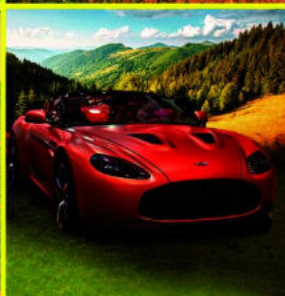


БОЛЬШАЯ КНИГА — ОБ — АВТОМОБИЛЯХ

1001
ФОТОГРАФИЯ



В. В. ЛИКСО, А. Г. МЕРНИКОВ, В. Ф. ПЕТРОВ

БОЛЬШАЯ КНИГА ОБ АВТОМОБИЛЯХ

1001
ФОТОГРАФИЯ



МОСКВА
ИЗДАТЕЛЬСТВО АСТ

УДК 629.331(091)
ББК 39.33я2
Л56

Серия «Большая книга обо всём» основана в 2019 году

В оформлении обложки использованы иллюстрации:

© mattxfoto / Shutterstock.com, © Gaschwald / Shutterstock.com, © Shutterstock-Pixelsquid / Shutterstock.com,
© g215 / Shutterstock.com, © Just dance / Shutterstock.com, © Thomas Quack / Shutterstock.com,
© Timofeev Vladimir / Shutterstock.com, © Art of pixels / Shutterstock.com, © Mike Mareen / Shutterstock.com

Ликсо, Вячеслав Владимирович.

Л56 Большая книга об автомобилях. 1001 фотография / В. В. Ликсо, А. Г. Мерников, В. Ф. Петров. — Москва : Издательство АСТ, 2025. — 287, [1] с. : ил. — (Большая книга обо всём).

ISBN 978-5-17-178770-7.

Чтобы узнать, какие автомобили стали символами своей эпохи, как труженики дорог превращались в машины-легенды и какие технологические революции пережил мировой автопром за свою историю, достаточно открыть эту книгу. Данное издание представляет собой масштабное исследование мира автомобилей, охватывающее широчайший спектр транспортных средств: от первых карет с двигателем внутреннего сгорания до современных гиперкаров, от «народных» малолитражек до роскошных лимузинов, от классических седанов до брутальных внедорожников.

Главный акцент в книге сделан на более чем 1000 фотографиях исключительного качества, благодаря которым представленные автомобили можно рассмотреть в мельчайших подробностях — каждую хромированную полосу, каждый изгиб кузова. Эволюция автомобилестроения — от Ford Model T до Tesla Cybertruck, от скромного «Запорожца» до величественного Aurus Senat, от первых гоночных болидов до суперкаров «Формулы-1» — наглядно представлена на страницах этого издания. Здесь можно увидеть машины, которые побеждали в стремительных гонках, становились звездами кино и «любимчиками» знаменитостей, а также авангардные концептуальные авто, изготовленные в единичных экземплярах. Особое внимание уделено знаковым моделям из Германии, Италии, США, России, Великобритании и других автомобильных держав.

Все автомобили-легенды — стремительные, элегантные, мощные и инновационные — в одной книге!

Для среднего и старшего школьного возраста.

**УДК 629.331(091)
ББК 39.33я2**

ISBN 978-5-17-178770-7

© Оформление, обложка, иллюстрации.
ООО «Интеджер», 2025

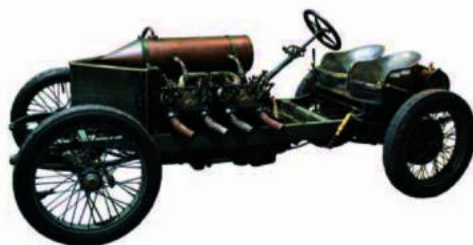
© ООО «Издательство АСТ», 2025

В оформлении использованы материалы, предоставленные
Фотобанком Shutterstock, Inc., Shutterstock.com

В оформлении использованы материалы, предоставленные
сайтом pixelsquid.com

СОДЕРЖАНИЕ

Введение	6
Начало эры автомобилей	8
Рекордные автомобили и отважные гонщики	12
Драг-рейсинг	14
Германия — автомобильная держава.....	16
Volkswagen Beetle	19
Volkswagen Transporter T1 и T2	22
Audi Quattro	27
Чемпионат мира по ралли (WRC)	28
Audi S8	30
Mercedes-Benz 300 SL	34
Mercedes-Benz 500K	38
Mercedes-Benz G63 AMG	41
Porsche 911	43
Porsche 928	46
Porsche 935	48
Porsche Cayenne	51
BMW 7	55
BMW 850	56
Великобритания: автомобильные традиции и инновации	58
Routemaster	60
Austin Taxi Cab	65
Автомобиль Mini	67
Land Rover Range Rover	68
Land Rover Defender	72
Rolls-Royce Phantom	74
Bentley Continental GT3	79
Bentley Continental Supersport	80
Aston Martin DBR1	83
Гонка «6 часов Сильверстоуна»	84
Aston Martin V12 Zagato	86
Jaguar XKR	90
Автомобили Morgan	92
Lotus Esprit	97
McLaren MCL35 F1	99
«Формула-1»	100





Италия — родина стиля и автодизайна

.....	104
Lancia Montecarlo	106
Fiat 500 Nuova	108
Fiat Barchetta	111
Alfa Romeo 158 / 159 Alfetta	112
Alfa Romeo Spider	115
Alfa Romeo Giulia GTA	116
Ferrari F40	118
Lamborghini Diablo	120
Maserati GranTurismo	124
Bugatti Type 41 Royale	127
Bugatti Veyron	129
Pagani Zonda	131
Dallara	132

Россия — практичные автомобили..... 134

ЗАЗ-965 «Запорожец»	137
ГАЗ-21 «Волга»	139
ГАЗ-24 «Волга»	140
ГАЗ-13 «Чайка»	142
ГАЗ-14 «Чайка»	147
Aurus Senat	148
Ралли «Дакар»	152

Американские автомобили: дух свободы 154

Ford Model T	156
Ford Mustang	161
Ford GT40	164
Гонка «500 миль Индианаполиса»	166
Duesenberg J	169
Checker Marathon	170
Buick 57S	172
Cadillac Eldorado	174
Cadillac Escalade ES	177
Chrysler 300C 1957	178
Chevrolet Impala 1964	180
Chevrolet Camaro	182
Chevrolet Corvette C1	187
Гонки NASCAR	191
Dodge Charger R/T 1969	192
Dodge Challenger 1970	194



Гонки Daytona 500	199
Ram Rebel 1500	200
Lincoln Navigator.....	203
Jeep Grand Cherokee 2011	205
Monster Truck Jam.....	206
Plymouth Prowler	208
Saleen S7	210
Shelby SSC Tuatara.....	213
Hummer.....	214
Tesla Cybertruck	218
АВТО ИЗ КИНО.....	220



Японские автомобили — надежность и совершенство..... 224

Honda / Acura NSX	226
Suzuki Samurai	228
Гонки серии GT.....	232
Toyota Supra 2019.....	235
Toyota Hilux Rally.....	236
Toyota Land Cruiser 2022	239
Nissan Skyline GT-R R3	242
Nissan Patrol	246
Mazda RX-8	249
Subaru Forester	250
Subaru WRX STI.....	252
Lexus LC500	254
Aspark Owl.....	257



Франция автомобильная — практичность и авангард..... 258

Delage D8	261
Citroën 2CV	262
Renault Clio.....	264
Peugeot 508	269
Bugatti Chiron Pur Sport	270
Bugatti La Voiture Noire	274
«24 часа Ле-Мана»	276



Автомобили из Поднебесной..... 280

Dongfeng CA71	282
Chery Tiggo 7.....	284
Hongqi S9.....	286



ВВЕДЕНИЕ

Автомобиль — не просто высокотехнологичный механизм. Это полноценный культурный код — символ научного прогресса, инженерной дерзости и человеческой свободы. С первой «безлошадной кареты» Карла Бенца началась новая эпоха, когда колеса стали крутить не лошади, а поршни, искры

и топливо. И всего за столетие человечество пересело из экипажей каретного вида в ракетоподобные суперкары с невероятными дизайном и мощностью, создало сверхскоростные гоночные болиды, тяжелые грубоватые внедорожники, изящные, почти женственные, купе и кабриолеты. А еще — могучие



рабочие грузовики, которые также иногда выступают в немыслимых гонках по бездорожью. И, конечно же, каждая из этих машин несет в себе отпечаток своего времени. Эта книга — не просто собрание тысячи фотографий. Перед вами рассказ о том, как человек приручил скорость и ветер.

На ее страницах отведено место и для первых прототипов, и для сияющих хромом легенд, незаслуженно забытых шедевров и машин, что стали мифами еще при жизни. Это взгляд на автомобиль в первую очередь как на искусство, и только во вторую — как на средство передвижения.





НАЧАЛО ЭРЫ АВТОМОБИЛЕЙ

На заре автомобилестроения ранние прототипы машин были оснащены паровыми двигателями. Первый паровой автомобиль был построен во Франции в 1769 г. военным инженером Николя-Жозе Кюньо. Правда, назвать автомобилем эту трехколесную деревянную тележку, в носовой части которой был закреплен огромный паровой котел, можно лишь с огромной натяжкой. Да и вообще эта машина так и осталась экспери-

ментальным образцом. Модели следующего поколения автомобилей чаще всего представляли собой повозки конных экипажей, от которых отстегнули лошадей и вместо них приладили двигатели. Первый в истории автомобиль с двигателем внутреннего сгорания был именно таким. Его сконструировали германские инженеры Готтлиб Даймлер и Вильгельм Майбах в 1889 г. Такие машины называли безлошадными каретами.

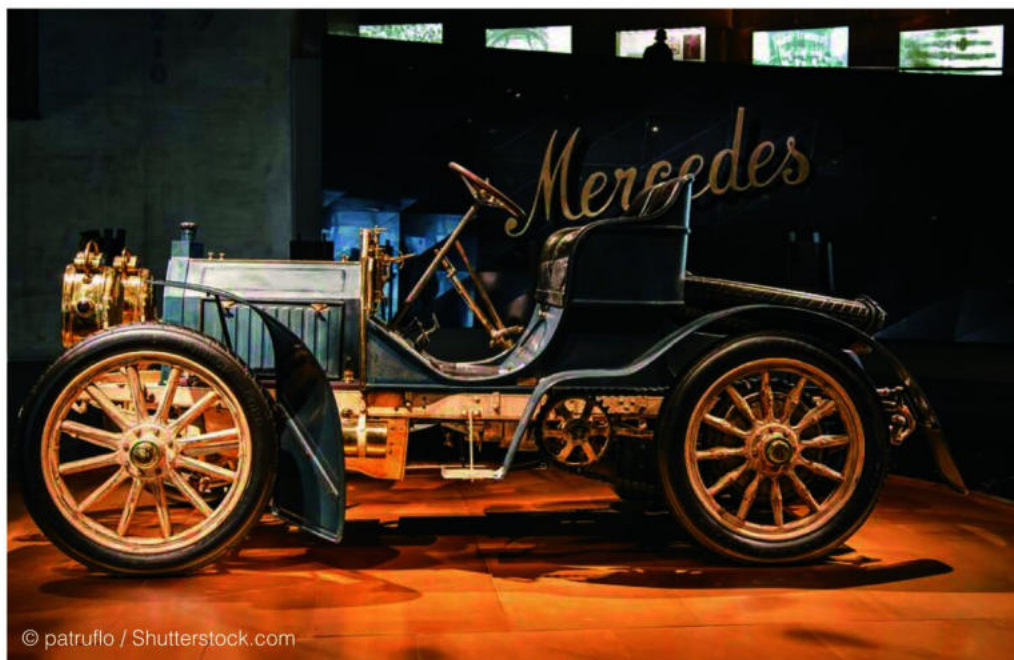


- Ретроавтомобиль, олдтаймер Benz Patent Motorwagen 1886 г. в музее EFA Mobile Zeiten. Амеранг, Германия. 7 июля 2019 г.

© Mikalai Nick Zastsenski / Shutterstock.com



- Первый в мире автомобиль — «тележка Кюньо» 1769 г. — имел грузоподъемность целых 5 т, правда, его скорость составляла всего 3–4 км/ч.

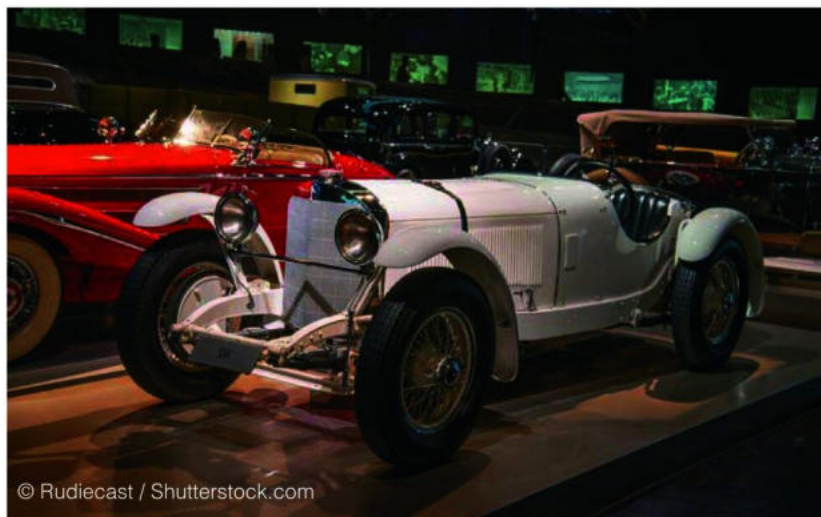


- Mercedes-Simplex 40 PS 1902 г. в музее Mercedes-Benz. Это самый старый Mercedes, который еще существует. Штутгарт, Германия. 16 ноября 2017 г.





Уже через пару-тройку десятилетий автомобиль приобрел вполне современный вид. К примеру, Oldsmobile 1912 г. по конструкции почти не отличался от современных авто. Эта машина оснащалась двигателем мощностью 60 л. с. Всего было выпущено лишь 140 Oldsmobile 1912 г. Это и неудивительно, ведь в свое время автомобиль продавался за 6500 долларов — столько в те годы стоил двухэтажный дом с тремя спальнями.



© Rudiecast / Shutterstock.com

■ Mercedes-Benz 1928 г. тип SSK под обозначением 27/170/225 PS — классический немецкий двухместный ретроспорткар, легенда-победитель 1920-х гг. Штутгарт, Германия. 13 апреля 2019 г.



■ Старый американский Cadillac 1920 г. Филадельфия, США. 10 февраля 2019 г.

© Khairil Azhar Junos / Shutterstock.com



РЕКОРДНЫЕ АВТОМОБИЛИ И ОТВАЖНЫЕ ГОНЩИКИ

Автомобильные гонки по трассе Париж — Дакар, одни из первых в истории, состоялись в 1895 г. Их победителем стал французский инженер и автогонщик Эмиль Левассор.

И уже в 1899 г. первым автомобилем, которому удалось развить скорость выше 100 км/ч, стал бельгийский La Jamais Contente с двумя электродвигателями общей мощностью 67 л. с. За рулем сидел гонщик Камиль Женацци. Всего через несколько лет, в 1905 г., рекорд скорости был удвоен: гонщик Луи Шевроле в 1905 г. разогнал французский

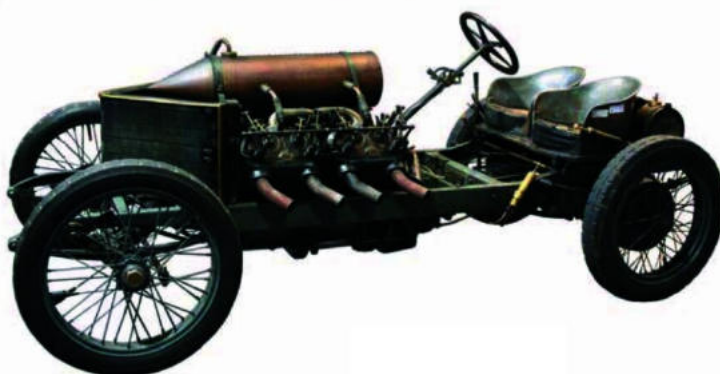
автомобиль Darracq 200HP (200HP — количество «лошадей» под капотом) до скорости 196 км/ч.

Первый из значимых рекордов скорости был поставлен американцем Крейгом Бридлавом. Его трехколесная реактивная гоночная машина Spirit of America («Дух Америки») впервые в истории была оснащена авиационным турбореактивным двигателем. В сентябре 1963 г. этот автомобиль преодолел 600-километровый рубеж скорости, разогнавшись до 657,114 км/ч.



■ Автомобиль La Jamais Contente.

■ Автомобиль Darracq 200HP 1905.



■ Рекордный автомобиль Spirit of America.

■ Рекордный автомобиль Bloodhound SSC.



В ноябре 1965 г. 900-километровый рубеж скорости преодолел Эрт Эрфонс, выжав из своей машины The Green Monster («Зеленый монстр») 927,872 км/ч. «Тысячу» первым преодолел в октябре 1970 г. гонщик Гэри Гэбелич на автомобиле The Blue Flame («Голубое пламя»). А самая высокая скорость в мире была достигнута на реактивном автомобиле Thrust SSC. 15 октября 1997 г. пилот британских ВВС Энди Грин разогнал машину до 1230 км/ч, став первым в мире человеком, преодолевшим звуковой барьер с помощью наземного транспортного средства.



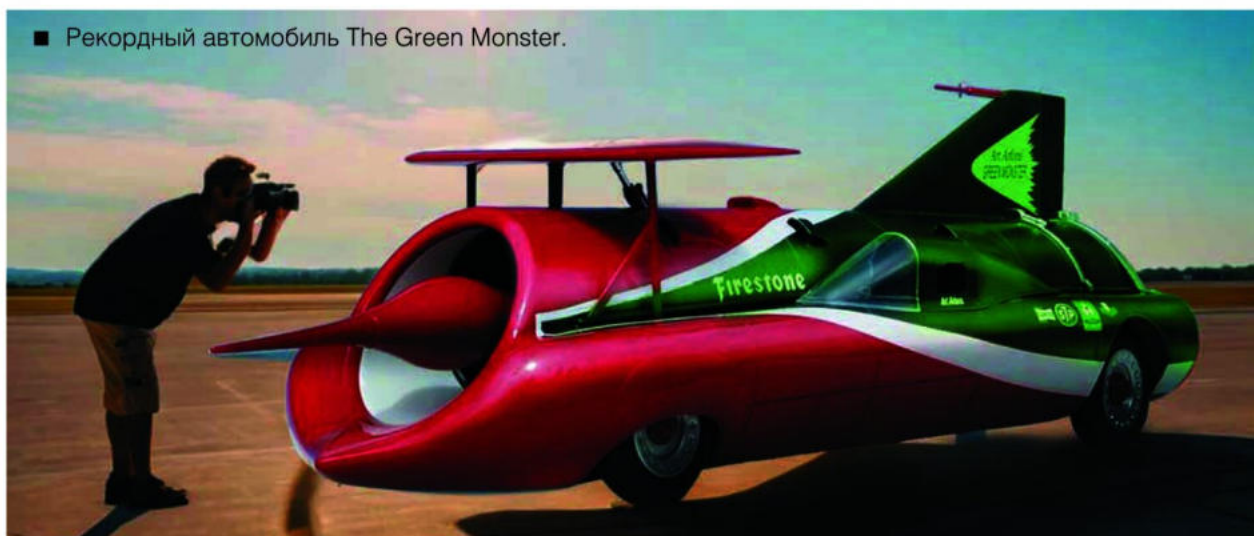
© Thesupermat / commons.
wikimedia.org / CC BY-SA 4.0



■ Фаэтон Panhard Levassor type A moteur P2D на Всемирной выставке автомобилей в Париже, Франция. 11 октября 2018 г. Одна из модификаций этого авто выиграла гонки Париж — Бордо в 1895 г.

■ Сверхзвуковой автомобиль Thrust SSC — самый быстрый автомобиль в мире и рекордсмен наземной скорости в Музее транспорта. Ковентри, Англия. 4 ноября 2016 г.

■ Рекордный автомобиль The Green Monster.

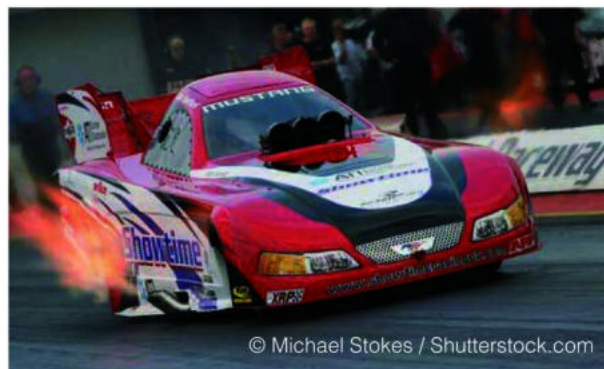




ДРАГ-РЕЙСИНГ

В начале 1950-х гг. Уоллес Паркс — американский писатель и соучредитель журнала Hot Rod — создал NHRA (Национальную ассоциацию хот-родов) и сделал гонки на четверть мили официальным видом спорта.

Во время заезда машины-участницы как бы пронзали воздух, за что получили прозвище «драгстеры», а гоночные соревнования на них — драг-рейсинг. Это самый быстрый вид спорта — ни в одном другом автоспорте машины не разгоняются до 500+ км/ч за три секунды.



© Michael Stokes / Shutterstock.com

- Джон Спаффард на своем болиде Showtime смешанной серии Top Fuel Funny Car на гоночной трассе Santapod Raceway, национальный финал чемпионата Великобритании. Поддингтон, Бедфордшир, Великобритания. 28 сентября 2008 г.



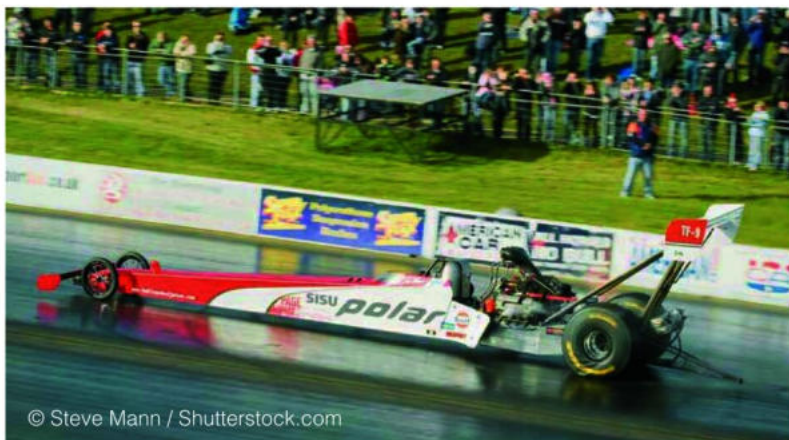
© Action Sports Photography / Shutterstock.com

- Водитель Тони Шумахер замедляет машину класса Top Fuel на гоночной трассе Гейнсвилл, США. 12 марта 2011 г.



© Steve Mann / Shutterstock.com

- Пламя двигателя автомобиля Fireforce во время гонок драгстеров Flame and Thunder. Нортгемптоншир, Великобритания. 29 октября 2011 г.



© Steve Mann / Shutterstock.com

- Пробуксовка колес на скорости 300 миль/ч во время гонок драгстеров Flame and Thunder. Нортгемптоншир, Великобритания. 29 октября 2011 г.



© YES Market Media / Shutterstock.com

- Автомобиль для драг-рейсинга Pro Mod Shootout Pro275 (стоимость 50 000 долларов) с двигателем Outlaw 632 Ultra Street, представленный мастерской Motion Raceworks, 50-й ежегодный чемпионат Snowbird Outlaw Nationals. Брейдентон, штат Флорида, США. 4 декабря 2021 г.



© Grindstone Media Group / Shutterstock.com

В 1960-е гг. драг-гонки стали не просто спортом, а шоу с тысячами зрителей. Появились новые классы машин: Funny Car с укороченными колесными базами, закрытыми глухими кузовами, чаще всего представляющие собой копии серийных автомобилей; Тор Fuel — гиганты с восьмицилиндровыми моторами объемом до 8,2 л, способными на протяжении 3–4 секунд развивать мощность в 8–11 тысяч лошадиных сил.

Колеса драгстера класса Тор Fuel вынесены за пределы кузова и не прикрыты крыльями. Практически весь свой путь автомобиль проходит только на массивных задних колесах. Для заправки таких «супертачек» используют специальную нитрометаноловую смесь, горящую с температурой 2400 градусов (чуть меньше, чем на поверхности Солнца). В результате машина пролетает дистанцию в 402 м всего за 4–5 секунд. При этом двигатель потребляет 5,7 л нитрометанола в секунду — как полностью загруженный самолет-тяжеловес Boeing-747 в полете.

- Гонщик ассоциации NHRA серии Funny Car Рон Каппс во время квалификационного заезда на чемпионате Betway Carolina Nationals. Конкорд, штат Северная Каролина, США. 22 сентября 2023 г.

ГЕРМАНИЯ — АВТОМОБИЛЬНАЯ ДЕРЖАВА

ФРГ считается одной из самых «автомобильных» стран планеты. У целого ряда автопроизводителей, лидирующих на мировом рынке, таких как Mercedes-Benz, Volkswagen, Opel, Audi, BMW, — именно немецкие корни. Эти марки имеют многолетнюю историю, стопроцентное узнавание и авторитет во всех уголках планеты. Известно, что до 1990 г. существовало две Германии. В восточной ее части, социалистической Германской Демократической Республике, также производились автомобили, самыми известными из которых были Trabant и Wartburg. Будучи для своего времени не самыми качественными, особенно на фоне западногерманских автомобилей, в настоящее время они представляют собой довольно популярные и востребованные на мировом рынке ретрокары.

- Компактный автомобиль Wartburg 312 Camping 1965 г. Выставка классических автомобилей Die Oldtimer Show 2023. Линте, Германия. 27 мая 2023 г.



- Mercedes W111 220 (1959 г.) — первый в мире автомобиль с полноценной обкаткой на краш-тестах.



- Мини-автомобиль Trabant P50 1960 г. Рига, Латвия. 5 июля 2019 г.





- Volkswagen Corrado (1988 г.) — один из первых серийных спортивных автомобилей производства Volkswagen.



- Audi A8 (модель 2007 г.) — бизнес-седан класса «люкс» с претензией на звание суперкара.



- Еще один любимчик европейских автомобилистов — Opel Astra (Astra G, модель 1997 г.).



- Opel Insignia (2008 г.) — крупногабаритный семейный автомобиль (D-сегмент по европейской классификации).



- Volkswagen Polo (модель 2018 г.) стабильно входит в десятку самых продаваемых европейских автомобилей.

© konstantinos69 / Shutterstock.com



- BMW E46 M3 купе. Салоники, Греция. 18 августа 2018 г.



- Вручение счастливой победительнице лотереи 1939 г. главного приза — автомобиля Volkswagen Type 1. Среди дам в левой части снимка скромно позирует единственный мужчина — конструктор Volkswagen Фердинанд Порше.



- Volkswagen Super Beetle на Чикагском автосалоне. Предварительный показ для прессы. Чикаго, США. 7 февраля 2013 г.



- Желтый автомобиль Volkswagen New Beetle, припаркованный на улице города. Прага, Чехия. Март 2015 г.
Уникальный дизайн — скругленные формы — делал машину узнаваемой на сто процентов, а злые языки сравнивали «Жука» с лимоном.

VOLKSWAGEN BEETLE



Простота, надежность и экономичность сделали этот автомобиль невероятно популярным. Но история создания Volkswagen Beetle не лишена темных страниц. В 1933 г. фюрер нацистской Германии Адольф Гитлер дал задание создать «народный автомобиль» — дешевый, простой и при этом способный разгоняться до 100 км/ч. Этим занялся Фердинанд Порше — тот самый, чье имя позже украсит капоты спортивных автомобилей, а в то время — конструктор танков для гитлеровского вермахта. В 1938 г. появился

KDF-Wagen, прообраз будущего «Жука». Но началась Вторая мировая война, и завод Volkswagen был переориентирован на производство военной техники.

В конце войны завод Volkswagen оказался в руинах, а проект KDF-Wagen грозил исчезнуть. Но тут в его судьбу вмешался британский офицер Иван Херст. Он понял, что выпуск этих машин может дать работу тысячам немцев, и помог наладить производство. В 1946 г. с конвейера сошли первые будущие «Жуки» (Beetle по-английски).

- Volkswagen Beetle на стоянке у моря. Пляж Убатуба, Сан-Паулу, Бразилия. 9 сентября 2018 г.

© DihandraPinheiro / Shutterstock.com



К 1950-м гг. Volkswagen Beetle стал хитом в Германии, а затем покорила и США. Там его рекламировали как «маленький, уродливый, но неубиваемый». А в 1960-е гг. ЦРУ даже использовало «Жуки» для шпионажа в Восточной Европе. Здесь машины были настолько широко распространены, что не привлекали внимания, поэтому в их багажниках смело прятали подслушивающие устройства. В 1970-е гг. конкуренты начали выпускать более современные и комфортабельные автомобили, и «Жук» постепенно стал уходить с основных рынков. Однако в Мексике его выпускали вплоть до 2019 г.!



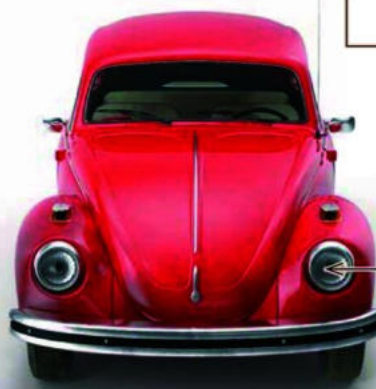
■ Классический голубой автомобиль Volkswagen Beetle на цветущем лугу. Небворф, Великобритания. 30 августа 2015 г.

© mattxfoto / Shutterstock.com



В ранних версиях металлическая крыша иногда заменялась тканевым откидным люком.

Овальное заднее стекло («бублик») — элемент первых серий, подчеркивающий стиль ретро.



Выпуклые круглые фары Bosch культовой формы обеспечивают мягкий свет и узнаваемый облик.

Узкие шины на стальных дисках с хромированными колпаками.

Закругленные крылья из штампованной стали — фирменный стиль «Жука», они улучшают аэродинамику и защищают от грязи.



Двери с маленькими хромированными ручками элегантного классического дизайна.

Двигатель заднего расположения — компактный и простой в обслуживании.



Маленькие круглые задние фонари («поплавки») — стильная классика.



VOLKSWAGEN TRANSPORTER T1 и T2

Volkswagen Transporter (он же Bulli, «Бычок», Type 2, «Хиппи-бус») — не просто транспорт, а настоящий символ эпохи, рожденный в послевоенной Европе и покоривший мир. В конце 1940-х гг. по цехам завода Volkswagen в Вольфсбурге катался необычный самодельный грузовичок, собранный на платформе «Жука» для внутренних нужд, — возил детали и материалы. Голландец Бен Пон, официальный импортер VW в Нидерландах, увидел эту самоделку и задал простой вопрос: «А почему бы не сделать из этого полноценный автомобиль?» Так в 1947 г. появился первый эскиз будущего Transporter.



■ Винтажные кемперы Volkswagen с тентами на крыше на выставке классических автомобилей Air-cooled. Схевенинген, Нидерланды. 26 мая 2024 г.



■ Автобус Volkswagen T1 Samba 1956 г. Эверетт, Вашингтон, США. 29 мая 2023 г.

© Sumpter_Wind / Shutterstock.com



- Классический немецкий пассажирский фургон Volkswagen Type 2 (T1) на Международном автосалоне IIMS в Джакарте, Индонезия. 15 февраля 2025 г.



- Это не авто в стиле «Безумного Макса», это фургон Volkswagen Transporter T1, переделанный в автодом. Эль-Портиль, Уэльва, Испания. 16 января 2022 г.



- Фургон Volkswagen T1 выпуска 1950 г. на Международном автосалоне коммерческих автомобилей в Ганновере, Германия. 20 сентября 2012 г.

Легенда гласит, что Бен Пон нарисовал первый его эскиз прямо на песке в мастерской. Позже идея легла в основу культового T1. Инженеры VW быстро поняли, что идея стоящая, но платформа «Жука» не подходила под нее. Пришлось разработать отдельное

шасси с несущим кузовом, что произвело настоящую революцию. 12 ноября 1949 г. с конвейера сошел первый Volkswagen Type 2 (T1). В отличие от своего прародителя, «Жука», он не был маленьким и юрким — он был просторным и надежным.



Раздвижные двери позволяли легко загружать груз или осуществлять посадку пассажиров.

Тканевая раздвижная крыша (на некоторых версиях) давала возможность наслаждаться свежим воздухом, как в кабриолете.

Круглые фары в металлических корпусах — простые, но эффективные, — обеспечивали хорошую подсветку.

Многосекционные окна обеспечивали улучшенную вентиляцию и светлый, просторный интерьер.

Несущий стальной кузов — легкий, но прочный, без рамы.



Некоторые машины оборудовались **открывающимися лобовыми стеклами типа «Сафари»** для лучшей вентиляции в жаркую погоду.



V-образный «нос» с эмблемой VW — знаковый дизайн, ставший символом 1960-х гг. и движения хиппи.



■ Оранжевый фургон Volkswagen с досками для серфинга на крыше. Пляж «Венеция», США. 15 мая 2019 г.

© Pandora Pictures / Shutterstock.com

- Винтажный Volkswagen Transporter T1 на автосалоне ретроавтомобилей, Изерлон-Грюрманшайде, Северный Рейн-Вестфалия, Германия. 13 июля 2024 г.



Transporter быстро стал популярным в Европе и США. Кемперы превращали его в дом на колесах, а бизнесмены использовали как надежный коммерческий транспорт. Но самым неожиданным стал его успех среди хиппи, которые превратили VW T1 в символ свободы. Разноцветные «бусики», украшенные охапками цветов, под песни The Beatles колесили по Америке и Европе. «Бусик» был дешевым, простым и вместительным. Сейчас цены на оригинальные T1 взлетают до 100 000 долларов и выше, а реставрация этого «бусика» стала делом жизни для многих фанатов.

- Классический Volkswagen Beetle и Volkswagen Transporter T2 на автомобильном фестивале Volkswagen. Москва, Россия. 28 мая 2016 г.



- Audi Quattro на выставке-встрече мастеров ралли-кросса, автокросса и гонок на исторической классике. Соснова, Чехия. 18 ноября 2017 г. Quattro изменила автопромышленность. После ее успехов в ралли и гонщики, и простые автолюбители поняли, что Quattro — это оружие не только против грязи, но и невысокой скорости.



© rdonar / Shutterstock.com



© Dmitry Eagle Orlov / Shutterstock.com

- Белый седан Audi UR-Quattro Type 81-85 выпуска 1980 г. на выставке Motorworld Classics Bodensee. Фридрихсхафен, Германия. 11 мая 2019 г.

- Audi Quattro на раллийных гонках 24 августа 2014 г. Это не просто автомобиль, а настоящий богатырь из эпоса, символ мощи, скорости и превосходства не только в повседневной жизни, но и на гоночных трассах чемпионатов мира по ралли.



© Darren Garlick / commons.wikimedia.org / CC0 1.0



Облегченная крыша
изготавливалась
из тонкостенной стали,
что снижало центр тяжести,
улучшая управляемость.

Под капотом **двигатель**
продольного (в некоторых
моделях поперечного)
расположения.

Расширенные колесные
арки позволили установить
более широкие колеса
для лучшей управляемости.

Прямоугольные фары
с **дополнительной оптикой**
обеспечивали улучшенную
подсветку для ночных гонок.

Легкий, но жесткий кузов
был изготовлен из стали
с алюминиевыми элементами
для снижения веса

Автомобиль
выпускался только
в **двухдверном**
варианте.

Низкий передний
сплиттер
оптимизировал поток
воздуха и прижимную
силу, обеспечивая
устойчивость
на высоких скоростях.

Audi Quattro



В 1980 г. фирма Audi представила миру первый полноприводный серийный автомобиль — Audi Quattro. Собственно, Quattro в переводе с итальянского означает «четыре» — создатели машины имели в виду привод на все четыре колеса. Основной особенностью автомобиля стала знаменитая система постоянного полного привода. Инженеры Audi разработали схему, в которой распределение крутящего момента между осями могло автоматически адаптироваться в зависимости от дорожных условий. Это обеспечивало автомобилю максимальную управляемость и отличное сцепление с дорогой даже в дождь или снег. Грозный дебют немецкого Quattro вспоминают как шок и панику. В 1981 г. Audi Quattro

вышел на трассы чемпионата мира по ралли (WRC). Конкуренты пожимали плечами: «Полноприводные тяжеленные машины в ралли? Это, наверное, шутка». Смех умолк очень быстро — последующие несколько лет Audi Quattro задавала тон в гонках WRC. Внешний вид машины тоже запомнился многим. Квадратные формы, широкий кузов, выразительные линии и аэродинамические элементы подчеркивали ее спортивный характер. Яркий спойлер и агрессивный капот делали автомобиль легкоузнаваемым и добавляли харизмы. Успех Audi Quattro был столь значительным, что все последующие модели Audi стали оснащать системой полного привода, которую так и называли — Quattro.



- Пер-Гуннар Андерсон управляет Ford Fiesta RS во время этапа Rally Sweden 2011 чемпионата мира по ралли в Хагфорсе, Швеция. 12 февраля 2011 г.



- Крейг Брин со своим автомобилем Citroen WRC во время ралли Швеции 2017 г., Варгассен. 2 ноября 2017 г.



- Финский гонщик Яри-Матти Латвала и штурман Миикка Анттила на Volkswagen Polo R WRC на 59-м ралли Греции «Акрополис». Лутраки, Греция. 1 июня 2013 г.

ЧЕМПИОНАТ МИРА ПО РАЛЛИ (WRC)



В отличие от классических кольцевых гонок («Формула-1», NASCAR), WRC — это гонки по реальным дорогам: грязь, снег, камни из-под колес, прыжки через холмы, вылеты в овраги.

В начале XX столетия автогонки были, скорее, испытанием на выносливость, чем спортом. Первыми настоящими раллийными марафонами стали ралли Монте-Карло (1911) и «Милле Милья» (1927). Эти гонки были для настоящих безумцев, которые рисковали жизнями ради славы. Победителем зачастую становился не самый быстрый, а тот, кто вообще доехал до финиша.

Настоящий прорыв произошел в 1973 г., когда международная автомобильная федерация FIA запустила чемпионат мира по ралли (WRC). Теперь это был не просто набор отдельных гонок, а полноценное первенство с очками, командами и звездами.

Сегодня WRC — это гибридные технологии, ультрасовременные быстрые автомобили и невероятные трассы. А еще — отчаянные прыжки на дальность 70+ метров (самый длинный прыжок в 85 м совершил Тьерри Невилль в 2015 г.), дрифт на скорости свыше 150 км/ч, разбитые дорожные автомобили.

В 1985 г. на ралли Португалии отчаянные зрители устроили настоящую корриду. Они заполнили гоночную трассу, расступаясь перед несущимися машинами в последний момент. Один из пилотов, Ари Ватанен, говорил: «Я не знал, куда еду. Я просто верил, что толпа расступится». Но что важно: чемпионат мира по ралли породил целую плеяду легендарных серийных автомобилей, которые можно купить в автосалоне.

- Автомобиль Toyota Yaris Rally1 финна Калле Рованперя на гонках WRC «Ралли Сардиния 2022». Ала-деи-Сарди, Италия. 2 июня 2022 г.



© michelecolumbu / Shutterstock.com



© JBCarvalho Photography / Shutterstock.com

- Эстонские гонщики Отт Тянак, Мартин Ярвеоя, члены команды Hyundai Shell Mobis World Rally Team, на гоночном автомобиле Hyundai i20 Coupe WRC во время тестового дня гонок WRC Portugal 2021. Луильтас, Португалия. 16 марта 2021 г.



© Rodrigo Garrido / Shutterstock.com

- Citroën DS3 WRC финского гонщика Микко Хирвонена и его штурмана Ярно Лехтинена на 59-м ралли «Акрополис». Лутраки, Коринфия, Греция. 1 июня 2013 г.



■ Audi S8 Plus на автосалоне
в Лос-Анджелесе, США.
16 ноября 2016 г.



Audi S8

История Audi S8 началась в 1996 г., когда на базе представительского седана A8 (D2) компания Audi решила создать что-то по-настоящему нестандартное — люксовый седан с повадками спорткара. В отличие от конкурентов вроде BMW 7-й серии или Mercedes S-Class, кузов S8 был полностью алюминиевым, а значит — прощай, коррозия, и здравствуй, легкий вес! Фирменная корпусная платформа Audi Space Frame сделала машину намного легче и, соответственно, быстрее и маневреннее.

Но инженеры решили не останавливаться. Они взяли 4,2-литровый двигатель V8, добавили полный привод Quattro и получили от авто 340 «лошадей», которые разгоняли

машину до 100 км/ч за 5,6 секунды. Для конца 1990-х гг. — весьма впечатляюще.

И каждое поколение S8 становилось только мощнее. Совершенно особенным получился S8 D3 (2006–2010) — под его капотом конструкторы разместили двигатель V10 от Lamborghini Gallardo! Седан с двигателем от суперкара — это был серьезный удар по конкурентам из BMW.

Современный S8 (D5) оснащен двигательной установкой 4.0 TFSI V8 мощностью 571 л. с., которая разгоняет полноразмерный люксовый седан до 100 км/ч всего за 3,8 секунды! Он быстрее многих спорткаров и при этом остается машиной для серьезных людей.



■ Автомобиль Audi S8 на автосалоне AutoRAI-2015 в Амстердаме, Нидерланды. 16 апреля 2015 г.



■ Логотип Audi S8 крупным планом. Киев, Украина. 10 апреля 2014 г.



■ Немецкий полноразмерный автомобиль класса «люкс» Audi S8. Берлин, Германия. 8 марта 2015 г.



Если бы в мире автомобилей был свой Джеймс Бонд, то, пожалуй, это был бы Audi S8. Не зря этот элегантный, солидный, аристократичный седан покорила сердца бизнесменов, гонщиков и героев кинематографа. А случаются и курьезы. Как-то в Германии произошел случай, когда полиция не смогла догнать на своем Porsche 911 подозреваемого, сидевшего за рулем S8. Полный привод позволяет ему ехать стабильно в любую погоду, превращая мокрый асфальт или обледенелое шоссе в гоночный трек.

На некоторые машины устанавливают **акустическое лобовое стекло**, снижающее шум от дороги и ветра и обеспечивающее тишину в салоне.



Спортивный задний бампер часто оборудуется аэродинамическим диффузором.



Фирменные матричные фары Audi HD Matrix LED с адаптивным светом, который не слепит встречных водителей.

Решетка радиатора Singleframe с фирменным знаком «братства четырех колец».

Стильные аэродинамические зеркала с карбоновыми вставками.

Легкий, но прочный **алюминиевый кузов Audi Space Frame**.



Спортивные боковые «юбки» усиливают прижимную силу и подчеркивают динамичный силуэт.





MERCEDES-BENZ 300 SL

Первый американский импортер Mercedes, Максимилиан Хоффман, увидел гоночный Mercedes-Benz W194, в 1952 г. выигравший Ле-Ман, и рассмотрел в этом шанс: «А что если сделать гражданскую версию?» Руководство поначалу отмахнулось, но Хоффман был настойчив: «Выпустите — и я продам сотни машин!»

И вот в 1954 г. на автосалоне в Нью-Йорке появился Mercedes-Benz 300 SL Gullwing («SL» расшифровывали и как Sport Leicht — «спортивный, легкий», и как Super Leicht — «сверхлегкий»). Эта машина перевернула представления об автомобильном

дизайне и технологиях. Главная «фишка» машины — двери типа «крылья чайки» — появилась не ради красоты. Шасси 300-го «Мерса» было построено по трубчатой пространственной схеме, что облегчало вес, но делало стандартные двери невозможными.

Внешне изящная и даже хрупкая рама на самом деле была стальной и прочной. Это позволило изготавливать почти все внешние «нашлепки» кузова не из стали, а из алюминия. А окна выполняли не из обычного стекла, а из плексигласа. Это дало снижение массы на 95 кг.



- Mercedes-Benz 300 SL — автомобиль, произведенный в Германии. Мадрид, Испания. 12 июля 2012 г.



© FernandoV / Shutterstock.com



© FernandoV / Shutterstock.com


© Thomas Quack / Shutterstock.com



- Mercedes-Benz 300 SL Coupe 1955 г. выпуска. Дюссельдорф, Германия. 6 января 2019 г.



- Mercedes-Benz 300 SL (код шасси W198) — двухместный суперкар, выпускавшийся компанией Mercedes-Benz в период с 1954 по 1963 г. Мадрид, Испания. 16 мая 2005 г.



■ Mercedes-Benz 300 SL (код шасси W198) — двухместный суперкар, выпускавшийся компанией Mercedes-Benz в период с 1954 по 1963 г. Мадрид, Испания. 16 мая 2005 г.

Это был не просто спортивный автомобиль — это был самолет на колесах. И если бы машины могли летать, то Mercedes-Benz 300 SL на своих «крыльях чайки» первым взмыл бы в небо. Этот автомобиль — не просто красивая игрушка для богачей, он стал технологическим прорывом, победителем гонок и символом золотой эры автопрома. Трехлитровый рядный 6-цилиндровый мотор впервые в истории серийного автостроения получил механический впрыск топлива. Его мощность выросла с номинальных 175 до 215 л. с. Максимальная скорость достигала 260 км/ч, при том, что в 1950-е гг. большинство машин разгонялись до 140–160 км/ч. Это был самый дорогой серийный автомобиль своего времени. В 1955 г. цена 300 SL была в 2–3 раза выше, чем любой другой машины. Поэтому Mercedes 300 SL покупали богатейшие люди мира, а также звезды Голливуда: Софи Лорен, Кларк Гейбл. Элвис Пресли говорил, что если бы мог петь так же, как едет его 300 SL Roadster, то был бы счастлив.



© Gaschwald / Shutterstock.com

Плавные линии кузова оптимизированы для минимального аэродинамического сопротивления.

Закругленная форма кормы снижает аэродинамическое сопротивление и улучшает устойчивость на высокой скорости.

Аэродинамичный капот с центральными выступами обеспечивает достаточное место для высокого впускного коллектора.

Сдвижные боковые окна из облегченного материала — плексигласа.

Двери «крыло чайки» обеспечивают удобный доступ в салон при высоких порогах. Материал корпуса и рамы пространственного типа — алюминий и сталь.

Выпускные воздухозаборники на передних крыльях.

Решетка радиатора с фирменной трехлучевой крупной звездой Mercedes-Benz.

Задняя подвеска с качающимися полуосями обеспечивает управляемость, но требует осторожности на высокой скорости.



■ Mercedes-Benz 300 SL 1955 г. на ралли ретрокаров Fuggerstadt Classic 2018 Oldtimer Rallye. Аугсбург, Германия. 30 сентября 2018 г.

■ Mercedes-Benz 300 SL — двухместный суперкар. Гессен, Германия. 28 июля 2023 г.



© Sergey Kohl / Shutterstock.com



© Miroshnichenko Tetiana / Shutterstock.com

- Колесо винтажного Mercedes-Benz 500K крупным планом.
- Mercedes-Benz 500K, родстер 1937 г., вид сзади. Музей Mercedes-Benz 500K, Штутгарт, Германия. 19 марта 2016 г.



MERCEDES-BENZ 500K

Всего два года компания Mercedes-Benz выпускала спортивную версию Mercedes-Benz 500K. И этот автомобиль за столь короткий срок сумел завоевать сердца представительниц прекрасного пола — в 1930-е гг. все большее число женщин становилось водителями. И это неслучайно, ведь машина была значительно комфортней по сравнению с предыдущими поколениями родстеров: имела независимую подвеску и амортизаторы, к тому же была легче и надежнее в управлении. У нее появились электрические индикаторы поворота, стеклоочистители и дверные замки. А дверей у машины было две или четыре — в зависимости от исполнения кузова и колесной базы. Mercedes-Benz 500K выпускался в виде кабриолета и седана, родстера и турера и даже трехместного купе. В настоящее время это редкий и очень дорогой автомобиль.

- Винтажный Mercedes-Benz 500K, родстер 1936 г., в музее Mercedes-Benz. Штутгарт, Германия. 13 декабря 2017 г.



© Miroshnichenko Tetiana / Shutterstock.com



■ Mercedes-Benz 500K,
кабриолет 1936 г.,
представленный на выставке
в Италии. 25 октября 2015 г.





- Mercedes-Benz G63 AMG во Львове, Украина. Апрель 2023 г.
Мощность и скорость: это не просто внедорожник — это спортивный суперкар в военном кузове. И, несмотря на роскошь, G63 остается тем же жестким внедорожником, созданным для военной службы.



- Трехосный Mercedes-Benz G63 AMG с колесной формулой 6 × 6, с двигателем V8 BiTurbo на Варшавском мотошоу. Надажин, Польша. 20 ноября 2016 г.



MERCEDES-BENZ G63 AMG

Как-то так вышло, что машина, созданная для армии, стала любимым авто миллионеров и шейхов. А история Mercedes-Benz G-Class (он же «Гелик», «Гелендваген» — от нем. Geländewagen — «внедорожник») началась в 1972 г. Шах Ирана, один из крупнейших акционеров Mercedes-Benz, попросил немецких инженеров создать идеальный армейский внедорожник. Просьба не осталась без внимания, и в 1979 г. на свет появился Mercedes-Benz G-Class. Он использовался армиями разных стран, полицией, спецслужбами и даже... папой римским! Да-да, у Ватикана был специальный бронированный «папамобиль» на базе «Гелендвагена».

В 1993 г. в Mercedes поняли, что люди хотят не просто надежный «джип», но еще и дорогой. Так появился G500 с мощным двигателем V8. Военный «зверь» стал люксовым «монстром», хотя и продолжал выглядеть как «неотесанный» бункер на колесах. В 2012 г. появился Mercedes-Benz G63 AMG с двигателем V8 объемом 5,5 литра, который выдавал 544 л. с. и мог разогнаться до 100 км/ч всего за 5,4 секунды! А в 2018 г. пришло новое поколение G63 — теперь с битурбированным четырехлитровым двигателем V8 при 585 «лошадях». Он стал быстрее, мощнее и при этом еще комфортнее.

Массивная решетка радиатора с хромированными деталями.

Под капотом мощный четырехлитровый двигатель V8 с турбонаддувом, мощность до 585 л. с.



© dimcars / Shutterstock.com



■ Внедорожник Mercedes-Benz G63 AMG Performance перед участием в гонках на трассе Slovakia Ring. Окраина Братиславы, Орехова-Потон, Словакия. Сентябрь 2021 г.

Задняя дверь с шарнирным открытием и навесной запаской удобна для загрузки/выгрузки.

Объемные колесные арки позволяют устанавливать максимально широкие колеса.



Задний бампер с защитными элементами обеспечивает защиту от ударов при движении по сложному ландшафту.

Прочный кузов с панелями из алюминия и стали устойчив к коррозии и механическим повреждениям.

Классический дизайн с четкой геометрией, ярко выраженными прямыми линиями и углами — визитная карточка «Гелендвагена».



Адаптивный задний спойлер поднимается автоматически на высокой скорости, улучшая прижимную силу и стабильность при агрессивном вождении.

Плоский шестицилиндровый двигатель снижает центр тяжести, улучшая баланс на поворотах.

Эргономичная крыша с плавными изгибами оптимизирует воздушный поток.

Круглые передние фары — визитная карточка 911. Их форма остается неизменной с 1964 г.

Передний сплиттер улучшает прижимную силу на высоких скоростях.

Двигатель расположен за задней осью, что дает сложную управляемость, но вместе с тем и отличные разгонные характеристики.

Аэродинамический профиль с плавными линиями — классический силуэт 911.

Легкие и прочные панели алюминиевого кузова.



© Tom Meaker / Shutterstock.com

■ Porsche 911 Carrera RS 2.7 1973 г. выпуска в автомобильном музее Хейнса в Сомерсете, Великобритании. 7 января 2024 г.



