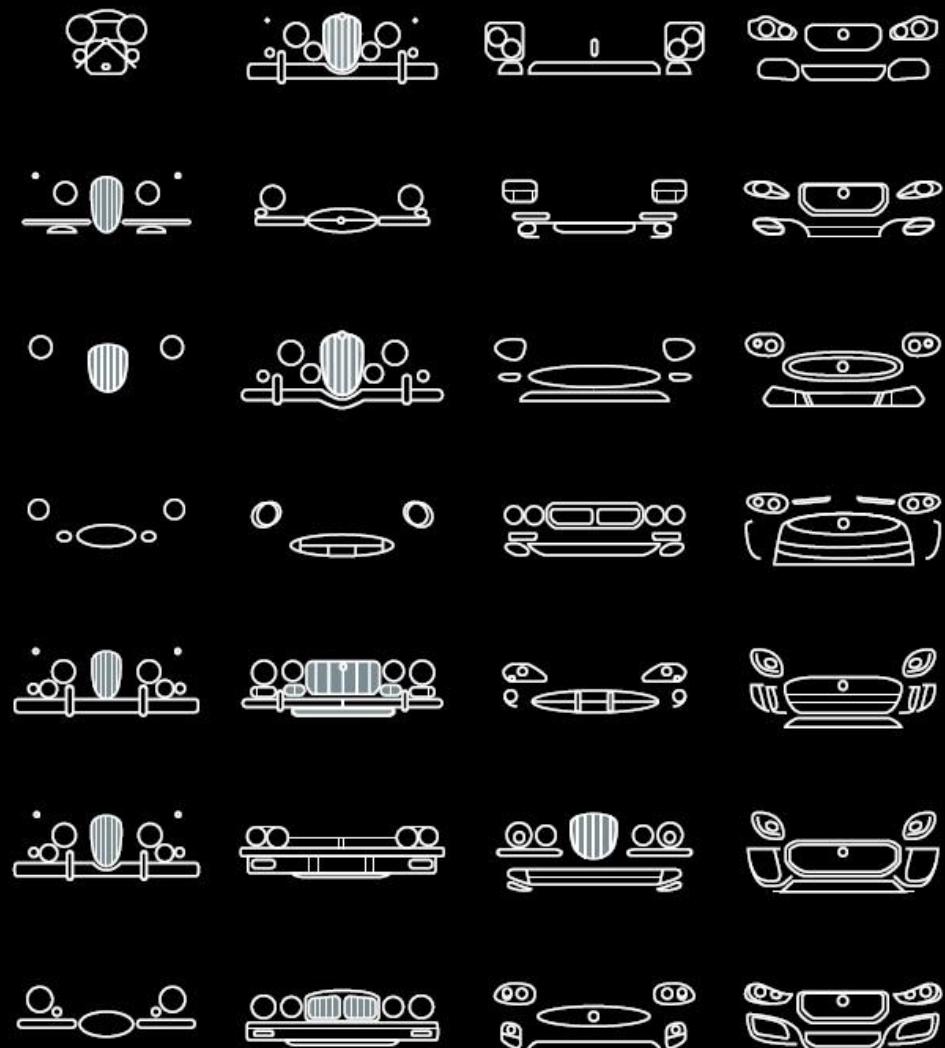




THE JAG

Jaguar Club Russia official magazine



№2 2017

Российский JAGUAR Клуб www.jaguarclubrussia.com

THE JAG

Дорогие читатели!

Поздравляю вас с тем, что вы держите в руках второй выпуск «The JAG» — журнала Российского Jaguar Клуба. До момента его выхода я был уверен, что в каждом деле главное — это сделать первый шаг в нужном направлении, а дальше уже и шагать умеешь, и куда идти знаешь. Но вдруг оказалось, что к выпуску журналов этот принцип не имеет отношения, и в какой-то момент стало казаться, что первый номер «The JAG» так и останется единственным. Тем не менее, наш журнал смог сделать «второй шаг» в своей жизни, и это произошло благодаря вам, нашим читателям! Ваш интерес стал тем самым вторым дыханием, которого так не хватало. Спасибо вам!

Мы подготовили интересные статьи о событиях, произошедших в мире Jaguar в 2016 году, и с удовольствием проживем их вместе с вами еще раз: поздравим Её Величество Королеву Великобритании с юбилеем, окунемся в прошлое вместе с XJ40, самым современным из классических Jaguars, узнаем о ведущих испытаниях систем автономного вождения и вновь удивимся невероятному Jaguar I-Pace. Нас ждут и спортивные события, недаром спорт и скорость у Jaguar в крови, о чем нам поведают Егор Васильев и Михаил Крашников, шефинструкторы центра Jaguar Land Rover Experience. Конечно же, мы не оставим в стороне события из календаря VIII сезона Российского Jaguar Клуба, получившего в начале 2016 года статус официального партнера Jaguar Land Rover Russia. Мы с вами посетим центр Jaguar Land Rover Experience, посетим в первом event-отеле «Конаково River Club», заедем в Питер на BBQ и останемся на Белые Ночи, чтобы выбрать Miss Jaguar Club Russia, будем восхищаться раритетными SS1 в закрытом музее компании «Старое Время» и увидим, как «боевые» Jaguar старательно стирают об асфальт свои покрышки на Moscow RaceWay. А еще у нас будут гости: Владимир Козлов, один из старейших поклонников бренда Jaguar в России, который поведает об особенностях выбора и обслуживания британцев в 1990-х годах, и Игорь Ковалев, председатель Jaguar RS Club, с его впечатлениями от участия в ралли третьей категории на гражданском Jaguar XF.

Уаживайтесь поудобнее, будет интересно!

Геннадий Гладышев,
Главный редактор журнала «The JAG»

Журнал «The JAG» №2 2017
Главный редактор: Геннадий Гладышев g.gladyshev@jaguar-fc.ru
Редакционная коллегия: Сергей Ковалев, Валерий Дубовицкий
Дизайн и верстка: Мария Сыромятникова
Отдел рекламы: adv@jaguar-fc.ru
Тираж: 999 экземпляров

Учредитель и издатель: Геннадий Гладышев
Отпечатано в типографии Типография HR24Print
ООО «ЦДШ», ИНН 7733227799, НПП 773301001
г. Москва, ул. Циолковского, 4, офис 303.
Подписано в печать: 30.01.2017
Дата выхода: 10.02.2017

СОДЕРЖАНИЕ

6 Торжества по случаю 90-летия Ее Величества Королевы
Великобритании

JAGUAR: НАСЛЕДИЕ

8 Современная классика
12 Прицел на мировой уровень
16 Легендарные двенадцать цилиндров

JAGUAR: НАСТОЯЩЕЕ

20 Технология автономного вождения
24 Расширение линейки двигателей Ingenium

JAGUAR: БУДУЩЕЕ

26 I-PACE

JAGUAR: АВТОСПОРТ

30 FIA Formula E
32 Le Mans Classic
34 Moscow Classic Grand Prix
36 Jaguar Land Rover Classic Rally

JAGUAR LAND ROVER RUSSIA

38 Егор Васильев о понятии «правильного» автомобиляJaguar
42 Jaguar Land Rover Tour 2016
44 Land Rover BAR Academy в Санкт-Петербурге

**JAGUAR CLUB RUSSIA: АВТОМОБИЛИ И ИХ
ВЛАДЕЛЬЦЫ**

46 Владимир Козлов о приключениях, семье и Jaguar

JAGUAR CLUB RUSSIA: КЛУБНАЯ ЖИЗНЬ

52 Открытие VIII клубного сезона в Москве
54 Jaguar BBQ Party 2016
56 Автопробег Москва-Конаково
58 Фестиваль «Белые ночи в стиле Jaguar»
60 Финал конкурса «Miss Jaguar Club Russia 2016»
62 Jaguar Club Russia на финале Moscow Classia Grand Prix 2016
64 Закрытие VIII клубного сезона в Москве

JAGUAR CLUB RUSSIA: АВТОРИТЕТНОЕ МНЕНИЕ

66 Русские мили для английского джентльмена



ГРАНДИОЗНАЯ ПРЕМЬЕРА В «ЛЕНИНГРАД ЦЕНТРЕ» – ШОУ «ПРЕКРАСНАЯ М»

РЕКЛАМА

Для всех ценителей интеллектуальных развлечений – новая постановка в первом российском шоу-пространстве «Ленинград Центр». Премьера «Прекрасная М» обещает быть главным событием театрального сезона. Уникальные декорации, свет и технологические эффекты вкупе с интернациональной труппой создадут настоящую мистерию. Декорации будут, как это делалось в старом театре, расписаны вручную и «оживлены» с помощью 3D-мэпинга. Главную роль в «Прекрасной М» исполнит Вера Арбузова, академическая балерина, заслуженная артистка России, обладательница премии «Золотой софит». Кроме того, в шоу примет участие всемирно известный иллюзионист, звезда микромагии – Шин Лим.

Шоу «Прекрасная М» рассказывает о блестательной жизни актрисы. Вслед за развитием мистического сюжета сцена «Ленинград Центра» будет превращаться то в модный Париж, то в туманный Лондон начала XX века, то в ночной Нью-Йорк в стиле Zigfield follies. Идеолог постановки – режиссер театра и кино, обладатель «ТЭФИ» Феликс Михайлов.

С 11 февраля 2017 года, 18+
Шоу-пространство «Ленинград Центр»
Санкт-Петербург, ул. Потемкинская, 4
+7 (812) 242 99 99
www.leningradcenter.ru

JAGUAR: НАСТОЯЩЕЕ

КОМПАНИЯ JAGUAR LAND ROVER ПРИНЯЛА УЧАСТИЕ В ТОРЖЕСТВАХ ПО СЛУЧАЮ 90-ЛЕТИЯ ЕЕ ВЕЛИЧЕСТВА КОРОЛЕВЫ ВЕЛИКОБРИТАНИИ

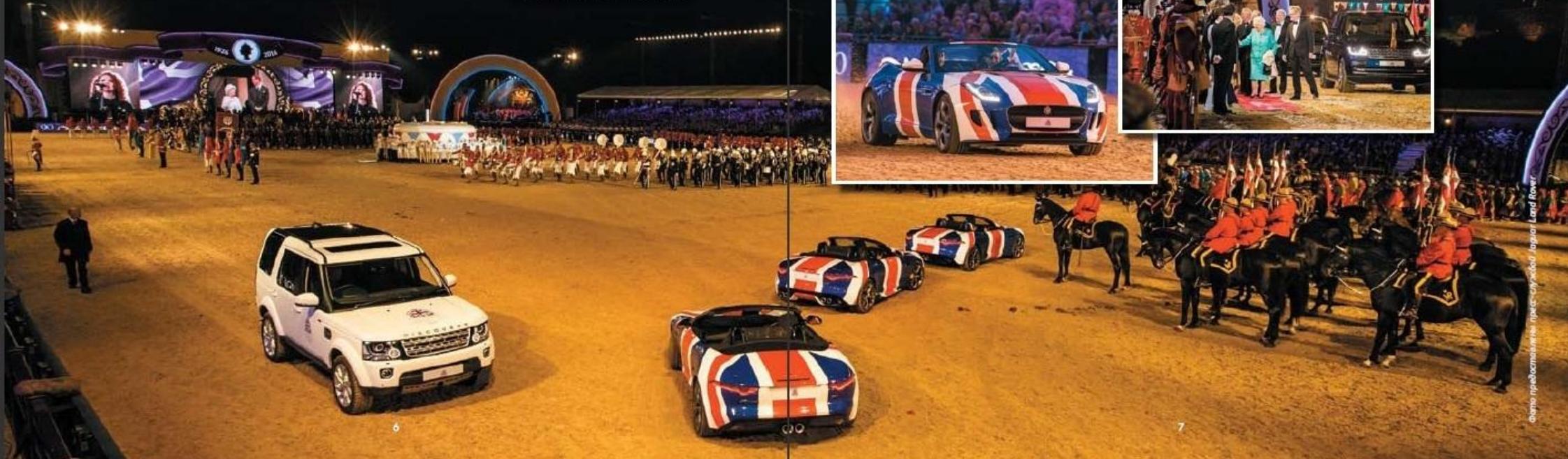
Компания Jaguar Land Rover вместе с миллионами людей со всего мира приняла участие в торжественном мероприятии по случаю 90-летия Ее Величества Королевы Великобритании, которое состоялось в Виндзорском замке (Windsor Castle) 15 мая 2016 года.

Участниками праздничного мероприятия стали более 1 500 человек, среди которых были такие мировые знаменитости, как Кайли Миног (Kylie Minogue), Ширли Бесси (Dame Shirley Bassey), Гари Барлоу (Gary Barlow), Альфи Бо (Alfie Boe), Джесс Глинн (Jess Glynne), Беверили Найт (Beverley Knight) и Кэтрин Дженингс (Katherine Jenkins). Программа мероприятия была посвящена жизненному пути королевы, начиная с ее рождения в 1926 году, Второй мировой войне и коронации в 1953 году, до долгого правления страной на протяжении более 60 лет.

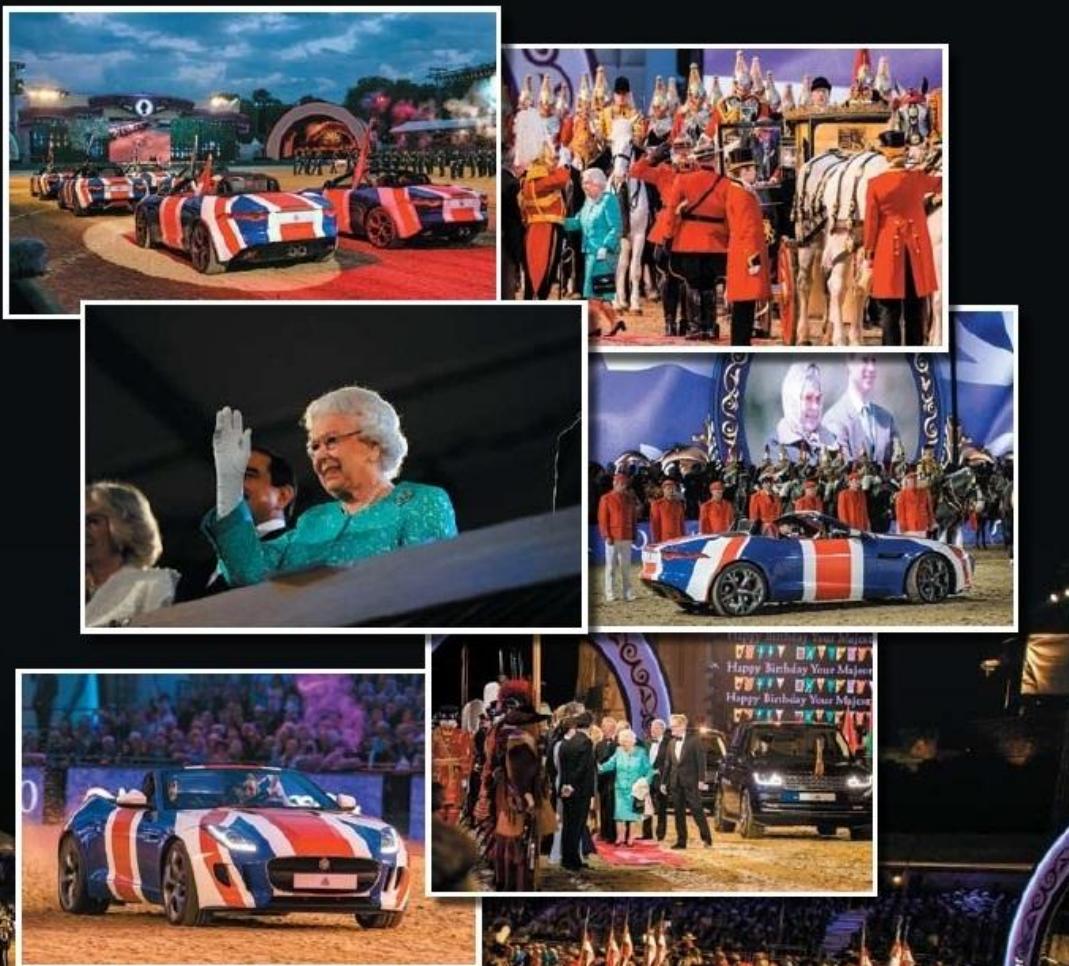
Автомобили Jaguar Land Rover были удостоены чести выполнить роль официального Королевского транспорта: в церемонии открытия вечера приняли участие семь кабриолетов Jaguar F-TYPE, выкрашенные в цвета национального флага Великобритании «Union Jack», белый Land Rover Discovery доставил к месту торжества невообразимый Королевский торт, а на гибридном Range Rover State Review прибыла сама Ее Величество Королева Великобритании!

Компания Jaguar Land Rover является обладателем всех трех Королевских разрешений на поставку товаров и оказание услуг для домов Ее Величества Королевы, Его Королевского Высочества Герцога Эдинбургского и Его Королевского Высочества Принца Уэльского.

По материалам Jaguar Land Rover



THE JAG



JAGUAR: НАСЛЕДИЕ

СОВРЕМЕННАЯ КЛАССИКА



XJ6 SOVEREIGN DAIMLER

После разработки великолепного Jaguar XJ Series 1, признанного на протяжении нескольких лет лучшим автомобилем в своем классе, выпуска следующего поколения Jaguar XJ Series 2, продолжившего совершенствование модели, разработки Jaguar XJ Series 3, дизайн которого был разработан совместно с итальянцами из Pininfarina, после многих лет производства серии XJ настало время перемен. Перемен и в дизайне, и технологиях. В результате 30 лет назад, в 1986 году, миру предстал самый современный британский автомобиль.

В течение 1970-х в Jaguar разрабатывали «Проект XJ40», который должен был стать достойным преемником оригинального XJ6 Series 3, будучи конструктивно совершенно новой моделью. Первые масштабные модели строились уже в 1972 году, но из-за нефтяного кризиса 1973 года и финансовых проблем компании-собственника British Leyland Motor Corporation форсировали разработку XJ40 все время откладываясь, хотя все предложения собственных проектировщиков компании и специалистов итальянской Pininfarina были давно получены. В итоге дизайн модели был одобрен только к концу 1980 года, и в феврале 1981

руководство British Leyland выделило бюджет в £80 миллионов для начала производства нового автомобиля Jaguar XJ6.

Историки компании Jaguar утверждают, что XJ40 был последним автомобилем, к которому приложил руку основатель компании сэр Уильям Лайонс: он сыграл немаловажную роль в дизайне экстерьера новой модели. В 1972 году Лайонс ушел в отставку, но продолжал поддерживать тесные связи с компанией в качестве консультанта. Таким образом, XJ Series 3 стал последней моделью, полностью разработанной под непосредственным руководством сэра Уильяма Лайонса.

THE JAG



К выпуску новой модели в компании Jaguar подошли основательно, в результате чего после длинного периода проектирования и долгой подготовки производства еще три года заняла крайне сложная программа доводочных испытаний, проводимых в разных климатических условиях, что уже само по себе стало беспрецедентным примером в английской автомобильной промышленности. В рамках этой программы тестовые автомобили прошли более 2,5 миллионов километров по всем континентам мира.

«Проект XJ40» был впервые представлен 28-го августа 1986 года в Лондоне Сэром Джоном Иганом (Sir John Egan), называвшим этот сложнейший и амбициозный проект «Ориентиром в автомобильной истории». Презентация самого автомобиля сопровождалась большой пресс-конференцией и прошла в сентябре 1986 года в Северной Шотландии. Автомобильные журналисты, которым посчастливилось первыми испытать новый Jaguar XJ6, называли его «лучшим седаном в мире», на равных конкурировавшим с автомобилями от BMW, Mercedes-Benz, Rolls-Royce и всех еще популярных на тот день предшественником от Jaguar — XJ Series 3.

