



Per aspera ad monstra*

*Через тернии к монстрам

Как бы высокопарно и клишировано это ни звучало, но случайности не случайны. И то, что на первый взгляд кажется благоприятным стечением обстоятельств, зачастую является лишь этикеткой накапливаемого опыта, многих часов труда и не всегда оправданного риска. Именно поэтому Tesla задаёт тренды не только для «Большой американской тройки», но и для всей автоиндустрии. Именно поэтому

51-летний Алессандро Дзанарди умудрился приехать пятым на малознакомой технике в ходе итальянского этапа DTM в 2018 году. Наша «случайность», конечно, не настолько значима, но главное — она есть. И без этой «случайности» не было бы ни этих строк, ни знакомства с великолепными автомобилями, ни воспоминаний, которые скрасят непростой для человечества год.



Слева: наверное, самый долгожданный момент за последний год — получение авто перед началом трипа. Левее: новенькая BMW M3 Competition в потрясающем цвете зелёного оттенка — Green Isle Man. Справа: полноразмерный паркетник от M GmbH — X5 M Competition.



EVO TRIPS BMW: M3 & X5 M COMPETITION

Наше скромное издание не рассказывает об экономике, политике, о медицине или научно-технических достижениях и открытиях. Так что не будем насупливаться, строить задумчивую мину и производить псевдоглубокий анализ тех событий, которые накрыли планету с начала 2020 года — это не наш профиль. Мы лишь можем констатировать те последствия, с которыми столкнулась автомобильная индустрия в целом и автомобильная журналистика в частности. А последствия эти, как и для всего остального мира, не больно приятные.

Падение автомобильного рынка почти на 15 процентов, отмена целого ряда событий (выставок, соревнований, тест-драйвов), безвременный анабиоз для десятка новых моделей

— это лишь цветочки дивного нового мира, который породил коронакризис. А уж сколько людей попали под сокращение, сколько людей и вовсе отошли в вечность из-за этой заразы...

Но жизнь продолжается, недостижимое будущее наступает каждую секунду, и в нём, мы верим, нет места ни убийственному вирусу, ни масочному режиму, ни закрытым (во всех смыслах этого слова) дорогам. Остаются страны, в которых вирус всё ещё свирепствует, но мир, пускай и улиточными темпами, движется в сторону излечения — а значит и к возвращению к привычному ритму жизни, который, как выяснилось, мы совершенно не ценили.

Есть уже и хорошие новости из лагеря BMW: несмотря на сложный 2020-й год, в ходе которого баварцам пришлось сократить несколько тысяч сотрудников (согласно разным источникам — от пяти до десяти тысяч), компания

не просто осталась на плаву, но и закончила последний квартал прошлого года с ростом продаж относительно того же периода 2019-го (+3.2 процента для концерна BMW AG и +4.3 процента непосредственно для бренда BMW). Похоже, что инженеры, маркетологи и дизайнеры марки действительно хорошо знают, какие автомобили нужны их клиентам — и жалобы фанатов, что «BMW уже не те» (особенно по части оформления фронтальной части), звучат лишь в социальных сетях.

Есть определённые победы и у нас: YouTube-канал «EVO Trips» пробил планку в 10 тысяч подписчиков (сейчас их более 12 тысяч), мы, в условиях закрытых границ, совершили несколько интересных тест-драйвов, а главное — выстояли перед лицом невидимого врага человечества. И судьба отметила наши скромные заслуги — трипом, который, по всем

объективным причинам, состояться не мог. Ведь границы большинства стран Западной Европы на момент написания этого предложения оставались закрытыми.

И, так уж получилось, что нашими компаньонами в этой авантюре стали автомобили той самой компании BMW, которая цветёт и пахнет вопреки всем упрёкам. На самом деле, компания баварских машин на время первого в новом десятилетии трипа не была случайной. Во-первых, при всей присущей журналистике беспристрастности и объективности, никто не отменял человеческий фаворитизм — а его пока не отбили ни спорные дизайнерские решения BMW, ни маркетинговые ухищрения (впрочем, в последнем можно упрекнуть и Mercedes-Benz, и Audi). А, во-вторых, во время теста BMW X6 M Competition на дорогах Харькова и области у меня осталось несколько вопросов к кроссоверу — в частности к его ходовым качествам. Поэтому одной из машин большого путешествия был избран BMW X5 M Competition.