Porsche 911



В 1950-е гг. Porsche была не крупной, но весьма амбициозной компанией, выпускавшей спортивные машины на базе Volkswagen Beetle. Их хит Porsche 356 был отличным авто, но к концу десятилетия устарел. Фердинанд «Ферри» Порше, основатель компании, настоял на разработке нового спорткара, а его сын Фердинанд Александр (Ф. А.) «Бутци» Порше предложил классический «первый» дизайн.

Машину оснастили шестицилиндровым мотором вместо четырехцилиндрового, но установили его на то же место — позади, и он был того же типа — с воздушным охлаждением. Для своего времени это было стандартным конструктивным решением, но применительно к спорткарам нарушало все законы физики.

В 1963 г. на автосалоне во Франкфурте представили Porsche 901. Все складывалось вроде бы неплохо, кроме одной «ме-

лочи». Вдруг заявили адвокаты Peugeot и предъявили претензию: во Франции автомобильные номера с нулем посередине уже запатентованы ими, и продаж 901-го во Франции не будет. Сотрудники Porsche, недолго думая, заменили 0 на 1. Так появился Porsche 911. Это был мировой успех!



© TLPixs / Shutterstock.com

■ Автомобиль Porsche 911. Пхитсанулок, Таиланд. 14 мая 2016 г.

■ Porsche 911 GT3 RS 2018 г. выпуска с двигателем объемом 3996 см³. Уиттлбери, Нортгемптоншир, Великобритания. 28 августа 2022 г.



© Sue Thatcher / Shutterstock.com

- Спорткар Porsche 911 GT3 RS. Шанхай, Китай. 6 декабря 2022 г.



© Sport car hub / Shutterstock.com



© Just dance / Shutterstock.com

- Porsche 911 Sport Classic на Международном автосалоне в Нью-Йорке, США. 27 марта 2024 г.



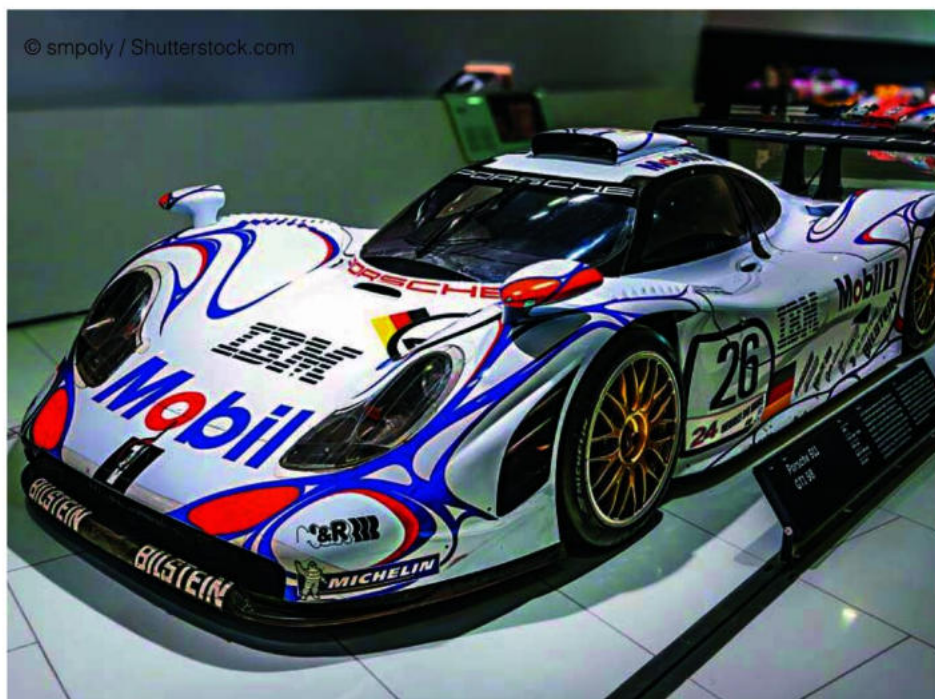
© 24K-Production / Shutterstock.com

Дизайн 911-го стал по-настоящему бессмертным. С 1963 г. облик 911-го постоянно менялся, но его всегда можно узнать с первого взгляда. В 2017 г. 911 GT2 RS стал самым быстрым серийным спорткаром на Нюрбургринге, а в 2022 г. на ралли Dakar доказал, что может мчаться по пустыне на скорости 170 км/ч. В 2017 г. компания Porsche выпустила миллионный экземпляр автолегенды, которая до сих пор царит на дорогах, а не стоит в музее!

Это спорткар с историей в шесть десятилетий, который сумел пережить кризисы, смену эпох, протесты фанатов. А в 1980-е гг. производители решили, что заднемоторная компоновка устарела, и хотели заменить 911-й моделью 928 с передним расположением мотора. Но фанаты подняли такую бурю протеста, что компании пришлось оставить 911-й в производстве. Если в мире машин есть икона, которую узнает даже тот, кто далек от автоспорта, то это Porsche 911.

- Спортивный автомобиль Porsche 911 GT3 RS. Любляна, Словения. 11 сентября 2024 г. Победы в гонках: от «Ле-Мана» до ралли — 911-й выигрывал все (кроме разве что «Формулы-1»).

- Porsche 911 GT1 — гоночный автомобиль, разработанный Porsche AG. Штутгарт, Германия. 15 июля 2012 г. В 1996 г. автомобили 911 GT1 заняли 2-е и 3-е места в общем зачете в гонках «24 часа Ле-Мана», победив в своем классе. Двигатель 911-го расположен в «неправильном» месте: за задней колесной осью и чуть выше нее, что по законам физики должно превращать автомобиль в плохо контролируемый болид. Но инженеры Porsche довели управляемость до приемлемого уровня, превратив недостаток в достоинство.



- Porsche 991 Carrera GT3 Cup на автодроме Муджелло во время гонки Porsche Sport Cup Suisse 2021. Италия. 23 сентября 2021 г.



Porsche 928

Суперкары были не всегда удобными, и в конце 1960-х гг. в компании Porsche захотели создать идеальный гранд-турер — машину, которая сочетала бы мощь суперкара и комфорт бизнес-класса. Так появился Porsche 928 — первый (и единственный) переднемоторный V8-спорткар этой марки, который, вопреки задумке, не «похоронил» 911-й, но оставил свой собственный след в истории автомобилестроения.

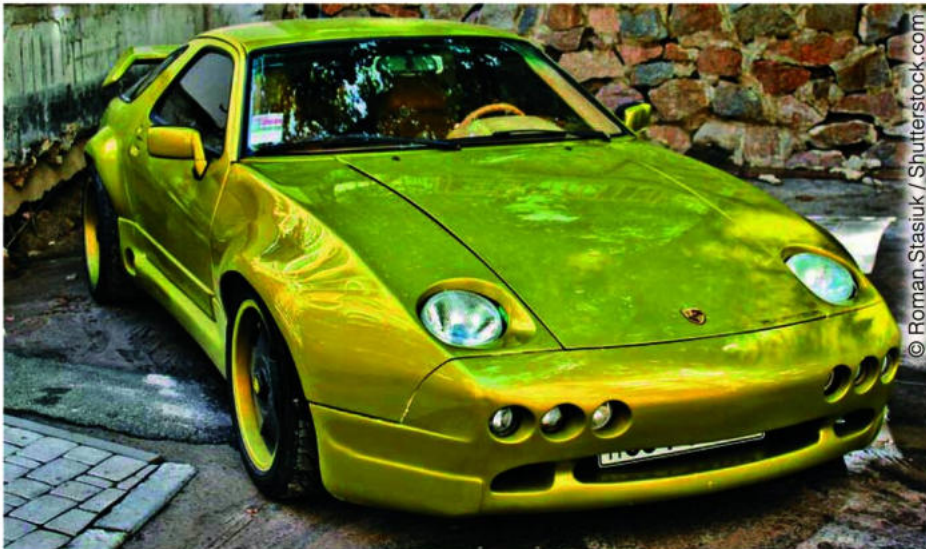
Двигатель Porsche 928 устанавливался спереди, а не сзади, как у 911-го, для лучшей развесовки передней и задней частей авто. Кузов выполнялся наполовину из алюминия. Ставилась запатентованная система Weissach Axle — особая конструкция задней подвески, которая стабилизировала

машину в поворотах на высокой скорости. Дизайн завершали фары типа «поп-ап»: они не просто поднимались, а вращались вокруг своей оси, придавая 928-му уникальный стиль «зверя с округленными от удивления глазами».

Автомобиль дебютировал в 1977 г. и сразу же выиграл титул «Автомобиль года» — первый (и единственный!) раз, когда спортивный автомобиль удостоился такой награды. Porsche 928 должен был заменить 911-й, но... судьба распорядилась иначе. Несмотря на инновации, поклонники Porsche не приняли переднемоторную компоновку: для них «911-стайл» был и остается священным. Однако это не помешало 928-му стать популярным и собрать армию своих фанатов.

© Sue Thatcher / Shutterstock.com





© Roman Stasiuk / Shutterstock.com

- Спортивный автомобиль Porsche 928 S4, модель от Strosek Design. Крупнейшая в Европе выставка классических автомобилей Retro Classics. Штутгарт, Германия. 2 марта 2017 г.

- Спортивное авто Porsche 928 Raptor. Киев, Украина. 14 сентября 2010 г.



© Sergey Kohl / Shutterstock.com

- Porsche 928 1978 г. выпуска с объемом двигателя 4500 см³. Байсестер, Оксфордшир, Великобритания. 19 июня 2022 г.



© luizsantanna / Shutterstock.com

- Porsche 928 V8 Silver. Сан-Паулу, Бразилия. 26 декабря 2021 г. Автомобиль выглядел футуристично по меркам 1980-х и 1990-х гг.: широченная база, стремительные линии обводов корпуса.



Porsche 935

В автомобильных гонках нечасто, но всё же что-то меняется. Так случилось в 1976 г., когда Международная автомобильная федерация (FIA) объявила новый регламент Группы 5 для гонок на выносливость. Новые правила давали конструкторам почти неограниченную свободу в аэродинамике, но требовали, чтобы машины базировались на серийных моделях. В конструкторском подразделении Porsche взяли свою самую знаковую машину — Porsche 911 (точнее, модель 911 / 930 Turbo) — и превратили ее в настоящего монстра, которого позже прозвали Moby Dick.

Эта машина редела и разгонялась, как ракета, а в реактивный снаряд ее превращал двойной турбонаддув с новейшей системой охлаждения: трехлитровый мотор мог выдавать до 800 л. с. в гоночных версиях. Радикальный аэродинамический обвес включал удлиненный «нос», широкий кузов и огромный спойлер, обеспечивавший невероятную прижимную силу. Для облегчения кузова в ход пошли магний, титан и карбон.

И Porsche 935 начал выигрывать всё что только можно. В дебютном сезоне 1976 г. он сразу же выиграл чемпионат мира среди спорткаров. В 1977 г. тотально доминировал в 12 из 15 гонок, включая «24 часа Дайтоны» и «12 часов Себринга». В 1979 г. Porsche 935 K3 победил в гонке «24 часа Ле-Мана», оставив позади даже прототипы, которые теоретически должны были быть быстрее. Это стало шоком для всего мира автоспорта.

В 1978 г. Porsche взяла модель 935/78, еще больше удлиннила ее «нос», поставив 3,2-литровый двигатель с 845 «лошадьми», и в результате превратила свое создание в самый экстремальный 911-образный автомобиль в истории. В итоге до 1984 г. 935-й «Порш» всех модификаций выиграл более 150 гонок по всему миру.

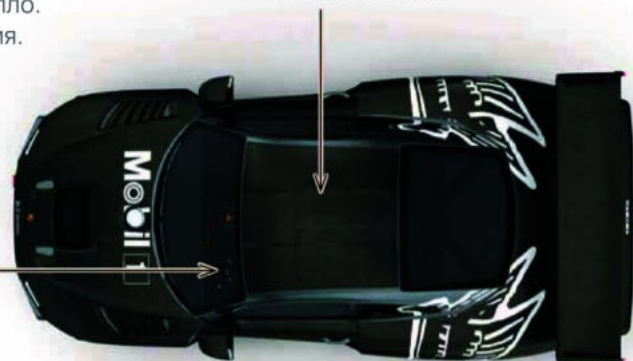




- Porsche 935 K3 1979 г. выпуска во время гонки Mugello Classic 2023 на трассе Муджелло. Скарперия, Италия. 2 апреля 2023 г.

В некоторых версиях сиденье гонщика располагалось чуть ближе к центру, чтобы сбалансировать вес.

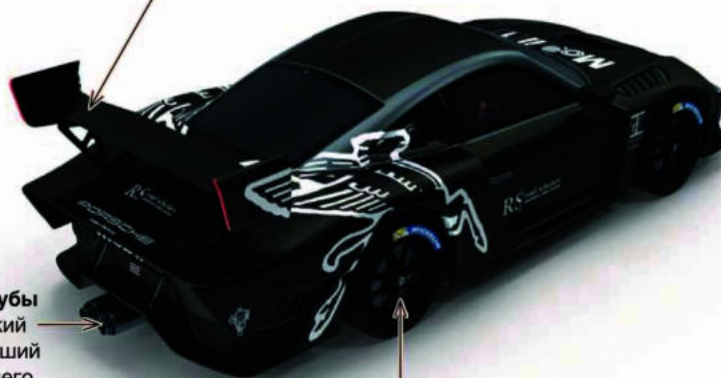
Крыша со специальной вентиляцией отводила горячий воздух из кабины и моторного отсека.



- Porsche 935 K3 выпуска 1979 г. во время тестового проезда на трассе Imola Classic. Имола, Италия. 22 октября 2016 г.

Огромный спойлер-антикрыло (особенно в версии Moby Dick) создавал феноменальную прижимную силу.

Титановые выхлопные трубы создавали дикий рев, напоминавший звук взлетающего реактивного самолета.

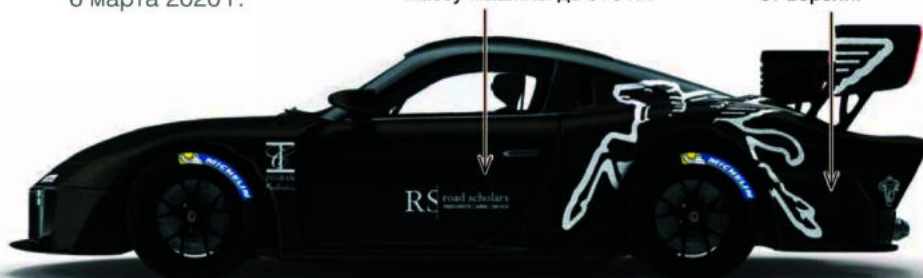


Специально разработанные сверхлегкие магниевые диски BBS позволяли улучшить разгон и снизить неподрессоренную массу.

- Porsche 935/78 Moby Dick номер 43 команды Martini, автомобильное мероприятие Porsche Rennsport Reunion IV в музее Porsche. Штутгарт, Германия. 6 марта 2020 г.

Двери, капот и некоторые панели были выполнены из стеклопластика и алюминия, что снижало массу машины до 970 кг.

Двигатель с турбиной ККК выдавал от 600 до 850 л. с. в зависимости от версии.



■ Porsche Cayenne Coupe. Щецин,
Польша. Октябрь 2024 г.

© Mike Mareen / Shutterstock.com



■ Porsche Cayenne S II 958. Санкт-Петербург, Россия.
1 августа 2021 г.



© Aleksandr Kondratov /
Shutterstock.com

■ Интерьер автомобиля
Porsche Cayenne Diesel 958
2012 г. выпуска с видом
на рулевое колесо, панель
приборов, сиденья
и мультимедийную
систему с отделкой
из светло-коричневой кожи.
Новосибирск, Россия.
22 октября 2019 г.

PORSCHE CAYENNE



В конце 1990-х гг. у Porsche дела шли не лучшим образом. Ни легендарный 911-й, ни мелкосерийная новинка Boxster не продавались настолько хорошо, чтобы погасить все долги. Руководство поняло: либо мы делаем что-то радикальное, либо нас не будет вообще. В качестве выхода из ситуации было принято решение создать внедорожник. Следует признать, что поначалу автообщественность и критики были весьма недовольны. Но компания сделала ставку на деньги, а не на эмоции, и это казавшееся спорным решение дало блестящий результат. Porsche объединилась с Volkswagen, чтобы сэкономить на разработке: частичное объяснение такому симбиозу можно искать в том факте, что тогдашним руководителем Volkswagen был внук Фердинанда Порше — Фердинанд Пиех. В итоге Cayenne разделил платформу с VW Touareg, но инженеры Porsche полностью переработали подвеску, рулевое управление и двигатель, так что сходство только внешнее.

В 2002 г. свет увидел первый Porsche Cayenne. И он был не просто внедорожником — это был Porsche на стероидах, отлично державший дорогу, но что самое главное — он великолепно продавался, несмотря на «кругленький» ценник. В 2018 г. Cayenne Turbo GT стал самым быстрым кроссовером на Нюрбургринге, «разорвав» трек длиной 20,832 км с рекордом 7 минут и 38,925 секунды. В 2023 г. появился Cayenne Turbo E-Hybrid с «табуном» из 739 «лошадей» в моторном отсеке, и это не внедорожник — это ракета!

■ Porsche Cayenne GTS
на парковке. Щецин,
Польша. Октябрь 2024 г.

© Mike Mareen / Shutterstock.com





© EML / Shutterstock.com

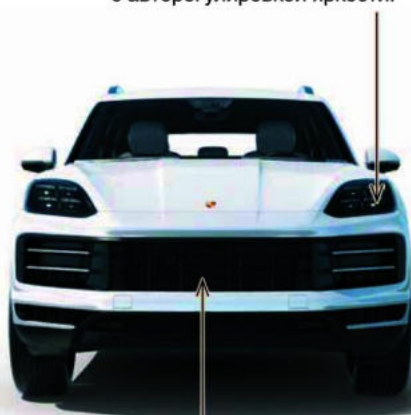
- Новый суперкар Porsche Cayenne Turbo с двигателем объемом 4,8 л. Спэниш-Пойнт, графство Клэр, Ирландия. 1 января 2019 г.

Использование алюминия и высокопрочной стали в элементах кузова позволило снизить вес, улучшив топливную эффективность.

Кузов разработан с **обкаткой в аэродинамической трубе** для снижения лобового сопротивления.



Фирменные адаптивные матричные LED-фары Porsche с авторегулировкой яркости.



Огромные воздухозаборники обеспечивают эффективное охлаждение двигателя даже при экстремальных нагрузках.

Небольшой активный **спойлер крыши**.

Оптимизированный дизайн крыши с выступающими ребрами улучшает аэродинамику и снижает шум на высоких скоростях.



Спортивная выпускная система с адаптивными заслонками в глушителе позволяет менять звук от комфортного до агрессивного.

Колесная пневмоподвеска с адаптивной регулировкой позволяет менять клиренс для разных дорожных условий.

Сауенне был всегда быстрым, как спорткар. Даже его первая версия — Cayenne Turbo с двигателем мощностью 450 л. с. — разогналась до 100 км/ч за 5,6 секунды. И, в отличие от некоторых других люксовых кроссоверов, он реально ездил по бездорожью. Сауенне получил блокировки дифференциалов и пневмоподвеску, так что мог штурмовать грязь, пески и горные тропы. И сегодня Porsche Cayenne — это символ роскоши, скорости и уверенной управляемости

для машины его размера. Но мало кто знает, что без него компания Porsche могла бы реально «не вырулить» из сложной финансовой ситуации. Этот внедорожник не просто стал культовым — вполне вероятно, он буквально спас марку от банкротства. Более того, он сделал компанию Porsche богатой. Благодаря приличным продажам компания не просто вышла из кризиса — она стала одной из самых прибыльных в мире и чуть было не поглотила Volkswagen.



■ Porsche Cayenne GTS на Познанском автосалоне. 10 апреля 2015 г.

■ Porsche Cayenne GTS, 3D-рендеринг. Щецин, Польша. Январь 2023 г.



■ Лимузин премиум-класса BMW 7-й серии, модель G70 (в продаже с 2023 г.), вид с места водителя на рулевое колесо и навигационно-мультимедийную систему. Катовице, Польша. 3 мая 2023 г.



■ Крупным планом — «хищный прищур» автомобиля BMW 7-й серии 750d xDrive (G11) на Женевском международном автосалоне. Швейцария. 6 марта 2018 г.



В 1977 г. миру был представлен первый BMW E23 (первенец 7-й серии), который сразу дал понять: Bavarian Motor Works претендует на то, чтобы начать диктовать правила в сегменте представительских автомобилей. Баварцы не просто сделали комфортабельный седан, а добавили в него спортивный характер. Первая «семерка» получила турбомотор — редкость для люксовых седанов того времени. Впервые был внедрен бортовой компьютер, который умел считать средний расход топлива. Автомобиль стал одним из первых с ABS, а позже получил электронную систему впрыска топлива. В общем, авто, которое на равных соперничает с Mercedes-Benz S-Class и Audi A8.

Каждое поколение BMW 7 получало инновации, которые позже становились стандартом для всей автопромышленности. Серия E32 (1986–1994) была первой с V12 и стала настоящим вызовом для Mercedes S-Class. E38 (1994–2001) стала звездой кино. Именно этот седан впервые получил навигацию и мультимедийную систему с экраном. На революционную E65 (2001–2008) начали устанавливать коммуникационно-развлекательную систему iDrive, которую сначала все ненавидели (люди просто не понимали, как ею пользоваться), но позже она стала стандартом. Серия G11/G12 (2015–2022) использовала карбон в кузове. Наконец, G70 — полностью электрическая версия.

- BMW 7-й серии G11 с карбоновым широкофюзеляжным кузовом. Рига, Латвия. 25 марта 2021 г.



- Автомобиль BMW 7-й серии модели M760Li на 88-м Женевском международном автосалоне. Швейцария. 7 марта 2018 г.

BMW 850



Оказавшись на вершине автомобильного Олимпа в начале 1990-х гг., BMW 850 до сих пор вызывает восхищение своим изысканным дизайном, новаторскими технологиями и внушительной мощностью. Таким образом, это не просто машина, а символ времени, когда стиль, мощь и высокие технологии объединились, чтобы создать уникальный автомобиль, который навсегда останется в памяти автомобильных энтузиастов.

Когда компания BMW представила 8-ю серию в 1989 г., то удивила мир тем, что использовала впечатляющий 12-цилиндровый двигатель V12. Мотор объемом 5,0 литра (а позже 5,4 литра в 850CSI) выдавал от 300 до 375 «лошадей», разгоняя эту крупную

машину до 100 км/ч всего за 6,3 секунды. Плавный ход V12 создавал ощущение, будто вы управляете самолетом, а не автомобилем. Звук мотора стал фирменной «визиткой» BMW 850 — глубокий рык, переходящий в бархатистое мурлыканье на высоких оборотах, создавал эффект мощного зверя, скрывающего свою реальную силу. Особенностью стали и скрытые фары, которые поднимаются только при включении — не просто деталь, а настоящая «фишка», напоминающая спортивные автомобили культовых фильмов того времени. Этот автомобиль стильный, строгий и легко узнаваемый даже спустя десятилетия, ведь его дизайн неподвластен времени.

- Кабриолет BMW 8-й серии семейства G14 (выпускается с 2018 г.). Аликанте, Испания. 11 мая 2024 г.

© Art of pixels / Shutterstock.com



© RBstock / Shutterstock.com



- Спортивный автомобиль BMW 850i coupe для дорог общего пользования. Челябинск, Россия. 29 августа 2017 г.

© RYosha / Shutterstock.com



- BMW 8-Series Gran Coupe 840i xDrive M-pack семейства G16 (выпускается с 2019 г.). Берлин, Германия. 11 октября 2021 г.

- Автомобиль BMW 8-й серии M859 2020 г. выпуска. Уиттлбери, Нортгемптоншир, Великобритания. 27 августа 2023 г. Безрамочные окна и «чистый» дизайн. В отличие от конкурентов, у BMW 850 не было центральной стойки между дверьми, что создавало эффект панорамного остекления.

© Sue Thatcher / Shutterstock.com



- Спортивная модель BMW M8 под управлением пилота Бруно Шпенглера и штурмана Коннора Де Филиппи (команда BMW Team RLL) на выставке Road Race Showcase 2020.

© Arturo Hurtado / commons.wikimedia.org / CC BY 2.0



© tomas de vera photo / Shutterstock.com



- BMW M850i 2019 г. Прага, Чешская Республика. 12 августа 2019 г. Уникальные аэродинамика и стиль. Вытянутый силуэт, скрытые фары, мощная задняя часть — все в 850i выглядело футуристично даже в 1990-е гг.

ВЕЛИКОБРИТАНИЯ: АВТОМОБИЛЬНЫЕ ТРАДИЦИИ И ИННОВАЦИИ



- Двухдверное купе Bentley 3 Litre («Трехлитровый Бентли») 1927 г. выпуска. Пендине, Кармартеншир, Уэльс, Великобритания. 29 апреля 2023 г.
Это первый автомобиль Bentley, который был создан в 1919 г. и выпускался до 1939 г.



- Автомобили Austin-Healey Sprite Frogeye на выставке ретроавтомобилей The oldtimer show в MAFZ. Паарен им Глин, Германия. 26 мая 2012 г.



- В 1950 г. в линейке автомобилей компании Morris MO Oxford появилась грузовая «легковушка» Morris Cowley MCV. Она производилась в кузовах фургон, минивэн, пикап и кэб до 1956 г. В отличие от седанов компании, MCV получила специально разработанное шасси.



- Vauxhall Cresta — британский седан, выпускавшийся компанией Vauxhall с 1954 по 1972 г. Историческая паровая железная дорога Rothley Great Central, Великобритания. 2015 г.

- Самая маленькая машина в мире Peel P50. Санкт-Петербург, Россия. 6 мая 2018 г.



- Винтажный Aston Martin Lagonda припаркован на Maximilianstraße. Мюнхен, Германия. 1 января 2018 г.



- Мировой дебют автомобиля Opel-Vauxhall Astra GTC на Международном автосалоне IAA 19 сентября 2011 г. во Франкфурте, Германия.



- Кроссовер Dodge Journey на Детройтском международном автосалоне-2015 в выставочном центре имени Кобо. Детройт, штат Мичиган, США. 12 января 2015 г.

Здесь производят машины, узнаваемые с первого взгляда и ставшие неотъемлемой частью истории. Великобритания всегда была в центре автомобильных инноваций. Здесь родились такие бренды, как Rolls-Royce, Bentley, Aston Martin, и каждый из них внес свою лепту в мировую автомобильную историю. Rolls-Royce символизирует роскошь, Bentley — спортивный дух, а Aston Martin стал известен как автомобиль Джеймса Бонда. Великобритания объединила разные стили и классы автомобилей, от компактных городских машин до роскошных лимузинов и гоночных болидов.

Сегодня британские бренды продолжают развиваться, адаптируясь к новым вызовам времени. Традиции здесь идут рука об руку с инновациями, и британский автопром не теряет своей актуальности, сохраняя культовые черты и внедряя новейшие технологии. Таким образом, Британия — это не только страна Шекспира, королевских традиций, дождливой погоды и туманных полей. Это еще и страна, которая подарила миру культовые автомобили, ставшие символами стиля и британского духа.

- Jaguar F-Pace, первый внедорожник от Jaguar, на тест-драйве. Минск, Беларусь. 1 июля 2016 г.





■ Классические автобусы London Routemaster на ежегодном собрании Музея автобусов в Кобхэме, Лондон. 11 апреля 2010 г.



ROUTEMASTER

Послевоенный Лондон нуждался в новой технике — имевшиеся в автопарках автобусы устарели, а город стремительно разрастался. Associated Equipment Company (AEC) и London Transport решили создать новую машину: легкую, маневренную, экономичную и долговечную. Так в 1954 г. появился Routemaster (в переводе «Хозяин маршрута») — автобус, который был на 60 % алюминиевым (благодаря авиационной промышленности оставила запасы этого металла после войны), имел автоматическую коробку передач и легендарную открытую заднюю площадку. Этот последний элемент делал автобус особенно удобным: пассажиры могли запрыгивать на ходу и выпрыгивать в пробках, не дожидаясь остановки. Быстро, удобно, смертельно опасно — таков был Лондон 1950-х гг.!

Производство шло с 1958 по 1968 г. В результате автобусы получились настолько удачными, что работали дольше, чем кто-либо планировал — вплоть до 2005 г. на основных маршрутах, а затем еще несколько лет — на туристических линиях. Большинство машин пережили 40+ лет эксплуатации!



- Routemaster (Англия, 2005 г.) — двухэтажный туристический автобус высотой 4,5 м, выкрашенный в яркий красный цвет. Незабываемый дизайн Routemaster — его форма, красный цвет и «двухэтажность» — навсегда запечатлелись в массовой культуре. Для многих лондонцев, пожилых и не очень, Routemaster — это символ их молодости, порой небогатой, но полной надежд.





- Ранняя модификация автобуса — красная «двухэтажка» с задним входом.

В 2012 г. к Олимпиаде представили New Routemaster — современную интерпретацию классики, разработанную Aston Martin и Wrightbus. Ее ключевыми особенностями стали современные двигатели и гибридные технологии, низкий пол, лифты для инвалидов и обновленный дизайн. Однако новые автобусы оказались дороже в эксплуатации, чем ожидалось. В итоге их начали снимать с маршрутов уже в 2020-е гг. Красный двухэтажный автобус Routemaster — это не просто транспорт, а настоящий символ Лондона, такой же узнаваемый, как Биг-Бен или черные такси Austin FX4. Его история — это смесь инженерного чуда, народной любви, борьбы за выживание и даже нескольких скандалов. Когда Routemaster выводили из эксплуатации, лондонцы выстроились в очереди, чтобы прокатиться в последний раз. Для многих это было событие века! И до сих пор несколько автобусов катаются по частным маршрутам и ретротурам в Лондоне. Они официально «ушли», но по факту — нет!



■ Красный двухэтажный автобус Routemaster 735, переоборудованный для экскурсий по Лондону. Великобритания. 24 апреля 2024 г.





© Joseph M. Arseneau / Shutterstock.com

- Такси Лондона, или «черный кэб», TX4 около улицы Чичели. TX4 — специально созданное такси, выпускаемое The London Taxi Company. Лондон, Великобритания. 12 июня 2015 г. Феноменальная маневренность — кэбы были спроектированы так, чтобы разворачиваться на узких лондонских улицах. Имеется даже особое требование к радиусу разворота — 8 метров, чтобы можно было развернуться на улице перед знаменитым отелем Savoy.

Вентиляционная система салона со встроенными вентиляционными лючками важна для общественного транспорта.

Фирменный световой знак TAXI с подсветкой хорошо заметен в любое время суток.

Высокий клиренс и усиленная подвеска позволяют комфортно преодолевать неровности городских дорог, особенно на брусчатке.



Водительская кабина для безопасности отделена перегородкой от пассажирской зоны.

Высокая крыша обеспечивает комфорт для пассажиров.

Просторный багажник за задним рядом пассажирских сидений.



Увеличенный угол открытия задних дверей с широкими проемами обеспечивает удобную посадку и высадку пассажиров.



AUSTIN TAXI CAB

Эти машины стали не просто общественным транспортом, а настоящей визитной карточкой британской столицы. Удивительно, но все началось несколько столетий назад, когда по улицам Лондона разъезжали конные экипажи — «хэкни-кэбы» (от англ. hackney — «разъездная лошадь»). Уже тогда, в XVII веке, в городе существовала жесткая система регулирования перевозок, а «водителей» (300 лет назад!) заставляли сдавать экзамены.

Но настоящая революция произошла в 1908 г., когда появился Austin High Lot — первое официальное моторизованное лондонское такси. Затем эстафету приняли Austin FX3 (1948) и Austin FX4 (1958) — именно последняя модель стала каноническим черным кэбом, который мы знаем сегодня. Надежность и долговечность лондонских кэбов стала легендарной. Эти такси ездят по 15–20 лет без капремонта! Некоторые машины после пробега более чем в миллион километров все равно продолжают возить пассажиров.



© Respiro / Shutterstock.com

■ Такси и красный автобус Лондона на фоне Биг-Бена в пасмурный день. Лондон, Великобритания. 21 мая 2016 г.

Чтобы стать лондонским таксистом, нужно сдать экзамен London Knowledge — один из самых сложных тестов в мире. Водители на память учат расположение до 25 000 улиц и до 20 000 достопримечательностей, а экзамен длится до четырех лет! Лондонские водители презируют навигаторы, ведь Knowledge учит их помнить практически весь город наизусть.



■ Austin FX3 Taxi 1957 г. на выставке классических автомобилей. Уорминстер, Великобритания. 3 апреля 2015 г.
Уникальный дизайн — высокая крыша, широкие двери и просторный салон — все специально спроектировано таким образом, чтобы пассажирам было удобно.



- Автомобиль Mini Cooper Cabrio 2012 г. выпуска. Сан-Паулу, Бразилия. 21 декабря 2021 г. Сегодня Mini выпускается в различных модификациях, включая спортивные версии и даже электрические модели.



- Классический ретроавтомобиль Austin Mini Cooper припаркован на дороге на фоне леса на международной встрече поклонников «Ми́ни» International Mini Meeting 2012. Венгрия. Май 2012 г.

- На улице Лондона автомобиль Mini: маленький символ большой Британии. Революционный дизайн и инженерия: Mini стал первым массовым автомобилем с поперечно расположенным двигателем и передним приводом, что позволило максимально эффективно использовать его внутреннее пространство.



Автомобиль Mini



История Mini началась в 1959 г. на фоне успеха «народного автомобиля» Beetle. В Великобритании тоже требовался доступный, компактный и экономичный автомобиль для массового потребителя. Так родилась идея создания Mini.

Британская компания BMC (British Motor Corporation) поручила инженеру Алеку Исигонису создать компактный автомобиль для четырех пассажиров с минимальным расходом топлива. Результат превзошел все ожидания: автомобиль оказался не только компактным и экономичным, но и поразительно удобным, с удивительно просторным салоном для своего размера. Минималистичный и обаятельный, Mini не только гармонично вписывался в облик городов, но и выражал дух свободы и новизны. В ито-

ге он стал культурным феноменом, оставаясь не просто машиной, а символом нового подхода к жизни. Так что среди всех автомобилей, символизирующих британский стиль и дух свободы, Mini занимает особое место. Этот небольшой автомобиль, созданный для повседневной жизни, стал звездой мирового масштаба. Это скромность, покорившая планету.

Несмотря на свои скромные размеры, Mini творил чудеса в гонках! В начале 1960-х гг. Mini Соорер, спортивная версия от конструкторов Джона Купера и Алека Исигониса, поразила всех своими возможностями. Триумфы в ралли Монте-Карло (1964, 1965, 1967) сделали его иконой автоспорта. Минималистичный, но невероятно маневренный, он обгонял более мощные машины, шокируя конкурентов.



LAND ROVER RANGE ROVER

В 1960-е гг. британцы из компании Land Rover были впечатлены огромным успехом американского Jeep Wagoneer — это был внедорожник, обладавший комфортом легкового авто. И они решили повторить этот успех, сконструировав проходимый и в то же время удобный внедорожник.

Так в 1970 г. появился первый Range Rover. Он имел простой дизайн — две двери и минимализм в салоне, однако салон уже был отделан дорогими материалами. Конструкторы оснастили автомобиль полным приводом и мощным двигателем V8 на 135 л. с. Рамная конструкция и алюминиевые панели снижали вес машины. Уже легендарная проходимость: даже современные версии могут без проблем справляться с ездой по горам, рекам и грязи, оставаясь при этом премиальными. Успех был практически мгновенным! В 1971 г. Range Rover стал экспонатом Лувра как образец «современного индустриального дизайна» — единственный из всех выпущенных автомобилей.



© Dennis Elzinga Range
Rover / commons.
wikimedia.org / CC BY 2.0

- Land Rover Discovery Sport 4 × 4 (L462) третьего поколения. Вильнюс, Литва. 10 июня 2020 г.

© North Monaco / Shutterstock.com



■ Range Rover, трехдверная версия 1974 г. 15 июня 2013 г.



© Авто Плюс Новости / commons.wikimedia.org / CC BY 3.0



■ Range Rover пятого поколения (модель L460). 2 ноября 2021 г.



© JoshBryan / Shutterstock.com



■ Range Rover Sport Supercharged. Финикс, Аризона, США. 4 мая 2024 г.



© Ivan Kurmyshov / Shutterstock.com

- Автомобиль Range Rover Evoque от производителя Land Rover. Андреевский мост, Москва, Россия. 6 августа 2016 г.



© Pandora Pictures / Shutterstock.com

- Range Rover Evoque 2018 г. — самая продаваемая модель Range Rover середины 2020-х гг. Альпы, Австрия. 25 марта 2018 г.

Range Rover прошел путь от сельского работника до короля крупных городов. В отличие от множества других премиальных внедорожников, этот «британец» сначала стал королем бездорожья, а уже потом превратился в символ статуса, элитных районов и красных дорожек — на нем ездят короли и миллиардеры. С конца 1970-х гг. Range Rover развивался в сторону роскоши. В 1981 г. появилась четырехдверная версия, делающая его полноценным премиальным внедорожником. В 1992 г. Range Rover стал первым в мире внедорожником с электронным управлением подвеской. В 2002 г. (третье поколение) модель превратилась в аристократа-внедорожника. Королева Елизавета II обожала Range Rover и часто управляла им сама. Фотографы не раз ловили ее за рулем этого внедорожника. Он сочетает высокую проходимость и технологичную роскошь, оставаясь эталоном среди премиальных SUV. Эта машина — многолетний технологический лидер: первая в мире пневмоподвеска, электронный полный привод, гибридные версии — Range Rover всегда на шаг впереди.



Некоторые модели оснащались **панорамной крышей** из закаленного стекла с защитой от ультрафиолета.

Фирменная линия крыши: плавный ниспадающий силуэт обеспечивает элегантный внешний вид, сохраняя просторный салон.



Раздельная задняя дверь багажника: верхняя часть поднимается, нижняя опускается, создавая удобную платформу для загрузки багажа.



Алюминиевый кузов — прочный, но легкий.

Пневматическая подвеска позволяет изменять клиренс, адаптируя машину к любым дорожным условиям.

Матричные LED-фары с адаптивным освещением и дальним светом.



Решетка радиатора с активными заслонками, автоматически регулирующая поток воздуха для оптимальной аэродинамики.



■ Автомобиль Range Rover Evoque на выставке LA Auto Show в центре LA Convention Cente. Лос-Анджелес, Калифорния, США. 20 ноября 2013 г.

© betto rodrigues / Shutterstock.com

Пять из семи выпускаемых **Defender** имеют **алюминиевый кузов**, легкий и устойчивый к коррозии.

LAND ROVER DEFENDER



Мощные внедорожные шины имеют улучшенное сцепление с грязью, песком и снегом.

Лестница на крышу повышает удобство в обслуживании машины.

Сдвоенные фонари на крыше устанавливаются опционально.

Мощный «кенгурятник» с лебедкой дает машине возможность вытаскивать саму себя или другие машины из любой грязи.



Высокий клиренс позволяет уверенно преодолевать броды, каменистую местность и бездорожье.

Запаска на дверях багажника — классическая деталь Defender: быстрое и удобное крепление без потери полезного пространства.

Массивный экспедиционный багажник для перевозки оборудования, канистр и снаряжения.



История автомобиля началась в 1947 г., когда братья Уилкс (основатели Land Rover) разрабатывали новый внедорожник для британского фермерства и армии. В основе проекта был проверенный американский Willys Jeep. Но британцы решили улучшить «американца» по-своему. Они поставили алюминиевый кузов (из-за послевоенного дефицита стали), полный привод, неубиваемую трансмиссию и максимально упростили конструкцию (хотя что может быть проще, чем Willys Jeep?). Так появился Land Rover Series I (1948), который быстро покори́л мир. Но настоящий культ начался в 1983 г., когда на свет появились Land Rover 90 и 110, а в 1990-е гг. их переименовали в Defender. Defender был создан для тех, кто не признает асфальт. Он мог быть коротким с базой 90, удлиненным (110), коммерческим (130) — все зависело от задач. «Деф» таскал прицепы в саваннах, перевозил британских королевских особ, работал в спецслужбах и участвовал в военных конфликтах. В разное время Defender оснащался разными двигателями — от дизелей до бензиновых V8. Его рамная конструкция, механический полный привод и легендарный клиренс позволяли преодолевать такие препятствия, на которых другие машины просто сдавались. И если бы автомобили могли получать военные награды, Land Rover Defender был бы просто усыпан медалями за отвагу. Для многих любителей бездорожья он многие десятилетия остается все тем же легендарным «Дефом», не стесняющимся заляпаться грязью по самую крышу.

Это любимец королевы. Елизавета II была большой поклонницей Defender и сама водила его по своему поместью в Шотландии.

Усиленный задний бампер выдерживает даже сильные удары и защищает при движении по пересеченной местности.



© Shantha Nuwan Gunasekara / Shutterstock.com

- Defender модели 2023 г. на сафари в пустыне Силайн. Месаид, Катар. 19 января 2024 г. Когда-то, в далеком 1955 г., Land Rover стал первым автомобилем, который пересек пустыню Руб-эль-Хали — самую беспощадную пустыню на планете.

- Внедорожник Land Rover Defender 90. Брно, Чехия. 15 октября 2023 г.



© Jan Zabrodsky / Shutterstock.com

- Land Rover Defender 110 в пустыне. Окрестности Финикса, Аризона, США. 15 февраля 2024 г.



© JoshBryan / Shutterstock.com



ROLLS-ROYCE PHANTOM

Появившийся в 1925 г. в производственной программе компании Rolls-Royce величественный и очень дорогой Phantom I стал прямым наследником легендарного 40/50 Silver Ghost. Он являлся переходной моделью, так как новый 6-цилиндровый верхнеклапанный двигатель с рабочим объемом 7,7 л явно не подходил к устаревшему шасси. В 1929 г. Phantom I уступил место модернизированному Rolls-Royce Phantom II. С 1936 по 1939 г. компания выпускала автомобиль Phantom III,

который впервые получил независимую подвеску передних колес. С появлением этой модели Rolls-Royce уверенно стал лидером в производстве элитных автомобилей.

В 1998 г. концерн Vickers продал заводы Rolls-Royce и имя Bentley компании Volkswagen, а компании BMW AG достались права на марку Rolls-Royce. В начале нового тысячелетия специалисты Rolls-Royce Motor Cars Ltd. запустили в производство автомобиль Phantom VII.



■ Rolls-Royce Phantom серии 2 на 82-м Международном автосалоне Palexpo-Geneva, Женева, Швейцария. 16 марта 2012 г.



■ Rolls-Royce Phantom 1934 г. на международной выставке старых автомобилей Internationales Oldtimer Meeting Baden-Baden. Баден-Баден, Германия. 13 июля 2012 г.

С 2017 г. производится Phantom VIII. У него принципиально новый каркас, полностью выполненный из алюминия. Впервые фирменная радиаторная решетка интегрирована в окружающий кузов. Как и у его предшественника, на автомобиле применены «каретные» двери. Отдельное внимание уделено шумоизоляции. Силовой агрегат V12 объемом 6,75 л с двумя турбонагнетателями и мощностью 563 л. с. разгоняет авто до 100 км/ч за 5,3 с.



■ Знаменитый лимузин Rolls-Royce Phantom V Touring 1965 г., которым владел Джон Леннон, в вестибюле Королевского музея Британской Колумбии. Виктория, Канада. 1 февраля 2020 г.



- Rolls-Royce Phantom VI Limousine 1972 г. от HJ Mulliner Park Ward Coachbuilder, номер шасси PRX4714, классический роскошный дорогой автомобиль 1970-х гг. в музее BMW, Мюнхен, Германия. 17 августа 2013 г.



- Двухдверное купе с откидным верхом Rolls-Royce Phantom Drophead Coupe на 36-м Международном автосалоне в Бангкоке, Нонтхабури, Таиланд. 30 марта 2015 г.
- Роскошный «британец» Rolls-Royce Phantom Ghost. Бордо, Аквитания, Франция. 11 июля 2019 г.

■ Британский люксовый автомобиль
Rolls-Royce Phantom Coupe. Одесса,
Украина. Август 2021 г.

© Veyron Photo / Shutterstock.com

Rolls-Royce Phantom — выбор королей, миллиардеров и президентов. Это не просто машина — это демонстрация власти и успеха. И это неслучайно: у автомобиля каждая деталь создается мастерами Rolls-Royce вручную. Например, покраска кузова занимает до 7 дней. Каждый Phantom уникален, и в мире нет двух одинаковых. А в 2017 г. был создан самый дорогой Rolls-Royce в истории, Sweptail — индивидуальный Phantom за 13 млн долларов. Между тем Rolls-Royce позиционируется как самый тихий автомобиль в мире. Двигатель V12 — почти бесшумный.





■ Bentley New Continental GT на 39-м Международном автосалоне в Бангкоке 2018 г. Нонтхабури, Таиланд. 30 марта 2018 г.

© yadamons / Shutterstock.com



■ Bentley Continental GT3 команды Bentley Team M-Sport под управлением Винсента Абриля и Стивена Кейна на этапе Blancpain GT Series Sprint Cup на трассе Misano World Circuit. Мизано-Адриатико, Италия. 10 апреля 2016 г.

Гоночные колеса — кованые диски с центральной гайкой, позволяющей механикам менять колеса за секунды.

Облегченный кузов, в отличие от дорожной версии, сделан из алюминия и углеволокна, что позволило «сбросить» более 1000 кг.



Огромный передний карбоновый сплиттер, создающий прижимную силу.

Агрессивные пороги и расширенные крылья из карбона для лучшего сцепления с трассой.

Крупное антикрыло из углеволокна создает огромную прижимную силу.



Титановая выпускная система снижает вес машины.

BENTLEY



Карбоновая крыша снижает вес автомобиля.



© PHOTOMDP / Shutterstock.com

BENTLEY CONTINENTAL GT3



В начале 2000-х гг. Bentley был известен как бренд для аристократов, но после его покупки концерном Volkswagen все изменилось. Британцы решили создать самого быстрого, мощного и роскошного «гранд-туриста» в кузове купе. Так в 2003 г. родился Continental GT с шестилитровым двигателем W12 на 560 «лошадей» и двумя турбокомпрессорами, полным приводом и разгоном до 100 км/ч за 4,8 секунды. На такой машине можно было мчаться по автобану на скорости 300 км/ч, а потом с комфортом припарковаться у самого дорогого отеля в Монако. Но настоящая сенсация случилась позже, когда этот роскошный автомобиль отправили на гоночные трассы — британцы решили напомнить миру, что в 1920-е гг. Bentley доминировал в Ле-Мане. В 2013 г. появился Bentley Continental GT3 — гоночный «монстр» с четырехлитровым V8, задним приводом и массой меньше 1300 кг (против 2,3 тонны у дорожной версии!). Все лишнее убрали: никаких кожи и дерева. И вот сюрприз — Bentley GT3 начал выигрывать гонки! В 2015 г. он взял победу в «12 часах Батерста». В 2020 г. победил в «12 часах Себринга». А затем громил Ferrari, Lamborghini и McLaren в различных сериях GT. Теперь Bentley был не просто маркой для богатей — он снова стал гоночной легендой!



BENTLEY CONTINENTAL SUPERSPORT

История этого автомобиля началась в 2009 г., когда инженеры Bentley решили создать самую мощную и легкую версию Continental GT. К тому моменту Volkswagen Group уже владела Bentley и всю экспериментировала с технологиями.

В итоге родился Bentley Continental Supersports — автомобиль, который не потерял свою знаменитую роскошь, однако обрел безумную мощь. Шестилитровый W12 с двойным турбонаддувом выдавал 630 л. с., разгон до 100 км/ч происходил всего за 3,7 секунды, а максимальная скорость составляла 329 км/ч. И это характеристики роскошного тяжеленного суперкара с массой внедорожника — более 2,2 тонны! Чтобы контролировать эту машину на трассе, впервые в истории Bentley ее оснастили огромными карбон-керамическими тормозами — они выдерживали экстремальные нагрузки, но стоили дороже, чем целый Ford Focus.

Одной из «фишек» стало то, что Supersports приспособили под биоэтанол E85 — специалисты-маркетологи заявляли, что делают шаг в сторону экологичности, но по факту новое топливо просто подарило автомобилю еще больше мощности.

Новый (четыrehместный!) Continental Supersports побил рекорд предшественника. Мощность возросла до 710 «лошадей», разгон до 100 км/ч составил 3,4 секунды, максимальная скорость — 336 км/ч. Это был самый быстрый четырехместный автомобиль в мире.

- Личный автомобиль класса люкс Bentley Continental Supersports 2017 г. Берлин. 17 июля 2017 г.



© Sergey Kohl / Shutterstock.com

Под капотом **мощный шестилитровый двигатель W12**, работающий на бензине A95 или на биоэтаноле E85.



■ Купе класса люкс Bentley Continental Supersports, автошоу Classic Days Berlin 2017, Берлин, Германия, 17 июня 2017 г.

© XRISTOFOROV / Shutterstock.com



Карбоновая крыша снижает общий вес автомобиля.

Двери из углеродного волокна также снижают вес машины.

Передний бампер с увеличенными воздухозаборниками обеспечивает лучшую вентиляцию.



Дополнительные воздухозаборники установлены на карбоновом капоте.



Расширенные колесные арки подчеркивают агрессивный стиль и вмещают широкие шины.

Облегченные 21-дюймовые литые диски со специальными карбон-керамическими тормозами.

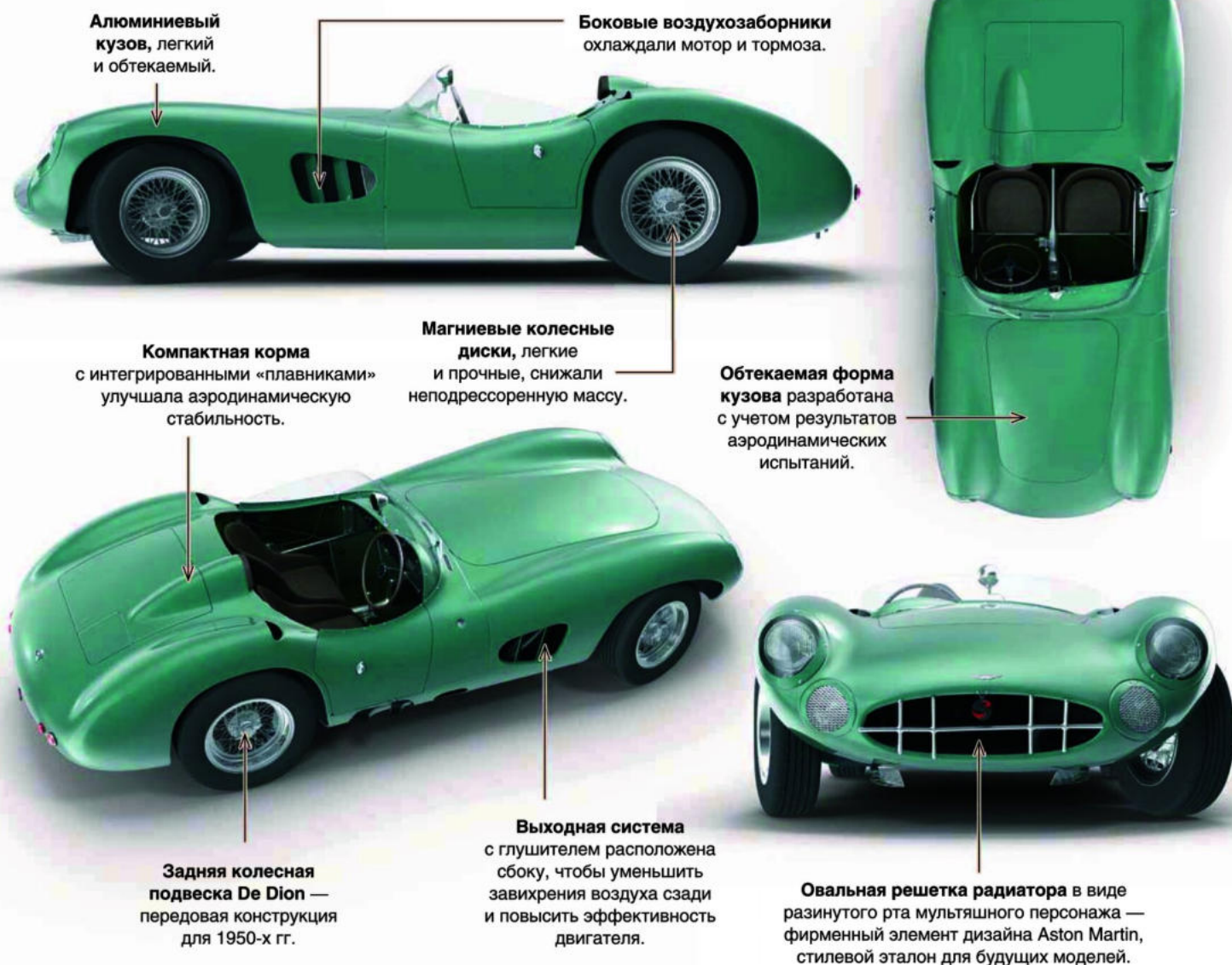


© Dong liu / Shutterstock.com

■ Bentley Continental Supersports (в корпусе кабриолета) на 87-м Международном Женевском автосалоне Palexpo-Geneva, Швейцария, 9 марта 2017 г.