XJ40 стал самым современным автомобилем, который когда-либо до этого был разработан и построен в Великобритании. В нем впервые были применены такие решения, как блоки управления с микропроцессорами, контролировавшие различные функции автомобиля, флуоресцентный дисплей приборной панели, встроенный компьютер «VCM», позволявший производить диагностику систем автомобиля по десяткам параметров с выводом кодов неисправностей на дисплей приборной панели.



XJ6

SOVEREIGN

JAGUAR: НАСЛЕДИЕ

роскошь облагались машины с объемом двигателя от 3-х литров и более).

Двигатель объемом 3.6 — это на тот момент современный 2-вальный 24-клапанный мотор мощностью в 165 кВт (или 150 кВт в варианте с катализатором), который уже с 1983 года устанавливается на модели XJS. На Jaguar XJ40 этот вариант двигателя устанавливался с мая 1986 года по октябрь 1989 года, когда его заменил новый мотор AJ6 объемом 4.0 литра. Разгон до 100 км/час составлял 8.2 секунды.

Трансмиссия на XJ40 с начала производства предлагалась двух типов: механическая (МКПП) и автоматическая (АКПП). Механические коробки Getrag 265 устанавливались на модели с двигателем 2.9 литра, Getrag 265 — на модели с двигателем 3.6 литра. Автоматическая коробка 4HP22 фирмы ZF использовалась с обоими вариантами двигателей. В модельном ряду 1990-го года для модели с двигателем AJ6 4.0 литра появилась новая модель АКПП ZF 4HP24, получившая кнопки управления спортивными и зимними режимами.

Первая генерация Jaguar XJ40 выпускалась в трех модификациях: Jaguar XJ6, Jaguar Sovereign и Daimler Six (Vanden Plas для американского рынка). XJ40 был удобным, современным и экономичным спортивным седаном, которым компания Jaguar оправданно гордилась. XJ6, будучи «базовой» модификацией, имел очень богатую комплектацию оборудования при стоимости чуть менее £17,000 для варианта с двигателем 2.9 литра. На тот момент цена XJ40 была вне конкуренции: к примеру, его одноклассник Rover Sterling стоил на £2,000 дороже. В оснащение Jaguar Sovereign входили кожаный салон из кожи «Coppolony» со вставками, инкрустированными корнем ореха, климат-контроль и антибликовая система (ABS), а также дополнительный хром в экстерьере. Внешне эту модификацию от XJ6 было легко отличить по квадратным фарам вместо блоков двух круглых фар. Вершиной модельного ряда был Daimler Six, который

был оснащен новыми аэродинамическими дверными зеркалами, улучшением стереосистемы и изменением нахлажки ветрового стекла. Кроме того, был расширен ассортимент легкосплавных колесных дисков.

В 1989 году появилась новая спортивная модификация — XJR, которая оснащалась 16-дюймовыми легкосплавными колесами, рулевым фирмой Moto, аэродинамическими накладками на пороги и бампера и более богатым оснащением салона (как у модификации Daimler Six). Даже спустя три года после своего выпуска XJ40 выгодно отличалась от всех конкурентов своей стоимостью, уверенно становясь самой популярной машиной представительского класса конца восьмидесятых.

К концу 1989 года компания Jaguar была продана компании Ford Motor Company, что привело к изменениям в модельном ряду Jaguar XJ40 1990 года. Самым основным стало установка нового двигателя AJ6 DOHC объемом 4.0 литра и мощностью 235 л.с. Этот двигатель мог комплектоваться как 5-ступенчатой МКПП Getrag 265, так и четырехступенчатой АКПП 4HP24 с дополнительными катализаторами. Все модификации получили улучшенные ручки открывания дверей с замками высокой степени безопасности. В салоне главным изменением подверглась панель приборов, которая получила аналоговые шкалы приборов и маленький цифровой дисплей бортового компьютера. У модификаций Jaguar Sovereign и Daimler Six появился хром в окантовке задних фонарей.

В 1990 году для американского рынка была выпущена ограниченная партия в 527 автомобилей «Vanden Plas Majestic». Все эти автомобили со стандартной колесной базой имели специальную отделку и были окрашены в цвет «Regency Red», кроме одного единственного автомобиля черного цвета, который остался в Великобритании и был передан в гараж премьер-министра.

В 1991 году двигатель AJ6 объемом 2.9 литра уступил место двигателю AJ6 DOHC с коротким ходом поршня и



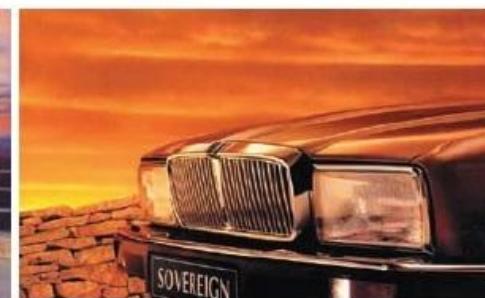
DAIMLER

оснащался люком с электроприводом, откидными столиками для пинника с отделкой из корня греческого ореха и колесами из легкого сплава. Эта модификация выпускалась только с двигателем AJ6 объемом 3.6 литра с АКПП и комплектовалась квадратными фарами.

Первое из последующих многочисленных изменений в комплектациях произошло в 1988 году с введением но-

вых аэродинамических дверных зеркал, улучшением стереосистемы и изменением нахлажки ветрового стекла. Кроме того, был расширен ассортимент легкосплавных колесных дисков.

THE JAG



В 1993 году XJ40 ждал основной и последний рестайлинг. У всех модификаций появилась подушка безопасности, улучшенная система климат-контроля, новые дверные панели, новое рулевое колесо, изменились блоки управления микроклиматом, новые блоки регулировок сидений получили память на два положения. Полной переработке подверглась вся электропроводка, в экстерьере заметным изменениям стали новые бамперы с интегрированными противотуманными фарами.

В 1993 году была создана модификация с удлиненной колесной базой, получившая название Majestic. Данная модификация производилась до конца 1994 года, всего было выпущено лишь 121 автомобиль. Эти машины, изначально созданные со стандартной колесной базой, сдачами отделения Jaguar Special Vehicle Operations переделывались в удлиненную версию, кроме того увеличивалась и высота салона. Из-за этого Majestic стоил значительно дороже в сравнении с заводскими модификациями.

Прошлое поколение Jaguar XJ Series 3 с двигателем V12 (XJ12) выпускалось вплоть до 1992 года, пока XJ40 не был серьезно модифицирован под установку мотора V12 объемом 6.0 л. В конструкцию кузова было внесено более 80 изменений, в результате чего стала возможной установка двигателя V12. Данная модификация получила индекс XJ81. Новые Jaguar XJ12 и Daimler Double Six пришли на смену великоклному XJ12 Series 3. Обе модификации с двигателем V12 объемом 6.0 комплектовались 4-ступенчатой АКПП 4L80 фирмы GM, развивавшей внушительные 318 л.с. Jaguar XJ12 по уровню оснащения был идентичен Jaguar Sovereign, его отличали лишь блоки круглых фар, матовая черная решетка радиатора с хромированной окантовкой и 16-дюймовые легкосплавные колеса. Daimler Double Six по комплектации не отличался от Daimler Six. Идентифицировать данные модификации можно было по значкам XJ12 или Double Six на крыше багажника, а также по наличию эмблемы V12 на деревянной отделке крышки перчаточного ящика.

В 1993 году на внутреннем рынке Великобритании были представлены модификации Jaguar XJ40 3.25 и 4.05. Это были XJ6 со спортивной подвеской, стандартной кожаной отделкой салона, спортивными сиденьями и 16-дюймовыми пятиспицевыми легкосплавными колесами. Эти модификации были нацелены на молодежную целевую аудиторию и имели стоимость на уровне £28,450 (для XJ40 3.25), что должно было переманить часть аудитории BMW 5 Series.

ПРИЦЕЛ НА МИРОВОЙ УРОВЕНЬ



Выражение «мировой уровень» в отношении новой 4-литровой версии Jaguar XJ6 впервые произнес Сэр Джон Иган (Sir John Egan) в ходе недавнего запуска модели в Шотландии. В ходе своего выступления он произнес это выражение 30 раз.

«Jaguar следует стать производителем мирового уровня, — провозгласил Сэр Джон Иган. — Наша проблема в том, что мы не работаем по правилам экономики мирового уровня, как работают в Японии или Германии, но ищем поставщиков мирового уровня. Проблема в том, что у нас небольшие объемы производства, и мы единственный производитель автомобилей этого класса в Британии».

Это не паранойя, это осознание. Осознание реальности, как и тогда в 1981 году, когда Сэр Джон Иган впервые сформулировал свою «линию атаки» на основе сильных и слабых сторон Jaguar. Сейчас известная марка из Ковентри борется с необходимостью слияния с крупным финансово состоятельным партнером, как это было с British Leyland, до сих пор считая большой удачей тот факт, что компании удалось уйти обратно в частные руки.

Но однок Сэр Джон может не беспокоиться: недавно запущенный в серию новейший XJ6 является настоящим серьезным соперником в своем классе, соперником «мирового уровня» на растущем и прибыльном рынке роскошных седанов.

Лишь оглянувшись назад, в 1986 год, становится ясно, через что пришлось пройти компании и сколько было «трещин» в прямой линии графика запуска нового Jaguar XJ6. «Нам было необходимо изменить очень многое в XJ40 по причине отсутствия технического прогресса в автомобилях в 70-х годах, — говорит директор по коммуникациям и связям с общественностью Дэвид Булл (David Boole). — Но вот перенести можно было немногое. Были узлы, разработки которых должны были применяться в соответствии с графиком, но график постоянно срывался и приходилось работать с тем, что есть. Когда с деньгами было тяжело, тормозная система была в переходном варианте, а двигатель отличался относительной шумностью. Многие мелкие детали не дотягивали до желаемого уровня. Сейчас, спустя три года, все эти недостатки были исправлены».

«Мы, безусловно, довольны большим успехом линейки XJ6 с момента запуска в 1986 году, — сообщил директор по продажам и маркетингу Роджер Патнам (Roger Putnam). — Кроме того, мы понимаем, что если мы хотим

остаться производителем люксовых автомобилей мирового уровня и продолжать рост, мы должны постоянно развиваться и совершенствовать свои автомобили».

Увеличение мощности двигателя, безусловно, наиболее значимое изменение. Рядный шестцилиндровый силовой агрегат Джима Рэндалла (Jim Randle — технический директор Jaguar) модели AJ6 прошел длинный путь от проблем с распределителями в самом начале до достойного приемника легендарного XK. «Нашей основной целью было улучшить динамические характеристики при прежнем уровне топливной экономичности, и мы смогли достичь этого с помощью гораздо более совершенной системы управления и новой четырехступенчатой автоматической коробки передач», — поделился мистер Рэндалл.

Последний AJ6 хранит верность оригинальной алюминиевой архитектуре, четырем клапанам на цилиндр и двойной цепи в приводе распределительного вала, но может похвастаться большим ходом поршней: он изменился с 92 до 102 мм, соответственно увеличился и объем — до 3980 см³. Увеличился на 14% и максимальный крутящий момент с 338 Н·м (при 4000 об./мин.) до 396 Н·м (при 3750 об./мин.), что позволило поднять мощность с 221 л.с. (при 5000 об./мин.) до 236 л.с. (при 4750 об./мин.). Весьма важным моментом является снижение вредных выбросов на 5% на автомобилях, оснащенных каталитическими нейтрализаторами. Благодаря выхлопной системе «с пониженными выбросами» автомобили Jaguar уже готовы к тому моменту, когда каталитические нейтрализаторы захватят Британский рынок.

Больше всего в автомобилях с каталитическими нейтрализаторами впечатляет то, что разница в мощности в 10 л.с. между двумя двигателями — это максимальная цифра, и главный специалист по силовым агрегатам



JAGUAR: НАСЛЕДИЕ

Jaguar Тревор Крисп (Trevor Crisp) уверен, что существует значительное совпадение двигателей в характеристиках мощности для различных режимов их работы.

Эр Дион с большим энтузиазмом говорил о том, как компания Лукас (Lucas) — один из ведущих поставщиков экспортеров в «Черный Музей» Jaguar — улучшила свою продукцию, а 4-литровый двигатель использует электронную систему распределенного впрыска и систему зажигания концерна из Бирмингема. Это улучшило пуск, контроль оборотов холостого хода, возможности диагностики (против 24 параметрам вместо изначальных 9) и позволяет взаимодействовать с автоматической трансмиссией для уменьшения угла опережения зажигания во время переключения передач. В результате двигатель выдает оптимальный крутящий момент, а система управления трансмиссией может оптимизировать качество переключения.

Полученное в результате улучшение управляемости автомобиля дополняется некоторыми существенными внутренними изменениями. Новая конструкция поршня снижает момент инерции, в то время как коленчатый вал теперь выполнен из стали повышенной прочности для увеличения жесткости на кручение и снижения уровня вибраций. Обновленные профили коленвала помогают повысить крутящий момент и улучшить главность работы.

Jaguar продает больше версий с автоматической коробкой, чем с механической — новый XJ6 теперь щеголяет отличной четырехступенчатой коробкой ZF 4HP 24E, которая знакома многим владельцам BMW. По обыкновению, она имеет режимы «Normal» и «Sport», которые переключаются тумблером на центральной консоли, и великолепный рычаг переключения передач с J-образным селектором.

Режим «Normal» создан для ежедневного использования, в то время как режим «Sport» делает трансмиссию более чувствительной к открытию дроссельной заслонки и дольше удерживает передачу при интенсивном ускорении, что придает двойственности характеру Jaguar. Для того чтобы справиться с высокой мощностью и крутящим моментом четырехлитрового двигателя Jaguar адаптировал «механику» Getrag 290 (цифра обозначает максимальный крутящий момент) взамен Getrag 265. Прочие улучшения включают увеличенный диск сцепления и двухсекционный маховик, который снижает вибрации вращения и ударные нагрузки. Что касается динамических характеристик, то технические улучшения верхней с механической коробкой позволили увеличить максимальную скорость до 140 миль/час (против 136 миль/час у предшественника), а разгон до 60 миль/час сократился с 7,4 секунды до 7,1. Версии с «автоматом», как и следовало ожидать, медленнее — максимальная скорость в 138 миль/час и 8,1 секунда в разгоне 0-60 миль/час.

Время с момента запуска моделей в 1986 году не было потрачено зря — на всех рынках мира Jaguar XJ6 1990-го модельного года получили полностью новую тормозную систему Teves с антиблокировочной системой (ABS). Так же был немного увеличен диаметр передних тормозных дисков. Изменения коснулись многих узлов и деталей по всему автомобилю, но самым заметным стало размещение электронного табло с набором аналоговых шкал, оставшиеся очень популярны клиентами.

Появились новые дверные ручки, снабженные замками Tibbe с высокой степенью защиты, благодаря которым закрытие замков дверей и запуск двигателя теперь произ-

THE JAG

водятся с помощью одного ключа, который стал заметно меньше (оригинальный ключ прошлого поколения был просто монстром!), а багажник может теперь открываться через перчаточный ящик. Также в линейке заводских красок кузова 1990-го модельного года появилось пять новых цветов, включая три цвета «металлик». 2,9-литровая модель продолжает оставаться на конвейере с той же коробкой передач, но уже со всеми изменениями 1990 модельного года.

Цены начинаются с «заманчивых» £21.200 за XJ6 с двигателем 2,9 литра, далее 4-литровая версия за £25.200, £28.000 за Sovereign 2,9, £32.500 за Sovereign 4.0 и £36.500 за Daimler 4.0.

Одни из первых впечатлений от XJ6 с 4-литровым двигателем, которые сразу бросается в глаза, — это более тяжелая педаль сцепления и некоторая жесткость работы механизма переключения передач в сравнении с аналогичной трансмиссией на моделях BMW, а также тихая и мягкая работа обновленного двигателя. Отчасти это происходит благодаря использованию нового звукоизолирующего материала Teroson, позволяющего избавиться от шума и вибраций, издаваемых двигателем. В некотором роде жаль, что дребезжащий звук теперь в прошлом, ведь таким образом двигатель показывал, что он работает, но теперь модели 1990 года вне всяких сомнений займет место в одном ряду с лучшими представителями рынка в части акустического комфорта.

Увеличение мощности и крутящего момента сразу дают о себе знать, и совсем не маленький Jaguar XJ6 демонстрирует паровозную тягу на всех передачах. Немного утомленные, мы начали наше путешествие по живописным заго-

родным дорожкам великолепной Шотландии вместе с XJ6 в версии с автоматической коробкой и, быстро удовлетворившись резвыми откликами в режиме «Sport», продолжили наслаждаться пейзажами, вернувшись в режим «Normal». В машине не к чему даже придраться, разве только к ощущению, что переключение селектора КПП стали чуть менее четкими, чем на машине 1986 года, зато нам очень понравились переключения при интенсивном разгоне.

Позднее представители компании подтвердили наши предположения, что эластичность на высшей передаче значительно улучшилась благодаря не только возросшей мощности и крутящему моменту, но и более плоской кривой крутящего момента, а также и большему моменту в диапазоне низких оборотов. Рычаг переключения передач установлен немного дальше, что должно понравиться невысоким водителям.

Энергомкость XJ6, заметно улучшившаяся по сравнению со старыми моделями Series III, в моделях 1990 года стала еще лучше благодаря небольшим изменениям жесткости подвески, в результате которых автомобиль еще увереннее справляется с плохим покрытием, удерживаясь от раскачки и при проезде неровностей, и в поворотах. Тормоза также стали понятнее и эффективнее при торможении с высоких скоростей.

По результатам нашей небольшой поездки у нас не осталось сомнений в том, что новые Jaguar по праву стоят в одном ряду с конкурентами от немецких концернов BMW и Mercedes-Benz, которые, при всем уважении к ним, уже выглядят слегка устаревшими на фоне британцев.

Перевод статьи «Aiming to be world class», Motor Sport, 10.1909
Автор перевода Олег Яшин

ЛЕГЕНДАРНЫЕ ДВЕНАДЦАТЬ ЦИЛИНДРОВ

Повышенная мощность, улучшенная динамика, экономичность и долговечность — это характеристики двигателя компании Jaguar поставила себе в качестве основных целей в рамках реализации давно назревшей программы модернизации моделей с двенадцатицилиндровыми двигателями. И после испытаний новинки из Ковентри (XJ81 с двигателем V12 — прим. ред.) без сомнений можно отразовать успех, который ждет модель, вытесняющую с конвейера старый XJ6 Series III.

Сердцем последней модели компании Jaguar является величайшее произведение инженерного искусства — величественный V12. Странами команды Тревора Криспа (Trevor Crisp — глава отдела разработок силовых агрегатов компании Jaguar, позднее управляющий

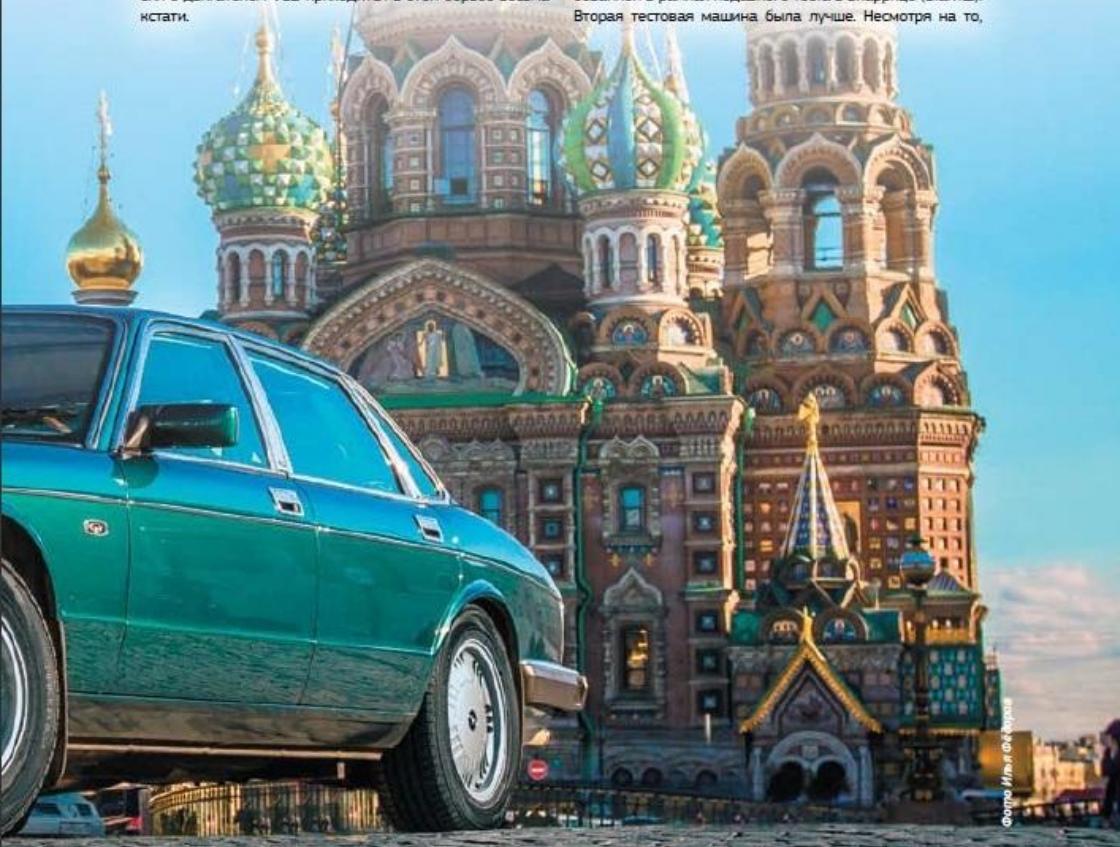
директор Cosworth Ltd — прим. ред.) путем изменения хода поршня с 70 мм до 78,5 мм вырос объем двигателя — с оригинальных 5340 до 5994 см³. Изменения включают также модернизированные головки цилиндров, новую систему управления Lucas Marelli и установку улучшенного каталитического нейтрализатора. По официальным данным, мощность двигателя составляет 318 л.с. при 5400 об./мин., максимальный крутящий момент — 464 Н·м при 3750 об./мин., что примерно на 23% больше, чем у предыдущей модификации. «Цифры для сертификации», — признается Крисп, оценивая консерватизм решений. — Вы должны заранее подать документы, в то время как мы еще продолжаем разработку, так что говоря о мощности более 325 л.с. вы будете недалеки от истины».



Изначально, когда XJ40 только разрабатывался, Jaguar не имел планов по созданию двенадцатицилиндровой версии, опасаясь того, что лучшие дни этих двигателей уже в прошлом. Да и вообще была ли хоть одна версия с двигателем V12 от Jaguar, которой на первонаучальном этапе сразу давали зеленый свет? С этим двигателем мог бы быть только роскошный Daimler, подходящий на роль транспорта для бизнесменов. Но директор по коммуникациям и связям с общественностью Дэвид Бунн (David Boole) и менеджер продукта Джо Гривел (Joe Greenwell) убедили компанию создать данную версию именно для Jaguar. Это было очень дальновидное решение.

К 1993 модельному году в Jaguar переработали моторный отсек, добавили новую поперечину, и двигатель V12 смог поместиться в прежнем кузове. У каждой модели свои достоинства, и если Daimler Double Six, как и подобает идеальному автомобилю для пассажира, изначально очень комфортен, то Jaguar на рынке роскошных автомобилей со спортивным характером приходится бороться за покупателя с соперниками вроде BMW, и версия с двигателем V12 приходится в этой борьбе весьма кстати.

Двигатель V12 всегда был покладист, а в шестицилиндровом виде стал лучше, чем когда либо. Улучшилась плавность работы, в частности передача мощности от узла к узлу стала более однородной. Разработка двигателя произведена еще прошлым президентом компании Биллом Хайденом (Bill Hayden), до того как он передал бразды правления Нику Шелле (Nick Scheele). К сожалению, в этой версии двигателя был использован далеко не весь гоночный опыт, накопленный компанией Jaguar при работе с мощными версиями (6 литров — небольшой объем, по сравнению с двигателем 8,1 от TWR, или еще более объемными вариантами от Forward Engineering), но часть этого наследия стали версии двигателя объемом 6,4 литра, разрабатываемые компанией на базе оригинального V12. Двигатель уже давно нуждался в по-настоящему современной коробке передач, в результате чего четырехступенчатая коробка GM 4L80-E заменила своего трехступенчатого предшественника, что положительно сказалось на всех динамических показателях. Нашей единственной претензией была небольшая вибрация при частичном открытии дроссельной заслонки, которая была обнаружена на первой машине, опробованной в рамках недавнего теста в Биаррице (Biarritz). Вторая тестовая машина была лучше. Несмотря на то,



JAGUAR: НАСЛЕДИЕ

что некоторые недостатки все же выдают истинный возраст концепта XJ40, как то недостаток пространства для ног и ограниченная площадь бокового остекления при достаточно высокой подоконной линии, в целом две-надцатицилиндровая версия — просто великолепный автомобиль, да к тому же еще и очень быстрый. Страстным поклонникам будет приятно узнать, что все потерянные динамические качества снова порадуют вас в этом автомобиле, так что передвигаться быстрее станет даже проще, чем вы думаете. V12 остается абсолютно покладистым вплоть до красной зоны в 6000 об./мин., что соответствует скорости в 155 миль/час. В отличие от BMW 750, прямого и самого восхваляемого соперника, максимальная скорость не ограничена. Существует множество историй о машинах, которые смогли разогнаться до 160 миль/час. Добавим к этому разгон до 60 миль/час (96,5 км/час — прим. ред.) за 6,8 секунд, до 100 миль/час менее чем за 17 секунд, и станет очевидно, что этот 4376-футовый (1985 кг — прим. ред.) спортивный седан очень быстр. Показатели, которые приводят Jaguar, ставят XJ12 в один ряд с Mercedes 600 SEL, делают немногим быстрее BMW, и значительно быстрее Lexus LS400 (по данным Autocar & Motor). В средних диапазонах скоростей данные примерно такие же, поэтому мы с нетерпением ждем возможность проверить их в полноценном дорожном teste.

Как поклонник моделей XJ со стажем я всегда предпочитал версии со спортивной подвеской, и надо от-

дать должное Jaguar — им удалось добиться отлично-го баланса между жесткостью и плавностью хода, не владая в крайности. XJ12 — это по-прежнему большой и тяжелый автомобиль, о чем он напоминает, когда вы начинаете ехать активнее на извилистых дорожках, но раскрывается во всей красе, когда с невозмутимым спокойствием, достойным восхищения, справляется на отлично с любым дорожным покрытием. Он слаживает все неровности дороги, которые оказались на вашем пути, ничем не напоминая о раскачке, характерной, например, для стандартных версий моделей Series I и III. Для моделей Daimler предлагаются легкосплавные диски размерности 7x15 дюймов, обутые в шины Pirelli P4000 225/65 ZR15, колеса для моделей Jaguar на дюйм больше в диаметре и на дюйм шире и обуты в покрышки Dunlop SP2000 225/55 ZR16. XJ12 имеет более жесткие пружины и стабилизатор поперечной устойчивости (88 Н/м спереди и 89 Н/м сзади против 84 Н/м и 78 Н/м соответственно на XJ6), что в значительной степени позволило сделать управляемость идеальной. Помимо значительного уменьшения кренов и раскачки, очень сильное впечатление производит великолепная плавность хода. Тестируемая машина ни разу не потеряла эту плавность, несмотря на то что мы изрядно ее «помучили» на узких французских дорожках. Jaguar определенно проделал прекрасную работу по улучшению ходовой части, которая всегда была всепрошающим фактором британских моделей.

THE JAG

Легко понять, почему представители компании так оптимистично настроены по отношению к новым моделям. «Старый характер марки вернулся, обрети новые, вызывающие зависть грани, и высокий спрос на модели уже заставил строить новые шоу-румы. «Конечно, наша гарантia в 3 года или 60000 миль делает покупку Jaguar еще выгодней, повышая наши продажи», — говорит директор по маркетингу Роджер Патман (Roger Puttnam), находясь в восторге от перспектив, которые открывает XJ12 на жизненно важном для компании американском рынке. Если до недавнего времени двенадцатицилиндровая версия и была технически сложной для покупателей, которые готовы были отказаться от V8, то сейчас 40% от всех 3000 произведенных седанов XJ12 направились на экспорт, 500 запланированы для продажи в Германии, 450 в Великобритании, 300 в Японии. «Мы верим, что эти цифры могут еще быть пересмотрены», — тихо добавляет Дэвид Булл.

В Великобритании XJ6 3.2 всегда был отдельной историей, оцененной в £26.200, но новый XJ12, судя по всему, хорошенько встражнет конкурентов своей ценой в £46.600 (Double Six будет стоить £51.700). Эта цена несколько выше, чем цена за новый Lexus (£38.657), но значительно дешевле таких машин, как BMW 750 (£53.250), Mercedes 500 SE (£61.800), Bentley Brooklands (£87.549), Mercedes 600 SEL (£88.600) и Rolls-Royce Silver Spirit (£95.986).

Перевод статьи «Glorious Twelve», Motor Sport, 04.1993.
Автор перевода Олег Яшин



Фото Альберто Флореса, Ральфа Хуссона



JAGUAR: НАСТОЯЩЕЕ

JAGUAR С ТЕХНОЛОГИЕЙ АВТОНОМНОГО ВОЖДЕНИЯ: БУДУЩЕЕ УЖЕ НАСТУПИЛО



Компания Jaguar Land Rover представляет серию инновационных технологий, которые в будущем позволят автономным автомобилям уверенно передвигаться по любому дорожному покрытию и преодолевать бездорожье. Многомиллионные инвестиции в исследовательский проект Autonomous All-Terrain Driving («Автономное вождение в любых дорожных условиях») ориентированы на то, чтобы максимально подготовить автономный автомобиль к различным дорожным и погодным условиям.

Уже в этом году на специально выделенных участках дорог общей протяженностью 66 км недалеко от Ковентри и Солихалла появятся первые автомобили программы испытаний автономных автомобилей с комплексной системой онлайн-связи (CAV — Connected and Autonomous Vehicles). В течение следующих четырех лет для данных целей будет создан парк из более чем 100 специализированных транспортных средств.

На первом этапе испытаний Jaguar Land Rover протестирует взаимодействие автомобилей между собой (V2V communications), а также с дорожной инфраструктурой (V2I communications). Новейшие сетевые технологии позволяют автомобилям обмениваться друг с другом информацией, а также считывать данные с дорожных знаков, информационных щитов и светофоров. В перспективе, благодаря обмену данными в единой сети, автомобили

THE JAG

смогут взаимодействовать друг с другом, чтобы помочь водителю в управлении и сделать маневры перестроения и прохождение развязок и перекрестков более простыми и безопасными.

Тони Харпер (Tony Harper), директор по исследованиям Jaguar Land Rover: «Задача нашего исследования в области автономных технологий для любых дорожных условий — это больше, чем просто «научить» автомобиль самостоятельно двигаться по трассе или по пересеченной местности. Ключевая цель состоит в том, чтобы и автономные, и управляемые водителем автомобили могли безопасно доехать до пункта назначения в любой ситуации.

Неважно, что вам предстоит преодолеть на своем пути — дорожный ремонт, вынуждающий двигаться по встречной полосе, заснеженный горный спиральник или грунтовую дорогу в лесу — вся широта возможностей будет доступна и водителю и автономному автомобилю, которому всегда можно передать управление в сложной и опасной ситуации. На сегодняшний день наша компания является одним из лидеров в области технологий, позволяющих уверенно преодолевать любые дорожные ситуации, и мы готовы развеяться дальше.

Наши разработки помогут оптимизировать транспортные потоки, сократив количество дорожных заторов и уменьшив риск аварий. Кроме того, мы сделаем процесс вождения более приятным, позволяя водителям выбрать необходимую степень участия системы в управлении. Например, водитель может передать автоматике управление в напряженные моменты движения на загруженной дороге.

Чтобы волготично в жизнь подобную широту возможностей, специалисты Jaguar Land Rover ведут разработку нового поколения технологий сканирования, которые будут предоставлять автономному автомобилю всю необходимую информацию. Благодаря специальным датчикам, которые всегда активны и оценивают ситуацию эффективнее, чем водитель, подобные технологии позволяют автомобилю самостоятельно планировать и строить маршруты на любом покрытии.

АНАЛИЗ ПОКРЫТИЯ И 3D-МОДЕЛИРОВАНИЕ МАРШРУТА (SURFACE IDENTIFICATION AND 3D PATH SENSING)

Эта технология сочетает преимущества камеры,

ультразвукового и лазерного датчика, а также лазерного радара (LiDAR), давая автомобилю обзор 360°. Сенсоры позволяют определять характеристики поверхности, вплоть до ширины колеи, даже в дождь или снег, чтобы спланировать маршрут.

3D-моделирование маршрута не может ограничиваться лишь анализом поверхности: такие препятствия, как ветви деревьев или ограничения по высоте автомобильных парковок, также необходимо учитывать для выбора траектории движения. Система Overhead Clearance Assist при помощи стереокамеры сканирует пространство над автомобилем с учетом запрограммированной высоты автомобиля, которая может включать дополнительный багажник или велосипеды, и затем отправлять сообщения через мультимедийную систему, достаточно ли сверху места для прохождения маршрута.

Датчики также способны анализировать неровности дороги впереди для изменения скорости автомобиля в зависимости от условий. Система Terrain-based Speed Adaption (TBSA) использует камеры для определения дорожных неровностей, ям и глубоких лун, исследует влияние этих особенностей покрытия на движение автомобиля и изменяет скорость, чтобы прохождение препятствий было комфортным для пассажиров.

СИСТЕМА ПОМОЩИ ПРИ ДОРОЖНЫХ РАБОТАХ (ROADWORK ASSIST)

Система Roadwork Assist использует фронтальную стереокамеру для создания 3D-проекции дороги впереди, а также продвинутую технологию обработки изображений. Система способна распознавать дорожные конусы, заграждения и барьеры, определяя приближение автомобиля к месту проведения дорожных работ. Информируя водителя о сужении дороги, система проектирует идеальный маршрут через зону ремонта в условиях перенаправленных потоков движения. При помощи легкого подрулививания система помогает водителю оставаться в центре своей полосы.



BRAKES APPLIED AUTONOMOUSLY

JAGUAR: НАСТОЯЩЕЕ

**СИСТЕМА «БЕЗОПАСНЫЙ СТАРТ» (SAFE PULLAWAY)**

Критическое сокращение дистанции в пробках или на перекрестках нередко приводит к авариям. Помимо этого, водители могут столкнуться со стенами, дверями гаражей или припаркованными автомобилями, по ошибке выбирая режим «drive» вместо движения задним ходом при старте с места. Компания Jaguar Land Rover ведет работу над вспомогательной системой Safe Pullaway, которая предотвратит подобные столкновения. Данная система анализирует пространство непосредственно перед автомобилем с помощью стереокамеры. При обнаружении препятствий — стен или других автомобилей, которые могут стать причиной потенциальной аварии, а также при получении сигнала о накатии на педаль акселератора или выборе ошибочного режима трансмиссии, автомобиль применяет автоматическое торможение и предупреждает водителя звуковым сигналом.

**СИСТЕМА ИНФОРМИРОВАНИЯ О СИТУАЦИЯХ ВНЕ ПОЛЯ ЗРЕНИЯ ВОДИТЕЛЯ (OVER THE HORIZON)**

Jaguar Land Rover осуществляет испытания проекта, в рамках которого при помощи радиосигналов данные передаются от одного автомобиля к другому. При независимом взаимодействии транспортных средств, как сами автомобили, так и их водители, будут в курсе потенциальных угроз вне поля зрения или за крутыми поворотами. При замедлении или остановке автомобиля, представляющих риск для других участников движения, все автомобили, находящиеся неподалеку, получат сигнал «угроза впереди» (Hazard Ahead). Приближающиеся автомобили сообщат об этом водителям при помощи звуковых и визуальных сигналов.



THE JAG

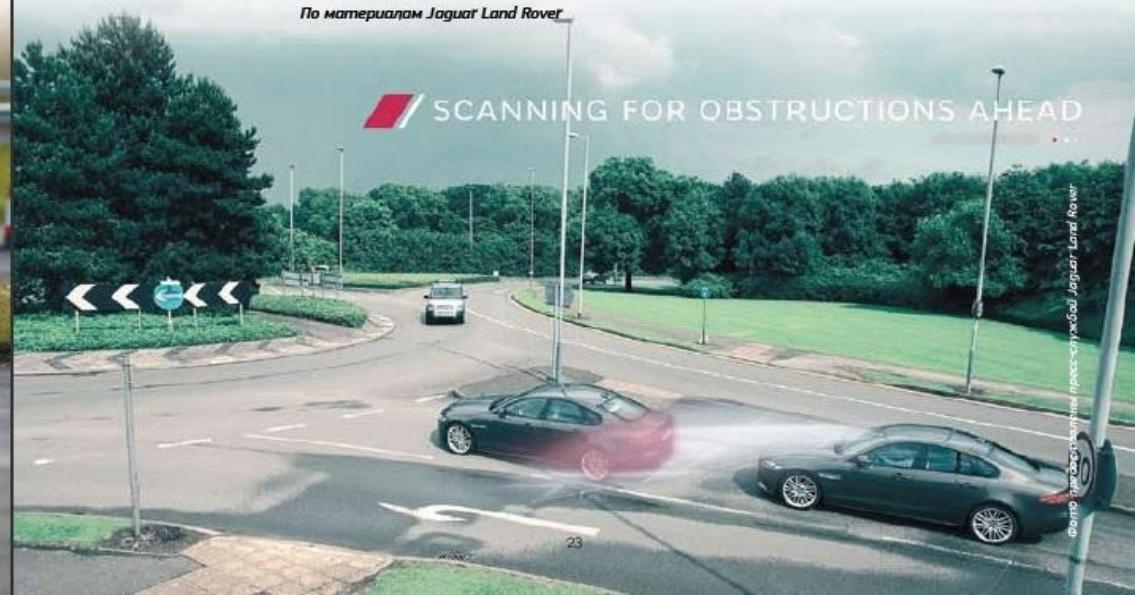
**СИСТЕМА ПРЕДУПРЕЖДЕНИЯ ОБ АВТОМОБИЛЯХ ЭКСТРЕННЫХ СЛУЖБ (EMERGENCY VEHICLE WARNING)**

Система предупреждения об автомобилях экстренных служб (Emergency Vehicle Warning) позволяет автомобилям полиции, скорой помощи, пожарной службы передавать информацию другим участникам движения о своем приближении задолго до того, как водитель увидит проблесковые маяки или услышит сирены. Благодаря звуковому сигналу и визуальному предупреждению водитель получает информацию о направлении приближающегося автомобиля экстренных служб и расстоянии до него, что дает ему возможность заблаговременно перестроиться и создать коридор для автомобиля полиции, скорой помощи или пожарной службы. Подобное решение поможет минимизировать задержки спасательного транспорта и снизить риск аварий.

**СИСТЕМА ОБМЕНА ИНФОРМАЦИЕЙ МЕЖДУ АВТОМОБИЛЯМИ ПРИ ДВИЖЕНИИ КОЛОННОЙ ПО БЕЗДОРОЖЬЮ (OFF-ROAD CONNECTED CONVOY)**

Для успешного передвижения автономные автомобили независимо от дорожных условий также важно, чтобы они могли обмениваться с другом информацией, особенно в случае, если их разделяет «слепой» поворот или дорожное препятствие. В рамках первого демонстрационного заезда, проведенного компанией Jaguar Land Rover, два Range Rover Sport были объединены при помощи беспроводной сети малого радиуса DSRC. Получавшаяся беспроводная система взаимодействия автомобиля с автомобилем (V2V) производит мгновенный обмен информацией между двумя транспортными средствами, включая расположение автомобиля, пробуксовку колес, изменение высоты подвески, артиляцию колес, а также настройки систем All-Terrain Progress Control (ATPC) и Terrain Response.

По материалам Jaguar Land Rover



JAGUAR LAND ROVER РАСШИРЯЕТ ЛИНЕЙКУ ДВИГАТЕЛЕЙ INGENIUM



Компания Jaguar Land Rover анонсирует расширение линейки технологичных двигателей Ingenium, которые будут устанавливаться как на текущие, так и на будущие модели британских автомобилей.

Новые модификации станут частью долгосрочной стратегии компании по сокращению выбросов в атмосферу, снижению расхода топлива, сохранению энергии двигателей, а также внедрению более эффективных и альтернативных силовых агрегатов.

Ключевым элементом данной стратегии является новый четырехцилиндровый бензиновый двигатель Ingenium стоимостью 1 миллиард фунтов стерлингов,

выпуск которого начался в специализированном производственном центре Jaguar Land Rover. Этот мотор, созданный в Великобритании с нуля, является самым технологичным за всю историю компании. В его арсенале такие современные технологии, как электрогидравлический газораспределительный механизм, объединенный коллектор выхлопной системы и турбонагнетатель типа Twin Scroll с керамическими шарикоподшипниками. По

сравнению с предыдущими поколениями силовых агрегатов, двигатели Ingenium генерируют на 25% больше мощности при сокращении расхода топлива до 15%. Новый двигатель отличается превосходной динамикой, экономичностью и плавностью работы, соответствующими самым строгим международным требованиям по контролю выбросов.

Ник Роджерс (Nick Rogers), главный инженер Jaguar Land Rover: «Линейка двигателей Ingenium с самого начала создавалась как семейство мощных, экономичных и тихих бензиновых и дизельных моторов с алюминиевой конструкцией. Все эти силовые агрегаты отличаются крайне низким уровнем трения, обеспечивающим образцовую эффективность и плавность работы».

Стандартная архитектура с рабочим объемом 500 см³ на цилиндр позволяет добиться максимальной адаптивности конструкции. Таким образом, двигатель может быть легко приспособлен к различным автомобилям — от спортивных седанов до роскошных внедорожников.

Вслед за 2,0-литровыми четырехцилиндровыми дизельными двигателями, появившимися на рынке в 2015 году, новые бензиновые версии Ingenium поступят в серийное производство и продажу в 2017 году.

ТРАНСМИССИЯ TRANSCEND

Смотря в будущее, компания Jaguar Land Rover разработала революционную автоматическую трансмиссию, которая сможет не только повысить экономичность новых моделей, но и расширить их внедорожные возможности.

Разработка, получившая название TRANSCEND, сочетает в себе инновационные конструкторские идеи и производственные технологии. Это инновационное решение стоимостью 30 миллионов фунтов стерлингов, интегрирующее трансмиссию низкого диапазона, коробку передач с двойным сцеплением и гибридные технологии. Результатом работы инженеров Jaguar Land Rover стала ком-

пания Ник Роджерс: «TRANSCEND — это стремление Jaguar Land Rover подарить своим клиентам невероятную динамику автомобиля, одновременно сокращая негативное воздействие выбросов на окружающую среду. С новой трансмиссией маневрирование и движение по бездорожью станет легче, а на трассе водители смогут наслаждаться улучшенной динамикой при сниженных выбросах CO₂».

«TRANSCEND — это стремление Jaguar Land Rover подарить своим клиентам невероятную динамику автомобиля, одновременно сокращая негативное воздействие выбросов на окружающую среду».

Ник Роджерс, главный инженер Jaguar Land Rover

Программа TRANSCEND, имеющая частичное финансирование от правительства, нацелена на то, чтобы возродить производство трансмиссий в Великобритании через инвестиции в разработку более легких компонентов и менее энергоемких производственных процессов, а также поддерживать экспорт гибридных технологий.

БУДУЩЕЕ — ЗА СНИЖЕНИЕМ ВЫБРОСОВ

Компания Jaguar Land Rover инвестировала существенные суммы в разработку новых технологий и инноваций по защите окружающей среды. Стратегия по сокращению выбросов и расхода топлива напрямую связана с усовершенствованиями конструкций двигателей, сохранением лидерства в производстве легких автомобилей и консервации энергии в автомобилях без ущерба для их дорожных и динамических качеств.

С 2008 года компания Jaguar Land Rover удвоила штат разработчиков двигателей, а также сделала серьезные инвестиции в развитие новых силовых агрегатов. В ближайшие 5 лет задачей команды инженеров является создание технологий, способной снизить выбросы CO₂ на 25%.

Компания Jaguar Land Rover продолжает стратегию по электрификации своего модельного ряда. Подтверждением долгосрочных перспектив компании в сфере электрических силовых установок стало участие Jaguar в одном из самых инновационных автомобильных чемпионатов — Формуле-Е. Этот проект позволит компании



пактная и легкая восьмиступенчатая трансмиссия с широким диапазоном передаточных чисел (20:1), что почти в два раза больше, чем у стандартных восьмиступенчатых трансмиссий. При массе в среднем на 20 кг меньше, чем у аналогичных трансмиссий, TRANSCEND может использоваться как на заднеприводных, так и на полноприводных автомобилях с продольным расположением двигателя.

выйти за привычные границы электрических технологий и испытать новые разработки Jaguar Land Rover в реальных условиях трека, чтобы затем перенести их на дороги общего пользования, интегрируя их в свои автомобили.

По материалам Jaguar Land Rover

JAGUAR: БУДУЩЕЕ

ЭЛЕКТРИЧЕСКИЙ КОНЦЕПТ JAGUAR I-PACE

#JaguarElectrifies



Наше будущее всегда представляется нам безоблачным и прекрасным, мы хотим, чтобы оно было светлым и ярким, и в нем воплотились бы все наши мечты. Именно таким и стал электрический концепт Jaguar I-PACE, отличающийся эмоциональным дизайном и новой архитектурой электромобиля. Еще несколько лет назад электрические автомобили были несбыточной мечтой из фантастического фильма, не так давно мы узнали о серийных электромобилях, в которых во главе угла ставилась электрическая тяга, в то время как динамике и комфорту водители с пассажирами отводилась второстепенная роль. Сегодня перед нами концепт от Jaguar, представляющий собой первый взгляд на серийный автомобиль, который будет представлен в следующем году и поступит в продажу в 2018 году. Концепт Jaguar I-PACE не уступает комфортом и динамикой существующим автомобилям с привычными топливными двигателями, пре-восходя многих из них по этим показателям.

Презентация модели в виртуальной реальности как нельзя лучше подчеркивает наступление будущего: те-

перь стало возможным не только увидеть, но и ощутить на передних и задних сиденьях новинки, в деталях изучить ее интерьер, физически находясь на расстоянии в тысячи километров от нее! В специальных виртуальных центрах в Лос-Анджелесе и Лондоне 66 гостей, включая звезд мировой величины, таких как Мишель Родригес (Michelle Rodriguez), Миронда Керр (Miranda Kerr) и Джеймс Корден (James Corden), попали внутрь виртуальной проекции концепт-кара с помощью шлема виртуальной реальности HTC Vive Business Edition на базе рабочей станции Dell Precision. Гости заняли кресла в виртуальном концепте и оказались в центре 360-градусной панорамы пляжа Venice Beach, при этом автомобиль постепенно собирался по частям вокруг них. Наконец, они увидели, как концепт I-PACE мчится им навстречу по виртуальной пустыне. Автомобиль был презентован создателями концепта: Яном Каллумом и Яном Хобаном.

Ян Каллум (Ian Callum), директор по дизайну Jaguar: «Концепт I-PACE задает новые стандарты среди электромобилей. Он получил смещенный вперед салон и

продуманную организацию внутреннего пространства, что стало возможным благодаря использованию электрических технологий. Заключая в себе ДНК истинного Jaguar, он отличается подлинной британской роскошью и вниманием к деталям. Презентация модели с использованием технологий виртуальной реальности расширяет привычные границы и как нельзя лучше соответствует характеру нового концепта. У нас в распоряжении лишь один экземпляр концепта, который показан впервые в Лос-Анджелесе, но впервые в истории мы продемонстрировали его людям во всему миру во всех деталях с помощью виртуальной реальности».

Группы в Лос-Анджелесе и Лондоне получили возможность общаться друг с другом, пока Ян Каллум и Ян Хобан с помощью высококлассной 3D-графики рассказывали о процессе создания концепта и технологиях, стоящих за ним. После премьеры весь контент виртуальной реальности стал доступен на Viveport с помощью приложения Jaguar, которое позволит покупателям ознакомиться с концептом I-PACE даже у себя дома.

ДИЗАЙН ЭКСТЕРЬЕРА: НАРУШАЯ ПРАВИЛА

Концепт I-PACE отличается революционным дизайном, который с первого взгляда привлекает внимание. Электромотор позволил инженерам и дизайнерам Jaguar пересмотреть классический взгляд на пропорции автомобиля в целом и дал больше свободы при работе над формами и габаритами модели. Как результат, Jaguar представляет пятиместный SUV с плавным силуэтом купе и смещенным вперед салоном, который является отсылкой к концепту С-X75. Наряду с передовым дизайном, I-PACE заключает в себе множество технологических инноваций – именно это сочетание призвано завоевать сердца современных покупателей.

Ян Каллум: «В случае с I-PACE мы представляем новый взгляд на пропорции автомобиля. Мы не стремились сделать что-то радикально отличающееся от наших прошлых работ, но при этом хотели, чтобы дизайн подчеркивал особенности новой технологии в производстве аккумуляторных батарей. С самого начала работы над этим проектом я был нацелен на создание дизайна, отражающего изменения в механизме автомобиля. Именно это послужило отправной точкой для смещения кабин вперед, вместо традиционной компоновки кузова и двигатель под ними».

Отсутствие двигателя внутреннего сгорания и карданного вала позволило сдвинуть пассажирский салон вперед, увеличить колесную базу и уменьшить свесы. Таким образом, кузов получил усовершенствованную аэродинамику, а силуэт в целом – более мощные пропорции. Новая конструкция также позволила увеличить пространство салона, улучшить обзор водителя и пассажира – это сразу же отразилось на динамике автомобиля. В результате профиль концепта I-PACE имеет гораздо больше общего с суперкаром С-X75, двигатель которого расположен в середине, чем с классическими SUV. Длинная колесная база (2 900мм) позволила сделать салон максимально

THE JAG

просторным – так, место для коленей пассажиров задних сидений сопоставимо с аналогичным показателем полноразмерных внедорожников и представительских седанов.

Облик I-PACE – это воплощение невероятной мощи и динамики. Сочетание низкого капота и плавных линий колесных арок – одно из решений, благодаря которым в новом концепте эстетика спорткара встречается с характерными чертами SUV. Длинная колесная база и короткие свесы позволили дизайнерам создать линию крыши в стиле купе. Классические элементы дизайна Jaguar здесь объединяются с новыми формами: характерная широкая решетка радиатора с ромбовидным рисунком в цвете GlossBlack вместе с заимствованным у С-X75 воздухозаборником работают на улучшение аэродинамики концепта. Тонкие, полностью светодиодные фары и фирменные дневные ходовые огни Double-J являются гармоничным продолжением чистых линий концепта. Отточенные формы задней части концепта I-PACE свидетельствуют о его динамическом потенциале и эффективности. Тонкий спойлер из композитных материалов не только подчеркивает спортивный характер автомобиля, но и снижает подъемную силу на высоких скоростях, не создавая при этом аэродинамического сопротивления. Мощные колесные арки обрамляют 23-дюймовые диски Nighthawk в цвете TechnicalGrey со вставками GlossBlack и алмазным напылением. Их облик дополняют эксклюзивные шины 265/35/R23 с уникальным рисунком протектора.

ДИЗАЙН ИНТЕРЬЕРА

Салон пятиместного концепта I-PACE, сочетающий в себе смелые стилистические решения и свободное внутреннее пространство с традиционными материалами отделки и передовыми технологиями – это первая возможность познакомиться с интерьером будущей серийной модели Jaguar. Несмотря на современный интерфейс и технологичные материалы салон все также ориентирован на водителя, что является характерной чертой всех автомобилей Jaguar. Водительское и пассажирские сиденья расположены ниже, чем в традиционных SUV, и обладают командирской, но при этом спортивной посадкой, что создает характерное для спорткаров ощущение единства с дорогой. Одного взгляда на салон концепта достаточно, чтобы оценить, насколько он просторный. Центральная панель расположена низко, а ее простые горизонтальные линии и минимализм элементов управления



Фото предоставлены пресс-службой Jaguar Land Rover

JAGUAR: БУДУЩЕЕ



также подчеркивают размер салона. Заметно выделяются две металлические дуги, определяющие границы зоны для хранения различных предметов – это решение будет воплощено и в следующих автомобилях Jaguar. Тактильные клавиши переключения режимов трансмиссии, интегрированные в центральную консоль, приходят на смену традиционному селектору АКПП. Они позволяют водителю интуитивно выбирать нужный режим, нажимая на кнопку большим пальцем.

Высококачественные натуральные премиальные материалы, используемые в отделке салона I-PACE, усиливают ощущение роскоши. Дизайнерские решения интерьера создают богатые текстурные контрасты. Кожа Windsor покрывает переднюю часть сидений, получивших фирменную лазерную ромбовидную гравировку, двойной контрастной прострочку и обрамление из окрашенного углепластика. Сиденья обиты алькантарой цвета Moonstone. Ярлыки, шитые в швы на сиденьях, отличаются рисунком со следами лап ягуара, что является ироничной отсылкой к названию бренда. Отделка дверей включает в себя алюминий и алькантару тех же тонов и накладки из темного дерева с минимальной обработкой.

Панорамная крыша во всю длину кузова продолжает контуры лобового стекла и наполняет салон концепта I-PACE естественным светом. Благодаря ромбовидному рисунку, который визуально соединяет обивку потолка с другими элементами салона, панорамная крыша оказывается полностью интегрированной в интерьер. Ночью серия встроенных светодиодов освещает ее, создавая захватывающий зрительный эффект.

На приборной панели расположена деревянная вставка с надписью, нанесенной лазерной гравировкой: «Jaguar. Сделано с любовью в Ковентри, с 1935 года» ("Lovingly crafted by Jaguar. Est. Coventry 1935"). Выгравированные GPS-координаты, в свою очередь, определяют расположение дизайнерской студии Jaguar, где был создан концепт I-PACE.

ЦИФРОВОЙ АВТОМОБИЛЬ

Вместе с концептом I-PACE дебютирует и новый интуитивный интерфейс водительского места, созданный по принципу кабинки пилота. Философия, лежащая в основе этого подхода, подразумевает продуманное расположение всех элементов управления и внедрение технологий, которые делают процесс управления автомобилем более комфортным. «Парящая» центральная консоль концепта I-PACE, соединенная наверху с передней панелью – один из ключевых элементов эргономики водительского места. На ее металлических изгибах находятся клавиши управления трансмиссией, которые приходят на смену традиционному селектору АКПП.

Вся информация демонстрируется водителю в максимально простом и понятном виде. Графические элементы интерфейсов «человек-машина» (HMI) выполнены в монокромном «печатном» стиле, который отражает последние тренды в этой технологии. Более тонкие шрифты и умеренность в использовании цвета облегчают восприятие и снижают нагрузку на водителя.

Сенсорные экраны, поворотные переключатели и многофункциональные клавиши концепта I-PACE создают идеальный баланс между аналоговыми и тактильными элементами органов управления. Их расположение позволяет водителю фокусироваться на дороге, не задумываясь о движениях пальцев.

Основным интерфейсом является 12-дюймовый сенсорный TFT-дисплей, который органично встроен в переднюю панель и визуально представляет собой продолжение ее поверхности. Дополнительный 5,5-дюймовый дисплей, расположенный ниже, оснащен двумя поворотными селекторами с лазерной гравировкой и собственными круглыми HD-дисплеями. Он позволяет водителю управлять мультимедийной системой и климат-контролем при сохранении полноразмерного изображения на основном верхнем экране.



THE JAG

Новый руль с тремя спицами оснащен многофункциональными элементами управления, которые остаются не заметными до активации. Легкий тактильный щелчок при касании клавиши сообщает, что она была нажата – это решение делает управление еще более интуитивным.

ХОДОВЫЕ ХАРАКТЕРИСТИКИ И ДИНАМИКА

Концепт I-PACE максимально ориентирован на водителя, а его динамические характеристики продолжают лучшие традиции Jaguar. Автомобиль оснащен двумя электромоторами, на передней и задней оси, генерирующими совокупную мощность в 400 л.с. и крутящий момент 700 Нм, который эквивалентен Jaguar F-TYPE SVR. Электрический полный привод позволяет водителю чувствовать себя уверенно на любом покрытии и в любую погоду. Интеллектуальная технология обеспечивает точное распределение крутящего момента между передней и задней осями, моментально реагируя на действия водителя, окружающую обстановку и показания различных систем автомобиля.

Превосходным ходовым качествам концепта I-PACE способствует расположение батареи непосредственно под полом между осями, что позволило снизить центр тяжести и, как следствие, инерционное движение относительно вертикальной оси. Инженеры Jaguar Land Rover разработали собственные синхронные электродвигатели с постоянным магнитом. Они отличаются компактной конструкцией, эффективностью работы и максимальной удельной мощностью. Внешний диаметр мотора составляет всего лишь 234 мм, а длина – 500 мм. Электрические технологии также сделали процесс управления автомобилем более комфортным. Например, при выборе высокого уровня рекуперативного торможения в плотном и медленном по-тoku, водитель может управлять I-PACE с помощью одной педали, не используя тормоза для остановки.

Чтобы водители могли насладиться всеми преимуществами концепта I-PACE даже в неблагоприятных дорожных условиях, помимо полного привода, автомобиль оснащается новейшими технологиями Jaguar, такими как AllSurfaceProgressControl (ASPC) и AdaptiveSurfaceResponse (AdSR).

ЭЛЕКТРОМОТОРЫ И НУЛЕВЫЕ ВЫБРОСЫ

Для многих покупателей концепт I-PACE станет первым электромобилем в их жизни, и инженеры Jaguar сделали все возможное, чтобы переход на принципиально новый формат транспортного средства прошел как можно более плавно. Электромоторы, аккумуляторы и системы управления обеспечивают отличную дорожную динамику и функциональность во время повседневных поездок. Запас хода концепта I-PACE превышает 500 км согласно европейскому комбинированному циклу NEDC и 220 миль(354 км) согласно американскому циклу EPA. С учетом того, что ежедневный маршрут боль-

шинства владельцев автомобилей составляет в среднем 40-50 км, зарядка аккумулятора электромобиля необходима будет только раз в неделю. Это можно сделать с помощью общественных станций подзарядки, специальной зарядочной панели, которую можно установить на стену дома, или обычной розетки. Процесс зарядки проходит максимально быстро – аккумулятор заряжается на 80% уже через 90 минут, а для полной зарядки от 50 кВт розетки постоянного тока требуется немногим более 2 часов. Источником энергии концепта I-PACE является литий-ионная батарея емкостью 90 кВтч с жидкостным охлаждением, созданная инженерами Jaguar Land Rover.

ТЕХНОЛОГИЧЕСКИЙ ОБМЕН:
ФОРМУЛА Е

Богатое спортивное наследие Jaguar трудно переоценить: автомобили бренда одерживали победу в легендарной гонке на выносливость «24 часа Ле-Мана» семь раз. Состязания становились для инженеров Jaguar испытательной площадкой и отличной возможностью усовершенствовать новые технологии. Участие в Формуле E позволяет специалистам бренда протестировать электрические технологии в экстремальных условиях, открывая новые возможности для будущего развития электромоторов, и инженеры Jaguar используют их для дорожных автомобилей.

Ник Роджерс (Nick Rogers), главный инженер Jaguar Land Rover: «Я верю, что перемены в автомобильном мире в ближайшие пять лет будут более масштабными, чем за последние три десятилетия. Будущее за сетевыми технологиями и уменьшением среднего воздействия на окружающую среду. Формула Е признает эти тренды, и сегодня новаторский дух чемпионата как нельзя лучше соответствует тому, что делает наш бренд».

Концепт Jaguar I-PACE открывает новую страницу в истории британского бренда. Это бескомпромиссный автомобиль, одновременно заключающий в себе характерные черты спорткара и пятиместного SUV. Уже сегодня покупатели по всему миру могут зарегистрироваться на www.jaguar.ru и, нажав кнопку 'Хочу приобрести', заявить о своей готовности стать одними из первых владельцев новинки. Будущее наступает уже сегодня.

Геннадий Гладышев

По материалам представительства Jaguar Land Rover



JAGUAR ВОЗВРАЩАЕТСЯ В АВТОМОБИЛЬНЫЙ СПОРТ С КОМАНДОЙ PANASONIC JAGUAR RACING И СОВЕРШЕННО НОВЫМ ГОНОЧНЫМ БОЛИДОМ I-TYPE 1



С дебютом команды Panasonic Jaguar Racing легендарный бренд возвращается на гоночную трассу в борьбе за победу в третьем сезоне гоночной серии FIA Формулы Е. В распоряжении команды первый полностью электрический гоночный автомобиль Jaguar I-TYPE 1, дебют которого состоялся в сентябре 2016 года в центре Jaguar Collections. Честь первым продемонстрировать публике новый болид выпала официальному резервному пилоту команды Хо-Пин Туну (Ho-Pin Tung). I-TYPE 1 является воплощением миссии бренда "Race To Innovate", которая объединяет стремление изменить восприятие электромобилей, разработать новые электрические технологии и вдохновить будущие поколения. В ходе презентации был представлен и основной состав команды: Адам Кэрролл (Adam Carroll) и Митч Эванс (Mitch Evans) возглавили возвращение Jaguar в автомобильный спорт. Болид I-TYPE команды Panasonic Jaguar Racing оснащен электромотором мощностью 200 кВт, позволяющим развивать скорость до 140 миль/ч (225,3 км/ч). Тигры передаются на ведущие колеса посредством секвенциальной коробки передач с подрулевыми переключателями.

Герд Майер (Gerd Mäuser), председатель совета директоров Panasonic Jaguar Racing: «Мы открываем новую главу в истории Jaguar Racing. Мы рады вернуться в автомобильный спорт и стать первым производителем автомобилей премиум-класса, который участвует в Формуле Е. Будущее меняется, и мы — часть этих перемен».

Ник Роджерс (Nick Rogers), директор по разработке модельного ряда Jaguar Land Rover: «В ближайшие пять лет автомобильная отрасль ждет более значительных перемен, чем те, что произошли за последние три десятилетия. Этот чемпионат позволит испытать наши инновационные технологии в экстремальных условиях. Мы будем учитывать всю полученную информацию при разработке новых продуктов. В Jaguar Land Rover работает 9000 инженеров, и на их профессионализм мы будем опираться в работе, конечная цель которой — раздвинуть привычные границы применения электрических технологий в автомобильном спорте».

Джеймс Баркли (James Barclay), директор команды Panasonic Jaguar Racing: «На протяжении последних девяти месяцев каждый из нас приложил огромные усилия, чтобы подготовиться к дебюту на чемпионате. Я рад приветствовать Адама, Митча, Хо-Пина, Panasonic, Lear и всех наших новых поклонников в большой семье Jaguar. Мы стремимся к успеху не только на треке. Мы знаем, что конкуренция будет серьезной — наши соперники имеют за плечами уже двухлетний опыт. В первом сезоне мы сдираемся в своих ожиданиях. Конечно, мы здесь для того, чтобы побеждать, но инновации также важны для нас. Я хочу поблагодарить Жана Тодта (Jean Todt) и его команду в FIA, а также Александра Арага (Alejandro Agag) и его коллег по Формуле Е за концепцию этой инновационной гоночной серии, а также за их помощь и поддержку в течение последних 12 ме-

цев с того момента, как Jaguar подал заявку на участие в состязаниях».

Команда Panasonic Jaguar Racing успешно прошла через 21-дневные испытания, которые завершились публичным тестовым заездом на треке Donington Park 7 сентября. Дебютная гонка команды состоялась 9 октября 2016 года в Гонконге в рамках первого этапа Формулы Е сезона 2016-2017. По итогам гонки Адам Кэрролл, стартовавший с 14-го места стартовой решетки, сумел не только сдержать напор соперников, но и отыграть 2 позиции и финишировать на 12-м месте. Его коллега по команде Митч Эванс финишировал лишь 18-м. Второй этап серии в Марокко, прошедший 12 ноября 2016 года на улицах Марракеша, закончился 14-м местом Кэрролла и 17-м местом Эванса.

Каждая гонка Формулы Е длится 50 минут и включает в себя обязательный пит-стоп, во время которого пилоты меняют автомобиль. Водителям электрических болидов придется рационально распоряжаться запасом энергии в аккумуляторной батарее и управлять рекуперацией энергии торможения, чтобы сохранить заряд на протяжении гонки. Производители могут проектировать собственные силовые установки, включающие в себя мотор, трансмиссию, преобразователь переменного тока и заднюю подвеску.

Формула Е уникальна не только своей концепцией, но и выбором мест проведения гонок. Каждая из них проходит прямо на улицах в центре города. Свободные заезды, квалификация и гонка занимают один день, в то время как заезд в Нью-Йорке и финал в Монреале — два дня.

По материалам Jaguar Land Rover



ПИЛОТЫ КОМАНДЫ PANASONIC JAGUAR RACING

**Адам Кэрролл (Adam Carroll),
33 года, Северная Ирландия**

Адам пришел в Jaguar с богатым гоночным опытом. Начав карьеру с картинга, он участвовал в F3, GP2, A1GP, IndyCar и WEC. Адам также успешно справлялся со своими обязанностями в ходе испытаний болида Формулы Е для Panasonic Jaguar.

Адам Кэрролл: «Для меня большая честь представлять Jaguar в состязаниях Формулы Е. Достаточно лишь белого взгляда на других пилотов гоночной серии, чтобы понять уровень соревнований и престижа этого чемпионата. Выступление под флагом Jaguar — это мечта, ставшая реальностью».



**Митч Эванс (Mitch Evans),
22 года, Новая Зеландия**

Митч неоднократно демонстрировал высокие результаты в картинге и во временах таких чемпионатов, как GP3 2012 года. Он также финишировал вторым в своем классе на гонке «24 часа Ле Мана» в 2015 году. В 2016 году он принимал участие в серии GP3, представляя Campos Racing.

Митч Эванс: «Формула Е — это, в первую очередь, состязание пилотов и одна из самых конкурентных гонок в мире. Любой гонщик скажет вам, как сложно почувствовать лимит для болида Формулы Е в погоне за своими десятыми долями секунды. Jaguar создает по-настоящему культовые автомобили, и я очень рад быть частью возвращения бренда в автомобильный спорт и увидеть его электрическое будущее».



Хо-Пин Тун, 33 года, Китай

Хо-Пин присоединился к команде Panasonic Jaguar Racing, имея большой опыт участия в гонках на автомобилях с открытыми колесами в таких сериях, как F3, A1GP, GP2, WEC и IndyCar, а также опыт тестирования болидов F-1. Кроме того, он единственный пилот, участвовавший ранее в гонках Формулы Е.

Хо-Пин Тун: «Я верю, что дебют Jaguar в Чемпионате Формулы Е — это знаменательный момент для всей гоночной серии. У меня есть опыт



JAGUAR НА ГОНКАХ

LE MANS CLASSIC: ПРОШЛОЕ И НАСТОЯЩЕЕ

Энди Уоллес (Andy Wallace), профессиональный британский гонщик, который принес победу Jaguar на гонках «24 часа Ле-Мана» в 1988 году, вернулся на подиум знаменитой трассы. С 8 по 10 июля здесь прошли гонки Le Mans Classic в рамках серии Jaguar Classic Challenge, в которых приняли участие гоночные автомобили Jaguar, выпущенные до 1966 года.

XJR-9, управляя которым Уоллес одержал победу в «24 часах Ле-Мана» в 1988 году, стал одним из самых заметных участников парада автомобилей Jaguar, предшествовавшего гонке. В ходе заездов Энди Уоллес занял третье место в общем зачете Jaguar Classic Challenge, одержав победу в своем классе на D-Type 1955 года. Тем временем, Джуллиан Томас (Julian Thomas) получил титул чемпиона, управляя Jaguar E-Type 1962 года.

В параде также приняли участие прототип Jaguar XJ13 и его новейшее воплощение — 575-сильный F-TYPE SVR, созданный специалистами Special Vehicle Operations.

По материалам Jaguar Land Rover



MOSCOW CLASSIC GRAND PRIX



Романтика автоспорта — понятие, знакомое нам по старым кинофильмам. Отважные парни, а иногда и девушки, облачившись в гоночные комбинезоны, шлемы и огнестойкие перчатки, вступают в азартную схватку с километрами трассы и стрелкой секундомера за рулём мощных спортивных автомобилей.

В 2013 году компания «Старое Время» — лидер российского рынка реставрации и обслуживания исторической авто- и мототехники, ведомая бессменным руководителем Александром Смирновым, занялась возрождением традиций любительского автоспорта в нашей стране. Цели компания поставила себе не самые простые — сохранение и приумножение лучших традиций отечественного автоспорта, привлечение молодежи и возвращение ветеранов в автоспорт, укрепление отношений между спортсменами из разных стран, создание новых и поддержание имеющихся рабочих мест в области производ-

ства и обслуживания автомобильной техники.

Первый этап тогда ещё никому не известного мероприятия состоялся 13 июня 2013 года на трассе автодрома Moscow Raceway, и на стартовой решётке стояли... лишь 4 автомобиля! И все родом с туманного Альбиона. Три автомобиля марки Jaguar: модели E-Type, XK 140, XK150 и один Lotus Elan. Первым победителем первого этапа серии стал тогда Алексей Прусс, выступавший на автомобиле Ягуар E-TYPE 1963 года выпуска. С этих четырёх классических британцев и началась история гоночной серии Moscow Classic Grand Prix. На следующих этапах парк английских спорткаров, стартующих в рамках серии MCGP, пополнился марками MG, Austin Healy, Bentley и Mini. За несколько лет, прошедших с момента первого старта, формат гоночной серии претерпел ряд изменений. Основное — это существенное расширение списка участников за счёт спортсменов, выступающих, преимущественно, на спортивных автомобилях советской постройки. Оно и понятно — бюджет подготовки иностранного классического спортивного автомобиля достаточно высок, в случае подготовки отечественного классического спортивного автомобиля бюджет на постройку и сервисное обслуживание не выходит за разумные рамки, что вместе с малыми организационными затратами приводит к массовости, высокой конкуренции и зрелищности соревнований.

На стартовой решётке помимо британцев можно увидеть и советские «Волги» и «Москвичи», классические заднепри-

водные «Жигули», а также болиды Формулы «Эстония», выпущенные ещё в СССР. За рулём — молодёжь, звёзды и ветераны советского автоспорта, титулованные автогонщики — участники престижных гоночных серий, и спортсмены-любители. Последняя категория участников — это те, кто ещё мальчишками бредили автогонщиками, но по разным причинам спортсменами так и не стали. Сегодня они — владельцы спортивных, классических автомобилей, собственники крупных компаний и холдингов, топ-менеджеры государственных и частных структур, юристы, деятели культуры. Именно чемпионат MCGP дал им возможность осуществить свою давнюю мечту — стать пилотами гоночного автомобиля!

Сегодня Moscow Classic Grand Prix можно по праву считать наследницей лучших традиций отечественного автоспорта. Ветераны передают свой опыт молодёжи и на трассе, и в технических боксах. Не это ли связь поколений, «скрепы», о которых так много говорится в последнее время? Отрадно, что списки участников гоночной серии постоянно пополняются. К выступающим на постоянной основе легендам советского автоспорта Эдгарду Линдгрену, Александру Потехину и Леониду Протасову в 2016 году присоединились настоящие суперзвёзды советского автоспорта. В первую очередь — это заводской гонщик АвтоВАЗа, член сборной команды СССР по автомобильным кольцевым гонкам, многократный победитель и призёр чемпионата Советского Союза, мастер спорта международного класса Александр Нуждин. Он выходит на старт за рулём уже привычной для себя ВАЗовской «копейки». Именно на такой машине в 1980 году Александр Михайлович выиграл свой первый чемпионат Советского Союза. На старт на автомобиле «Москвич-412» 1978 года выпуска вышел и мастер спорта, член сборной СССР по мотоспорту и картингу, 13-кратный чемпион Москвы, 3-кратный чемпион СССР Олег Ильич Трегубов. На одном из самых красивых автомобилей гоночной серии MCGP, небесно-голубом «Москвич-408», выступает и многократный призёр чемпионата и кубка СССР по ралли, призёр этапа чемпионата Европы по ралли пилотесса Илона Накутис.

Сегодня MCGP — это единственный в России регулярный чемпионат по кольцевым гонкам на классических автомобилях. Всего за три года количество участников, выходящих на старт этапа, выросло в десятки раз и перевалило за 200 человек. Стремительная популярность, которую набирает MCGP, — это, прежде всего, заслуга организаторов, заложивших в основу простую и действенную формулу успеха. Широкое освещение в СМИ привлекает все больше зрителей на трибуны самой современной кольцевой трассы в нашей стране — автодрома Moscow Raceway, на котором проводятся этапы серии MCGP.

В планах организаторов MCGP на 2017 годзначит- ся расширение географии стран-участниц гоночной серии и проведение отдельных этапов на автодромах в Сочи, Нижнем Новгороде и Смоленске. Именно на этапах MCGP сегодня можно прочувствовать дух настоящей романтики автоспорта!

По материалам компании
«Старое Время».



Фото — компания «Старое Время»



JAGUAR LAND ROVER CLASSIC RALLY

В начале сентября в Москве состоялось уникальное ралли Jaguar Land Rover Classic — зрелищное соревнование, в котором смогли принять участие владельцы олдтаймеров, выпущенных до 1986 года. На старт вышли такие редкие автомобили, как Jaguar XK 120, Jaguar XJ Series I, Jaguar Mark II, Land Rover Series I и Land Rover Defender 1969. Впервые ралли включило в себя не только соревнования в черте города, но и внедорожные испытания в центре Jaguar Land Rover Experience.

Jaguar Land Rover Classic — абсолютно новый формат гонок, представляющий собой «автомобильное двоеборье». Ралли стартовало от дилерского центра Indicape Jaguar Land Rover, расположенного на 2-й Магистральной улице, а затем, после трехчасовых гонок по Москве и Подмосковью, экипажи прибыли в центр Jaguar Land Rover Experience, который расположен на 22-м километре Новорижского шоссе. Jaguar Land Rover Experience встретил участников и гостей ралли насыщенной программой, включающей фотосессию, обед, брифинг и соревнования на внедорожной трассе центра. В рамках Jaguar Land Rover Classic победитель определялся как по результатам штурманского ралли, так и в ходе внедорожных испытаний.

Jaguar Land Rover Classic — это семейное ралли, в котором смогли принять участие даже самые юные гости. Для детей в центре Jaguar Land Rover Experience была организована специальная программа в игровой комнате с опытными аниматорами, а те, кто постарше, смогли принять участие в тест-драйве фирменных электрокаров Jaguar и Land Rover на специальной трассе.

По окончании соревнований было проведено торжественное награждение победителей в личных и командных зачётах, а завершился незабываемый теплый вечер превосходным ужином от шеф-повара Jaguar Land Rover Cafe.

По материалам Jaguar Land Rover



JAGUAR LAND ROVER RUSSIA



— Здравствуйте, Егор! Сказать, что Вы — известная личность бренда Jaguar в России — значит не сказать ничего. Вас знает практически каждый российский владелец автомобиля Jaguar, но при этом о Вас практически ничего не известно. Расскажите немного о себе.

— В школе очень любил биологию, но дальнейшего развития увлечение этой наукой не получило, и после школы я поступил в Военный Инженерный Институт им. А.Ф. Можайского. Это учебное заведение готовило специалистов в области космоса, так что как работает лазер и для чего он нужен — я знаю. В то время в рамках нашего учебного заведения считалось, что каждый студент и после окончания вуза обязан заниматься научной деятельностью, таким образом, после института я работал в НИИ, и для меня это было очень интересно. С 27 лет защитил кандидатскую диссертацию, потом, помимо разработки систем спутникового мониторинга, очень заинтересовался автомобильным спортом. Далее — преподавательская деятельность в Центре Высшего Водительского Мастерства профессора Э.С. Цыганкова, а уже затем работа в Jaguar.

— Что сподвигло Вас пойти в автоспорт? Ставили ли Вы перед собой цель заняться автоспортом профессионально? Многие члены нашего клуба выступают на своих автомобилях в любительских соревнованиях, но лишь в качестве хобби.

— С автоспортом история интересная. Когда я учился, то не мог себе даже представить, что когда-нибудь стану автогонщиком. Тогда для меня эти люди были какими-то мифическими существами, поскольку умели мастерски управлять автомобилем на недоступном обычным водителям уровне. Конечно, я видел замечательный фильм «Гонщики» с Леоновым и Янковским, где в очень «кнопкающей» манере рассказывалось об этих людях, их машинах и эмоциях, ими владеющих, но тогда для меня это был абсолютно другой мир, в котором невозможно оказаться без каких-либо уникальных талантов. И я был в этом абсолютно уверен, правда, где-то глубоко в подсознании у меня жила мысль о том, что стать автогонщиком было бы здорово.

В 90-х годах я занимался системой автономной навигации для автомобилей, и в процессе развития этого проекта был период сотрудничества со специалистами «АВТОЗАД» на их испытательном полигоне в Сосновке. Там мне довелось достаточно близко познакомиться с заводскими испытателями, в результате машины окончательно покорили меня. И даже, наверное, не сами машины, а то, что они давали мне. Это необычные эмоции, ощущения и, конечно, понимание того, что нужно учиться, совершенствоваться, узнавать что-то новое. Я прошел обучение в нескольких школах водительского мастерства, полученные навыки и интерес к автоспорту привели меня в любительское автомотогородье, я стал принимать участие в любительских ралли и этапах Чемпионата России.

— Расскажите, почему Вы решили связать свою дальнейшую карьеру именно с брендом Jaguar? Считаете ли Вы, что при всем многообразии брендов в автомобилях Jaguar есть что-то особенное?

— В работе с Jaguar свою роль сыграл скорее набор счастливых случайностей. Я работал преподавателем в ЦВМ профессора Э.С. Цыганкова достаточно долгое время, прежде чем ко мне обратились с предложением поработать с брендом Jaguar в рамках создания проекта Jaguar Experience. Я согласился, и после моего первого общения с этими автомобилями понял, что никогда в жизни и не ездил на настоящем автомобиле. И этот бренд полностью меня увлек, видимо, теперь навсегда.

— Среди владельцев Jaguar прошлых лет есть мнение, что современный Jaguar «уже не тот». Есть те, кто считает последним «настоящим» Jaguar — XJ6 1968 года, некоторые считают, что с уходом из жизни сэра Уильяма Лайонса такой машиной стал XJ40, а для кого-то это XJ в кузове X350. Но все эти люди сходятся во мнении, что Jaguar в «былье времена» находился на острие технического прогресса в автомобилестроении, а современные автомобили ничем революционным похвастаться не могут, да и известный слоган «Grace, space, race» все

THE JAG

меньше к нему относится. Кому, как ни Вам под силу развеять этот стереотип!

— Есть достаточно много подходов к пониманию того, что такое хороший, правильный автомобиль, что такое классическая управляемость, какой тип привода лучше, а какой хуже. Я думаю, что к этому вопросу стоит подходить комплексно: есть красота, есть управляемость, есть безопасность и есть технологичность, или наполненность современными технологиями. Все эти качества не всегда развиваются гармонично, и зачастую финальная концепция автомобиля — это не что иное, как результат большого количества компромиссов между инженерной и коммерческой составляющими. В каких-то брендах коммерческая составляющая идет вперед, но могу сказать про Jaguar, что на данный момент времени он не утратил своей души. Конечно, технологии постоянно движутся вперед, и современные автомобили управляются лучше, чем автомобили 20-летней давности. Но здесь я подхожу к вопросу следующим образом: перефразируя известное выражение, могу сказать, что в автомобиле все должно быть прекрасно: и внешний вид, и салон, и двигатель, и подвеска, и трансмиссия, и рулевое управление. И если в процессе разработки автомобиля все эти составляющие не стали жертвой компромиссов, то получится правильный автомобиль.

А вот вопрос восприятия современного и классического автомобиля достаточно субъективен. К примеру, возьмем модель Jaguar XK. Безусловно, с одной стороны, эта модель является современным автомобилем, но если его сравнить с выпускавшимися на сегодняшний день моделями, то он выглядит как правильная, настоящая классика. Часто происходит так, что формируемое у нас восприятие бренда может отставать от его развития, и это тоже здорово, поскольку наши автомобили заставляют людей думать, развиваться. Я не исключаю, что те модели, которые сейчас классикой не являются, не воспринимаются в качестве классического Jaguar, через два-три года могут перейти в разряд высокого автомобильного искусства. Я думаю, что настоящие ценители бренда должны попытаться понять и увидеть эволюцию наших машин, это создает полное ощущение того, что они живые, что они растут вместе с нами. И мырастем вместе с ними. Но, конечно, классические Jaguar всегда будут прекрасны, поскольку они уже состоялись и вошли в историю.

«Перефразируя известное выражение, могу сказать, что в автомобиле все должно быть прекрасно: и внешний вид, и салон, и двигатель, и подвеска, и трансмиссия, и рулевое управление.

И если в процессе разработки автомобиля все эти составляющие не стали жертвой компромиссов, то получится правильный автомобиль».

— как новый взгляд нашего бренда на расширяющийся мир возможностей и увлечений, Jaguar F-Type — как концентрация эмоций и мощи в маленьком объеме, о каждом автомобиле можно говорить часами, трудно остановиться только на каком-то одном. Я люблю их все.

— Давайте поговорим о значимом событии для бренда Jaguar — открытии центра JLR Experience. Насколько мне известно, своим обликом полигон обязан именно Вам, «энкинг» и «зеленый ад» — это Ваших рук дело?

— В общем — да. Конечно, наш Центр — это результат совместной работы большого количества специалистов, однако в части площадки маневрирования и кольцевой трассы — да, их нарисовал я. При проектировании прямоугольного учебного сегмента основной упор делался

на решение презентационных и учебных задач с сохранением безопасности процесса. Для этого полигон имеет достаточно внушительные размеры, 360x100 метров, и он полностью покрыт специальным асфальтом с низким коэффициентом сцепления, обеспечивающим возможность решения широкого круга задач. Часть асфальтового полигона покрыта специальным полимерным покрытием с



Фото из архива Егора Васильева

Егор Васильев — шеф-инструктор Центра Jaguar Land Rover Experience, кандидат технических наук, мастер спорта, многократный призер Чемпионатов и Кубков Российской Федерации по ралли. Инструктор Центра Высшего Водительского Мастерства профессора Э.С. Цыганкова с большим опытом преподавательской деятельности.

Свободное время предпочитает проводить активно и на свежем воздухе, среди любимых хобби — горные лыжи, сноуборд, роликовые коньки.

JAGUAR LAND ROVER RUSSIA



низким коэффициентом сцепления, имитирующим лед. В силу того, что в нашей стране пока что иногда случается зима, а поведение автомобиля на льду — тема сложная и интересная, в нашем Центре есть возможность имитировать ледовые покрытия в условиях летних температур, а для снижения коэффициента сцепления дополнительно используется система полива, которая орошает сегмент 100x100 метров. В рамках кольцевого трека я старался получить сочетание прямых и сложных поворотов, «Правильное управление автомобилем требует постоянной работы интеллекта, и только понимая, как управляетесь автомобиль, как он реагирует на действия пилота, мы можем сформировать правильный набор навыков».

— Здесь стоит отметить достаточно традиционный набор проблем. Очень часто человек думает о себе несколько, если можно так сказать, оптимистично, и в случае с управлением автомобилем это может быть просто опасно. Кроме того, современные средства массовой информации и рекламные компании автомобильных брендов очень часто начинают формировать у нас впечатление, что водительские навыки прилагаются к любому «совершенному» автомобилю, главное только его купить. К сожалению, это не так. Мы считаем, что наши автомобили являются профессиональными инструментами, а любым инструментом надо уметь пользоваться. Конечно, еще стоит добавить, что правильное управление автомобилем требует постоянной работы интеллекта, и только понимая, как управляетесь автомобиль, как он реагирует на действия пилота, мы можем сформировать правильный набор навыков. Фактически — мы учим людей думать за рулём. Часто люди, незнакомые с философией нашей школы, пытаются сразу ехать быстро, слишком резко и амплитудно действуя рулем, пытаясь заставить машину выполнять их команды, но это, к сожалению, невозможно. С автомобилем надо научиться правильно и разумно общаться. Типичные ошибки, как правило, достаточно традиционны: слишком высокая скорость на подходе к маневру, избыточный угол поворота руля, грубая работа педалью газа. Как правило, все это приводит к процессу потери управляемости автомобиля, то есть к скольжению передних колес. Мне кажется, что это самая страшная и, к сожалению, типичная ошибка не только новичков, но и опытных водителей, и с ней мы стараемся бороться в первую очередь. Так же существует проблема с неверной оценкой ситуации при управлении автомобилем, что в условиях дефицита пространства и времени может приводить к фатальным последствиям, поэтому на-

— Каждый день через инструкторов центра проходят десятки, а то и сотни человек. Я несколько раз слышал от Вас фразу: «Вы уже не можете нас чем-то удивить, но еще можете нас напугать». Значит ли это, что не все, кто приходит к Вам в центр с водительским удостоверением в кармане, знают, что такое автомобиль и как им управлять?

THE JAG



Фото из архива Егора Воскесова

С какими проблемами приходится сталкиваться инструкторам JLR Experience?

— Здесь стоит отметить достаточно традиционный набор проблем. Очень часто человек думает о себе несколько, если можно так сказать, оптимистично, и в случае с управлением автомобилем это может быть просто опасно. Кроме того, современные средства массовой информации и рекламные компании автомобильных брендов очень часто начиная формировать у нас впечатление, что водительские навыки прилагаются к любому «совершенному» автомобилю, главное только его купить. К сожалению, это не так. Мы считаем, что наши автомобили являются профессиональными инструментами, а любым инструментом надо уметь пользоваться. Конечно, еще стоит добавить, что правильное управление автомобилем требует постоянной работы интеллекта, и только понимая, как управляетесь автомобиль, как он реагирует на действия пилота, мы можем сформировать правильный набор навыков. Фактически — мы учим людей думать за рулём. Часто люди, незнакомые с философией нашей школы, пытаются сразу ехать быстро, слишком резко и амплитудно действуя рулем, пытаясь заставить машину выполнять их команды, но это, к сожалению, невозможно. С автомобилем надо научиться правильно и разумно общаться. Типичные ошибки, как правило, достаточно традиционны: слишком высокая скорость на подходе к маневру, избыточный угол поворота руля, грубая работа педалью газа. Как правило, все это приводит к процессу потери управляемости автомобиля, то есть к скольжению передних колес. Мне кажется, что это самая страшная и, к сожалению, типичная ошибка не только новичков, но и опытных водителей, и с ней мы стараемся бороться в первую очередь. Так же существует проблема с неверной оценкой ситуации при управлении автомобилем, что в условиях дефицита пространства и времени может приводить к фатальным последствиям, поэтому на-

ших занятиях мы постоянно делаем упор на осознание причинно-следственных связей между всеми процессами и, конечно, на важности прогнозирования развития ситуации на дороге.

— Мы с Вами делаем одно общее дело — стремимся помочь настоящим и будущим владельцам автомобилей Jaguar, так сказать «погружаем» их в бренд. К нам в клуб приходят те, кто уже купил автомобиль, или, как минимум, определился с его выбором, и просит каких-то конкретных советов. Среди тех, кто приходит к Вам, не все изначально думают о приобретении Jaguar, наверное, есть даже те, кто впервые знакомится с брендом. Расскажите, какие эмоции при этом испытывают гости Центра JLR Experience? Остаётся ли у них что-то равнодушен после занятий?

— Особенностью нашего бренда как раз и является его особая значимость, традиционность — с одной стороны и технологическая продвинутость с другой. И, конечно, мы пытаемся сделать общение с автомобилями и нашими специалистами максимально дружелюбным и конструктивным, и эмоции, позитивные эмоции для нас очень важны. Я бы даже сказал, что они являются неотъемлемой частью нашей работы. Но для меня особенно ценно, если человек приходит к этим эмоциям через понимание философии нашего бренда, через осознание того, что он сумел прикоснуться к чему-то великому, а не просто пришел покататься. То есть посещение нашего Центра, общение с нашими автомобилями и нашими специалистами должно быть событием, которое запомнится навсегда. И, конечно, мы никогда не стараемся наезживать участникам свое мнение, не пытаемся убедить в том, что наши автомобили лучше в мире. Мы стараемся помочь участнику сформировать свое мнение о наших автомобилях, пусть оно и будет чисто субъективным. Главное — чтобы он мог аргументировано объяснить, чем именно ему наши автомобили интересны. Ну и, конечно, все это происходит на фоне повышения уровня понимания принципов управления автомобилями.

— Российский Jaguar Клуб дважды имел честь быть приглашенным на просторы центра JLR Experience:

сразу после его открытия осенью 2015 года и весной 2016 года, и оба раза это были 1,5-часовые курсы. Какие еще виды программ существуют?

— Помимо 1,5-часовых курсов, мы предлагаем 3-часовые курсы для тех, кто уже приобрел наши машины. В этом случае мы в большей степени занимаемся отработкой правильных водительских навыков и умением правильно мыслить при управлении автомобилем. Для тех, кто хочет большего, мы предлагаем исключительно тренировочные подготовки, направленные на формирование правильных навыков, и частично — рефлексов, по управлению автомобилем с применением методик, которые использовались при подготовке профессиональных пилотов в автоспорте и различных спасательных командах. Эти подготовки проходят на коммерческой основе и имеют различную длительность в зависимости от решаемых задач: 3, 6 или 9 часов. Поскольку даже 3 часа в день — это достаточно серьезная нагрузка, 6 и 9 часов разбиваются на два и три дня соответственно. Конечно, все эти подготовки могут проводиться как на автомобилях Jaguar, так и на Land Rover.

— Мы все с огромным интересом следим за выходом серии Ваших роликов на канале «Jaguar Russia» в «ютубе». Скажите, насколько возможно в формате центра JLR Experience организовать проведение симинаров, лекций, каких-либо соревнований или спортивных мероприятий для членов Российского Jaguar Клуба, не равнодушных к бренду Jaguar и его истории, желающих научиться управлять автомобилем Jaguar, используя весь его потенциал?

— Конечно, это возможно, и я как раз сейчас над этим вопросом работала. В скором времени будет более подробная информация.

— Что Вы можете пожелать владельцам автомобилей Jaguar?

— Наши машины интересны и необычны, как и те, кто этими автомобилями управляет, поэтому растите вместе с нами — это здорово!

— Спасибо Вам большое, до новых встреч!

JAGUAR LAND ROVER TOUR 2016



Jaguar Land Rover Tour — это масштабное ежегодное событие, охватывающее крупнейшие города России, Казахстана и Республики Беларусь, которое позволяет всем желающим узнать подробную информацию о моделях Jaguar и Land Rover и на собственном опыте испытать весь спектр возможностей британских автомобилей. В 2016 году путешествие Jaguar Land Rover Tour 2016 охватило 12 крупных регионов России, Казахстана и Республики Беларусь. За 5 месяцев гостями Jaguar Land Rover Tour 2016 стали почти 8 000 человек, а 3 427 из них приняли участие в тест-драйвах и испытали скорость и динамику моделей Jaguar и широту возможностей внедорожников Land Rover. Все тест-драйвы проводились в соответствии со специально разработанными программами под руководством профессиональных инструкторов Jaguar Land Rover Experience.

Площадки Jaguar Land Rover Tour работали на протяжении 10 уикендов в 10 крупнейших городах, позволяя гостям испытать автомобили Jaguar и Land Rover: представительский седан Jaguar XJ в удлиненной колесной базе, новый бизнес-седан Jaguar XF, компактный спортивный седан Jaguar XE, спорткар Jaguar F-TYPE, роскошный Range Rover, динамичный Range Rover Sport, обновленный Range Rover Evoque, универсальный Discovery в специальных версиях Landmark и Graphite и компактный Discovery

Sport. А в рамках мероприятий в Санкт-Петербурге и Минске участники получили уникальную возможность одним из первых пройти тест-драйв совершенно нового Jaguar F-PACE — первого SUV в истории бренда.

Уже на подъезде к трассе «Автодром Санкт-Петербург» было слышно, как старательно стирали об асфальт свои покрышки мощные британские «кошки». Первое, что бросилось в глаза после выхода из шатра регистрации, — передвижной трейлер с гоночным штабом Jaguar Land Rover Experience. Справа от него расположились комплексы специальных тренажеров Terrapod для демонстрации внедорожных возможностей модельного ряда Land Rover, представители которого с невозмутимостью английских лордов неторопливо преодолевали всевозможные эстакады, боковые уклоны, диагональное вывешивание, качели и даже брод! Помимо традиционных испытаний моделей Jaguar и Land Rover, все желающие могли пройти уникальный слепой тест-драйв: проехать за рулём автомобиля с закрытыми глазами, ориентируясь исключительно на рекомендации штурмана.

Мне удалось побеседовать с шеф-инструктором Jaguar Land Rover Tour Михаилом Крашенниковым и задать ему несколько вопросов.



— Михаил, расскажите о концепции мероприятия?

— Jaguar Land Rover Tour в первую очередь позволяет раскрыть потенциал тестируемых моделей компании Jaguar Land Rover. Стоит отметить, что участникам Road Show в Санкт-Петербурге повезло дважды: во-первых, это первый город нашего тура, где в линейке тестовых машин доступен новый Jaguar F-PACE, а во-вторых, протестировать его можно в условиях гоночной трассы, потому как для автомобиля Jaguar нужна свобода и именно гоночный трек способен раскрыть весь его потенциал. Что касается моделей Land Rover, то это достаточно серьезный проект: вы уже видели возведенные конструкции, они перевозятся на тягачах из города в город. Это очень трудоемкий процесс, своего рода «цирк du Soleil» — в каждом городе мы разбиваем шатры, разворачиваем препятствия, стремимся к тому, чтобы эмоции участников тест-драйвов были на высоте. Каждое мероприятие — это серьезная ответственность: безопасность гостей должна быть на высшем уровне, при этом наша основная задача — за небольшой временной отрезок дать максимум, погрузить в бренд наибольшее количество людей, заинтересовать им этиими удивительными машинами. Знаете, Jaguar Land Rover — это такой бренд, который стоит особняком, и если вы пришли к нему, то вы от него не уйдете. Покупая Jaguar, вы покупаете некий статус «цара», как и ездящий на Jaguar Сэр Элтон Джон. Если Jaguar приобретает девушка, то она становится отчсти Королевой, потому что Её Величество тоже ездит на Jaguar.

— При виде нового Jaguar F-PACE не терпится узнать Ваше авторитетное мнение о нем?

— Jaguar F-PACE мы очень ждали, ждали давно, интерес к машине был высок уже изначально. Мы перенимали, что Jaguar F-PACE займет некую нишу между Jaguar и Land Rover, и эта ниша может оказаться не востребованной, но когда мы увидели первые фотографии, у нас не осталось сомнений, что модель ждет успех. И мы не ошиблись: при появлении первой информации о новом Jaguar F-PACE сразу пошли заявки от центров бренда, готовых купить эту машину даже не глядя. С момента первого тест-драйва в Черногории вокруг F-PACE всегда большое количество интересующихся, много прессы, и это не случайно: машина действительно очень интересная. Многие, впервые ее за руль новинки, удивляются: как машина с высоким центром масс может так четко управ-



ляться и так легко поворачивать? Jaguar F-PACE способен удивить не только управляемостью: у него отличная тяга, хорошо распределен крутящий момент, много электронных помощников и просто приятных опций, к примеру, круговой обзор или электронный ключ в виде браслета для любителей активного отдыха. Самый интересный момент — это очень привлекательная цена, притом что даже в базовой комплектации машина очень интересна! Могу сказать, что при прохождении обучения на Jaguar F-PACE мы видели всех конкурентов. Мы сравнивали их, лазили по ним, шутили и решали, что только один из них может считаться полноценным конкурентом в техническом плане — тот, что с черным жеребцом на эмблеме. Но модели Jaguar — это своя ниша и своя аудитория, поэтому я не люблю говорить о конкурировании.

— Что Вы можете пожелать владельцам Jaguar?

— Пожелаю оставаться в бренде. Автомобили Jaguar всегда будут узнаваемы, в них течет кровь предков, и это важно. Jaguar в каждой новой модели остается верен традициям: в них можно различить все тот же кошачий оскол, силуэты и линии моделей прошлых лет, включая знаменитый E-Type, входящий в десятку красивейших автомобилей в истории.

— Спасибо Вам большое, всего наилучшего!

Геннадий Гладышев



LAND ROVER BAR ACADEMY

Международные соревнования Extreme Sailing Series — престижная парусная регата, собирающая под своими парусами спортсменов-олимпийцев, мировых чемпионов и рекордсменов парусного спорта. Land Rover поддерживает парусный спорт на международном уровне с 1988 года, несколько лет являясь партнером Extreme Sailing Series. Начиная с сезона 2016 года, в соревнованиях принимает участие команда Land Rover BAR Academy, созданная из 12 молодых спортсменов в рамках инициативы компании Jaguar Land Rover по поддержке начинающих яхтсменов и развитию парусного спорта.

Пятый этап престижнейшей парусной регаты прошел с 1 по 4 сентября 2016 года в самом центре Санкт-Петербурга. Третий год подряд акватория Невы между Троицким и Дворцовыми мостами становится местом проведения захватывающих парусных соревнований Extreme Sailing Series. Именно в этом живописном месте среди величественных зданий XVII века спортсменам необходимо обладать не только мастерством мореплавателя, но и талантом стратега, подкрепленного математическими данными. Здесь участки с достаточно сильными течениями и непредсказуемыми ветрами чередуются с коварными безветренными участками, что делает этот этап регаты увлекательной и захватывающей. В этом году регата проходила на катамаранах класса GC32 с подводными крыльями, которые способны развивать скорость до 39 узлов, что на 9 узлов быстрее их предшественников в прошлом году — катамаранов Extreme 40.

На четыре дня набережные и пляж Петропавловской крепости превратились в зрительские трибуны, где гости в непосредственной близости от состязаний смогли насладиться атмосферой и азартом парусной гонки, наблюдать за мастерством, скоростью и напряженной борьбой на фоне панорамы одного из красивейших городов мира. На пляже были установлены табло, на которых велась видео-

трансляция всего этапа соревнования, снабженная проекциями течений и направлений ветра, а вместе с оглашением результатов каждого заезда у зрителей складывалась полная картина происходящего. Два лидирующих экипажа на протяжении последнего дня соревнований шли с минимальным отрывом друг от друга, в результате ощущение азарта борьбы и накал страсти не утихали до финального заезда, который и определил победителя 5 этапа: им стала швейцарская команда Alinghi, на счету которой стало уже две победы в серии сезона. Команда Land Rover BAR Academy финишировала в финальной гонке в тройке лидеров, что обеспечило молодым спортсменам 5-е место в общем зачете этапа. Стоит отметить, что погода в финале этапа испытала на прочность всех участников мероприятия: с самого утра прошла мощнейшая гроза с молниями и шквалистым ветром, сменившаяся во второй половине дня практически полным штилем и ярким сентябрьским солнцем.

В сезоне 2016 года в парусных гонках Extreme Sailing Series приняли участие 8 сильнейших команд, а этапы соревнований прошли в 8 городах на 3 континентах мира. По завершении каждого этапа подводились итоги и определялись лидирующие команды. После пятого этапа в Санкт-Петербурге команда Land Rover BAR Academy уверенно заняла пятое место в общем зачете, которое сумела отстоять по итогам своего первого дебютного сезона. Победителем сезона стала команда Oman Air, всего лишь на два очка опередившая своих соперников из команды Alinghi.

Отдельно стоит отметить, что молодая команда Land Rover BAR Academy успешно выступила на отборочных соревнованиях за право стать претендентом престижной регаты Кубок Америки. Перед этапом во Франции, прошедшим в сентябре сразу после пятого этапа Extreme Sailing Series, британская команда лишь на одно очко уступала

текущим владельцам Кубка Oracle Team USA. Как и ожидалось, динамичная гонка на южном побережье Франции стала серьезным испытанием для всех лидеров регаты. Команда Land Rover BAR пригласила всемирно известную легенду регби Дэна Картера (Dan Carter) и звезду команды «Британские и Ирландские Львы» Ли Халфпенни (Leigh Halfpenny) подняться на борт яхты во время состязаний. Картер присоединился к команде на гонке Super Sunday и финишировал вместе с ней на третьей позиции, что помогло Land Rover BAR первое место в общем зачете с отрывом в 14 очков от Oracle Team USA. Кроме того, в качестве стратега в Land Rover BAR вернулся золотой призер Олимпиады в Рио Джайлс Скотт (Giles Scott).

Финальная гонка состоялась в японском городе Фукуока. Команда Land Rover BAR самоотверженно боролась за победу и приложила максимум усилий, чтобы опередить своих главных соперников Oracle Team USA, успешно завершив гонку в первый день соревнований, что позволило ей стартовать в воскресенье с выгодной позиции. В начале гонки лидерство сохранили Emirates Team New Zealand и Oracle Team USA, но на заключительном этапе Land Rover BAR удалось закрепить за собой статус победителя. В результате команда Land Rover BAR входит в квалификационную таблицу Кубка Америки с двумя дополнительными очками, которые дадут ей преимущество на первом этапе гонок 26 мая. В случае победы команды Кубок Америки вернется в Великобританию впервые за 167 лет.

Марк Кэмерон (Mark Cameron), Land Rover Experiential Marketing Director: «Команда добилась фантастического результата, и я рад быть со спортсменами на этом пути. Победа в этой серии — огромное достижение. Мы очень ждем, когда дизайнеры и инженеры Land Rover закончат работу над подкой R1, и мы представим ее в начале 2017 года. Это удивительный проект, и обратный отсчет уже начинается — мы сделаем все возможное, чтобы стать победителями на Бермудах».

Геннадий Гладышев

По материалам представительства Jaguar Land Rover



ОБЩИЙ ЗАЧЕТ РЕГАТЫ ЗА КУБОК АМЕРИКИ:

- Land Rover BAR – 437
- ORACLE TEAM USA – 423
- Emirates Team New Zealand – 420
- SoftBank Team Japan – 399
- Artemis Racing – 391
- Groupama Team France – 360

ОБЩИЙ ЗАЧЕТ СЕЗОНА EXTREME SAILING SERIES 2016:

- Oman Air – 79
- Alinghi – 77
- Red Bull Sailing Team – 73
- SAP Extreme Sailing Team – 61
- Land Rover BAR – 54
- SP-Visit Madeira – 49
- CHINA ONE – 29
- Team Turk – 11



JAGUAR CLUB RUSSIA: АВТОМОБИЛИ И ИХ ВЛАДЕЛЬЦЫ



Владимир Козлов — один из старейших поклонников бренда Jaguar в России, владелец в общей сложности 11 автомобилей, среди которых такие редкие модели, как Daimler Double Six Century и Jaguar XJS Facelift 6.0 Gold Edition. Первый автомобиль Jaguar был куплен в 1993 году — это был XJS 1987 года выпуска. В настоящий момент владеет пятью автомобилями Jaguar, привил любовь к этой марке и своему сыну, который с удовольствием ездит на Jaguar XJR 1995 года. В Российском Jaguar Клубе с 2011 года, старается не пропускать ни одно клубное мероприятие вне зависимости от его географии. Владимир принимал непосредственное участие в организации трех автопробегов на фестивалях, проводимые Английским Клубом Энтузиастов Jaguar (JEC) в WestonPark в 2012, в NewbyHall в 2013 и в Bodelwyddan Castle в 2015 году.

— Расскажите о себе?

— Родился в Москве в 1962 году. Окончил специальную школу с углубленным изучением английского языка. Образование — высшее техническое, МВТУ им. Баумана (сейчас это Московский Государственный Технический Университет им. Баумана). Женат, имею dochь и сына. С конца 80-х управляю различными собственными бизнесами в одной и той же должности — генеральный директор.

— Как давно Вы за рулем, каким был Ваш первый автомобиль?

— Права я получил в 1986 году. Первый автомобиль приобрел за месяц до окончания обучения в автошколе — это были Жигули 2106, или как тогда называли эту модель — «шаха». Купил ее в Кисловодске — там было на 1000 рублей дешевле, чем в Москве, и это была большая разница! Для примера, кооперативная квартира в Москве стоила 5000–7000 рублей.

— Расскажите историю приобретения Вашего первого Jaguar?

— История эта началась с личного знакомства с маркой. В далеком 1991-м я поехал покупать автомобиль в Бельгию и в городе Антверпен купил Mercedes SE300 в 126-м кузове. В автосалоне, где покупал авто, я впервые увидел кабриолет Jaguar XJS, потрогал его, посидел в нем. Первые впечатления скорее были отрицательные: ну, во-первых, кабриолет — совершенно бессмыслица вещь в Москве в те годы, во-вторых, он стоил почти в 2 раза дороже, чем купленный мной Mercedes. Это совсем не понравилось!

Прошло 2 года, я катался на 5300, успев его уже серьезно «стукнуть» зимой, периодически брал у приятелей поездить их BMW 735 и BMW 750. Разница в управлении, в двигателях, в настройках подвески, в эргономике и отделке салона стала понятна мне, что называется, из личного опыта. И тут неожиданно случилось ЧП — BMW 750 моего приятеля была угнана (на дворе стояли лихие 90-е), и он стал искать «НЕУГОНЯЕМЫЙ» автомобиль, но обязательно с мотором V12.



THE JAG

Звонит мне тогда этот приятель и говорит: «Я нашел в каталоге автомобиль с мотором V12, который не угонят никогда — это Jaguar XJS. Он так выглядит, что никому не захочется его угнать — его просто никому потом не продадут!»

«Я знаю, о чём идёт речь, — ответил я. — Заказываем два, я тоже себе такой куплю». Как и большинство своих покупок, первый Jaguar я купил, не видя самого автомобиля. Главным желанием на тот момент было заменить побывавший в аварии Mercedes, ну и британское купе с двигателем V12, конечно, подкупало. В первый раз я его увидел в Морском порту Санкт-Петербурга, куда он привезли из Канады. Сел — завел — поехал. Булькнущая мостовая в Питере произвела первый настоящий шок: Jaguar ее не чувствует... и едет как по асфальту. Доехав до Москвы, я окончательно понял — это мое АВТО!

Судьба первого моего Jaguar сложилась трагическим образом: в припаркованную у обочины машину въехал грузовик. Восстановление было бесполезным, мне пришлось разобрать его на запасные части и купить еще один такой же XJS, ведь запасных частей был полный комплект! Потом он был официально утилизирован.

К сожалению, у меня не сохранилось ни одной фотографии автомобилей тех лет: есть фото из туристических поездок тех годов, с праздничных или памятных меро-

приятий, с друзьями, а вот фотографировать автомобиль тогда даже не приходило в голову. И главное, зачем? Ведь скоро же другой будет! Тогда не было даже мыслей про то, что надо сохранить какие-то материалы о машине, и «тонна» каталогов, полученных от дилеров по всему миру, была просто выброшена. Не было понимания, что эти автомобили станут классикой, раритетом, и уж тем более, что потом появится Jaguar клуб! Тогда казалось, что эти автомобили всегда будут вечными, новыми и доступными...

— Чем Вас так покорил бренд Jaguar?

— Не буду оригинальным: «Grace, space, race» — я считаю, что этим слоганом идеально описывается то, чем он меня покорил. Эти три английские слова вмещают в себя бесконечное количество русских эпитетов: красивый, грациозный, изысканный, удобный, быстрый, мощный, агрессивный, плавный, точный... Можно перенести до бесконечности то, что нравится в марке, и простить все недостатки за эту «бесконечность» достоинства. Для меня все достоинства сочетаются в марке Jaguar в идеальных пропорциях — это и есть для меня идеальный автомобиль.

Спасибо Mercedes и BMW за то, что они совершенно другие — они и помогли мне найти мой идеальный бренд.



JAGUAR CLUB RUSSIA: АВТОМОБИЛИ И ИХ ВЛАДЕЛЬЦЫ



— Какое максимальное количество автомобилей было у Вас одновременно? И сколько всего автомобилей Jaguar у Вас было?

— Максимально у меня было одновременно 6 автомобилей Jaguar, а всего в разные годы у меня было 11 автомобилей этой марки.

— Вы покупаете только автомобили прошлых лет, или среди Ваших Jaguar были и новые автомобили?

— Сейчас у меня 5 автомобилей Jaguar, и все 1992–1996 годов выпуска. Про каждый можно долго рассказывать, как и почему он был приобретен, но общее во всех автомобилях то, что все они по максимуму ухожены и готовы к наядодневной постоянной эксплуатации. Я езжу только на этих автомобилях круглый год и в нашей стране, и за ее пределами. Это почему у меня нет классических до- и послевоенных Jaguar в коллекции — каждый день на них не поедешь. Нет у меня и Jaguar E-Type — я еще слишком молод для него.

Мое мнение, что машины, попадающие под определение «youngtimer», — это венец автомобилестроения, если рассматривать эту отрасль, как индустрию, построенную вокруг двигателя внутреннего горения, где автомобиль спроектирован для водителя и пассажира, спроектирован по принципу «на весь срок службы», при этом изначально распланирован всеми необходимыми водителю и пассажиру удобствами. И это относится не только к бренду Jaguar.

Сейчас же автомобилестроение, как индустрия, находится в регрессе, проектируя автомобили даже не под водителя — под пользователей! Попользовался — выкинул — купил новую модель. В недалекой перспективе автомобилестроение, как отрасль, неминуемо исчезнет. Электромобили и автономные системы без водителя — вот что нас ждет в будущем. Это может называться как угодно, но точно не автомобилестроение в том виде, как мы с вами его привыкли понимать. Эра «гаджетов» на колесах уже наступила — и мое мнение, что нет автомобилей хуже... Поэтому у меня и нет новых моделей Jaguar, мне не нужен «гаджет», который что-то за меня делает: подогревает, держит дистанцию, держит ридность, помогает при поворотах и парковке. Современный автомобиль вовсе и не автомобиль, уже — просто модный аксессуар.

— Обслуживание автомобилей Jaguar, особенно тех, что были выпущены еще в прошлом веке, — отдельная история. Мне кажется, или поиск оригинальных запчастей и аксессуаров для Вас стал чем-то вроде хобби? Насколько оно затратное?

— Начинать обслуживать автомобили приходилось, можно сказать, в экстремальных условиях: не было ни официального Представительства Jaguar в России, ни поставок запасных частей от дилеров, ни курьерских служб доставки. Самое главное, что не было Интернет! Искать запасные части было просто негде. Это из слож-

THE JAG

ностей. А из приятного — все запасные части тогда были в наличии у дилеров Jaguar по всему миру, и привозил я их из всех стран — США, Италия, Франция, Нидерланды... Простые вещи на уровне замены масел и ТО делал в том же гараже, что и все другие автомобили до Jaguar. По специальным или сложным вещам обращался в «Коллекцию» — их сервис уже тогда работал.

Поиск аксессуаров — это, конечно же, хобби, а покупка запасных частей — это и хобби, и реальная необходимость, требующая обширных знаний устройства автомобилей, наличия большого количества свободного времени, ну и финансов сама собой. Необходимо не только содержать все пять автомобилей в полностью исправном техническом состоянии, но и предусмотреть возможный износ и поломки в будущем. Многие запасные части теперь уже не выпускают — это так называемые NLA позиции (No Longer Available), их приходится искать на разных ресурсах и у разных дилеров и продавцов буквально по всему миру Англия, США, Австралия, Германия, Испания... Многие покупки требуют личного присутствия с целью отбора модификаций нужных частей, бывает, что приходится посещать мероприятия, где продаются всякие редкости. Несколько раз был на специальном мероприятии по продаже запасных частей только для Jaguar — Jaguar Spares Day, был на крупнейшем автошоу в Англии — NEC Classic Motor Show в Бирмингеме. Если кому интересно, вот их адреса в Интернете: www.necclassicmotorshow.com и www.jaguarsparesdays.co.uk.

Что еще? Образил всю крупнейшую в Европе ярмарку по продаже до- и послевоенных запчастей и аксессуаров в Бюбли, Англия. Несколько раз посещал одних из самых главных специалистов по модели Jaguar XJS на острове — Clarkes Jaguar (www.clarkesjaguar.co.uk). Посещал склад с «сокровищами» известного продавца запчастей для Jaguar Грэхема Халлпетта, знаком с ним лично. Для



покупки деталей приложено бесчисленное количество усилий и потрачено уйма времени, поэтому все машины выглядят «как с завода», да и едут так же.

— Расскажите о своих любимых моделях Jaguar!

— Любимая модель, конечно же, XJS супре. Он тяжелый, с очень низким центром масс, у него длинный капот, изящные крылья сзади, стильный спойлер, качественная шумоизоляция, широкий салон — долго можно описывать! Разгон на V12 объемом 6 литров напоминает разгон локомотива — уверенная и постоянная тяга вплоть до максимальной скорости. При этом тихо, без всяких напряжений, с ощущением большого запаса по тяге. На этом автомобиле не едешь, а планируешь на дороге. Мой любимый режим езды на нем 130–170 км/час. Машина просто «прилипает» к дороге, а подвеска и собственный вес автомобиля изолируют тебя от окружающего мира. Ты медленно летишь над дорогой, но при этом твой полет происходит без потери управляемости и при полном кон-



JAGUAR CLUB RUSSIA: АВТОМОБИЛИ ИХ ВЛАДЕЛЬЦЫ



такте с дорогой. «Вы не услышите ничего, кроме шума ветра и шелеста шин» — такой слоган был в рекламе Jaguar XJS. Готов это подтвердить — ничего, кроме ветра и шума шин. При этом сейчас у меня самые низкопрофильные шины, которые устанавливались на модель заводом — 225/60 R16. А ведь на XJS до «рестайлинга» были 215/70 R15 — езда на них это отдельная песня, доступная мне сейчас только на Jaguar XJ 3-й серии.

Для города XJS идеален — короткий, низкий и юркий, с идеальной скоростью реагирования и перемещения в потоке. Кресла с интегрированным подголовником XJS Facelift — самые удобные из всех автомобильных марок, в которых я когда-либо сиделся, и не только в качестве водителя. Руки за рулём отдыхают: правая на средней консоли, левая на дверной ручке, руль при этом можно держать и поворачивать одним пальцем. Такое возможно еще только на 3-й серии Jaguar. На XJS тебя не покидает ощущение, что ты и автомобиль — единое целое, и он реагирует на любое легкое касание газа или поворот пальца. Это мое идеальное авто, и мой любимый Jaguar!

— Наверное, за столько лет у Вас было множество путешествий на автомобилях Jaguar. Какие из них Вам наиболее запомнились?

— Путешествуем действительно много, только в прошлом году мы проехали около 10 000 км по Европе. Область наших перемещений была условно ограничена между городами Ливерпуль — Барселона — Мюнхен — Гамбург. Огромное количество интересных мест и впечатлений — можно книгу писать. Но забавных случаев тоже много.

Вот однажды, находясь в Испании, мы поехали в Барселону, по пути заболтались с женой и дочкой, как вдруг у нас закончились бензин. Мы застряли, а вернее будет сказать «раскорячились», на узкой улице с односторонним движением. Я взял такси и поехал на бензоколонку за канистрой бензина. В это время кажется вся Барселона буквально «ухватывалась» над двумя блондинками в кабриолете Jaguar XJS, перегородившим улицу. Некоторые зрители проехали по 2 круга, чтобы посмотреть на это шоу. Но девочки молодцы — не дали ни одному простикивающему грузовику поцарапать наш автомобиль.

Еще как-то ехали мы на XJS союре по горной дороге в Швейцарских Альпах, и нас обогнал кабриолет Aston Martin с голландскими номерами. Ну и «зацепились» мы с голландцем на серпантине. Он, безусловно, мощнее — на коротких прямых отрывался, но на поворотах мы его догоняли. Проходили повороты с максимальной перегрузкой и свистом шин, но без заноса. Неизвестно, чем



THE JAG



бы все это закончилось, но «гонку» прекратила жена — сказала, что ей страшно и что наша собака постоянно падает. И действительно, наш маленький йорк пытался удержаться на задних лапках, стоя на полу за передними сиденьями, но у него это никак не получалось, и он всю «гонку» падал в каждом повороте.

А еще как-то переезжая из Италии в Тичино, итальянскую часть Швейцарии, я решил укоротить маршрут: вместо 180 километров по автомагистрали проехать 40 километров по горной дороге. Это оказалось старая итальянская горная дорога, где во многих местах была только одна полоса для двустороннего движения, и мы то и дело уворачивались от «сумасшедших» итальянцев, выскачивавших из-за поворота, периодически подавая назад, чтобы разъехаться. Пропасть всю дорогу «мачили» со стороны пассажира — то есть со стороны жены. Так она и «прописалась» над пропастью все 40 км, иногда крича мне: «Ты что делаешь, мы едем на 3-колесах! У нас заднее колесо над пропастью висит! Мы падаем! Я-то знал, что у нас «ничего не висит», а просто жена на пассажирском месте габариты машины не чувствует. А ехали на 3-й серии Jaguar.

Интересного было много, даче всего и не упомнишь. Но самое главное — что я не один, есть моя семья, которая всегда со мной! Это любимой жене, спасибо ей за

безоговорочную поддержку во всех моих начинаниях, любимым детям, из них выросли настоящие помощники, и мы сейчас будем развивать с ними нашу Коллекцию! Отдельное спасибо любимой теще — хранительнице гаража!

— Участовали ли Вы с Вашиими Jaguar в каких-либо выставках?

— Нет, да и не приглашают никогда меня.

— Расскажите о Российском Jaguar Клубе. Что Вам дает членство в нем?

— Сейчас достаточно много членов клуба, с которыми интересно обсуждать многие аспекты своего хобби — это и есть главное удовольствие. Такие это легкий и удобный способ получения новых знаний и полезной информации. Клуб на правильном пути — полученный статус официального партнера Jaguar Land Rover Россия это подтверждает. Я уверен, что самые интересные события и мероприятия еще ждут нас впереди!

— Что Вы можете пожелать владельцам Jaguar и тем, кто только хочет им стать?

— Jaguar — это не автомобиль, это твое внутреннее состояние. Делай свой правильный выбор и старайтесь не ошибаться!



ОТКРЫТИЕ VIII СЕЗОНА РОССИЙСКОГО JAGUAR КЛУБА

Свой VIII сезон Российский Jaguar Клуб начал в статусе официального партнера Jaguar Land Rover Russia. Теперь у участников клуба появилась возможность не только первыми узнавать о новостях бренда и участвовать в предпремьерных показах новых моделей компании, но и вести диалог с российским представительством Jaguar Land Rover, качественно влияя на уровень сервиса дилерской сети в нашей стране.

Не случайным стало и место проведения мероприятия — компания Jaguar Land Rover Russia любезно предоставила клубу Brand Experience Center на Новорижском шоссе, которое с самого утра субботы наполнилось рожками породистых моторов ссытых и ухоженных «котлов», вальяжно направляющихся на первую встречу Jaguar Клуба в новом сезоне. Компания собралась знатная: несколько Jaguar XJ 3 серии, в том числе редкий в наших краях Jaguar XJ 3 Vanden Plas, Jaguar XJ в кузовах X300 и X308, многочисленные X-type, S-type и Jaguar XF. Приехали три JaguarXE — модели 2015 года, количеством владельцев которых в клубе неуклоннорастет с каждым месяцем.

Модели Jaguar в кузове купе в этот раз были представлены особенно широко: несколько ярких XJS разных цветов, XK первого и второго поколения, включая два XKR, и даже один белоснежный F-type R — для полноты

картины не хватало лишь небесно-голубого E-type Алексея Прулеса. Вокруг XJS Сергея Ковалева и Владимира Козлова была развернута экспозиция оригинальных аксессуаров для этих редких моделей. Казалось, что владельцами были приобретены все возможные и невозможные в каталоге аксессуары, начиная от аварийного фонаря и огнетушителя и заканчивая багажником для горных лыж и колесными цепями — XJS Владимира выглядел так, словно вот-вот отправится куда-то в Альпы штурмовать снежные перевалы. Все аксессуары были приобретены на аукционах и выставках в Англии и в нашей стране представляют ценность как редчайший экспозиций.

Главным событием мероприятия стала презентация первого выпуска клубного журнала THE JAG. Первые мысли о выпуске небольшого журнала, состоящего из статей прошедших мероприятий, появились еще в 2013 году, в итоге воплотившись в полноценный журнал о мире Jaguar, на страницах которого оживают славные моменты прошлого бренда, находит отражение его настоящие и обретает черты будущее компании. Самый первый экземпляр с автографом президента клуба Валерия Никитченко был разыгран на аукционе, победителем которого стал Дмитрий Матвеев. Несколько экземпляров журнала также были переданы представителям им-



Геннадий Гладышев

Фото Геннадий Гладышев



JAGUAR BBQ PARTY 2016

Jaguar BBQ Party — прекрасная традиция вкусного и позитивного начала каждого клубного сезона в Санкт-Петербурге, и сезон 2016 года не стал исключением: солнечным майским утром колонна из двух десятков автомобилей Jaguar вырвалась за пределы города, успев добраться до побережья Финского залива до наступления традиционных субботних пробок.

На этот раз в планах организаторов значилось не только прокатиться колонной по живописному загородному шоссе до песчаного пляжа, отдохнуть под лучами майского солнца и приготовить на огне сочные стейки, но и определить лучшего клубного повара года в жесточайшей и вкуснейшей BBQ-битве. Для этой цели среди всех присутствовавших участников мероприятия путем жребия было выбрано шесть членов жюри, которые смогли по достоинству оценить блюда конкурсантов по нескольким параметрам, выставив баллы за каждый из них. В блюдах оценивались: композиция (общее впечатление от оформления блюд, практичность, эстетичность, цветовое решение), техника исполнения и профессионализм (соответствие названия блюда рецепту, составу и способам приготовления, чистота работы), сохранение традиций и инновации (использование новых продуктов, технологий, способов обработки), подача и оформление (оригинальные свойства, пропорциональность, аппетитность) и вкусовые качества. Каждый участник конкурса мог получить максимум 150 баллов за участие в конкурсе. Для достижения наилучшего результата все блюда готовились на профессиональном оборудовании Broil King, преимущества которого смогли оценить не только члены жюри, но и все участники мероприятия. С первых же минут конкурса разгорелась нешуточная борьба: кулинарные способности всех конкурсантов оказались выше всех

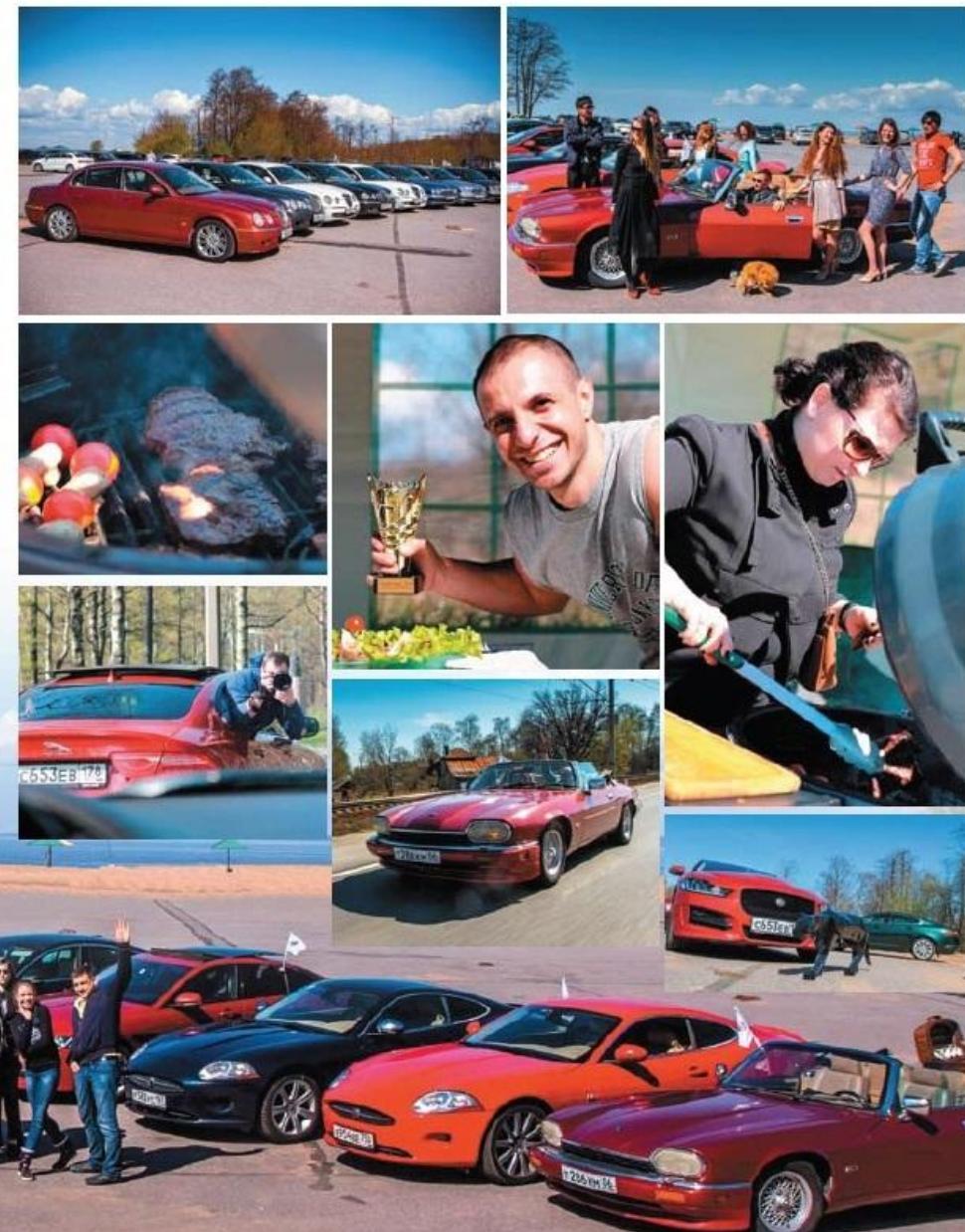
похвал, и судьбу звания лучшего клубного повара решили лишь выбор продуктов и опыт использования профессионального гриля. В итоге победителем BBQ-битвы и лучшим клубным поваром 2016 года стал Артем (bas) с ляля-кебабом, приготовленными по семейному рецепту, второе место заняла Афина (AFINA) с говяжими стейками, приготовленными по рецепту Джейми Оливера, и третье место занял Константин (Stigmata) с шашлыком собственного приготовления. Все участники получили ценные призы от партнера клуба — сервисных центров LR Service.

Тем временем на парковке клубный фотограф Илья Фёдоров выстраивал автомобили участников мероприятия для первого в новом сезоне клубного фотосета. Безусловным центром притяжения стали Jaguar XJS в кузове кабриолет Давида Гелашвили, не раз становившийся героем рекламных роликов и кинолент, а также два Jaguar XK с московскими номерами Александра Ходырева и Алексея Волкова. Александр каждый год приезжает на свое XK из столицы, чтобы отпраздновать открытие сезона на берегу Финского залива, а XK Алексея надолго поселился в Северной столице.

Отдельного королита добавили полигональные ягуары от проекта *mittgofbeastru* — удивительного мира, в котором живут звери, созданные из геометрических фигур. На встречу клуба приехали зеркальный и черный ягуар вместе со своей хозяйкой и автором проекта Светланой Степаненко.

Яркий и запоминающийся день завершился в закатных лучах теплого майского солнца и компании кальяна под умиротворяющие звуки «табла» — индийского ручного барабана.

Геннадий Гладышев



АВТОПРОБЕГ МОСКВА-КОНАКОВО



В конце мая 2016 года Российский Jaguar Клуб по приглашению «Конаково Ривер Клаб» принял участие в автопробеге по маршруту Москва-Конаково.

Всех участников ждал сбор за изысканным завтраком в ресторане «Водный», который не только наполнил силами перед автопробегом, но и вдохновил на путешествие шикарными видами пришвартованных яхт на фоне водной глади Химкинского водохранилища. Организаторы пробега провели брифинг, подробно рассказав о предстоящем маршруте и программе поездки. Все машины участников были украсены флагами Российского Jaguar Клуба и флагами «Конаково Ривер Клаб». Стоит отметить, что колонна клубных автомобилей Jaguar собралась очень живописная: помимо нескольких Jaguar XF и XFR, S-type и X-type в пробеге приняли участие почтенный Jaguar XJS 1985 года Сергея Ковалева и редчайший Jaguar XJR-S 1992 года Дмитрия Матвеичева. Любопытно, что все автомобили случайным образом оказались различными цветов, тем самым автоколонна, прославившаяся по улицам Москвы и Подмосковья, представляла собой широкую цветовую гамму и неизбежно привлекала внимание окружающих.

Перед самым стартом автопробега все участники выстроились у своих автомобилей для памятной фотосессии на фоне здания ресторана. Субботнее московское утро одарило всех собравшихся теплом майского солнца и безоблачно синим небом, что не только добавляло позитива участникам, но и позволило вести фотосъемку по ходу движения на протяжении всего маршрута.

Ровно в полдень был дан старт автопробега, участники без труда проехали по свободным, еще не успевшим заполнить-

ся московскими пробками улицам столицы, и покинули пределы МКАД, держа курс на живописное побережье реки Волги, где их уже ждал роскошный прием в гостеприимном отеле «Конаково Ривер Клаб».

По пути всех участников ждал еще один сюрприз: партнер автопробега компания «Лукойл Центрнефтепродукт» пригласил всю колонну пройти «клинт-стоп» на одной из своих АЗС. В то время как автомобили дозаправлялись топливом, членов клуба и их друзей ждала дозаправка вкуснейшими гамбургерами, хот-догами и кофе. Также каждому участнику пробега был вручен подарок — топливная карта номиналом в 5000 рублей. Заправившись топливом, хот-догами и отличным настроением, британские «коты» с радостью продолжили свой путь, тем более что на тот момент до финиша автопробега оставалось проехать уже совсем немного.

По приезду колонну автомобилей Jaguar встретил персонал отеля с традиционным для русских людей обычаем выносить дорогим гостям хлеб и соль. После быстрой процедуры регистрации и заселения «железных коней» ждала фотосессия на берегу Волги, а их владельцев — русская баня, которая помогла восстановить силы после дороги и подготовиться к праздничному уинну с концертной программой, подготоовленной организаторами мероприятия. Для особо активных и жизнерадостных после 22 часов вечера свои двери распахнул «Panda».



Фото © предоставлены Конаково Ривер Клаб

«Ваг», вечеринка в котором удалась на славу — молодые пары отплясывали там до самого утра.

На следующий день участников Клуба ждало приятное знакомство с отелем: каждый смог найти себе занятие по душу. «Конаково Ривер Клаб» — это не просто гостиничный комплекс на берегу «Московского моря», это пять идей, объединенных одной общей концепцией. Ценители русской природы тут ждет экотуризм на живописном берегу Волги, в богатых лесах Тверской области и нетронутых островах Иваньковского водохранилища — великолепных грибных, рыбных и охотничьих местах. Ищущие спокойствия найдут желанный дом у реки по другую сторону от суеты и места уединения от городского шума. В то же время это и загородный клуб — сообщество близких по духу людей, объединенных общей потребностью в активном образе жизни и общении с природой, сочетающих городские развлечения и поиски гармонии с окружающим миром. Не стоит забывать, что «Конаково Ривер Клаб» — это еще

и прекрасный курортный отель с четырьмя звездами, европейским уровнем сервиса и комфорта на берегу Волги и неограниченными возможностями для активного времепрепровождения.

Коллекция программ активного досуга разнообразна: от экстрема и фитнеса, охоты и рыбалки до восстанавливющих процедур в СПА-студии и салонах красоты. Современный яхт-клуб с причалом для яхт длиной до 20 метров никого из участников пробега не оставил равнодушным, а самые смелые сделали свои первые шаги на пути освоения парусного спорта. Особо яркие впечатления доставила поездка

на квадроциклах по пересеченной местности, позволявшая снять остатки напряжения после трудовой недели и одновременно зарядиться бодростью, ощутить всплеск адреналина. К сожалению, яркий воскресный день подходил к концу, и большое количество интересных программ так и осталось неиспробованными: это и мотогонки по специально подготовленной трассе, и шикарный пляж с волейбольной площадкой, и поле для мини-футбола с профессиональным покрытием. Яркие впечатления мог бы подарить и полет над окрестностями Волги на вертолете или самолете малой авиации: на территории отеля есть собственная вертолетная площадка и парк легких гражданских самолетов. По причине недостатка времени никто из присутствующих не решился на усвоения теоретической части и совершение ознакомительных полетов с приобретением летных навыков, после которых выдается свидетельство пилота-любителя, позволяющее полноценно любоваться небом из кабины пилота.

Покидая территорию отеля, все участники пробега твердо решили вернуться на берег Волги еще не раз. Оба дня прошли на волне позитива, улыбок, радости и великолепного настроения! В знак глубочайшей благодарности за организацию автопробега на высочайшем уровне, душевный приём и желание в дальнейшем активно сотрудничать с Российским Jaguar Клубом представителям администрации «Конаково Ривер Клаб» была вручена памятная доска, символизирующая партнерство Клуба и отеля. Отличной новостью для всех членов Клуба стало решение предоставлять привилегии по картам JCRC при заказе номеров в отеле.

Российский Jaguar Клуб рекомендует отель «Конаково Ривер Клаб» в качестве отличного места для любового вида отдыха!

Геннадий Гладышев



ФЕСТИВАЛЬ «БЕЛЫЕ НОЧИ В СТИЛЕ JAGUAR»



СПОНСОРЫ МЕРОПРИЯТИЯ:
Дилерский центр Jaguar Land Rover «Омега-Премиум»
Банк «Санкт-Петербург»

ПАРТНЕРЫ МЕРОПРИЯТИЯ:

Сеть супермаркетов премиум-класса «ЛЭНД», Компания «Knight Frank»,
Шоу-пространство «Ленинград Центр», Бутик одеколонов «Versace Collection»,
Сеть ювелирных салонов «Золото Якутии», Сеть ювелирных салонов «Style Avenue».

обочине. В результате колонна добралась до побережья Финского залива с опозданием на 2 часа.

Мероприятие началось с речи почетного члена клуба Сергея Ковалева о юбилярах 2016 года: это модель Jaguar XJ40, презентованный 30 лет назад, и Jaguar XK100, с момента выпуска которого прошло уже 20 лет. Экспозицию клубных автомобилей на террасе ресторана в этом году составил кабриолет XK в кузове X100 2000 года Олега Терентьева, купе XK в кузове X150 2006 года Александра Ходырева, а также предшественник моделей XK — Jaguar XJS 1992 года в модификации XJR5. Ещё владелец Дмитрий Матвеев был удостоен приза от партнера мероприятия компании «Knight Frank» в номинации «Самый редкий автомобиль фестиваля»: на данный момент известно только о трех автомобилях в модификации XJR5, зарегистрированных на территории Российской Федерации. Также Дмитрий со своим автомобилем были отмечены в клубной номинации «Самый почтенный Jaguar». В номинациях «Самый длинный пробег» и «Самый мощный Jaguar» победил Николай Белоглавский, приехавший из Армавира на своем 396-сильном Daimler XJ в кузове X358. Победителем в номинации «Самый стильный экипаж» стал Олег Терентьев путем подсчета клубных брендированных вещей на нем и его спутнице. Все номинанты получили памятные сувениры от партнера мероприятия компании «Омега-Премиум», которая вручила еще один приз — комплект стилических колесных гаек с логотипом Jaguar Александру Ходыреву, победителю конкурса, проводившегося весной 2016 года совместно с Российским Jaguar Клубом.

Сразу после паузы на великолепный барбекю-ланч на грилях компании «Biggreenegg», позволившей участникам мероприятия подкрепить силы после насыщенного на события дня, началась показ женской и мужской коллекций от бутика «Versace Collection», партнера финала конкурса «Miss Jaguar Club Russia 2016». Самим финалом конкурса, в котором соревновались лучшие восемь девушек Российского Jaguar Клуба, ярко и красочно завершился фестиваль «Белые ночи в стиле Jaguar».

В заключении хочется отметить, что вопреки всем неурядицам в виде утренних пробок и изменчивой питерской погоды, решившей испытать всех собравшихся шквалистым ветром и небольшим дождем, мероприятие прошло на волне позитива и радости, подарив его участникам массу положительных впечатлений и заряд бодрости на весь остаток сезона. Отдельная благодарность партнерам мероприятия агентству «Best Events» за помощь в организации этого великолепного праздника. До новых встреч в сезоне 2017 года!

Геннадий Гладышев



MISS JAGUAR CLUB RUSSIA 2016



УЧАСТИЦЫ ФИНАЛА:

Афонина Анастасия (Москва),
Белоглавская Валерия (Армавир),
Зайцева Ирина (Санкт-Петербург),
Каландия Афина (Санкт-Петербург),
Ковалёва Елена (Москва),
Кокина Ольга (Тверь),
Нильсон Дарья (Санкт-Петербург),
Юрцева Людмила (Санкт-Петербург)

Финал конкурса «Miss Jaguar Club Russia 2016» прошел 18 июня 2016 года в рамках фестиваля «Белые ночи в стиле Jaguar» на берегу Финского залива в Санкт-Петербурге. В этом году погода преподнесла сюрпризы всем участникам конкурса — перед началом мероприятия с залива начал дуть сильный ветер, резко упала температура, небо заволокло темными тучами, начал моросить мелкий дождик. