



№1 (1) 2016



THE JAG

Jaguar Club Russia official magazine



Дорогие читатели!

Поздравляю вас с тем, что вы держите в руках первый выпуск «The JAG» — журнала Российского Jaguar Клуба. Идея создания журнала появилась еще в 2014 году: мы решили собраться с мыслями и написать статьи о прошедших мероприятиях клуба. На тот момент казалось, что нет ничего проще, на деле все оказалось гораздо сложнее, но это лишь добавило нашей команде азарта и желания завершить начатое. За время подготовки в редакции скопилось огромное количество материала, в итоге мы решили не ограничиваться только рассказами о клубе и постарались выбрать самые интересные статьи, чтобы как можно разнообразнее раскрыть увлекательный мир Jaguar. Журнал «The JAG» расскажет о славных страницах прошлого, интересных людях и фактах, повлиявших на историю марки, насущных стремлениях и достижениях компании, жизни Jaguar-сообщества в России и развитии клубного движения.

На протяжении многих лет Российский Jaguar Клуб уверенно занимает лидирующую позицию в интернет-пространстве в качестве самого крупного русскоязычного клуба владельцев автомобилей марки Jaguar, насчитывая на данный момент более 11000 зарегистрированных пользователей. За это время клуб накопил внушительную базу данных по ремонту и эксплуатации Jaguar в России, возрастил бережное отношение и неподдельный интерес к истории бренда. На протяжении семи сезонов мероприятия клуба стали местом знакомства нескольких сотен единомышленников. Jaguar для нас — это верность традициям и собственный стиль, подчеркивающий не только высокий статус, но и чувство вкуса его владельца. Jaguar — это больше чем просто средство передвижения, это целый мир со своей философией. Мы не считаем Jaguar лучшим, он просто наш.

Я уверен, что если вы открыли этот журнал — вы чувствуете то же, что и мы.

Геннадий Гладышев,
Главный редактор журнала «The JAG»

Журнал «The JAG» №1 (1) 2016-04-03
 Главный редактор: Геннадий Гладышев g.gladyshev@jaguar-rc.ru
 Редакционная коллегия: Валерий Никитченко, Валерий Дубошницкий, Сергей Ковалев, Илья Горланов
 Дизайн и верстка: Майя Иванова
 Отдел рекламы: adv@jaguar-rc.ru

Тираж: 999 экземпляров
 Учредитель и издатель: Валерий Никитченко
 Отпечатано в типографии ООО «Типографский комплекс «Девиз» 199178, Санкт-Петербург, В.О., 17 линия, д. 60, лит. А, помещение 4Н
 Подписано в печать: 12.04.2016
 Дата выхода: 23.04.2016

СОДЕРЖАНИЕ

JAGUAR: НАСЛЕДИЕ

- 6** 80 лет со дня выпуска первой модели Jaguar
- 8** Норман Дьюис: почетный юбиляр
- 10** XJ Coupe: звезда телеэкрана
- 14** SS Airline: в погоне за идеальным автомобилем

JAGUAR: НАСТОЯЩЕЕ

- 18** Ян Каллум и Джерри МакГоверн: две легенды британского дизайна
- 20** F-type SVR: новый формат скорости Jaguar
- 24** Новый Jaguar XF: стиль, комфорт и экономичность
- 30** F-PACE: первый спортивный кроссовер от Jaguar

JAGUAR LAND ROVER RUSSIA

- 38** Алексей Шильковский: перспективы рынка Jaguar в России
- 40** Jaguar Land Rover Experience — первый и единственный в своем роде

THE JAG

JAGUAR CLUB RUSSIA: АВТОМОБИЛИ И ИХ ВЛАДЕЛЬЦЫ

- 42** Валерий Никитченко и Jaguar XJS

JAGUAR CLUB RUSSIA: КЛУБНАЯ ЖИЗНЬ

- 46** Открытие VII клубного сезона в Москве
- 48** Открытие VII клубного сезона в Санкт-Петербурге: Jaguar BBQ Party
- 50** Jaguar Club Russia на «Ретро Минск 2015»
- 52** Фестиваль «Белые ночи в стиле Jaguar»
- 54** Финал конкурса «Miss Jaguar Club Russia 2015»
- 58** Празднование 40-летия с момента выпуска Jaguar XJS: Москва, Россия
- 60** Празднование 40-летия с момента выпуска Jaguar XJS: Ливерпуль, Англия
- 64** Закрытие VII клубного сезона в Москве

JAGUAR CLUB RUSSIA: АВТОРИТЕТНОЕ МНЕНИЕ

- 66** Философия Jaguar



1945



Компания Standard Swallow переименовалась в Jaguar Cars Ltd. — сокращение от прежнего названия в последние годы выделяло не самые приятные ассоциации.

1948



Публике представлен прототип Jaguar Super Sports, получивший индекс XK120: эта модель развивала небывалую для серийных машин тех времен максимальную скорость 120 миль в час. Своим появлением XK120 открыл новую серию, сразу принес марке Jaguar высокий статус среди автопроизводителей.

1950

Daimler

Jaguar начал сотрудничество с выпускавшей близкие по классу автомобили Daimler Motor Company, которая с 1960 года стала частью компании. Тем самым специальные люксовые версии представительских моделей компании стали выпускаться под брендом Daimler.

1954



Выпуск невероятно быстрой модели Jaguar D-Type: благодаря стараниям главного инженера-испытателя Нормана Дэвиса автомобиль установил рекорд скорости для серийных машин — 287,75 км/час.

1935



На Лондонском мотор-шоу публике представлен автомобиль SS100 фирмы Standard Swallow Cars Уильяма Лайонса, капот которого украшала фигура леопарда. Внимание публики привлекли не только стильный облик и современные характеристики, но и необыкновенно низкая стоимость всего в 395 фунтов стерлингов.

2015



Презентация Jaguar F-PACE — первого кроссовера в истории бренда

2012



Презентация нового спорткара Jaguar F-TYPE, необычайно стильного, технологичного, мощного и быстрого: он способен развивать скорость 300 км/час.

2008

Компания Jaguar покупает индийскую Tata Motors.



2007

Премьера седана Jaguar XF, с которого начинается обновление всего модельного ряда компании. Новый Jaguar от дизайнера Яна Наллума сочетает в себе британский стиль, комфорт, качество, мощностя и легкость управления. Руководство компании возлагает большие надежды на успех XF у покупателей и заметное расширение рынка.

2000



Автомобили марки Jaguar снова принимают участие в гонках Формула-1 в качестве команды «Jaguar Racing», используя двигатели Cosworth.

1998



На октябрьской выставке в Бирмингеме состоялась премьера проекта X200, более известного как Jaguar S-type, ставшей последней моделью компании в XX веке.

1996



Премьера Jaguar XK8 на автосалоне в Женеве. XK8, сменявший ветерана и долгожителя XJS, получает новый мотор AJ26: первый в истории компании V8.

1989



Компания Ford Motor приобретает Jaguar

1984



Компания Jaguar разместила акции на Лондонской фондовой бирже и снова стала самостоятельной компанией

1980



На посту генерального директора Франк Инглтонд сменяет Джон Игэн, который сумел найти общий язык с бастовавшими в то время профсоюзами, запустить производство и значительно увеличить продажи, вновь обратившись к автогонкам.

1975



Премьера Jaguar XJ-S, призванного заменить в модельном ряду E-Type. Изначально дизайн эн지니어 вызвал множество нареканий, но в дальнейшем спрос был велик, в результате чего модель выпускалась более 20 лет с 1975 по 1996 год.

1972



Основатель компании Jaguar Сэр Уильям Лайонс уходит в отставку. На посту председателя совета директоров и генерального директора Jaguar Cars его сменяет Франк Инглтонд.

1968



Премьера нового представительского седана Jaguar XJ6, последней модели, в выпуск которой приложил руку основатель компании Сэр Уильям Лайонс.

1961



Jaguar E-Type дебютировал на Женевском Автосалоне. Эта модель принесла компании небывалую славу, впоследствии став культовой. Ее дизайн признан самым «сексуальным» в истории по мнению журналистов «The Guardian», «The Daily Telegraph» помещает Jaguar E-Type в список «100 самых красивых автомобилей», в 1996 году один из экземпляров занимает место в Музее современного искусства в Нью-Йорке.

1968

Слияние Jaguar с British Motor Corporation, образование холдинга British Motor



ПОЧЕТНЫЙ ЮБИЛЯР

В прошлом 2015 году, помимо 80-летия истории Jaguar, прошел еще один юбилей, не менее важный для компании, истории бренда, всех его поклонников, и что уж там: для всех автовладельцев!

Свой 95-летний юбилей праздновал Норман Дьюис (Norman Dewis) — главный инженер-испытатель компании Jaguar с 1952 по 1985 годы, легенда британской автомобильной промышленности и спорта.

Еще мальчиком, всего в 14 лет он стал учеником в автомобильной компании Humber cars и занимался тем, что монтировал бампера и крылья. На этом месте Норман Дьюис отработал почти год, когда ему представилась возможность заключить контракт с Armstrong-Siddeley — одной из самых известных инженерных компаний Великобритании середины прошлого века. Компания Armstrong-Siddeley занималась разработкой авиационных и автомобильных двигателей, будучи одной из самых передовых и технологичных компаний в автомобильной и авиационной отраслях на тот момент. Пятилетний контракт давал молодому человеку исключительные возможности для профессионального роста и занятия любимым делом.



Норман Дьюис с нуля создал программу тестовых испытаний, разработав более 600 испытательных методик практически для каждой малейшей части любого автомобиля.

Когда в 1939 году Великобритания объявила войну нацистской Германии, Норман Дьюис, до того бывший в резерве Королевских военно-воздушных сил, был призван в армию и служил стрелком в авиационном полку. По его словам, место стрелка в верхней части фюзеляжа летающей лодки Short Sanderland было самым горячим местом на самолете. Short Sanderland — британский военный самолет-амфибия, относящийся к типу летающих лодок, созданный компанией Short Brothers. Разведательные полеты над фьордами в Норвегии, бомбежки немецких

судов и защита побережья в Шотландии на четыре года были основным занятием будущей звезды автомобильной промышленности и легенды компании Jaguar. Затем, в 1943 году, министерство авиации перевело Нормана Дьюиса на другую работу: он занимался инспектированием самолетов, проверкой готовности к полетам.

После военной службы Норман Дьюис стал работать главным инженером-испытателем у британского автопроизводителя Lea-Francis. По его словам, на тот момент у него была хорошая работа над хорошими машинами, превосходящими в то время Jaguar. В компанию Jaguar Нормана Дьюиса пригласил глава отдела разработок Билл Хэйнес (Bill Haynes), и в январе 1952 Норман Дьюис начал с нуля создавать программу тестовых испытаний для компании, впоследствии до 1975 года разработав более 600 испытательных методик практически для каждой малейшей части любого автомобиля. К слову, до прихода Нормана Дьюиса в компанию был только один работник, который просто ездил на машинах по дороге взад-вперед.

Необычным в работе главного инженера-испытателя в компании Jaguar был тот момент, что Норман Дьюис работал как с серийными, так и с гоночными машинами. Все

остальные компании, такие как Ferrari, Mercedes и BMW, имели в штате по два разных испытательных подразделения и по два главных инженера-испытателя отдельно для серийных и для гоночных машин, но основатель компании Jaguar сэр Вильям Лайонс (William Lyons) не хотел тратить денег на второго главного инженера-испытателя! Таким образом, команда под руководством Нормана Дьюиса имела возможность тестировать многочисленные элементы на гоночных машинах и применять их на серийных. Многие, что было разработано для трассы: коробки передач, мосты, даже двигатели становились частью серийных машин компании. Эта возможность сделала автомобили Jaguar особенными.



Фото: Алексей Соловьев

Спустя 2 года, в 1953 году, не без помощи главного инженера-испытателя появляется новая модель: Jaguar XK120 или D-Type. Эта модель впоследствии выиграла множество гонок и стала знаковой для британского производителя. Норман Дьюис водил этот автомобиль по трассам «Милле Милья» (Mille Miglia) в Италии и «Ле-Мань» (Le Mans) во Франции, ему же принадлежит рекорд скорости на D-Type. В этом же году Дьюис разработал специальный вариант XK-120 с облегченным кузовом и полукруглым куполом над местом гонщика, что позволило достичь фантастических для серийных машин того времени 287,75 км/ч. И 13 июня 1954 года Jaguar D-Type досталось первое место на этапе американской гоночной серии NASCAR. Об этом факте мало кто знает, но именно Jaguar стал первой иностранной маркой, принявшей участие и победившей в «насаровской» гонке!

Однако главным достижением в своей карьере Норман Дьюис считает создание дисковых тормозов — изобретения, спасшего бесчисленное множество жизней! По его словам, барабанные тормоза были хороши для серийных машин того времени, но с увеличением скоростей переставали справляться со своим прямым назначением, особенно при экстренных торможениях. После ряда гоночных испытаний команда Нормана Дьюиса смогла добиться сбалансированной конструкции, готовой к применению на серийных машинах, первой из которых стала модель Jaguar D-Type.

Норман Дьюис считает, что автомобили Jaguar должны быть на вершине рынка и не раз говорил представителю компании Ford, владевшей Jaguar до 2008 года, что путь в массовый сегмент — это неверная стратегия развития компании: «Ному нужны 200.000 S-type? Это отличные машины, но на дорогах никогда не должно быть так много машин Jaguar». По его мнению, покупатель должен испытывать особые чувства, когда он принимает решение купить Jaguar. И в этот момент очень важно подчеркнуть особенность его решения, дать почувствовать клиенту себя «важной персоной», проводя с ним много времени и рассказывая ему о машинах Jaguar, а затем дать ему

много машин Jaguar». По его мнению, покупатель должен испытывать особые чувства, когда он принимает решение купить Jaguar. И в этот момент очень важно подчеркнуть особенность его решения, дать почувствовать клиенту себя «важной персоной», проводя с ним много времени и рассказывая ему о машинах Jaguar, а затем дать ему машину хай-энд класса, чтобы в итоге у него сложилось впечатление от владения подобной машиной, как от чего-то особенного.

«Кому нужны 200.000 S-type? Это отличные машины, но на дорогах никогда не должно быть так много машин Jaguar».

За свою карьеру Норман Дьюис участвовал в разработке 26 моделей компании, и все они стали эталонами истинно британского стиля и непревзойденным сочетанием комфорта и управляемости. Среди этих моделей такие легенды спортивного классического дизайна, как Jaguar E-type, Jaguar S-type и D-type, Jaguar XJ-S, а также представительские модели вроде Jaguar Mark II и Jaguar XJ40.

Геннадий Гладышев
По материалам журнала Influx



Участники Jaguar Club Russia Сергей Ковалев и Владимир Козлов вместе с Норманом Дьюисом на фестивале в Англии. Фото из домашнего архива.

XJ COUPE: ЗВЕЗДА ТЕЛЕЭКРАНА

Двухдверный XJ, по мнению большинства, является самым красивым представителем из всей модельной линейки XJ, имеющим уникальную бесстоечную архитектуру кузова, особым образом подчеркиваемую при полностью опущенных боковых стеклах.



О том, как две двери и главная роль в телесериале стали визитной карточкой Series 2 Coupé рассказывает Пол Скиллетер.

В сентябре 1973, ровно 5 лет спустя с момента дебюта оригинального XJ6, Jaguar представил линейку Series 2. Первая итерация XJ установила новые стандарты в части комфорта, точности управления и устойчивости на дороге в классе люкс-седанов, и теперь Jaguar укрепляет репутацию с новой серией.

Самым заметным внешним изменением экстерьера стало более высокое расположение переднего бампера, призванное удовлетворить требования стандартов безопасности относительно высоты бамперов, готовящееся к принятию в 1974 году. Это повлияло на уменьшение решетки радиатора и довольно значительно изменило переднюю часть автомобиля, в то время как с задней частью произошли незначительные изменения: лишь лампа подсветки номерного знака теперь располагалась на крышке багажника.

Гораздо большим изменениям подвергся интерьер автомобиля. Изменился даже такой основополагающий

элемент, как щит моторного отсека: там исчез двойной элемент отопителя от оригинального автомобиля Series 1, уступивший место новому и более эффективному блоку отопления и кондиционирования (он теперь сам смешивал потоки воздуха, а не зависел от клапанов в системе охлаждения, что позволяло более точно реагировать на управление).

Большие усилия были сделаны для того, чтобы компенсировать отсутствие двухслойного щита моторного отсека — были добавлены дополнительные слои звукопоглощающих материалов, в то время как вентиляционные отверстия, которые могли пропускать в салон шум и выхлопные газы, были устранены путем замены втулок и проводов.

НОВЫЙ ИНТЕРЬЕР

Основное отличие нового интерьера — новый дизайн передней панели и панели приборов — все приборы теперь располагались прямо перед водителем.

Дворники и омыватель теперь управлялись с рычажка, а не с 10 одинаковых переключателей, которые раньше располагались по центру приборной панели. Новое рулевое колесо с большой мягкой центральной частью (которая так же служила кнопкой звукового сигнала), центральный замок (за исключением крышки багажника) и многослойное лобовое стекло входили в стандартную комплектацию.

С самого начала производства для Series 2 предлагался выбор между рядной «шестерней» от модели XK и полностью алюминиевым двигателем V12 с мощностью, которая в настоящее время определена более точно в 170 и 250 л.с. соответственно. Многоцилиндровый двигатель еще не оснащался впрыском топлива, впрочем, этого не произойдет до 1975 года.

Дизайн задней части Coupé следует идее Series 2, когда лампа подсветки номерного знака располагается на крышке багажника. На снимке машина с ручным управлением повышающей передачи, переключатель которой расположен на рычаге коробки передач. Только автомобили с двигателем от модели XK оснащались механической коробкой передач.

НОВАЯ МОДИФИКАЦИЯ

Сюрпризом при анонсировании Series 2 стала не столько модернизация салона, сколько появление новой модификации — двухдверной версии (или Coupé). В терминологии Jaguar, аббревиатура 'coupe' ранее применялась к различным автомобилям, вплоть до модели SS1 образца 1931 года, которые имели между собой только одну общую черту — двухдверный кузов. После Войны аббревиатура применялась к моделям линейки XK 50-х годов (XK120, 140 и 150), которые были либо закрытые, либо с мягким откидным верхом.

Двухдверная концепция применялась к оригинальному седану 'Series 1' XJ6, но лишь в рамках эксперимента (до наших дней дожил единственный автомобиль, который находится в Австралии). Очевидно, что эта концепция была близка Сэру Уильяму и все ранние стилизованные модели на замену Mark X были двухдверными. Вероятно, с появлением Series 2 глава Jaguar увидел возможность наконец воплотить концепт в жизнь, что и произошло накануне его отставки в 1972 году, спустя 50 лет с того момента, как он вместе с Уильямом Валмсли основал Swallow Sidecar Company в 1922.

XJ Coupé (кодовое обозначение XJ35) внешне был очень привлекательным автомобилем: его пропорции усиливались оригинальной 9 футовой колесной базой, также использовавшейся на первых XJ6 и XJ12. Так что в этом случае это не была «короткая колесная база», в

действительности вплоть до того момента, когда впервые представленный в 1972 году кузов с удлиненной колесной базой (с литерой "L") стал стандартным, оригинальную 9 футовую колесную базу с купе делили и некоторые четырехдверные автомобили Series 2. Это позволило добавить почти 5 дюймов пространства для ног задних пассажиров.