■ Aston Martin DBR1/2 1957 г. № 5, управляемый Питером Хардманом, на Фестивале скорости в Гудвуде, Великобритания. 3–5 июля 2009 г.



ASTON MARTIN DBR1



В 1950-е гг. компания Aston Martin строила отличные гоночные машины, но до настоящих вершин они все же не дотягивали. А ее руководитель Дэвид Браун (в честь него и сокращение DB в названии) жаждал побед. Проект DBR1 стартовал в 1956 г., главным конструктором стал Эдвард «Тед» Каттинг. DBR1 должна была стать машиной с максимально легким кузовом и мощным двигателем, которая не просто быстро едет, но и выдерживает 24 часа адской гонки. И DBR1 стала шедевром инженерии. Легкий и обтекаемый алюминиевый кузов был намного более легким и аэродинамичным, чем у моделей конкурентов. А простая, но эффективная задняя подвеска De Dion обеспечивала отличное сцепление с дорогой. Дви-

гатель, «сердце победителя», трехлитровая рядная «шестерка» выдавала около 250 л. с. и была способна выдерживать многосуточные гонки.

Все старания оправдались в 1959 г. Это была эпическая битва с Ferrari 250 TR и Porsche. За руль DBR1 № 5 сели британские асы Рой Сальвадори и Кэрролл Шелби (тот самый, что потом построит легендарный Shelby Cobra). Гонка была изнурительной: жара, дожди, аварии. Ferrari потеряли лидерство из-за технических проблем, и Aston Martin вышел вперед. К утру в лидерах оставался только DBR1, и команда приказала гонщикам не рисковать — главным было довести машину до финиша. Это был триумф Aston Martin.

- Aston Martin DBR1 1959 г. на Международном автомобильном фестивале в Джерси. 5–7 июня 2019 г.

Капот открыт, под ним — шестицилиндровый агрегат объемом три литра.

Этот автомобиль, чей дух воплощает одновременно и романтику скорости, и престиж победы, стал единственным Aston Martin, который выиграл «24 часа Ле-Мана» и сделал это в момент, когда марка находилась на пике своей славы.



© Iain Cameron / commons.
wikimedia.org / CC BY 2.0



- Гоночный автомобиль Porsche 935 команды Martini Racing Porsche System, чемпионат мира среди производителей, «6 часов Сильверстоуна». 1976 г.



- Aston Martin AM V8, экипаж — Дерек Белл и Дэвид Прис на гонке «6 часов Сильверстоуна». 1979 г.



- Бolid Lola-Aston Martin B08/60 команды Charouz Racing System на гонке «1000 км Сильверстоуна» (она же «6 часов Сильверстоуна»). 2008 г.

Гонка «6 часов Сильверстоуна»



В 1976 г. британцы захотели иметь свой собственный длительный автомарафон на выносливость. На лавры французского «Ле-Мана» никто не претендовал, но под гонку выделили великолепную трассу, одну из лучших на Британских островах — бывший аэродром британских бомбардировщиков. Организаторы создавали «6 часов Сильверстоуна» как часть чемпионата мира среди марок. В дальнейшем этот этап стал весьма популярным и превратился в настоящую кузницу звезд автоспорта. Вторую и третью гонки 1977 и 1978 гг. выиграли на Porsche 935/78 бельгиец Жак Бернар «Жаки» Икс и немец Йохен Маас — в будущем легендарные пилоты. Первый впоследствии стал шестикратным победителем «Ле-Мана», второй — звездой «Формулы-1».

В 1990-е гг. гонка то «умирает» из-за кризисов в автоспорте, то снова «воскрешается», но в 2004 г. возвращается окончательно и становится этапом WEC. С тех пор «6 часов Сильверстоуна» — одна из самых зрелищных гонок чемпионата, собирающая по 140 000 болельщиков.



- Porsche RS Spyder команды Horag Racing на гонке «1000 км Сильверстоуна» (она же «6 часов Сильверстоуна»). 2008 г.

Сегодня Сильверстоун — это настоящее сердце британского автоспорта, место, где рев моторов сливается с историей, драмой и эпическими победами. А гонка «6 часов Сильверстоуна», хоть и не сравнится по накалу с «Ле-Маном» или «Формулой-1», каждый раз вызывает волну бурного неудержимого британского ажиотажа.



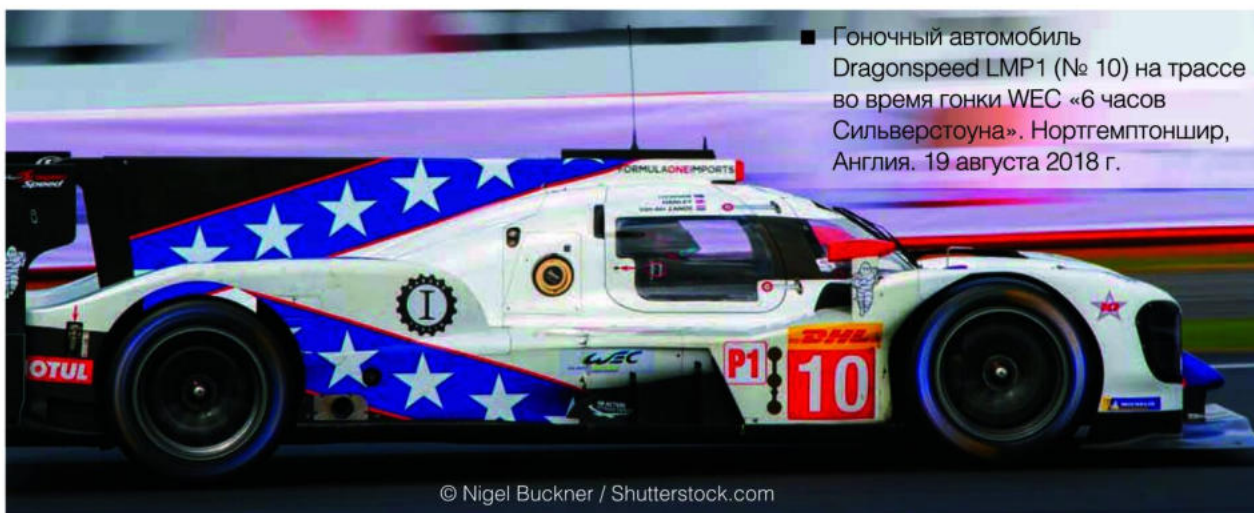
© Martin Lee / commons.wikimedia.org / CC BY-SA 2.0

- Болид Audi R8 Ринальдо Капелло и Сейджи Ара на гонке «1000 км Сильверстоуна» (она же «6 часов Сильверстоуна»), 2004 г.



- Болид Lola Aston Martin команды Aston Martin Racing на гонке серии «1000 км Сильверстоуна», 10 сентября 2009 г.

© David Merrett / commons.wikimedia.org / CC BY 2.0



- Гоночный автомобиль Dragonspeed LMP1 (№ 10) на трассе во время гонки WEC «6 часов Сильверстоуна». Нортгемптоншир, Англия. 19 августа 2018 г.

© Nigel Buckner / Shutterstock.com

- Спортивный автомобиль Aston Martin V12 Zagato, 32-й День старинных автомобилей Берлин-Бранденбург. 11 мая 2019 г.



ASTON MARTIN V12 ZAGATO

В начале 2010-х гг. компания Aston Martin была в отличной форме. Она выпускала потрясающие автомобили: DBS, V8 Vantage, One-77, но ей хотелось чего-то эксклюзивного. В это же время исполнилось 50 лет сотрудничества Aston Martin и Zagato, а такие даты требуют праздника! Решением стало создание ультраредкого, экстремально мощного и необычного спорткара. За основу взяли V12 Vantage, но кардинально изменили его дизайн и довели характеристики до совершенства.

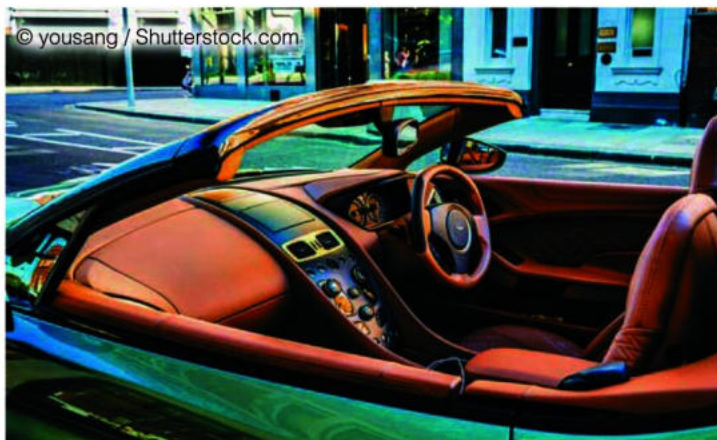
В итоге в 2011 г. на престижном конкурсе элегантности в Вилла-д'Эсте появился Aston Martin V12 Zagato — машина, которая поразила всех смелыми формами, уникальным стилем, мощностью и эксклюзивностью. «Пузырьковая» крыша, алюминиевый кузов, созданный вручную, — машина имела все «фишки» фирменного стиля Zagato. От себя британцы добавили под капот шестилитровый двигатель V12, выдававший 517 л. с. и разгонявший машину до «сотки» за 4,2 секунды, а максимальная скорость составляла 305 км/ч.

V12 Zagato не был просто красивой игрушкой — это был автомобиль, созданный для гонок. Он успешно прошел даже самые суровые испытания.





■ Суперкар Aston Martin V12 Zagato на ежегодном мероприятии Conco of Elegance. Лондон, Великобритания. Сентябрь 2019 г.



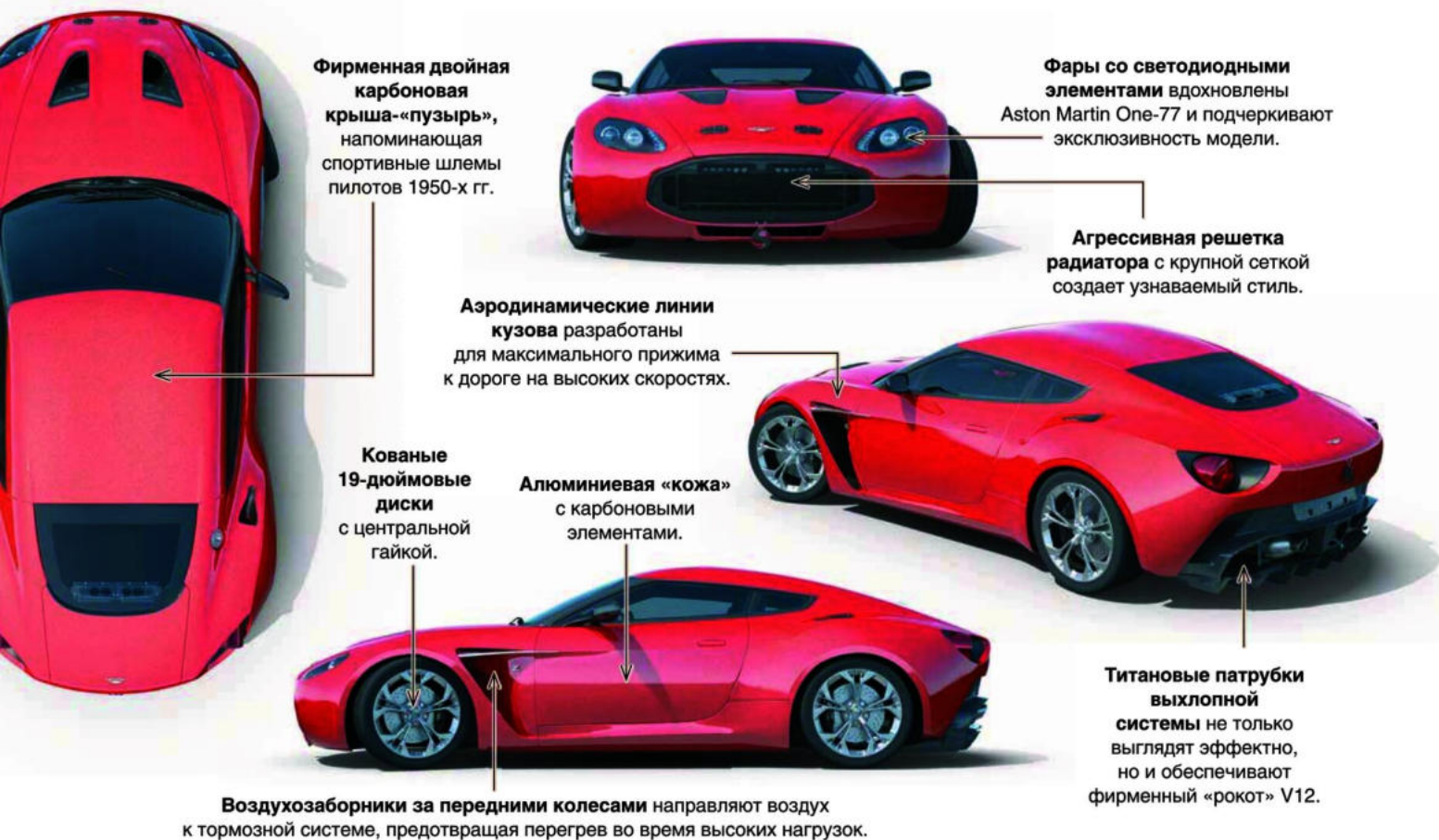
■ Спортивный автомобиль Aston Martin Vanquish Zagato Volante в Кенсингтоне, Лондон. 26 июня 2018 г.



■ Легендарный Aston DB4 GT Zagato на гоночной трассе Paul Ricard во время гонок Tour Auto 2010. Ле-Кастелле, Франция. Апрель 2010 г.



■ Aston Martin Vanquish Zagato Volante в Кенсингтоне, Лондон. 26 июня 2018 г. Спортивный родстер разработан Zagato и выпущен ограниченной серией в 99 экземпляров.





© Sam Moores / Shutterstock.com

■ Aston Martin V12 Zagato Racing на Дубайском автосалоне в Международном выставочном и конференц-центре Дубая, ОАЭ. 10 ноября 2011 г.

Всегда, когда английский производитель Aston Martin и итальянское ателье Zagato объединяются, рождаются мировые шедевры — смесь британской мощи и итальянского искусства, созданные для скорости и эстетического восторга. Это правило работает с 1960-х гг., когда появился первый DB4 GT Zagato.

Следует сказать, что создание каждого кузова V12 Zagato требовало четырех недель ручного труда, а это порядка 2000 часов ра-

боты. Каждый элемент проходил проверку на идеальную геометрию. В итоге кузов был настолько сложным, что в Aston Martin едва не отказались от проекта из-за его дороговизны. Но когда этот автомобильный шедевр был готов, каждая машина V12 Zagato продавалась по 500 000 долларов, и покупали их, конечно же, только избранные. Первоначально предполагалось выпустить 150 машин, но реальность оказалась прозаичной: Aston Martin не смогли найти достаточно клиентов. В итоге выпуск остановили на 64 экземплярах, что сделало машину еще более желанной среди коллекционеров.



■ Aston Martin DB4 Zagato 1960 г.

■ Aston Martin DB7 Zagato 2003 г.





■ Jaguar XKR на автосалоне 2005 г.



■ Спорткар Jaguar XKR 2006 г.
Баланс мощности и элегантности, по мнению многих критиков, просто идеальный.



JAGUAR XKR

Конец 1990-х гг. был сложным временем для Jaguar. Компания пережила кризис, но с приходом под крыло Ford у марки появился шанс вернуть былые достижения. В 1996 г. вышел Jaguar XK8 (X100) — первый спортивный Jaguar после культового XJ-S. Он был роскошным, красивым, но не слишком быстрым.

Инженеры исправили этот недостаток, и в 1998 г. появился Jaguar XKR. Основными отличиями стали: компрессорный двигатель V8 вместо простого атмосферного, мощность в 418 л. с. вместо 290, более жесткая подвеска с модернизированным рулевым управлением, усовершенствованный аэродинамический пакет. Эта «кошка» могла разогнаться до 100 км/ч за 5,2 секунды — серьезный показатель для 1998 г. Но главное — она была невероятно красивой. Это один из самых стильных Jaguar своего времени, а во многом и по сей день. Серия XKR (X100) выпускалась в 1998–2006 гг.

Следующая серия XKR (X150) 2007–2014 гг. стала намного «злее». Под капотом разместился пятилитровый V8 с компрессором, который выдавал 510 л. с., а в версии XKR-S — вообще 550 л. с.! Этот Jaguar превратился из роскошного GT в реальный спорткар с разгоном до 100 км/ч за 4,4 секунды.

Сегодня XKR — автомобиль для ценителей, ведь его больше не производят. Это была эпоха, когда Jaguar еще умел делать спортивные автомобили, которые могли быть стремительными, как пуля, и выглядеть на миллион долларов.

- Двухдверное купе Jaguar XKR на выставке старинных автомобилей в загородном парке Пембри недалеко от Лланелли, графство Кармартеншир, Уэльс, Великобритания. 25 сентября 2022 г.



■ Автомобиль Jaguar XKR на 9-й Китайской международной автомобильной выставке. Гуанчжоу, Китай. 26 ноября 2011 г.



■ Мировая премьера Jaguar XKR-S 3-го поколения на 16-м Московском международном автомобильном салоне. Москва, Россия. 30 августа 2012 г.



Автомобили MORGAN

Настоящий английский стиль: старомодный, но элегантный — так кратко можно охарактеризовать автомобили Morgan. А вообще это нечто большее, чем просто автомобиль. Это настоящие «машины времени». Между тем Morgan была и есть маленькая английская мастерская, которая с начала XX в. делает и делает до сих пор спорткары практически вручную, но, конечно же, кроме моторов. Главная модель Morgan 4 / 4 (четыре колеса и четыре цилиндра) — самый долгоживущий автомобиль в мире. Он дебютировал в 1936 г. и выпускался вплоть до 2020-го!

Это не просто рекорд, можно сказать, что это целая аномалия: почти 85 лет без радикальных изменений.

Что же в нем особенного? Ручная сборка с деревянным каркасом из ясеня — да, британцы не побоялись использовать дерево даже в конструктивных элементах. Ретро-дизайн с неограниченным сроком годности, который с годами только прибавляет в шарме. Ощущение «чистой» езды с минимумом электроники, но с «дедушкиными» приборами на водительской панели, как в старые добрые времена.

■ Классика XX в.: Morgan 4 / 4 1970 г. выпуска.
Бистер, Оксфордшир, Великобритания.
8 октября 2023 г.

© Sue Thatcher / Shutterstock.com



- Ретрокар Morgan MG перед историческим зданием в Бухаресте, Румыния. 2 сентября 2015 г.

© Sogodel Vlad / Shutterstock.com



© Milos Ruzicka / Shutterstock.com

- Спортивный автомобиль Morgan Plus 4 1968 г. выпуска на Национальном дне старомодных автомобилей. Лелистад, Нидерланды. 16 июня 2024 г.



© Art Konovalov / Shutterstock.com

- Компактный родстер в ретростиле Morgan Plus Six на Женевском международном автосалоне. Женева, Швейцария. 10 марта 2019 г.



■ Автомобиль Morgan Plus 4. Стрэнрэр, Дамфрис-энд-Галлоуэй, Шотландия, 18 июля 2018 г.



■ Спортивный автомобиль Morgan. Иквелл, Бедфордшир, Великобритания, 7 июля 2023 г.

В 1968 г. на свет появился Morgan Plus 8. Если 4 / 4 был элегантным спорткаром старой школы, то Plus 8 оказался «автобунтарем», способным повздорить даже с Ferrari. Под капотом Plus 8 стоял 3,5-литровый V8, разработанный и произведенный британской компанией Rover на основе американского двигателя General Motors. В маленьком легком кузове из алюминия этот мотор превращал машину в насто-

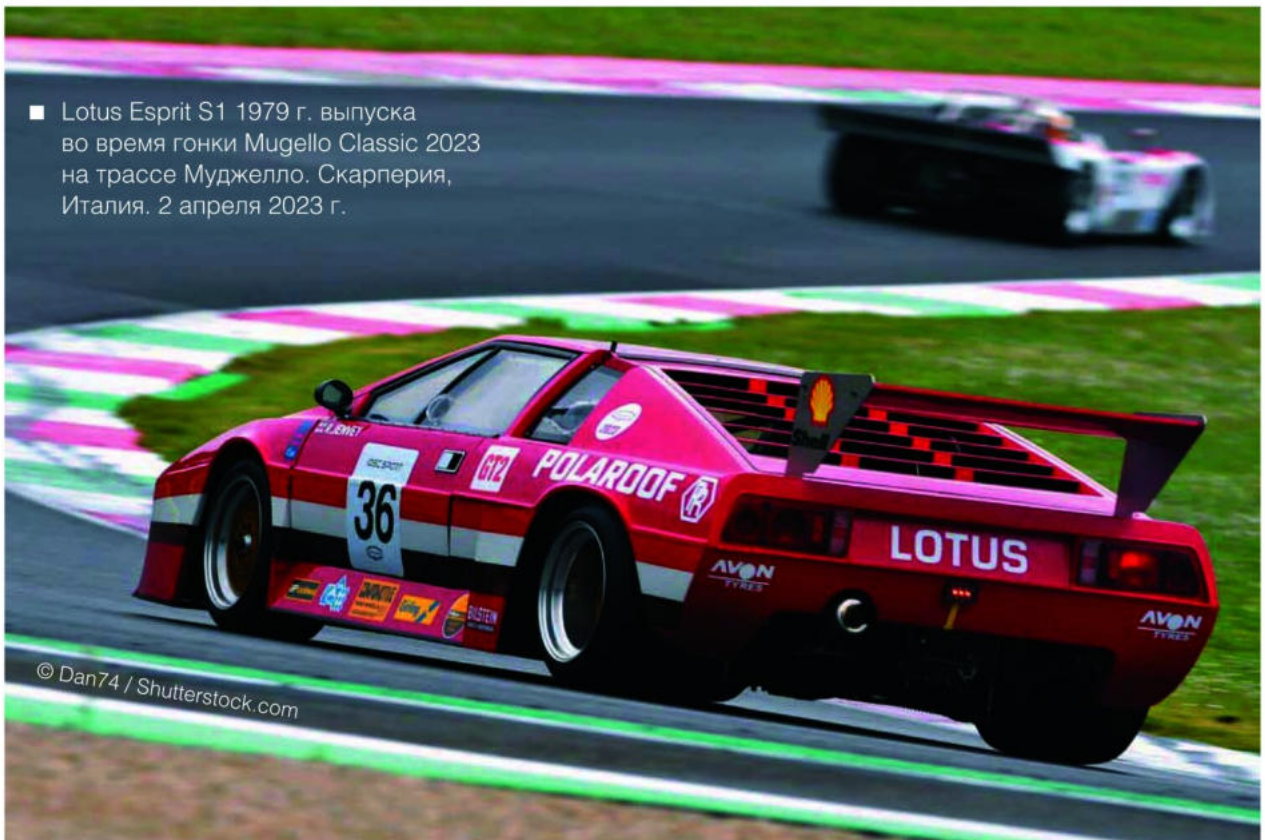
ящую ракету. Plus 8 выпускался в обновленной версии с 2011 по 2019 г. И неудивительно, ведь даже сегодня эти машины собирают вручную, и очередь на новый Morgan может растянуться на несколько лет. А в 2019 г. Morgan представил Plus 8 GTR — лимитированную версию с 375-сильным V8 от BMW. Что может быть удивительнее настоящего гоночного авто в «ретрообертке»?



■ Morgan Aero 8 был представлен на 85-м Международном Женевском автосалоне в Швейцарии 3 марта 2015 г.

■ Спортивный ретрокабриолет Morgan Plus 8. Чикаго, Иллинойс, США. 8 сентября 2024 г.







© Andy Glenn / Shutterstock.com

- Lotus Esprit HC 1987 г. в специальном цвете Monaco White. Саутгемптон, Хэмпшир, Великобритания. 5 марта 2019 г. Дизайн из будущего: Esprit выглядел футуристично даже в 1990-е гг.



© odecam / Shutterstock.com

- Классический Lotus Esprit: культовый дизайн и винтажный шарм. Кашкайш, Португалия. 30 августа 2015 г.
- Lotus Esprit V8 Turbo 1996 г. с открытыми поп-ап фарами. Уиттлбери, Нортгемптоншир, Великобритания. 27 августа 2022 г.

Выдвигающиеся поп-ап фары — культовый элемент спорткаров 1970-х и 1980-х гг.

«Клиновидный» дизайн, разработанный легендарным дизайнером Джорджо Джуджаро.

© Sue Thatcher / Shutterstock.com

Корпус из стеклопластика (типа GRP), что обеспечивает вес всего 1000 кг.

Воздухозаборники двигательной установки.

Задний спойлер (в Turbo и V8 версиях) увеличивает прижимную силу на высоких скоростях.

Среднемоторная компоновка с двигателем, расположенным за сиденьями.

LOTUS ESPRIT



В 1976-м стартовало производство Lotus Esprit S1 — остроносого, низкого, футуристичного, с отличной управляемостью спорткара. А в 1980 г. вышел Lotus Esprit Turbo с турбонаддувом. Он уже мог разогнаться до 240 км/ч и обгонять Ferrari 308. Вес Lotus Esprit Turbo составлял всего 1000 кг (почти на 300 кг легче «итальянца»). 2,2-литровый турбомотор мощностью 210 л. с. обеспечивал разгон до 100 км/ч за 5,6 секунды (а для 1980-х гг. это уровень Porsche и Ferrari).

В 1996 г. Lotus и вовсе рискнул поставить в Esprit 3,5-литровый V8 с двойным турбонаддувом мощностью 354 л. с. — почти как у тогдашней «звезды» Ferrari F355. Разгон от 0 до 100 уменьшился до 4,4 секунды, а максимальная скорость увеличилась до 282 км/ч. Но было одно «но» — британцы урезали мощность своего мотора из-за недостаточно надежной коробки передач.

К сожалению, в 2004 г. производство Lotus Esprit остановили — в основном по финансовым причинам, но этот клиновидный суперкар из Великобритании не просто покорила сердца автолюбителей, он с самого старта своей карьеры буквально нырнул в легенду.



Передняя независимая подвеска с двойными поперечными рычагами из титана и карбона эффективно работает на кочках и поребриках.



Аэродинамический узкий нос изготовлен из углеродного волокна.



Боковые понтоны с узкими воздухозаборниками оптимизированы для охлаждения двигателя.

Аэродинамическое днище с тоннелями — важный элемент концепции «граунд-эффекта»: эффективно генерирует прижимную силу.

Карбоновое заднее антикрыло с активной системой снижения сопротивления (DRS).

Воздухозаборник над головой пилота.



Многоуровневое переднее антикрыло из углеродного волокна для стабилизации передней части болида.

Внутри корпуса гибридный двигатель Mercedes-AMG M12: 1,6-литровый V6 с турбонаддувом, развивает более 1000 л. с.

■ Испанец Карлос Сайнс, пилот McLaren Renault F1 MCL35, на трассе во время тестов «Формулы-1» на автодроме в Барселоне, Испания. 19–21 февраля 2020 г.

© Ev. Safronov / Shutterstock.com





■ Британец Ландо Норрис, пилот болида McLaren MCL35, во время предсезонных тестов чемпионата «Формулы-1» 2020 г. Барселона, Испания. 21 февраля 2020 г.

McLAREN MCL35 F1



После периода неудач, провалов с Honda и разочарований британская команда сделала ставку на креативность инженеров, аэродинамику и отважных пилотов. И это сработало! MCL35, представленный в 2020 г., должен был стать тем самым болидом, который вернул бы команду на вершину.

Сезон 2020 «Формулы-1» был скомкан мировой пандемией COVID. Однако новый болид был замечен. Он получил инновационный аэродинамический дизайн: узкий нос, доработанные боковые понтоны. Улучшенная управляемость была достигнута благодаря оптимизированному шасси. Тогда на машину ставили двигатель Renault, и это был последний год сотрудничества McLaren с французами. Итогом ковидного года стал

лучший результат команды за 8 лет — 3-е место в Кубке конструкторов.

В 2021 г. произошла эволюция болида. Главным изменением стал переход на мотор Mercedes-AMG, правда, новый агрегат просто не влезал в старое шасси, так что пришлось срочно переделывать конструкцию. В результате MCL35M по сравнению с MCL35 стал практически новой машиной. И вот триумф: историческая победа в Монце! Даниэль Риккардо выигрывает гонку, Ландо Норрис — второй. Первый дубль McLaren с 2010 г. и первый выигрыш с 2012 г.!

В истории «Формулы-1» немало взлетов и падений, но то, как McLaren сумел восстать из пепла с MCL35, — это настоящий гоночный миф.



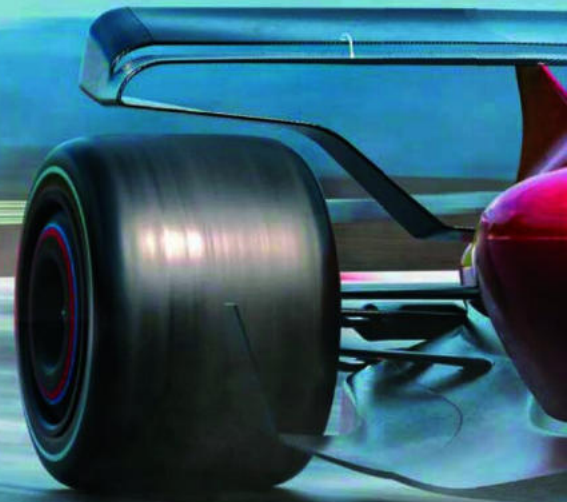
«ФОРМУЛА-1»

Специфика соревнований «Формулы-1» такова, что по конструкции гоночные машины, участвующие в этих состязаниях, ближе к самолетам, нежели к автомобилям. Именно поэтому гонщиков «Формулы-1» зовут не шоферами, а пилотами, как авиационных летчиков, а гоночную машину «Формулы-1» называют болидом (в переводе с древнегреческого — «метательное копье») за примечательную «остроносую» форму.

Самая характерная деталь абсолютно всех болидов «Формулы-1» — необычная конструкция носовой и кормовой частей. Все болиды оборудованы антикрыльями — плоскими панелями, расположенными параллельно земле. Антикрыло гоночного болида можно назвать перевернутым крылом самолета. Оно создает не подъемную, как у летательного аппарата, а прижимную силу. Эта сила прижимает машину к асфальту, чтобы она не перевернулась на высоких скоростях.



- Гоночная отладка автомобиля Maserati 6C 34, разработанного под руководством Эрнесто Мазерати, за рулем Тацио Нуволари (5-е место в гонке), крайний слева — механик Maserati Луиджи Паренти. Гран-при Италии в Монце. 9 сентября 1934 г.



- Скорость, адреналин и риск: болиды разгоняются до 370 км/ч, гонщики идут на риск в каждом повороте — цена ошибки огромна.



© estoril, flickr.com / commons.
wikimedia.org / CC BY 2.0

- Бывший болид «Формулы-1» Lotus 97T, принадлежавший легенде автоспорта Айртону Сенне, во время гонки Мировой серии Renault в Донингтон-парке. Сентябрь 2007 г.



© dlogo dubiella / commons.wikimedia.org /
CC BY-SA 2.0

- Фелипе Масса, победитель Гран-при Бразилии 2008 г. 2 ноября 2008 г.



© Brian Snelson, flickr.com / commons.
wikimedia.org / CC BY 2.0

- Автомобиль «Формулы-1» Ferrari F300 1998 г. Михаэля Шумахера на фестивале скорости в Гудвуде. 5 июля 2009 г.





- Даниил Квят, гонщик команды Toro Rosso F1, впереди болида команды Ferrari на тестовом заезде «Формулы-1» на трассе Каталония в Барселоне, Испания. 27 февраля — 2 марта 2017 г.

Самые мощные и дорогие спорткары, самые высокие скорости, самые опасные повороты — таков мир соревнований на гоночных автомобилях «Формулы-1». «Формулу-1» иногда называют «королевой автоспорта», «королевскими гонками». И это не просто гонки, а драмы, интриги, смертельные риски и легендарные моменты, которые сделали ее главным сериалом в мире автоспорта.

При строительстве гоночных машин «Формулы-1», а также гоночных треков, гаражей для болидов и трибун для зрителей используются новейшие технические достижения автомобилестроения и архитектурной инженерии. Это делает «Формулу-1» самым дорогим видом автоспорта.



- Болид «Формулы-1» Mercedes W11 F1.



- Болид «Формулы-1» Alfa Romeo Racing C39.



- Болид «Формулы-1» Williams FW43 F1.



- Японец Юки Цунода на автомобиле RB VCARB 01 из итальянской команды Visa Cash App RB «Формулы-1», Гран-при Италии, Монца. 31 августа 2024 г.



- Пилот команды Scuderia Ferrari Себастьян Феттель во время гонки «Формулы-1» Petronas Malaysia Grand Prix 2016. Сепанг, Малайзия. 1 октября 2016 г.

ИТАЛИЯ — РОДИНА СТИЛЯ И АВТОДИЗАЙНА

Если искать общее слово, которым можно описать итальянские автомобили, то это слово будет «не-тривиальность». Итальянские конструкторы — это художники в мире инженерии, черпающие вдохновение прямоком из европейского барокко. Из-под их «пера» выходят либо изящные шедевры — красивые и надежные, либо всего лишь пучеглазые и просто надежные авто. Но это обязательно будет яркое событие!

Здесь, в Италии, автомобиль — не роскошь и не средство передвижения, а эмоция!

Италия — не самая большая страна, однако этот уютный апеннинский «сапожок» считается настоящим храмом автодизайна. Здесь рождается волшебство, когда технологии соединяются с искусством. Ferrari, Lamborghini, Maserati, Alfa Romeo — каждый бренд со своим характером. Это же касается и «народных» марок типа Fiat.

© Shutterstock-Pixelsquid /
Shutterstock.com



- Bugatti Type 50 (1933) — эксклюзивное довоенное купе с инновационным мотором и изысканным стилем.

© Shutterstock-Pixelsquid /
Shutterstock.com



- Fiat 1100 103 (1953) — компактный, элегантный «народный» седан, символизировавший послевоенное возрождение Италии.

© Roman Belogorodov / Shutterstock.com



- Alfa Romeo Montreal 1970 г. в музее Alfa Romeo (Museo Storico Alfa Romeo). Арезе, Италия. 13 февраля 2019 г.

© Shutterstock-Pixelsquid /
Shutterstock.com



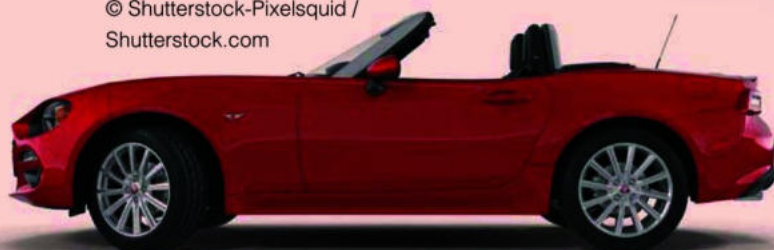
- Alfa Romeo Giulietta (1961) — элегантное купе с дерзким характером, положившее начало спортивным традициям марки.

© Shutterstock-Pixelsquid /
Shutterstock.com



- Maserati Ghibli S — динамичный и роскошный седан с итальянским темпераментом и выразительным дизайном.

© Shutterstock-Pixelsquid /
Shutterstock.com



- Fiat 124 Spider (2017) — современная интерпретация классического родстера, сочетающая стиль ретро и японскую техническую платформу.

- Lancia Delta (1979) — культовый хэтчбек, ставший легендой ралли благодаря победам в WRC.

© Shutterstock-Pixelsquid /
Shutterstock.com



- Ferrari Purosangue SUV (2023) — первый кроссовер Ferrari, сочетающий мощь V12 и элегантность суперкара.



© Shutterstock-Pixelsquid / Shutterstock.com

- Alfa Romeo 33 Stradale — один из самых красивых и редких суперкаров в истории, воплощение гоночной души на дорогах.



© Shutterstock-Pixelsquid / Shutterstock.com

- Lancia Ypsilon Hybrid (2024) — стильный городской компакт с экономичным гибридным двигателем, ориентированный на современные тренды.



© Shutterstock-Pixelsquid / Shutterstock.com



LANCIA MONTECARLO

Изначально планировалось, что это будет «Ferrari для народа» — среднемоторный, стильный и доступный. Но руководство Fiat решило, что такая модель слишком мощная для массового рынка, и за проект ухватилась Lancia. Так в 1975 г. родилась Lancia Beta Montecarlo, названная в честь легендарных побед Lancia в ралли Монте-Карло.

Разработка от Pininfarina подарила машине узнаваемый клиновидный силуэт, ставший иконой 1970-х гг. Среднемоторная компоновка была редкостью для тех лет, особенно для «народного» спорткара. Двухвальный рядный четырехцилиндровый двигатель 2.0 Lampredi (118 л. с.) вовсе не казался «супер-

каровским» агрегатом, однако удачная компоновка и легкость кузова давали машине взрывную динамику. Поэтому не замедлили случиться и гоночные успехи: Montecarlo Turbo стал чемпионом в легендарной Группе 5.

Несмотря на успехи на треке и культовый статус среди фанатов, Lancia Beta Montecarlo не избежала печальной судьбы. В начале 1980-х гг. компания Lancia столкнулась с финансовыми трудностями, и в 1981 г. выпуск Montecarlo был официально завершен, а модель осталась без преемника. Но ее дух не исчез — именно на ее платформе позже создадут Lancia 037, легенду ралли Группы B 1983–1984 гг.



© Sue Thatcher / Shutterstock.com

■ Классический автомобиль Lancia Beta Montecarlo 1976 г. Бистер, Великобритания. 21 апреля 2024 г.

■ Автомобиль Lancia Beta Montecarlo 1977 г. Пьяченца, Италия. Апрель 2023 г.



© ghiz / Shutterstock.com



- Эмануэле Пирро за рулем Lancia Martini Beta Montecarlo во время Дня Minardi 2019 на трассе Имола, Италия. 27 апреля 2019 г.



© Bence Melykuti / Shutterstock.com

- Lancia Beta Montecarlo 1978 г. приближается к финишной черте ралли классических автомобилей Schauinsland Klassik 2018. Фрайбург-им-Брайсгау, Баден-Вюртемберг, Германия. 3 августа 2018 г. Сегодня Montecarlo — редкий коллекционный спорткар, ценящийся за дизайн, историю и гоночное ДНК.

Крышка багажника
открывается необычно — вбок.

Цельнометаллические
(позже плексигласовые)
фальшстойки заднего стекла.

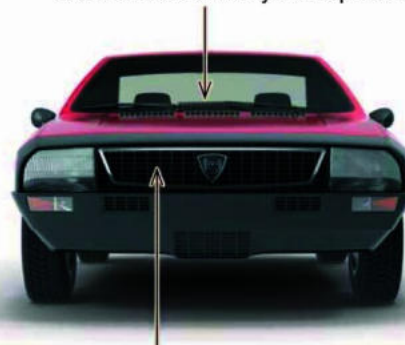
Панорамное ветровое стекло
обеспечивает отличную обзорность.



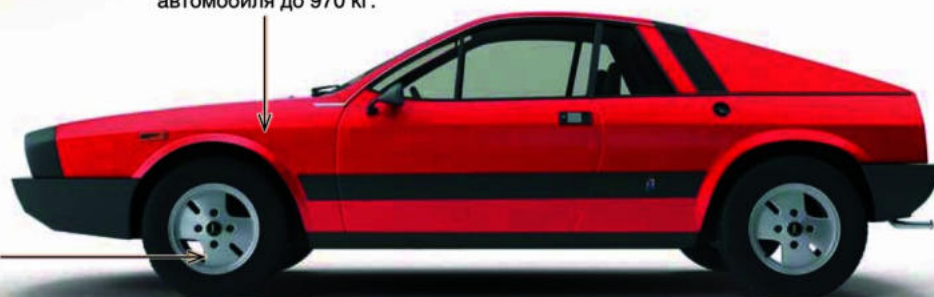
Двигательный
отсек с продольно
расположенным мотором
и вентиляционными
прорезями на капоте.

Легкий стальной кузов
клиновидного дизайна
от Pininfarina с элементами
из алюминия снижает вес
автомобиля до 970 кг.

Фирменная решетка с двойной полосой
Lancia обеспечивает охлаждение радиатора
и создает агрессивный облик.



Алюминиевые колесные
диски Campagnolo — легкие
и прочные, разработаны
специально для спортивного
вождения.





FIAT 500 NUOVA

В 1957 г., когда Италия вставала на ноги после войны и стране требовался доступный, экономичный и компактный автомобиль, родился Fiat 500 Nuova, спроектированный гением минимализма Данте Джакозой.

500-й «Фиат», знаменитый «Чинкуеченто», был крошечным (длина составляла всего 2,97 м!), сверхлегким (500 кг) и невероятно экономичным автомобильчиком, но при этом был выполнен в чисто итальянском стиле. Двигатель имел объем всего 479 см³ и выдавал аж 13 «лошадей», зато расход топлива составлял около 4 л на «сотку». Максималька — 85 км/ч (почти ракета для того времени!). В первых версиях крыша была полностью тканевой, чтобы сэкономить на металле, за что 500-й заслужил звание самого маленького кабриолета.

Следует отметить, что предшественник «Чинкуеченто» — Fiat 500 Topolino («Мышонок») 1936 г. выпуска — был еще более миниатюрным, чем Fiat 500, но популярность настоящему «пятисотому» принесла именно модель 1957 г. Интересно, что даже современный Smart Fortwo крупнее оригинального Fiat 500!

Но самое главное — Fiat 500 был доступен каждому. Цена составляла всего 490 000 лир, что делало мечту о собственном автомобиле осуществимой для миллионов итальянцев. За 18 лет Fiat продал более 3,8 млн машин, сделав 500-й настоящим «народным хитом». Fiat 500 быстро стал не просто автомобилем — он стал символом новой, жизнерадостной Италии! В 2018 г. был представлен автономный Fiat 500, который мог ездить без водителя, но сохранил культовый ретростиль.

Минимальная ширина кузова составляла всего 1,32 м, что идеально подходило для узких улочек Италии.



Двигательный отсек был расположен в корме.

Миниатюрные задние фонари — лаконичный дизайн, вписанный в плавные формы кузова.

Компактные двери облегченной конструкции открывались «против хода» (до 1965 г.).



Заднее расположение двигателя обеспечивало отличную маневренность и компактность.



Круглые фары — фирменный «дружелюбный» дизайн, создававший узнаваемый облик.

Воздушное охлаждение двигателя: в носовой части отсутствовал радиатор.

Раскладной люк из ткани обеспечивал естественную вентиляцию.





© DJ Cockburn / Shutterstock.com

- Fiat 500 Topolino 1937 г. в коллекции Шаттлворт, с Блэкберн Б2 на заднем плане. Аэродром Old Warden, Бедфордшир, Великобритания. 8 июля 2016 г.



© Aleksandr Trofimchuk / Shutterstock.com

- Старый городской автомобиль Fiat Nuova 500, припаркованный у стены с красивыми цветами на заднем плане. Рим, Италия. 27 мая 2014 г.

- Fiat 500 2012 г. на Североамериканском международном автосалоне. Предварительный показ для прессы. Детройт, США. 11 января 2011 г.



© Darren Brode / Shutterstock.com



© Red Sneakers Photography / Shutterstock.com

- Дюжина винтажных Fiat 500 Nuova. Fiat 500 Abarth припаркован в начале группы. Львов, Украина. 1 июня 2019 г.



- Fiat Barchetta 1995 г. Пьяченца, Италия. 14 апреля 2024 г.
Выпускался только в вариантах кабриолета, максимум — с брезентовой крышей. Разработчики сознательно ввели в облик автомобиля элементы «ретрофутуризма»: вытянутый капот, округлые фары и волнообразные боковые линии отсылали к классическим итальянским спорткарам 1950-х гг.



- Итальянский кабриолет Fiat Barchetta. Бордо, Аквитания, Франция. 26 апреля 2020 г.
Яркий дизайн: сочетание классических и современных линий.

© sylv1rob1 / Shutterstock.com

- Fiat Barchetta.
6 сентября
2015 г.



© raffaele sergi / commons.
wikimedia.org / CC BY 2.0



FIAT BARCETTA

На фоне успеха Mazda MX-5 и растущего интереса к легким двухместным машинам итальянцы решили создать собственный небольшой автомобиль.

Проект появился почти случайно: дизайнер Андреас Запатаинас, работавший в Centro Stile Fiat, нарисовал эскизы родстера на основе серийного Fiat Punto. Руководству Fiat настолько понравились предложенные дизайнерские решения, что проекту сразу дали зеленый свет.

Дебют состоялся в 1995 г. Fiat представил Barchetta как элегантный, но вполне доступный родстер. 1,8-литровый мотор всего на 131 л. с. для легкого (1050 кг) автомобиля подарил ему приличную динамику: машина могла разогнаться до 100 км/ч за 8,9 секунды и имела максимальную скорость 200 км/ч.

Кузов изготавливали вручную в мастерской Maggiore, что делало Barchetta почти «бутиковым» автомобилем. Машина создавалась как чистый родстер с открытым верхом, версия с жесткой крышей даже не предусматривалась.



© Vauxford /
commons.wikimedia.org /
CC BY-SA 4.0

- Fiat Barchetta 2005 г. выпуска с мотором 16V объемом 1,7 литра.
Ройал-Лемингтон-Спа, Великобритания.
6 февраля 2018 г.



© S.Candide / Shutterstock.com

- Автомобиль Fiat Barchetta с установленной брезентовой крышей. Йезоло, Италия.
21 июня 2017 г.

- Джузеппе «Нино» Фарина на Alfa 159 (№ 2, занял 5-е место) преследует Хосе Фройлана Гонсалеса на Ferrari 375 F1 (№ 14, занял 2-е место) на Гран-при Франции. 1 июля 1951 г.
В мире автоспорта был автомобиль, положивший начало самой «Формуле-1» как чемпионату и поставивший рекорды, которые десятилетиями оставались недостижимыми — это Alfa Romeo. А Фанхио и Фарина — две легенды, которые начали свою карьеру за рулем Alfa Romeo.



© commons.wikimedia.org / public domain



ALFA ROMEO 158 / 159 ALFETTA

История 158-й модели началась в 1937 г., когда Alfa Romeo была одной из сильнейших гоночных команд Европы, а инженеры создали машину, которая должна была выиграть всё. Она получила легкую стальную раму с обтекаемым кузовом и полуторалитровый восьмицилиндровый двигатель с компрессором, который выдавал 195 л. с. Максимальная скорость составляла около 230 км/ч, для 1938 г. это было очень быстро. А потом была Вторая мировая война... Но уже в 1950 г. организовали первый чемпионат «Формулы-1», на котором разыгрывалось первенство среди водителей. Alfa Romeo прислала модернизированные 158-е, и начался полнейший разгром конкурентов: семь гонок — семь побед, и ни одной аварии.

Для нового сезона компания Alfa Romeo сделала еще более мощную Alfa Romeo 159. Мотор разогнали до 425 л. с. (почти вдвое мощнее, чем до войны!), максимальная скорость достигла 310 км/ч, болид разогнался

до 100 км/ч всего за четыре секунды, появилась революционная подвеска De Dion. И снова Alfa Romeo доминировала. В итоге машина выиграла 10 из 14 гонок за два года.



© S.Candide / Shutterstock.com

- Alfa Romeo 158 1937 г. в музее Casa Enzo Ferrari. Модена, Италия. 24 июня 2014 г.



В носовой части двигатель объемом 1,5 литра V8 с нагнетателем — один из самых мощных моторов своего времени.

Узкий обтекаемый кузов для минимального аэродинамического сопротивления: каркас из стали, обшивка из алюминия.

Огромный задний топливный бак делал машину сложной в управлении, так как центр тяжести смещался по мере расхода топлива.



Массивные передние крылья гасили подъемную силу на высоких скоростях.

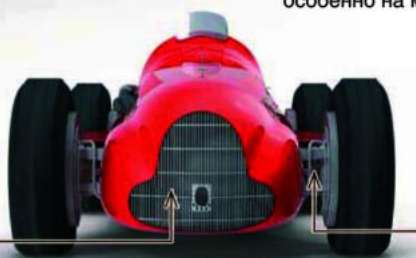


Огромный выпускной тракт — двойные трубы бокового расположения.

Узкие покрышки с высоким профилем требовали филигранного управления, особенно на мокрой дороге.

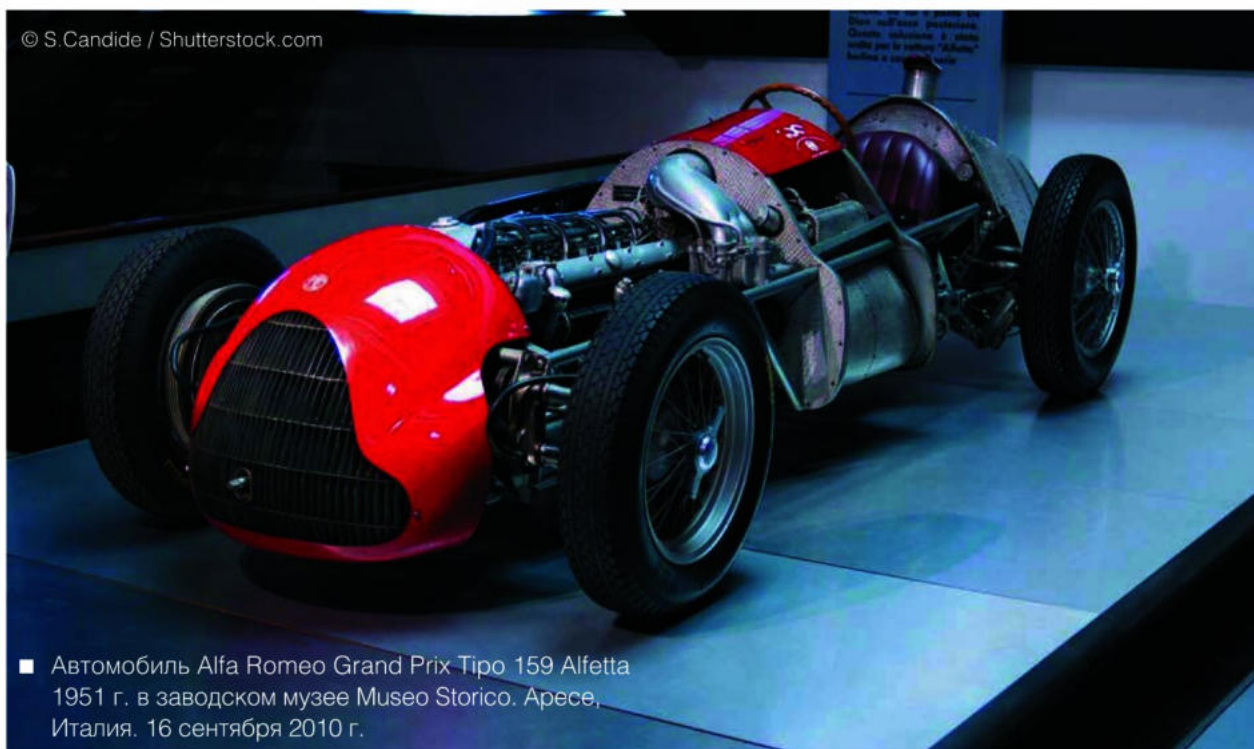
Узкий кокпит, дающий пилоту лучшее ощущение машины.