Ну а чтобы закрыть гештальт и по общественным претензиям к дизайну новых BMW, вторым автомобилем была выбрана новая M3, чьи «ноздри» будут обсуждать до следующей дизайнерской революции BMW... ну или до тех пор, пока мы не привыкнем. В конце концов, сейчас внешность «семёрки» E65 не вызывает особых вопросов. А сколько было разговоров, когда она только появилась.

Началу трипа предшествовал бюрократический и эпистолярный ад: недели оформления приглашений, уточнения перечня необходимых документов, прохождение ПЦР-тестов... Есть подозрение, что пару лет назад было легче попасть из Украины на МКС, чем в наши дни в «закрытые» страны Западной Европы. Удивительно сколько «стен» может построить одна летучая мышь, которую вовремя не посадили в клетку...

Как впоследствии выяснится, на одной только корреспонденции сложности не закончатся. Хотя поначалу всё казалось совершенно обычным — словно мир на какое-то время пришёл в столь долгожданную «норму», а маски попросили надеть из-за какого-то бытового загрязнения воздуха. На авиарейс из Харькова в Киев никто не требовал результатов ПЦР-тестов или каких-либо дополнительных документов — лишь маску надеть по всем правилам приличия и лети себе в удовольствие.

Но когда дело дошло до международного рейса (в нашем случае — из Киева в австрийскую Вену), начался досмотр и допрос с ситуативно-вынужденным пристрастием. И если на украинском аэровокзале клерков интересовали лишь наши личности и цели путешествий, то в Австрии анализу подверглись ещё наши маски и мазки, взятые из недр носоглотки. Если в ближайшие месяцы ситуация в мире капитально не изменится, простой совет — обезвесьтесь



«ТЕСТОВЫЕ МАШИНКИ С ПРОБЕГОМ МЕНЕЕ ТРЕХ ТЫСЯЧ КМ... ВЫ ТОЛЬКО ПРЕДСТАВЬТЕ - СОВЕРШЕННО НЕОБЪЕЗЖЕННЫЕ БАВАРСКИЕ СКАКУНЫ!»

EVO TRIPS BMW: M3 & X5 M COMPETITION

в поездку масками с защитой FFP2. Сэкономите и время, и нервы.

К счастью, когда несколько напряжённые лица сотрудников аэропорта и таможни остаются за спиной, мир начинает играть совершенно иными красками. Привет, Старый Свет, мы скучали! Здесь жизнь течёт таким же деловито-размеренным путём, как и раньше. Лишь белые пятна масок на лицах прохожих напоминают, в какой суровой реальности мы живём.

Весна в Западную Европу, в отличие от Украины, пришла по расписанию: зелень уже уверенно цепляется за ветки, а газоны парков, кажется, и вовсе ни на секунду не покидала. Почему-то кажется, что тут сама жизнь не пытается сделать хорошую мину при плохой игре. Что здесь всё честно. Оттого создаётся ценное в наши дни ощущение безопасности.

К счастью, это ощущение не покинуло и в Германии, куда мы трансфертом направились напрямик из Вены. На австрийско-немецкой границе не было очередной эпидемиологической экзекуции — спасибо австрийским номерным знакам. Поэтому мы могли без тревожного фона насладиться майской природой Германии, которая способна растопить льды даже самого чёрствого сердца — настолько здесь красиво.

400 километров, протекающие по австрийскому шоссе A1 и 94-й автомагистрали Германии, прошли незаметно. А потому мы и моргнуть не успели, когда на горизонте предстал знакомый силуэт штаб-квартиры BMW, а ещё через мгновение рядом появились два таких похожих и, одновременно, таких разных автомобиля.

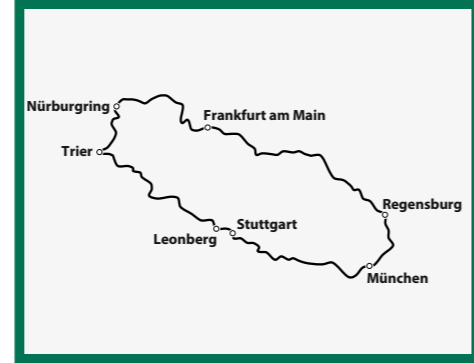
Помните, как в Top Gear когда-то шутили, что Porsche исповедует философию «меньше автомобиля за большие деньги»? И что покупатели моделей линейки GT по-своему... «странные» люди, раз покупают автомобили без кондиционеров и хоть худо-бедных аудиосистем за сумасшедшие деньги? В какой-то степени эта философия затрагивает и BMW. Ведь, покупая BMW X6, клиент получает меньше места в багажнике, усечённую обзорность и более компромиссный задний ряд. Но при этом платит большую сумму, чем за сопоставимо оснащённый BMW X5. На X6 M в исполнении Competition мне уже удалось проехаться и, признаюсь, нужно быть королём снов, чтобы этот автомобиль совершенно не зацепил. Он ускоряется, поворачивает и тормозит так, что Ньютон и Эйнштейн, наверное, уже исписали все имеющиеся в раю доски и тетради в попытках понять, как машина весом в 2 с лишним тонны может так издеваться над законами физики.