Двери купе были каждая на 4 дюйма длиннее передних дверей седана, что позволяло обеспечить более легкий доступ на задние места с помощью



Профиль купе полностью совпадал с седаном со стандартной колесной базой, но отличительной особенностью была виниловая крыша. Как утверждает, основной причиной её установки было желание замаскировать неокрашенные детали, необходимые после удаления центральной стойки.
Фото Jaguar Cars/Jaguar Heritage Trust

складной спинки переднего сиденья. Профиль нового варианта кузова был привлекательнее из-за отсутствия центральной стойки, придавая автомобилю очень элегантный силуэт, особенно когда все боковые стекла были опущены. Однако это также означало, что поднятое заднее боковое стекло должно было обеспечивать уплотнение тонкой задней рамки лобового стекла, что являлось недостатком конструкции и источником всевозможных шумов от ветра, особенно в области низкого давления, в результате чего, как правило, на скорости выдавливались оба окна. Задние боковые стекла были оборудованы электроприводом и полностью опускались в заднюю арку задолго до оконным проемом. В закрытом положении они удерживались с помощью системы штифтов, позволявшей увеличить их жесткость и улучшить плотность прилегания к дверному стеклу.

ДОЛГОЕ ОЖИДАНИЕ

Но даже тогда осенью 1973 года была анонсирована и представлена оставшаяся часть линейки Series 2, Jaguar предупредила, что машина сразу не пойдет в продажу. В конечном итоге автомобиль, не появившийся в шоу румах дилеров вплоть до мая 1975 года из-за сильно затянувшегося старта продаж, получил статус «бедного родственника», так и закрепившийся за ним навсегда.

Причин для задержки было несколько: во-первых, технический отдел Jaguar все еще не был укомплектован, во-вторых, помимо серьезной задачи по запуску в производство седана Series 2 по словам бывшего инженера-испытателя Эда Аббота было необходимо

работать изо всех сил над новым автомобилем класса GT — XJ27, который в 1975 году станет в итоге моделью XJ-5. По этой причине мелкосерийное купе было несколько неподходящим отвлечением, особенно когда аэродинамические и прочие проблемы на деле оказались сложнее, чем казались ранее. Изгибание кузова без стоек приводило к дополнительным трудностям, так же как и удлиненные и утяжеленные двери: все это добавилось к затянувшемуся периоду подготовки производства.

Неизвестно, сколько двухдверных машин Jaguar планировал продать, но, вероятно, больше, чем продал на самом деле. Продажи купе в Соединенных Штатах были посредственными, отчасти из-за того, что на этом рынке двухдверный вариант был традиционно дешевле четырехдверного. В случае с Jaguar все было в точности наоборот и, возможно, отличия от обычного седана были недостаточно ярко заявлены, чтобы заставить покупателей заплатить больше за купе с меньшим количеством дверей. Специалист PR (по связям с общественностью) Том О'Коннор вспоминает: «В день офици-

который уже не имел двухдверной версии. Всего было выпущено 6487 Jaguar XJ6C Coupe вместе с 1855 XJ12C. К ним прибавились 1677 Daimler Sovereign и 407 купе Daimler Double Six. Сегодня эти автомобили, бесспорно, являются одними из самых ценных классических XJ. Тщательно отреставрированный XJ12C действительно впечатляет: несмотря на то, что он был доступен только с трехступенчатой автоматической коробкой передач, разгон до 60 миль/час занимал примерно 7.6 секунд и 18.5 секунд до 100 миль/час (примерно как E-туре с V12), и мог набирать скорость более 145 миль/час.

XJ3 В АВТОГОНКАХ

Именно гоночный потенциал побудил Ральфа Брода убедить British Leyland (тогда — владельца Jaguar) позволить ему подготовить машины к участию в European Touring Car Championship в 1976. В результате у 'Big Cats' были действительно впечатляющие характеристики и один удивительный результат на Нюрбургринге. Джон Фитцпатрик поставил рекорд круга при старте с хода! Но, не смотря на то, что купе лидировали в каждой гонке, в которой стартовали, из-за большого числа сходов и отсутствия побед в конце сезона 1977 года программа гонок была свернута. Ральф Брод сетовал на высокую массу автомобиля и утверждал, что в третьем сезоне будет достигнут нужный результат. Но узнать этого уже не суждено...

КУПЕ «МСТИТЕЛЕЙ»

Еще одним широко известным образцом XJ12C был автомобиль, который появился в телесериале «Новые мстители» в 70-х годах. Это было продолжение оригинального сериала «Мстители», появившегося за 7 лет до этого, в рамках которого было показано 26 эпизодов с октября 1976 по декабрь 1977 года. Главную роль изысканного и невозмутимого британского секретного агента Джона Стида исполнил Патрик Манни, которому помогали Джозанна Ламли (в роли Парди) и Гарет Хант (в роли Майка Гамбита).

Как и в первых сезонах, автомобиль играл главную роль и, после использования в оригинальном сериале классического Bentley, Стид получил для «Новых Мстителей» Jaguar — и он появлялся практически в каждом эпизоде. Его дополняли другие автомобили из линейки BL, такие как Range Rover, TR7, MGB и даже Rover SD1. Такой выбор обусловлен тем, что продюсер Брайан Клеменс был большим патриотом и принял предложение исполнительного PR директора Алана Зафера о том, что автомобили BL должны быть представлены на экране. Вскоре после этого Алан Зафер стал управляющим по выпуску новой продукции в Leyland.

British Leyland были очень довольны подобным решением и среди переданных для съемок машин предоставили один необычный XJ5.3C. Кузов № 2G10088W был одним из ранних образцов, датированный августом 1973 года, сохранившийся из нескольких построенных в том году автомобилей.

За Jaguar «Новых мстителей» с регистрационным номером NWK 60P отвечал PR-специалист Том О'Коннор. Он прошел стажировку в компании Jaguar (его договор был подписан менеджером Jaguar Лофти Ингландом) и успешно работал в сфере продаж и маркетинга на Браунс Лейн, когда, по словам Пола Смиллетера, он оказался «...насилно брошен в «мусорное ведро» Leyland Cars в Лонгбридже и позднее в Редич. За время моей работы в проекте «Новых Мстителей» национальный руководитель по продвижению продукции работал на Алана Зафера, который технически докладывал результаты работы директору по маркетингу, но получал прямые указания от Кита Холкинса».

Автомобиль создавался компанией Ральфа Брода в Саутхэме, где он был изменен, чтобы походить на автомобиль Big Cat XJ12C от Broadspeed, участвовавшие в то время в гонках за BL. Технически автомобиль вместе с автоматической коробкой передач остался стандартным, хотя незначительные изменения все же были сделаны в рулевом управлении и передней подвеске для того, чтобы установить широкие колеса и шины. Последними являлись низкопрофильные слики, на которых вручную вырезался протектор для того, чтобы не нарушать закон.

Том вспоминает: «Вместе с Аланом Зафером мы забрали Avenger's 'Big Cat' из Broadspeed. Я поехал на ней в Пайнвуд на следующий день, чтобы показать ее съемочной группе, и в течение последующих нескольких дней поговорил о ней с Бобом Найтом. Он изначально подобрал несколько автомобилей-доноров для переделки, из-за того, что я бы не смог выдержать, если бы это все проделывалось с новой машиной.

Я был обеспокоен управляемостью автомобиля, поэтому последовал инструкциям Боба и доставил его на Браунс Лейн. Он сказал мне забрать автомобиль после 6 вечера в тот же день. В 6 вечера все были у Экспериментального отдела Jaguar. Он обязал Норманна отвезти автомобиль в тот день».

Неудивительно, что Том был недоволен управляемостью: сочетание огромных шин и ненастроенной подвески не давало хорошего результата. Патрик Манни говорил, что не любил управлять этой машиной, а Крис Гоффи, тестировавший купе для Autocar в декабре 1976



В ожидании съемок в Pinewood Studio «Купе Мстителей» хранилось в Ланкастер Мюз, где Том О'Коннор сделал этот снимок.

года, написал, что автомобиль был «...очень чувствителен к дорожной разметке и дорожным неровностям и безжалостно тряс пассажиров на неровной дороге». По его словам именно по этой причине Leyland не были готовы выпускать декоративный обвес по мотивам автомобиля Мстителей, несмотря на «огромное количество обращений владельцев автомобилей с просьбами об аналогичных кузовных модификациях».

Том, наконец, может пролить свет на то, что случилось с купе по завершению съемок последнего эпизода Новых Мстителей — он в итоге купил его! Купе хранилось в пресс-парке на Браунс Лейн, «...Литер Тайлор случайно повредил его. Но, в конце концов, Питеру понадобилось место для пресс-лэнна, поэтому я доставил автомобиль на хранение в Технический Демонстрационный департамент в Кэнли и оттуда они брали его на пару дилерских мероприятий в качестве выставочного образца. Когда эта часть корпуса Кэнли была продана, я забрал автомобиль себе на Истерн Грин в Нювентри на транзитных номерах и в следующий раз он проехал около мили до моего нового дома. После этого я владел им и продал в середине 80-х для того, чтобы переехать в другой дом. С этого момента начался загадочный период в биографии автомобиля — им, по-видимому, владел дилер, который сказал, что выставил его в Национальном Выставочном Центре в 1986 году и, по данным Управления автомобильным транспортом, последний раз налог на автомобиль уплачивался в 1987 году. Таким образом, купе было законсервировано и поставлено на хранение вскоре после этого. Несколько странно, что местонахождение таких известных автомобилей, которые в наше время стоят серьезных денег, неизвестно — по крайней мере при использовании обычного Google и других поисковиков. Но, безусловно, член Клуба Энтузиастов Jaguar (Jaguar Enthusiast Club) знает, где он или даже владеет им! Или же он превратился в клон гоночного автомобиля Broadspeed?

На этой мистической ноте Пол Смиллетер закончил свою историю о XJ Coupe!

Олег Яшин

Перевод статьи Пола Смиллетера «The XJ coupe», Jaguar Enthusiast, март 2014. Автор перевода Олег Яшин.



Broadspeed 'Big Cat' в начале сезона 1977 года — второго и последнего. На заднем плане предыдущая версия гоночного седана в виде классического гоночного 'Мк 1' на мероприятии для прессы в Сильверстоуне. Фото: Пол Смиллетер

ального старта я поехал на машине по улице Престбери к дому Гордона Уилкинса, и мы пошли на местный карьер, чтобы он сделал несколько фотографий. У меня у единственного была такая машина, это был день старта продаж, и никто этого даже не заметил...»

Поэтому, когда в 1975 году в продажу поступил кардинально отличающийся XJ-5, который к тому же предлагал лучшие характеристики, он забрал покупателей у купе Series 2.

XJ Coupe продолжал выпускаться до конца 1978 года вплоть до появления в 1979 году седана Series 3,

SS AIRLINE: В ПОГОНЕ ЗА ИДЕАЛЬНЫМ АВТОМОБИЛЕМ...



Пол Скиллетер рассказывает нам историю одного из самых ярких творений Уильяма Лайонса – SS 1 Airline, представленного 80 лет назад.

Известный как один из немногих автомобилей сэра Уильяма Лайонса, который он критиковал публично, SS Airline образца 1935 года на сегодняшний день считается одним из наиболее ценных закрытых автомобилей, созданных Лайонсом. Восстановленный до оригинального состояния Airline, вопреки общей тенденции, может стоить больше аналогичного открытого SS 1 фазтон и даже вплотную подойти к цене на SS100 с 2,5-литровым двигателем в случае, если они, в свою очередь, не взлетят вверх. Или, возможно, они уже поднялись...

Взглянув на один из этих автомобилей, нетрудно понять почему. Кузов фастбэк с парой чехлов запасных колес, установленных на передних крыльях, а так же элементы арт-деко, которые тоно и так точно навевают воспоминания о 30-х годах XX века, особо привлекают внимание. Интерьер – роскошный и уютный, с необычными сиденьями, обитыми гладкой кожей, которые просто приглашают погрузиться в них. Не секрет, что Airline с точки зрения автомобиля имел некоторые недостатки, хотя, в настоящее время спустя 80 лет с момента его первого появления в сентябре 1934 года, для большинства коллекционеров форма имеет большее значение, чем содержание, и Airline воспринимается скорее как произведение искусства, чем как средство передвижения. То есть, возможность ездить на нем является бонусом.

ЛАЙОНС СТАНОВИТСЯ ЕДИНОЛИЧНЫМ ВЛАДЕЛЬЦЕМ КОМПАНИИ

Airline появился в критический момент в карьере Лайонса, когда Уильям Уолмсли, с которым он изначально организовал компанию Swallow Sidecar Company в Блэкпуле в 1922 году, уходил в отставку. Таким образом, он оставил Уильяма Лайонса единоличным хозяином того, что сейчас называлось SS Cars Ltd, запущенную в январе 1934 года. Поэтому в сентябре 1934 года на Мотор Шоу в Лондоне автомобили SS впервые были представлены в качестве продукции автопроизводителя, а не кузовного ателье.

Предоставление статуса автопроизводителя от Общества производителей и продавцов автомобилей (SMMT) стало большим шагом вперед для Лайонса, при этом полностью заслуженным, хотя и немного запоздалым — завод по производству SS на Фолксвилла, Ковентри, к тому моменту занимал около 13 акров (5,26 гектаров) и производил более 1700 автомобилей в год. То есть, как и Jaguar в наши дни, компания готовилась к серьезному скачку вперед.

На Мотор Шоу 1934 года была представлена линейка SS 1935 года. Большинство машин представляли собой SS 1 и SS 2. Но главной звездой модельного ряда, несомненно, был Airline. Новая модель получила элементы, характеризующие моду на фастбэки, которые были тогда приняты рядом производителей и кузовных

ателье, что стало первым широко распространенным признанием относительно новой концепции «аэродинамичности».

«Здесь нет странного стремления к эффективности, но есть выражение современной моды на кажущуюся простоту линий» — гласила реклама того времени. Тем не менее, согласно традиции модели SS, к внешней привлекательности стремились не в ущерб комфорту и эксплуатационным показателям, а в случае с Airline имела место почти невероятная степень комфорта вкупе с ходовыми качествами, которые перекрывали все предыдущие показатели моделей SS. С каждым элементом Jaguar еще больше укрепляет лидерство модели SS в сфере современного дизайна. Выходя за рамки, эти экстравагантные модели могли либо привлечь, либо оттолкнуть покупателей, но в любом случае их существование заметно огорчало владельцев признанных спорткаров, таких как Bentley, Lagonda, Alvis, и Aston Martin, раздражение которых нарастало, когда они со стаканчиком своего коктейля открывали свежий номер The Autocar или The Motor...

БЕССТОЕЧНАЯ КОНСТРУКЦИЯ

Основным отличием Airline от седана SS 1 была линия крыши, которая непрерывно протянулась от ветрового стекла до самого днища в задней части кузова, где уходила под машину. Поэтому, впервые для модели SS, расширенный кузов имел багажник и место под бензобак. Эта приподнятая линия крыши и удлиненный кузов (который в задней части закреплялся на раме дополнительных кронштейнами) давали пассажирам Airline больший простор внутри по сравнению с седаном и, благодаря увеличенному боковому стеклу и «бесстоечной» конструкции, лучшую обзорность по сторонам. Заднее стекло в форме полумесяца так же было больше, чем у седана. Стойки ветрового стекла были вынесены на своих основаниях на три дюйма (примерно 7,6 см) вперед, чтобы увеличить угол наклона стекла, который подчеркивал обтекаемость силуэта. Внутри Airline протеменировал, по крайней мере, одно серьезное отличие от привычной отделки модели SS — сиденья были отделаны простой гладкой кожей, что выглядело благодаря этому очень современно. Это была отличительная черта модели Airline, и позднее ее можно увидеть лишь на паре других моделей SS или Jaguar. Отделка дверных панелей так же отличалась от свойственного модели SS узора под названием «Лучи восходящего солнца», но имела карманы для карт в каждой. Кроме того, по сравнению с седаном и фазтоном SS, передние сиденья Airline были немного сдвинуты вперед, давая чуть больше пространства, что стало возможным благодаря перемещению стоек лобового стекла, а спинки кресел также имели отидные столбики для задних пассажиров. Знакомый по модели SS раздельный диван был закреплен сзади, а наклонная спинка обеспечивала дополнительное место для багажа.

ТО, ЧТО НЕ НРАВИТСЯ ВОДИТЕЛЯМ...

О том, как изменились характеристики Airline, или, как сообщил Лайонс прессе, как минимум должны были



Задняя часть кузова Airline имеет округлую форму от заднего стекла и до самого днища. Контуры кузова подчеркивались рельефными боковинами. Спицевые колеса являлись стандартным оборудованием и обычно окрашивались в цвет кузова. Общая длина автомобиля составляла относительно скромные 15 футов и 4 дюйма (4,67 метра)
Фото: Пол Скиллетер

измениться, и как модель SS использовала интересную форму исследования рынка, он написал в письме от 5 сентября 1934 года Гарольду Пембертону из Daily Express. Пембертон был тем журналистом, который, к удивлению и восторгу Лайонса, уделив запуску оригинальной модели SS 1931 года неожиданное много внимания в Daily Express, придумал фразу «£1000 look for £310» («Стоит 310, а выглядит на целую 1000»).

Подчеркивая свою благодарность за эту «очень хорошую статью» 1931 года (хотя Лайонс написал «1932 года» — он часто ошибался в деталях в ретроспективе) босс SS продолжил: «К 1935 году мы представим автомобиль, который, я уверен, вызовет такой же восторг, как и модель 1932 года. Это наше видение того, что британская публика хочет получить от аэродинамичной машины».

В течение 1934 года мы внимательно изучали вкусы покупателей. Многие производители провели аналогичную процедуру, опросив людей на тему «Что они хотели бы иметь в своем автомобиле». Мы сделали наоборот.

Эта идея пришла к нам после дружеской беседы с редактором одной известной газеты, который заявил, что его основная проблема — это решить, что НЕ помещать в газету. Нас это очень заинтересовало, и мы решили применить этот принцип к проектированию автомобилей. Поскольку ранее мы не испытывали трудности с определением того, что люди хотят иметь в своих автомобилях, мы были удивлены обнаружить ряд вещей, которые им не нравились.

На работу по определению чего же именно «не хотят автовладельцы» ушло все лето, и она включала в себя информацию, собранную из всех мыслимых источников. Это может показаться удивительным, но модели SS получили не менее 357 разных замечаний от автовладельцев — начиная от труднодоступных сливных крапов и дешевых замков капота и заканчивая гремющими ручками дверей.

Разработчики SS незамедлительно получили задачу в новом автомобиле учесть все собранные недостатки, которые, в зависимости от того, как часто они упоминались, указывали на нечто вроде единодушия среди автомобилистов. В результате получился SS Airline, который, как утверждается, имеет все, что хочет средний автолюбитель и ничего из того, что ему не нравится».

ИЗМЕНЕНИЯ

Там же проливается свет на интересную реакцию автомобильной общественности на ультрасовременный дизайн. Еще в 1934 году Лайонс и SS искали новое «лицо» для своих автомобилей и столкнулись с тем же риском, с которым столкнулся Ян Каллум, когда отказался от традиционных стилистических элементов при создании дизайна XF и нового XI. Необходимые для прогресса марки изменения не всегда всеми приветствуются — ни в наши дни, ни в середине 30-х годов.



Airline обладал полноценным инструментарием и его гладкая обивка салона являлась отличительной особенностью автомобиля высшего класса и уникальной опцией для линейки SS того времени. Обзоры того времени уверяли, что сиденья Airline были созданы по образу кресел в офисах Henlys, компании, являвшейся крупным дистрибьютором SS Cars и отвечавшей за изучение мнения покупателя. Фото: Пол Скиллетер.