Агрессивная решетка радиатора — фирменный стиль Alfa Romeo.



Подвеска De Dion — революционное решение своего времени.

© S.Candide / Shutterstock.com



■ Автомобиль Alfa Romeo Grand Prix Tipo 159 Alfetta 1951 г. в заводском музее Museo Storico. Апеце, Италия. 16 сентября 2010 г.

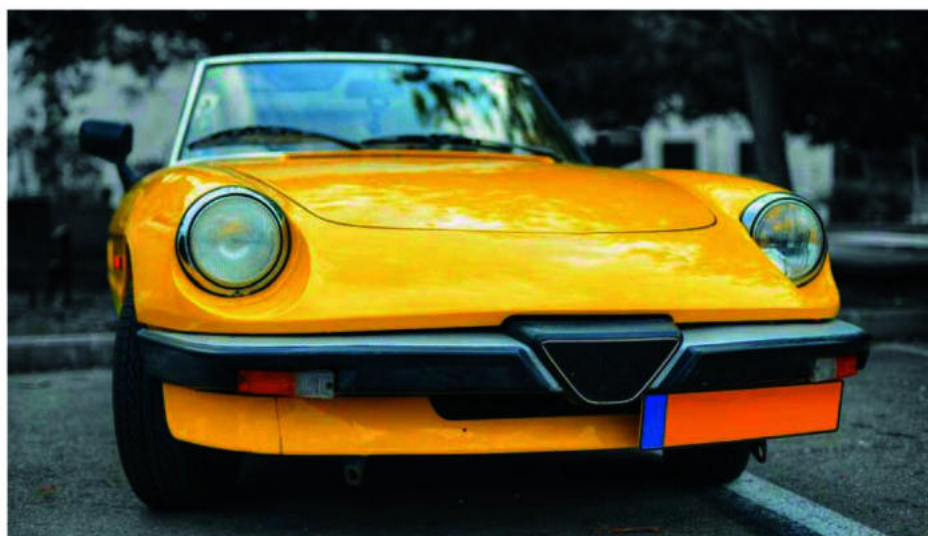
- Alfa Romeo Spider 1-го поколения на встрече любителей ретроавтомобилей в Гейдельберге, Германия. 30 июля 2017 г.



- Alfa Romeo 2000 Spider Veloce 2-го поколения (номер ZV-68-XT). 23 августа 2009 г.



- Alfa Romeo Spider 3-го поколения.



ALFA ROMEO SPIDER



В 1966 г. Alfa Romeo представила Spider Duetto — изящный двухместный родстер, созданный студией Pininfarina. Машина была легкой, элегантной и, самое главное, невероятно быстрой для своих 1,6 литра. Но судьбоносный момент случился годом позже — Дастин Хоффман в фильме «Выпускник» (1967) колесил на красном Duetto, что прославило машину.

Вторая серия: хром исчезает, мощность растет (1970–1982). Главные герои: мощные моторы и обновленный дизайн. Краткое содержание: обрезанная корма для лучшей аэродинамики (Kamm-tail). Но уже в 1970-е гг. модель слегка преобразилась: вместо круглого задника появилась обрезанная корма,

а двигатель стал двухлитровым. Эта версия прожила более десяти лет и стала самой массовой. Третье поколение считается довольно спорным: тонкие хромированные детали кузова сменились массивными пластиковыми. Однако под капотом все было по-прежнему прекрасно — двухлитровый двигатель получил инжектор вместо карбюратора, а управляемость оставалась на высоте. В начале 1990-х гг. с Alfa Romeo убрали спойлер, вернули элегантные формы, а интерьер сделали более дорогим. Машина по-прежнему оставалась одной из самых доступных классических Alfa Romeo. Но 1993 г. стал концом эпохи: сошла с конвейера последняя классическая Spider.



- Alfa Romeo Spider 2.0 с открытым верхом 4-й серии, выпускалась с 1990 г. Удине, Италия. 19 сентября 2023 г.



- Alfa Romeo Spider JTS V6 (Type 939) — пятое и шестое поколения Spider: выпускались в 2006–2011 гг. 26 марта 2017 г.

© Shu1188 / commons.wikimedia.org / CC BY-SA 4.0



ALFA ROMEO GIULIA GTA

Оригинальная Giulia GTA вышла в 1965 г. и была облегченным гоночным вариантом Giulia Sprint GT. И в 2020-м Alfa Romeo в честь 110-летия марки решили воскресить эту культовую модель: взять мощное купе и доработать его. Основой новой Alfa Romeo Giulia GTA стала Giulia Quadrifoglio — спортивный седан с 510-сильным двигателем V6. Но инженерам Alfa этого было мало. GTA получила углепластиковые капот, крышу, передние крылья и бампер, алюминиевые двери, титановые детали в выпуске и легкие спортивные кресла. Вес сбросили на 100 кг, а двигатель усилили, поставив 2,9-литровый 540-сильный битурбо V6. Вдобавок Giulia GTA 2020 г. получила «злющий» стильный аэродинамический пакет, включающий крупное антикрыло (у версии



© Shang Saal / Shutterstock.com

GTAm), расширенные колесные арки, гоночный диффузор и передний сплиттер. GTAm стала модификацией без задних сидений, с каркасом безопасности и ремнями вместо дверных ручек — то есть чисто гоночной машиной.

Производители ограничили общий тираж GTA и GTAm 500 единицами, и поклонники Alfa Romeo ломали голову, что же на самом деле продавала им любимая марка: легкий мощный седан или уличный спорткар?

- Alfa Romeo Giulia GTA, 3D-иллюстрация. Щецин, Польша. Март 2021 г. Некоторые коллекционеры настолько верят в новый автомобиль, что сразу приобрели по три машины: одну для трека, одну для города, одну просто так, чтобы стояла в гараже для красоты.



© Mike Mareen / Shutterstock.com



■ Автомобили Alfa Romeo 4C (слева) и Giulia GTA. Шанхай, Китай. 2 марта 2023 г.

Карбоновая крыша, легкая и прочная, снижает центр тяжести для лучшей управляемости.



Боковые юбки из углеродного волокна улучшают аэродинамику.

Использование **углепластиковых элементов** в передней и задней подвеске повышает жесткость конструкции и снижает неподдрессоренную массу.



Легкие литые диски изготовлены из сверхпрочного алюминиевого сплава.

Гоночное антикрыло (GTAm версия): углепластиковое, регулируемое.

Воздухозаборники на капоте оптимизируют охлаждение битурбо V6.



Выхлопная система Akrapovic с титановыми трубами.



Передний сплиттер из карбона разработан с участием инженеров Sauber F1.



FERRARI F40



- Ferrari F40 — суперкар итальянского производителя. Выпуск начался в 1987 г. по случаю 40-летия основания марки. Мадрид, Испания. 20 января 2015 г.



© FernandoV / Shutterstock.com



Начало 1980-х гг. было тревожным временем для Ferrari. Конкуренты поджигали, Porsche с 959-й моделью уже готовились к революции. В ответ итальянская марка нашла решение в мире гонок. Прототип 288 GTO Evoluzione, разработанный для легендарной (но отмененной вследствие жутких аварий) Группы В, был настолько быстрым, что Энцо Феррари решил сделать из него серийный автомобиль. Так в 1987 г. родился Ferrari F40.

Он получил 2,9-литровый V8 с двумя турбинами мощностью 478 л. с. и разгоном до 100 км/ч за 3,8 секунды. Максимальная скорость составляла 324 км/ч, а вес — всего 1100 кг. Вся философия машины сводилась к тому, чтобы сделать ее как можно легче и быстрее. Карбоновый кузов F40 невероятно легкий, даже логотип Ferrari на капоте поначалу был наклейкой вместо металлического значка — для экономии веса. Но самое главное — никакой электроники: ни ABS, ни системы стабилизации, ни усилителя руля. Только водитель, мотор и смертельная опасность, которая поджидает тебя на каждом повороте, если сделаешь ошибку. Как результат — спрос оказался настолько устойчивым, что производство растянули до 1992 г., а итоговое количество машин составило 1315 экземпляров. Цена в момент выхода доходила до 400 000 долларов, сегодня это минимум 2 500 000 долларов.

- Ferrari F40 1987 г. выпуска из фильма «Дерево Джошуа» в музее завода Casa Enzo Ferrari. Модена, Италия. 16 июня 2016 г.

- Ferrari F40 1991 г. на Auto Exotica во время Канадского международного автосалона 2025 г. Торонто, Канада. 14 февраля 2025 г.



© S.Candide / Shutterstock.com



© Informa Plus / Shutterstock.com



■ Lamborghini Countach — суперкар 1970-х гг., предшественник Lamborghini Diablo. Сант-Агата-Болоньезе, Италия. 1 сентября 2014 г.



■ Спорткар Lamborghini Diablo GT 2001, выставка 31 Oldtimertage Berlin-Brandenburg (31-й День старинных автомобилей Берлин-Бранденбург). 6 мая 2018 г.

LAMBORGHINI DIABLO



В середине 1980-х гг. в Lamborghini решили обновить культовый Countach. Он был хорош, но технологически уступал Ferrari Testarossa и Porsche 959. Разработку доверили Марчелло Гандини, который ранее нарисовал Countach и Miura. Но когда Lamborghini купила компания Chrysler, американцы посчитали, что его дизайн слишком угловатый, и слегка его сгладили.

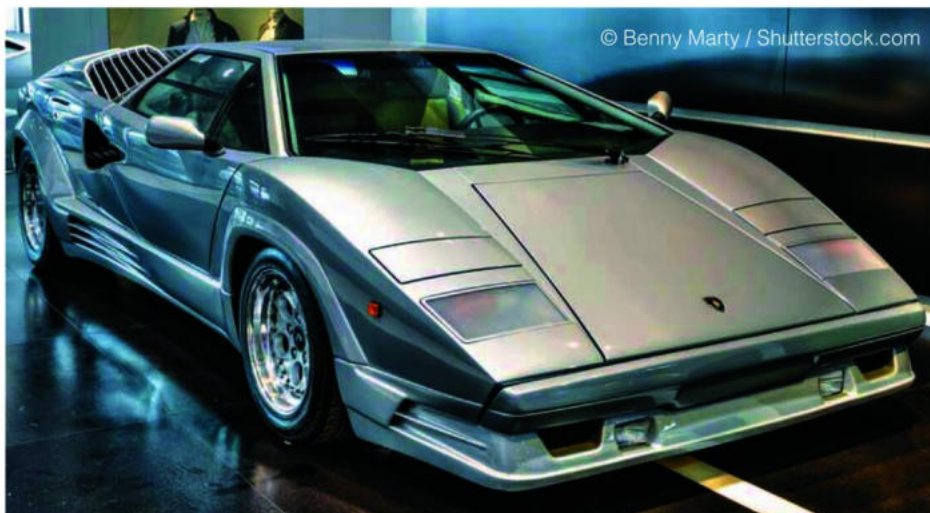
Когда Diablo представили в 1990 г., это был настоящий «монстр на колесах»: 5,7-литровый двигатель V12 мощностью 492 л. с. разгонял машину до 100 км/ч за 4,5 секунды, а скорость 325 км/ч официально превращала Diablo в самый быстрый серийный автомобиль в мире. Салон же был неожиданно роскошным для Lamborghini: кожа, климат-контроль, CD-плеер...

В 1993 г. вышла Diablo VT (Viscous Traction) — первая Lamborghini с системой полного привода 4WD. Позже появились версии: SE30 (1993) — облегченная и более мощная (525 л. с.), в честь 30-летия Lamborghini; GT (1999) — 575 л. с., карбон, самый «злой» из всех.



■ Lamborghini Diablo — культовый итальянский суперкар из девяностых, оснащенный 5,7-литровым двигателем V12. Загреб, Хорватия. 10 июля 2015 г.

© supergenijalac / Shutterstock.com



- Lamborghini Countach, выпускавшийся с 1974 по 1990 г., на выставке, посвященной 100-летней истории Lamborghini. Аэропорт Гульельмо Маркони, Болонья, Италия. 31 августа 2015 г.



- Automobili Lamborghini — итальянский бренд и производитель роскошных спортивных автомобилей и, ранее, внедорожников, сейчас принадлежащий Audi — подразделению Volkswagen Group. Квебек-сити, Квебек, Канада. 24 августа 2020 г.

- Lamborghini Diablo VT был представлен в 1993 г. и отличался от стандартного Diablo наличием полного привода. Мероприятие Top Selection 2016. Мольяно-Венето, Италия. 11 сентября 2016 г.





© JoshBryan / Shutterstock.com

- Lamborghini Diablo 1993 г. выпуска. 17- либо 18-дюймовые колеса с легкосплавными дисками и шинами Pirelli P Zero разработаны специально для Diablo. Портленд, США. 20 августа 2024 г.

В конце 1990-х гг. Audi купила Lamborghini, и немцы начали наводить германский порядок: улучшили качество сборки и добавили ABS. Название этого автомобиля — это не только «дьявол» по-испански, но еще и кличка быка, который в 1869 г. на арене в Мадриде бился так яростно, что вошел в историю.

В 1999 г. Diablo получила шестилитровый мотор (575 л. с.) и обновленный дизайн от Audi. Финальная версия, Diablo VT 6.0 SE (2001), оказалась самой быстрой и редкой: было выпущено только 42 экземпляра. Но в Lamborghini уже работали над преемником — Murcielago. В 2001 г. производство Diablo прекратилось.

«Дьяволом» владели в свое время мировые звезды: Дональд Трамп, Джей Лено, Николас Кейдж, Майкл Джордан.

- Итальянский суперкар Lamborghini Diablo.

© Christoff / Shutterstock.com

Аэродинамический профиль кузова,
материалы: алюминий, углепластик и кевлар
в поздних версиях.

Антикрыло повышает прижимную
силу на скоростях выше 250 км/ч.



Фары с механическим
подъемным механизмом.

Передний сплиттер и боковые
воздухозаборники.

Боковые воздухозаборники
охлаждают огромный
двигатель V12 и задние тормоза.

© Sue Thatcher / Shutterstock.com

■ Автомобиль
Lamborghini Diablo
2002 г. Бистер,
Великобритания.
21 апреля 2024 г.



■ Lamborghini Diablo SV-R. Ной-Ульм, Германия.
23 октября 2022 г.



■ Lamborghini Murcielago на автосалоне
в Болонье. 2003 г.



■ Немец Питер Кокс за рулем Lamborghini Murciélago R-GT команды Inter Progress Bank Spartak Racing
на гонке «1000 км Сильверстоуна». 14 сентября 2008 г.



- Maserati GranTurismo MC Stradale на выставке Thailand International Motor Expo 2014 в Нонтхабури, Таиланд. 6 декабря 2014 г. Дэвид Бекхэм и Лионель Месси ездили на GranTurismo MC Stradale, первый даже снимался в рекламе Maserati.



MASERATI GRANTURISMO

Свое дело Maserati знают на 5+. Этот итальянский производитель намного старше Ferrari и Lamborghini и отличается от них тем, что делает намного более «мягкие» машины с формами и характерами, поначалу кажущимися неагрессивными.

В начале 2000-х гг. в Maserati постепенно отходили от кризисов и решили создать новый флагман вместо устаревшего Maserati Coupe. В 2007 г. в Pininfarina нарисовали по заказу Maserati один из самых красивых купе в истории марки — GranTurismo. Все в нем говорило о скорости: длинный капот, «мускулистые» крылья — потенциальная агрессия, тщательно спрятанная за элегантностью. Но главное скрывалось под капотом — 4,2-литровый V8 от Ferrari (405 л. с.).

GranTurismo сразу полюбили за сочетание комфорта и спортивности. Вскоре появились GranTurismo S (2008) — первые 440 «лошадей» под капотом и динамика от 0 до 100 км/ч за 4,9 секунды. GranTurismo MC Stradale (2011) — спортивная версия мощностью 450 л. с. с облегченным кузовом и максимальной скоростью 303 км/ч. И финальный аккорд — GranTurismo MC (2018) с более современным салоном — последняя Maserati с мотором V8 Ferrari без турбо.

С 2023 г. выпускаются новые гранд-туреры от Maserati: GranTurismo Modena с трехлитровым V6 Twin-Turbo (490 л. с.), GranTurismo Trofeo с тем же V6 Twin-Turbo, но уже 550 л. с., и GranTurismo Folgore — с мотором мощностью 760 л. с. и разгоном от 0 до 100 км/ч за 2,7 секунды.



- GranTurismo Folgore — первый автомобиль в истории Maserati, в котором используется трансмиссия, работающая на стопроцентных электрических батареях. Щецин, Польша. Март 2023 г.

Алюминиевые капот и крылья — облегченная конструкция для снижения веса и улучшенной развесовки на осях.

Небольшие боковые воздухозаборники — фирменный стиль Maserati.

Крыша из композитных материалов уменьшает вес и понижает центр тяжести, улучшая управляемость.



Карбон-керамические тормоза Brembo с высокой износостойкостью.

Диффузор из карбона улучшает прижимную силу.

Подвеска Skyhook — активная адаптивная система.



Решетка с трехлучевой эмблемой «Трезубец» Maserati делает переднюю часть легко узнаваемой.



Четыре хромированные выхлопные трубы издают фирменный рев V8 от Ferrari: до 100 дБ громкости!



© Arnaud 25 / commons.wikimedia.org / CC BY-SA 4.0



© Joe Ross / commons.wikimedia.org / CC BY-SA 2.0

■ Этторе Бугатти (1881–1947) позирует, держа руль гоночного автомобиля Bugatti Type 35 номер 7, Гран-при Лиона 1924 г. (премьера Type 35, завершившаяся в сентябре Гран-при Франции 1924 г.), фото музея Bugatti Molsheim.

■ Bugatti Type 41 Royale 1931 г. с открытым капотом. Музей Генри Форда в Дирборне, штат Мичиган, США. 22 февраля 2016 г.

Фары были изготовлены по заказу, давали яркий свет и подчеркивали статус владельца.

Под капотом длиной 1,4 м — **двигатель объемом 12,7 л**, который проектировался для Министерства авиации Франции.

Роскошный салон ручной работы: только лучшие породы дерева, натуральная кожа и инкрустации.

Увеличенный багажник был спроектирован для путешествий королевских особ, мог вместить чемоданы, сервизы, пикниковые наборы.

Порог и заднее крыло были выполнены единой шестиметровой деталью.

Гигантская радиаторная решетка со статуэткой слона от скульптора Рембрандта Бугатти — брата Этторе Бугатти.

Удлиненная колесная база обеспечивает непревзойденную плавность хода и комфорт.

Кузов из алюминия и стали.

Массивные 24-дюймовые колеса — почти как у паровоза.

BUGATTI TYPE 41 ROYALE



В конце 1920-х гг. Этторе Бугатти был уже широко известен — его болиды выигрывали гонки, а дорожные модели считались эталоном изысканности. Но этого ему было мало. Он хотел создать лучший в мире автомобиль — для королей, императоров и президентов.

Так появился Bugatti Type 41 Royale — невероятный лимузин, который затмил Rolls-Royce и Hispano-Suiza. Royale имел гигантские размеры: длина — 6,4 м, колесная база — 4,3 м (как у грузовика!) и вес — 3,2 т. Даже самые дорогие Rolls-Royce Phantom тех лет выглядели малышами рядом с Royale. Этот исполин получил двигатель V8 объемом 12,7 л мощностью 300 л. с. — боль-

ше, чем у танков того времени! Картину завершали ручная сборка, лучшие материалы, уникальные кузова от самых дорогих ателье Европы: Kellner, Weinberger, Park Ward.

Но вот беда... В 1929 г. случился Великий кризис, и даже у королей просто перестало хватать денег на такие машины. Бугатти планировал сделать 25 Royale, но в итоге только шесть автомобилей было собрано и продано. Три из шести выпущенных машин Royale спрятали от нацистов во время Второй мировой войны — замуровали в стене замка Бугатти в Эрменонвилле.

Сегодня каждая Royale стоит более 40 млн долларов! Причем с годами стоимость этих инженерных шедевров только растет.

- Автомобиль класса люкс Bugatti 41 Royale Coupe de Ville Binder 1930 г. на Женевском международном автосалоне. Женева, Швейцария. 26 февраля 2024 г. Самый большой, мощный и роскошный автомобиль своего времени, да и не только своего.

© VanderWolf Images / Shutterstock.com





© Max Earey / Shutterstock.com

- Самый быстрый автомобиль в мире (на 2010 г.) Bugatti Veyron Super Sport на горной дороге. Херес, Испания. 19 сентября 2010 г.



- Bugatti Veyron 16.4 Grand Sport Vitesse на автосалоне IAA во Франкфурте, Германия. 13 сентября 2013 г.

© VanderWolf Images / Shutterstock.com



BUGATTI VEYRON

История началась в конце 1990-х гг., когда Volkswagen купила Bugatti. Глава VW Фердинанд Пиех хотел доказать, что его концерн способен строить не только «народные авто», но и самый мощный и быстрый автомобиль в истории. Правда, изначальные требования — двигатель в 1000+ л. с. и максимальная скорость 400+ км/ч — казались нереальными проектами. Каково же было удивление мировой общественности, когда в 2005 г. миссия закончилась успехом: был предъявлен Bugatti Veyron 16.4 с восьмилитровым W16 и четырьмя турбинами. При этом он был не просто гоночным болидом, а удобным роскошным купе.

В 2005 г. Veyron установил рекорд скорости в 407 км/ч, став первым серийным гиперкаром, открывшим эпоху автомобилей с показателями свыше 400 км/ч. А в 2010-м версия Super Sport разогналась до 431 км/ч, официально став самой быстрой машиной в мире (до выхода Chiron).

Однако все в этой жизни чего-то стоит. Volkswagen вложил в проект около 2 млрд долларов, а каждый Veyron продавался за 1,5–2 млн, в то время как его себестоимость достигала 5 млн. То есть VW буквально платил за то, чтобы клиенты катались на Veyron.



■ Гиперкар Bugatti Veyron Pur Sang.
20 апреля 2012 г.



© Dong liu / Shutterstock.com

■ Pagani Zonda S Roadster на 87-м Женевском международном автосалоне в Palexpo-Geneva, Швейцария. 9 марта 2017 г.



© Vander Wolf Images / Shutterstock.com

■ Спортивный автомобиль Pagani Zonda C12, продемонстрированный на 89-м Женевском международном автосалоне. Женева, Швейцария. 6 марта 2019 г.

Ультралегкая и сверхжесткая конструкция, сделанная вручную из углеродного волокна и титана.

Фирменные овальные фары обеспечивают мощное освещение и подчеркивают футуристический дизайн.

Передний сплиттер из карбона увеличивает прижимную силу.

■ Эксклюзивный гоночный автомобиль Pagani Zonda. Гудвуд, Великобритания.

© Executioner / Shutterstock.com

Выступающие колесные арки улучшают устойчивость и управляемость, придавая машине агрессивный гоночный вид.

Аэродинамическое антикрыло усиливает прижимную силу на задней оси.



Воздухозаборники двигателя на боках.



© dimcars / Shutterstock.com

- Суперкар Pagani Zonda F в музее итальянского производителя. Модена, Италия. Ноябрь 2019 г. Все Zonda создавались вручную, в единичных экземплярах. В Pagani каждый элемент — произведение искусства. Даже болты и гайки сделаны на заказ.



© Bascar / Shutterstock.com

- Интерьер Pagani Zonda HP Barchetta. 88-й международный автосалон в Женеве с 8 по 18 марта 2018 г. Женева, Швейцария. 8 марта 2018 г.



© Dan74 / Shutterstock.com

PAGANI ZONDA



В 1983 г. аргентинец с итальянскими корнями Горацио Пагани, мечтавший с детских лет заняться проектированием спортивных автомобилей в стране, известной своими суперкарами, — Италии, устроился на работу в компанию Lamborghini. В дальнейшем он принял участие в создании внедорожника LM и суперкара Diablo и очень скоро стал одним из крупнейших специалистов в этой области.

В 1992 г. Пагани основал компанию Pagani Automobili S.p.A., и в 1999 г. на Женевском автомобильном салоне состоялся дебют его первого автомобиля — Zonda C12 S (Viento zonda — «ветер, дующий с восточных склонов Анд»). На выставке этот гиперкар произвел фурор.

Как и положено суперспорткару, Zonda C12 S представляет собой вариацию на тему болидов «Формулы-1». Интерьер кокпита завораживает продуманной до мелочей комфортабельностью. А мелодия работающего шестилитрового V12 от Mercedes-AMG мощностью 394 л. с. не оставит равнодушным никого. Как утверждают, страстный меломан Пагани лично «настраивал» звук системы счетверенных глушителей.

Правда, и стоит такой шедевр соответствующе — около 500 000 долларов. Но это далеко не предел для подобных машин. Так, существующая в единственном экземпляре Pagani Zonda Cinque, которая получила название RAK, выставлена на продажу за 1 849 000 евро. Официально производство уникальных авто закончилось в 2010-м, но клиенты до сих пор заказывают уникальные версии, и Pagani их делает. Например, Zonda HP Barchetta (2018) стала самой дорогой Pagani — 17,5 миллиона долларов!

- Заезд на Pagani Zonda R во время Minardi Historic Day 2018 на трассе Имола, Италия. 6 мая 2018 г.



© Sarah Stierch / commons.wikimedia.org / CC BY 4.0

- Грэм Рахал на Dallara DW12 на гонке GoPro Grand Prix 2015 в Сономе. 29 августа 2015 г.



© Sergio Rojo / Shutterstock.com

- Фернандо Алонсо принял участие в гонке «500 миль Индианаполиса 2017» на этом McLaren-Honda-Andretti на шасси Dallara DW12. Музей Фернандо Алонсо, Льянерас, Испания. 18 апреля 2019 г.



© Dan74 / Shutterstock.com

- Гоночное авто Dallara Stradale во время гонок Minardi Historic Day 2018 на трассе Имола в Италии. 6 мая 2018 г.

DALLARA



История этого автопроизводителя началась с Джанпаоло Даллары, итальянского инженера, который успел поработать и в Ferrari, и в Maserati, и в Lamborghini. Но в 1972 г. он решил, что пора строить собственные гоночные автомобили — так появилась Dallara Automobili, чьи машины доминируют в самых «быстрых» чемпионатах мира. Итальянцы не делают массовые авто: они создают шасси для лучших гоночных команд.

Dallara DW12 — это безоговорочный фаворит IndyCar. Каждая машина в чемпионате сделана Dallara! Год дебюта: 2012. Двигатель: V6 Turbo (Honda / Chevrolet). Эта машина настолько прочная, что выдерживает удары в стены на скорости 350 км/ч, защищая пилотов.

Dallara P217 (LMP2) — это «боевая» машина, созданная для 24-часовых марафонов, используется и в чемпионатах мира по гонкам на выносливость (WEC). Год дебюта: 2017. Двигатель: 4,2-литровый Gibson V8, 600 л. с. Скорость: 340 км/ч.

Dallara F2 — используется в «Формуле-2» (младшей лиге F1). Год дебюта: 2018. Каждый пилот, который переходит в F1, сначала ездит на Dallara F2. Это одна из самых сложных машин для управления, ведь она обладает безумной мощностью в 620 л. с. при весе всего 755 кг.

Dallara F320 — это «младший брат» болидов «Формулы-2», задействуется в гонках «Формулы-3» и региональных гоночных чемпионатах (Euroformula Open, японской Super Formula Lights). Год дебюта: 2020.

■ Бolid Dallara DW12.



■ Бolid Dallara P217.



■ Бolid Dallara F2.



■ Бolid Dallara F320.



■ Dallara DW12 гонщика Такумы Сато, ставшая 101-й победительницей гонок Indy 500. 10 декабря 2017 г.



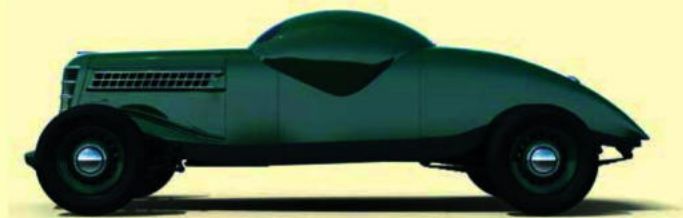
© Jenny Arle / Shutterstock.com

РОССИЯ — ПРАКТИЧНЫЕ АВТОМОБИЛИ



В императорской России автопром был представлен парой-тройкой производителей, с большей или меньшей точностью копировавших иностранные образцы. И хотя это может показаться странным, но рынок отечественных автомобилей стал складываться уже при советской власти, после Гражданской войны. Тогда в СССР машины строили не для комфорта, а для дела. Советские производители всегда ориентировались на выпуск практичных изделий: надежных, проходимых и ремонтпригодных. Машины должны были выдерживать морозы, от которых иностранные авто вставали колом, преодолевать грязь и бездорожье. Они выделялись своей незамысловатостью: чем меньше сложных деталей — тем лучше. «Москвич-402», ВАЗ-2101, ГАЗ-24 «Волга», УАЗ-469 — эти машины покупали на всю жизнь. Правда, они требовали от владельца «постпродажной» доводки напильником, но зато легко чинились собственными силами. «Запорожец» стал первым «народным» авто, а «Нива» — первым в мире массовым внедорожником с несущим кузовом.

Российский автопром после распада Советского Союза оказался в поиске новой идентичности. Современные «Лада Веста», «Москвич 3», новые УАЗы — это уже совсем иной уровень. При этом российские инженеры стараются соединить старую надежность с современным комфортом. Да, путь непростой, но российский автопром живет и развивается.



- ГАЗ ГЛ1 — первый советский спорткар, в 1940 г. разогнавшийся до 161 км/ч и поставивший абсолютный всесоюзный рекорд скорости тех лет.

- АЗЛК «Москвич 402» (1956) — доступный и надежный автомобиль, поставлявшийся в 20 стран.



- ВАЗ-2101 «Жигули». Варна, Болгария. 23 марта 2024 г. Знаменитая «копейка», собственно, и поставившая СССР на колеса.



- Советский ретроавтомобиль КИМ 52-10 «Опытный». Москва, Россия. 12 августа 2014 г.



- ЗАЗ 968 «Запорожец» — «ушастый» народный «мини»: «ушами» автовладелец называли широкие захваты радиатора мотора на боках, подчеркнутые хромом.



- УАЗ-469 — армейская легенда: жесткая подвеска, дизайн железнодорожного вагона, прочность и проходимость танка.

- ВАЗ-2109 — «девятка», символ «лихих 90-х».



- «Москвич 3» (2024) — возвращение легенды в новом формате, можно даже сказать, с восточным «прищуром».



- Lada Niva — достаточно удачная попытка создания гражданского, а не армейского джипа, первый в мире массовый внедорожник с несущим кузовом.

- «Лада Веста» — свежий взгляд на российский автопром, одна из самых продаваемых современных моделей Волжского автозавода.



© Andrei Kholmov / Shutterstock.com



- Новый концептуальный внедорожник LADA 4 × 4 Vision. Тольятти, Самарская область, Россия. 22 августа 2018 г.



© Art Konovalov / Shutterstock.com

- Малолитражный автомобиль ЗАЗ-965 «Запорожец» в музее ретроавтомобилей. Челябинск, Россия. 18 сентября 2016 г.



© Dmytro Stoliarenko / Shutterstock.com

- ЗАЗ-965 «Запорожец» — классический советский компактный автомобиль, известный своим оригинальным дизайном и историческим значением в автомобильном мире. Киев, Украина. 19 мая 2024 г.



© Harmony Video Production / Shutterstock.com

- ЗАЗ-965 «Запорожец» 1957 г. выпуска на автомобильной выставке «Ретро и Экзотика Мотор Шоу» в Киеве, Украина. 8 апреля 2011 г.

ЗАЗ-965 «ЗАПОРОЖЕЦ»



После войны Советский Союз нуждался в массовом автомобиле, дешевом и простом, который мог бы позволить себе обычный рабочий или колхозник. «Москвичи», «Волги» — это все было слишком дорого и статусно. На его создание советских конструкторов вдохновили немецкий «Фольксваген Жук» и итальянский Fiat 600.

Советские инженеры не стали изобретать велосипед и повторили схему компактного двухдверного автомобильчика с мотором сзади. Но добавили свои «фишки»: двигатель воздушного охлаждения собственной разработки ЗАЗ-965 типа V4 объемом 0,76–0,9 литра мощностью 23–27 л. с. и новый кузов — цельнометаллический седан несущего типа.

В 1960 г. с конвейера сошел первый ЗАЗ-965. Машина стоила дешевле всех остальных авто в СССР, причем могла проехать там, где «Волги» и «Москвичи» застревали. Спрос был огромным. Эту машину любили либо ненавидели, либо испытывали оба чувства попеременно, но никто не оставался равнодушным. Маленький и шумный, как мопс, но упрямый, как питбуль, этот автомобиль хоть и получил от народа неблагозвучное прозвище «горбатый», но доказал, что личный транспорт может

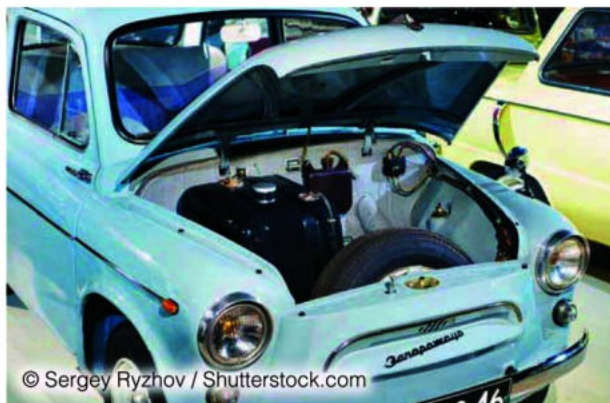
быть вполне доступным. Это был реально народный автомобиль.

В 1969 г. ЗАЗ-965 сняли с производства, заменив более современным ЗАЗ-966, а позже ЗАЗ-968. Но «горбатый» навсегда остался в истории. Сегодня ЗАЗ-965 — это не просто автомобиль, а символ целой эпохи. Его реставрируют, коллекционируют, даже тюнингуют!



© AnBoris / Shutterstock.com

- Старый автомобиль «Запорожец» ЗАЗ-965, расписанный русским национальным орнаментом. Каменск-Шахтинский, Ростовская область, Россия. 3 октября 2020 г.



© Sergey Ryzhov / Shutterstock.com

- ЗАЗ-965 «Запорожец» в ретромузее. Варна, Болгария. 30 августа 2023 г. Багажник открыт, правда, почти все место в нем «съедают» бензобак и колесо-запаска.



© Chere / Shutterstock.com

- Советский автомобиль ЗАЗ-965 «Запорожец». Бийск, Россия. Июль 2019 г. Капот двигательного отсека открыт. Не впечатляет размер агрегата? Катайтесь на «Волге»!

Специально для европейского рынка выпускались версии с **мягким верхом**, превращавшие «Волгу» в элегантный кабриолет.



Хромированные молдинги и накладки добавляли автомобилю элегантности и делали его похожим на американские машины 1950-х гг.

Панорамное остекление — увеличенные стекла и тонкие стойки крыши обеспечивали прекрасную обзорность, что было редкостью в те годы.



Фирменная литая **фигурка оленя** на капоте символизировала скорость и грацию.

«Акулий оскал» радиаторной решетки придавал автомобилю дерзкий и стильный вид.



Клиренс 23 см под грунтовые дороги и советские ухабы — рекордная для легковушек высота дорожного просвета

Кузов из стали толщиной 1 мм делал «Волгу» особо прочной, автомобиль весил более 1,5 тонны, но был надежен, как танк.



Задние «плавники» в стиле 1950-х гг. были отсылкой к американской моде эпохи «космической гонки».

■ Старинное авто «бизнес-класса» ГАЗ-21 «Волга». Остров Валаам, Россия. 27 июля 2024 г.



© audiznam260921 / Shutterstock.com



■ Советский классический автомобиль ГАЗ-М21 «Волга» на городской улице. Верхняя Пышма, Россия. 22 июня 2024 г.



© Art Konovalov / Shutterstock.com



ГАЗ-21 «Волга»

В конце 1940-х гг. в СССР решили создать принципиально новый легковой автомобиль. Старенькая «Победа» уже не соответствовала духу времени. Вдохновившись американскими моделями вроде Ford Mainline и Chevrolet Bel Air, инженеры Горьковско-

го автозавода начали разрабатывать собственный бизнес-седан. В 1956 г. появилась ГАЗ-21 «Волга», которая сразу же стала символом комфорта и надежности.

Двигатель объемом 2,4 литра по мощности (70–85 л. с.) звезд с неба не хватал, но был выносливым и простым в обслуживании. Зато клиренс был доведен до 23 см, поэтому новинка могла проехать там, где западные автомобили застревали.

Успех машины был колоссальным. Несколько десятилетий прохожие удивленно оборачивались вслед проезжавшему мимо «лимузину» с оленем на капоте. «Волга» превратилась в машину элиты — ее практически невозможно было купить простому человеку, разрешение на покупку выдавали высшим чиновникам, артистам, ученым и героям труда, а часть авто ушла трудиться в такси. ГАЗ-21 продавалась по всему миру (в более чем 30 стран-импортеров), а в Финляндии была одной из самых дорогих машин.



© HOHLOVMIHAIL / Shutterstock.com

■ ГАЗ-21 «Волга». Москва, Россия. 25 августа 2024 г.



ГАЗ-24 «Волга»

В конце 1950-х гг. стало ясно, что старая добрая «Волга» ГАЗ-21 устарела. Мир менялся, технологии — тоже, и в СССР хотели построить автомобиль, который мог бы конкурировать с западными моделями. Разработку нового поколения начали в 1961 г., и инженеры вдохновлялись американскими «космическими» формами: резкие линии и углы расположения плоскостей, близкие к 90°, плоские панели, никаких плавных линий и дутых форм — все это выглядело свежо и современно. В итоге в 1970 г. на конвейер встал ГАЗ-24 — машина с классическими формами, мощным мотором и огромным потенциалом для разных модификаций. ГАЗ-24 был настолько универсальным, что на его базе делали всё: лимузины, пикапы (редкость, но существовали!), машины скорой помощи, заводские кабриолеты (сейчас встречаются крайне редко).

Этот автомобиль стал не просто средством передвижения, а воплощением новой, более жесткой и прагматичной эпохи. ГАЗ-24 — настоящий культурный феномен: его водили директора заводов, партийные боссы, сотрудники МВД и спецслужб и даже таксисты. Он стал первым «лимузином», ограниченно доступным обычным автолюбителям Советского Союза. Пользователи обожали ГАЗ-24 за его просторный салон и мощный двигатель. Автомобиль мог проехать сотни тысяч километров без капитального ремонта.

В 1985 г. производство классического ГАЗ-24 завершилось, но его модернизированная версия — ГАЗ-24-10 — выпускалась до 1992 г. Затем ее сменила ГАЗ-3102, но дух легенды остался. Сегодня ГАЗ-24 — это не просто автомобиль, а символ эпохи конца СССР. Эти машины коллекционируют, реставрируют и даже тюнингуют, превращая в настоящие хот-роды.

- Советский автомобиль-универсал ГАЗ-24-02 «Волга» на параде в честь Дня Победы. Омск, Россия. 9 мая 2013 г.

- Русский ретроавтомобиль ГАЗ-24-10 «Волга». Усть-Каменогорск, Казахстан. 26 июня 2021 г.



- Советский люксовый автомобиль ГАЗ-24 «Волга» в Музее военной и автомобильной техники УГМК. Верхняя Пышма, Россия. 8 ноября 2022 г.





© Lena Philip / Shutterstock.com



© djumandji / Shutterstock.com

- ГАЗ-24 «Волга» на параде ретроавтомобилей в Софии, Болгария. 15 июня 2024 г.



- ГАЗ-24 «Волга» в Музее военной и автомобильной техники УГМК. Верхняя Пышма, Россия. 29 сентября 2023 г.



© KVN1777 / Shutterstock.com

- Милицейский автомобиль ГАЗ-24 «Волга» в павильоне советских автомобилей на ВДНХ. Москва, Россия. 26 августа 2014 г.



© Wirestock Creators / Shutterstock.com

- Такси ГАЗ-24 на улицах Тирасполя, Молдова. 10 августа 2022 г.



ГАЗ-13 «Чайка»

После войны в Советском Союзе появилось желание создать представительский автомобиль для замены ЗИС-110 и ЗИМ (ГАЗ-12), который мог бы демонстрировать мощь страны и имел более современный дизайн. В 1956 г. началась разработка нового советского премиального лимузина ГАЗ-13 «Чайка». Его образ вдохновлялся роскошными американскими «дредноутами» Cadillac Fleetwood 1955 г. и Packard Patrician. Много хрома спереди и «плавники» на задних крыльях — машина выглядела дорого и статусно. 5,5-литровый двигатель V8 мощностью 195 л. с. — для СССР это было что-то из разряда фантастики. Автоматическая коробка передач, разработанная по аналогии с американской Chrysler

Torqueflite, гидроусилитель руля, электрические стеклоподъемники, мягкая подвеска, шикарный салон, радиоприемник, обогреватель, кондиционер.

Начиная именно с ГАЗ-13 «Чайка» автомобили этого класса переходят в СССР в разряд привилегированных: их крупносерийное производство прекращается, а использование ограничивается исключительно персонами определенного ранга.

В итоге ГАЗ-13 «Чайка» стал символом элиты СССР и одним из самых «крутых» автомобилей, созданных в Союзе. В 1981 г. производство ГАЗ-13 завершилось, его сменил ГАЗ-14 «Чайка». Сегодня ГАЗ-13 — коллекционная мечта. Эти машины редко встречаются на дорогах, но их обожают любители классических авто.



■ В музее старинные государственные автомобили-«одноклассники»: советский ГАЗ-13 «Чайка» и американский «Крайслер Фазетон». Лос-Анджелес, США. 15 ноября 2024 г.



■ Советский раритет ГАЗ-13 «Чайка» на выставке ретроавтомобилей. Киев, Украина. Май 2016 г.

■ Рулевое колесо и приборная панель советского автомобиля ГАЗ-13 «Чайка» на Московском международном автомобильном салоне ММАС-2016, «Крокус Экспо». Москва, Россия. 31 августа 2016 г.



■ Советский автомобиль ГАЗ-13 «Чайка», модификация кабриолета. Москва, Россия. 25 августа 2016 г.

■ Лучший и, по мнению многих экспертов, самый красивый кортежный автомобиль СССР.



■ ГАЗ-13 «Чайка» модели 1977 г. — люксовый автомобиль Советского Союза, произведенный Горьковским автомобильным заводом (ГАЗ). Рига, Латвия. 5 января 2022 г.

© North Monaco / Shutterstock.com



ГАЗ-13 «Чайка» стал символом власти и партийно-номенклатурной исключительности. В СССР эта машина была недоступна обычному человеку, ее уважали и даже боялись, но все же мечтали хоть раз проехать на ней.

Изначально при разработке проекта рассматривались два названия — «Чайка» и «Стрела», однако предпочтение было отдано первому. Согласно распространенной легенде, когда одного из конструкторов спросили, почему выбор пал именно на «Чайку», он ответил: «Представьте себе Волгу. Кто парит над ее водами? Чайка».

И еще один интересный факт: модифицированные версии двигателя ГАЗ-13 от «Чайки» использовались в БРДМ-2, а двигатели уменьшенной размерности семейства ЗМЗ-53 — на среднетоннажных грузовиках (ГАЗ-53, ГАЗ-3307) и автобусах малой вместимости (ГАЗ-672, ГАЗ-3205).

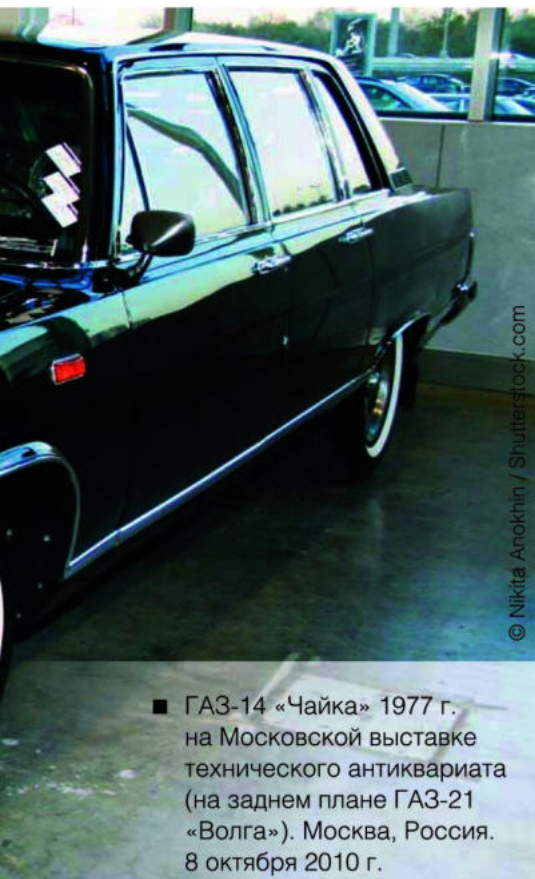




- Вид спереди на автомобиль ГАЗ-14 «Чайка», выпускавшийся Горьковским автомобильным заводом с 1977 по 1988 г. как поколение бренда «Чайка». Екатеринбург, Россия. 24 октября 2024 г.



- Лимузин 1970-х гг. ГАЗ-14 «Чайка» на выставке советских и российских ретроавтомобилей. Москва, Россия. 14 марта 2013 г.



■ ГАЗ-14 «Чайка» 1977 г. на Московской выставке технического антиквариата (на заднем плане ГАЗ-21 «Волга»). Москва, Россия. 8 октября 2010 г.

■ Советские ретроавтомобили завода ГАЗ, слева направо: ГАЗ-14 «Чайка», ГАЗ-21 «Волга», ГАЗ-3102 «Волга» на встрече владельцев и поклонников марки ГАЗ. Санкт-Петербург, Россия. 19 августа 2023 г.

ГАЗ-14 «Чайка»



В 1977 г. горьковчанами была представлена новая «Чайка», ГАЗ-14 — более современная, роскошная и технологически продвинутая. Она была величественной, мощной и невероятно комфортной, но в то же время оказалась последней представительницей своего класса. Ею восхищались, ей завидовали, но в конце концов — запретили.

В отличие от ГАЗ-13 с его послевоенным стилем, новый ГАЗ-14 получил более сдержанные формы с четкими линиями. Задние «плавники» исчезли, а кузов стал квадратным и солидным — в духе 1970-х гг. Под капот ГАЗ-14 поставили 5,5-литровый мотор V8 мощностью 220 л. с. — на 25 л. с. больше, чем у ГАЗ-13. Трехступенчатая гидромеханическая коробка-автомат планетарного типа осталась практически без изменений, зато появились электронная система зажигания и система охлаждения с антифризом. Ну и начинка в полном, но обновленном объеме: электроприводы стеклоподъемников и сидений, кондиционер Denso, аудиосистема «Радиотехника» с магнитофонной приставкой «Вильма» и качественными динамиками.

В 1976 г. ГАЗ-14 пошел в производство, став новой вершиной советского автопрома. Но в 1988 г. выпуск ГАЗ-14 по приказу генерального секретаря М. С. Горбачева был остановлен, а вся техническая документация и производственная оснастка, необходимые для выпуска этой модели, — уничтожены. Причиной стал новый курс на «борьбу с привилегиями» партийной номенклатуры. Так что сегодня ГАЗ-14 — это раритет, встречающийся только у коллекционеров и в музеях.



© Alexander Gafarro / Shutterstock.com



- Презентация моделей автомобилей представительского класса российского производства на выставке. Екатеринбург, Россия. 8 июля 2019 г.

AURUS SENAT



Кроме уже признанных и зарекомендовавших себя автопроизводителей типа АвтоВАЗа или УАЗа на российском авторынке присутствуют и относительные новички. Да еще какие! В начале XXI в. отечественный автопром пополнился новейшими автомобилями представительского класса — Aurus (расшифровывается как Au (aurum) — «золото» и rus — сокращение от Russia). Aurus — семейство автомобилей представительского и высшего класса, один из первых брендов автомобилей премиум-класса, который основан в Российской



- Прототип российского правительственного лимузина Aurus в Музее гаража особого назначения ФСО России. Москва, Россия. 24 февраля 2022 г.

Федерации. Разработка проекта началась в 2013 г. в рамках программы «Кортеж» по созданию автомобилей для перевозки и сопровождения первых лиц государства, а также других лиц, нуждающихся в государственной охране. К созданию подключили НАМИ (Научный автомобильный институт) — ведущий российский институт автомобильной промышленности. Первыми машинами проекта стали Aurus Senat: седан Aurus-4123 и лимузин Aurus-41231 SB, использованные 7 мая 2018 г. на инаугурации Президента России В. В. Путина. Впервые за долгие десятилетия российский лидер передвигался не на Mercedes, а на автомобиле отечественного производства.



© auto-data.net / Shutterstock.com

- Aurus Senat на Женевском международном автосалоне GIMS-2019. Женева, Швейцария. 5 марта 2019 г.



© vazovsky / Shutterstock.com

- Aurus Senat в автосалоне продаж. Москва, Россия. Декабрь 2019 г.

Президентский лимузин имеет защиту от под-
рывов и различных видов атаки, систему
аварийного покидания салона. Aurus Senat
оснащен гибридной силовой установкой,
включающей бензиновый турбодвигатель
V8 объемом 4,4 л, разработанный Porsche.
В планах — оснащение модели мотором V12
разработки НАМИ объемом 6,6 л с четырьмя
турбокомпрессорами мощностью 830 л. с.

Лимузин, разработанный для президента,
стал официальным автомобилем первых
лиц государства. Каждая деталь лимузина
создавалась с прицелом на безопасность
и комфорт. Специальная версия для членов
правительства имеет бронированный кузов,
защищенный от пуль и взрывов, даже шины
у нее пулестойкие. А вес бронированной
версии Aurus Senat тянет на 7 тонн.



Кожанный салон вручную шьют по две недели. Кожаные сиденья проходят сложный процесс тиснения и обработки, а древесина полируется до зеркального блеска.

На основе Senat был создан кабриолет для Парадов Победы на Красной площади. Он пришел на смену ЗИЛ-41041, который использовали с 1980-х гг.



- Aurus Senat на Московском международном автомобильном салоне. Москва, Россия. Август 2018 г.



- Президентский государственный автомобиль России, разработанный НАМИ, полноразмерный люксовый бронированный лимузин Aurus Senat на Женевском международном автосалоне. Женева, Швейцария. 5 марта 2019 г.
- Кабриолет Aurus, предназначенный для участия в военных парадах на Красной площади, выставка ретроавтомобилей. Москва, Россия. 8 марта 2020 г.



Ралли «ДАКАР»

В 1979 г. стартовал первый «Париж — Дакар»: участники ралли рванули из Франции через Алжир, Нигер, Мали и Буркина-Фасо, чтобы финишировать в столице Сенегала. И с первых же лет гонка стала символом жажды приключений с толстым налетом авантюризма. Классический маршрут — через пустыни, каменистые плато, саванны и непредсказуемую природу Африки — создавал испытания, которые не могла предложить ни одна другая гонка. Правда, с 2020 г. безопасности ради «Дакар» проходит в Саудовской Аравии, но его дух не изменился: это по-прежнему гонка для тех, кто готов бросить вызов себе и миру.

В «Дакаре» участвуют самые разные машины — от легких мотоциклов до тяжелых грузовиков. Все они разделены на пять основных категорий: мотоциклы, квадроциклы, багги, внедорожники и грузовики.

В 1988 г. советская команда на КАМАЗ-4310 решила принять участие в ралли. Хотя от нее мало кто ожидал чего-то серьезного, в 1991 г. команда в гонке «Париж — Дакар» заняла второе и третье места, а в 1996 г. российский автогигант начал свою эпоху доминирования, взяв первое золото. «КАМАЗ-мастер» является одной из самых титулованных команд мирового автоспорта в классе спортивных грузовиков. Гонщики команды 19 раз становились победителями ралли «Дакар» и ралли «Париж — Дакар».



© VD Image Lab / Shutterstock.com

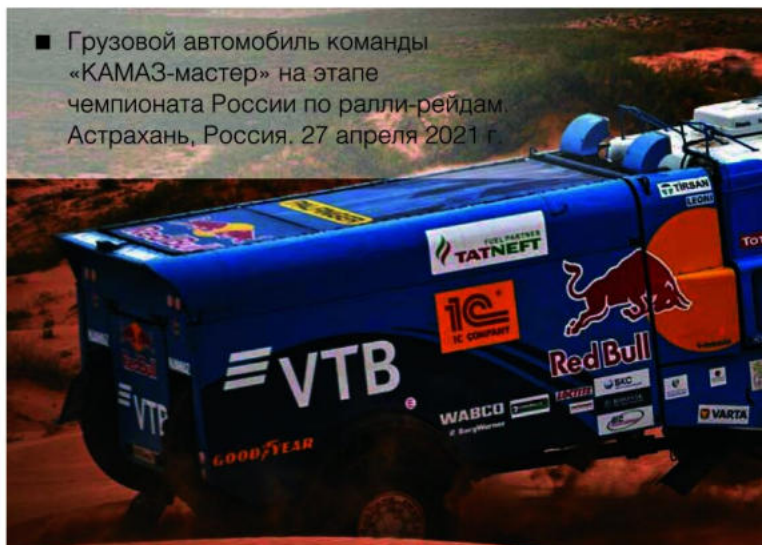
- Гоночный багги MD Optimus от команды Radlynx Team на девятом этапе ралли «Дакар-2023». Эль-Хардж, Саудовская Аравия. 10 января 2023 г.



- Испанский гонщик Хосе Соле и его штурман Лаура Диас на Mitsubishi Montero в гонке XXXIII Baja Spain в Теруэле, Испания. 23 июля 2016 г.



- Гоночный грузовик MAZ команды MAZ Sportauto на пятом этапе ралли «Дакар-2021». Хоримла, Саудовская Аравия. 7 января 2021 г.



- Грузовой автомобиль команды «КАМАЗ-мастер» на этапе чемпионата России по ралли-рейдам. Астрахань, Россия. 27 апреля 2021 г.



© Rodrigo Garrido / Shutterstock.com



© barni / Shutterstock.com

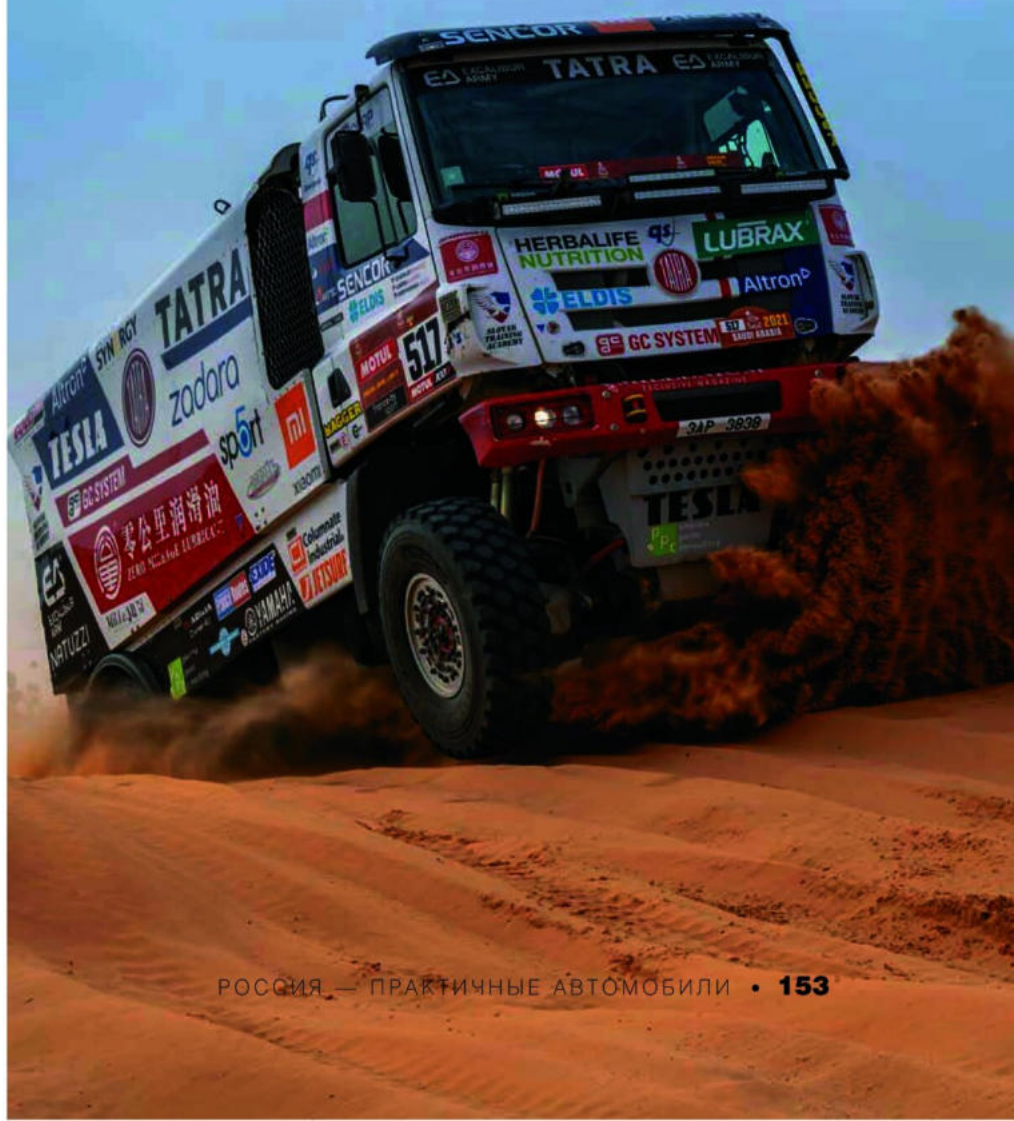
- Джип Toyota на 42-м ралли «Дакар» (по маршруту из Джидды в Эр-Рияд). Язид Аль Раджи, Саудовская Аравия. 5–17 января 2020 г.



© VD Image Lab / Shutterstock.com

- Гоночный грузовик Tatra команды Tatra Buggyra Racing во время пятого этапа ралли «Дакар-2021». Хоримла, Саудовская Аравия. 7 января 2021 г.

© Volodymyr Dvornyk / Shutterstock.com



© J_K / Shutterstock.com

АМЕРИКАНСКИЕ АВТОМОБИЛИ: ДУХ СВОБОДЫ



© DJ Cockburn / Shutterstock.com

- Ford Prefect образца 1953 г. на ралли старинных транспортных средств Epping Ongar Railway 2017. Эссекс, Великобритания. 13 августа 2017 г.



- Chevrolet Camaro (1967) — настоящий «спортсмен» на дороге, созданный, чтобы соперничать с легендарным Ford Mustang.



- Dodge Coronet 426 HEMI (1967) — гоночный muscle car, под капотом легендарный семилитровый Chrysler HEMI, способный «рвать» асфальт.



- Dodge Omni GLHS (1986) — переднеприводная «ракета-монстр» от самого Кэрролла Шелби, способная доминировать над спорткарами.



© betto rodrigues / Shutterstock.com

- Pontiac Trans Am на 12-й ежегодной автомобильной выставке Edelbrock. Торранс, США. 5 мая 2017 г.

В то время как Европа переходит на турбомоторы и гибриды, американцы до сих пор обожают классические, нещадно чадающие бензиновые моторы V8. Потому что американские автомобили — это размах и дух свободы. Если в Европе предпочитают делать надежные и экономичные машины, в Японии — компактные и сверхтехнологичные, то в США любят большие, мощные, правда, как правило, прожорливые, но всегда харизматичные «тачки».

Генри Форд первым поставил производство на конвейер, сделав автомобили доступными для всех. За «Фордом» подтянулись и другие «американцы». Chevrolet — американский народный бренд, выпускал и классику вроде Impala, и культовые Camaro и Corvette. Производитель автобунтарей Dodge делал адреналиновых «качков» Charger и Challenger. Синоним роскоши Cadillac возил президентов и голливудских звезд. Jeep начинался как военный вездеход, а превратился в культовый внедорожник.



- Cadillac XTS 2015 — роскошь и технологии в одном флаконе, комфортный «бизнес-крейсер» с американским размахом.



- Chrysler 300C SRT8 (2012) — полноразмерный роскошный седан с сердцем стремительного зверя: 6,1-литровый HEMI превращает его в muscle car в четырехдверном исполнении.



- Chevrolet Suburban (2016) — легенда среди внедорожников, могучий гигант, который перевезет все и всех по любой дороге и даже без нее.



- Buick Cascada Cabriolet — стильный кабриолет для тех, кто любит ветер в волосах: американский «пляжный король».



- Tesla Model Y в 2024 г. была самым продаваемым электрокаром в мире.



© Zoran Karapancev / Shutterstock.com

- Новый Ford Fusion Energy на Канадском международном автосалоне. Торонто, Канада. 16 февраля 2012 г.



FORD MODEL T

Автомобили в начале XX в. были привилегией богатых. Они стоили баснословных денег, ломались чуть ли не на каждом километре и требовали личного механика. Гениальный Генри Форд решил изменить правила игры: он мечтал создать машину, доступную каждому. Так в 1908 г. появился Ford Model T, или просто «Жестяная Лиззи» (Tin Lizzie) — автомобиль, который перевернул мир.

В отличие от громоздких, дорогих машин того времени, Model T был простым и прочным. Двигатель — 2,9-литровая рядная «четверка» на 20 л. с. Работал на бензине, керосине, спирте — в эпоху, когда заправки еще были редкостью, это было спасением. Машина могла ехать по грязи, снегу, песку и даже пахоте — фермеры нередко ставили на нее гусеницы и использовали как трактор.

Автомобиль стоил на треть меньше, чем самые дешевые образцы других фирм. Именно после его появления легковушка перестала быть игрушкой для богатых и стала доступной для многих простых семей. Од-

нако к середине 1920-х гг. конкуренты начали догонять, предлагая более удобные и быстрые машины. В 1927 г., после 19 лет производства и 15 миллионов проданных экземпляров, выпуск Model T был остановлен.



■ Генри Форд рядом с Model T. Нью-Йорк, США. 1921 г.

■ Историческая фотография городской улицы с автомобилями того времени.





■ Ford Model T на ралли старинных автомобилей. Тайн, Шотландия. 18 июня 2017 г.



© James R. Martin / Shutterstock.com

■ Автомобили Ford Model T на улице города. Дирборн, США. 3 февраля 2018 г.

- Старинный Ford Model T Buckboard 1919 г. на проселочной дороге в пригороде. Бирдвуд, Австралия. 25 сентября 2016 г.

© Ryan Fletcher / Shutterstock.com



- Публичная выставка классических автомобилей. Ford Model T 1930 г. выпуска. Кучина, Словакия. 29 мая 2021 г.

© Jakub Sisulak / Shutterstock.com



Как всё начиналось? Форд первым внедрил конвейер — теперь сборка машины занимала не 12, а всего 1,5 часа! Цена рухнула с первоначальных 850 до 260 долларов (примерно 8000 долларов в современных деньгах). Это был первый автомобиль, который могли позволить себе рабочие.

Известна фраза Генри Форда: «Покупатель может выбрать любой цвет, если этот цвет — черный». На самом деле ранние Model T выпускались в разных цветах, но с 1914 по 1926 г. их красили только в черный — эта краска быстрее всего сохла, ускоряя производство.

Ford Model T был абсолютно универсальным — его переделывали во все что угодно: пожарные машины, пикапы, кареты скорой помощи, даже самодельные поезда — да-да, Model T ставили на рельсы! Ford Model T — это символ эпохи, недаром его называли «машиной, которая посадила Америку на колеса».



- Фаэтон со сложенной крышей Ford Model T 1926 г. (номер BF 8822) на выставке старинных тракторов и плугов Chew Stoke. Великобритания. 15 сентября 2019 г.



- Ford Model T 1926 г. на 10-й ежегодной автомобильной выставке Waupaca Rod & Classic Car Club в Уопаке, штат Висконсин, США. 25 августа 2012 г.



■ Ford Mustang
1964 г.
выпуска
(1 поколения).
6 июля 2014 г.

© Kieran White / commons.
wikimedia.org / CC BY 2.0



© JoshBryan / Shutterstock.com

■ Mustang Shelby GT500 1967 г. Портленд, штат Орегон, США.
6 августа 2024 г.



© Sergey Kohl / Shutterstock.com

■ «Пони-кар» Ford Mustang 1969 г. на крупнейшей в Европе выставке
классических автомобилей «Ретроклассика». Штутгарт, Германия.
4 марта 2017 г.



FORD MUSTANG



Несмотря на то, что на решетке радиатора машины красуется силуэт скакуна, название Mustang взяли не от дикой лошади, а от лучшего американского истребителя Второй мировой P-51 Mustang (а вот самолет уж точно назван в честь скакуна). А история этого авто следующая.

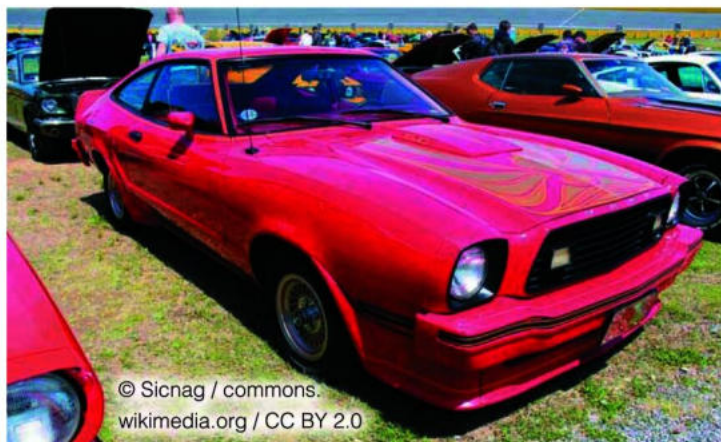
В начале 1960-х гг. Америка жаждала перемен. Молодежь хотела драйва, скорости, стиля, но всё, что предлагал рынок, — скучные семейные седаны или дорогие спорткары. «Форд» почувствовал эту волну и в 1964 г. выпустил Mustang — машину, которая едва ли не перевернула индустрию.

Его цена начиналась всего с 2368 долларов, и при этом он выглядел как настоящая гоночная машина: длинный капот, мускулистый силуэт, стремительный профиль. Машину комплектовали от скромного 2,8-литрового шестицилиндрового мотора до мощных V8 на 390 л. с., которые превращали ее в дорожного «зверя». Продажи взорвались сразу же: за первый год купили 400 000 автомобилей, а за два года — миллион! Голливуд, рокеры, уличные гонщики — Mustang стал символом скорости и свободы. А в 1968 г. появился легендарный Mustang Fastback. Но в 1970-е гг. Америку накрыл кризис: цены на бензин росли, страховые компании «душили» спорткары.

- Три «пони-кара»: два Ford Mustang (на переднем плане) и один Chevrolet Camaro, окрестности моста «Золотые Ворота». Сан-Франциско, США. 2018 г.
«Мустанг» стал первой машиной нового класса «пони-кар»: так называли в 1960-е гг. компактные, недорогие, но мощные спорткары.

© Johnnie Rik / Shutterstock.com





■ Ford Mustang King Cobra 1978 г. выпуска (II поколения) на праздновании 50-летия Mustang на автодроме Charlotte Motor Speedway. Апрель 2014 г.



■ Ford Mustang GT 1984 г. выпуска (III поколения) на пикнике автомобильного клуба Willmar, Rodvik Park. Нью-Лондон, штат Миннесота, США. 19 июля 2014 г.



■ Mustang выпуска середины 1990-х гг. (IV поколения), «День колес». Лондон, Великобритания. 10 апреля 2009 г.

Mustang II поколения (1974–1978) стал экономичным, но «потерял зубы»: двигатель был максимум 140 л. с. Продажи шли неплохо, но сердца фанатов были разбиты. Mustang III поколения (1979–1993) стал больше, легче, быстрее. На нем появился внушительный пятилитровый V8, который вернул уважение к «скакуну». А в 1994 г. Ford полностью обновил Mustang. IV поколение (1994–2004) — это снова мощные двигатели и агрессивный профиль. V поколение

(2005–2014) характеризуется возвращением к классическому ретро-дизайну; появились могучий Shelby GT500 (662 л. с.), а также Bullitt Mustang.

В настоящее время продаются «Мустанги» VI (2015–2023) и VII поколения (2024–...), среди ярчайших представителей которых — 5.0 Coyote (450 л. с.), 2,3 EcoBoost (310 л. с.), GT500 (760 л. с.), S650 (500 л. с.) и Dark Horse (500 л. с.). Mustang стал технологичным, но не потерял свою мощь и агрессию.



■ Ford GT350R Mustang на Нью-Йоркском международном автосалоне 2015 г. во время Дня прессы, публичный показ в Нью-Йорке, США. 3–12 апреля 2015 г.



■ Ford Mustang Shelby GT500 2024 г. выпуска, кастомизированный в студии Hycade.



FORD GT40

Внук великого Генри Форда — Генри Форд II мечтал победить Энцо Феррари на трассе. Так появилась эта машина, которая изменила историю авто-спорта.

Команда Ford начала работу над ее созданием в 1963 г., но первые версии провалились — машина была нестабильной и ненадежной. Тогда Форд подключил легендарного Кэрролла Шелби (создателя Shelby Cobra), и тот «начинил» машину семилитровым двигателем V8, а его тест-пилоты днями и ночами носились по трассе, выжимая из прототипа максимум.

В 1966 г. три GT40 Mk II вышли на старт «24 часов Ле-Мана».

Феррари, уверенный в победе, даже не подозревал, что американцы все это время готовились к кровавой битве. Итог: 1-е, 2-е и 3-е места — у GT40: Ford просто «размазал» Ferrari, впервые в истории американский автопроизводитель выиграл Ле-Ман.

И этот триумф повторялся ещё три года подряд — в 1967, 1968 и 1969 гг.

Такой оглушительный старт тут же превратил никому не известную «золушку» GT40 в прекрасную «принцессу». Некоторые версии GT40 получили дорожную регистрацию, и владельцы катались на гоночном гиперкаре по городу. Было выпущено несколько комплектных автомобилей и копий, которые были вдохновлены Ford GT40, а также несколько продолжений (точных копий). Оригинальные экземпляры GT40 до сих пор участвуют в гонках.



© Clari Massimiliano / Shutterstock.com

- Автомобиль Ford GT40 Gulf для гонок на выносливость, оснащенный серийным двигателем американского производства, на встрече Top Selection 2016. Мольяно-Венето, Италия. 11 сентября 2016 г.

- Гоночный туристический ретроавтомобиль Ford GT40 1969 г. на Гран-при в Мутшеллен, в котором принимали участие старинные спортивные автомобили и мотоциклы. Мутшеллен, Швейцария. 29 апреля 2012 г.

© Martin Lehmann / Shutterstock.com



© Dan74 / Shutterstock.com

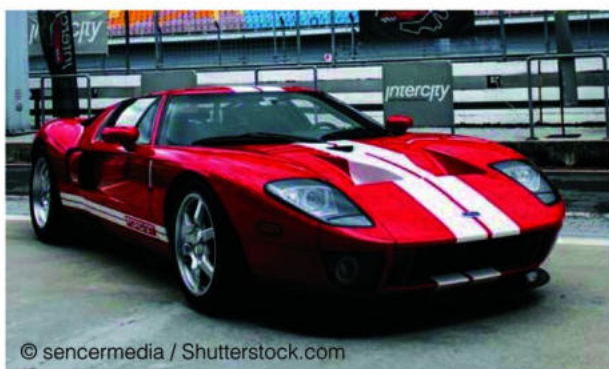


© Huntley.Design / Shutterstock.com



- Ford GT40 1968 г. выпуска во время гонки Mugello Classic 2023 на трассе Муджелло. Скарперия, Италия. 2 апреля 2023 г.

- Реплика Ford GT40 — одна из 28, созданных для фильма «Ford против Ferrari». Теперь она принадлежит автоклубу Blue Ridge в Эшвилле, Северная Каролина, США. 1 марта 2022 г.



© sencermmedia / Shutterstock.com

- Ford GT40 на гоночном стадионе Intercity Istanbul Park. Стамбул, Турция. Сентябрь 2019 г.



© Andrew Harker / Shutterstock.com

- Гоночный автомобиль Ford GT40 на выставке Wilton Classic & Supercar Show 2015. Уилтон, Уилтшир, Великобритания. 7 июня 2015 г.



Гонка «500 миль Индианаполиса»

- Гонщик IndyCar Райан Хантер-Рей на пит-стопе во время гонки Indy 500 2012 г. на автодроме Indianapolis Motor Speedway, штат Индиана, США. 27 мая 2012 г.



© Bruce Alan Bennett / Shutterstock.com



© Brian Snelson, flickr.com / commons.
wikimedia.org / CC BY 2.0

- National 40 — автомобиль Индианаполиса 1910 г. Гудвуд, Великобритания. 5 июля 2009 г.

Американские гонки «500 миль Индианаполиса» старше, чем «Формула-1», эпичнее, чем Нюрбургринг. Они собрали вокруг себя столько мифов, трагедий и триумфов, что любая другая гонка просто меркнет на их фоне. Идея этой гонки родилась в 1911 г., когда США буквально бредили автомобилями. Владелец автодрома Indianapolis Motor Speedway Карл Фишер решил: зачем устраивать множество мелких заездов, если можно сделать одно грандиозное шоу?

Так появились «500 миль Индианаполиса». Первая гонка прошла в 1911 г., и ее выиграл Рэй Харроун на Marmon Wasp, первой машине с зеркалом заднего вида. С тех пор «Инди-500» стала национальной традицией, проходящей каждый год в конце мая и собирающей 300 000 зрителей на трибунах и миллионы у экранов. Это самое посещаемое спортивное мероприятие в мире!

В 1936 г. победитель Луи Мейер отпраздновал свой успех, выпив стакан молока (по другой версии, это была простокваша), и с тех пор это стало традицией. Теперь каждый чемпион «Инди-500» пьет и / или обливается молоком прямо на подиуме вместо традиционного для остальных гонок игристого напитка.

«Инди-500» выиграть сложнее, чем чемпионат «Формулы-1». Из F1 в Индианаполис приезжали величайшие пилоты — Фернандо Алонсо, Найджел Мэнселл, Грэм Хилл, Эмерсон Фиттипальди, — но далеко не все смогли покорить этот овал.

Большой риск делает победу в «Инди-500» самым ценным трофеем для любого гонщика. Кубок Борг-Уорнера, вручаемый победителю «Инди-500», — самый «крутой» трофей во всех гонках планеты, на нем выгравированы лица всех победителей с 1911 г. Его высота — 165 см, и весит он больше 45 кг.

- Специальная гоночная модель Thorne-Sparks «Little Six», участница «Инди-500» 1938 г. Хокли, Эссекс, Великобритания. 23 июня 2007 г.



© Morio / commons.wikimedia.org / CC BY-SA 3.0

- 1912 National, автомобиль — победитель гонки Indianapolis 500 1912 г. Зал коллекции Honda, Мотеги, Тотики, Япония. 15 марта 2008 г.



© Brian Snelson, flickr.com / commons.wikimedia.org / CC BY 2.0



© Grindstone Media Group / Shutterstock.com

- Гонщик INDYCAR «Хункос Холлинггер» Агустин Уго Канапино (болид № 78) из Арресифеса, Аргентина, позирует со своей машиной, раскрашенной в честь чемпионата Аргентины по футболу 2022 г. Индианаполис, штат Индиана, США. 15 мая 2023 г.



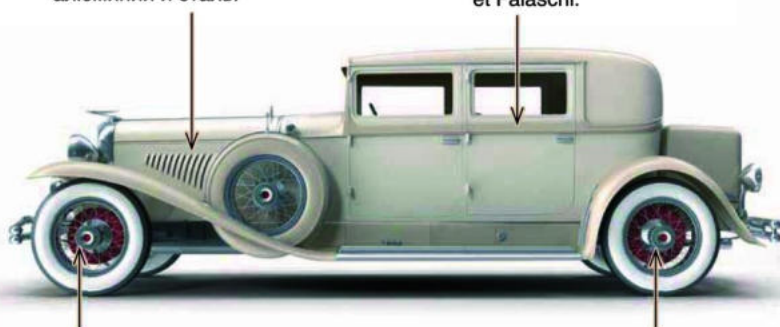
■ Автомобиль Duesenberg (8e) на гонке «500 миль Индианаполиса», 1921 г.



■ Модель Duesenberg J 1931 г. в музее Генри Форда. Дирборн, США. 21 апреля 2018 г.

Каркас кузовов изготавливался из стали и дуба, облицовка — алюминий и сталь.

Компания Duesenberg не имела собственного кузовного участка, поэтому на изготавливаемые ею шасси устанавливали **кузова самых престижных американских фирм** Murphy, LeBaron, Derham, Fioni et Falaschi.



Независимая передняя подвеска с полуэллиптическими рессорами.

Колесная база в 4 метра — одна из самых длинных среди серийных авто.

Впервые на серийном авто — **электрические фары с рефлекторами**, покрыты никелем, что делает их яркими и стильными.



Фирменная овальная радиаторная решетка — огромный хромированный агрегат в стиле ар-деко, напоминающий щит: за ним располагался радиатор из меди.

Duesenberg стал первой машиной с **электрическими задними стоп-сигналами** в Америке.

Багажник мог выполняться в кожаном или металлическом чехле с фамильными гербами владельцев.



Сдвоенные хромированные выхлопные трубы.

■ Duesenberg Model J Tourster 1931 г. на выставке The Elegance в Херши. Автомобиль такого дизайна стал любимым для Duesenberg и принадлежал нескольким кинозвездам. Херши, США. 14 июня 2015 г.





- Деталь интерьера автомобиля с откидным верхом Duesenberg J Murphy, построенного в США в 1929 г., сфотографированного на автомобильной выставке в Германии. Шветцинген, Германия. 1 сентября 2007 г.



- Деталь моторного отсека автомобиля с откидным верхом Duesenberg J Murphy, построенного в США в 1929 г., сфотографированного на автомобильной выставке в Германии. Шветцинген, Германия. 1 сентября 2007 г.



- Duesenberg J Murphy Convertible Coupe, построенный в США в 1929 г., сфотографирован на автомобильной выставке в Германии. Шветцинген, Германия. 1 сентября 2007 г.



DUESENBERG J



Начало марки Duesenberg положили братья Фред и Август Дюзенберги, американцы немецкого происхождения. Их компанию заметили после победы одной из их машин на Гран-при Франции в 1921 г. и последующей тройной победы в Индианаполисе.

Особым успехом пользовался автомобиль с индексом J, впервые представленный в 1928 г. на Нью-Йоркском автосалоне. Это была приземистая, длинная, очень солидная машина, в которой ощущались мощь и динамика.

Восьмицилиндровый двигатель имел мощность 265 л. с., объем 6,9 литра и разгонял ее почти до 200 км/ч (и это пока «европейцы» Bentley и Mercedes только мечтали о 160). Кроме обычной модели производилась и более мощная 320-сильная версия SJ (где S — «Supercharger» — «нагнетатель»). Версия с наддувом могла разогнаться до 225 км/ч, разгон с нуля до 97 км/ч составлял 8 секунд. Автомобили братья Дюзенберги создавали отменные, но вот с бизнесом дела не заладились. Выпустив 480 автомобилей Duesenberg J, компания остановила производство, а в дальнейшем была ликвидирована. Сегодня машины этой серии являются одними из самых желанных коллекционных автомобилей в мире.



■ Культовый винтажный нью-йоркский Checker Marathon Taxi Cab 1965 г. из фильма «Таксист», Варшавское мотошоу. Надажин, Польша. 27 октября 2017 г.



CHECKER MARATHON

В 1961 г. специально под нужды таксопарков компанией Checker Motors был разработан Checker Marathon, огромное тяжеленное желтое такси, — самая долговечная, самая узнаваемая и одна из самых любимых машин в истории США. Именно Моррис Маркин, иммигрант из России, сделал желтый цвет фирменным для своих кэбов, и именно ему приписывают изобретение «шашечек» — современного символа такси.

Просторный салон, в котором легко помещались пять пассажиров, простая конструкция, огромный ресурс двигателя — таков был рецепт популярности у водителей-таксистов. Под капотом чаще всего стоял Chevrolet V8 объемом 5,7 литра, который мог выдержать чуть ли не миллион километров без капремонта.

Checker Marathon не был самым быстрым, самым дорогим или самым роскошным авто. Но, в том числе и за харизму, быстро приобрел статус одного из символов «Большого яблока». Его любили водители, пассажиры и даже кинематограф. Marathon — это машина, которая появлялась в сотнях фильмов.

В то время как Cadillac, Ford и Chevrolet выпускали новые модели каждый год, Checker просто не видел смысла что-то менять — ведь он был идеален.

В 1982 г. Checker Motors прекратила выпуск Marathon, но он оставался в службе такси до 1999 г. Checker Motors закрылась в 2009 г., но ее машины до сих пор ездят по дорогам. Некоторые таксисты хранят их для ретропрогулок.

Лестничная рама кузова
из толстостенной стали с усиленными
поперечными балками.

Передняя подвеска —
независимая, рессорная,
с двойными поперечными
рычагами.

Багажник огромного объема
(600+ литров) — чемпион
по вместительности.

**Задняя
подвеска** — мост
на рессорах.

**Круглые герметичные фары-
лампы Sealed Beam** не боялись
влаги и работали годами.

Огромные двери
обеспечивают доступ
в салон с особым
комфортом.

**Крыша с высоким
потолком** и усиленной
стальной конструкцией.

**Минималистичные задние
фонари** разнесены
по бокам для лучшей
заметности в пробках.

**Хромированная и максимально простая решетка
радиатора** — «визитная карточка» классики.

- Такси Checker Marathon, выпущенное
в 1982 г. корпорацией Checker Motors.
Бруклин, Нью-Йорк. 21 июня 2014 г.



© Leonard Zhukovsky / Shutterstock.com



© Roberto Galan / Shutterstock.com

- Фестиваль Auburn Cord Duesenberg, классический автомобиль Checker Marathon. Оберн, штат Индиана, США. 9 сентября 2018 г.
Самая продаваемая версия Checker Marathon могла похвастаться пуленепробиваемой перегородкой между водителем и пассажирами. В те времена, когда Нью-Йорк был не самым безопасным местом на планете, она не раз спасала жизнь таксистам.



Buick 57S

Buick 50-й серии — это настоящий аристократ среди американских автомобилей 1930-х гг. Он был создан для тех, кто хотел ездить в роскоши, но не мог позволить себе Cadillac. Особняком среди всей линейки стоит Buick 57S 1932 г. В разгар Великой депрессии большинство автопроизводителей сокращали производство, но Buick не сдавался. Компания выпустила модель 57S (буква S означала Special, то есть особая версия) — автомобиль для богатых и смелых. Под капотом скрывался восьмицилиндровый рядный мотор объемом 5,7 литра, выдававший 104 л. с., — не рекорд, но весьма впечатляющая цифра для тех лет. Однако главным был его дизайн. В эпоху, когда некоторые машины все еще напоминали кареты, Buick 57S выглядел агрессивно и элегантно одновременно: длинный, «хищный» капот, обилие хрома, массивная решетка радиатора, ставшая фирменным знаком Buick, роскошный салон с отделкой из ценных пород дерева и кожи. Особенности модели также стали низкий силуэт и спортивные нотки. В отличие от своих собратьев, он был чуть ниже, чуть длиннее и выглядел динамичнее.

Тем не менее было выпущено менее 200 экземпляров модели 57S: владельцы просто не могли себе позволить такие роскошные машины во время Великой депрессии. Сегодня сохранилось меньше 10 аутентичных Buick 57S.

Низкая крыша из стали, обтянутой кожей, придает автомобилю спортивный силуэт и улучшает аэродинамику.



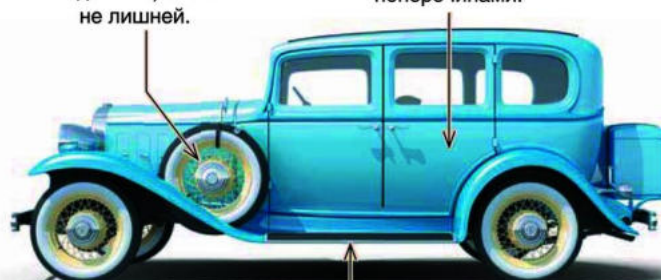
Массивная решетка радиатора выполнена из полированного никелированного металла — фирменный стиль Buick.

Длинный капот из стали с хромированными элементами скрывает мощный рядный восьмицилиндровый двигатель.



Пара запасных колес в эпоху спицованных колес (не слишком надежных) была не лишней.

Кузов — четырехдверный седан с рамой из стали и дерева на шасси лестничного типа с пятью поперечинами.



Подножки для удобства посадки, также служат защитой от грязи и камней; изготовлены из стали с прорезиненными вставками.

Багажный отсек выполнен в виде ящика в отдельном корпусе.

Задние фонари с красными линзами — одно из первых решений для безопасности: хорошо заметны в ночное время, даже при слабом освещении.



Фары-«пули» — мощные круглые лампы в никелированных корпусках с отдельными линзами для дальнего и ближнего света.

На машину ставили колеса **Kelsey-Hayes** со спицами из стальной проволоки.



© Greg Gjerdingen /
commons.wikimedia.org / CC BY 2.0



© Traveller70 / Shutterstock.com

■ Универсал Buick Series 50 1934 г. выпуска на 43-й ежегодной автомобильной выставке «Назад в 50-е» Ассоциации уличных гонщиков Миннесоты (MSRA). Сент-Пол, Миннесота, США. 17–19 июня 2016 г.

■ Buick Serie 50 Тип 57S, сборка 1932 г., автомузей «Мелле» в Нижней Саксонии, Германия. 2 июня 2022 г.



© meunierd / Shutterstock.com

■ Buick Model 57S 1932 г. выпуска — идеальная довоенная «классика». Грэнби, Квебек, Канада. 30 июля 2023 г.



CADILLAC ELDORADO

История Eldorado началась в 1952 г. Изначально он создавался как экспериментальный премиальный кабриолет, а к 1959-му инженеры и дизайнеры решили, что новый Eldorado станет квинтэссенцией изобильной послевоенной жизни, и создали самый узнаваемый автомобиль 1950-х гг.

Кабриолет Cadillac Eldorado Biarritz 1959 г. — машина, у которой просто не было шанса остаться незамеченной. Чудовищные «хвостовые плавники» были самыми большими подобными элементами в истории авто. Этот «корабль» длиной 5,7 метра весил почти 2,5 тонны. Его двери закрывались мягче, чем двери президентского люкса, а внутренности салона представляли собой шикарную кожу, хром, электроприводы сидений и даже автоматическое управление фарами.

Семилитровый двигатель V8 имел мощность 345 л. с. — этот «моторище» мог сдвинуть железнодорожный состав. Разгон до 100 км/ч занимал менее 10 секунд, что для двухтонной машины конца 1950-х гг. было фантастикой. А на некоторые Eldorado уже тогда ставили автоматический круиз-контроль.

Cadillac выпустил всего 1320 экземпляров Eldorado Biarritz 1959 г., и это сделало машину символом избранных. На ней разъезжали Элвис Пресли, Фрэнк Синатра и Мэрилин Монро. В итоге Eldorado выпускался компанией Cadillac с 1952 по 2002 г. на протяжении двенадцати поколений, однако именно ранние модели, включая Biarritz 1959 г., считаются символами американской мечты.

- Cadillac Eldorado был олицетворением «американской мечты» и в настоящее время является одним из самых востребованных старинных автомобилей. Кабриолет Cadillac Eldorado Biarritz 1959 г. Прага, Чехия. 11 мая 2024 г.



© Maxim Blinkov / Shutterstock.com



© chorche de prigo / Shutterstock.com

- Cadillac Eldorado 1959 г. на финальном этапе соревнований классических автомобилей «Заккрытие сезона ралли ретроавтомобилей». Москва, Россия. 24 сентября 2011 г.



■ Классический американский винтажный Cadillac Eldorado 1959 г. на Original Meet Show. Санкт-Петербург, Россия. 7 сентября 2019 г.

Огромный багажник
вместимостью до 475 литров
с автоматическим открыванием.



Полностью **автоматические**
стеклоподъемники дверей
и **электрические замки** —
роскошь, доступная только
избранным.

Двойные круглые фары в никелированной
оправе, по дизайну напоминающие
воздухозаборники реактивного двигателя.



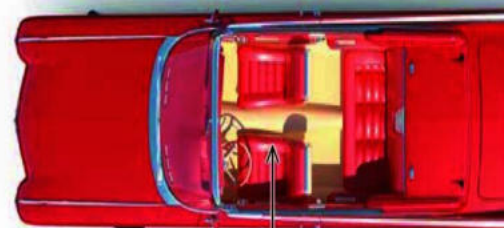
Огромная **хромированная решетка радиатора**
почти на всю ширину капота состояла
из множества мелких прямоугольников.

Самые большие «плавники» в истории
(высота около 90 см!) с двойными
фонарями, внешне имитировавшие
выхлоп реактивного самолета.



Широкие шины с фирменными белыми боковинами —
обязательный атрибут роскошных машин 1950-х гг.

Хромированные молдинги
по всему кузову из полированного
алюминия и нержавеющей стали
подчеркивали роскошь авто.



Cadillac Eldorado имел ширину
два метра — больше, чем
некоторые малолитражки в длину,
что позволило организовать
в салоне **пространство размером**
с футбольный стадион.

Версия ESV на 38 см длиннее стандартного Escalade, благодаря чему появилась возможность спроектировать внушительных размеров **трехрядный салон** и **огромный багажник**.

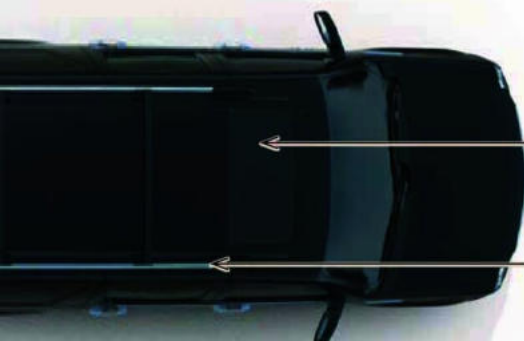


Двойные стеклопакеты с шумопоглощающим слоем.

Вертикальные узкие LED-фары с технологией IntelliBeam автоматически подстраиваются под условия движения.



Хромированная решетка радиатора размером с телевизор не только выделяет Escalade на дороге, но и улучшает охлаждение двигателя.



Верхний люк на крыше.

Держатель дополнительного багажника на крыше.

Хромированные молдинги и дверные ручки подчеркивают премиальный стиль.



Фирменные 22-дюймовые диски с низкопрофильной резиной — изящные и стильные.

Багажник открывается без рук — достаточно провести ногой под бампером, и он автоматически поднимется.

Фирменные вертикальные задние LED-фонари высотой 1,2 метра — самые высокие среди SUV, их видно издалека даже в густом тумане.



■ Cadillac Escalade IV ESV DEPP Limousine.
Санкт-Петербург, Россия. 15 сентября 2021 г.



© IFCAR / commons.
wikimedia.org / Public domain



© Everyonephoto Studio /
Shutterstock.com

■ Cadillac Escalade. Новосибирск, Россия. 10 июля 2024 г.



■ Cadillac Escalade ESV.
Вашингтон, округ Колумбия,
США. 5 декабря 2011 г.

CADILLAC ESCALADE ES



Бум премиальных внедорожников пришелся в Америке на конец 1990-х гг. Их покупали не только для езды по бездорожью, но и как символ личного успеха. Компания Cadillac, которая тогда хоть и переживала не лучшие времена, старалась не отставать. В 1999 г. в рекордные сроки (всего за 10 месяцев!) на рынок был выведен Cadillac Escalade. Первая версия была лишь слегка переделанным GMC Yukon Denali, но уже в 2002 г. автомобильной общественности было представлено настоящее «чудовище» — Escalade второго поколения, с более агрессивным дизайном, огромным кузовом и мощным шестилитровым V8.

А в 2003 г. мир увидел Escalade ESV — настоящий дворец на колесах длиной более 5,5 метра. Огромный вес (свыше 2,7 тонны) и мощная рама делали Escalade одним из самых безопасных внедорожников.

А 6,2-литровый V8 выдавал 409 л. с. — его звук казался более благородным, чем у многих спорткаров. Картину завершал роскошный салон: кожаные кресла, отделка деревом и алюминием, премиальная акустика Bose — все это превратило внедорожник в передвижной номер люкс для VIP-персон.

Даже спустя два десятилетия Cadillac Escalade ESV остается одним из самых желанных внедорожников. В новой версии (2021+) он обзавелся современной цифровой панелью, OLED-дисплеями и 420-сильным V8, но сохранил главное — размах, силу и статус.



CHRYSLER 300C 1957

В 1955 г. Chrysler запустил новую «трехсотую» серию роскошных купе и кабриолетов, которые должны были объединить в себе спортивные характеристики и комфорт лимузина. Цифра 300 в названии обозначала количество лошадиных сил — и это было реально много для 1950-х гг.! Но именно Chrysler 300C 1957 г. стал вершиной этой серии — он был больше, мощнее, красивее и быстрее своих предшественников.

Chrysler 300C стал первым американским автомобилем, который сочетал в себе спортивный двигатель и роскошный салон, заложив основу для будущих Charger, Mustang и Camaro. Огромный 6,4-литровый мотор HEMI V8 выдавал мощность 375 л. с., что делало 300C одним из самых мощных серийных автомобилей в Америке на тот момент. «Трехсотый» Chrysler стал первым американским автомобилем, разогнавшимся до 250 км/ч: он ставил рекорды на треке Daytona и показывал скорости, сравнимые со специально сконструированными спортивными автомобилями. Характерен был

и дизайн 300C с «разинутым ртом» решетки радиатора и огромными хвостовыми «плавниками», хоть и не такими гипертрофированными, как у Cadillac Eldorado, но все же ставшими фирменным знаком 1950-х гг.

Всего было выпущено 1918 «трехсотых» в варианте купе и плюс еще 484 в кузове кабриолета, что сделало 300C редким коллекционным автомобилем с самого момента его появления.



■ Chrysler 300C 1957 г. в Шанхайском автомобильном музее. Шанхай, Китай. 1 января 2016 г.

■ Автомобиль Chrysler 300C 1955 г. на автошоу EyesOn Design, проходившем в доме Эдселя и Элеоноры Форд недалеко от Детройта, штат Мичиган, США. 19 июня 2016 г.



Огромные задние «плавники», постепенно поднимавшиеся от дверей, создавали эффект стремительности даже на парковке и подчеркивали эпоху «аэростиля».



Вертикальные узкие задние фонари визуально удлинляли автомобиль.

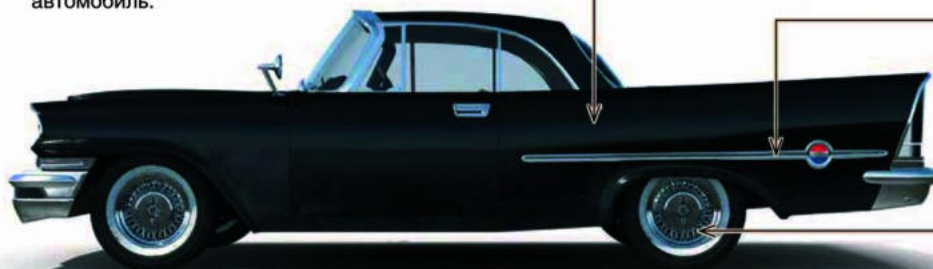
Один из первых автомобилей с **гнутым ветровым стеклом** (фирменного типа Vista-Dome), которое улучшало обзор и снижало аэродинамическое сопротивление.



Усовершенствованная система освещения с двойными круглыми фарами обеспечивала лучшую видимость в ночное время.

Визитная карточка Chrysler 300C — огромная **трапецевидная хромированная решетка радиатора**

Длинный обтекаемый кузов, созданный с применением авиационных технологий, улучшал аэродинамику и повышал устойчивость на высоких скоростях.



Элементы из полированного алюминия и хрома подчеркивали премиальность модели.

Фирменные **широкие белые боковины шин** на 14-дюймовых колесах — символ роскоши 1950-х гг. и гарантия мягкого хода.

■ Chrysler 300C Hemi. Даугавпилс, Латвия. 28 октября 2019 г.
Новое осмысление наследия Chrysler 300C 1957 г.



© BorisPhotographer / Shutterstock.com



CHEVROLET IMPALA 1964



© Milos Ruzicka / Shutterstock.com

Панорамное лобовое стекло улучшало обзор и придавало Impala стремительный вид.

Impala 1964 г. сохранила изящные очертания крыльев с намеком на «мини-плавнички».



Узнаваемый узел задних фонарей имел алюминиевую накладку в форме перевернутой буквы U из хромированного металла.

Chevrolet Impala — единственный Chevrolet 1960-х гг. с **тремя задними фонарями** с каждой стороны, что делало его легкоузнаваемым.



Особая **горизонтальная решетка радиатора** с «улыбкой во весь рот» придавала агрессивный, но элегантный стиль.

Парные фары спереди обеспечивали отличное освещение и создавали узнаваемый облик на дороге.

Длинный приземистый кузов с гладкими боковыми панелями и вытянутым силуэтом.

Хромированные молдинги и эмблемы подчеркивали стиль.



Фирменные 14-дюймовые **диски с белостенными шинами** или хромированными колпаками.



- Легендарный автомобиль Chevrolet Impala третьего поколения 1964 г. на Национальном дне старомодных автомобилей. Лелистад, Нидерланды. 16 июня 2024 г.



История Impala началась в 1958 г., когда Chevrolet выпустил модель, задуманную как роскошную, но доступную альтернативу Cadillac. Автомобиль быстро завоевал популярность, но именно модель в кузове купе 1964 г. (третьего поколения) стала настоящим шедевром.

Купе получило фирменный «квадратный» дизайн — более строгие линии кузова, но все с теми же элегантными намеками на «хвостовые плавники». Порадовал большой выбор двигателей — от простых рядных «шестерок» до мощного 6,7-литрового агрегата V8 на 425 л. с., который мог разогнать купе до 100 км/ч всего за 7 секунд — это было очень быстро для габаритного американского седана!

В 1964 г. модель получила усовершенствованную Х-образную раму, благодаря чему ее жесткость значительно возросла. Impala Coupe 1964 г. стала идеальной базой для тюнинга, этот автомобиль чаще других превращали в заниженные «машины-попрыгунчики» на гидроподвеске. Этот Chevrolet записал свое имя в истории. Его узнают на улицах, о нем поют в «песнях» (если так можно назвать треки в стиле рэп), его продолжают переделывать и совершенствовать. И самое главное — он до сих пор притягивает восхищенные взгляды, когда выезжает на дорогу.

- Классический американский автомобиль Chevrolet Impala третьего поколения 1961–1964 гг. Национальный парк Петрифайд-Форест, США. 29 августа 2022 г.

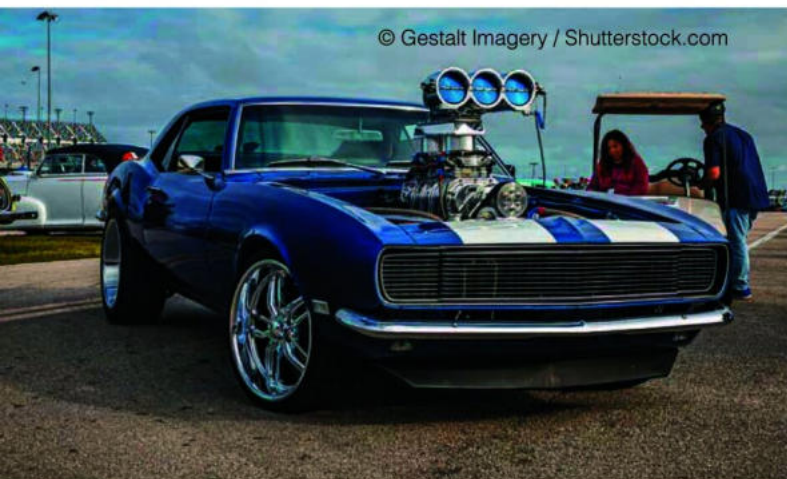


© adolf martinez soler / Shutterstock.com



© Gestalt Imagery / Shutterstock.com

- Chevrolet Impala SS Hardtop Coupe 1964 г. на автовыставке. Фэлкон-Хайтс, штат Миннесота, США. 18 июня 2022 г.



© Gestalt Imagery / Shutterstock.com

- Модифицированный Chevrolet Camaro Pro Street 1968 г. (первого поколения) на местной автовыставке. Дейтона-Бич, штат Флорида, США. 26 ноября 2022 г.



© Greg Gjerdingen / commons.wikimedia.org / CC BY 2.0

- Chevrolet Camaro 1970 г. выпуска (второго поколения). Сент-Пол, штат Миннесота, США. 15 июля 2016 г.



© Nick Ares / commons.wikimedia.org / CC BY-SA 2.0

- Camaro третьего поколения. Санта-Крус, штат Калифорния, США. 30 июня 2012 г.

CHEVROLET CAMARO



В середине 1960-х гг. Ford Mustang был хозяином на рынке в сегменте «пони-каров». General Motors промедлили в развитии данного направления, а когда наконец это осознали, инженеры Chevrolet получили задание создать достойного конкурента «Мустангу». В результате появился Project Panther — так Camaro называли на стадии разработки. Но «пантера» не прожила ни дня — ей срочно придумали новое имя. Менеджеры Chevrolet объясняли: «Camaro — это маленькое, но злобное животное, которое пожирает мустангов». И хотя такого существа нет в природе, а слово camaro во франко-английском словаре значило как сленговое название «друга, приятеля, товарища», фанаты, похоже, поверили в легенду. Так или иначе, но в 1967 г. мир наконец узнал,



© Gestalt Imagery / Shutterstock.com

что такое настоящий «пони-кар». Первое же поколение Camaro C1 1967 г. с самого старта вписалось в легенду. Сказался в первую очередь широкий выбор двигателей: рядная «шестерка» 3,8 л (140 л. с.) для тех, кто не гонится за мощностью; V8 5,7 л (290 л. с.) — гоноч-

ный двигатель для Trans-Am Racing; V8 6,5 л (375 л. с.) для модели SS 396: чистый адреналин и дымящиеся покрышки. В общем, Ford Mustang официально получил проблемного конкурента.



■ Тюнингованный Chevrolet Camaro RS 1967 г. на местной автовыставке. Дейтона-Бич, штат Флорида, США. 26 ноября 2022 г.



■ Chevrolet Camaro SS Hardtop Coupe 1967 г. на местной автовыставке. Де-Мойн, штат Айова, США. 1 июля 2022 г.



■ Chevrolet Camaro Convertible 1967 г. выпуска на Благотворительной выставке автомобилей в пользу Ассоциации по борьбе с болезнью Альцгеймера. Фредерик, штат Мэриленд, США. 16 сентября 2012 г.



Глубоко утопленный капот с воздухозаборником уменьшал турбулентность и направлял дополнительный поток воздуха к мотору.

Широкая **черная решетка радиатора** подчеркивала стильный дизайн и способствовала усиленному забору воздуха.