Теперь же мне предстоит провести день с его старшим братом, который чуточку выше, чуточку шумнее (за счёт двусторчатой дверцы багажника), и чуточку тяжелее (на 15 килограммов), что и купеобразный X6 M. По внешности тут никаких откровений: на фоне M3 окрашенный в серебристый металлик кроссовер смотрится почти что скромно. И лишь огромные колёсные диски да суровый голос выпускной системы, которая с неподдельным возмущением реагирует на пробуждение, выдают в нём довище, которое и камня на камне не оставит от большинства суперкаров конца прошлого века.



evoTrips April 2021

Маршрут протяжённостью почти в 2000 км. Включает в себя как автобаны, так и извилистые второстепенные дорожки Германии. Он будет пройден как на немецком кроссовере, так и на седане с уникальными сердцами производства мастеров из M GmbH. Моторы: V8 и R6! Вы только вдумайтесь: 625 и 510 л.с. на гражданских авто. А разгон от нуля до 100 км/ч всего за 3.8 и 3.9 с!



В салоне — сдержанная, чуть ли не скандинавская элегантность, которую то там, то здесь разбавляют элементы разных других «кухонь». Что радует — тут не так много глянцевого и сенсорных панелей, которые вынудят каждую поездку заканчивать генеральной уборкой отпечатков, а основные элементы управления расположены именно там, где их и ожидаешь увидеть и нащупать. На драйверский лад игриво настраивают яркие курки M1 и M2, расположенные на руле, но сиденья не дают сполна проникнуться этой атмосферой. Сами сиденья отличные и обнимают так, как не всякий родственник после дальней разлуки. Просто установлены они высоковатно — но от кроссовера иного ждать не приходится.

Вещи раскиданы по багажникам, команда разделена по машинам, а я недвусмысленно отстроил сиденье и руль X5 M под себя — можно ехать. Ощущается, что в городе паркетчику тесно: даже в самых щадящих режимах шасси, двигателя и трансмиссии на каждую команду водителя X5 M реагирует с энтузиазмом. Да, мой 625-сильный друг, я понимаю, каково тебе — когда хочется вздохнуть полной грудью, но

законы предписывают сдерживать себя.

К счастью, городская суета быстро сменилась безлимитным автобаном, ведущим к Штутгарту. И именно здесь выяснилось, почему X6 M показался избыточно жёстким на дорогах Украины. Всё просто — в нашей стране для этого автомобиля нет дорог. Их попросту нет. И в пределах условного Харькова или Полтавы покупка нового X5 M окажется немногим рациональнее, чем приобретение суперкара McLaren — разве что места на борту побольше да с сервисом дела обстоят не так печально.

Зато X5 M (и особенно такой X5 M, с пакетом Competition) — это эталонный автобанный шаттл 2021 года. Который просторен, практичен, относительно конкурентов — в меру дорог, а также приятно манёвренный. Едва ли какой-то другой автомобиль сможет с такой же лёгкостью и энтузиазмом перевезти через пол Германии пятерых человек, а также несколько чемоданов их личных вещей.

Вопреки указанной для пакета Competition максимальной скорости в 290 километров в час, наш экземпляр смог разогнаться до 298 — и есть ощущение, что при попутном ветре, а так-

же меньшей массе топлива, пассажиров и вещей в багажнике, смог бы пробить священные для суперкаров 300 километров в час. Ощутил ли я ту самую жёсткость, которая фонила в Харькове на X6 M? Нет. И я не думаю, что дело в каких-то структурных отличиях X5 M и X6 M. Просто здесь M-кроссоверы находятся в своей стихии. Как коровка в альпийской долине. И, кажется мне, винить за отличия в ощущениях нужно не компанию BMW...