«Таким образом», рассказывает Лайонс, переходя к теме дизайна экстерьера, «было установлено, что необходимо создать обтекаемый дизайн, поскольку задняя часть автомобиля вывела беспокойство, а любые новшества в передней части не приветствовались. Казалось, что люди хотели автомобиль «похожий на автомобиль» — уже обладающий преимуществами «аэродинамического дизайна», но с неизменным дизайном передней части». Таким образом, еще в 1934 году покупатели не выражали энтузиазма относительно «нового лица» марки и, как затем оказалось, «аэродинамическое» оформление

передка не появилось у Jaguar до модели XK120 в 1948 году.

Интерьер так же был предметом исследования. «Аналогичным образом было установлено, что задние пассажиры желали получить такой наклон спинки сиденья, который бы не вывалил болей в спину. Нам сказали, что сиденья должны поддерживать голову и что среднее заднее место напоминает мягкое садовое кресло. В результате, на основе этого утверждения, были тщательно изучены кресла лучших фабрик, подобраны угол наклона спинки заднего сиденья, жесткость пружин и набивка подлокотников.

При внедрении в заднее сиденье решений от лучших кресел обозначились серьезные проблемы. Были созданы 24 разных типа сидений, и в результате появилось новое представление о комфорте».

ПОЯВЛЕНИЕ БАГАЖНИКА

Выделение места под багажник в задней части автомобиля было, согласно Лайонсу, «продуманным решением на основе распространенного мнения». «Страсти разгорелись вокруг вопроса о месте для багажа и нашли выражение в единодушном осуждении навесных багажников. Сразу же были отклонены всякие мысли о них (кстати, SS никогда и не использовали навесные багажники) и вопрос багажа был решен путем представления вместительного, полностью закрытого отсека, находящегося непосредственно в кузове, который сможет принять не только багаж всей семьи, но и их клюшки для гольфа». Возможно, это был первый указ Лайонса — что багажник автомобиля должен всегда иметь место как минимум для одного комплекта клюшек для гольфа.

Лайонс аналогичным образом высказался о моде на украшения экстерьера. «SS Airline не имеет никаких фигурок — ни крылатых существ с выпянутой шеей, ни обнаженных девушек с распростертыми объятьями. Они приелись и больше не работают. Любые тачки для отделки не приветствуются — поэтому не используются».

Таким образом этот автомобиль и был создан — в погоне за идеальным автомобилем, шаг за шагом, мы постепенно избавлялись от массы недостатков, отказываясь от всего, что не нравилось автомобилистам».

Принесла ли эта хвалебная ода (в которой можно обнаружить влияние пиар-менеджера Билли Раннина) в Daily Express желаемый результат я, боюсь, не знаю, но автомобиль был однозначно положительно встречен и журналистами, которые посетили презентацию для прессы в Фолескилле 7 сентября, и, конечно, широкой публикой на Мотор-Шоу позднее в этом же месяце.

ДВУХКАМЕРНЫЕ КАРБЮРАТОРЫ И УВЕЛИЧЕНИЕ МОЩНОСТИ

Что касается технической части, Airline оснащался встречавшимися ранее на SS1 спокойными, не слишком мощными шестичилиндровыми двигателями с боковым расположением клапанов серии Standard, и использовал, в целом, ту же раму. Введенные на Airline технические обновления в 1935 году нашли применения во всей линейке SS1. Возможно главным изменением в линейке двигателей была адаптация двухкамерных карбюраторов RAG и предложение их в качестве замены для однокамерного, использовавшегося до того момента. Это изменение позволило незначительно увеличить мощность (примерно на 2 а.л.с., английские лошадиные силы), но в то же время улучшить тягу в среднем и верхнем диапазонах скоростей, и, как следствие, улучшить ускорение и возможность преодоления подъемов. При 4000 об/мин 16 л.с. теперь соответствовали 62 а.л.с., а 20 л.с. — 70 б.л.с. Заявлялось снижение времени разгона до 60 миль/час на 3 секунды, связанное с повышением степени сжатия с 6,1:1 до 7:1 и появлением нового распределителя. Производительность масляного насоса и емкость алюминиевого картера были увеличены, чтобы избежать уменьшения давления масла.

В подвеске увеличенные двойные фрикционные демпферы Andre Hartford были установлены поперечно

на шасси и работали на краях осей, где были наибольшие колебания. Они могли быть регулируемыми — специальный инструмент для этого был включен в комплект инструментов. Сама рама была усилена путем простого разворота на 180 градусов U-образной секции опор шас-



Шестичилиндровый двигатель Airline (либо 2143 куб. см, либо 2663 куб см) с трудом справлялся с автомобилем массой 2700 кг. Карбюратор RAG вызывал много вопросов и владельцы SS1 часто меняли его на SU.

си таким образом, что в месте пересечения с основной рамой образовывался замкнутый профиль. Сочетание более жесткой рамы и более плавного хода также улучшили, кроме того, курсовую устойчивость.

80 МИЛЬ/ЧАС НА БРУКЛАНДС

The Motor тестировали Airline в течении 1935 года и посчитали, что новый стиль фастбэка «...безусловно является прекрасной интерпретацией «аэродинамического» дизайна, при этом автомобиль ни при каких обстоятельствах не может рассматриваться как нарочито оригинальный...изогнутая задняя часть салона производит правильное впечатление».

На дороге машина так же производила сильное впечатление. Трасса The Brooklands circuit вблизи Вайбридж, графство Суррей, до войны широко использовалась автомобильными еженедельниками для тестов. Именно там Airline был подробно изучен экспертами The Motor. Несмотря на плохие погодные условия, точная скорость в 80 миль/час была зафиксирована на отметке в четверть мили и эту дистанцию автомобиль с места прошел за 22,4 секунды. Динамические характеристики на высшей передаче были хорошие, в то время как «...на третьей передаче динамика выдающаяся — скорость в 40 миль/час может достигаться с отметки в 10 миль/час всего за 10 секунд, максимальная скорость на этой передаче была зафиксирована на уровне 65 миль/час. Расход топлива после испытаний составил приемлемые 18 миль/галлон».

Плавность хода и управляемость также заслуживали похвалы, упругость «...обеспечиваемая подвеской, освобождающей от ударов и толчков, зачастую напоминала спортивные автомобили прошлого десятилетия... Более того, тряска и качка оказались несущественными. Можно было без какого-либо страха бросить машину в вираж на максимальной скорости, которую допускали сцепные

свойства шин, и соответствующий угол наклона оси поворота позволял автомобилю выйти из поворота и продолжить движение прямо».

Этот Airline, протестированный в апреле 1935 года, имел некоторые косметические отличия от более ранних версий; пара запасных колес, закрепленных на передних крыльях, теперь имели железные чехлы, а воздушные прорези с прикреплёнными яркими полосами отделки располагались горизонтально. Но почему после бесспорного одобрения прессы и покупателей (на долю Airline пришлось почти половина всех SS 1 серии, построенных в 1935 году), позднее автомобиль получил порцию критики от Лайонса?

НЕЛЮБИМЫЙ АВТОМОБИЛЬ СЭРА УИЛЬЯМА

Это было в интервью 1972 года с Филлипсом Тернером из The Motor, где Сэр Уильям, по моему мнению, впервые выразил отрицательное мнение об автомобиле — хотя (или потому что) в августе 1935 года он и приобрел для личного использования 20-сильный Airline (цвет — «Лаванда», номер шасси — 249175). В основном, претензии касались эстетического восприятия: «На самом деле я был немного разочарован. Были некоторые проблемы с запасом пространства для головы, поэтому мы сделали небольшой изгиб на крыше, но, как результат, нарушилась чистота линии крыши, чего не должно было быть». По-видимому, идея была в том, чтобы сделать наклон крыши и задней части более ярко выраженным, что, безусловно, придавало бы профилю автомобиля более приземистый и яркий облик. Хотя с практической точки зрения требовалось создать необходимый запас пространства в районе голов задних пассажиров...»

Не упомянутыми сэром Уильямом, но становившиеся с годами весьма очевидными, были некоторые недостатки, связанные с кузовом. В частности, широкие двери Airline, в сочетании с отсутствием средних стоек кузова, создавали такую структуру, которая не могла должным образом удерживать массу двери. Добавим эффект старения и вибрации от дороги — и перегруженные части деревянной рамы начинают разрушаться, что приводит к падению дверей и разрушению металлических панелей кузова. Это, безусловно, объясняет тот факт, что из 619 сделанных Airline сохранилось только около 30 (или 4,8%) — по сравнению с 6,4% седанов, 19,8% фэзтонов и (неожиданно!) 75% из 24 построенных спорткаров SS 90.

Как нам следует оценить Airline 80 лет спустя? Не была ли ошибкой Лайонса попытка сделать ставку на «напрям моды», который оказался столь недолгим? В коммерческом смысле такое решение было оправдано, что и продемонстрировал анализ продаж, а смелый дизайн автомобиля должен был создать эффект ореола для всей остальной линейки SS 1. Мода не успела пройти, поскольку в сентябре 1935 года Лайонс анонсировал новый модельный ряд, который из нишевого игрока делал SS полноценным производителем люксовых автомобилей, получивших имя Jaguar...»

Олег Яшин

Перевод статьи Пола Скиллетера «In pursuit of the ideal car», Jaguar Enthusiast, март 2014. Автор перевода Олег Яшин.

JAGUAR И LAND ROVER: ДВЕ ЛЕГЕНДЫ БРИТАНСКОГО ДИЗАЙНА

Ян Каллум (Ian Callum), директор по дизайну Jaguar, и Джерри МакГоверн (Getty McGovern), директор по дизайну Land Rover, встретились, чтобы обсудить важность британского дизайна и подхода к творчеству. Первое совместное интервью двух прославленных дизайнеров состоялось в стенах Королевского колледжа искусств (Royal College of Art), выпускниками которого они являются.

Главной темой их диалога стал британский стиль и то, как данная философия влияет на формы и линии всех автомобилей Jaguar и Land Rover. Кроме того, дизайнеры обсудили важность такого подхода как для них самих, так и для клиентов Jaguar Land Rover.

Ян Каллум: Эстетика английского стиля воплощается в сдержанности, в нем нет места кричащему, в нем царит спокойствие, элегантность и вкус.

Джерри МакГоверн: Не думаю, что ты специально сидел и добивался английского стиля в дизайне. Скорее речь

идет об интуиции... Мы раньше давали интервью вместе?

Ян Каллум: Думаю, нет...

Джерри МакГоверн: Ладим ли мы друг с другом?

Ян Каллум: Конечно, да! Не поверите, я поступил в Королевский колледж через год после твоего выпуска! Тогда рисунки Джерри были повсюду, и я был реально впечатлен.

«Королевский колледж искусств — это стартовая площадка для вашего творчества, но, закончив его, вам придется досконально изучить множество различных дисциплин, чтобы лучше разбираться в собственных проектах».
Джерри МакГоверн,
директор по дизайну Land Rover

Джерри МакГоверн: Впервые я встретился с тобой, когда ты был на TWR, и ты работал над чем-то для нас в MG... кажется, над обвесом?

Ян Каллум: Да, я работал над тюнингом MGF, и ты сказал мне, что я должен был делать. Мне это не очень понравилось, но нам удалось все уладить. Мы договорились, и это было прекрасно,

это было здорово. Так что мы тогда действительно работали вместе! Я и не думал, что мы действительно будем работать вместе, но это произошло, и произошло целых 20 лет назад!

Джерри МакГоверн: Так давно?

Ян Каллум: Да, 20 лет назад!

Джерри МакГоверн: Как летит время...

Ян Каллум: Моя мечта — дни напролет рисовать машины, но наша работа предполагает совместное ощущение автомобиля, создание его уникальной атмосферы. Но самое главное, как только у вас появилась идея, что само по себе не так уж и сложно, — это защитить ее дальше. Против вас будет работать сотня самых разных обстоятельств: финансовых, юридических, производственных.

Джерри МакГоверн: Сложность нашего бизнеса, как и всей автомобильной промышленности, заключается в том, что автомобильный мир

очень вырос. Королевский колледж искусств — это стартовая площадка для вашего творчества, но, закончив его, вам придется досконально изучить множество различных дисциплин, чтобы лучше разбираться в собственных проектах. Но должен сказать — это действительно важное дело для нас, хотя бы по тому, что мы так долго занимаемся этим. Я думаю, что вещь, которая больше всего повлияла на наш бизнес, — это появление Tata, не только потому, что они любят дизайн, но и потому, что они признают его важность. Знаете, лично я этому рад: 60 лет мир ждет новый Defender, пора дать им его! И когда это случится, думаю, это будет ключевое событие в истории Land Rover.

Ян Каллум: В ближайшие 10-15 лет во всей автомобильной промышленности произойдут действительно большие перемены. Для этих изменений как никогда нужны будут творчество и дизайн. К примеру, F-PACE, спортивный SUV. Но ведь это лишь общий термин, означающий, что автомобиль чуть выше и чуть способнее

прочих. Для меня F-PACE — это прежде всего Jaguar, воплощение сущности Jaguar с дизайном Jaguar, а не вику пересечения между нашими брендами.

Джерри МакГоверн: Если ты думаешь о пути сегментирования рынка, то начинаешь видеть некоторую пролиферацию того, что обычно называют спортивный SUV. Точно и в такой ситуации Jaguar может произвести сколько угодно много спортивных SUV без пересечения с ценностями Land Rover.

«Эстетика английского стиля воплощается в сдержанности, в нем нет места кричащему. Здесь царит спокойствие, элегантность и вкус».

Ян Каллум,
директор по дизайну Jaguar

Ян Каллум: И мы оба чувствуем себя весьма комфортно. Мой любимый Land Rover — это Range Rover, потому что он в точности воплощает дух бренда, и вы видите в нем воплощение элегантности и уверенности, воплощение ваших возможностей.

Он делает именно то, что он обещал, и делает это так красиво, что это мой любимый Land Rover.

Джерри МакГоверн: Моя любимая модель Jaguar — это F-TYPE. Он заставляет меня улыбаться. Если то, что мы делаем, приносит людям радость — для меня этого достаточно. Дизайн ягуара, который разрабатывает Ян, и новый облик Land Rover, над которым работаю я, нам нравятся, но поменяться местами было бы интересно.

Ян Каллум: Что-то изменится уже через полгода!

Джерри МакГоверн: Посмотрим, думаю, это будет интересно!

Тема британского дизайна стала одной из основных на автосалоне в Женеве 2016, в рамках которого компания представила яркие новинки, включая мировую премьеру F-TYPE SVR, новый XF, Evoque Convertible и роскошный Range Rover SVAutobiography.

По материалам Jaguar Land Rover



F-TYPE SVR – НОВЫЙ ФОРМАТ СКОРОСТИ JAGUAR



F-TYPE SVR — это первый автомобиль Jaguar с шильдом SVR и самый быстрый F-TYPE в истории. Разгон до 100 км/ч занимает у него всего 3,7 секунды, а максимальная скорость для версии Coupé составляет 322 км/ч.

JAGUAR: НАСТОЯЩЕЕ



Компания Jaguar Land Rover представила совершенно новый Jaguar F-TYPE SVR на Международном автомобильном салоне в Женеве. F-TYPE SVR, максимальная скорость которого достигает 322 км/ч, стал первым автомобилем Jaguar с шильдом SVR. Данная модель полностью раскрывает потенциал двухместного спорткара с преимущественным использованием алюминия и в тоже время остается комфортной для ежедневных поездок. Более легкий, быстрый и мощный F-TYPE SVR представляет новые стандарты динамики и вовлеченности водителя в процесс управления автомобилем, сохраняя при этом комфорт и спортивный характер, присущий всем моделям Jaguar.

Джон Эдвардс (John Edwards), управляющий директор Jaguar Land Rover Special Vehicle Operations: «При создании F-TYPE SVR перед нами стояла непростая задача: все, включая управление, дизайн, звук и ходовые качества было необходимо поднять на новый уровень – и нам это удалось. Результатом нашей работы стал суперкар с максимальной скоростью 322 км/ч, приспособленный к любым погодным условиям и обычным ежедневным поездкам. Клиенты, которые выберут для себя версию на бриолет, смогут насладиться невероятным звуком новой выхлопной системы».

Мишель Родригес (Michelle Rodriguez), звезда серии фильмов «Форсаж», стала участницей скоростного тест-драйва F-TYPE SVR на закрытом участке шоссе в пустыне штата Невада, где проходит знаменитая гонка Silver State



THE JAG

Classic Challenge, F-TYPE SVR разогнался до максимальной скорости: спидометр показал 201 милю в час (323 км/ч) — персональный рекорд Мишель.

Мишель Родригес: «Это было настоящее безумие! Я побила свой собственный рекорд скорости за рулем прекрасного Jaguar F-TYPE SVR. Это потрясающее ощущение — разогнаться до 201 мили в час. Автомобиль ехал плавно, я лишь незначительно корректировала курс. Я была очень сосредоточена и осталась довольна реакциями автомобиля. Я не ожидала, что когда-нибудь буду ехать так быстро в одиночку, без профессионального гонщика рядом со мной — и да, это было невероятно».

Я всегда задавалась вопросом, какие ощущения испытываешь на скорости выше 140 миль в час, что было моим личным рекордом. За пределами автомагистралей такой заезд вряд ли может быть безопасным, а безопасность для меня — самое главное. Выйти за собственные рамки — это бодрящее ощущение, а такая высокая скорость — это еще и большая ответственность. Но автомобиль оказался настолько плавным и изящным в своей динамике, что я вряд ли испытывала в жизни подобные впечатления».

Старт продаж F-TYPE SVR в России состоялся 1 апреля 2016 года, сделать заказ на новый суперкар от Jaguar можно во всех официальных дилерских центрах компании Jaguar Land Rover.

По материалам Jaguar Land Rover



СОВЕРШЕННО НОВЫЙ JAGUAR XF: стиль, комфорт и экономичность



Совершенно новый Jaguar XF

Непревзойденное сочетание дизайна, роскоши, инновационных технологий и топливной экономичности формирует портрет совершенно нового Jaguar XF, который призван стать лидером сегмента автомобилей бизнес-класса.

XF 2007 года стал значительным шагом вперед как для бренда Jaguar, так и для всего сегмента автомобилей бизнес-класса. Сочетая спортивный облик в стиле купе с роскошным интерьером, Jaguar XF задал новые эстетические и динамические стандарты в своем классе и был неоднократно отмечен различными наградами, по количеству которых он оставил позади все остальные модели Jaguar.

JAGUAR: НАСТОЯЩЕЕ



Сохраняя все ключевые особенности предшественника, XJ нового поколения основан на инновационной алюминиевой платформе, благодаря которой автомобиль стал легче на 190 кг по сравнению с предыдущим поколением, и на 80 кг — по сравнению с ближайшими конкурентами (для версии с 163-сильным дизельным двигателем)*. Еще одним преимуществом алюминиевой платформы является увеличение жесткости на кручение на 28%. Кроме того, особенности новой архитектуры позволили более эффективно использовать внутреннее пространство автомобиля и усовершенствовать его пропорции.

Легкий и прочный корпус нового XJ также обеспечивает его превосходные динамические характеристики. Передняя двухрычажная подвеска и задняя многорычажная подвеска Integral Link, а также развесовка по осям, приближенная к 50:50, обеспечивают идеальный баланс плавности хода и управляемости.