Раздвоенные задние фонари — фирменная «фишка» Chevrolet, подчеркивавшая мускулистый стиль Camaro.



Двойные круглые фары — узнаваемый стиль Camaro.

Общий дизайн Coke Bottle — стилизованный силуэт бутылки Coca-Cola, подчеркивавший спортивные формы.



Хромированные молдинги.

Спойлер на крышке багажника (в версиях Z/28 и SS) улучшал прижимную силу и стабильность на высокой скорости.

Фирменные колеса Rally Wheels: 15-дюймовые стальные диски с хромированными колпаками.

Классический «пони-кар» с длинным, стремительным силуэтом и агрессивной линией кузова.



© Rich Niewiowski Jr. / commons.wikimedia.org / CC BY 2.5

■ Chevrolet Camaro Z28 1993 г. выпуска (четвертого поколения). 23 ноября 2006 г.



© Saruny L / Shutterstock.com

- Желтый автомобиль Chevrolet Camaro пятого поколения — «актер» для роли робота-шмеля Бамблби в фильме «Трансформеры». Сингапур. 6 мая 2016 г.



© Nicholas Good / commons.wikimedia.org / CC BY 2.0

- Camaro SS 1LE 2017 г. выпуска (седьмого поколения). Атланта, штат Джорджия, США. 6 августа 2017 г.



© Saruny L / Shutterstock.com

- Модель робота-трансформера Бамблби на автобусной станции Улун Карст, Чунцин, Китай. 19 июня 2019 г. Станция To The Three Natural Bridges — место действия фильма «Трансформеры 4: Эпоха истребления».

Самаро быстро стал не только лидером гонок, но и кинозвездой благодаря франшизе «Трансформеры», в которой «сыграл» автобота по имени Бамблби. А Camaro 1967 г. превратился в один из самых любимых маслкаров, драгрейсеров и лоурайдеров. Это икона автотюнинга — до сих пор его переделывают, устанавливая моторы в 1000+ л. с.

Отдельно следует отметить модель Camaro Z/28 для гонок Trans-Am — «секретную» тачку для настоящих «тиффози». Внешне он почти не отличался от обычного Camaro. Заниженная подвеска и суперлегкий кузов обеспечивали шикарную управляемость. Motor 302 V8 по паспорту имел мощность в 290 л. с., но все знали, что в реальности там под 400 «лошадей», стоило над ним лишь слегка поработать.

В 2024 г. стартовал выпуск шестого поколения Chevrolet Camaro.



© Mustang Joe / commons.wikimedia.org / CC0 1.0

- Кабриолет Chevrolet Corvette первого поколения 1955 г. выпуска во время круиза Woodward Dream Cruise 2015. 15 августа 2015 г.



© Traveller70 / Shutterstock.com

- Винтажный автомобиль Chevrolet Corvette C1, сборка 1957 г. Автомузей Мелле в Нижней Саксонии, Германия. 2 июня 2022 г.



© Simlinger / Shutterstock.com

- Chevrolet Corvette C1 на конкурсе старинных автомобилей Ennstal Classic. Штайр, Австрия. 10 июля 2024 г.

CHEVROLET CORVETTE C1



В начале 1950-х гг. американцы разъезжали на огромных седанах и купе, больше напоминавших корабли, чем автомобили. А стремительные «европейцы» Jaguar, Ferrari, Porsche в это время уже покоряли гоночные трассы и автосалоны. Но все изменилось в 1951 г., когда дизайнер Харли Эрл вернулся из Европы, вдохновленный гонками Ле-Мана. Он убедил руководство General Motors, что Америке нужен свой спорткар. И уже в 1953 г. на Motorama (автошоу GM) компания Chevrolet представила Corvette, названный в честь маленьких, но быстрых военных кораблей времен Второй мировой. Несмотря на крутой дизайн, первые Corvette

продавались плохо: кузов из стеклопластика считался спорным решением, а слабый двигатель Blue Flame (всего 150 л. с.) не мог составить конкуренцию европейским спорткарам. В итоге за три года выпустили всего 4640 машин, и большинство из них застряло на стоянках дилеров. General Motors всерьез хотели закрыть проект.

Но тут появился инженер Зора (Захар) Аркус-Дантов и спас Corvette. Он поставил мотор V8 Small Block мощностью 195 л. с., а потом разогнал его до 283 л. с. в версии Fuel Injection, усилил и полностью перебрал подвеску — теперь Corvette мог уверенно входить в повороты.



■ Chevrolet Corvette Sting Ray Sport Coupe 1963 г. выпуска поколения C2 во время круиза «Воспоминания». Нью-Касл, штат Пенсильвания, США. 25 августа 2024 г.

© MercurySable99 / commons.wikimedia.org / CC BY-SA 4.0



■ Спорткар Chevrolet Corvette C1 1961 г. выпуска на автошоу Classic Days Berlin 2024. Берлин, Германия. 4 мая 2024 г.

© Sergey Kohl / Shutterstock.com

Позже начали тестировать машину на гонках, и в 1956 г. на пляже Дайтоны Corvette установил рекорд скорости — 241 км/ч на миле с ходу, а в 1957 г. Corvette Fuel Injection разогнался до 100 км/ч за 5,7 секунды.

Теперь Corvette не просто догнал европейцев — он стал быстрее их. Corvette выпускается на протяжении восьми поколений, неизменно со стекловолоконным или композитным кузовом и конкурентоспособной ценой. Это единственный автомобиль с американскими «корнями» непрерывного производства.

Первый человек, ступивший на Луну, Нил Армстронг, любил «рассекать» на своем Corvette. После возвращения с миссии Apollo 11 он получил Corvette C2 в подарок от руководства GM. «Корветы» были популярны и среди других астронавтов — их раздавали пилотам NASA в аренду по спецпрограмме за символический 1 доллар в год. Зато в 2010-е гг. Corvette Армстронга продавали на аукционе за 240 000 долларов США.

■ Chevrolet Corvette C6 ZR1 2010 г. выпуска в гонке Mugello Classic 2023 на трассе Муджелло в Скарперии, Италия. 2 апреля 2023 г.



© Greg Gjerdingen / commons.wikimedia.org / CC BY 2.0



© ghiz / Shutterstock.com

■ Chevrolet Corvette C3 1973 г. выпуска. 23 апреля 2016 г.



■ Chevrolet Corvette C7.
Брешиа, Италия. 11 июня
2024 г.

Начиная с 1955 г. под капотом Corvette ставили 4,3-литровый **двигатель V8 Small Block**, который сделал его настоящим спорткаром.



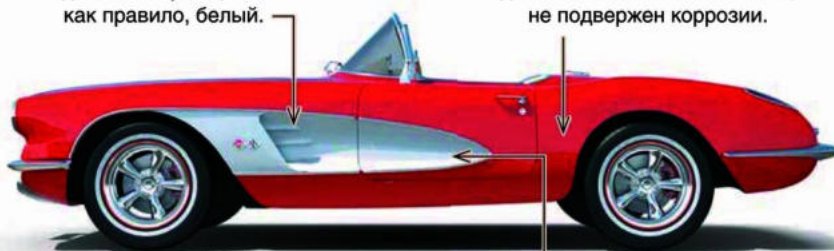
Двойные круглые фары впервые появились на Corvette в 1958 г., придав машине футуристический вид.



Хромированная решетка радиатора визуально объединена с хромированным бампером в единый узел: бампер делит решетку по горизонтали пополам.

Характерные **декоративные планки** на боковине вносили в дизайн второй цвет — как правило, белый.

Стеклопластиковый кузов — революционное решение для 1950-х гг.: легче металла, не подвержен коррозии.



Обтекаемая форма «бумеранга» — длинный капот и плавные линии корпуса создавали аэродинамический силуэт, вдохновленный реактивными самолетами.

Фирменные **хромированные молдинги** подчеркивали элегантные линии кузова.



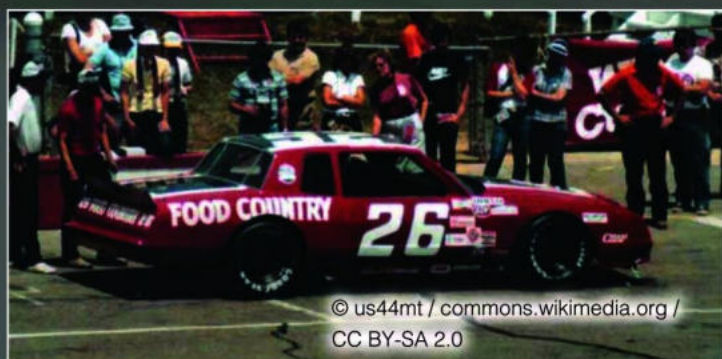
Узкие задние «фонари-щелки» примечательного дизайна.

Округлые задние крылья — символ эпохи 1950-х гг., визуально расширяли кузов и придавали Corvette стремительный вид.

Выхлопные трубы выполнены в частях заднего бампера.



- Кайл Буш (слева) и Карл Эдвардс, оба на Toyota Camry, лидируют на рестарте гонки NASCAR Sprint Cup Good Sam 500 на автодроме Phoenix International Raceway в Эйвондейле, штат Аризона, США. 13 марта 2016 г.



© us44mt / commons.wikimedia.org /
CC BY-SA 2.0

- Принадлежащий Чарли Хендерсону автомобиль Chevrolet (под именем Food Country, бортовой номер 26) под управлением Ронни Хопкинса занял 26-е место в гонке Van Scoy 500 1983 г.



© us44mt / commons.wikimedia.org / CC BY-SA 2.0

- Pontiac STP гонщика Ричарда «Короля» Петти хорошо выступил в гонке Van Scoy 500 1983 г., лидируя 21 круг и финишировав третьим.



- Гонщики Чейз Эллиотт на Chevrolet № 14 и Харрисон Роудс на Chevrolet № 52 борются за позицию во время гонки Gander Outdoors 400 на автодроме Dover International Speedway в Довере, штат Делавэр, США. 7 октября 2018 г.



Гонки NASCAR



Первый официальный сезон NASCAR стартовал в 1949 г., и с тех пор началась история бешеных скоростей, разлетающихся в стороны запчастей и разъяренных гонщиков, которые были готовы выяснять личные отношения после финиша прямо на трассе.

А что же можно сказать о машинах NASCAR? Если кратко, эти гонки не о сверхтехнологичных болидах, а о «заряженных маслках». Chevrolet, Ford, Dodge — все боролись за звание «короля овала». NASCAR — это контактные гонки, настоящий «американский футбол» в мире автоспорта, где бампер в бампер на скорости 300+ км/ч — штатная ситуация. Иногда это заканчивается эпическими авариями — к счастью, далеко не всегда трагичными.

Если представить гонки с самыми крутыми тачками, самыми безбашенными гонщиками, самыми жесткими авариями и самой преданной армией фанатов, именно NASCAR будет стоять в первом ряду, сверкая хромированными бамперами. NASCAR — это целая культура, выросшая из нелегального бизнеса и ставшая спортом, за которым следят миллионы.

© Grindstone Media Group / Shutterstock.com



© Bruce Alan Bennett / Shutterstock.com



- Гонщик Джоуи Логано на пит-стопе со своим Ford Mustang во время гонки NASCAR Cup Series на трассе Поконо. Лонг-Понд, штат Пенсильвания, США. 14 июля 2024 г.



DODGE CHARGER R/T 1969

В конце 1960-х гг., когда Америка уже была заражена гонками, компания Dodge, умевшая делать мощные машины, задалась целью создать соперника машинам Ford Mustang и Chevrolet Camaro. Так и появился Dodge Charger — один из родоначальников маслкаров. Его версия R/T (Road/Track) 1969 г. превратилась в икону скорости и дрифта. Внешне он выглядел как автомобиль из будущего — со стремительным кузовом, необычными мускулистыми формами, агрессивной решеткой радиатора, скрытыми в решетке фарами. Последнее стало инновацией для 1960-х гг.: фары были невиди-

мыми и открывались только при включении. Но главное таилось под капотом. Заводская версия Charger R/T выпускалась с двигателем V8 Magnum (440 л. с.), но особого внимания удостоился семилитровый V8 HEMI (425 л. с.) с двумя четырехкамерными карбюраторами. До 100 км/ч Charger разгонялся за 5,5 секунды, а его максимальная скорость составляла 230 км/ч.

Dodge Charger R/T 1969 г. получился настолько харизматичным, что стал одним из самых узнаваемых автомобилей в истории. А в марте 2024 г. был представлен Dodge Charger уже восьмого поколения!



Один из самых длинных капотов среди маслкаров.

Разделенные узкие длинные задние фонари с хромированными рамами.

Массивный задний бампер — хромированный и усиленный — создавал эффект монолитности.

Машина была доступна с мягкой виниловой крышей (опционально), добавлявшей роскоши.

Жесткая рама укрепленной конструкции кузова для гонок и прыжков делала Charger идеальным для каскадерских трюков.



Характерной чертой Charger стала решетка радиатора *electric shaver* (электробритва) на всю ширину капота с фарами, полностью скрытыми за решеткой.



И вновь **Coke Bottle Design** — аэродинамика в стиле «бутылки Кока-Колы» с обтекаемыми боковинами и плавным переходом в мощные задние крылья.



- Хардтоп-купе Dodge Charger R/T 1969 г. на местной автовыставке. Вирджиния-Сити, штат Невада, США. 31 июля 2021 г.

- Концепт-кар Dodge Charger Daytona SRT на Канадском международном автосалоне в Торонто. 15 февраля 2024 г.





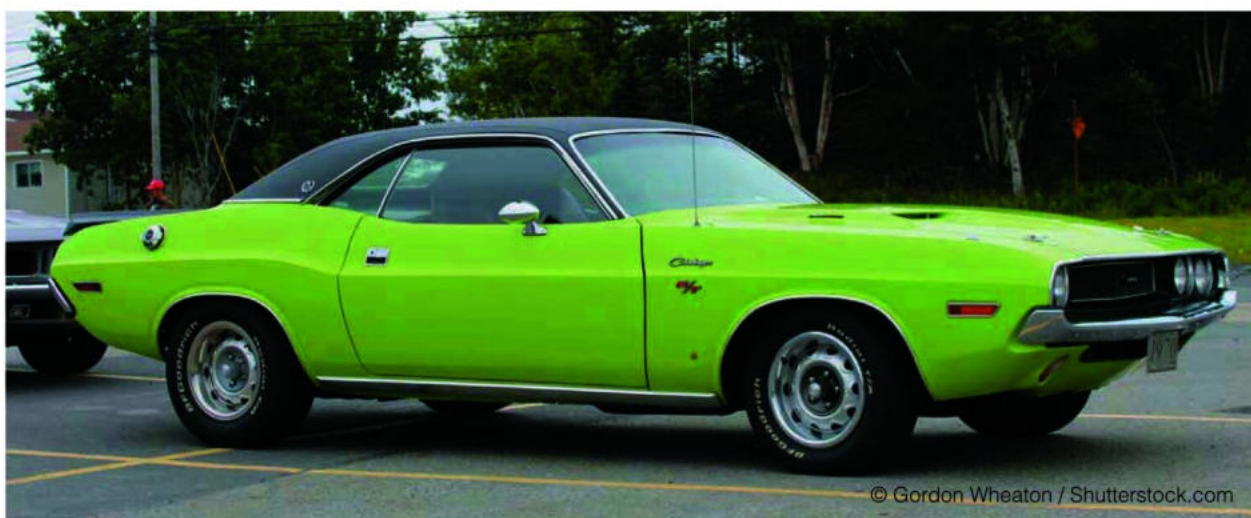
© chorche de prigo / Shutterstock.com

■ Dodge Challenger 1970 г. Табор, Чехия.
11 июля 2021 г.



© Ken Morris / Shutterstock.com

■ Dodge Challenger 1973 г. на местном автошоу
в Труро, Новая Шотландия, Канада.
5 июня 2010 г.



© Gordon Wheaton / Shutterstock.com

■ Классический отреставрированный маслкар Dodge Challenger 1970 г. цвета лайма. Кларенвилл,
провинция Ньюфаундленд и Лабрадор, Канада. 16 августа 2019 г.



DODGE CHALLENGER 1970

Американские «пони-кары» — символ 1960-х гг. В это время Ford Mustang доминировал, Chevrolet Camaro стремительно его догонял, Pontiac Firebird старался не отставать. А Dodge? Dodge уже демонстрировал модели Charger и Coronet, но задумал создать нечто еще более вызывающее: не просто очередного «мустанга», а настоящую дорожную ракету, которая заставит конкурентов глотать дым. Так в 1970 г. появился Dodge Challenger — агрессивный, широкий и невероятно мощ-

ный маслкар. Машина строилась на той же платформе, что и Plymouth Barracuda, но была больше, длиннее и «злее».

Чем она отличалась от конкурентов? В первую очередь гигантской колесной базой (2946 мм) — на 20–30 см больше, чем у ближайших конкурентов. Те, кто называл дизайн «мустанга» слишком агрессивным, прикусили языки, увидев длинный капот Challenger и его «наглый взгляд» фар, пронизывающий насквозь.



■ Автомобиль Dodge Challenger 1970 г. Росмален, Нидерланды. 8 мая 2016 г.

© VanderWolf Images / Shutterstock.com



© chorche de prigo / Shutterstock.com

■ Dodge Challenger 1970 г., Прага, Чехия. 13 октября 2017 г.



© Tony Savino / Shutterstock.com

■ Кабриолет Dodge Challenger R/T 1970 г. с открытым багажником на ежегодном автошоу в центре города Кеноша, штат Висконсин, США. 31 августа 2019 г.



© Pim van der Maden / Shutterstock.com

■ Американский классический маслкар Dodge Challenger 1970 г. Онтарио, Канада. 24 мая 2008 г.

Длинный широкий моторный отсек — «загон для зверя» V8.

Воздухозаборники Shaker на капоте (для 426 HEMI) — подвижный элемент, который «шатался» при разгоне, увеличивая поток воздуха к карбюратору.

Выпускался только в двухдверном варианте.

Длинные узкие горизонтальные задние фонари — фирменный дизайн Challenger.

Двойные хромированные выхлопные трубы (два блока по две трубы).

Двойные круглые фары с галогенными лампами для мощного света создавали узнаваемый «хищный взгляд».

Решетка радиатора изящно изогнутой подковообразной формы — фирменный стиль Dodge.

Удлинённый силуэт с массивными крыльями создаёт стремительный облик, материал кузова — сталь высокой прочности.

Широкая колесная база (2946 мм) для лучшей устойчивости на трассе и во время дрифта.

Радовало и разнообразие двигателей, предложенное производителем: от «скромного» 3,2-литрового до 7,2-литрового монстра. В итоге Dodge Challenger вошел в историю как один из самых мощных и дерзких автомобилей 1970-х гг., став альтернативой для тех, кому Mustang казался слишком массовым и попсовым, а Camaro — недостаточно крутым. Ведь позиционировался он как «пони-кар», но в реальности являлся настоящим маслкарком, в отличие от более «сдержанных» Mustang и Camaro. Challenger выпускался в трех поколениях. Некоторые знатоки авторынка и автолюбители утверждают, что нынешний Dodge Challenger является единственным настоящим маслкарком на сегодняшний день. И достаточно одного взгляда на «бросающего вызов», чтобы понять, почему.



■ Dodge Charger RT 1970 г. Прага, Чехия. 22 августа 2019 г.

- Dodge Challenger RT Hardtop Coupe 1970 г. на местной автовыставке. Рино, штат Невада, США. 5 августа 2021 г.

© Gestalt Imagery / Shutterstock.com



© Sergey Kohl / Shutterstock.com

- Кастомизированный маслкар Dodge Challenger Pro Street 1970 г. на крупнейшей в Европе выставке классических автомобилей Retro Classics. Штутгарт, Германия. 3 марта 2017 г.



© Gestalt Imagery / Shutterstock.com

- Pontiac Firebird — официальный Pace Car гонок Daytona 500 1979 г. на местном автосалоне. Галфпорт, штат Миссисипи, США. 4 октября 2023 г.



© Radoslaw Lecyk / Shutterstock.com

- Toyota Camry Daytona 500 на Международном автосалоне 2011 г. в Moscone Center в Сан-Франциско, США. 21 ноября 2011 г.



© VIAVAL TOURS / Shutterstock.com

- Автомобиль Daytona 500 на гоночной трассе Daytona International Speedway 4. 18 июля 2019 г.



© Grindstone Media Group / Shutterstock.com

- Toyota Camry команды Monster Energy NASCAR Cup Series выходит на трассу Daytona 500 на автодроме Daytona International Speedway в Дейтона-Бич. 26 февраля 2017 г.



© Grindstone Media Group / Shutterstock.com





■ Команды NASCAR Sprint Cup выходят из четвертого поворота гонки Daytona 500 на автодроме Daytona International Speedway. Дейтона-Бич, штат Флорида, США. 21 февраля 2016 г.

Гонки DAYTONA 500



Это главное шоу NASCAR — гонка Daytona 500 открывает сезон, и победа в ней значит больше, чем даже чемпионство. Здесь машины летят на скоростях за 300 км/ч, а пилоты рискуют жизнями в миллиметре от катастрофы.

И что интересно: история Daytona 500 началась не на современном треке, а на пляже! В 1930-е и 1940-е гг. гонщики устраивали заезды прямо по песчаному берегу Daytona Beach, и в 1959 г. известный промоутер и бизнесмен Билл Франс старший построил на этом месте современный суперспидвей, который и стал домом для гонок NASCAR.

С первых лет стало ясно: это будет особая гонка. Высокие 31-градусные наклонные повороты позволяли автомобилям разгоняться до запредельных скоростей, а плотная борьба означала, что аварии, а следовательно и зрелище, неизбежны. Первая гонка, прошедшая в 1959 г., сразу установила рекорд: она закончилась настолько плотной борьбой, что судьи три дня исследовали фотографии и кадры кинохроники, прежде чем объявить победителя — Ли Петти. Разница с номером 2 составила менее метра!

Следующая Daytona 500 1960 г. тоже не дала заскучать и вошла в историю как гонка, где произошла самая массовая авария NASCAR с участием сразу 37 машин из 73 участвовавших; лишь каким-то чудом никто не погиб.

Таким был старт эпической гонки под названием Daytona 500.

■ В коллективной свалке на гонке «Дейтона 500» Джош Уильямс (автомобиль № 11), Джастин Олгейер (7), Джеб Бертон (27), Лиланд Ханиман младший (70), Патрик Эмерлинг (07), Райан Зиг (39) и Джереми Клементс (51). Дейтона-Бич, штат Флорида, США. 15 февраля 2025 г.



■ Автомобили Ram 1500 в дилерском центре Stellantis. Ram 1500 предлагаются в вариантах Rebel, Laramie, Big Horn и Tradesman. Ноблсвилл, штат Индиана, США. 10 сентября 2023 г.



RAM REBEL 1500

Компания Ram Trucks — это бывшее подразделение Dodge, которое в 2010 г. отделилось в самостоятельный бренд. На эмблеме Ram Trucks красуется голова барана с огромными рогами, мчащегося прямо на зрителя. И если Dodge славился своими маслкарами, то Ram взял на себя миссию делать мощные, крутые и дерзкие пикапы.

Именно Ram бросил вызов скучным утилитарным пикапам, показав, что грузовик может представлять собой нечто большее, чем просто «рабочую лошадку». В 2015 г. Ram представил 1500 Rebel — и это был не просто грузовик с хорошей проходимостью, а крутой автомобиль, который сочетал в себе силу и стиль.

От обычного Ram 1500 модификация Rebel отличалась в первую очередь увеличенным клиренсом, амортизаторами Bilstein, усиленными шинами Goodyear Wrangler DuraTrac. В салон ставили спортивные сиденья с характерным тиснением в виде шинного протектора, а под капот двигателя — либо 3,6 Pentastar V6 (305 л. с.), либо 5,7 HEMI V8 (395 л. с.).

■ Ram 1500 в дилерском центре Stellantis. Кокомо, штат Индиана, США. Август 2022 г.

Когда появился Ram Rebel, его сразу сравнили с Ford F-150 Raptor. Raptor был быстрее, однако Rebel оказался более «живучим» и лучше показывал себя на бездорожье. Но главное — данная машина создана не просто для работы, а для разрушения стереотипов о том, каким должен быть пикап.



Усиленные колесные газомортизаторы Bilstein 4600 с увеличенным ходом обеспечивают плавность езды на бездорожье.

Раздельный задний борт (Multi-Function Tailgate) открывается двумя способами: вниз или в стороны.

Грузовая платформа с противоскользящим покрытием RamBox, защищающим кузов от царапин.

Шины Goodyear Wrangler DuraTrac с мощным протектором для максимального сцепления с дорогой на грязи и песке.

Встроенные бортовые ящики с замками для хранения инструментов.

Высокий клиренс (265 мм) позволяет преодолевать броды и крупные препятствия.

Легкие алюминиевые двери и капот устойчивы к коррозии, а также уменьшают вес машины.

Стальные буксировочные крюки для вытаскивания из грязи выдерживают огромные нагрузки.

Массивная черная решетка радиатора RAM придает стильный внешний вид.





Фирменная
внушительная
решетка радиатора
с крупной ячеистой
структурой
и светящимся
логотипом Lincoln.

Адаптивные матричные
LED-фары с системой
Speed Dependent Lighting
и автоматической
регулировкой
интенсивности света.

Впервые в истории бренда
автомобиль получил кузов
из алюминия, что снизило
вес на 90 кг, улучшив
экономичность.

Крепление
для багажника на крыше.



Цельная длинная
горизонтальная LED-полоса
задних фонарей — фирменный
стиль Lincoln четвертого
поколения.

Крышка багажника
с интеллектуальной
системой открывания
после простого
проведения ногой
под задним бампером:
идеально, если руки
заняты багажом.

Двери с бесключевым
доступом и доводчиками
для мягкого закрывания.



При открывании дверей **алюминиевые
подножки** автоматически выезжают,
помогая легко войти в автомобиль.

Длина почти 5,5 метра, а у версии L (Long)
еще больше: это дает просторный салон
и премиальную плавность хода.



■ Автомобиль Lincoln Navigator. Кинтана-Пoo, Мексика. 16 мая 2017 г.



© Steve Lagreca / Shutterstock.com

■ Двери типа «крыло чайки» и трехступенчатая лестница на концептуальном внедорожнике Lincoln Navigator на Североамериканском международном автосалоне (NAIAS). Детройт, Мичиган, США. 9 января 2017 г.



■ Lincoln Navigator — машина, которая подчеркивает стиль и статус владельца.

LINCOLN NAVIGATOR



В 1997 г. фирма Lincoln Motor Company, которая с 1922 г. являлась дочерней компанией Ford и специализировалась на выпуске автомобилей класса люкс, начала производство первого американского представительского внедорожника Navigator. Lincoln взяли Ford Expedition, обшили его кожей, добавили премиальные опции — так появился Navigator. Долгое время эта огромная роскошная машина не имела себе равных (Cadillac Escalade еще не существовал).

Но время шло, и уже в начале XX в. Navigator стал потихоньку отдавать лидерство конкурентам — Cadillac, Mercedes, Lexus, Range Rover, BMW и Acura. И в 2003 г. Ford и Lincoln решили вернуть себе пальму первенства, представив на январском автосалоне в Детройте преобразившийся внедорожник, который повысил планку качества полноприводной машины представительского класса. После уже третьего изменения в 2007 г. авто и вовсе получило не только новые внешность и интерьер, но и удлиненную версию L.

А на открывшемся Нью-Йоркском автосалоне 2016 г. был представлен Navigator четвертого поколения. Новое в этой модели всё: дизайн, конструкция, интерьер, оснащение. Ушли в прошлое округлые формы: теперь это супермассивный угловатый SUV длиной почти 5,5 метра, а внутри — самый просторный салон в классе. Вместо привычного V8 на четвертый «Навигатор» поставили мощный twin-турбо V6 3.5 EcoBoost на 450 л. с. и 10-ступенчатый автомат. Этот агрегат не только экономичнее своих предшественников, но и обеспечивает разгон до 100 км/ч за 5,9 секунды! И это для 3,5-тонного автомобиля!





■ Jeep Grand Cherokee (1992–1998).



■ Второе поколение Jeep Cherokee (1984–2001).

■ Внедорожник Jeep Grand Cherokee SRT-8 в промышленной зоне. Новый Уренгой, Россия. 6 августа 2016 г.

© Art Konovalov / Shutterstock.com



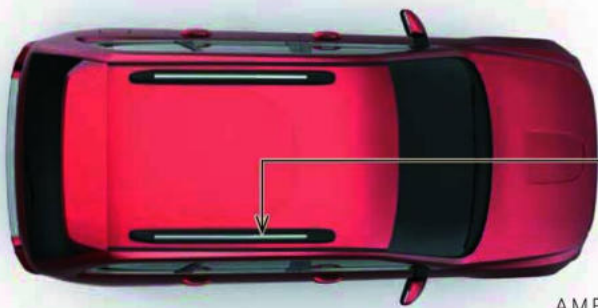


JEEP GRAND CHEROKEE 2011

В 1992 г. Jeep (бренд, принадлежавший Chrysler) ошарашил мир машиной Grand Cherokee ZJ Laredo, которая разрабатывалась как конкурент Land Rover и в итоге разделила рынок на «до» и «после». Автомобиль быстро стал хитом, а его последующие поколения (WJ, WK) лишь укрепляли успех модели. Однако к концу 2000-х гг. стало ясно: пора переходить на новый уровень. Так появился Jeep Grand Cherokee WK2 (2011) четвертого поколения.

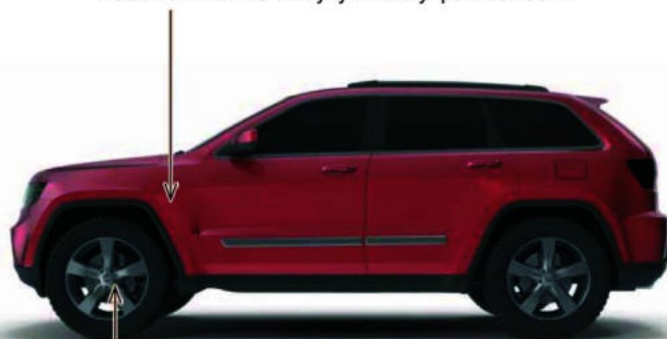
Впервые за всю историю Jeep получил полностью независимую подвеску — теперь он стал не только внедорожником, но и комфортным кроссовером для города. Новый монококовый кузов (вместо рамного) сделал машину жестче и легче. Кроме того, Jeep взял лучшие разработки у Daimler, так как тогда Chrysler принадлежал немцам.

Впервые в Grand Cherokee появился бензиновый двигатель V6 3.6 Pentastar (290 л. с.) — надежный, достаточно мощный и экономичный. Любителям помощнее предложили легендарный V8 5.7 HEMI (360 л. с.) — этот мотор мог разгонять джип до 100 км/ч за 7 секунд. Ну а для поклонников хардкора подготовили модель Grand Cherokee SRT8 с агрегатом 6.4 HEMI (420 л. с.). Это был самый шустрый Jeep в истории с разгоном до сотни всего за 4,8 секунды. Grand Cherokee 2011 перестал быть просто Jeep — он стал полноценным люксовым SUV, при этом сохранив свою легендарную проходимость.



Рейлинги для крепления багажника на крыше.

WK2 получил **монококовую несущую конструкцию кузова (unibody)** вместо рамной, что повысило жесткость на 146 % и улучшило управляемость.



Колеса с пневмоподвеской Quadra-Lift позволяют поднимать машину до 280 мм для бездорожья или опускать ее для удобной посадки.

Массивная дверь багажника с датчиком движения под бампером и автоподъемником.



Немецкие технологии шасси: платформа создана на базе Mercedes-Benz M-Class (W164), что дало внедорожнику высокий уровень комфорта и надежную устойчивость на трассе.

Светодиодные задние фонари подчеркивают стильный дизайн.

Фары Bi-Xenon с адаптивной системой автоматически регулируют яркость и угол освещения.

Фирменная решетка радиатора с семью слотами — визитная карточка Jeep.





MONSTER TRUCK JAM

Все началось в 1974 г., когда фермер Боб Чандлер поставил свой пикап Ford F-250 на гигантские 48-дюймовые колеса. Этот «вечный пикап для развлечений на бездорожье» получил имя Bigfoot. С 1980 г. Чандлер разъезжал по стране, устраивая на стадионах платные показы своего детища. Автомобиль стал сенсацией. В 1981 г. Чандлер ради потехи переехал своим «бигфутом» пару старых машин. Трюк имел небывалый успех, а у Чандлера появилось множество последователей.

В 1992 г. компания Feld Entertainment взяла на себя организацию шоу и назвала его Monster Jam. Теперь это было не просто соревнование, а настоящее театрализованное шоу в стиле рестлинга, в котором выступа-

ли не только владельцы «монстр-траков», но и целые команды, а каждая машина получала свой образ, свой стиль и своих фанатов. Вначале идет «разминка»: огромные «монстры» сминают, уродуют и закатывают в землю легковушки. Затем наступает время гоночной трассы, где путь «бигфутов» пролегает через искусственные болота, ямы, трамплины и невероятные баррикады. В заключение — прыжки с трамплина через десяток старых машин или даже через что-нибудь покрупнее.

Гигантские стадионы, арены, масштабные телетрансляции — Monster Jam стал мировым феноменом, собирая миллионы зрителей. Сегодня Monster Jam проходит в 30+ странах и входит в список самых зрелищных автошоу на планете.



© Steve Lagreca / Shutterstock.com

- Пикап Ford F-250 на автофестивале Frankenmuth Auto Fest, состоявшемся в Парке наследия. Франкенмут, США. 9 сентября 2017 г.



- Ходовая часть «бигфута».



- В прыжке над ареной автошоу Monster Truck Jam — «бигфут» по имени Savage («Дикарь»).



- Автомобиль зеленого цвета с огромными колесами — участник шоу Monster X Tour. Москва, Россия. 29 марта 2014 г.
- «Бигфут» во время гонок. Monster Jam-2019 прошел на стадионе Allianz Park. Сан-Паулу, Бразилия. 21 декабря 2019 г.



- «Монстр-трак» перепрыгивает через автомобили во время ежегодного шоу Goshen Fair. Гошен, США. 4 сентября 2017 г.

© Dan Hanscom / Shutterstock.com



© Alexey Broslavets / Shutterstock.com

- Автомобиль Plymouth Prowler на выставке. Новороссийск, Россия. 19 июля 2009 г.



© Just dance / Shutterstock.com

- Классический автомобиль Chrysler Plymouth Prowler. Лонг-Бич, штат Калифорния, США. 31 марта 2021 г.
- Prowler на автошоу Daffodil 2014, спонсируемом автомобильным клубом МРСС и проводимом каждую весну после фестиваля и парада Daffodil. Глостер, штат Вирджиния, США. 12 апреля 2014 г.
Багажник машины был таким маленьким, что для нее специально разработали прицеп сходного дизайна.

PLYMOUTH PROWLER



Plymouth Prowler — попытка доказать, что вернуться к автоклассике прошлого никогда не поздно. А вот насколько удачной она оказалась — вопрос спорный. Хотя, попав под полный контроль итальянского концерна Fiat, Chrysler утратил свою независимость, он не потерял индивидуальности.

Все началось в 1993 г., когда в дизайн-центре Chrysler студенты из Art Center College of Design получили необычное задание: придумать хот-род в стиле ретро, но с современной «начинкой». Главный дизайнер Чип Фуз нарисовал первые эскизы, вдохновленные американскими хот-родами 1930-х гг. Проекту повезло: в те годы главой Chrysler был Боб Лутц — человек, который не боялся рисковать. Компания решилась на эксперимент: выпустить этот концепт в серийное производство. В период с 1997 по 2001 г. «Бродяга» (так переводится название машины) выпускался под названием Plymouth Prowler, а с 2001 по 2002 г. — под именем Chrysler Prowler.

Правда, с двигателем случился настоящий скандал: все ждали могучий V8, но Prowler получил V6 на 3,5 литра и 253 л. с., что вызвало негодование фанатов хот-родов. Именно поэтому Plymouth Prowler называют провалом и триумфом одновременно.



© Barry Blackburn / Shutterstock.com

© JoshBryan / Shutterstock.com

■ Plymouth Prowler, вид спереди. Портленд, штат Орегон, США. 9 ноября 2023 г.



© Lissandra.Melo / Shutterstock.com

■ Черный Plymouth Prowler 1998 г. На автомобильной выставке, посвященной Ассоциации Альцгеймера, Benefit Car Show at Motor Vehicle Administration в Мэриленде, Фредерик, США. 16 сентября 2012 г.



SALEEN S7

На начальном этапе компания Saleen Incorporated, созданная в 1983 г. успешным в прошлом автогонщиком Стивом Салином, занималась доводкой и переделкой серийных автомобилей Ford Mustang, превращая их в гоночные авто. Добившись неплохих результатов на ниве тюнинга и заработав достаточно денег, Салин приступил к созданию собственного оригинального спорткара. В качестве прообраза для него был выбран лучший скоростной суперкар Европы того времени — McLaren F1. Мотор взяли от Mustang, существенно доработав до 550 л. с. В итоге динамические показатели модели S7 стали вполне приемлемыми, хотя и не дотягивали до McLaren F1: разгон до 100 км/ч менее чем за 4 секунды, а максимальная скорость — до 320 км/ч. И в начале 2004 г. Saleen S7 BiTurbo получил новый форсированный мотор мощностью 575 л. с. С ним автомобиль брал «сотку» всего за 2,9 секунды, однако «максималку» ограничили на прежней отметке в 320 км/ч из-за отсутствия шин, способных обеспечить безопасность на таких скоростях.

Стив Салин решил не останавливаться на достигнутом. В 2005 г. компания начала производство новой версии Saleen S7 Twin Turbo. Двойной турбонаддув двигателя позволил увеличить его мощность до 750 л. с. При этом на разгон до 100 км/ч тратится всего 2,8 секунды, а скорость составляет 390 км/ч. Этот автомобиль получил титул самого быстрого дорожного автомобиля, производимого в Америке.

■ Saleen S7-R GT1 № 9 команды Zakspeed Racing (D), управляемый Бертом, Монтермини, Яни во время раунда чемпионата FIA GT на трассе Муджелло. Муджелло, Италия. 15 сентября 2006 г.



© Ferenc Szelepcsényi / Shutterstock.com



■ Saleen S7 в чемпионате FIA GT на трассе Хунгароринг в Будапеште, Венгрия. 30 августа 2009 г.



■ Saleen S7 BiTurbo, представленный на Московском международном автомобильном салоне. Москва, Россия. 20 августа 2016 г.

■ Красный спортивный автомобиль Saleen S7 Twin Turbo 2006 г. Филадельфия, США. 10 февраля 2019 г.



■ Суперкар Saleen S7 на автосалоне Лос-Анджелеса в конференц-центре. Лос-Анджелес, США. 30 ноября 2017 г.



- Белый спортивный автомобиль класса люкс SSC Ultimate Aero — предшественник SSC Tuatara. Филадельфия, штат Пенсильвания, США. 10 февраля 2019 г.



- SSC Tuatara с открытыми дверями на Car Week в Монтерее, штат Калифорния, США. 19 августа 2023 г.



- Прототип SSC Tuatara 2019 г. в Пebbл-Бич, штат Калифорния, США. 24 августа 2019 г.

© SSCNA / commons.wikimedia.org / CC BY-SA 4.0



SHELBY SSC TUATARA

Свое название американская компания Shelby Super Cars (она же SSC North America) получила в честь основателя и владельца Джерола Шелби. Первым проектом фирмы был суперкар SSC Aero, который вошел в Книгу рекордов Гиннеса в 2007 г., развив скорость 412,28 км/ч и неожиданно победив Bugatti Veyron.

SSC Tuatara — новый гиперкар SSC North America, прототип которого официально был представлен в 2011 г. в Китае. Из-за очень странного экстерьера, над которым трудился американский дизайнер Джейсон Кастриот, купе получило название в честь ящерицы, которую маори называют туатарой. Зимой 2021 г. во Флориде гиперкар под управлением Ларри Кэплина показал самую высокую среднюю скорость по итогам двух заездов — 455,2 км/ч. Это стало возможным благодаря сверхмощному мотору: семилитровый V8 с двойным турбонаддувом развивает мощность около 1750 л. с. Первые 100 км болид набирает всего за 2,5 секунды после старта, максимальная теоретическая скорость заявлена на уровне 443 км/ч. Керамические тормоза останавливают «Туатару» на скорости в 100 км/ч на отрезке в 32 м.



■ Презентация Tuatara (вид сбоку) на автосалоне в Филадельфии, штат Пенсильвания, США. 9 февраля 2020 г.



■ Презентация Tuatara на автосалоне в Филадельфии (вид сзади), штат Пенсильвания, США. 9 февраля 2020 г.



■ Гиперкар Tuatara черного цвета припаркован на дороге. Берлин, Германия. 10 февраля 2021 г.



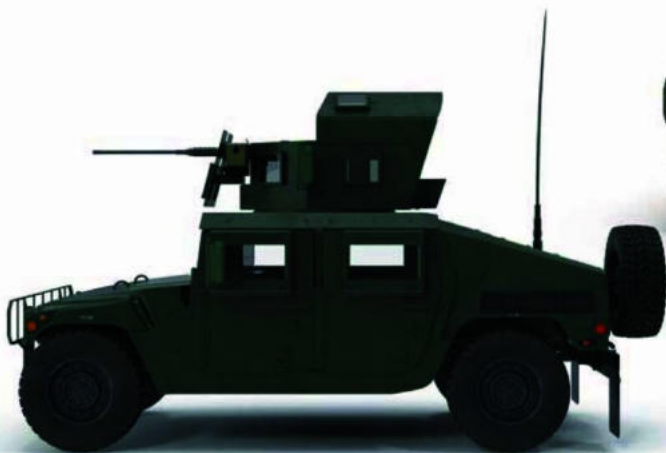
HUMMER

В 1980-е гг. армии США потребовался абсолютно новый внедорожник, способный покорять любые ландшафты, перевозить грузы, солдат и даже выдерживать плотный огонь. На вызов откликнулась компания AM General, которая в 1983 г. получила контракт на создание джипа High Mobility Multipurpose Wheeled Vehicle (HMMWV), или, как его позже прозвали военные, «Хамви» (Humvee).

Кроме полного привода, независимой подвески и высокой проходимости Humvee мог похвастаться просто гигантской колеей: он был шире большинства машин, что давало ему невероятную устойчивость. И Humvee молниеносно доказал свою эффективность в бою, став символом американской военной мощи.

В 1990 г. AM General выпустила военный «Хамви» для Арнольда Шварценеггера, а спустя два года и другую гражданскую версию — Hummer H1.

Это был практически тот же военный автомобиль, но с комфортабельным салоном.



- Humvee HMMWV M1151 — легкий бронетранспортер с полностью закрытым четырехместным кузовом и пулеметной частично закрытой установкой.

- Humvee HMMWV M998 Avenger — колесный ЗРК малой дальности с восьмизарядным (2 × 4) зенитно-ракетным комплексом Stinger.



- Humvee HMMWV M997 — военный санитарный автомобиль с четырехместной кабиной.



- Humvee HMMWV M966 — самоходная машина с противотанковым комплексом TOW.



- Электрокар GMC Hummer EV.



© Art Konovalov / Shutterstock.com

- Внедорожник Hummer H2 в сельской местности. Новый Уренгой, Россия. 26 июня 2017 г.



© Pavel Vaschenkov / Shutterstock.com

- Боевые машины на румынском военном полигоне PLATINUM LYNX 16. Галати, Румыния. 11 декабря 2015 г.

- Компактный полноприводный внедорожник Hummer H3. Ленинградская обл., Россия. 9 ноября 2018 г.



© PhotoStock10 / Shutterstock.com

Небольшой «проблемкой» стало то, что Hummer H1 был очень дорогим. Поэтому в GM решили сделать более приемлемые версии. Более «доступная» модель Hummer H2 (2002–2009) стала... еще более массивной, но менее широкой — для удобства перемещения по городским улицам. Комплектовалась 6,0–6,2-литровыми V8 (320–393 л. с.). Внедорожные способности сохранились, но теперь в салоне были кожа и комфорт.

В 2005 г. GM решили совершить прорыв, и появился Hummer H3. Машина была кардинально переработана под шасси Chevrolet Colorado, стала меньше в размерах и значительно экономичнее. Комплектовалась двигателями V8 от 3,5 до 5,3 литра (220–300 л. с.). Казалось, счастье близко...

Но грянул 2008 год — глобальный экономический кризис. Компания свернула производство в 2010 г. Но в 2022 г. General Motors воскресила Hummer, правда, сделала его заряжаемым от розетки. Под капотом вместились тысяча «электролошадей», разгонявших машину до 100 км/ч за 3,0 секунды. «Электромолот» получил уникальную систему «крабового хода» (CrabWalk), позволяющую ему двигаться боком по диагонали. Это первый массовый автомобиль с такой функцией.



- Легенда бездорожья Hummer создан покорять самые дикие маршруты. Для него свобода начинается там, где заканчивается асфальт.

Высокий дорожный просвет — до 406 мм клиренса (у H1), благодаря чему Hummer легко преодолевает броды и каменистую местность.

Просторный багажник с откидным бортом — возможность перевозки крупногабаритных грузов и раненых солдат.

Широкая плоская крыша — удобная платформа: позволяет перевозить грузы, а в военных версиях — устанавливать пулеметы.

Широкая колесная база — устойчивость даже на экстремальном бездорожье.

Задние фонари с защитными решетками для предотвращения повреждения в условиях бездорожья и военных операций.

Решетка радиатора с семью прорезями — фирменный стиль Jeep и военных машин: разработана для защиты радиатора от камней и грязи.

В отличие от многих внедорожников, кузов Hummer сделан из **легкосплавных материалов**, не подверженных коррозии.

Центральная система подкачки шин: водитель может менять давление в шинах прямо на ходу.

Фары с усиленной защитой рассчитаны на работу в экстремальных условиях, защищены бронестеклом и металлической решеткой (на военных версиях).



© Artistic Operations / Shutterstock.com

■ Hummer H2, созданный на основе военного джипа, весьма органично вписывается в пейзаж делового центра города. Хьюстон, штат Техас, США. 28 сентября 2024 г.



© BONDART PHOTOGRAPHY / Shutterstock.com

■ Hummer H1. Винница, Украина. 23 февраля 2012 г.



TESLA CYBERTRUCK



© Iv-olga / Shutterstock.com



© Karolis Kavolelis / Shutterstock.com

- Tesla Cybertruck с характерным футуристическим дизайном и горящими габаритными огнями, вид сзади. Лос-Анджелес, США. 15 ноября 2024 г.

Регулируемая адаптивная колесная пневмоподвеска, способная поднимать кузов для преодоления бездорожья.



■ Tesla Cybertruck проезжает через Долину Огня, штат Невада, США, 29 декабря 2024 г.

В 2019 г. Tesla представила миру не просто электропикап, а машину из фантастического будущего — угловатый дизайн, стальной корпус и бронестекла. Автомобиль вызвал бурю эмоций, от восторга до шока. В общем, как Илон Маск и задумывал, ведь он давно хотел создать необычный пикап, но его идея была слишком радикальной даже для инженеров Tesla. Главным вдохновением для дизайна стали легендарные боевые машины и стелс-технологии (в частности, истребитель F-117).

И когда в 2019 г. на сцену вышел Cybertruck, публика замерла. Он выглядел как инопланетный объект, а его характеристики обещали революцию: запас хода до 800 км на одной зарядке, разгон до 100 км/ч менее чем за 3 секунды (в топовой модели) и грузоподъемность больше, чем у большинства пикапов.

После провальной презентации, на которой разбилось «пуленепробиваемое» стекло, началось затянувшееся ожидание. Маск постоянно переносил сроки, объясняя это сложностью производства. В результате первые серийные машины начали выпускать только в конце 2023 г., и то ограниченными партиями. Тут же посыпались претензии, так что в апреле 2024 г. компания отозвала все произведенные 3878 автомобилей, чтобы устранить критическую неисправность в педали.

Так что же такое Tesla Cybertruck? Покажет время. Пока же Cybertruck остается самым обсуждаемым автомобилем десятилетия.



Защищенный герметичный отсек с раздвижной крышкой, способный вмещать квадроцикл Tesla.

Сверхпрочные многослойные бронированные стекла Tesla Armor Glass.

Корпус выполнен из сверхтвердой холоднокатаной нержавеющей стали 30X: эту же сталь Маск применяет в сверхтяжелой ракетеносителе Starship.

Узкая светодиодная панель-полоска вместо фар, обеспечивающая яркое освещение и придающая машине стильный вид.

Мощный передний бампер изготовлен из титанизированной стали, выдерживает удары и защищает от повреждений при столкновениях.



АВТО ИЗ КИНО

Ничто так не рекламирует автомобили, как голливудский кинематограф с его многомиллионными бюджетами, красавцами и красавицами актерами и актрисами и захватывающими сюжетами. И наоборот, никакой другой технический объект не продвигает кинокартину лучше, чем стильный автомобиль, ставший одним из главных героев кинокартины.

Спорткар DeLorean DMC-12 родом из Северной Ирландии мог бы остаться странным провалом автопрома, но в 1985 г. стал иконой кинематографа. В кинофраншизе «Назад в будущее» его превратили в маши-

ну времени, добавив люминесцентные трубы и «поточный накопитель». Так DMC-12 стал выглядеть максимально футуристически, чтобы жители американской глубинки 1955 г. приняли его за корабль пришельцев. Автомобиль ЕСТО-1 (Эктомобиль), созданный на базе Cadillac Miller-Meteor 1959 г., должен был выглядеть как нечто среднее между катафалком и машиной скорой помощи. В фильме он стал транспортом охотников за привидениями, облепленным наклейками, с крышей, утыканной приборами для ловли нечисти.



© Art Konovalov / Shutterstock.com

- Классический спортивный автомобиль DMC DeLorean в Музее военной и автомобильной техники УГМК. Верхняя Пышма, Россия. 29 сентября 2023 г.



© Little Vignettes Photo / Shutterstock.com



© DrivemyarT / Shutterstock.com

- Эктомобиль «охотников за привидениями». Женева, Швейцария. 10 августа 2017 г.
- Знаменитый Эктомобиль, или ЕСТО-1, — Cadillac 1959 г. из фильма «Охотники за привидениями», съемочная площадка киностудии в Калвер-Сити, штат Калифорния, США. 10 августа 2012 г.



© XRICTOFOROV / Shutterstock.com

- Бэтмобиль из фильма «Бэтмен возвращается» — вымышленный автомобиль, управляемый супергероем Бэтменом. Лас-Вегас, США. Сентябрь 2018 г.



© Erin Cadigan / Shutterstock.com

- Копия Бэтмобиля «Тамблер» из трилогии «Темный рыцарь» Кристофера Нолана, автошоу Cars of the Hollywood Screen. Вудбридж, штат Нью-Джерси, США. 26 апреля 2015 г.



© Martin Charles Hatch / Shutterstock.com

- Классический кабриолет Sunbeam Alpine после реставрации. Сент-Неотс, графство Кембриджшир, Великобритания. 4 июля 2015 г.



© erness / Shutterstock.com

- Старинный гоночный автомобиль Bentley 4 1/2 Litre Supercharged (1930) во время ралли Mille Miglia. Пассо делла Фута, Италия. 18 мая 2013 г.

В фильмах Тима Бертон «Бэтмен» 1989 г. и «Бэтмен возвращается» 1992 г. автомобиль главного супергероя (Бэтмобиль) построили на шасси Chevrolet Caprice, добавив элементы Buick Riviera. Бэтмобиль получился супердлинным, узким, черным и похожим на реактивный самолет.

Бондиана — серия фильмов о Джеймсе Бонде, агенте 007, — насчитывает несколько десятков фильмов и является одной из самых продолжительных серий в истории мирового кинематографа. Самый известный киношпион западного мира любил дорогие костюмы, роскошные часы и, естественно, люксовые автомобили. Первыми автомобилями агента 007 стали малоизвестная модель компании Sunbeam Alpine («Доктор Ноу», 1962) и Bentley 4 1/2 Litre Supercharged («Из России с любовью», 1963). И только потом появились настоящие «машины Бонда» с различными «шпионскими» спецприспособлениями.

В третьей части бондианы («Голдфингер», 1964) Джеймс Бонд раскатывал на великолепном Aston Martin DB5, напичканном всевозможными шпионскими приспособлениями, среди которых можно было встретить и сменяемые номера, и разбрызгивание масла на дорогу, и дымовую завесу, и лезвия в колесах, и даже пулеметы в фарах.

В фильме «Шаровая молния» (1965) агент 007 непатриотично изменяет британскому автопрому и появляется на шикарной Toyota 2000 GT — действие фильма происходит в Японии. В седьмом фильме («Бриллианты навсегда», 1971) Бонд щеголяет виртуозной ездой на Ford Mustang Mk1.

В десятом фильме бондианы («Шпион, который меня любил», 1977) Бонд появляется за рулем эффектного спорткара Lotus Esprit. При этом обычную серийную машину наделили способностью превращаться в подвод-

ную лодку и вооружили ракетами класса «земля — воздух».

В дальнейшем особенно яркие машины появлялись в распоряжении Бонда в фильмах «Лицензия на убийство» (1989) — Aston Martin V8 Volante, «Золотой глаз» (1995) — BMW Z3, «Завтра не умрет никогда» (1997) — вновь BMW, на этот раз 750Li, и, наконец, бронированный красавец BMW Z8 в фильме «И целого мира мало» (1999).

В 2002 г. произошло возвращение к Aston Martin, и в «Умри, но не сейчас» (2002) Бонд уже гоняет на Vanquish V12, в «Казино «Рояль»» (2006) — на DBS, а в «007: Спектр» (2015) пересел на суперкар DB10. В последней киноленте 2021 г. «Не время умирать» сцены автомобильных погонь сняты с участием Aston Martin V8 Vantage, также представлены модели DB5, DBS Superleggera и Valhalla.



■ Aston Martin DB5, известный своим участием в фильмах о Джеймсе Бонде. Грантаун-он-Спей, Шотландия. 1 сентября 2013 г.

■ Автомобиль Lotus Esprit, который был использован в фильме про Джеймса Бонда «Шпион, который меня любил» в 1977 г., на выставке автомобилей Джеймса Бонда. Лондон, Англия. 18 апреля 2014 г.





© Giannis Papanikos / Shutterstock.com

- Концептуальный автомобиль Toyota 2000 GT на подиуме 82-го Международного автосалона Palexpo-Geneva. Женева, Швейцария. 8 марта 2012 г.



© VanderWolf Images / Shutterstock.com

- Aston Martin V12 Vanquish S на автосалоне IAA во Франкфурте, Германия. 20 сентября 2013 г.



© Art Konovalov / Shutterstock.com

- Роскошный суперкар Aston Martin DBS на улице города. Монте-Карло, Монако. 3 августа 2014 г.



© Mike Mareen / Shutterstock.com

- Aston Martin DBS Superleggera Volante. Щецин, Польша. Октябрь 2022 г.



© Just dance / Shutterstock.com

- Кабриолет Aston Martin V8 Vantage F1 2023 г. выпуска. Чикаго, Иллинойс, США. 8 сентября 2024 г.



© dimcars / Shutterstock.com

- Концепт-кар Aston Martin Valhalla серебристого цвета на выставке местного бренда, проходившей возле электростанции «Баттерси» в центре Лондона. Лондон, Англия. Сентябрь 2021 г.

ЯПОНСКИЕ АВТОМОБИЛИ — НАДЕЖНОСТЬ И СОВЕРШЕНСТВО



- Toyota Corolla E10 1966 г. — скромный седан, с которого началась легендарная модель Corolla: доступная, надежная, ставшая самой продаваемой в истории компании.



- Honda Civic — знаковый автомобиль, прошедший путь от экономичного городского седана до яркого спортивного Type R.



- Toyota Camry — эталон комфорта и надежности в среднем классе, завоевавший статус первоклассного семейного седана, доступного по цене и вечного по качеству.



- Honda Fit — компактный хэтчбэк с оригинальной системой трансформации салона и неожиданно просторным интерьером.



- Nissan Qashqai — первый кроссовер, сделавший сегмент SUV по-настоящему массовым и популярным в Европе.



- Subaru Impreza — легендарный полноприводный седан, родоначальник раллийных побед WRX и STI.



© Grzegorz Czapski / Shutterstock.com

- Toyota Yaris цвета белый металлик японского автопроизводителя Toyota на автосалоне Poznan International Motor Show. Познань, Польша. 5 апреля 2018 г.



© Teddy Leung / Shutterstock.com

- Тест-драйв Nissan Juke 1.2 DIG-Turbo. Гонконг, Китай. 9 октября 2014 г.



- Mazda 3 — драйвовый хетчбэк и седан с выразительным дизайном и филигранной управляемостью.



- Mazda Nagare — концептуальный автомобиль с футуристическим дизайном, вдохновленным потоками природных жидкостей.

Японская автопромышленность перед Второй мировой войной находилась в зачаточном состоянии. Затем началось ее становление, которое можно без преувеличения сравнить с возрождением из пепла мифологической птицы Феникс. Главной автомобилестроительной компанией страны была Toyota, в 1959 г. на мировую арену вышла Honda, а год спустя — Nissan. Вторая воплотила в себе дух инженерной свободы: от мотоциклов до Type R и NSX, а третья прославилась сочетанием технологичности и азарта: ее GT-R и Z-серия говорят сами за себя. Затем появились Mazda — «поэтесса» роторных двигателей и дизайнерской философии Jinba Ittai, а также Subaru, проповедовавшая культ полного привода. Сегодня же саму Японию можно назвать двигателем мировой автоиндустрии: это страна, где строят не просто колесные средства передвижения, а настоящие произведения инженерного гения, в которых надежность, инновации и характер сливаются воедино.



HONDA / ACURA NSX

К 2016 г. инженеры Honda представили новый NSX: не просто спорткар, а гибридную революцию. Вместо атмосферного V6 от старого NSX в новинку вставили битурбированный двигатель на 3,5 литра, дополненный тремя электромоторами. Все это было агрегатировано с девятиступенчатой роботизированной коробкой передач. Ранний прототип NSX второго поколения имел атмосферный движок V10, но Honda отказалась от него в пользу гибридной схемы, посчитав, что будущее за электричеством. И это оправдалось: общая мощность в 573 л. с. вместе с полным приводом SH-AWD обеспечивали молниеносный разгон до 100 км/ч за 2,9 секунды. Ключевыми технологическими новинками были:

- спортивный гибридный привод: электромоторы мгновенно давали крутящий момент, устраняя задержку турбин;
- алюминиевая пространственная рама — прочная, но легкая, как у гоночных болидов;
- жидкостное охлаждение батарей: NSX мог долго атаковать трассу без перегре-

ва, чего не умели другие гибридные суперкары;

- режим «тихий гигант»: NSX мог двигаться только на электромоторах, становясь абсолютно бесшумным.

В 2022 г. Honda перевела своего «Илью Муромца» в состояние гибернации, свернув выпуск NSX.

© VanderWolf Images / Shutterstock.com



- Спортивный автомобиль Honda NSX GT3 на Брюссельском автосалоне, Бельгия. 10 января 2018 г.

- Черная Acura NSX Supercharged 1991 г. (пятиступенчатая коробка передач, двигатель 3.0L V6 с наддувом). Монтерей, штат Калифорния, США. 18 мая 2020 г.



© Aleksandr Semenov151 / Shutterstock.com



Светодиодные фары Jewel Eye — уникальная многолучевая оптика с яркими LED-элементами, обеспечивающая идеальную видимость ночью.

Небольшое антикрыло прижимает машину к дороге на высокой скорости.



Активные заслонки регулируют поток воздуха, уменьшая лобовое сопротивление на скорости и увеличивая прижимную силу в поворотах.

Корпус с рамой — ультралегкая и прочная конструкция из авиационного алюминия, карбона и высокопрочной стали с идеальным балансом жесткости и веса.



Титановая выхлопная система снижает вес и создает агрессивный, сочный звук при разгоне.



Стеклопанель крыши: прочное и легкое стекло вместо металла снижает центр тяжести и улучшает обзорность.

Центральное расположение двигателя обеспечивает развесовку 42:58, близкую к идеальной, для максимальной управляемости.

Боковые воздухозаборники направляют поток воздуха к двигателю заднего расположения.





SUZUKI SAMURAI

Первый небольшой джип Suzuki по имени Jimny еще с 1970-х гг. завоевывал сердца любителей бездорожья. В 1981 г. компания решила создать более современную, но все еще компактную модель Suzuki SJ410. Чуть позже ее модифицированная версия SJ413 отправилась за океан покорять Северную Америку под именем Suzuki Samurai.

В 1985 г. Samurai ворвался на американский рынок — и произвел фурор! Это был самый дешевый новый внедорожник в США. При весе всего 900 кг и относительно слабом двигателе SOHC I-4 на 1,3 литра и 63–68 л. с. автомобиль легко взбирался туда, где увязали большие джипы. Рамная конструкция, неразрезные мосты и короткая база сделали его любимцем автомобилистов. Маленький,

легкий и безбашенный — Samurai на десятилетие стал идеальной машиной для серферов, джиперов и туристов, особенно в Калифорнии и Латинской Америке.

В 1988 г. журналисты Consumer Reports заявили, что Samurai легко переворачивается на поворотах. Продажи рухнули в три раза, Suzuki подала в суд, обвинив журнал в фальсификации тестов. Этот иск Suzuki удалось урегулировать во внесудебном порядке только в 2004 году. Судебные разбирательства длились и длились, в то время как рынок США Samurai не смог вернуть. Сегодня Samurai — это ретролегенда, цена на которую только растет. Он доказал, что не размер делает машину великой, а ее дух.



■ Suzuki Samurai SJ413 — японский внедорожник 4 × 4 на бездорожье. Барселона, Испания. 5 августа 2018 г.

© adolf martinez soler /
Shutterstock.com



■ Раллийный Suzuki Samurai со стабилизаторами поперечной устойчивости, модифицированными для передвижения по бездорожью. Наварра, Испания. 20 февраля 2023 г.

© Fede Desal / Shutterstock.com



■ Suzuki Samurai. Сан-Карлос, Мальдонадо, Уругвай. 12 марта 2019 г.
В Латинской Америке просто обожают эту машину.

© Art Konovalov / Shutterstock.com



■ Джип Suzuki Samurai. Пукон, Чили. 20 ноября 2015 г.

© Everyonephoto Studio /
Shutterstock.com



■ Suzuki Samurai, модификация с полуоткрытым салоном. Аланья, Турция. 19 апреля 2021 г.

■ Кемпинг с участием Suzuki Jimny JB43 2010 г. (третьего поколения). Хмельницкий, Украина. 19 мая 2024 г.

© Sergey Nemirovsky / Shutterstock.com





■ Пятидверный Suzuki Jimny JC74W («предок» Suzuki Samurai и его «потомок» в четвертом поколении) в торговом центре Суракарта, Индонезия. 27 февраля 2025 г.

Хотя Samurai и ушел в закат, его «прародитель» Jimny благополучно продолжил свою историю по всему миру. В 2018 г. Suzuki представила уже четвертое поколение Jimny. Он стал стильным, обновленным, но все таким же квадратным, упорным и надежным. И сегодня Jimny остается главным выбором автолюбителей среди компактных «проходимцев», продолжая покорять бездорожье по всему миру. Таким образом, он доказал, что настоящий внедорожник не обязан быть огромным.

Следует отметить, что Suzuki одними из первых сделали ставку на кастомизацию. Задолго до старта продаж Samurai в 1985 г. компания поняла, что американские покупатели любят индивидуальность. Поэтому Suzuki подготовила целый каталог аксессуаров и оборудовала дилерские центры «зонами персонализации», где клиенты могли доработать свою машину еще до покупки.



© Roman Belogorodov / Shutterstock.com

- Suzuki SJ410 Santana (второе поколение Suzuki Jimny) также известен как Caribbean, Katana, Potohar, Samurai, Sierra, Fox, Holden Drover, Maruti Gypsy. Бильбао, Испания. 11 ноября 2023 г.



© Art Konovalov / Shutterstock.com

- Внедорожник Suzuki Samurai No.312 Андрея Савостина принимает участие в ежегодной гонке Ladoga Trophy Challenge в Санкт-Петербурге, Россия. 25 мая 2013 г.



- Благодаря солидному клиренсу совсем небольшой Suzuki Samurai имел «взрослую» проходимость, как у крупногабаритного внедорожника.



© orcun ozdemir / Shutterstock.com

- Новый Suzuki Jimny. Стамбул, Турция. 16 октября 2019 г.



© RMT51 / Shutterstock.com

- Модифицированный Suzuki Samurai на открытой парковке, автошоу JDM Fest 2024. Бандунг, Индонезия. 11 мая 2024 г.



- Ferrari 250 GT Voano 1956 г. в ралли Mille Miglia 2018, знаменитой итальянской исторической гонке (1927–1957). Пезаро-Колле Сан-Бартоло, Италия. 17 мая 2018 г.



- Автомобиль серии GT — Ford Mustang Deluxe V8 GT. Ченстохова, Польша. 23 июня 2019 г.
- Мануэль Мальдонадо управляет автомобилем Porsche 997 GT3 во время ралли Leitiriegos Hill Climb чемпионата Испании. Кабоальес, Испания. 27 июня 2015 г.



Гонки серии GT

Все началось с того, что в 1990-е гг. автопроизводители решили выяснить, чьи дорожные спорткары серии GT («большое путешествие») быстрее и круче, и организовали соревнования. Со временем гонки обрели четкую структуру и разделились на классы: GT1, GT2, GT3 и GT4. Причем если в GT1 к гонкам допускаются ультимативные монстры массой от 1100 кг, почти не связанные с серийными моделями, то GT4 имеет регламент «входного билета» в мир гонок GT с участием серийных машин массой 750 кг и минимальным апгрейдом.

Но если в Европе и США GT-гонки сохраняли дух аристократического соревнования, то в Японии все пошло по совсем другому сценарию. В 1993 г. в Стране восходящего солнца запустили All Japan Grand Touring Car Championship (JGTC), который позднее перерос в Super GT. Здесь формула была другой: потрясающий баланс мощных машин от японских производителей Toyota / Lexus (самая успешная машина — Lexus LFA), Honda (Honda NSX) и Nissan против частных команд, выставляющих технику европейских производителей (Aston Martin DB9, Ferrari 550-GTS, Lamborghini Murciélago, McLaren F1 GTR). Это мир самых современных, самых фантастических супертехнологий: активная аэродинамика, турбированные моторы и экзотические восточные решения, которые делали японские GT-машины непохожими на европейских конкурентов.



© Dan74 / Shutterstock.com

- Ford Capri 2600 RS 1972 г. во время тренировки на трассе Imola Classic. Имола, Италия. 22 октября 2016 г.



© Calreyn88 / commons.wikimedia.org / CC BY-SA 4.0

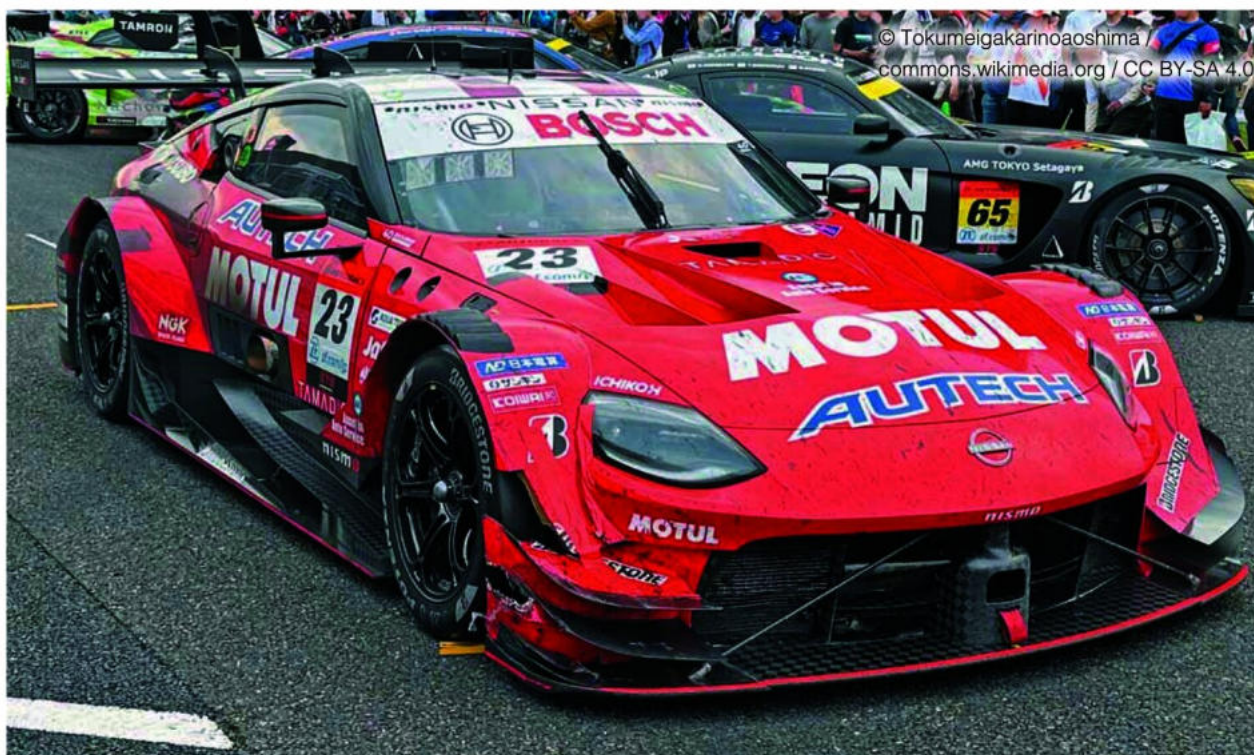
- Гоночный болид McLaren F1 1996 г., модернизированный под чемпионат Super GT (GT500). 15 июля 2024 г.

- Ferrari F40 (JGTC) № 40 команды Taisan Starcard на гонках формулы GT500. 27 ноября 2011 г.

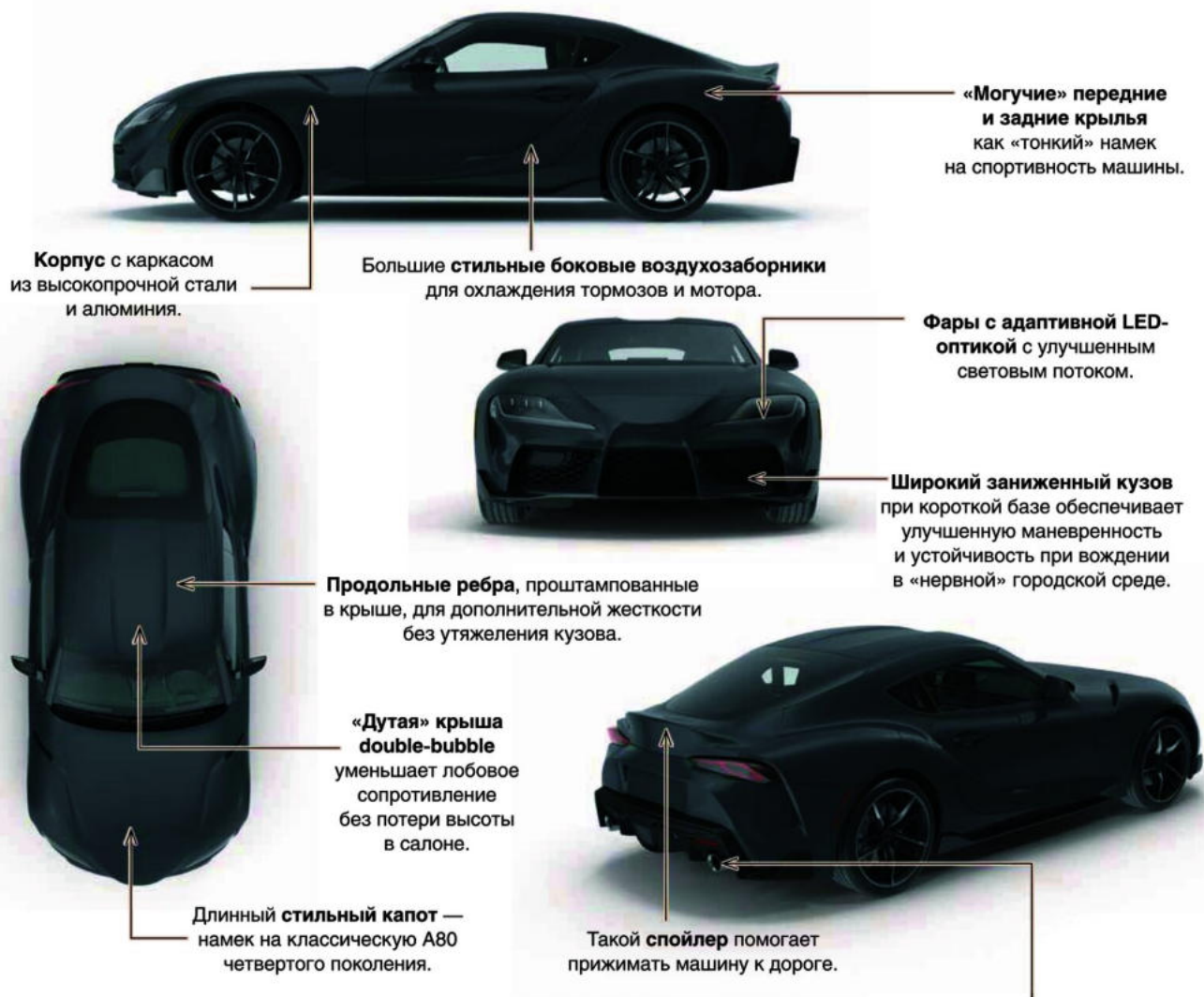


© Tx-re / commons.wikimedia.org / CC BY-SA 3.0

- Nissan Z Nismo GT500 команды Motul Autech Z на гонках Suzuka GT3 Hours Race (чемпионат Super GT). 2 июня 2024 г.



© Tokumeigakarinoaoashima / commons.wikimedia.org / CC BY-SA 4.0



Двойная выпускная система настроена инженерами так, чтобы B58 звучал солидно, но без излишнего гула.

- Toyota Supra A70 на автошоу Car Openair. Новосибирск, Россия. 20 мая 2023 г.



- Красная Toyota Supra 2020 г. Лас-Вегас, штат Невада, США. 5 октября 2019 г.



TOYOTA SUPRA 2019



Первая Supra (1978–1981) была просто удлиненной версией модели Toyota Celica с шестицилиндровым двигателем. Это была попытка бросить вызов спорткару Nissan Fairlady Z (экспортное название — Datsun 240Z).

К середине 1980-х гг. Supra стала отдельной от Celica моделью, а в 1993 г. вышло четвертое поколение (A80), которое поразило мир своим турбированным шестицилиндровым мотором 2JZ-GTE, выдерживающим просто адские режимы работы. В итоге эта Supra навсегда прописалась в тюнинг-культуре и стала звездой «Форсажа». Но в 2002 г. производство свернули. Toyota решила, что спорткары больше никому не нужны. Но спустя 17 лет Toyota представила новую Supra (A90). Разработчики открыто признались: без BMW ее бы не было. Мотор B58, трехлитровый рядный шестицилиндровый

с турбонаддувом, произошел от Z4 M40i, как и большая часть платформы. Но японцы внесли серьезные правки: переписали программу управления двигателем, настроили подвеску под реалии Supra, добились идеального распределения веса 50:50 и стилизовали A90 под A80: длинный капот, короткая корма, «круглая» крыша.

В результате Supra 2019 оказалась быстрее, чем многие ожидали. Ее 340 л. с. разогнали купе до 100 км/ч всего за 4,3 секунды. Максимальная скорость была ограничена 250 км/ч, а в США журналисты обнаружили, что заявленная мощность Supra занижена и в реальности составляет около 380 л. с. В итоге Supra A90 вернула свое доброе имя в мир спортивных автомобилей, а самое главное — снова стала платформой для тюнинга.



■ Автомобиль Toyota Supra пятого поколения с двигателем BMW на Североамериканском международном автосалоне NAIAS. Детройт, штат Мичиган, США. 14 января 2019 г.

© Steve Lagreca / Shutterstock.com



■ Высокопроизводительные пикапы Ford Raptor (слева) и Toyota Hilux Invincible. Стамбул, Турция. 15 февраля 2021 г.



TOYOTA HILUX RALLY

Toyota Hilux стартовал в далеком 1968 г. как утилитарный пикап для ежедневных задач, но с годами превратился в машину, способную покорять пустыни, горы и даже ледяную Арктику. За свою долгую карьеру Hilux выпускался в восьми поколениях, каждое из которых делало его мощнее, прочнее и технологичнее. А его двигатель за 50 лет эволюции прошел путь от рядных четырехцилиндровых моторов объемом 1,5–2,0 литра и мощностью 85–109 л. с. в первом поколении до четырехлитрового

бензинового V6 на 240 л. с. в седьмом поколении (с 2004 г.).

И, конечно же, способности Hilux работать в экстремальных условиях сделали его отличной базой для раллийных соревнований. В 2012 г. Toyota Gazoo Racing начала выступать на Rally Dakar, и уже в 2019-м Hilux впервые взял золото, перед этим в 2016 г. впервые победив в Кубке мира FIA по ралли-рейдам.

Toyota Hilux Dakar 2019 — это не просто тюнингованный пикап. Под его капотом пятилитровый двигатель V8 (с 2022 г. — 3,4-литровый V6 твин-турбо), адаптированный для максимальной отдачи в пустынных условиях. Автомобиль получил переработанную подвеску, карбоновый кузов и систему полного привода, идеально подходящую для преодоления сыпучего бездорожья.

© Streetmetal / Shutterstock.com



■ Красная Toyota Hilux Rev0. Пхетчабури, Таиланд. 20 ноября 2018 г.



© Rodrigo Garrido / Shutterstock.com

- Португальский гонщик Александр Мартинс и его штурман Хосе Маркес на Toyota Hilux Overdrive в гонке XXXII Baja Spain. Теруэль, Испания. 25 июля 2015 г.



Под обшивкой **трубчатый каркас безопасности** — усиленная пространственная конструкция из хромомолибденовой стали, защищающая экипаж при переворотах и ударах.

Легкие и прочные **поликарбонатные окна** заменяют стекло.

Облегченный **карбоновый капот** из углеволокна улучшает аэродинамику.

Дополнительные **воздухозаборники** на переднем капоте.



Узкая **решетка радиатора** оптимизирована для максимального охлаждения двигателя в экстремальных условиях.

Мощная **защита днища** — композитные и алюминиевые листы предохраняют двигатель и трансмиссию от повреждений на камнях.



Задние трубы каркаса безопасности.

Кузов из углепластика.



■ Легендарный коллекционный автомобиль Toyota Land Cruiser FJ40 в торговом центре Lenmarc Mall. Сурабая, Индонезия. 3 июня 2021 г.



■ Toyota Land Cruiser BJ40 1976 г. Вотрезы, Франция. 8 апреля 2021 г.



■ Внедорожник Toyota Land Cruiser Prado 150 в дюнах пустыни Сахара. Мерзуга, Марокко. 24 сентября 2019 г.

TOYOTA LAND CRUISER 2022



В начале пятидесятих годов американцы поручили японцам создать для их армии джип. Японская компания Toyota быстро выполнила заказ, представив Toyota «Jeep» BJ — выносливый, простой и надежный, мощный компактный внедорожник с 3,4-литровым мотором. Машина взобралась на вершину горы Фудзи, чем впечатлила японских военных, и вскоре пошла в серию. В 1954 г. ей присвоили новое имя — Land Cruiser. Название Land Cruiser придумал Ханджи Умэхара — тогдашний директор Toyota по техническому развитию. Причем оно возникло в пику основному конкуренту Toyota — британскому производителю Land Rover. С тех пор минуло семь десятилетий и 300 000 000 километров дорог, на которых этот внедорожник доказал свою репутацию. От австралийских ранчо до Ближнего Востока — его можно встретить в самых труднодоступных местах. Особенно «наземный крейсер» популярен в Австралии, где является самым продаваемым автомобилем с полным приводом. Land Cruiser прочно закрепился в мире внедорожных гонок. Эти автомобили неизменно участвуют в топовых ралли-рейдах, включая «Дакар» и «Шелковый путь», где их проходимость и надежность проверяются на пределе.





Рейлинги на крыше выдерживают до 100 кг груза.

Панорамный люк создает простор внутри салона и улучшает вентиляцию.

Алюминиевые капот и крыша снижают общий вес автомобиля, улучшая динамику и экономичность.

Узкие стильные «глаза» с адаптивной LED-оптикой автоматически подстраивают яркость и направление света под дорожные условия.



Характерная **радиаторная решетка с активными жалюзи** регулирует поток воздуха для оптимального охлаждения двигателя.



Двухсекционная дверь багажника для удобной загрузки вещей, нижняя часть выдерживает до 200 кг.

Увеличенный дорожный просвет в 230 мм позволяет уверенно преодолевать препятствия.



Под кузовом — **стальной каркас рамы** с лестничной конструкцией.

Двери с усиленными ребрами жесткости защищают пассажиров при боковом ударе.

После 14 лет производства Toyota сняла с конвейера старый 200-й Land Cruiser предыдущего поколения и представила новую модель Toyota Land Cruiser 300 (2021 г.), которая стала одной из самых обсуждаемых моделей последних лет. Дизайн изменился, но узнаваемые черты остались: массивный кузов, нарочито агрессивная решетка радиатора и мощные колесные арки. Главное, что отличает 300-й Land Cruiser от предшественника — новая платформа GA-F стала легче на 200 кг, но прочнее; автомат на 10 передач вместо шестиступенчатого; электроника, которая сама анализирует ситуацию: адаптивный круиз-контроль, система стабилизации и даже сканирование дорожного покрытия. Но самое главное — достаточно «прожорливый» для Азии двигатель V8 ушел в прошлое: теперь только V6, но с турбинами! Варианты двигателя:

- 3,5 литра V6 бензиновый битурбо (415 л. с.) — замена старого V8;
- 3,3-литровый V6 дизель с двойным турбонаддувом (299 л. с.) — для тех, кто ценит экономичность и запас хода;
- в 2024 г. в линейку добавили четырехлитровый бензиновый V6 (457 л. с.) — для поклонников мощи.





■ Toyota Land Cruiser 200 Series Restyling 1.
Санкт-Петербург, Россия. 4 октября 2021 г.



■ Автомобиль класса Grand Touring, Land
Cruiser Toyota GXR 2020 г. Ахмади, Кувейт.
1 июня 2020 г.



■ Белый Toyota Land Cruiser 300. Новосибирск,
Россия. 21 февраля 2024 г.



■ Toyota Land Cruiser Prado 2018 г.
на 67-м автосалоне IAA
во Франкфурте, Германия.
12 сентября 2017 г.

■ Два современных
полноразмерных
кроссовера SUV Toyota Land
Cruiser 300 (J300) (слева)
и Infiniti QX80 (QX56). Москва,
Россия. 11 декабря 2021 г.



■ Nissan GT-R у делового центра KL-City. Куала-Лумпур, Малайзия. 31 июля 2022 г.

■ Nissan GT-R — автомобиль, представленный в 2007 г. Он является преемником Nissan Skyline GT-R. Пенанг, Малайзия. 2 ноября 2019 г.



© Kaizen Photo / Shutterstock.com



NISSAN SKYLINE GT-R R3

В 1957 г. небольшая японская компания Prince Motor Company создала скромный седан Nissan Skyline для японского рынка. Никто не ожидал, что через несколько десятилетий этот автомобиль станет одним из самых узнаваемых спортивных купе в мире.

Когда в 1966 г. Nissan поглотил Prince, Skyline остался в модельной линейке, но вскоре превратился из простого городского автомобиля в настоящего «монстра» для скоростных трасс и гоночных треков — в «Годзиллу», как стали называть новые поколения этого авто.

До 2024 г. производилось тринадцать поколений Nissan Skyline. Первая модель, ALSID-1 (1957–1963), была скучным седаном с 1,5-литровым 60-сильным мотором, который никому толком не запомнился. Однако уже третье поколение, Skyline C10

(1968–1972), подарило миру первый GT-R! В 1969 г. вышел Skyline GT-R C10 с 160-сильным рядным шестицилиндровым мотором. Это стало началом истории «Годзиллы».

Начиная с шестого поколения Skyline получают обозначение R: шестое поколение Skyline — R30 (1981–1985), ставшее любимцем тюнеров; седьмое — R31 (1985–1989) впервые получило систему полного привода; восьмое — R32 (1989–1994) знаменует возвращение GT-R с двигателем мощностью 280 л. с. и полным приводом; девятое — R33 (1995–1998), десятое — культовый R34 (1999–2002). Одиннадцатое поколение Nissan Skyline получило обозначение V35 (2001–2006). Skyline превратился в премиальный седан и купе, но с гоночной «душой». В это же время R35 GT-R исчезает как часть Skyline.



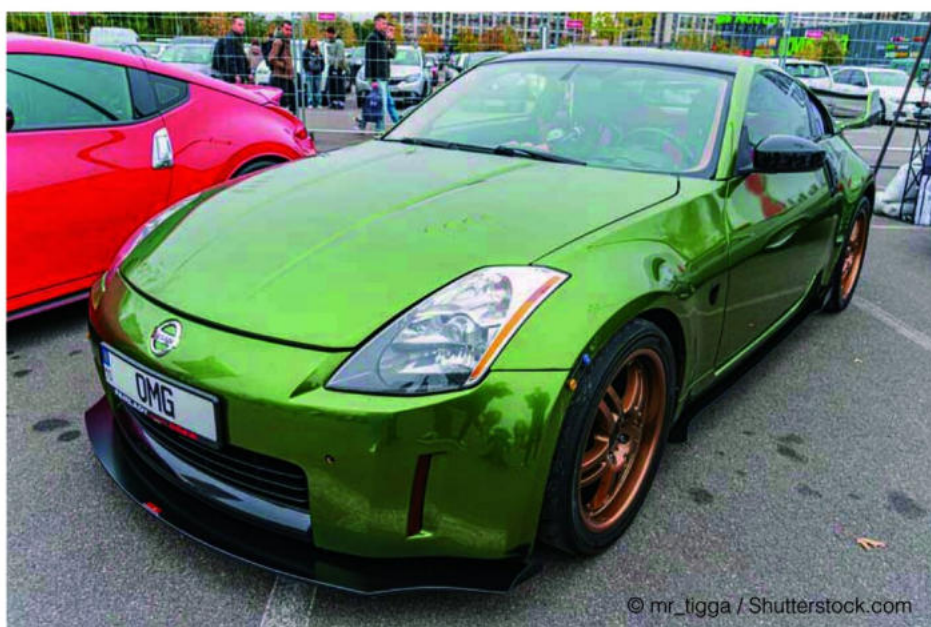
© adolf martinez soler /
Shutterstock.com

- Nissan Skyline GT R32 восьмого поколения на выставке японских спортивных автомобилей. Барселона, Испания. 20 декабря 2023 г.



© RMT51 / Shutterstock.com

- Модифицированный красный Nissan Skyline GTS25t R33 на автошоу Black Auto Battle 2023. Джокьякарта, Индонезия. 22 октября 2023 г.



© mr_tigga / Shutterstock.com

- Зеленый автомобиль Nissan Skyline GT-R R34 с золотистыми колесными дисками. Киев, Украина. 10 декабря 2024 г.

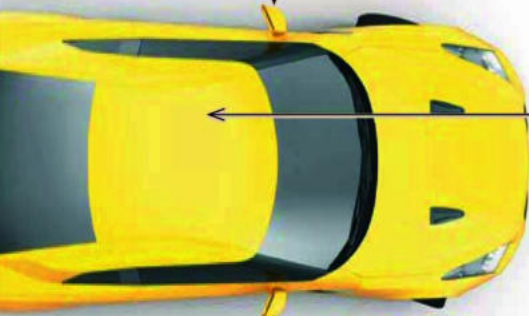


Аэродинамические стойки зеркал разработаны для минимизации завихрений и уменьшения сопротивления воздуха.

Моноккок из алюминия и стали — облегченная, но прочная конструкция.

Активное заднее антикрыло автоматически регулирует угол наклона для максимального сцепления с дорогой на высокой скорости.

Жесткая крыша без люка повышает прочность кузова.



Шины разной ширины — передние 255 мм, задние 285 мм — улучшают сцепление с трассой и устойчивость в поворотах.

LED-оптика с автокоррекцией автоматически подстраивается под угол поворота руля, освещая траекторию движения.

Боковые пороги и воздуховоды уменьшают подъемную силу и лучше прижимают машину к дороге на высокой скорости.



Титановая выпускная система с облегченными трубами и клапанами управления звуком обеспечивает эффективный отвод выхлопных газов и характерный звук двигателя.

Фирменные круглые фонари — символ Nissan GT-R с 1972 г. — обеспечивают мгновенную узнаваемость.



Фронтальный карбоновый сплиттер перенаправляет воздушный поток для увеличения прижимной силы и охлаждения тормозов.



■ Фиолетовый Nissan GT-R.
Лас-Вегас, штат Невада, США.
7 ноября 2019 г.

Начиная с 2007 г. Nissan переименовал Skyline GT-R в просто GT-R, что в целом объяснимо: до R34 Skyline GT-R был, по сути, усовершенствованным Skyline, а новый R35 GT-R представляет собой более новую разработку. Впрочем, по старой памяти все новые Nissan GT-R называют Nissan Skyline GT-R, в том числе двенадцатого поколения V36 (2006–2014) и тринадцатого V37 (с 2014 г. до настоящего времени).

Nissan GT-R R35 2007 г. — это максимальная производительность за разумные (для машин этого класса) деньги. Главная особенность R35 — двигатель ручной сборки VR38 DETT, 3,8 литра V6 на 480–600 л. с. (в зависимости от версии). Разгон от нуля до 100 км/ч за 2,7–3,2 секунды — быстрее многих суперкаров. Полный привод ATTESA E-TS — интеллектуальная система, перераспределяющая мощность для лучшего сцепления. Шестиступенчатая коробка-робот с двойным сцеплением обеспечивает молниеносное переключение передач. GT-R R35 доказал, что суперкар не обязан стоить миллионы, а скорость — это не только мощность, но и технологии.



■ Ярко-желтый спорткар Nissan Skyline GT-R R34 на Токийском автосалоне, Тиба, Япония. 12 января 2025 г.



■ Nissan Nismo GT-R R35
возле Москва-Сити,
Россия. 8 августа 2014 г.



NISSAN PATROL

Nissan Patrol первого поколения 4W60 (1951–1960) — это мощный и надежный автомобиль для армии, полиции и геологов с 3,7-литровым двигателем и огромными 16-дюймовыми колесами, благодаря чему он мог передвигаться по любой целине. Следующее поколение Nissan Patrol 60 (1960–1980) стало более комфортным и ориентированным не только на военных, но и на фермеров, исследователей и охотников. У него появились мягкие сиденья, печка и даже радио.

Nissan Patrol 160 третьего поколения (1980–1987) уже превратился в конкурента Toyota Land Cruiser. Он вышел на глобальный рынок и получил мощные 3,3- и 4-литровые

дизели, а также версии с длинной базой. Nissan Patrol четвертого поколения Y60 (1987–1997) — машина для всего мира. Переход на спиральные пружины вместо рессор сделал автомобили намного комфортнее.

В 1997 г. Nissan выпустил пятое поколение Y61. Эта машина получила модернизированный дизель (до 4,8 литра) и репутацию вечного автомобиля. В отличие от большинства машин, он не уходил с рынка 20 лет!

С выходом шестого поколения Y62 в 2010 г. Patrol еще больше сместил вектор своего развития в сторону роскошной машины, конкурирующей с Lexus и Range Rover.



■ Внедорожник Nissan Patrol первого поколения (модель выпускается с 1951 г.).
Абу-Даби, Объединенные Арабские Эмираты.
24 сентября 2019 г.



© JOHN LLOYD / commons.
wikimedia.org / CC BY 2.0



■ Модифицированный внедорожник Nissan Patrol 260-й серии третьего поколения с удлиненной рамой. Сан-Селони, Испания.
17 августа 2024 г.

■ Nissan Patrol K60 (Hardtop) второго поколения.
Хановер, штат Пенсильвания, США.
30 июля 2009 г.



© Karolis Kavolelis / Shutterstock.com



- Внедорожник Nissan Patrol последнего поколения. Перт, Австралия. 18 марта 2024 г. Невероятная проходимость и многолетняя эволюция без потери характера: он со временем стал роскошным, но даже в дорогих версиях не теряет проходимости на бездорожье.



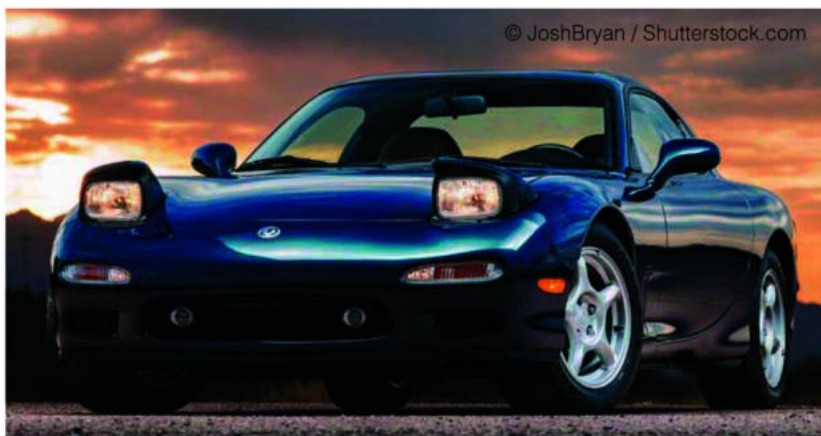
© Walter Eric Sy / Shutterstock.com

- Nissan Patrol на выставке внедорожников 4 × 4 Expo. Кесон-Сити, Филиппины. 28 сентября 2024 г.



© Sergey Kohl / Shutterstock.com

- Среднеразмерный автомобиль Mazda RX-5 Cosmo на автошоу Classic Days Berlin. Берлин, Германия. 18 июня 2022 г.



© JoshBryan / Shutterstock.com

- Mazda RX-7 1994 г. Феникс, штат Аризона, США. 17 октября 2024 г.



© joeborg / Shutterstock.com

- Mazda RX-8 с двигателем Ванкеля (роторным). Оксфорд, Англия. 6 октября 2009 г.



- Модифицированный автомобиль Mazda RX-8 с высокопроизводительным роторным двигателем Ванкеля на летней выставке тюнингovaných японских дрифт-каров. Киев, Украина. 28 июля 2019 г.





■ Купе Mazda RX-8, Сингапур.
13 апреля 2012 г.

© Jordan Tan / Shutterstock.com



© hurricanehank / Shutterstock.com

MAZDA RX-8



История RX-8 началась в 1967 г., когда Mazda вывела на рынок первый роторный автомобиль — Cosmo Sport 110S. С тех пор роторные моторы стали визитной карточкой компании: Mazda выпустила серию роторных машин от RX-2 до RX-5 и плюс RX-7, после выхода которой в 1978 г. прочно закрепилась в мире спортивных автомобилей.

После завершения в 2002 г. производства RX-7 в Mazda продолжили развитие роторных двигателей. Появилась RX-8 — машина, которая объединила «спорткаровский» характер с практичностью. Главной особенностью Mazda RX-8 стал атмосферный роторный двигатель Renesis — настоящее произведение искусства. Он имел малый литраж — 1,3 литра, но внушительную мощность в 192–250 л. с. благодаря высоким оборотам: до 9000 оборотов в минуту! Компактный легкий «роторник» позволил сбросить массу RX-8 до всего 1,3 тонны, и это был один из самых легких спорткаров в мире.

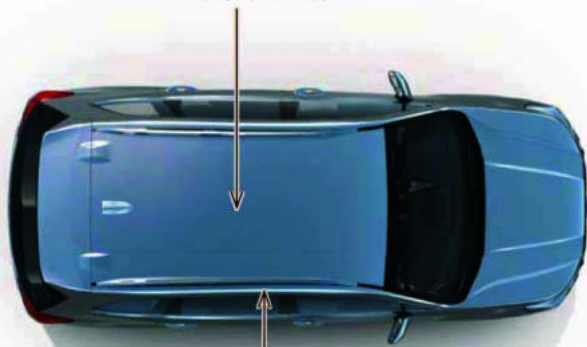
Однако именно роторный двигатель и погубил разработку. Он требовал идеального обслуживания и часто страдал от проблем с уплотнительными кольцами.

После 2010 г. Mazda RX-8 не прошла новые экологические нормы в США и Европе и через два года была снята с производства.



■ Mazda RX-8 на шоу модифицированных автомобилей Международного автосалона в Бангкоке, Таиланд. 20 июня 2013 года.

Аэродинамический дизайн крыши снижает сопротивление воздуха, улучшая топливную экономичность.



Усиленные рейлинги позволяют перевозить тяжелый багаж, поддерживают интеграцию багажных систем.

Багажник с электроприводом и сенсорным управлением открывается одним движением ноги.



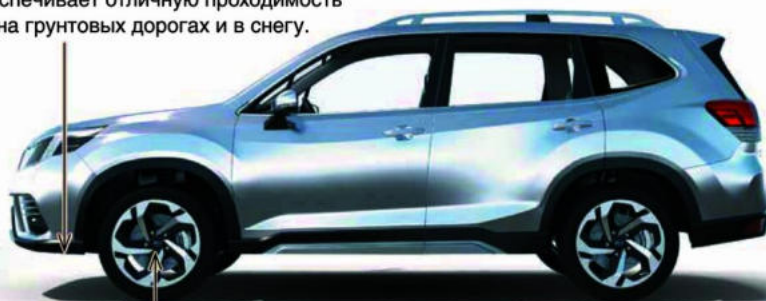
Кузов Subaru Global Platform с повышенной жесткостью на кручение благодаря усиленной структуре.

Фары с адаптивным светом, следящие за поворотом руля.



Система EyeSight 4.0 — передовые камеры и датчики предотвращают столкновения, контролируют полосу движения и адаптируют круиз-контроль.

Клиренс 220 мм — один из самых больших в классе, обеспечивает отличную проходимость на грунтовых дорогах и в снегу.



Распределение веса 50:50 — сбалансированная развесовка повышает устойчивость и управляемость на трассе и бездорожье.

SUBARU FORESTER



В 1990-е гг. Subaru уже заработала репутацию производителя надежных полноприводных автомобилей, но ей не хватало вместительного семейного кроссовера — чего-то среднего между огромными внедорожниками и компактными легковушками. Было принято решение взять платформу Impreza, добавить клиренс побольше, усилить подвеску, сохранить постоянный полный привод — и получился Forester первого поколения (1997–2002). Это был один из первых автомобилей, сочетавший высокую посадку с хорошей обзорностью — сейчас это стандарт для всех кроссоверов!

Второе поколение (2002–2008) получило более просторный салон, улучшенные системы безопасности и первую в истории турбоверсию XT. В третьем поколении (2008–2013) Forester стал больше, превратился в полноценный кроссовер с комфортной подвеской, но сохранил внедорожные качества. Четвертое поколение (2013–2018) добавило технологию X-Mode для бездорожья и автопилот EyeSight, повышающий безопасность.

Пятое поколение (2018–2023) впервые было построено на специально разработанной новой платформе Subaru Global Platform.

Ну и, наконец, шестое поколение (с 2023 г. до настоящего времени) продолжает развивать концепцию надежного и проходимого кроссовера, предлагая гибридные версии e-Boxer.

- «Генерал песчаных карьеров» красный Subaru Forester. Новокузнецк, Россия. 18 мая 2014 г.



© SALNIKOV MIKHAIL / Shutterstock.com

- Серебристый кроссовер японского производства Subaru Forester. Новосибирск, Россия. 9 октября 2019 г.



© Everyonephoto Studio / Shutterstock.com

- Белый семейный внедорожник Subaru Forester. Брно, Чехия. 15 ноября 2023 г.



© Jan Zabrodsky / Shutterstock.com



■ Седан Subaru Impreza WRX STI спец. С в автомастерской, Суракарта, Индонезия, 16 декабря 2024 г.



SUBARU WRX STI

История этого автомобиля началась в 1992 г., когда Subaru выпустила спортивную версию Impreza WRX (World Rally eXperimental). Машина сразу же оказалась на раллийных трассах и буквально «сносила» всех конкурентов в WRC. Но этого было мало, компания решила создать еще более экстремальный вариант, который в 1994 г. получил три буквы STI (Subaru Tecnica International) — знак того, что машина создавалась инженерами из гоночного подразделения Subaru.

В 2008 г. Subaru не участвовала в раллийных гонках, распродав машины в частные руки. Но в 2021 г. компания выдала самую совершенную версию культового спортивного седана.

Ключевой особенностью WRX STI 2021 стал 2,5-литровый EJ257 — классический оппо-

зитный двигатель мощностью 310 л. с. Фирменный полный привод Symmetrical AWD в сочетании с шестиступенчатой механической коробкой передач требовал хороших навыков вождения. Дифференциал DCCD позволял вручную настраивать распределение крутящего момента между осями. У машины жестковатая для наших дней подвеска, так что про комфорт можно забыть, зато на трассе она ведет себя отлично: водитель может добиться хирургической точности управления.

Автомобиль Subaru WRX STI 2021 переживает период, который можно назвать концом эпохи и началом мифа. Это «последний самурай» среди спортивных седанов, который не боялся сложных дорог, снежных заносов и высоких оборотов.

- Subaru WRX STI на филиппинской общенациональной автовыставке Bumper to Bumper в Пасае. 3 декабря 2022 г.



© Walter Eric Sy / Shutterstock.com

Жесткая крыша с пониженным центром тяжести снижает крены кузова и улучшает управляемость на высоких скоростях.

Крупное антикрыло создает прижимную силу на заднюю ось, улучшая сцепление на высоких скоростях и в поворотах.

Огромный воздухозаборник направляет поток воздуха в интеркулер, охлаждая сжатый турбонаддувом воздух.



LED-фары с адаптивной функцией освещают повороты во время движения.



Алюминиевый капот с дополнительным воздухозаборником.

Спортивная выпускная система с четырьмя патрубками.

Жесткий кузов с усиленными стойками — увеличенная прочность на кручение для точного управления и устойчивости на высоких скоростях.

Аэродинамические пороги уменьшают подъемную силу и повышают устойчивость на высокой скорости.





LEXUS LC500

Это не просто «очередной Lexus» — это Lexus LC: гран-турер с головокружительным дизайном и атмосферным V8, завоевавший пристальное внимание уже в момент своего появления. Он бросил вызов традициям как вершина японской инженерии, как машина, которая сломала стереотипы и при этом умудрилась остаться верной старой школе.

История Lexus LC началась с концепта LF-LC, представленного в 2012 г. Автомобиль произвел фурор: хищный облик, изгибы кузова, словно у дорогого спорткара, и абсолютно новый стиль. Многие ожидали, что этот концепт вообще пойдет в производство. Но японцы сделали невозможное: LC не просто появился, он еще и остался практически таким же, как концепт.

Когда в 2017 г. вышел Lexus LC500, мир увидел нечто новое: гран-турер, который был не только мощным, но еще и элегантным, эмоциональным, живым. А в 2021 г. инженеры компании убрали жесткую крышу с автомобиля, выпустив LC500 Cabriolet. У него мягкий верх, который складывается за 15 секунд, и это можно делать даже на скорости до 50 км/ч.



© chin797 / Shutterstock.com

- Автомобиль Lexus LC500 на 40-м Международном автосалоне Bangkok International Motor Show 2019. Бангкок, Таиланд. 5 апреля 2019 г.



■ Белый кабриолет Lexus LC500 2020 г. Филадельфия, штат Пенсильвания, США. 9 февраля 2020 г.

Аэродинамическая форма кузова: гладкие линии, разработанные в аэродинамической трубе.



Салон привычной для машины класса люкс схемы 2+2: это значит, что нормальные сиденья есть только впереди, а позади можно разместить разве что собаку.

Фары с технологией BladeScan включают вращающийся зеркальный диск для точного распределения света.



Фирменная решетка «веретено»: алюминиевая сетка с глубокой 3D-структурой подчеркивает агрессивный стиль Lexus.



■ Кабриолет Lexus LC500 Convertible представлен на автосалоне в Лос-Анджелесе, США. 20 ноября 2019 г.

Активный спойлер поднимается на высокой скорости для увеличения прижимной силы.

Уникальные задние фонари с 3D-эффектом «бесконечной глубины».



Кузов из высокопрочных сплавов (алюминий, магниевые сплавы) и углеродного волокна с повышенной жесткостью на кручение, несмотря на отсутствие крыши.

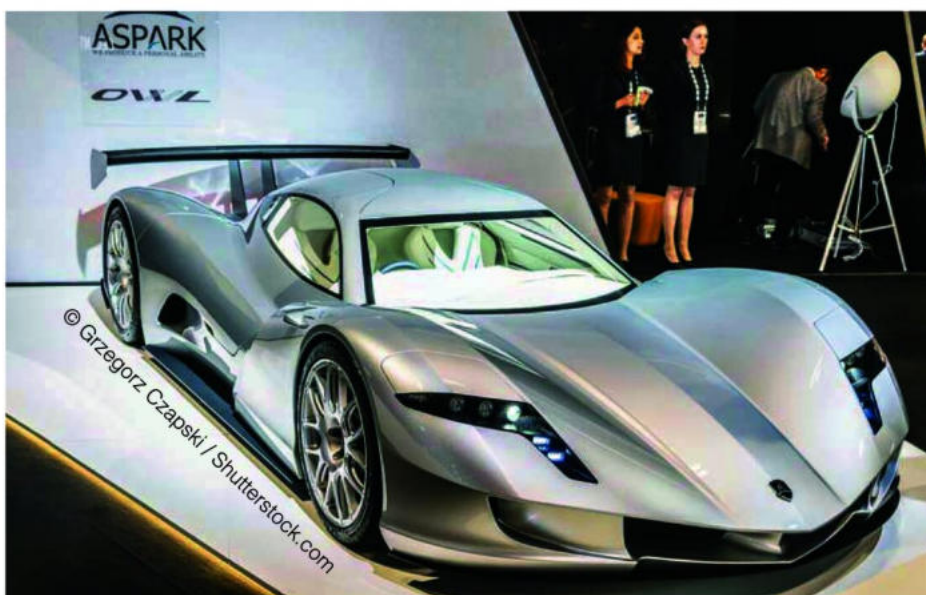
Дверные ручки с электроприводом выдвигаются автоматически при касании.

Адаптивная подвеска Lexus AVS быстро реагирует на изменение дорожного покрытия, подстраивается под стиль вождения.



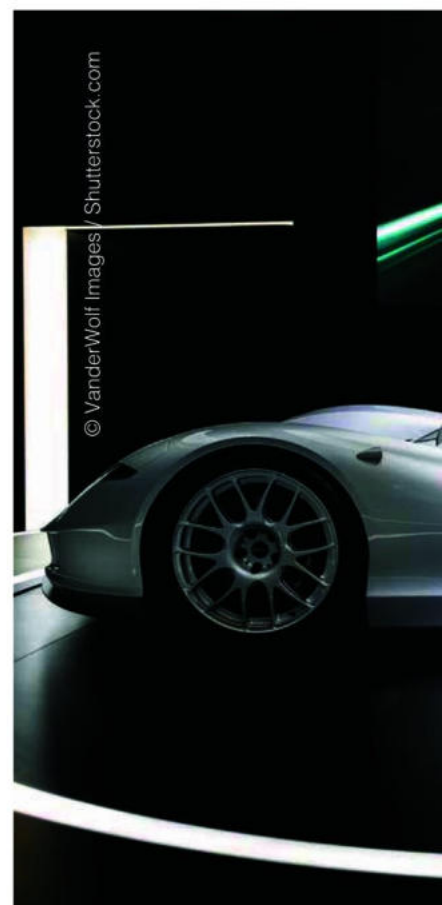


- Aspark Owl. Третий день 67-го международного автосалона IAA во Франкфурте-на-Майне. Франкфурт, Германия. 14 сентября 2017 г.



- Aspark Owl на автосалоне Mondial в Париже. Полностью электрический спортивный автомобиль с батарейным питанием, произведенный японской инженерной фирмой Aspark. Париж, Франция. 2 октября 2018 г:

- Вид спереди на спорткар Aspark OWL, третий день 67-го Международного автосалона IAA во Франкфурте, Германия. 14 сентября 2017 г. Воздухозаборники на капоте служат для создания прижимной силы.



izing the full potential of two motors



- Aspark Owl — электрокар, которому нужно чуть меньше двух секунд на разгон до 100 км/ч. Представлен на IAA. Франкфурт, Германия. 19 сентября 2017 г.



- Концепт спортивного автомобиля Aspark Owl Electric Supercar на автосалоне IAA во Франкфурте, Германия. 12 сентября 2017 г. Вид сбоку, двери открываются вверх — в стороны.

ASPARK OWL



В 2017 г. компания Aspark из Осаки представила на Франкфуртском автосалоне серийную версию электрического гиперкара под названием Owl («Сова»). Его разработка велась с 2014 г., он постоянно обновлялся командой Aspark, но не поступал в продажу. И вот в декабре 2020 г. Aspark официально заявила о том, что заказы уже принимаются у дилеров в Северной Америке и Европе, и их количество вскоре будет увеличено за счет партнеров на Ближнем Востоке.

В первую очередь новое авто потрясло дизайном: аэродинамический кузов — низкий, словно у гоночного болида. На заезде на итальянском треке Misano World Circuit электрокар Aspark Owl подтвердил статус гиперкара, показав 1,72 секунды в качестве времени разгона до 100 км/ч. Максимальная скорость ограничена на отметке 400 км/ч (есть подозрения, что доходит до 450–500 км/ч), запас хода от батареи составляет 450 км. У «Совы» есть четыре ездовых режима: для города, дождя/снега, спортивный и на максимальном ускорении. Из 50 экземпляров, которые производитель собирается выпустить, 20 зарезервировано для Европы, 20 — для Азии и Ближнего Востока и 10 — для Северной Америки. Производят Aspark Owl в Италии на мощностях компании Manifattura Automobili Torino. Стоимость гиперкара составит 2,9 млн евро, или 3,6 млн долларов.

ФРАНЦИЯ АВТОМОБИЛЬНАЯ — ПРАКТИЧНОСТЬ И АВАНГАРД

Франция подарила миру не только дух революции, но и уникальный автопром с собственным характером. Французские инженеры с начала XX в. славились смелыми идеями: гидropневматика Citroën, съемные кузова Renault, аэродинамика Panhard. Французам всегда было важно не только ехать, но ехать красиво и с изюминкой. Французские конструкторы всегда играют в свою игру, не копируя немцев, британцев или японцев. Отсюда и нестандартные инженерные решения, сочетание полета дизайнерской мысли с простотой, компактностью, экономичностью и комфортом их машин. Французский автомобиль — смесь практичности и авангарда, всегда немного артист, немного философ и немного шутник.

- Ретроавтомобиль Delaunay-Belleville из имперского гаража российского императора Николая II на выставке Oldtimer-Gallery. Санкт-Петербург, Россия. 23 апреля 2022 г.



© Karasev Viktor / Shutterstock.com



© Shutterstock-Pixelsquid / Shutterstock.com

- Rochet Schneider 1909 г. — роскошный и редкий представитель инженерии начала XX в., сочетавший приличную для своего времени мощь, ручную сборку и стильные бронзовые вставки.



© Shutterstock-Pixelsquid / Shutterstock.com

- Type NM 40CV 1926 г. — рекордный лимузин с авиационным «характером», 9-литровым мотором, возивший гонщиков с рекордной для своего времени скоростью более 170 км/ч.

- Citroën DS 1972 г. — легендарный «космонавт на колесах», покоривший мир гидропневматикой подвески, усилителя руля и коробки передач (!), а также футуристичным дизайном.



© Shutterstock-Pixelsquid / Shutterstock.com



© Shutterstock-Pixelsquid / Shutterstock.com

- Renault Twizy — крошечная электрокапсула для города, способная проезжать сквозь пробки и парковаться в очень ограниченных местах.



© Shutterstock-Pixelsquid / Shutterstock.com

- Renault Twingo — веселый и практичный городской «малыш», ставший иконой свободы и компактности 1990-х гг.



© Shutterstock-Pixelsquid / Shutterstock.com

- Peugeot 407 — элегантный бизнес-седан с «акульим носом» и французским акцентом в управляемости.

- Renault Fluence ZE — первый серийный электрический седан Renault с заменяемыми аккумуляторами и ставкой на таксипарки.



© Shutterstock-Pixelsquid / Shutterstock.com



© Shutterstock-Pixelsquid / Shutterstock.com

- Citroën C3 2020 г. — стильный городской хэтчбек с «пузырьковыми» Airbump-защитами на боках и богатой персонализацией.

- Delage D8-120 S 1937 г. выпуска с кузовом от Pourtout из коллекции Сэма и Эмили Манн в «Автомобильном музее Петерсена» в Лос-Анджелесе, Калифорния, США. 16 апреля 2016 г.



- Delage D8 — восьмицилиндровый автомобиль класса люкс, выпускавшийся компанией Delage между 1929 и 1940 гг. Мадрид, Испания. 12 ноября 2009 г.



- Delage D8 120ss Aerodynamic Coupe 1937 г. выпуска на выставке Elegance в Херши, Пенсильвания, США. 16 июня 2013 г. Это купе изначально было заказано для европейского принца.



- Золотистый Delage D8-120 Coupe Aerosport 1937 г. с кузовом от Letourneur et Marchand в Автомобильном музее Петерсена, Лос-Анджелес, Калифорния, США. 16 апреля 2016 г.



© SunflowerMomma / Shutterstock.com

- Купе Delage D8 S 1937 г. с кузовом дизайна Letourneur et Marchand, 16 августа 2009 г.



DELAGЕ D8

В 1930 г. Франция подарила миру автомобиль класса люкс Delage D8 — роскошный, как парижская опера, и стремительный, как полет чаек над Лазурным берегом. Это был не просто автомобиль — это был восьмицилиндровый монументальный арт-объект, с кузовами от лучших ателье: Figoni, Chapron, Letourneur & Marchand, сформировавших внешний облик европейских люксовых автомобилей.

Под капотом — рядная 4-литровая «восьмерка», зверски мощная, но дающая шелковистый и плавный, словно вальс, ход. D8 мгновенно стал любимцем богатых, знаменитых и королевских особ. Его можно было встретить и на гонках, и у дворцов. А в 1931-м на одном из экземпляров приехал сам маэстро Андре Ситроен — конкурент не стыдился кататься на «Делаже»! Особый шик — машина D8 Aerosport, с обтекаемым кузовом и внутренней подсветкой приборов (и это в 1930-е!).

Но Вторая мировая стала концом этой сказки: Delage не пережил оккупации. Сегодня D8 — икона довоенного ар-деко, символ эпохи, когда автомобили не просто ехали, а блистали на подиумах автодорог.

■ Исторический автомобиль Citroën 2CV на фоне городского пейзажа Парижа. Citroën 2CV представляет собой парижский образ жизни как ни один другой объект во Франции. Париж, Франция. 28 июля 2018 г.

© mezzotint / Shutterstock.com



CITROËN 2CV

В свое время французский промышленник, создатель концерна Citroën и одноименных автомобилей Андре Ситроен был удостоен титула «Европейский автомобильный король». Самым знаменитым его автомобилем стал 2CV. Если проводить аналогии, то именно он «посадил за руль» всю Францию, подобно тому, как Ford Model T сделал автомобилистом среднего американца, а Volkswagen Kafer (Beetle) — немца.

В послевоенные годы специалисты компании Citroën (Андре Ситроен скончался в 1935 г.) обратились к теме «народного» автомобиля. В 1949 г. компания приступила к производству микролитражного авто с индексом 2CV. В прессе его окрестили «гадким утенком» и посчитали, что такой автомобиль никто никогда не купит. Это был один из самых чудовищно неверных прогнозов за всю историю автомобилестроения — невзрачная машинка простояла на конвейере 42 года!



© insideportugal / Shutterstock.com

■ Старинный грузовик Citroën 2CV во французской деревне. Драгинон, Франция. 2 ноября 2007 г.

Последний автомобиль этой серии покинул конвейер завода в 1990 г., и за этот период было выпущено около 8,8 млн экземпляров, включая 3,873 млн собственно 2CV, модификации и 1,246 млн небольших грузовиков на его базе.

Открывающаяся
вверх **плоская**
«неэстетичная»
дверь багажника.



Простейшие
квадратные
фонари — дешевые
в производстве
и легкие в замене.



Чтобы **алюминиевый капот**
не громыхал на дороге, его
снабдили продольными
ребрами жесткости
на манер стиральной доски.



Сдержанный скромный
по размеру **воздушный**
радиатор.

Капсула кузова из тонколистовой
стали — облегченная конструкция
для максимальной экономии топлива.

Крупные крылья и фары
на «ножках» — легко заменяются
в случае повреждения.



Съемная тканевая
крыша за пару
минут скатывается
и превращает
машину в кабриолет,
ну, в почти
кабриолет.



■ Коллекция старинных
автомобилей Citroën. Ла Буй,
Франция, 9 сентября 2018 г.



RENAULT CLIO

Появившийся в 1990 г. как замена старенькой легенде Renault 5 Renault Clio быстро стал звездой европейских улиц. Уже на следующий же год произошла сенсация: Clio стал вторым в истории автомобилем малого класса, получившим титул «Автомобиль года в Европе».

Второе поколение (1998 г.) уже «причесали» под вкусы массового покупателя — уют, округлости в дизайне и безопасность. А в 2001-м «зажег по полной» Renault Sport Clio V6 — двухместный автомобиль с 3-литровым мотором среднего расположения (вместо задних сидений). Милый городской малыш с округлыми фарами превратился в «заряженный» спорткар.



■ Красный Renault Clio V 2022 г.
Измир, Турция. 2 августа 2023 г.

© arda savasciogullari / Shutterstock.com

Линия крыши с аэродинамическим уклоном — снижает сопротивление, уменьшает расход топлива.

Усиленные стойки кузова — защищают при перевороте, выполнены из горячештампованной стали.



Невидимые ручки задних дверей — визуально превращают хэтчбек в купе.

Антенна «акулий плавник» — улучшает прием сигнала, выполнена из легкого пластика ABS.

Задние фонари с 3D-эффектом — светодиоды в глубокой рамке создают «парящий» свет.

C-образные светодиодные фары — фирменный стиль и улучшенная видимость ночью.

Крышка багажника с пластиковой накладкой — облегченная конструкция и защита от мелких повреждений.

Деформируемая передняя балка — гасит энергию удара, повышая безопасность пешеходов.





© S.Candide / Shutterstock.com

- Renault Clio I, популярный компактный автомобиль 1990-х гг. Любляна, Словения. 17 марта 2019 г.



© Guillaume Vachey / commons.wikimedia.org / CC0 1.0

- Renault Clio I 1993 г. (первое поколение, мотор 1,4 л, 80 л. с.) в Невере, 8 января 2019 г.
- Спорткар Renault Clio Williams на ралли старинных автомобилей. Пьяченца, Италия. 12 октября 2024 г.



© ghiz / Shutterstock.com



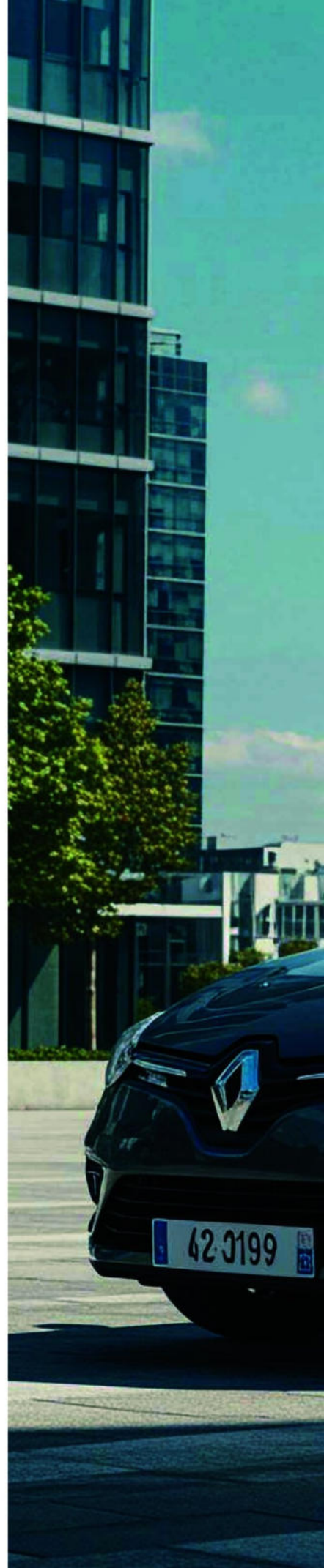
- Команда, сформированная Тьерри Бругмой, Жаком Морле и Шарлье Стефаном, на Renault Clio в гонке «24 часа Барселоны» на трассе «Каталония», Испания. 7 сентября 2014 г.



- Новый Renault Clio V на Женевском международном автосалоне, пятое поколение, платформа CMF-B. Швейцария. 5 марта 2019 г.



- Гибридный Renault Clio V E-Tech Hybrid пятого поколения на Брюссельском автосалоне, Бельгия. 9 января 2020 г.



Третье поколение (2005 г.) вышло более солидным, подросло и весом, и в статусе, получив еще один титул «Автомобиль года в Европе» (2006). Clio III стал первой моделью в классе, заработавшей 5 звезд в краш-тестах Euro NCAP. Clio IV четвертого поколения (2012 г.) преобразился в модного «француза»: изогнутые фары, дизайнерские штрихи от Лоренса ван ден Акера — впервые в истории модели на задних дверях были спрятаны ручки, как у купе.

Пятое поколение (2019) Clio выглядит как эволюция четвертого, но построено оно на новой платформе CMF-B совместной разработки Renault-Nissan. Clio V стал первым гибридом в истории модели, с акцентом на технологии, электронные экраны. А еще 5-й Clio внезапно чуть не обогнал по продажам сверхуспешный Volkswagen Golf в Европе в 2020-м. Маленький бойкий «француз»!



Пластиковые накладки на арках и порогах — защищают кузов от камней и грязи, подчеркивают внедорожный стиль.

Каркас кузова из высокопрочных сталей — обеспечивает прочность при аварии без лишнего веса.

© Shutterstock-Pixelsquid / Shutterstock.com



Светодиодные «клыки» ДХО — фирменный стиль Peugeot и отличная видимость в любое время суток.

Увеличенный дорожный просвет — позволяет уверенно ехать по разбитым дорогам и легкому бездорожью.

Алюминиевые рейлинги — база для установки багажника, велосипедных или лыжных креплений.



Панорамная стеклянная крыша наполняет салон светом и создает ощущение простора.



Задний диффузор с защитными демпферами улучшает аэродинамику и защищает при парковке к бордюру.

Вертикально ориентированные фонари с 3D-эффектом подчеркивают ширину и визуально «вставляют когти».

■ Peugeot 508 GtLine — большой семейный автомобиль. Стамбул, Турция. 4 января 2020 г.



© emirhankaramuk / Shutterstock.com

PEUGEOT 508

Peugeot 508 родился в 2010 г. как замена сразу двум моделям — 407 и 607, объединив их элегантность и практичность. Французы сделали ставку на комфорт, технологии и стиль и явно замахнулись на премиум, что стало нестандартным в послевоенной истории французского автопрома. По итогу 508-й стал флагманом производителя с ярким характером и хищным взглядом.

В 2011-м была выпущена сенсационная версия RXH — гибрид-универсал повышенной проходимости с дизелем и электроприводом. Да, именно Peugeot одним из первых в мире соединил дизель с передним приво-

дом и электромотор, который шел на заднюю ось: получался полноприводный автомобиль без кардана. RXH выглядел по-французски новаторски и дерзко: расширенные арки, «внедорожные» накладки, светодиодные «брови-клыки». Автомобиль мог стартовать только на электричестве, а при необходимости подключался двухлитровый дизель HDi. Модель получилась не массовой, но культовой — ее выбирали те, кто ценил технологии, комфорт и французский стиль. Выпуск прекратился в 2018-м, но до сих пор RXH остается одной из самых необычных глав в истории Peugeot.



© Domagoj Kovacic / Shutterstock.com

- Peugeot 508 GT — современный роскошный лимузин бизнес-класса. Загреб, Хорватия. 18 мая 2019 г.



© Tricky_Shark / Shutterstock.com

- Дизайн фар Peugeot 508 — светодиодная технология крупным планом. Минск, Беларусь. 1 мая 2024 г.



© Grzegorz Czapski / Shutterstock.com

- Peugeot 508 First Edition в цвете пурпурно-синий металлик на Международном автосалоне в Познани, Польша. 5 апреля 2018 г.



BUGATTI CHIRON PUR SPORT

Bugatti никогда не стремилась создать просто «быструю машину» — фирма выдавала настоящие шедевры автомобильного дела, которые устанавливали собственные законы аэродинамики и механики.

Так, легендарный Bugatti Veyron стал первым серийным гиперкаром, официально разогнавшимся до 400+ км/ч. Chiron, произведенный во Франции дочерней компанией Volkswagen Group, был назван в честь мудрого доброго кентавра Хирона из древнегреческой мифологии, и пошел он дальше, перешагнув отметку в 500 км/ч в экспериментальном варианте. Все 500 выпущенных «Широнов» разошлись среди миллионеров как горячие пирожки. И когда казалось, что гиперкары больше некуда развивать, появился Chiron Pur Sport

(«Чистый спорт») — самая безумная и хищная версия Chiron, созданная не для максимальной скорости, а для идеального управления и агрессивного вождения.

Инженеры уменьшили максимальную скорость Chiron Pur Sport по сравнению с первым Chiron с 420 до 350 км/ч, но зато сделали автомобиль быстрее на поворотах и в ускорениях. Кузов Pur Sport стал легче на 50 кг, а колеса — на 16 кг. «Чистый спорт» получил гигантское антикрыло длиной 1,9 м, а диффузор увеличился в размерах, создавая эффект «присасывания» к асфальту. Коробка передач стала на 15 % короче, а двигатель W16 теперь крутится с частотой до 6900 об./мин., что дало самый быстрый разгон среди всех Chiron.

- Гиперкар Bugatti Chiron Pur Sport припаркован на дороге. Калифорния, США. 16 февраля 2021 г.

© supermodel /
Shutterstock.com





© Liam Walker, Discord /
commons.wikimedia.org /
CC BY-SA 4.0

- Прототип Bugatti Chiron Super Sport 300+ 2020 г. на выставке Salon Privé Concours d'Elegance 2020 во дворце Бленхейм, Великобритания. 26 сентября 2020 г.



© Dmitry Eagle Orlov / Shutterstock.com

- Bugatti Chiron Vision Gran Turismo представлен на Международном автосалоне IAA во Франкфурте, Германия. 20 сентября 2015 г.



© PhotoCG70 / Shutterstock.com

- Bugatti Chiron на 88-м Женевском международном автосалоне. Женева, Швейцария. 17 марта 2018 г.



© Matti Blume / commons.wikimedia.org / CC BY-SA 4.0

- Bugatti Chiron Profilée на Женевском международном автосалоне 2019. Ле-Гран-Саконне, Швейцария. 4 марта 2019 г.

Новый диффузор с увеличенными воздушными каналами повышает устойчивость на высоких скоростях.



Титановые насадки выхлопа, напечатанные на 3D-принтере.

Углепластиковый монокок: сверхлегкий и прочный, обеспечивает жесткость кузова.

Специальные облегченные колеса Aero Blades снижают вес на 16 кг.

Шины Michelin Pilot Sport Cup 2R разработаны специально под Pur Sport.

Увеличенная передняя решетка и воздухопроводы.



Легкая карбоновая крыша.

Фары с LED-матрицей и функцией адаптивного дальнего света.



Гигантское антикрыло длиной 1,9 м увеличивает прижимную силу.



Аэродинамические боковые воздухозаборники.

Спортивная подвеска с адаптивными настройками на 65 % жестче, чем у стандартного Chiron.



■ Bugatti Chiron от LEGO Technic на выставке LEGO World на Ярмарке ярмарок в Утрехте, Нидерланды. 19 октября 2018 г.

В итоге получилась не машина, а ракета! Разгон от 0 до 100 км/ч — за 2,3 секунды, до 200 км/ч — за 5,9 секунды, до 300 км/ч — за 12,4 секунды. Если обычный Chiron был чемпионом на прямых, то Pur Sport на треке в Нардо — тестовой трассе Bugatti — прошел круг на две секунды быстрее обычного Chiron. Компания решила не превращать Pur Sport в массовую модель, чтобы оставить его максимально эксклюзивным, и пока ограничила серию 60 экземплярами.

В автомобиле, максимально «заточенном» под гонки, повороты и маневры, а не только под скорость, применялись самые высокие технологии — печать титаном на 3D-принтере, футуристические аэродинамические формы, уникальные подвеска и покрышки. В результате цена Bugatti Chiron Pur Sport составляла 3,6 млн долларов, но даже за эти деньги нельзя было просто прийти и купить его. В Европе налог на роскошь добавляет до 1 млн евро к цене, а во Франции можно заплатить больше налогов, чем за сам автомобиль.

Среди известных владельцев Chiron (обычного) — Криштиану Роналду, Флойд Мейвезер, Карим Бензема и рэперы Лил Уэйн и Трэвис Скотт. Но ни один из них не был замечен за рулем редкого Pur Sport.



© Bascar / Shutterstock.com

- Bugatti Chiron Sport на 89-м Международном автосалоне в Женеве, Швейцария. 10 марта 2019 г.



© Shang Saal / Shutterstock.com

- Кабина черного гиперкара Bugatti Chiron. Шанхай, Китай. 8 января 2023 г.



© Alexandre Prevot / commons.wikimedia.org / CC BY-SA 2.0

- Bugatti Chiron Pur Sport Grand Prix — эксклюзивная версия Chiron, посвященная гоночной истории бренда.



© Hypercar / Shutterstock.com



© VanderWolf Images / Shutterstock.com

- Дебют суперкара Bugatti La Voiture Noire за 19 млн долларов на 89-м Женевском международном автосалоне. Женева, Швейцария. 6 марта 2019 г.
- Гиперкар Bugatti La Voiture Noire черного цвета припаркован во дворе. Берлин, Германия. 31 мая 2021 г.



BUGATTI LA VOITURE NOIRE

Французская (ранее итальянская) компания Bugatti в марте 2019 г. на Женевском международном автосалоне представила свой очередной шедевр со скромным названием La Voiture Noire — в переводе с французского «черный автомобиль». Этот эксклюзивный (изготовлен в единичном экземпляре) гиперкар является современной интерпретацией легендарного купе 1930-х гг. Bugatti Type 57SC Atlantic, созданного Жаном Бугатти, сыном основателя марки.

Стоимость автомобиля заявлена на уровне 11 млн евро. Это ставит Bugatti La Voiture Noire в один ряд с такими произведениями автомобильного искусства, как Rolls-Royce Sweptail (продан за 11,2 млн евро) и Pagani Zonda HP Barchetta (оценен в 15 млн евро). Как и в других моделях Bugatti, кузов

La Voiture Noire изготовлен вручную из углеродного волокна. За сиденьями установлен восьмилитровый пожиратель топлива W16 с четырьмя турбинами и с «мускулами» в 1500 л. с., ставившийся на Chiron, Chiron Sport и Divo. «Черный автомобиль» массой около 2 т разгоняется до 100 км/ч за 2,4 секунды и способен достичь максимальной скорости в 420 км/ч.

В мае 2019 г. в прессе появилось сообщение, что автомобиль приобрел знаменитый португальский футболист Криштиану Роналду — самый дорогой футболист в истории футбола: в 2018 г. общая стоимость его трансфера в «Ювентус» составила 112 млн евро. Правда, позже эти слухи были опровергнуты как самим футболистом, так и автопроизводителем. Так что тайна сохраняется.



© Grzegorz Czapski / Shutterstock.com

- Bugatti La Voiture Noire цвета черный металлик на Женевском международном автосалоне. Самый дорогой новый автомобиль за всю историю. Женева, Швейцария. 5 марта 2019 г.

- Bugatti La Voiture Noire, 3D-иллюстрация. Щецин, Польша. Декабрь 2020 г.

Оптика с уникальной LED-подсветкой подчеркивает агрессивный стиль и обеспечивает идеальную видимость.

Центральный «хребет» на кузове, переходящий на крышу, — стилистический оммаж классическому Type 57 SC Atlantic, повышает жесткость конструкции.

Фирменная линия C-line: изящный изгиб кузова, подчеркивающий динамику и стилистику Bugatti.

Монокок из карбона обеспечивает безопасность и минимальный вес.



© Mike Mareen / Shutterstock.com

Воздухозаборники оптимизированы для охлаждения двигателя и тормозов.



«24 ЧАСА ЛЕ-МАНА»

Это легендарная битва, где машины сражаются на выносливость, а гонщики ведут бой с ночью и усталостью. С 1923 г., то есть уже более столетия, на французской трассе Circuit de la Sarthe ежегодно происходит гонка, в которой не до сна: команды выкачивают самые «навороченные» болиды, гонщики работают на пределах организма, а инженеры молятся, чтобы их творения продержались на ходу целые сутки. «Ле-Ман» — это не просто гонка.

Хотя случалось многое, можно выделить следующие главы в истории этой гонки.

«Форд против Феррари» (1966). Это одна из самых известных. В 1960-е гг. Ferrari просто «сносил» конкурентов в «Ле-Мане», и Генри Форд II решил, что пора это прекращать. Он поручил построить машину, которая разгромит итальянцев. Так появился Ford GT40 — «зверь», который в 1966 г. оккупировал весь подиум, унизив Ferrari фактически на их же (европейской) территории.

«Двойной вылет “Мерседеса”» (1955 / 1999). Самая страшная катастрофа в истории автоспорта случилась в 1955 г. Болид Mercedes-Benz 300 SLR Пьера Левега буквально взлетел после столкновения и врезался в трибуны. Погибло 83 человека, больше сотни было ранено. После этого Mercedes ушел из гонок на долгие 30 лет. Но в 1999 г. болиды Mercedes CLR трижды (!) взлетали в воздух на скоростях более 300 км/ч. К счастью, никто не пострадал, но после этого Mercedes снова покинул Ле-Ман.

«Порше — король “Ле-Мана”». Если говорить о доминировании, то никто не может тягаться с Porsche. Немцы выиграли здесь 19 раз, а их модели 917, 956, 962 и 919 Hybrid навсегда вошли в историю «Ле-Мана». В 2015 г. 919 Hybrid даже победил Toyota, которая лидировала до последнего, но сломалась за три минуты до финиша. Это был самый болезненный проигрыш в истории «Ле-Мана».



© Pierre Jean Durieu / Shutterstock.com

- Гоночный ретроавтомобиль выезжает из пaddock во время гонки «24 часа Ле-Мана». 9 июля 2016 г. Ни одно другое мероприятие в мире не собирает столько старых гоночных автомобилей в одном месте.





© Dan74 / Shutterstock.com

- Бolid Audi R8 LMP, победивший в гонке «24 часа Ле-Мана», на фестивале Imola Motor Legend Festival 2018 на трассе Имола в Италии. 21 апреля 2018 г.



© Alexandre Prevot / Shutterstock.com

- Ferrari 499P — победитель гонки «24 часа Ле-Мана» 2024 г. Люксембург. 25 января 2025 г.



- Peugeot 908 HDi FAP 2011 LMP1 команды Peugeot Sport Total под управлением Фрэнка Монтаньи и Стефана Сарразена в гонке 6H ILMC на трассе Имола в Италии. 3 июля 2011 г.



- Ferrari 512 S, построенный для гонок «24 часа Ле-Мана» 1970 г. Франция. 10 октября 2023 г.



- Пит-стоп на гонках «24 часа Ле-Мана» 2022 г., трасса Circuit de La Sarthe. Ле-Ман, Франция. 8–12 июня 2022 г.

«Ле-Ман» — это больше, чем просто гонка. Здесь рождаются легенды — побеждают только самые сильные, выносливые и умные пилоты. Это испытание технологий: гибриды, турбодизели, революционные аэродинамические решения — все тестируется здесь. А еще это 24 часа ада: одно дело выиграть спринтерскую гонку, другое — пытаться выжить сутки на максимальных оборотах.



© Frophy / Shutterstock.com



© Frederic Legrand - COMEO / Shutterstock.com

■ Пит-лайн в ходе ночной трассы гонки «24 часа Ле-Мана». Франция. 13–14 июня 2017 г.

■ Гоночный автомобиль Porsche 919 Hybrid, победитель гонки «24 часа Ле-Мана», на Парижском автосалоне 2016 г. Франция. 12 октября 2016 г.



© Frophy / Shutterstock.com

■ Ford GT команды Keating Motorsports на гонках «24 часа Ле-Мана» по правилам GTEA. Франция. 15–16 июня 2019 г.

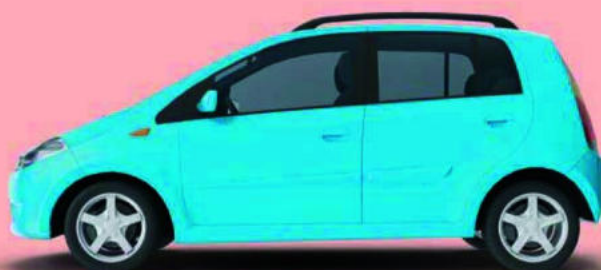
АВТОМОБИЛИ ИЗ ПОДНЕБЕСНОЙ

Еще 30 лет назад китайский автопром был символом отсталости: копии «японцев», архаичные моторы, практически нулевой экспорт. Но сегодня всё иначе — Китай не просто догнал, он задал темп. Электромобили? Это уже не «тренд», а ни много ни мало национальная стратегия. Именно китайские компании, вроде BYD, Nio или Zeekr, первыми массово внедряют инновации: автопилоты, управляемость с искусственным интеллектом, сверхбыстрая зарядка, активная подвеска, поворот «на месте» — все это уже на дорогах мира.

Великий Лао-Цзы проповедовал терпение и методичность в делах, и поколения китайских инженеров упорно двигались по этому курсу. При этом они не боялись экспериментировать, и это сработало: сегодня страна — мировой лидер по продажам электрокаров. Даже Apple планировала наладить автопроизводство именно тут, пока не отказалась от выпуска машин. Китай больше не догоняющий — он показывает остальным дорогу. Автомобиль здесь — это уже не просто транспорт, а часть цифрового будущего.



- Hongqi CA770 (1966) — представительский лимузин китайской элиты с шестилитровым мотором V8 и дизайном по мотивам «Паккарда», созданный как символ государственной мощи КНР.



© Shutterstock-Pixelsquid / Shutterstock.com

- Chery Kimo (2007) — компактный городской хэтчбек с европейской внешностью и доступной ценой, ставший одной из первых экспортных моделей Chery.



© Shutterstock-Pixelsquid / Shutterstock.com

- Zeekr 7X (2024) — электрический премиум-кроссовер с технологией автономного вождения инновационной платформой модульной автоархитектуры SEA от Geely.



© Shutterstock-Pixelsquid / Shutterstock.com

- Avatr 12 EV (2023) — футуристичный электроседан бизнес-класса, разработанный Changan и Huawei, с акцентом на ИИ и будущий цифровой мир.



© Shutterstock-Pixelsquid / Shutterstock.com

- Xiaomi SU7 EV (2023) — первый электромобиль Xiaomi с высокой степенью интеграции с экосистемой бренда и спортивным характером.



© Shutterstock-Pixelsquid / Shutterstock.com

- LiXiang L6 (2024) — среднеразмерный кроссовер с гибридной установкой и интеллектуальной системой управления, ориентированный на семейный комфорт.



© Shutterstock-Pixelsquid / Shutterstock.com

- BYD YangWang U9 (2024) — электрический гиперкар мощностью свыше 1000 л. с., известен своей «танцующей» подвеской DiSus-X, позволяющей подпрыгивать, имитировать движения танца, ехать на трех колесах, парковаться боком.



© Pond Thananat / Shutterstock.com

- Автомобиль Great Wall Motors Haval Jolion на выставочном стенде 42-го международного автосалона. Бангкок, Таиланд. 25 марта 2021 г.



© Roman Vyshnikov / Shutterstock.com

- Geely Tugella, также называемый Geely Xingyue, — компактный кроссовер SUV 2021 г. выпуска на фоне города. Москва, Россия. 14 июня 2021 г.



■ Dongfeng CA71 1958 г. в Пекинском музее классических автомобилей. 10 апреля 2016 г.



■ Мягкие обводы кузова, задние крылья с ярко выраженными «плавниками» и крупные задние фары в форме традиционных китайских фонарей делают CA71 узнаваемым гибридом французского дизайна, отечественных особенностей и немецкой инженерной базы.



■ Обтекаемый кузов Dongfeng CA71 «в духе Запада»: металлические панели с закругленными формами создавались вручную на китайских заводах.

DONGFENG CA71



В 1958 г. Китай сделал свой первый серьезный шаг в сторону создания собственного автопрома: предприятие First Automotive Works (FAW) выпустило Dongfeng CA71 — первый серийный легковой автомобиль, собранный в стране с нуля. Если при его виде кто-то скажет: да это же в чистом виде советский ГАЗ-21, то будет не совсем прав. «Волга» стала лишь мотиватором, но шасси было позаимствовано у Mercedes-Benz W120, а кузов вдохновлен французской Simca Vedette. Под капотом поставили «мерсовский» 1,9-литровый 4-цилиндровый рядный двигатель мощностью 70 л. с., максимальная скорость составляла около 130 км/ч. В условиях закрытой экономики и дефицита технологий это был прорыв.

Изюминка в том, что машину собирали вручную, часто в основном по чертежам и фотографиям — готовых комплектов просто не было. Всего выпустили примерно 30 экземпляров: и именно редкость, ручная сборка и связь с важной исторической точкой сделали CA71 культовым среди коллекционеров.



■ Копия Dongfeng CA71
1958 г. выпуска, Пекинский
автомобильный музей,
Китай. 3 апреля 2016 г.

Капот с декоративной выштамповкой
подчеркивал силуэт и скрывал бензиновый
двигатель мощностью около 70 л. с.

Четыре распашные двери с хромированными
ручками и ручными стеклоподъемниками.

Парные круглые фары,
встроенные в крылья,
с отражателями отечественного
(китайского) производства.

Хромированная
квадратная
решетка радиатора
добавляла
солидности
внешнему облику.



Усиленный передний бампер из никелированной
стали с резиновыми накладками подчеркивал статус
модели как государственной представительской.

Хромированный молдинг визуально
удлинял профиль автомобиля,
создавая образ престижной машины
с европейским силуэтом.



■ Новые китайские кроссоверы Chery Tiggo 7 Pro на улицах города. Москва, Россия. 21 января 2023 г.



CHERY TIGGO 7

Chery Tiggo 7 появился в 2016 г. как попытка бренда выйти в более «взрослый» сегмент кроссоверов, выше предыдущих Tiggo 3 и 5, с новой платформой T1X, более дерзким дизайном и, главное, огромными амбициями. Правда, никто в мире особенно не ожидал сенсации: подумаешь, очередной «паркетник» из Китая. И действительно, первый Tiggo 7 вышел «разогревающим»: его хвалили за подвеску и простор, но критиковали за простоватый интерьер и старомодную «мультимедийку». Всё изменилось во втором поколении.

Tiggo 7 Pro, представленный в 2020 г., стал точкой поворота. Современный дизайн, сенсорные панели, цифровая приборная панель, система кругового обзора — это уже не просто «автомобиль с приемлемым ценником», а конкурент, превосходящий всех в своем секторе. Платформа осталась прежней, но инженеры «перепрошили» подвеску, рулевое, шумоизоляцию. Особый интерес вызвала модель Tiggo 7 Pro Max с полным приводом, доработанным шасси и более мощным турбомотором (186 л. с.), популярная на экспортных рынках, включая Россию и страны Ближнего Востока.



© Tricky_Shark / Shutterstock.com

■ Кроссовер Chery Tiggo 7 Pro припаркован на обочине дороги. Минск, Беларусь. 24 апреля 2024 г.



© Jengtingchen / commons.wikimedia.org / CC BY-SA 4.0

■ Chery Tiggo 7 Fly. 1 октября 2018 г.



- Новый современный внедорожник Chery Tiggo 7 Pro. Баликпапан, Индонезия. 11 декабря 2023 г. Что сделало «паркетник» Tiggo 7 мегапопулярным? Постепенность и гибкость: стандартный прием китайского автопрома как отражение заветов Лао-Цзы. Это не был скачок, это была уверенная эволюция. 7-й Tiggo, а особенно модель Pro, не может похвастаться какой-то одной «суперфишкой»: это сочетание стильного дизайна, современных технологий, богатого оснащения и привлекательной цены.



HONGQI S9

Это первый китайский суперкар, который реально бросил вызов Европе, причем не копия ранее созданного автомобиля, а уникальная разработка китайских инженеров-конструкторов.

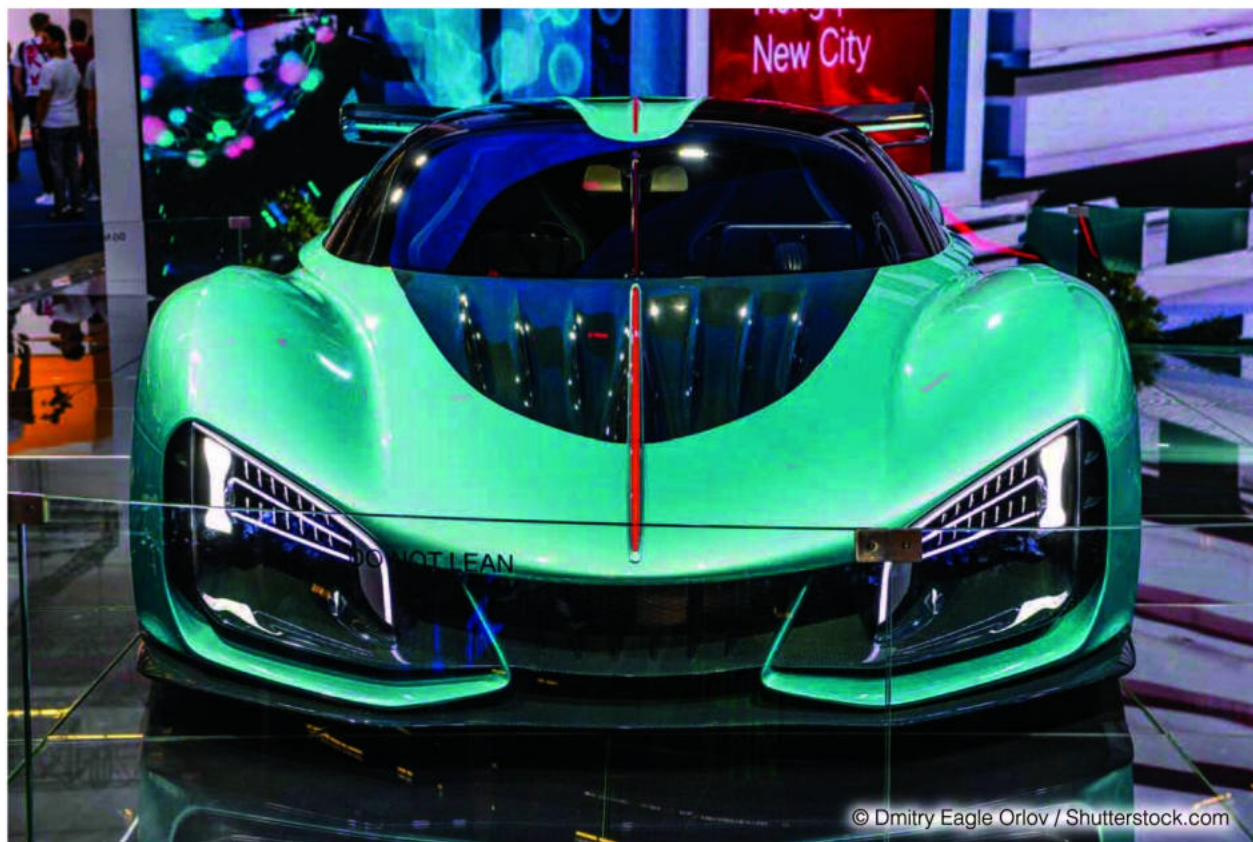
Hongqi (в переводе с китайского «Красное знамя») — это самый старый и престижный автомобильный бренд Китая, принадлежащий государственной FAW Group, основан в 1953 г.

На Шанхайском автосалоне 2021 г. Hongqi представил серийную версию S9 с дизайном от легендарного Вальтера де Сильвы, который создавал автомобили для Alfa Romeo, SEAT, Audi, Lamborghini и Volkswagen. В 2019 г. он ушел из VW Group и возглавил дизайнерский отдел Hongqi. Авто S9 — его дебютный проект для KHP.

Новый S9 стал стильным спорткаром с кузовом longtail и оттянутой кормой, как у суперкаров McLaren.

Силовая установка создана на базе четырехлитрового битурбированного двигателя V8, работающего с четырьмя электрическими моторами. В сумме агрегаты выдают 1400 л. с. и разгоняют машину до 400 км/ч. Разгон до 100 км/ч осуществляется за 1,9 секунды, что на 0,6 секунды быстрее, чем у знаменитого Bugatti Chiron.

Суперкар автоматически определяет свое местоположение и выбирает оптимальный режим работы силовой установки и системы активной аэродинамики. Вместо традиционного руля установлен многофункциональный штурвал, в салоне есть три дисплея, климатическая установка.



■ Международная автомобильная выставка IAA. Франкфурт, Германия. Сентябрь 2019 г.



- Суперкар Hongqi S9 на Франкфуртском автосалоне IAA 2019 (Internationale Automobil Ausstellung). Франкфурт-на-Майне, Германия. 17 сентября 2019 г.
Вид спереди: регулируемый карбоновый сплиттер на капоте меняет угол атаки в зависимости от скорости, улучшает прижимную силу и стабилизирует переднюю ось на высоких скоростях.



- Hongqi S9 на Международной автовыставке IAA. Франкфурт, Германия. Сентябрь 2019 г.
Вид сзади: активное антикрыло из углеродного волокна на заднем капоте автоматически регулируется в зависимости от скорости и торможения.



- Суперкар из Китая Hongqi S9 мощностью 1400 л. с. на автошоу IAA Car Show Frankfurt 2019. Франкфурт, Германия. 10 сентября 2019 г.
Вид сбоку: монокок из углеродного волокна обеспечивает высокую жесткость при минимальном весе.

*Издание для досуга
Бос уақытқа арналған басылым
Для среднего и старшего школьного возраста
Орта және жоғарғы мектеп жасына арналған
Серия «Большая книга обо всём»
«Барінің үлкен кітабы» сериясы*

**ЛИКСО Вячеслав Владимирович
МЕРНИКОВ Андрей Геннадьевич
ПЕТРОВ Василий Федорович**

**БОЛЬШАЯ КНИГА ОБ АВТОМОБИЛЯХ
1001 ФОТОГРАФИЯ
КӨЛІКТЕРДІҢ ҮЛКЕН КІТАБЫ
1001 ФОТОСУРЕТ**

Ответственный за выпуск: *И. В. Резько*

Подписано в печать 15.07.2025.

Формат 60x84¹/₈. Бумага офсетная. Печать офсетная.

Пішімі 60x84¹/₈. Офсеттік қағаз. Офсеттік баспа.

Гарнитура Helios. Усл. печ. л. 33,48. Тираж 3000 экз. Заказ

Общероссийский классификатор продукции ОК-034-2014 (КПЕС 2008);

58.11.1 — книги, брошюры печатные.

Книжная продукция — ТР ТС 007/2011

Изготовлено в августе 2025 г. Произведено в Российской Федерации.

Изготовитель / Дайындаушы: ООО «Издательство АСТ».

129085, Российская Федерация, г. Москва, Звёздный бульвар, дом 21, строение 1, комната 705, пом. I, 7 этаж.

Адрес места осуществления деятельности по изготовлению продукции:

123112, Российская Федерация, г. Москва, Пресненская набережная, д. 6, стр. 2,

Деловой комплекс «Империя», 14, 15 этаж.

Наш электронный адрес: ask@ast.ru. Home page: www.ast.ru

Өндіруші: «Издательство АСТ» ЖШҚ 129085, Ресей Федерациясы, Мәскеу,
Звёздный бульвары, 21-үй, 1-құрылыс, 705-бөлме, I үй-жай, 7-қабат.

Өнім өндіру қызметін жүзеге асыру мекенжайы:

123112, Ресей Федерациясы, Мәскеу, Пресненская жағ., 6-үй, 2-құр.,
«Империя» іскерлік кешені, 14, 15-қабат.

Біздің электрондық мекенжайымыз: www.ast.ru E-mail: ask@ast.ru

Интернет-магазин: www.book24.kz Интернет-дүкен: www.book24.kz

Импортер в Республику Казахстан, дистрибьютор и представитель по приёму претензий
на продукцию в Республике Казахстан: ТОО «РДЦ-Алматы».

г. Алматы, ул. Домбровского, 3«а», литер Б, офис 1.

Қазақстан Республикасына импорттаушы дистрибьютор және Қазақстан Республикасында
өнімге шағымдар қабылдау жөніндегі өкіл: «РДЦ-Алматы» ЖШС.

Алматы қ., Домбровский көш., 3«а», Б литері, офис 1.

Тел.: 8 (727) 2 51 59 90,91, факс: 8 (727) 251 59 92 ішкі 107;

E-mail: RDC-Almaty@eksmo.kz, www.book24.kz

Өндірілген күні: тамыз 2025. Өнімнің жарамдылық мерзімі шектелмеген.

КО ТР 007/2011 талаптарына сай келеді.

Ресей Федерациясында өндірілген.

Сертификаттауға жатады.



Присоединяйтесь к нам!

www.ast.ru/redactions/avanta

■ vk.com/ast.deti

■ vk.com/avantabooks

■ t.me/astdeti

■ zen.yandex.ru/astdeti

12+

БОЛЬШАЯ КНИГА — ОБ — АВТОМОБИЛЯХ



- Какое транспортное средство считается первым в мире автомобилем и как оно выглядело?
 - Из-за чего Volkswagen Beetle прозвали «Жуком»?
 - Может ли автомобиль двигаться быстрее скорости звука?
 - Почему у Mercedes-Benz 300 SL двери открываются вверх?
 - Какую машину использовали для шпионажа во время холодной войны?
- Что стало причиной превращения военного внедорожника в элитное гражданское авто?
 - Могут ли такси и автобусы обрести статус символов европейской столицы?
 - Благодаря кому Porsche 911 сохранял свой дизайн на протяжении 60 лет?
 - Почему гонщиков «Формулы-1» называют не водителями, а пилотами?

На эти вопросы мало получить ответы — эти и многие другие шедевры мирового автопрома нужно увидеть собственными глазами! На страницах книги собрана впечатляющая коллекция из множества фотографий, демонстрирующая эволюцию автомобилестроения от первых паровых тележек до авангардных гиперкаров. Здесь представлены редкие снимки легендарных моделей, революционные дизайнерские решения и технологические прорывы, изменившие представление о транспорте, собраны культовые серийные автомобили, эксклюзивные концепт-кары, гоночные болиды и машины, навсегда вошедшие в историю.

Это больше чем книга — это билет в мир скорости и уникального автодизайна. Она будет интересна и мальчишке, по-настоящему влюбленному в автомобили, и взрослому, который провел за рулем полжизни!



12+

Аванта

Присоединяйтесь к нам!

www.ast.ru/redactions/avanta

vk.com/ast.deti

vk.com/avantabooks

t.me/astdeti

zen.yandex.ru/astdeti

ISBN 978-5-17-178770-7



9 785171 787707 >