В отличие от автомобилей линейки M Performance, вроде X5 M50i, настоящие «Эмки», с моторами V8, идут не с пневматической, а с пружинной подвеской. Не нужно быть Шерлоком Холмсом, чтобы понять — именно она вносит ту самую пикантность в ездовую комфорт X5 M и X6 M. С точки зрения связки «двигатель-трансмиссия-подвеска» — да, такая комбинация работает здорово: все компоненты одинаково яркие и острые. Но в то же время такая комбинация становится очень требовательной к ареалу машины. Она стоит немало, так что и условия для жизни ей нужны лучше, чем для X5 M50i.

Несмотря на высокий кузов, проблем с плавностью у X5 на автобане не было — автомобиль стабилен, покладе, не требует излишнего напряжения водителя. Электронные системы неустанно бдят за возникновением нештатных ситуаций и позволяют расслабиться. Что, с одной стороны, прекрасно — поездка по автобану превращается в бета-версию «Гипердупа». С другой — попробуй чуть расслабиться за рулём эталонного, по мнению многих, М-кара — М3 Е46. Особенно на скорости за 250 километров в час — там машина откусит не только палец и руку, но и голову.

Кстати, об М3 Е46. Такая машина имеется у нашего коллеги, Антона Кузьменко, который неоднократно помогал нам в проведении тест-драйвов — в том числе и пресловутого X6 M Competition. Интересно, что бы Антон сказал о правнучке его машины — новой М3?

Сразу расставим все точки над «i» — эта машина, как и многие автомобили BMW, вживую выглядит лучше, чем на фотографиях. Какое-то время, да, взгляд цепляется за огромные «ноздри», но вскоре привыкает к ним. И потом становится гораздо проще рассмотреть по-настоящему красивые детали новой М3. Во-первых, у М3 очень красивый профиль. Во-вторых, у неё роскошные бёдра, которые у новой М4 далеко не так выразительны. В-третьих, вместе с чуть тонированной задней оптикой, мощным диффузором и четырёхствольным выхлопом, корма смотрится безоговорочно (и я настаиваю на этом «безоговорочно») классно.

В салоне всё, за исключением мелких деталей, вроде подрулевых лепестков, идентично «Иксу» — разве что пояска с воздуховодами климатической установки выглядит иначе, да и сам салон не настолько «воздушный». Глянцевых панелей ещё меньше — ура. И сиденье установлено ниже. Хотя, как мне кажется, в других М3 посадка была ещё более глубокой — надо полагать, сказываются особенности платформы CLAR, которая роднит М3 с X5 M.

Нам достался автомобиль с пакетом Competition и задним приводом (полноприводные М3 попадут в пресс-парки ближе к лету). Рядная «шестёрка» мощностью 510 лошадиных, восьмиступенчатый автомат (впервые на М3), 3,9 секунды разгона до сотни и 290 километров в час официально заявленной максимальной скорости. Спойлер — у нас на автобане получилось 297...

Но когда это мы рассматривали М3 в контексте автобанов? Да, она там тоже комфортно себя чувствует, но основная её стихия — это пригородные дорожки, которые британцы именуют B-roads. Ведь именно там открываются аспекты управляемости. И, как и все без исключения предшественницы, новая М3 тут расцветает. Проблема лишь в том, что делает она это иначе — в том же ключе, что и новый Porsche 911. Рулевое управление, подвеска и тормоза настроены таким образом, чтобы прохождение участков дороги было максимально эффективным — причём не столь важно, подразумевается под эффективностью время и максимальная скорость или объёмы выпускаемого из-под задних колёс дыма и угол заноса



Сложно усидеть на месте, когда на вечер запланировано пилотирование Porsche 911 GT3... На фото момент после заездов.



задней оси. Это сочетание умело прикрывает немалый вес машины (1860 килограммов), но делает опыт управления иным. Он не хуже, не поймите неправильно — он просто иной. Как будто вы пришли в ресторан, где готовят ваше любимое блюдо, а потом обнаруживается, что-то самое блюдо приготовил другой шеф. И оно в каких-то аспектах даже вкуснее. Но требует осознания, привыкания, переосмысления вкусовых ощущений. Новая М3 — не COVID-19, она не убивает вкус драйва, ни в коем случае.

Наоборот, учитывая уникальную способность машины повиноваться водителю, его желаниям, даже его мыслям и замыслам, я склоняюсь к мнению, которого придерживаюсь не одно десятилетие: если нужно выбрать одну машину до конца дней — это будет М3. Только в кузове Touring, пожалуйста, который должен быть показан до конца текущего года.

А ещё было бы неплохо с этим самым Турингом остаться где-то здесь, в Баден-Вюртемберге. Потому что здесь, в условиях практически идеальных дорог, новая М3 кажется комфортным автомобилем, на котором спокойно можно ездить каждый день. А вот в Украине новым

М3/М4 будет страшновато и больновато. Хотя это не мешает некоторым нашим соотечественникам покупать подобные машины одними из первых в Восточной Европе.

Помимо прекрасных дорог, здесь и другие милые сердцу петролхэда достопримечательности. Например, в пригороде Штутгарта, который и без того славится маркой Porsche, имеется городок Леонберг, где находится штаб-квартира тюнинг-ателье TechArt. Мы бывали у них в гостях в докоронавирусные годы, решили заглянуть и в этот раз. Сообщаем: хоть сейчас и непростые времена, компания продолжает работу в штатном режиме. За последние полгода года TechArt представили несколько пакетов для разных версий нового 911, так что спрос на продукцию есть.

И, конечно, неподалёку есть мекка всего автомобильного. Место, где воздух пропитан бензиново-масляно-резиновым ароматом, несмотря на обилие зелени вокруг. Место, без крещения которым не обходится ни один современный драйверский автомобиль. И речь, конечно же, о Нюрбургринге. Легендарный «Зелёный Ад» даже в эти месяцы, когда люди стараются эко-

номить на всём, притягивает толпы любителей автомобильного экстрима. Хотя сейчас эти «толпы» стали гораздо скромнее. Что в нашем случае, разумеется, только плюс.

Мы изначально планировали провести на трассе два дня, чтобы каждый участник экспедиции в Загранице насытился драйвом максимально полно — кто знает, когда удастся попасть сюда в следующий раз. Поэтому решили остановиться в знакомом Lindner Nürburgring Congress Hotel, в котором я неоднократно бывал... И тут висящее на стене ружьё бюрократии, ранее не доставляющее проблем, выстрелило.

Дело в том, что вся Германия в одночасье стала подчиняться одним общим правилам локдауна — и теперь срок справок ПЦР-теста должен быть не 72 часа, а 48... То есть наши тесты, сданные 72 часа назад, в момент превратились в средства личной гигиены. Пришлось поставить на уши весь персонал отеля и, под присмотром официальных представителей, сдавать тест на месте по цене 10 евро за один. К счастью, в трековые игрушки для Нюрбургринга дополнительные тесты сдавать не понадобились.



Вверху: главная площадь Штутгарта - Дворцовая, с которой я впервые познакомился лишь в этой поездке, хотя был в этом городе бесчисленное количество раз. Ниже справа: визит к старым знакомым в тюнинг-ателье Techart AG. Заезды наших участников трипа на центральномоторных Porsche Cayman и Cayman S и фото на фоне средневекового замка Нюрбург.

И вообще: мы приехали на таких машинах на самой экстремальную гоночную трассу в мире — разве нас можно обвинить в отсутствии вкуса?

В первый день мы вспоминали все 154 поворота «Северной Петли» за рулём... нет, не BMW X5 M. И даже не M3. Хотя у этих машин и есть уклон в спорт, они заточены под другие стихии: «Иксу» подавай автостреды, M3 — широкие пригородные дороги, где она может вдоволь похвастать своими роскошными бёдрами. Да и не хотелось рисковать тестовыми автомобилями. Вот дожждёмся новой M4 CS...

В общем, первый трек-день прошёл в компании подготовленных для трассы Porsche Cayman и Cayman S. Среднемоторные лёгкие Порштики, кажется, были рождены для этой роли: нейтральный баланс, линейная динамика, предсказуемое поведение на всех стадиях

поворота, аэродинамическая выверенность — именно поэтому армия почитателей Кайманов растёт из года в год. Да, он дешевле 911, но хуже ли — вопрос спорный.

А вот на второй день мы уже опробовали 911 (991) GT3 с атмосферным 510-сильным двигателем. И... это совершенно иное, непередаваемое на словах автомобильное измерение. Отклик атмосферного мотора, запас сцепления на задней оси, скорострельность коробки PDK — всё подчинено времени на круге. Страшно представить, как едет новый GT3 992.

Несмотря на идентичную с M3 мощность и похожее время разгона до 100 километров в час, эмоции от хардкорного суперкара Porsche совершенно иные. Наверняка свой отпечаток накладывали и рельсы безопасности Нордшляйфе, мелькающие пугающе близко то слева,

то справа, то впереди, но в GT3 скорость чувствуется больше и лучше. Однако при этом есть другое пугающее ощущение — ощущение того, что гораздо более тяжёлая M3, несмотря на идентичную мощность и похожее время разгона до 100 километров в час, не сильно проиграет на треке GT3 восьмилетней давности. При этом будучи гораздо более практичным, гораздо более комфортным автомобилем.

Сравнить между собой два баварских автомобиля, которые мы взяли на эту поездку, не вижу смысла: несмотря на наличие буквы M в названиях, их характеры сильно отличаются. Признаться, я думал, что новая M3 покажется мне излишне ультимативной, но нет — её оценят не только преуспевающие блогеры и клауд-рэперы с татуированными лицами, но и представители старшего поколения. Что касается X5 M — он хорош. Здесь, в Германии — особенно хорош.

Так же сильно, как отличаются эти автомобили, отличаются и виды Германии и Украины. Хотя тут разница более полярна, чем в случае с автомобилями BMW. Кажется, что мы заболели коронавирусом гораздо раньше — и у нас к некоторым вещам пропали вкус и обоняние много лет назад.

В перерывах между трековыми сессиями, а также двигаясь по заранее спланированному маршруту, мы посетили Трир и Регенсбург — города, которые пропитаны историей. И здесь это историческое наследие умудряется спокойно уживаться с современными магазинами, облагоустроенными в духе XXI века парками и hi-end технологиями... вроде тех электросамокатов, которые мы опробовали в Штутгарте.

Сейчас в Харькове идёт сбор подписей с инициативой сформировать архитектурно-дизайнерский код города, который оставит в прошлом пошлую рекламу, сомнительные билборды, ограничит переименование исторических зданий и парковых зон. Похожие идеи возникают и в других городах. Не хочется говорить заранее «оп!», но есть ощущение, что это тот нужный шаг, который подтянет нас к по-настоящему европейской жизни больше, чем громогласные реформы. Потому что, как показывает здешний опыт, старое и новое могут гармонично сосуществовать — стоит дать им эту возможность.

То же касается и опробованных автомобилей BMW. Они отличаются между собой. И ещё больше отличаются от тех M-мобилей, которые выпускались 15 лет назад. Но они по-прежнему дарят удовольствие от вождения, удивляют своими характеристиками, ходовыми качествами. Просто для их гармоничного проживания нужен тоже определённый код.

А пока — оставим по-настоящему драйверские автомобили там, где им самое место. Западная Европа, мы не прощаемся. И определённо скоро увидимся. Даже если попасть сюда будет ещё сложнее. Мы и не через такие тернии проберёмся, чтобы почувствовать вкус настоящих автомобилей в их естественной среде обитания.

«ЦЕЛЬ ДОСТИГНУТА,
ТРИП СОСТОЯЛСЯ,
МЫ ПОВОРАЧИВАЕМ
АВТОМОБИЛИ
В СТОРОНУ ДОМА»



Спецификация

BMW M3 COMPETITION

Двигатель R6, 2993 см³, битурбо
Мощность 510 л.с. при 6250 об/мин
Макс. момент 650 Нм при 2750-5500 об/мин
Трансмиссия Автоматическая, 8-ступенчатая, задний привод, активный задний M-дифференциал
Подвеска Стойки McPherson спереди, пятирычажная сзади, адаптивные M-амортизаторы, винтовые пружины, стабилизаторы спереди и сзади
Тормоза Дисковые, вентилируемые, шестипоршневые, с фиксированной скобой спереди, однопоршневые, с плавающей скобой сзади, ABS, SBC, DBC
Диски 9.5 x 18" спереди, 10.5 x 19" сзади
Шины 275/40 R18 спереди, 285/35 R19 сзади
Масса [снаряжен.] 1805 кг
Мощность/масса 283 л.с./тонну
0-100 км/ч 3.9 с [заявлено]
Макс. скорость 290 км/ч [заявленная, с пакетом Competition]
Цена 89.500 евро [в Европе]
В продаже Сейчас