Усовершенствованная технология пассивной амортизации, доступная для всех версий XJ, гарантирует непревзойденную плавность хода, снижая амортизационное усилие на низких скоростях при помощи дополнительного клапана. Система Adaptive Dynamics также способствует улучшению управляемости, 100 раз в секунду отслеживая движения кузова автомобиля и 500 раз в секунду анализируя движение колес автомобиля. Новый XJ также станет первым Jaguar, оснащенным полностью адаптивной системой светодиодных головных фар. Система, состоящая из двух блоков светодиодов и рефлекторов ближнего и дальнего света, генерирует излучение, цветовая температура которого является более близкой к естественному дневному свету по сравнению с ксеноновыми фарами, что позволяет добиться лучшей освещенности.

ДИЗАЙН

Целостность и простота: идеальные пропорции, превосходная аэродинамика

Jaguar вновь задает правила игры в сегменте представительских автомобилей, опираясь на многолетние традиции создания непревзойденных спортивных седанов. Одного взгляда на новый XJ достаточно, чтобы понять, что перед вами Jaguar. Стремительный профиль, повторяющий очертания автомобилей в кузове купе, удлиненный капот с характерным выступом, а также короткий передний свес придают новому XJ характерный облик спортивного седана.

Единый массив боковых панелей кузова выражает философию Jaguar, которая заключается в максимальной простоте и совершенстве форм. Штамповка панелей из одного листа алюминия представляет собой достаточно сложный процесс, но в результате данное решение позволяет повысить прочность кузова, одновременно формируя характерный облик автомобиля без видимых швов и стыковок между листами.

Элегантная отделка оконных проемов выполнена в лучших традициях классических спортивных седанов Jaguar. Сложная кривизна линий достигается благодаря обработке радиусов с точностью до миллиметра, что свидетельствует о высоком уровне мастерства инженеров Jaguar в работе с алюминием. Центральная линия корпуса нового XJ теперь проходит практически горизонтально, формируя спокойный, деловой облик автомобиля, при этом ее высокое расположение подчеркивает динамику движения, а также идеальные пропорции колес, кузова и салона. Линия крыши стала ниже, а задняя часть кузова — длиннее и выше для снижения аэродинамического сопротивления. Характерная линия проходит от передней до задней части автомобиля, огибая задние колеса и затем сужаясь в виде конуса. Игра отражений придает автомобилю более грациозный, элегантный и подвижный характер.

Дизайн интерьера: простота и комфорт

Интерьер XJ с момента выпуска данной модели был достоин самой высокой оценки: при запуске двигателя автомобиль словно оживал. Шайба селектора КПП поднималась над центральной консолью, а дефлекторы обдува поворачивались, занимая необходимую позицию. Перед дизайнерами нового поколения стояла задача сохранить атмосферу

*Данная модификация не будет представлена на российском рынке.

**Ян Каллум (Ian Callum),
директор по дизайну
Jaguar:**

«Я уверен в том, что новый XJ станет самым привлекательным автомобилем бизнес-класса. Элегантный и харизматичный, отличающийся идеальными пропорциями, абсолютно новый XJ остается верен традициям бренда Jaguar, идеально соответствуя при этом своему времени».



THE JAG

этого непередаваемого момента, а также оставить неизменными мощные и простые линии горизонтальной приборной панели. Настраиваемая 12,3-дюймовая TFT-приборная панель, 10,2-дюймовый сенсорный экран мультимедийной системы, четырехзонный климат-контроль, 10 цветов декоративной подсветки салона, обивка потолка Black Suedecloth, обитые рельефной кожей Windsor сидения — благодаря данным опциям XJ задает совершенно новые стандарты роскоши в салоне.

Центральная консоль находится на одном уровне с центральной линией корпуса автомобиля — благодаря данному решению водитель занимает максимально удобное положение, что гарантирует дополнительную безопасность, комфорт и надежность. Горизонтальная ориентация приборной панели, ее многослойная структура и премиальные материалы отделки дарят водителю и пассажирам ощущение роскоши.

ПЛАТФОРМА И КОНСТРУКЦИЯ КУЗОВА

Преимущества конструкции с широким использованием алюминия

Алюминиевые сплавы, самопроникающие заклепки, конструкционный клей — данные элементы лежат в основе структуры каждого современного Jaguar. Такой способ изготовления кузова позволяет установить высочайшие стандарты динамики, экономичности, безопасности и аэродинамики, а также повысить легкость и прочность кузова. Данные особенности стали ключевыми при разработке новой алюминиевой платформы Jaguar — именно эта передовая модульная архитектура легла в основу нового XJ. Помимо алюминия, корпус XJ включает в себя сталь высокой прочности. При конструировании данного монокока инженеры компании стремились к тому, чтобы потенциал каждого из использованных материалов был раскрыт по максимуму.

Динамичный, маневренный, уверенный

Независимо от того, где проходит поездка — на горном серпантине или скоростной трассе, за рулем или на заднем сиденье — совершенно новый XJ призван дарить незабываемые ощущения, задающие новый стандарт комфорта и динамики в своем классе. Легкий и одновременно потрясающе жесткий кузов, выполненный из алюминия и высокопрочной стали отличается развесовкой по осям, приближенной к 50:50. Данное соотношение обеспечивает идеальные динамические характеристики автомобиля. Большой угол развала свидетельствует о способности шин немедленно генерировать продольную силу, выражающуюся в более остром и быстром вхождении в поворот. В то же время большой угол развала при качении гарантирует большую площадь контакта колеса с поверхностью, что обеспечивает лучшее сцепление с дорогой и чувство автомобиля.

Электроусилитель руля

Первое поколение XJ стало образцом управляемости в своем сегменте, и новое поколение призвано повторить успех своего предшественника. Отклик руля и чувство центра — два важнейших атрибута, которые определяют динамику, заложенную в ДНК Jaguar. Потрясающая управляемость XJ может быть достигнута благодаря настройке руля и правильным шинам, но важнейшей составляющей потенциала автомобиля является электроусилитель руля EPAS. Начиная от фильтров, амортизирующих неровности дорожного покрытия до алгоритмов, компенсирующих перепады температуры, технология Jaguar предоставляет владельцам нового XJ гораздо больше возможностей, чем традиционные гидравлические системы.

ДВИГАТЕЛИ И ТРАНСМИССИИ

Дополнительные преимущества силовых агрегатов заключаются в интегрированной системе стоп-старт и функции интеллектуальной рекуперации. Быстрый набор крутящего момента с низких оборотов и непринужденное ускорение, линейный отклик акселератора, а также высококлассный звук каждого из этих двигателей позволяют водителю наслаждаться максимально интуитивным вождением.



**Ян Хобан (Ian Hoban),
директор по развитию
модельного ряда
Jaguar:**

«С инженерной точки зрения, основная задача при разработке нового XJ состояла в том, чтобы сделать его лучше по всем параметрам. И у нас это получилось. Как только вы окажетесь за рулем этого потрясающего седана, вы сможете по достоинству оценить все его преимущества».



JAGUAR: НАСТОЯЩЕЕ



Ян Каллум (Ian Callum), директор по дизайну Jaguar:

«Создавая совершенно новый XF, вся наша команда дизайнеров была объединена одной идеей — идеей простоты. Каждая деталь экстерьера XF призвана выполнять определенную функцию: здесь нет ничего лишнего. Достижение такой простоты требует времени и серьезной концентрации. Я очень горжусь тем, что данный автомобиль был разработан моей командой».

Дизельный двигатель Ingenium объемом 2,0-литра

2,0-литровые четырехцилиндровые дизельные моторы мощностью 163 л.с.* и 180 л.с. (380* и 430 Н·м соответственно) доступны как с 6-ступенчатой механической*, так и с 8-ступенчатой автоматической трансмиссией. Инженеры Jaguar сделали все возможное, чтобы данные двигатели были максимально экологичными, экономичными, а также отличались тихой и плавной работой. С расходом топлива в размере 3,9 л/100 км* в смешанном цикле при 104 г/км CO₂*, совершенно новый XF становится на 20% экономичнее предыдущего поколения, занимая почетное место самого экономичного седана бизнес-класса с четырехцилиндровым двигателем.

Мощный дизельный V6 с крутящим моментом 700 Н·м

Новое поколение 3,0-литрового дизельного V6 от Jaguar, знаменитого своей комбинацией мощности, крутящего момента, экономичности и плавности хода, превосходит все ожидания поклонников динамики Jaguar. Легкий и прочный блок цилиндров из чугуна с вермикулярным графитом сохраняет тот же рабочий объем 2 993 см³, в то время изменения в способе впрыска топлива и системах наддува поднимают мощность с 275 л.с./600 Н·м до 300 л.с./700 Н·м. Двигатель V6 отличается невероятной плавностью работы, и, кроме того, он способен разогнать новый XF с 0 до 100 км/ч за 6,4 с при расходе топлива 5,5 л/100 км и выбросах CO₂ в размере 144 г/км в комбинированном цикле.

Четырехцилиндровый бензиновый двигатель: отзывчивый, плавный, экономичный

Проверенный предыдущим поколением XF, 2,0-литровый агрегат сочетает малоинерционную турбину с прямым впрыском топлива и регулируемые фазы газораспределения, предлагая водителю ходовые качества больших атмосферных двигателей при значительной экономии топлива. Максимальный крутящий момент в 340 Н·м достигается при 1750 об/мин, позволяя новому XF разогнаться с 0 до 100 км/ч всего лишь за 7 секунд.

V6 с нагнетателем: динамика спорткара

Для поклонников скорости и динамики Jaguar предлагает полноприводные версии с 3,0-литровым V6 с нагнетателем, доступными с двумя вариантами мощности: 340 или 380 л.с. Самый мощный двигатель в линейке в купе с 8-ми ступен-

*Данная модификация не будет представлена на российском рынке.

THE JAG

чатой автоматической коробкой позволяет разогнать новый XF с 0 до 100 км/ч за 5,4 с.

На каждый мотор из линейки нового XF доступен со специальной версией безупречной восьмиступенчатой автоматической трансмиссии от ZF. В сочетании с уникальной шайбой селектора КПП Jaguar и подрулевыми лепестками современные трансмиссии способны подарить владельцам бизнес-седана непревзойденный опыт вождения: невероятно плавный старт, незаметное переключение передач и выдающаяся отдача.

ПЕРЕДОВЫЕ СИСТЕМЫ ПОМОЩИ ВОДИТЕЛЮ

От систем определения состояния дорожного покрытия до стереокамеры, создающей трехмерное изображение дороги по ходу движения, новый XF предлагает своим владельцам широкий спектр интеллектуальных технологий, снижающих нагрузку на водителя, а также снимающих стресс и напряжение, что особенно актуально в долгих путешествиях. Интеллектуальный ограничитель скорости использует данные системы распознавания дорожных знаков, автоматически повышая или снижая скорость автомобиля в соответствии с полученной информацией, позволяя упростить процесс управления новым XF в поездках по дорогам с постоянно меняющимися скоростными режимами. Лазерный проекционный дисплей выводит на лобовое стекло в поле зрения водителя ключевую информацию, такую как скорость автомобиля, выбранная передача, а также сообщения навигационной системы. Адаптивный круиз-контроль, используя сканирующий радар длинного диапазона частотой 77 ГГц, поддерживает безопасное расстояние от автомобиля при движении в плотном потоке, снижая скорость вплоть до полной остановки. Система предупреждения приближающихся сзади автомобилей также использует радар для мониторинга пространства за автомобилем, что делает такие маневры, как обгон, безопаснее. Полуавтоматическая система помощи при парковке нового Jaguar XF помогает совершить как заезд в бокс, так и параллельную парковку. Ультразвуковые датчики оценивают оставшееся пространство, и, если его достаточно, позволяют автомобилю самостоятельно выстроить траекторию парковки: водителю остается управлять акселератором, а также педалями газа и тормоза. В случае с параллельной парковкой, система также может вывести автомобиль с парковочного места. Данную опцию дополняет система камер кругового обзора: пять отдельных камер вместе создают обзор пространства вокруг автомобиля в 360°, а также вид сверху, что делает все маневры проще и безопаснее.



По материалам Jaguar Land Rover



F-PACE: ПЕРВЫЙ СПОРТИВНЫЙ КРОССОВЕР ОТ JAGUAR

Задача инженеров и конструкторов, работавших над созданием Jaguar F-PACE, заключалась в том, чтобы создать спортивный кроссовер, одновременно заключающий в себе все характерные черты Jaguar: управляемость, отзывчивость, плавность хода, непревзойденную динамику, а также универсальность и невероятный комфорт.



JAGUAR: НАСТОЯЩЕЕ



В основе F-PACE лежит облегченная алюминиевая платформа Jaguar. Дизайн автомобиля отличается чистотой и плавностью линий, а также гармонией пропорций. Мощные задние крылья, вентиляционные отверстия на передних крыльях и рисунок задних фонарей свидетельствуют о родстве нового кроссовера со спорткаром F-TYPE. Такие детали, как полностью светодиодные головные фары, кованые 22-дюймовые колесные диски и короткий передний свес, являются воплощением идеи концепта C-X17.

Четыре пассажира и водитель могут расположиться в салоне F-PACE абсолютно комфортно. В интерьере автомобиля используются роскошные материалы отделки. Утонченные детали сочетаются с премиальными опциями, такими как задние сидения с подогревом и электрорегулировками, и передовыми технологиями, одними из которых являются новая мультимедийная система InControl Touch Pro и виртуальная приборная панель с 12,3-дюймовым экраном.

F-PACE стал еще легче благодаря использованию композитных материалов для создания двери багажника и магния — для поперечной муфтаевой балки. Масса заднеприводной версии с дизельным двигателем мощностью 180 л.с. и механической трансмиссией составляет 1 665 кг при выбросах CO₂ в размере 129 г/км (не будет представлена на российском рынке). В то же время версия с бензиновым V6 с наддувом мощностью 380 л.с. под алюминиевым капотом разгоняется от 0 до 100 км/ч за 5,5 секунды при максимальной скорости, ограниченной электронной на отметке в 250 км/ч.

Система подключаемого полного привода Intelligent Driveline Dynamics (IDD), установленная на F-PACE, является самой совершенной в истории Jaguar и отличается максимальным показателем допустимой нагрузки по передаваемому моменту. Она сохраняет динамику и управляемость заднего привода, но способна плавно переносить крутящий момент на передние колеса для лучшего сцепления с дорогой на любом покрытии и в любую погоду.

Технология Adaptive Surface Response (ASR), созданная на базе запатентованной технологии Land Rover Terrain Response, делает полный привод нового F-PACE по-настоящему эффективным решением для движения по любым дорогам. Будучи интегрированной в систему Jaguar Drive Control, ASR определяет тип поверхности и оптимизирует настройки трансмиссии и системы динамической стабилизации. Ранее представленная на новом Jaguar XF, технология ASR получила расширенный функционал благодаря третьему режиму для движения по глубокому снегу и гравию. Еще одной технологией для эксплуатации автомобиля в неблагоприятных условиях является система All Surface Progress Control (ASPC). Чтобы обеспечить оптимальное сцепление с дорогой и плавный старт, система автоматически контролирует подачу топлива и работу тормозов, оставляя за водителем только рулевое управление автомобилем. Система ASPC функционирует в диапазоне от 3,6 до 30 км/ч: водителю нужно лишь задать нужную скорость через интерфейс круиз-контроля.

При создании нового F-PACE учитывались самые строгие мировые стандарты безопасности водителя, пассажиров и пешеходов. Уровень активной безопасности автомобиля столь же высок благодаря целому арсеналу продвинутых систем помощи водителю. Стереонамера впервые сможет определять движение пешеходов. С помощью стереонамеры функционируют и другие системы, включая систему предупреждения о выезде с полосы движения, систему удержания полосы движения, систему рас-



Рабочее место водителя F-PACE выполнено в лучших традициях Jaguar



THE JAG

познавания дорожных знаков, а также интеллектуальный ограничитель скорости и систему анализа состояния водителя.

Ключевая информация о поездке — например, скорость движения автомобиля и действующие скоростные ограничения — может проецироваться в поле зрения водителя при помощи лазерного проекционного дисплея (HUD). Изображение высокой контрастности также может использоваться для демонстрации настроек круиз-контроля и последовательной навигации. В сравнении с традиционными системами, лазерный HUD компактнее, а его изображение с легкостью считывается даже при ярком солнечном свете.

Информационно-развлекательные системы автомобиля выполнены на столь же высоком уровне. Премиальная мультимедийная система InControl Touch Pro оснащена 10,2-дюймовым сенсорным экраном, мощным четырехъядерным процессором и твердотельным накопителем, использует сверхбыструю сеть Ethernet с невероятной пропускной способностью (до 1 Гб/сек) и возможностью подсоединения до 8 устройств через точку доступа Wi-Fi. Пользовательский интерфейс отличается интуитивно понятным управлением, а дисплей мультимедийной системы — потрясающим быстродействием при высоком качестве графики. Навигационная система экономит время владельца, запоминая его стандартные маршруты и предоставляя навигацию «от двери до двери». Более того, система может предупредить ваших родных, друзей или деловых партнеров о времени вашего прибытия. Трехмерная навигация может выводиться на 12,3-дюймовую HD приборную панель.

Опция Remote Premium в составе пакета InControl Connect/Connect Pro предоставляет еще больше возможностей: водитель с помощью телефона может закрывать и открывать автомобиль, получать оповещения о срабатывании сигнализации, а также отключать ее. Звуковой и световой сигналы помогут водителю найти автомобиль — это идеальное решение для многоэтажных парковок. Для максимального комфорта и удобства Remote Premium также позволяет дистанционно запустить двигатель в версиях, оснащенных автоматической коробкой передач, и установить необходимую температуру в салоне и началу поездки нажатием кнопки, после чего двигатель будет работать в заданном режиме до 30 минут.

С совершенно новым F-PACE также дебютирует технология Activity Key от Jaguar. Браслет с защитой от воды и ударов с интегрированным передатчиком впервые появляется в данном сегменте. Это решение для любителей активного образа жизни позволяет хранить ключ в запертом автомобиле: оно бесценно в тех случаях, когда владелец отправляется заниматься серфингом или сплавляться по реке — ему не нужно беспокоиться о том, где оставить ключ. Будучи закрытым при помощи Activity Key, F-PACE деактивирует все ключи, оставшиеся в салоне автомобиля. Activity Key работает на той же частоте, что и остальные ключи автомобиля: чтобы открыть замок с помощью Activity Key, его достаточно поднести к литере «J» в надписи «Jaguar», расположенной на двери багажника. В связи с тем, что Activity Key не использует батарейки, владельцу не нужно беспокоиться об их замене.

ДИЗАЙН

Воплощение концепта: C-X17 стал реальностью

F-PACE — это автомобиль, ознаменовавший начало нового этапа в истории Jaguar, сочетающий в себе стилистические решения F-TYPE и продуманный дизайн интерьера, что не только подчеркивает присущий ему истинный характер Jaguar, но и обеспечивает потрясающую практичность. Это первый кроссовер от Jaguar, первая модель в своем классе с широким использованием алюминия, а также лидер по объему багажного отделения, ширине салона, пространству для ног на заднем сидении и удобству доступа к нему для пассажиров. Воплощая дизайн отмеченного наградами концепта C-X17, новый F-PACE отличается высочайшим уровнем комфорта. Над дизайном обеих моделей работала одна и та же команда, благодаря чему большая часть дизайнерских решений концепта нашла свое воплощение в серийном автомобиле. Использование облегченной алюминиевой архитектуры позволило дизайнерам совместно с инженерами определить ключевые габаритные размеры автомобиля — длину колесной базы и ширину колеи, добившись идеальных пропорций и элегантных линий, характерных для каждой модели Jaguar.



JAGUAR: НАСТОЯЩЕЕ



Адаптивные светодиодные фары обтекаемой формы дополнены дневными ходовыми огнями с фирменной литерой 'J' от Jaguar. Вытянутые светодиодные противотуманные фары были разработаны специалистами компании с использованием технологий, позволяющих совместить превосходную форму и исключительно однородный свет.

Потрясающий салон: пространство, роскошь и внимание к деталям

Новый F-PACE — это пятиместный автомобиль с просторным и роскошным салоном, отделанный вручную премиальными материалами с тем исключительным вниманием к деталям, которое и делает каждый Jaguar уникальным. Спортивное положение водительского сидения обеспечивает надежный, уверенный обзор, но в то же время сохраняет характер спортивного автомобиля. Спортивные кресла Jaguar, разработанные таким образом, чтобы обеспечить исключительный уровень комфорта, отличаются возможностью регулировки в 14 положениях, системами подогрева и охлаждения, а также обивкой мелкозернистой кожи Windsor, контрастной двойной прострочкой и подголовниками с тиснением.



Просторный второй ряд сидений и внушительный объем багажника делает путешествие в F-PACE приятным и незабываемым

Резкий изгиб передней двери плавно переходит в переднюю панель, воссоздавая атмосферу кабины пилота. Широкий выбор современных вариантов отделки салона включает в себя такие стилистические решения, как металлические вставки Meshed Aluminium или отделку деревом Sabin Grey Ash. Широкая приборная панель может состоять из двух крупных аналоговых циферблатов и расположенного по центру TFT-дисплея или из 12,3-дюймовой виртуальной HD приборной панели, предлагающей на выбор 4 визуальные темы оформления и дисплей с полноэкранным 3D-навигацией. 10,2-дюймовый сенсорный экран мультимедийной системы InControl Touch Pro отличается интуитивно понятным управлением и удобством в использовании.

Ощущение от поездки на заднем сидении также впечатляет. Колесная база, длина которой составляет 2 874 мм, обеспечивает комфортный доступ на сидения заднего ряда. При этом основание сидения было разработано таким образом, чтобы пассажиры находились дальше от центра салона, что обеспечивает максимум пространства для трех человек. Высокая поясная линия сидений дает возможность наслаждаться видом из окна автомобиля даже маленьким детям. Еще больший комфорт обеспечивает опциональная четырехзонная система климат-контроля с вентиляционными отверстиями на стойках.

Для спинок сидений, складывающихся в пропорции 40:20:40, доступна функция электрической регулировки угла наклона. Специалисты компании длительное время работали над усовершенствованием обшивки потолка в салоне, чтобы извлечь каждый доступный миллиметр пространства, используя в том числе магниты для фиксации, которые являются более компактными, чем традиционные соединительные детали. Благодаря стремлению специалистов компании максимально эффективно использовать пространство внутри автомобиля, новый F-PACE получил исключительно вместительный багажный отсек на 650 литров*. При этом ширина багажного отделения составляет 1 255 мм, что позволяет разместить две полноразмерные сумки с колесами для игры в гольф или четыре больших чемодана. При сложенных задних сидениях объем багажного отделения достигает 1 740 литров**.

При разработке нового F-PACE не использовались физические макеты. Потрясающая функциональность автомобиля является результатом точности при проектировании модели с использованием современных виртуальных ком-

* Данные указаны для комплектации, оснащенной Tire Repair System. На российском рынке будут представлены автомобили с длиной в стандартной комплектации и объемом багажника 508 или 1598 л соответственно.

THE JAG

пьютерных 3D-модуляторов Jaguar Land Rover и тесного сотрудничества команды дизайнеров и инженеров.

АРХИТЕКТУРА И КУЗОВ АВТОМОБИЛЯ

Jaguar F-PACE разработан и спроектирован таким образом, чтобы демонстрировать потрясающую динамику, а также адаптацию к любым поверхностям и погодным условиям. F-PACE — это высокотехнологичное сочетание алюминия, усовершенствованных стальных сплавов и композитных материалов, составляющих легкую и прочную конструкцию кузова. Модель разработана на основе передового опыта инженеров компании в области проектирования и производства алюминиевых монококов. В легкой алюминиевой архитектуре совершенно нового F-PACE использовано больше алюминия, чем у любого из конкурентов — 80%. Оптимизированная конструкция, также включающая в себя усовершенствованные стальные сплавы повышенной прочности в таких зонах, как пол в задней части автомобиля, соединена при помощи 2 616 самопроникающих заклепок, 72,8 метров монтажного клея и 566 сварных точек. В результате жесткость на кручение, сопоставимая с соответствующим показателем нового XF, вместе с улучшенной системой подвески обеспечивают непревзойденную плавность хода и управляемость F-PACE — вне зависимости от дорожного покрытия.

ШАССИ

Маневренность, точность, отзывчивость

С самого начала работы над F-PACE дизайнеры и инженеры Jaguar ориентировались на воплощение неповторимого опыта вождения, который выделяет инновационный британский бренд среди конкурентов, в новой форме. Задача состояла не в том, чтобы адаптировать фундаментальные основы ДНК Jaguar к задачам кроссовера. Напротив, инженеры Jaguar взяли все, что лежит в основе потрясающей динамики седанов и спортивных автомобилей бренда, и воссоздали в новом F-PACE.

Именно этот бескомпромиссный подход поставил перед инженерами компании серьезные требования по показателям массы кузова, развесовки, жесткости на кручение и аэродинамики. Только с правильным соотношением этих фундаментальных качеств система шасси способна обеспечить требуемые динамические показатели. Идеальной точной отсчета стала прочная алюминиевая платформа Jaguar, а также длинная колесная база F-PACE: 2 874 мм, благодаря которой автомобиль не только увереннее чувствует себя на дороге, но и становится более динамичным за счет оптимального распределения центра тяжести между осями.

Вместе с инновационными подвесками — двухрычажной на передней оси и Integral Link на задней оси, и электроусилителем рулевого управления (EPAS) новый спортивный кроссовер демонстрирует неповторимую широту динамических возможностей на любом покрытии и при любых погодных условиях.

ДВИГАТЕЛИ И ТРАНСМИССИИ

Каждый из двигателей нового кроссовера — это идеальный баланс между динамикой, плавностью работы и экономичностью. Кроме того, двигатели соответствуют строгим требованиям экологического стандарта Евро-6. Механические и автоматические трансмиссии, возможность выбора между задним и полным приводом — совершенно новый F-PACE способен удовлетворить запросы любого покупателя**.

Дизельный двигатель Ingenium: низкий расход топлива, высокий крутящий момент

Экологичный и отзывчивый двигатель Ingenium стандарта Евро-6 оснащен рядом передовых технологий, таких как катализатор селективного восстановления (SCR) и система рециркуляции отработанных газов низкого давления (EGR): каждая из этих технологий снижает уровень выбросов NO_x и CO₂. Разработанные инженерами Jaguar Land Rover и выпускающиеся на собственных заводах компании, эти современные полностью алюминиевые 2,0-литровые дизельные си-

** На российском рынке будут представлены двигатели стандарта Евро-5, только полноприводные версии автомобилей с АКПП.



Ян Каллум (Ian Callum), директор по дизайну Jaguar:

«F-PACE сохраняет верность нашим фундаментальным принципам дизайна. Одного взгляда достаточно, чтобы понять, что перед вами автомобиль Jaguar. Просторный салон оправдывает все ваши ожидания, но и это еще не все: наш внимательный подход к дизайну, пропорциям и чистоте линий позволил создать автомобиль, который я считаю самым сбалансированным и самым привлекательным в своем классе».

JAGUAR: НАСТОЯЩЕЕ

ловые агрегаты развивают мощность/крутящий момент 180 л.с./430 Нм, причем высокий крутящий момент доступен уже на низких оборотах двигателя, что обеспечивает уверенное ускорение в тех ситуациях, когда водителю это необходимо. Топливная экономичность также отличает эти двигатели: с 6-ступенчатой механической трансмиссией и задним приводом расход топлива в европейском смешанном цикле составляет 4,9 л/100 км, а выбросы CO₂ — 129 г/км.

Мощный дизельный V6 с крутящим моментом 700 Нм

Новое поколение 3,0-литрового дизельного V6 от Jaguar, знаменитого своей комбинацией экономичности и плавности хода, демонстрирует еще более впечатляющие показатели мощности (300 л.с.) и крутящего момента (700 Нм). Данный двигатель доступен исключительно для версий с 8-ступенчатой автоматической трансмиссией и полным приводом; он способен разогнать F-PACE с 0 до 100 км/ч за 6,2 секунды при расходе топлива в европейском смешанном цикле и выбросах CO₂ в размере 6,0 л/100км и 159 г/км соответственно.

Сердце спортивного автомобиля: бензиновые двигатели V6 с нагнетателем

Для поклонников скорости и динамики Jaguar предлагает 3,0-литровый V6 с нагнетателем, доступный с двумя вариантами мощности: 340 или 380 л.с. Полностью алюминиевый двигатель заимствован у спорткара Jaguar F-TYPE. Моментальный отклик на любое действие водителя, линейное распределение мощности

и уникальный звук отличают этот превосходный силовой агрегат Jaguar. Обе версии двигателя оснащаются 8-ступенчатой автоматической трансмиссией и полным приводом. Двигатель мощностью 380 л.с. доступен только для версии F-PACE First Edition и способен разогнать кроссовер от 0 до 100 км/ч за 5,5 секунды, в то время максимальная скорость ограничена электроникой на отметке в 250 км/ч.

Передовые трансмиссии, разработанные совместно с ZF

Все трансмиссии для нового F-PACE разработаны совместно с ZF и отличаются невероятной плавностью переключений и эффективностью работы. На выбор предлагаются две оптимизированные версии 8-ступенчатых автоматических трансмиссий из семейства ZF 8HP. Все шестицилиндровые двигатели оснащены трансмиссией 8HP70, в то время как для четырехцилиндровых силовых агрегатов предлагается более легкая и компактная трансмиссия 8HP45. Чтобы повысить плавность хода на низких оборотах, версии с четырехцилиндровыми двигателями получили уникальную систему маятникового демпфера, расположенную в гидротрансформаторе. Характерная шайба селектора КП у нового F-PACE отличается прорезиненной поверхностью для лучших тактильных ощущений. Автоматика выбирает нужную передачу и подстраивается под стиль вождения, также возможно управление трансмиссией при помощи подрулевых лепестков.

Механическая 6-ступенчатая трансмиссия нового F-PACE (на российском рынке представлены автомо-

THE JAG

били только с АКПП) отличается небольшой массой и крайне низким уровнем потерь на трение. Она создана для того, чтобы подарить полноту ощущений тем водителям, которые предпочитают самостоятельно переключать передачи. Тщательно настроенный механизм переключения передач, отличающийся плавностью, точностью и легкостью, требует от водителя именно того усилия, которое необходимо для неповторимых ощущений за рулем спортивного автомобиля с механической трансмиссией.

На пределе возможностей: интенсивная программа испытаний по всему миру

Непревзойденная дорожная динамика — неотъемлемый атрибут всех автомобилей Jaguar, по праву воплощенный и в новом F-PACE, но преимущества новой модели не ограничиваются лишь динамичным характером на дороге. Чтобы убедиться в способности F-PACE справляться с любым дорожным покрытием в любую погоду, инженеры Jaguar провели серию испытаний модели в самых суровых уголках планеты — от испепеляющих пустынь Дубая до заснеженных и ледяных районов северной Швеции. Более четверти миллиона миль испытаний было проведено в данных регионах, где температуры могут опускаться до -40°C и подниматься до 50°C. Подобные проверки позволяют убедиться, что все элементы автомобиля, будь то климат-контроль, экран мультимедийной системы или шины, способны отлично функционировать в экстремальных условиях. Кроме того, испытания в экстремальных условиях являются залогом

высочайших стандартов качества и долговечности — одного из основополагающих принципов Jaguar. Весь процесс испытаний позволил инженерам модели создать идеальную настройку таких систем, как IDD и ASR для самых сложных и неблагоприятных условий. В результате такой интенсивной подготовки спортивный кроссовер уверенно чувствует себя на льду, в глубокой снежной коле, на грязной дороге и на влажной траве.

На Российском рынке Jaguar F-PACE будет представлен в комплектациях Pure, Prestige, Portfolio, R-Sport, S и First Edition. Покупатели смогут выбрать для себя автомобиль с подходящим типом бензинового или дизельного двигателя: от мотора объемом 2,0 литра и мощностью 180 л.с. до впечатляющего V6 объемом 3,0 литра и мощностью 380 л.с. Все версии F-PACE в России будут оснащены системой полного привода и автоматической трансмиссией, что идеально соответствует условиям нашей страны. Старт продаж в России назначен на лето 2016 года, но сделать предварительный заказ на F-PACE можно уже сейчас во всех диллерских центрах Jaguar Land Rover. К примеру, комплектация Pure с дизельным двигателем объемом 2,0 и мощностью 180 л.с. начинается с 3 193 000 рублей, за бензиновый V6 объемом 3,0 литра и мощностью 340 л.с. в зависимости от комплектации попросят от 3 584 000 до 4 356 000 рублей в версиях без дополнительного оборудования, за дизельный объемом 3,0 литра и мощностью 300 л.с. (комплектация S) — от 4 460 000 рублей, ну и F-PACE с бензиновым двигателем V6 объемом 3,0 литра и мощностью 380 л.с. стартует чуть за 5 000 000 рублей.

По материалам Jaguar Land Rover



ПЕРСПЕКТИВЫ РЫНКА JAGUAR В РОССИИ



Фото: Ягуар Ленд Ровер Россия, Белоруссия, Казахстан

В предверии богатого на премьеры года о бренде Jaguar и перспективах российского рынка читателям The JAG рассказал директор по продажам Ягуар Ленд Ровер Россия, Белоруссия, Казахстан Алексей Шильковский.

— Алексей, что для Вас значит «Jaguar»?

— Возможно, это прозвучит банально, но для меня Jaguar — это больше, чем просто автомобили. Это история успеха, насчитывающая уже более 80 лет, легендарный, ни с чем несравнимый спортивный характер, миллионы поклонников по всему миру и большие планы на будущее. Это по-настоящему уникальный бренд с

огромным наследием, который не теряет своей индивидуальности, несмотря на стремительное развитие. Мне кажется, именно это подразумевают те, кто говорит, что у этих автомобилей есть душа. Помните знаменитую фразу Уильяма Лайонса? «Из всех творений рук человеческих автомобиль больше всего похож на живое существо». И, говоря о Jaguar, я не могу с ним не согласиться.

— В чем для вас заключается «ключ к успеху»?

— Ключ к успеху для любой компании, вне зависимости от рынка, — это способность привлечь и удержать потребителя. Именно поэтому каждый продукт должен в полной мере соответствовать ожиданиям клиентов.

Что ждет клиент от премиального бренда? Конечно, высочайшего качества, комфорта и передовых технологий. Не последнюю роль играет и дизайн. И Jaguar преуспевает в каждом из этих направлений. Мы с самого начала стремились не только соответствовать, но и опережать запросы наших клиентов. Мы непрерывно развиваем модельный ряд, внедряем новые технологии, работаем над качеством и безопасностью. Наши продукты по-настоящему инновационные и при этом каждый из них заключает в себе характер истинных Jaguar.

Продукт — это основа основ. Но для премиального автомобильного бренда настоящий успех невозможен без высочайшего качества обслуживания. И это направление также является для нас приоритетным: мы осуществляем постоянный контроль всех процессов в каждом дилерском центре, стремимся сделать процесс покупки и обслуживания автомобиля как можно более комфортным для наших клиентов, предлагаем выгодные финансовые программы, а также одну из лучших программ лояльности.

Но и это не все. Мы верим, что в основе лояльности потребителей к бренду всегда лежит личный опыт. Живое «общение» с автомобилем в итоге помогает клиенту сделать выбор в пользу того или иного бренда. Поэтому в октябре 2015 года мы открыли центр Jaguar Land Rover Experience, который предлагает совершенно новый формат взаимодействия с клиентом. Здесь можно протестировать весь модельный ряд Jaguar и Land Rover, узнать о новых разработках и об истории брендов. Такое погружение в мир Jaguar и Land Rover дает нам возможность не только удерживать текущих клиентов, но и привлечь тех, кто еще не стал владельцами наших автомобилей.

— Как Вы считаете, у Российского автомобильного рынка в наше неспокойное время с нестабильным курсом рубля есть перспективы для «британских кошек»? Какие дополнительные условия вы готовы предложить клиенту, чтобы привлечь его внимание?

— Конечно, перспективы есть! Несмотря на все сегодняшние сложности, российский рынок был и остается одним из важнейших для Jaguar Land Rover. И в 2016 году у нас есть все предпосылки для того, чтобы показать хорошие результаты.

В течение года стартует целый ряд новых моделей: в феврале в дилерские центры уже поступил

обновленный Jaguar XJ, в марте в продаже появится совершенно новый бизнес-седан Jaguar XF, а также очень скоро на нашем рынке станет доступен Jaguar XE 2017 модельного года с подключаемым полным приводом F-PACE, новый спортивный SUV от Jaguar, призванный расширить целевую аудиторию бренда, будет в продаже в России уже летом этого года. А для тех, кто ценит настоящий драйв, мы приготовили две новые версии F-TYPE: весной этого года появится в продаже F-TYPE British Design Edition, отличающийся уникальным дизайном и широким спектром дополнительных возможностей, а на автосалоне в Женеве мы представим F-TYPE SVR, настоящий суперкар от подразделения Special Vehicle Operations — его максимальная скорость составляет 322 км/ч.

Помимо вывода на рынок новых продуктов, мы, как и прежде, будем максимально сконцентрированы на заботе о наших клиентах. Я уже упоминал, что работа над качеством обслуживания является одной из важнейших задач для Jaguar Land Rover. И в 2016 году мы продолжим совершенствоваться в этом направлении, предлагая по-настоящему отличный сервис, специальные финансовые программы, сервисные пакеты, отличные условия trade-in.

— В этом году первые клиенты покинут салоны Jaguar Land Rover на обновленных XF и первых в истории компании кроссоверах F-PACE. Портрет покупателей нового XF примерно ясен — в нашем клубе уже есть желающие его приобрести. Можете составить портрет будущего владельца Jaguar F-PACE?

— Jaguar F-PACE — это автомобиль, который отличается универсальностью, практичностью и комфортом, сохраняя при этом фирменную для автомобилей Jaguar управляемость, динамику и величественный дизайн. Поэтому я с уверенностью могу сказать, что это автомобиль для тех, кто не готов идти на компромисс и выбирает автомобиль, который одновременно отвечает всем возможным требованиям современного жителя большого города.

Салон F-PACE позволяет с комфортом разместиться четырем пассажирам, что делает его особенно привлекательным для семейных поездок, инновационные решения этого SUV впечатляют даже самых продвинутых ценителей технологических новинок, а полный привод и целый ряд систем помощи водителю позволяют отправиться практически в любое путешествие. Добавьте к этому выразительный облик и премиальный характер — и вы получите автомобиль, владелец которого, обладая по-настоящему широким списком увлечений, требует от автомобиля полного соответствия своему образу жизни.

Несмотря на все сегодняшние сложности, российский рынок был и остается одним из важнейших для Jaguar Land Rover. И в 2016 году у нас есть все предпосылки для того, чтобы показать хорошие результаты.

ЦЕНТР JAGUAR LAND ROVER EXPERIENCE — ПЕРВЫЙ И ЕДИНСТВЕННЫЙ В СВОЕМ РОДЕ



В одну из осенних суббот, когда мы все уже успели попрощаться с теплыми деньками, на 22 километре Новорижского шоссе было по-настоящему жарко, ведь именно в этот день открывался крупнейший не только в России, но и в мире центр Jaguar Land Rover Experience.

Туда мы и отправились дружным десантом, дабы проверить центр в деле.

Сразу за воротами гости видят мост, который позволит даже водителю скромной Оки почувствовать себя покорителем бездорожья. В верхней точке полотно дороги эффектно уходит вниз, создавая впечатление обрыва.

На полигоне, занимающем, к слову, аж 13 гектаров (с учетом направления — невозможная роскошь даже для премиального бренда), разместились асфальтовые трассы, участок с имитацией льда (о нем я расскажу чуть ниже, но забегая вперед, замечу, что имитирует он отменно!), внедорожный полигон, детские трассы и основное здание. Для тестовых автомобилей построена заправка и автомойка.

Короткая регистрация и мы ждем смс-ку, приглашающую на первый этап — брифинг. Не знаю, насколько это

принятая практика, но мне очень понравилось, что все более-менее важные сообщения приходили сразу на телефон.

Пока ждем — была возможность изучить новые модели Jaguar XF и Range Rover Evoque, а также экспозицию, посвященную передовым технологиям Jaguar Land Rover, которые и делают эти автомобили исключительными. Кроме того, на втором этаже расположен весьма неплохой ресторан и магазин сувениров.

На брифинге мы познакомимся с ведущими инструкторами, прослушали краткую историю полигона (а это ни много ни мало путь в 7 лет) и занимательные факты об автомобилях Jaguar. Кто бы мог подумать, что выхлопная система Jaguar F-TYPE настроена на звучание верхним «До» — точно так же, как рычит живой ягуар, а антикрыло спорткара создает нагрузку на заднюю ось в 120 кг, что опять же совпадает с весом взрослого ягуара.

Затем нас пригласили на крышу мобильного штаба Jaguar Land Rover, откуда открывался прекрасный вид на заасфальтированную часть полигона. Там инструкторы выполняли показательные заезды. Во время этого пер-

форманса безусловно солировал Jaguar F-TYPE, который жег шины и выполнял умопомрачительные вещи.

Первый трек, куда мне было предложено отправиться, — внедорожный. В качестве тестового автомобиля я выбрал Range Rover — самый большой и люксовый в линейке. Есть у меня какие-то барские замашки, не знаю бороться с ними или нет). Что мы только не вытворяли — и 100% подъемы, и грязевые ванны, где вода едва не заливала капот, и канавы, в которые я бы никогда не сунулся. Все это «Рейндж» проделывал с невозмутимостью английского лорда.

Отдельной строкой я хотел бы рассказать об уникальном 50-сильном Land Rover Series I 1949 года, который скромно стоял у входа. Мало того, что вообще нашелся, так еще и приехал своим ходом с Дмитровского шоссе! Накануне он наравне с современными моделями прошел весь внедорожный участок.

В этой машине интересно абсолютно все — от открывающихся только изнутри (снаружи — через специальную шторку) дверей, до механических указателей поворота Lucas Trafficator.

По словам шеф-инструктора, в эксплуатации автомобиль никаких сложностей не доставляет, за исключением того, что поворотники почти 70-летней давности столичные водители не воспринимают всерьез))).

Следующая смс-ка пригласила меня на площадку маневрирования, где за рулем полноприводного Jaguar XJ я освоил базовые элементы активного вождения. Если змейка поддавалась мне довольно легко, то управляющий (именно на такой формулировке настаивают инструкторы) занос на площадке с имитацией ледяного покрытия я выполнял под руководством инструктора. Это забываемо, особенно с отключенной системой стабилизации!

Собственно, последняя площадка и произвела на всех наибольшее впечатление. Поэтому, мы с коллегами предложили координаторам снимать Jaguar F-TYPE из багажника впередиидущего автомобиля. Обычно организаторы довольно неохотно соглашались на подобные авантюры, но не в данном случае. Минутное совещание инструкторов — и нам выдают целый Land Rover Discovery и Jaguar F-TYPE для фотоэкспериментов.

Обдуваемые всеми ветрами, обдаваемые брызгами воды из под колес, мы (я-то уж точно) на одном дыхании провели эту съемку. Фотографии получились настолько крутыми, что я и сам не ожидал. «Дискавери» с опытным пилотом — достойная замена авторигу))).

Резюмируя, хочу сказать, что это был отличный день, полный эмоций и удовольствия от вождения. С каждым днем центр будет становиться (да и становится — я смотрю по «инстаграмму») только лучше и интереснее. Записаться на короткий курс можно в любой день и на любой автомобиль. Советую всем и каждому!

Алексей Зайцев





Валерий Никитченко — один из первых посетителей проекта «jaguar-rc.ru», является владельцем Jaguar XJS 1992 года, выпущенного для японского рынка и выкупленного там же на аукционе. Данное интервью — первое в истории клуба, его провел 24 ноября 2008 года создатель проекта Данила Тарасенко (Administrator). Стоит добавить, что с тех пор интернет-проект «jaguar-rc.ru» вырос до полноценного Российского Ягуар Клуба с 11000 зарегистрированных пользователей в России, Беларуси и странах ЕС, внушительным архивом технической документации по всем моделям Jaguar, ежегодными мероприятиями и собственной дисконтной программой, а Валерий впоследствии стал его президентом.

— *Расскажите о себе.*

— Родился в городе Семипалатинск Казахской ССР. Высшее образование получил в Ленинграде, окончил военное строительное училище. С тех самых пор работаю по специальности — занимаюсь строительством. И мне это нравится, и в молодости нравилось, и сейчас все устраивает.

— *Как давно за рулем и какие были автомобили?*

— За рулем со школы, еще отец учил на Жигулях основам вождения. Первым собственным автомобилем стала в начале девяностых годов белая-белая «Восьмерка». Причем интересная, конечно, история была — продавец на выбор предлагал два варианта: ярко-красный Alfa Romeo с огромными дисками и «Восьмерка», старая и перекрашенная, причем по одинаковой стоимости, порядка трех тысяч долларов. И, видимо, испуг российского человека оказал решающее значение — выбрал «восьмерку», потому что она была у всех. И думаю, правильно сделал, в те времена далеко бы на альфе не уехал — сервисов не было, запасные части было не найти.

Первым ощущением от покупки стало много раз описанное чувство свободы. Тогда работал в проектно-институте на Брестской, и настоящим откровением для меня стала возможность в течение одного дня совершенно свободно посетить множество мест, значительно удаленных друг от друга, что на метро и общественном транспорте было практически невозможно. Сейчас все иначе, иной раз уже и хотелось бы сократить ежедневный маршрутный лист до одного места, но ощущение свободы остается.

Автомобили были разные, всегда это были заряженные двухдверные купе, например, Toyota Celica и Toyota Solara. Во многом этап выбора автомобиля для меня тоже интересен. Тщательное изучение огромного количества технических характеристик, много-много «прощупывания», тест-драйвы и сравнения — все это доставляет своеобразное удовольствие.

Сейчас у меня несколько автомобилей: BMW M3 2003 года, Jeep Grand Cherokee 6.1 SRT 2006 и, конечно, виновник сегодняшнего торжества — Jaguar XJS 1991 года.

— *Расскажите подробнее о приобретении Jaguar.*

— Пришел к нему случайно — в один момент времени понял, что хочу чего-то необычного, такого, что не надо будет продавать через год. Меня интересовала BMW шестой серии. Начал искать через интернет, смотрел один экземпляр, но он оказался какой-то... «чахлый», совсем мне не понравился. А одним из ключевых конкурентов этой модели в свое время считался именно Jaguar XJS, но об этом я узнал уже позже. Тогда я расширил поиск, смотрел фотографии Mercedes в 126-м кузове, тоже, кстати, очень приятное купе, и на снимке увидел силуэт XJS. Ехал на встречу уже не из-за Mercedes. У владельца было много интересных автомобилей, в том числе два Jaguar XJS: купе и с открытым верхом. Задачок оставил в тот же день...

Важно отметить, что это приобретение стало для меня совершенно неожиданным. Всегда ранее я с особым трепетом и вниманием изучал автомобиль, узнавал о нем практически все. Но только не в этот раз — не смотрел ни технического состояния, ни характеристик, ни общей информации, ничего. Силуэт, просто силуэт, сыграл решающее значение — длинный, стремительный, низкий, приземистый, спортивный. Больше меня в тот момент ничего не интересовало. Люди так женятся, как я купил этот Jaguar. Увидел и на следующий день прямоком в ЗАГС.

Приобрел его в ноябре 2007 года. Владелец в течение недели подготовил все документы, были определен-

ные мучения с постановкой на учет, но это были приятные мучения. Уже после стал изучать форумы, общаться с людьми, и стало понятно, что можно было и салон найти другой, и двигатель свежее, и экземпляр пореже, и общее техническое состояние лучше. Съездил в Коллекцию, встретил там еще несколько подобных экземпляров, познакомился с литературой для коллекционеров. Наверное, надо было сделать все это до покупки, наверняка можно было найти лучший вариант. Но, как уже говорил, в тот момент меня это волновало меньше всего на свете.

«Люди так женятся, как я купил этот Jaguar. Увидел и на следующий день прямоком в ЗАГС».

— *И какие ощущения от Jaguar?*

— Самое первое ощущение — улыбка до ушей! Не мог сдержаться! Кстати, до сих пор сохранилось. Поначалу было даже как-то неудобно от многочисленных взглядов, незнакомые водители сигналили и поднимали в знак одобрения большие пальцы рук. Было даже желание затонировать автомобиль. Хотя, конечно же, понимаю, что никогда этого не сделаю, ровным счетом как и вообще не собираюсь в нем ничего менять — ни ксенон устанавливать, ни парктроники, ни других «модных» штук. Единственное, что добавил в него, — это роскошную акустическую систему, не пожалел денег, и получилось просто великолепно. А от взглядов перестал чувствовать себя неловко, научился радоваться и улыбаться в ответ.

Иногда встречаю другие автомобили редкие и сам сигналю, радуюсь. Недавно встретил Mercedes семь-



JAGUAR CLUB RUSSIA: АВТОМОБИЛИ И ИХ ВЛАДЕЛЬЦЫ

десять пятого года, в отличном состоянии, отполированный до блеска... Не понимаю, как ему удалось не запылиться, я несколько раз полировал XJ5, хватает лоска буквально на считанные минуты — отъедешь от Лолленции, и уже слой пыли, по этой же причине верх открывать хочется только за городом. Хотя за городом своя беда — ездки по обочинам, стоит только где-то в пробке остановиться, как начинают летать, а от них и камни и столбы пыли. Одним словом, машина выходного дня, чтобы можно было ездить без пробок, спокойно, по красивым местам. Его тяжело даже назвать транспортным средством — автомобиль для души. На вопрос «Для чего он нужен?» сформулировал ответ так, и друзьям говорю, и себе: «В выходной день взять пива, выкатить его из гаража и неторопливо натирать его». Отличная перспектива.

Практичности в нем конечно не много, даже мне, привыкшему к спортивным автомобилям, садиться в него — целое упражнение. Первое время трудно было привыкнуть — обзорность не самая лучшая, габариты с непривычки чувствовались с трудом, она заплывала, дворники не справлялись, в сравнении с другими моими автомобилями медленно разгоняется, медленно тормозит. Потребляет бензина много, двадцать пять литров в загородном режиме, а если попасть в пробку, то все пятьдесят. Хотя это просто современные автомобили ушли далеко вперед, в свое время он был верхом технической мысли. А какой у него звук двигателя... непередаваемый! Со снятым верхом неспеша катиться по пустынному загородному шоссе, слушая его мягкий рокот, — за это ему можно простить любые недостатки.

Великолепный автомобиль!

— Мы хотим донести до нашей аудитории понимание стоимости содержания Jaguar. Расскажите о расходах, связанных с ним?

— За двадцать с небольшим купил — двадцать с небольшим вложил в течение года. Из изменений в планах по-прежнему осталось ВСЕ, включая кузов выправить, отшлифовать мелкие вмятины, покрасить, привести в порядок салон кожаный. Все, что смог осилить, — привести ходовую в более менее достойный вид, чтобы можно было спокойно ездить. Музыку установил, по салону немножко поправил. По скоромному подсчетам, чтобы завершить все, потребуется еще тысяч двадцать пять — тридцать. Пришел к пониманию, что, в принципе, можно было найти вариант, уже хорошо сделанный в Германии, и сразу тысяч за пятьдесят-шестьдесят купить. С другой стороны, как упоминалось, при покупке вопрос практичности не рассматривался. В любом случае он должен получиться нормально. Впервые есть в жизни мысли, что продавать его через полгода-год не надо будет, и эти мысли радуют.

— Получается, уже порядка сорока тысяч потрачено, и еще почти столько же надо. Немало.

— Да, чудес не бывает.

— Если тяжелые времена не настанут, Вы его планируете когда-либо продавать?

— Не думаю, честно говоря. Если не настанут, то вряд ли. Да вообще никогда не думал, не только с Jaguar. Наверное, из-за того, что всегда брал машины таче, отчасти bestlookовые. И потом раскодаются они по друзьям, в распродчку и со скидкой.

— Еще один элемент, который я пытаюсь найти. Когда я находился еще на этапе выбора автомобиля, столкнулся с тем, что Jaguar все называют легендарным, все считают его харизматичным, все легко и непринужденно оперируют таким термином, как «философия» Jaguar. Но на любой встречный детализирующий вопрос большинство затрудняется уточнить, что именно они имеют ввиду под этими словами.

— Я эту тему на форуме потому и пропустил, что сформулировать не смог.

— Давайте я попробую помочь, задавая ряд наводящих вопросов. Из того, что уже так или иначе сформулировано. Для начала, многие считают Jaguar живым, одушевленным...

— Да, на самом деле имидж, харизма, история, легендарность, живость и то, что на этой машине машины кончатся, как говорит мой знакомый. Это понятно.

— Чувство собственного достоинства? Чувство гордости от владения и управления автомобилем?

— Наверное, влияет, может быть у меня просто совпало с возрастом, когда реально к сорока годам, что бы там ни говорили, но ты понимаешь, что изменился. И здорово это замечаешь, этого не было даже в тридцать девять. Перемены наступают достаточно резко, может быть даже под давлением общественного мнения, когда тебе часто говорят о том, что в сорок лет меняются все, начинаешь в это верить и сам меняешься. Гордость, наверное, не то слово, но, безусловно, приятно. Скрывать нечего, понятно, что это может показаться самолюбованием, но даже эта наша встреча состоялась потому, что мне это надо, мне это приятно.

— Далее, из философии, считается, что к Jaguar надо хорошо относиться, а иначе он будет плохо относиться к вам.

— В моем случае, если слово «баловать» можно применять, то ему я уделяю больше внимания, чем другим своим автомобилям. Хотя и они желанны, выбирал то, что хотел, выбирал долго, и во все автомобили деньги вкладываются, все ремонтируются без ограничений. Но его балую.

— Другие не обижаются?

— Не знаю, думаю нет.

— Вы его как называете?

— «Кошак».



Фото: Руслан Хубуев

— А он Вас?

— Он молчит пока.

— Ничего, рано или поздно заговорит. Скорее уже к шестидесяти годам, тоже, наверное, наступает черта, когда с тобой начинают автомобили разговаривать.

— Закирит «Хватит!». Наверное, да. Кстати, если статистику посмотреть, по среднему возрасту владельцев Jaguar — свыше тридцати лет, а на XJ даже сорок пять плюс. Хотя думаю, что скорее тут склад характера важен больше, чем возраст. Машина все-таки больше подходит для степенной езды, неторопливой, уравновешенной.

— Хорошо, еще из элементов философии. Вы знакомы с владельцами других Jaguar, можете сказать, что есть какие-то общие черты характера, может быть увлечения, не связанные с автомобилями, что-то общее?

— Я в этом клубе и на форуме не так давно и далеко не самый активный участник. Это сейчас, в связи с кризисом, появилось время посещать его чаще... Конечно, есть общие темы обсуждения и соприкосновения, мне кажется, если взять любой клуб, участники будут схожи по взглядам и мировоззрению, обязательно найдут общий язык. Из очевидного, объединяет, наверное, возраст. Все старше тридцати-тридцати пяти.

Конференция Jaguar чем еще интересна — там девушек и женщин много. Нормальных, понятных, симпатичных, разбирающихся в автомобилях на порядок даже лучше, чем я.

— Красивые и умные? Это, кстати, надо будет отметить в «философии». В женской ее части.

— Так и есть. Есть действительно эксперты в технических нюансах, разбирающиеся на порядки лучше меня.

Хотя может быть это уже лично мои особенности, что я больше удовольствия получаю от процесса вождения.

И марка Jaguar — это действительно не просто покупка. Примесь философии есть... или как ее лучше назвать, может быть, шизофрения?

— Ну, мы за год-полтора сформулируем в итоге некую общую трактовку, а потом опнем доктору, пусть сформулирует, как называется наш диагноз.

— В этом смысле Валерий, под ником Jaguar XJ 12, он титан, надо его попросить еще рассказать свою философию. Это человек номер один, и по знаниям, и по опыту, и по увлеченности Jaguar.

— Про встречи уже известно, что однотипные встречи, не наполненные содержанием, быстро надоедают. Что лично Вам было бы интересно на встречах?

— Мячково, безусловно, мне было бы интересно. Я бывал там и на своем M3, а если там будет встреча, то приеду на своем Jaguar XJ5. В любом случае, нужны привлекательные мероприятия. Обязательно надо еще продумать программу для жен и детей, а то на вторую поездку один, а на третью могут уже просто не явиться.

— Что хотели бы увидеть на проекте Jaguar FC?

— Чего реально не хватает — информации по запчастям, по технической части, каких-то повседневных вещей, в духе «где купить и за сколько?». Потому что реально есть трудности. Трудно достать, привезти и заплатить за это. Пока есть деньги, идешь в ближайший магазин и не смотришь на деньги. Далеко от философии, но это жизнь.

— Спасибо большое! Всего доброго!

Данила Тарасенко

ОТКРЫТИЕ VII СЕЗОНА JAGUAR CLUB RUSSIA



11 апреля 2015 года состоялось открытие VII сезона Jaguar Club Russia. Никаких монолек и традиционных чопорных «файе-о-клоков» — исключительно дружеская атмосфера встречи владельцев британских «кошек». Сбор был назначен возле ресторана «Shore House» комплекса «Фрокус». На открытии присутствовали более тридцати участников из столицы и Подмоскья со своими четырехколесными «плодопечными» — автомобилями Jaguar.

Президент Клуба Валерий Никитченко (vnm3) вместе со своим Jaguar XJ5 прибыл на место сбора участников вторым, первым прибывшим стал Артем (Artem Prado) на Jaguar XF, который дожидался всех остальных участников, весьма колоритно расположившись в фирменном «ягуаровском» кресле со своей традиционной сигарой. На встрече прошла презентация нового проекта клубного реставратора и коллекционера Сергея Ковалева: он представил изумленной публике недавно отреставрированный Jaguar XJ Series I 1971 года. Помимо раритетного «британского джентльмена» на открытие VII сезона Российского Ягуар Клуба приехали другие редкие модели Jaguar, которые нечасто выезжают на дороги столицы, но на встрече они были представлены даже в различных вариантах кузова: Jaguar XJ5, Jaguar XK8, XK 150. Были замечены Jaguar XJ в различных кузовах, вплоть до последней модели в кузове x351, множество Jaguar X-type, S-type и Jaguar XF. По словам президента, мероприятие посетило и большое количество новых участников Клуба, среди которых были замечены яркие



автомобили, являющиеся уникальными даже для видавшей виды «кошачьей» тусовки. Особенно много любопытных взоров собрали черный Jaguar XKR участника клуба Мераба и редкий дизельный Jaguar X-type в кузове универсал.

После общего сбора члены Клуба в составе колонны выдвинулись в сторону Музея Задорного, где находится коллекция редкой автомобильной и военной техники, которую участники мероприятия посетили с экскурсией. В числе автомобильных образцов были представлены экзотаты таких марок, как Horch, Delahaye и Packard. Внимание участников Клуба привлекла редкая «кошка» — «открытый» алюминиевый Jaguar XK120 Alloy небесно-серого цвета с перетянутым кожаным ремнем капотом — самый быстрый автомобиль пятидесятых. Из советских автомобилей членам Клуба наиболее запомнились представленные «открытая» черная «Чайка» ГАЗ-13Б, ЗИС-110Б и ЗИЛ-111Д.

Дети участников клуба окружили экзотаты Messerschmidt KR 175/200 и BMW Isetta, которые очаровывали своими небольшими габаритами. После посещения крытой экспозиции состоялся обед, по завершении которого участники Клуба осмотрели открытую площадку на территории Музея. Внимание мужской половины участников Клуба неизбежно привлекли представленные на открытой площадке Музея самоходные установки (СУ-100, ИСУ-122), а также танки моделей Т34-76, ИС-3.

Встреча была проведена в формате активного общения на открытом воздухе, участники отметили интересную программу экскурсии с гидом и приветственную атмосферу мероприятия. Ярким и завершающим моментом солнечного весеннего дня послужила памятная фотосессия участников мероприятия со своими «кошками» и торжественная речь президента Клуба, ознаменовавшая открытие VII сезона Jaguar Club Russia.

Карина Вершинина



ОТКРЫТИЕ VII КЛУБНОГО СЕЗОНА В САНКТ-ПЕТЕРБУРГЕ: «JAGUAR BBQ PARTY»



Важным событием 2015 года для участников Российского Jaguar Клуба в Санкт-Петербурге стало мероприятие, посвященное открытию VII клубного сезона, которое по традиции прошло в формате «Jaguar BBQ Party».

Мероприятие состоялось 2 мая 2015 года под открытым небом на берегу Финского залива. С утра на выезде из города собрались два десятка владельцев британских кошек, среди них: Геннадий (Glade) с супругой Афиной (AFINA) на зеленом Jaguar XF, Олег (Vas'ka kot) с супругой на Jaguar X-type, неоднократно принимавшем участие в клубных прогонах в Англию, Александр Попов на черном Jaguar XJR, Дмитрий (MorDoVorot) вместе со своим сыном на Jaguar X-type, а также другие участники клуба вместе со своими домочадцами и друзьями. Не обошлось и без клубного фотографа Ильи Федорова, яркие фотографии которого помогают запечатлеть самые интересные моменты клубных встреч. На открытии клубного



сезона в Санкт-Петербург приехали и гости из столицы: Сергей Новалев с семьей на Daimler Double 6 в кузове XJ 40, Иван (John Render) с супругой на Jaguar XF и Александр (ShuraKh) с сыном на Jaguar XK. Как только собрались все участники, был дан старт первому в сезоне автопробегу: все Jaguar, украшенные клубными флажками, двинулись одной колонной по Приморскому шоссе через г. Сестрорецк до парка Дубки. Вереница разнообразных моделей Jaguar привлекала внимание всех участников движения: водителей, пешеходов и даже сотрудников ДПС.

Добравшись до пляжа Финского залива, участники клуба разбили зеленый «Jaguar-лагерь» и начали подготовку к пиршеству. Задействованы были все: кто-то занимался приготовлением мяса, кто-то накрывал на стол, кто-то развлекал всех собравшихся различными историями из клубной жизни. Дождь, то и дело пытавшийся спугнуть участников барбекю, наоборот лишь разогнал аппетит и подарил много положительных эмоций, а бескрайний серый угрюмый залив, который почти сливался с пасмурным питерским небом, так и не сумел омрачить собравшихся, послужив прекрасным фоном для совместных фотосессии. Гамма эмоций, десятки фотографий, счастливые лица – вот повод для новых встреч с друзьями! Все участники остались сыты, довольны, позитивно подкреплены и бурно встретили вечер в одном из уютных английских пабов Санкт-Петербурга.

Александра Воробьева



РОССИЙСКИЙ JAGUAR КЛУБ НА VIII МЕЖДУНАРОДНОМ СЛЕТЕ РЕТРО И КЛАССИЧЕСКИХ АВТОМОБИЛЕЙ «РЕТРО-МИНСК 2015»



В январе 2015 года Общественное Объединение «АвтоАмерика» — организатор ежегодных Международных слетов ретро и классических автомобилей — пригласило Российский Jaguar Клуб принять участие в 8-м Международном слете ретро и классических автомобилей «Ретро-Минск 2015». Мероприятие было назначено на 15-17 мая 2015 года.

К участию в мероприятии были приглашены все желающие, однако для участия в самой экспозиции был выдвинут регламент допуска ретроавтомобилей по следующим параметрам: аутентичное внешнее и технически исправное состояние, исправный и привлекательный внешний вид, выставляемый автомобиль должен являться редким. Только при соблюдении всех этих условий автомобиль становился достойным быть представленным на

мероприятии. Остальные автомобили и их владельцы приглашались в качестве команды поддержки и зрителей.

Многие наши однолюбники приняли это предложение и заранее начали готовиться к пробегу, доводя машины для идеала, как в техническом плане, так и внешне. Не лишним стало спланировать пару дней отпуска для участия в мероприятии. Отбор автомобилей осуществляла специальная комиссия, состоящая из представителей

«АвтоАмерики» и опытных реставраторов Российского Jaguar Клуба. В результате честно быть представленными на экспозиции «Ретро-Минска 2015» были удостоены три Jaguar XJ Series 3 и три Jaguar XJ5. Еще около десятка участников были готовы выдвинуться в качестве группы поддержки.

Сбор и старт участников был дан в Москве 15 мая в 8 утра. Колонна из клубных автомобилей Jaguar двинулась в сторону города-героя Минска, собирая восторженные взгляды окружающих. Путешествие было легким и приятным, т.к. погода благоприятствовала путешествию, и настроение у всех было отличное. Трасса Москва-Минск славится своим ровным покрытием, так что абсолютно никаких приключений в дороге не случилось. К 16 часам колонна прибыла на место сбора организаторов, и после обязательных процедур регистрации участников экспозиции было выделено время для отдыха — дружной компанией все участники автопробега отправились в гостеприимное местное кафе, где и провели остаток вечера.

16 мая в 9 утра все участники встретились в точке сбора, получили от организаторов флаги и наклейки и выстроились по номерам в живописную колонну. Как только формирование колонны было завершено, все участники выдвинулись в центр Минска в сопровождении сотрудников ГАИ и восторженных взглядов жителей столицы Беларуси. На площади в центре города все машины были выстроены в ровные шеренги, для того чтобы все желающие смогли ознакомиться с прекраснейшими представителями ретрокультуры из Беларуси, России и стран Прибалтики. Общее количество экспонатов фестиваля превышало 100 автомобилей. Это были и представители советского автопрома, и иностранные раритеты: французские, немецкие, американские, итальянские машины, и, конечно, клубные Jaguar. Стоит отметить, что, несмотря на редкость некоторых экземпляров выставки, зрители испытывали неподдельный интерес к автомобилям участников Российского Jaguar Клуба — многие из пришедших даже не подозревали о существовании представленных моделей Jaguar.

В течение дня автомобили несколько раз меняли площадки экспозиций, чтобы максимальное количество зрителей могло увидеть и прикоснуться к автомобильной истории. По центру Минска колонна ретроавтомобилей сделала круг почета в память о Великой Отечественной Войне.

После окончания мероприятия представители Российского Jaguar Клуба организовали совместную встречу с товарищами из белорусской ячейки — Jaguar Клуба Беларусь в ресторане Гвоздь. Встреча была насыщена новыми знакомствами, шутками, дружеским общением и, конечно, обсуждением любимых автомобилей. Было решено ежегодно проводить подобные встречи, пусть и не обязательно в рамках «Ретро-Минска».

На следующий день, 17 мая, выставившись как следует и отдохнув перед дорогой, клубная колонна выдвинулась из Минска и к вечеру прибыла в Москву. Участники пробега получили заряд бодрости и море положительных впечатлений и еще долго благодарили организаторов Общественного Объединения «АвтоАмерика» за это отличное предложение.

Сергей Ковалев



Фото: jaguarclubrussia.com

ФЕСТИВАЛЬ «БЕЛЫЕ НОЧИ В СТИЛЕ JAGUAR»



Фестиваль «Белые ночи» — особое событие в календаре Российского Jaguar Клуба, уже ставшее традицией. Каждый год в середине июня, в самый разгар сезона удивительных белых ночей, владельцы британских автомобилей с дикой кошкой на эмблеме собираются вместе в Санкт-Петербурге, чтобы провести незабываемый день в компании единомышленников, похвастаться своими любимцами, полюбоваться на редкие экземпляры от клубных реставраторов и коллекционеров, выбрать самых-самых и ярко отметить все победы!

Фестивалем данное событие названо не случайно. В словаре русского языка С.И. Ожегова фестиваль (от латинского «festivus» — праздничный) — широкая общественная праздничная встреча, сопровождающаяся просмотром достижений каких-нибудь видов искусства. В таком ключе мероприятие и прошло — настоящий праздник для любителей британских автомобилей, сопровождающийся просмотром достижений их владельцев.

Солнечным субботним утром 20 июня 2015 года Российский Jaguar Клуб при поддержке постоянного партнера клуба и генерального спонсора мероприятия — дилерского центра Omega-Премиум — собрал в Санкт-Петербурге любителей и владельцев автомобилей британской марки Jaguar со всей России для того, чтобы отметить 80-летие марки и выбрать Miss Jaguar Club Russia 2015!

Начался день со сбора колонны Jaguar на Петровской набережной, регистрацией участников, выдачей порядковых номеров и клубных флажков. Затем, под взоры встречных автомобилистов и пешеходов, колонна из 2-х десятков машин проследовала по набережным города на Неве, выехав из города по Приморскому шоссе в сторону поселка Комарово, где к этому времени в гостеприимном ресторане «Гольфстрим» на пляже финского залива полным ходом шла подготовка к финалу конкурса Miss Jaguar Club Russia 2015. На финал приехали 8 девушек-участниц клуба из Москвы, Твери и Санкт-Петербурга. На входе в ресторан гостей ждала регистрация и фуршетная зона, где все смогли подкрепить силы и угоститься лакомствами от партнеров мероприятия.

Отдельное внимание в этот день было уделено еще одному юбилею — 40-летию модели Jaguar XJS! На мероприятие приехали 2 клубных XJS из Москвы: Сергея Ковалёва и Владимира Козлова — машины были размещены на террасе ресторана, а их владельцам в торжественной обстановке вручены памятные награды!

Радости и веселью не было предела, программа дня была насыщена модными показами от партнеров мероприятия: компании Vogue, дизайнеров Анны Михайловой и Ии Йоц, розыгрышами призов и подарков от других партнеров мероприятия. Особым украшением мероприятия стал финал конкурса Miss Jaguar Club Russia 2015.

По итогам мероприятия среди клубных участников автопробега было проведено награждение в нескольких номинациях. В итоге «самый почтенный Jaguar» оказался у Сергея Ковалёва из Москвы (XJS 1985 года), а в номинациях «самый мощный Jaguar» и «самый длинный автопробег» победил Николай Николаевич из Армавира, преодолев 2045 км на своем 395-сильном Daimler. «Самым стильным экипажем», после продолжительной борьбы за лидерство, оказался экипаж Владимира Козлова из Москвы — количество клубных вещей и аксессуаров из коллекции Jaguar на Владимире зашкаливало, небреженными оказались разве что шпурки.

Солнечный и насыщенный событиями день пролетел незаметно и сменился чудесной белой ночью, под покровом которой самые стойкие участники мероприятия встретили в автатории Невы корабль с альмами парусами, который причалил у Петропавловской крепости под залпы праздничного салюта.

Приглашаем владельцев Jaguar и читателей журнала «The JAG» на фестиваль «Белые ночи в стиле Jaguar», который пройдет в конце июня 2016 года в Санкт-Петербурге. Следите за анонсами на www.jaguar-club.ru!

Геннадий Гладышев



MISS JAGUAR CLUB RUSSIA 2015



Финал конкурса «Miss Jaguar Club Russia 2015»
 прошел 20 июня 2015 года
 в рамках фестиваля «Белые ночи в стиле Jaguar»
 на солнечном берегу Финского залива
 в Санкт-Петербурге.

ГЕНЕРАЛЬНЫЙ ПАРТНЕР
 дилерский центр Jaguar Land Rover «Омега-Премиум».

ОРГАНИЗАТОР МЕРОПРИЯТИЯ
 агентство Best Events

ПАРТНЕРЫ МЕРОПРИЯТИЯ:
 FRAYWILLE, TELETRADE, Аркан, BOGNER, Вассараг, Сырная Лавка,
 Кенгуру, Dermalogic, ESTEL, «Палкинъ», Kasumi.

Конкурс «Miss Jaguar Club Russia» проводится ежегодно с 2014 года и призван отдать должное прекрасным девушкам, чья любовь к своим автомобилям и интерес к марке Jaguar зачастую оказывается сильнее, чем у мужской половины клуба!

В рамках конкурса девушки размещали свои фотографии в клубной галерее на сайте www.jaguar-fc.ru, в то время как мужская часть клуба в течение месяца активно голосовала за понравившихся конкурсанток. Восемь девушек, набравших наибольшее количество голосов, были приглашены на финал конкурса в Санкт-Петербург. В назначенный день, пока мужская часть клуба собиралась для участия в автопробе, девушки с самого утра прибыли в ресторан «Гольфстрим», где силами стилистов и визажистов Ирины Петровой им наносили макияж и делали прекрасные причёски. Затем конкурсанток ждали примерка платьев, предоставленных модным домом Ии Йоу, пробные дефиле, снова примерки — множество приятных и волнительных моментов.

Финал конкурса состоял из трех этапов: первым испытанием стало дефиле в дизайнерских платьях, вторым испытанием — демонстрация «домашнего задания» — дефиле в цветочных венках собственного изготовления. В качестве финального испытания всем участницам предстояло блеснуть знаниями об истории бренда Jaguar, ответить на вопросы викторины о знаменательных датах, личностях и моделях автомобилей. С заданиями все девушки справились блестяще.



УЧАСТНИЦЫ ФИНАЛА НА ФОНЕ КЛУБНЫХ JAGUAR XJS

слева направо: Ковалёва Елена (Москва), Любимова Юлия (Санкт-Петербург), Орликова Ольга (Москва), Зайцева Ирина (Санкт-Петербург), Лещина Ольга (Санкт-Петербург), Цивина Инна (Санкт-Петербург), Ящук Ольга (Санкт-Петербург), Кокина Ольга (Тверь)

Все финалистки конкурса Miss Jaguar Club Russia получили призы от партнеров мероприятия: шоколад Bakkarat, наборы косметики Dermalogica, ESTEL, наборы конфет ручной работы от ресторана «Палкинъ», призы от компаний «Менгуру» и Teletrade. Победительница конкурса, помимо памятных статуэток, ждала японские ножи Kasumi и потрясающие ювелирные изделия от FREYWILLE!!!

JAGUAR CLUB RUSSIA: КЛУБНАЯ ЖИЗНЬ



ЖЮРИ КОНКУРСА:

Сергей Иванов, главный редактор издательства «Премиум-Пресс»
Кирилл Капица, кинорежиссер
Александр Горин, директор FREYWILLE
Геннадий Гладышев, руководитель Jaguar Club Russia в Санкт-Петербурге



THE JAG



1 МЕСТО

Цивина Инна (Санкт-Петербург)



2 МЕСТО

Любимова Юлия (Санкт-Петербург)



3 МЕСТО

Ковалёва Елена (Москва)



Приз зрительских симпатий
Кокина Ольга, Тверь

Спасибо всем девушкам, переборавшим стеснение и решившим принять участие в конкурсе! Отдельной благодарности достойны девушки, не побоявшиеся приехать на финал! Все участницы были достойны победы, но в подобных конкурсах победа — не главное. Главное — это красота, радость и позитив, которыми финалистки конкурса щедро одарили окружающих! До новых встреч на конкурсе «Miss Jaguar Club Russia» в 2016 году!

ЧЕРНЫЙ ДЕНЬ ДЛЯ МОДЕНЫ, ШТУТГАРТА И ТУРИНА: JAGUAR XJS 40 ЛЕТ



5 сентября 2015 года Jaguar Club Russia отпраздновал 40-летие модели Jaguar XJS. Jaguar XJ-S (позже Jaguar XJS) — это британский «воздушный поцелуй» конкурентам класса grand turismo, фактически переживший девять жизней; модель выпускалась с 1975 по 1996 год. XJS был разработан на базе седанов Jaguar XJ и сменил грациозного Jaguar E-Туре в сентябре 1975 года. Внешность автомобиля развела любителей Jaguar на два противоборствующих лагеря — восхищающихся и ужасающихся поклонников марки. Несмотря на то, что XJS не обладал настолько же спортивным экстерьером, как E-Туре, он был полноценным представителем grand turismo и, что интересно, даже обладал более низким коэффициентом аэродинамического сопротивления (0,39)! В наши дни Jaguar XJS является весьма ценным представителем британской марки несмотря на долгие годы на конвейере всего было выпущено 115413 машин.

Сбор участников мероприятия организаторы назначили у главного здания МГУ на Воробьевых горах, для удобства подготовив две программы дня. Первая, «XJS short-program», более ориентированная на новичков клуба, предполагала участие в сборе колонны и общении-знакомство с одноклубниками. Вторая, «XJS full-program», предполагала сбор у МГУ, поездку колонной в Музей Задорожного, кофе-брейк и посещение экспозиций музея.

Участники мероприятия, несмотря на дождливую и пасмурную погоду, прибыли на место сбора с умытыми до блеска котами, неизбежно обращая на себя всеобщее внимание. Отдельно расположившаяся импровизированная экспозиция Jaguar XJS особенно пользовалась успехом у окружающих.

Мероприятие посетил Иван (XJR-S), владелец редчайшего зеленого XJR-S — подобных машин в России не более 5 штук. Свой автомобиль он презентовал как выставочный экземпляр, уточнив, что редкая «кошка» совершает пробеги не более 50-ти километров в год, однако ради мероприятия автомобилю пришлось выехать из гаража в «нелетучую» погоду.

Постоянный участник клубных мероприятий Владимир (XJSV12) прибыл к музею со своим сыном на красном XJS 1993 года, выпущенном для американского рынка. Владимир рассказал, что занимается разведением «котов» более 20 лет, владеет шестью представителями «семейства кошачьих», часто совершает поездки по Европе и знает многие европейские сервисы Jaguar. «В этих автомобилях определено есть душа. Они сделаны руками, и любят только тех, кто любит их», — отметил Владимир. — Я



Фото jaguar-club.ru

приятно удивлен: столько автомобилей старше 25 лет! Хотя, конечно, по понятным причинам масштабы этой встречи не сравнить с встречами английских клубов Jaguar». Владимир продемонстрировал собравшимся участникам привезенные из Англии уникальные альбомы с образцами салонной кожи и цветов кузовов XJS, набор для восстановления деревянных панелей и чехол для модели XJS.

Президент Клуба Валерий Никитченко (VVM3) приехал на своем шикарном двухместном XJS V12 1992 года, выпущенного для японского рынка. Не смотря на редкость (все-го было выпущено чуть более 3000 машин с этим кузове с двигателем V12) автомобиль нередко участвует в клубных автопробегах и неслучайно успевает побывать в Санкт-Петербурге. Перед собравшимися Валерий похвастался оригинальными документами на свой Jaguar.

Самым редким автомобилем мероприятия стал белый XJ-SC (Targa) Сергея Ковалева (выпущенный с завода 5 августа 1984 с двигателем 3,6 литра и МКПП: всего подобных машин было выпущено 1083 шт.). Автомобилей в модификации Jaguar XJ-SC было выпущено всего 4963 штуки, что было связано с нормами дорожной безопасности в США, основанной на рынке сбыта XJS. Вплоть до 1985 года там действовал запрет на эксплуатацию кабриолетов, поэтому до его снятия XJS выпускали в кузове Targa. От купе его отличали съемные части крыши над водителем и пассажиром, которые оставляли над головами лишь перекладину несущего каркаса.

Многих присутствующих очаровал Александр (ASD_GW), прибывший на черном XJS с фаркопом. Рядом с его автомобилем на коврик с изображением британского флага уютно расположилась собака-любимица семьи. Александр рассказал, что для перевозки четвероногих любимцев к XJS специально прилагается принцип. Свой автомобиль Александр охарактеризовал как «подарок», которым он владеет уже три года, о мероприятии отозвался положительно, охарактеризовав общение на встрече как интересное, а участников Клуба как «крутую тусовку».

«Тусовщицы» на других моделях «семейства кошачьих» с интересом окружали виновников торжества. Константин (guido) на серебристом Jaguar XH8 поделился, что общение на подобных встречах является наиболее запоминающимся моментом. «Данное мероприятие — редкая возможность увидеть старые ягуары, которые просто так не встретишь в Москве», — добавил он. Артем (akisgodchild) на зеленом XKR, прибывший с семьей, охарактеризовал мероприятие как прекрасное, подчеркнув, что подобная встреча, посвященная имениннику XJS, проводится в России впервые за всю историю. Самым впечатляющим автомобилем, по его мнению, стал XJS кабриолет. «Харизма английских авто — это философия того времени», — поделился Дмитрий (Димитрий), владелец прекрасного Jaguar XH8.

«Определено есть на что посмотреть», — прокомментировал торжество Андрей (blummel), приехавший на синем XJ Sovereign. «Мероприятие — уникальное, старые авто гораздо интереснее нынешних, а XJS кабриолет — весьма впечатляющий автомобиль», — отметил участник.

Многие участники сложили на мнение, что трудно выделить самую яркую машину среди виновников торжества, приехавших на мероприятие — каждая из них уникальна, впечатляет воображение и является прекрасной по-своему.

Понаблюдать за «кошками в прайде» решил и вишневым Mercedes SLC 1978



года — представитель московского клуба, вероятно, задумавший пережить английские повадки именинников.

Отметились на встрече и ценители итальянского автоискусства — участники клуба Альфарио Максим (альфинист) прибыл на своем недавно

купленном Jaguar XJS, выпущенном для британского рынка, не забыв завербовать новых участников из числа итальянцев в «кошачий» Клуб. «Владею автомобилем год. Мой XJS в прекрасном состоянии», — поделился он. Что же, для автомобиля, пережившего на конвейере девять жизней, это весьма почетно!

Отдельно стоит отметить прекрасную половину участниц Клуба, не отказавшую себе в удовольствии прибыть со своими экипажами. Наталья (feeling good) на своем XJ300 дополнительно отозвалась о мероприятии. «Встречи Клуба проходят нечасто, но ярко», — отметила она. Светлана, прибывшая со своим мужем Николаем (XJS-V12) на салатовом XJS, рассказала об увлечении мужа «кошками», подчеркнув, что полностью поддерживает его хобби. «Мы сами занимаемся реставрацией. В нашей семье машин несколько, но автомобиль — один», — отозвалась она о ярком семейном XJS.

Вдоволь пообщавшись и познакомившись, колонна участников Клуба отправилась в сторону музея Задорожного, привлекая внимание всего столичного автомобильного потока. На месте владельцы «кошек» оинидал фуршет и теплая атмосфера общения. Ярким моментом дня был торт, увенчанный несعدобой фигуркой XJS. Сами виновники торжества от сладкого отказались, однако их владельцы с радостью оценили десерт по вкусу.

На мероприятии отметил Сергей Ковалев, который произнес торжественную речь об истории модели, отметил основные временные рамки выпуска модели и поблагодарил участников Клуба за присутствие на мероприятии.

После завершения фуршета участников Клуба ждала увлекательная экскурсия по экспозиции музея.

В общей сложности в мероприятии приняло участие более тридцати экипажей плюс восемь участников прибыли на виновниках торжества Jaguar XJS различных цветов и модификаций.

Карина Вершинина

40-ЛЕТИЕ С МОМЕНТА ВЫПУСКА JAGUAR XJS: Ливерпуль, Англия



10 января 1975 года. Именно в это день первый Jaguar XJS сошел с конвейера завода в Браунс Лэйн (Browns Lane). Однако официальная премьера модели состоялась лишь 10 сентября 1975 года — эта дата и послужила точкой отсчета для автомобиля-долгожителя, автомобиля с большой буквы «А» (или правильной сказать — «J»), прожившего рекордный 21 год на конвейере (с 1975 по 1996), долгая и увлекательная жизнь которого продолжается в частных гаражах заботливых коллекционеров.

В год 40-летия начала производства легендарного Jaguar XJS Международный Jaguar клуб (JEC) объявил дату и место празднования дня рождения — 27 сентября 2015 года, Уэльс (Wales), окрестности замка Бодилвиддан (Bodelwyddan), что не далеко от Ливерпуля (Liverpool). Российский Jaguar Клуб, отпраздновавший 40-летие Jaguar XJS в Москве, снарядил команду из трех экипажей посетить это значимое мероприятие.

Старт первого экипажа Сергея и Елены Ковалёвых на автомобиле Jaguar XJ-S 1985 г.в. состоялся 19 сентября из Москвы. Второй экипаж Владимира и Тамары Козловых на автомобиле Daimler Century (X300) стартовал 21 сентября из Гамбурга. Третий экипаж Романа на Jaguar S-type стартовал из Саутгемптона (Southampton) и присоединился к двум первым на самом мероприятии.

Путь экипажа Ковалёвых пролегал из Москвы через Республику Беларусь и Польшу, которые он успешно миновал за первые два дня пробега. Встреча первых двух экипажей произошла на нейтральной территории в Германии не далеко от города Мюнстер (Münster), где они остановились на ночлег. С утра, 22 сентября, оба экипажа выдвинулись в сторону Бельгии и остановились в городе Динан (Dinant). Это место рождения любимого напитка Сергея и Владимира — пива Leffe, которое участники пробега незамедлительно продегустировали и отправились осматривать достопримечательности города. В среду, 23 сентября, благополучно миновав на поезде Евротуннель, оба экипажа прибыли в Великобританию и остановились в городе Гилфорд (Guildford), в котором остались еще на один день для посещения прекрасного замка Арундел (Arundel Castle). 25 сентября участники пробега покинули Гилфорд и добрались до города Бас (Bath) на реке Эйвон (Avon), с античности знаменитый целебными источниками (собственно, и само название переводится с английского как «баня»). Все утро 26 сентября было посвящено осмотру этого интересного города, а после обеда оба экипажа отправились в конечную точку маршрута, посетив по пути лишь Стоунхендж (Stonehenge).

Раннее утро воскресенья 27 сентября выдалось весьма туманным, и водители пошли прогреть своих «ношек». Jaguar XJ-S Сергея Ковалева вынул очень неприятный фортель — при заведенном двигателе заблокировал двери. Проблему решили примерно два часа и с помощью подоспевшего соклубника из Великобритании — Романа, и крепкой русской речи. В итоге английский характер виновника торжества был сломлен и двери были открыты. Однако из-за этого недоразумения все три экипажа на полчаса опоздали к началу мероприятия.

Организаторы были предупреждены о казусе, и представители Российского Jaguar Клуба уже ждали радужный прием. Вот как вспоминает этот день Сергей Ковалёв — опытный реставратор и владелец двух Jaguar XJS, один из которых и совершил «путь домой» спустя 30 лет с момента выпуска: «Англичане в очередной раз удивлялись нашему приезду, хотя это уже стало доброй традицией. Мы быстро поставили машины, подняли флаги и ринулись осматривать ивент. К слову сказать, организация мероприятий в



JAGUAR CLUB RUSSIA: КЛУБНАЯ ЖИЗНЬ



Международном Jaguar клубе (JEC) каждый год примерно одинаково: съезжаются клубы со всей Великобритании и всех стран мира, размещаются на поле в строго отведенных местах, выделяется зона основных мероприятий, зона отдыха с кафе и зона продажи сувенирной продукции и сопутствующих товаров. Так было и в этот раз. Виночники торжества стояли в центре мероприятия в зоне особого внимания. Организаторам удалось собрать все разновидности и все модификации Jaguar XJ-S. Рассказ о славном пути модели и о каждой выставленной машине доверили Найджелу Торли — биографу марки Jaguar и автору нескольких книг по истории любимого бренда.



Из представленных машин можно было выделить и ряд уникальных это единственный Jaguar XJ-S в кузове Daimler, Jaguar XJ-S Eventer, выпущенные компанией «Linx» в количестве всего 200 машин, и самый редкий среди них — с разборной крышей как у Jaguar XJ-SC (кузов тарга). Заметно выделялись среди множества выставленных машин и мощные Jaguar XJS Lister, имеющие заводской пининг от одноименной гоночной компании. Мною были замечены несколько редчайших Jaguar XJS Insignia с неповторимым интерьером и экстерьером. Был представлен уникальный Jaguar XJRS Нурег, выпущенный в трех экземплярах с мощным мотором более 500 л.с. В общем такого разнообразия этих великолепных и редких машин в другом месте и в другое время невозможно встретить нигде.



Придется ждать еще 10 лет до 50-летнего юбилея, чтобы собрать этих уникальных представителей вместе».

Участник клуба из Саутгемптона, Роман, был не столь подробен в воспоминаниях: «Мне все понравилось! Что рассказать подробнее? Я простой владелец Jaguar, а вот Сергей с Володей могут многое рассказать: они, как эксперты, там многое обсуждали, я и половины не понял. Многие экспонаты разложили «как на рентгене», мол то не так и это не отсюда... Да и большинство времени я провел рядом с их машинами, рассказывая англичанам, как ребята ехали, как реставрировали свои авто, короче было весело! Потом приехал какой-то человек с фотоаппаратом, типа в журнал, и побегал дальше! Из машин — в основном, конечно, были юбиляры всех годов выпуска и модификаций, их расставили в ряд по моделям и годам, организовал XJS Timeline. Остальные были расставлены по клубам, а там уж кто во что горазд, в одном месте могли стоять Jaguar от старенького E-тире до нового XJ.



THE JAG

Из редких — красный SS100 с дедом в петле, но я его сфотографировал лишь с расстояния и на ходу. Был еще один — зеленый, но я не смог его достать, и он уехал куда-то за замок. Еще был один Jaguar SS, он постоянно появляется на различных шоу и выставках. Много было Jaguar XK и их разновидностей, S-тире было в достатке, XJ, MK вторых, один MK9, были и другие классики, но я до них не дошел.



После долгого и интересного осмотра машин, бесед с их владельцами и штурма сувенирных лавок незаметно наступило время ланча и отдыха. День пробежал очень быстро, крайне занимательно и эмоционально. После 16 часов машины участников постепенно стали разъезжаться.

«Великолепный праздник, отличный день, отличная компания! Поездка удалась на славу! Правда, еще был долгий путь домой, в Москву: обратно через Брюгге, Бад-Бельциг, Польшу и Белоруссию. В итоге наш Jaguar XJS 1985 года выпуска проехал 8300 километров без приключений и капризов, вел себя на дорогах образцово и дарил массу положительных эмоций, ну если не брать в расчет маленький инцидент с центральным замком, который по прибытию успешно устранили в Москве», — подвел итог своего рассказа Сергей.



В заключение стоит отметить, что поездка на мероприятие Международного Ягуар клуб (JEC) стала уже третьей клубной поездкой, поэтому о российских владельцах Jaguar на «Туманном Альбионе» знают теперь не по наслышке.

Геннадий Гладышев



ЗАКРЫТИЕ VII СЕЗОНА JAGUAR CLUB RUSSIA



7 ноября 2015 года состоялось мероприятие, посвященное закрытию VII сезона Jaguar Club Russia. На этот раз встреча владельцев британских «кошек» прошла в только что открытом уникальном центре — Jaguar Land Rover Experience, который любезно распахнул свои двери Российскому Jaguar Клубу.

Погода в тот день будто специально преподнесла истинно английское настроение — легкая дымка тумана сковала небо над Москвой. Но этим ранним утром владельцам неукротимых Jaguar было не до сна: лоснящиеся коты мчались в сторону Новоринского шоссе, отряхивая по дороге последние капли воды, оставшиеся от утренних водных процедур, в то время как их владельцы допивали свой утренний кофе, стараясь выехать за пределы МКАД до наступления субботних пробок.

Влетев по импровизированной эстакаде, мы оказываемся на парковке центра. К нашему приезду на месте уже расположились более двух десятков «кошек»: возле гоночного трека парковались шикарные клубные Jaguar XJ Series 3 Валерия Дубовицкого и Владимира Козлова во главе с важным знакомым туманных дней — серебристым XJ Series 1 Сергея Новалева. Сразу за ними, соблюдая субординацию, расположились Jaguar XJ в 308-х и 350-х кузовах, отделяя почтенных «старичков» от «молодежи»: 5-тые, XF, и нескольких Jaguar XE, примкнувших к клубу чуть ли не с первых дней продаж. Особый ажиотаж вызвало появление почтенного Jaguar E-тупе Алексея Пруписа, участника Jaguar клуба и по совместительству президента Московского Mercedes клуба. Его красавец-«кот» небесно-голубого цвета посетил «тусовку» собратьев перед путешествием в Прибалтику, где проводит каждую зиму.

Напротив стройного ряда представительских Jaguar XJ расположились несколько клубных «спортсменов-грантуристов»: три Jaguar XJS, в их числе и «кот» президента клуба — Валерия Никитченко, и несколько



Jaguar XK: XK8 и XK 150. Далее стройными рядами расположились множество клубных Jaguar: XF, X-type и 5-тые из Москвы и Подмоскovie, несколько экипажей из Санкт-Петербурга. Среди всех машин ярко выделялись два Jaguar XF в нарядном виниле — XF sv8 в «гоночной» раскраске с британскими флагами Игоря (GFХ) и розовый перламутровый XF-5 Евгении Роговой.

Тем временем владельцы Jaguar с семьями и друзьями расположились в уютном ресторане Jaguar Land Rover Experience, делясь впечатлениями от увиденных на парковке раритетов и слушая рассказы недавно вернувшихся из Англии Сергея Новалева и Владимира Козлова.

В полдень всех собравшихся ждал сюрприз — презентация клубных календарей на 2016 год, на этот раз представленных в двух вариантах: Ladies & Jaguars и Jaguars only. Первые два экземпляра под продолжительные аплодисменты были торжественно вручены представителю импортера Денису Кононову, затем несколько экземпляров получили девушки, не пожалевшие своего времени и сил для участия в фотосетах. Далее уже все желающие смогли обзавестись полезным клубным сувениром, украсившим стены нескольких десятков домов в тот вечер.

Сразу после презентации календарей начались первые брифинги, на которых шеф-инструктор Jaguar Land Rover Experience Егор Васильев подробно рассказал об уникальном центре, истории его создания длиной в 7 лет, о предстоящих испытаниях, по ходу которых участникам клуба предстояло по достоинству оценить как новые модели британского концерна, так и размах самого центра. Разбившись на несколько групп, всем собравшимся предстояло пройти внедорожный маршрут и промчаться по кольцевой трассе на тестовых Land Rover, а затем испытать драйв и послушность новых моделей Jaguar на площадке для маневрирования.

На закрытии VII сезона Jaguar Club Russia присутствовали более семидесяти участников клуба из столицы, Санкт-Петербурга, Подмоскovie и других городов России со своими четырехколесными «плодоносными» — автомобилями Jaguar. Это мероприятие стало самой массовой встречей с момента основания клуба.

Геннадий Гладышев



ФИЛОСОФИЯ JAGUAR



Общепринятого определения самого понятия «философия» не существует. В моем понимании, философия — это набор утверждений и мнений, сложившихся на протяжении некоего времени, понимание которых так или иначе косвенно влияет на нашу повседневную жизнь: на потребительский выбор, на эстетические пристрастия, на принятие решений.

Философия Jaguar — это не правила, сформулированные покупкой автомобиля, это опыт и история человека, на основании которых он в итоге выбрал именно Jaguar.

Многие спрашивают: «Почему именно Jaguar? Что в нем особенного?» Некоторые задают вопрос в еще более странной форме: «Зачем Jaguar, ведь за эти деньги можно было бы

взять BMW (Audi, VW, Mercedes-Benz или другие) ведь он (онки) дешевле/лучше/практичнее/надежнее?». В ответ я обычно улыбаюсь и никак не комментирую, поскольку человеку, задающему такие вопросы, будет очень тяжело, да и в итоге неблагоприятно, объяснять простые для меня вещи. Я не хочу покупать то, что диктуют мне третьи обстоятельства. Я не хочу быть заложником модных ультрасовременных тенденций. Мне глубоко безразличны изысканные маркетинговые ходы. Совершенно не важно, насколько престижен или оригинален мой выбор. Нет, консервативные взгляды тут тоже не причём. Никого удивлять не собираюсь. Доказывать больше нечего и некому.

Я выбираю то, что мне нравится или хочется.

Я восхищен основателем Jaguar — Уильямом Лайонсом. Человек, который реализовал свои мечты и мечты всех, кто его окружал. Он вел компанию пятьдесят лет, и благодаря

ему десятки тысяч человек чувствовали себя частью единого целого. Много ли сейчас вы знаете таких управленцев?

Мне приятно ощущать частички души всех тех людей, которые сделали Jaguar сегодня таким, какой он есть. В каждой линии каждого Jaguar чувствуется истинная любовь и стремление достичь совершенства многих талантливейших дизайнеров.

Мне, иной раз, хочется прикоснуться к легендарному спортивному прошлому, в котором были и победы, и поражения, была радость и печаль, в котором живут чувства. Чувства объединения сил для победы, упорства в достижении целей и восторга в моменты ликований от победы.

Я ценю отношения и верность друзьям. У меня нет слуг, но есть соратники. Я уважаю чужое время и труд.

Трезво смотрю на вещи, без иллюзий. Я не считаю Jaguar лучшим, он просто мой. Мой друг и помощник.

Мне нравится, мне хочется, я выбираю, я восхищен, мне приятно, я в восторге, я ценю и уважаю друзей. Как это объяснить тем, кто должен быть модным, кому необходима практичность, кто хочет быть престижным и доказать своему окружению и всем остальным, что он чего-то стоит, при этом пытаться сэкономить на транспорте? Поэтому я и не пытаюсь, в ответ я обычно улыбаюсь и никак не комментирую.

И мой Jaguar улыбается мне в ответ. Мой друг.

А в чем ваша философия Jaguar?

*Я не считаю Jaguar лучшим,
он просто мой.
Мой друг и помощник.*

*Данила Тарасенко,
основатель проекта «jaguar-rc.ru»*

СМОЛЕНСКИЕ  БРИЛЛИАНТЫ
ювелирная группа



Невский проспект, 38/4
(вход с улицы Михайловская)
+7 (812) 571-61-60

smolenskdiamonds.ru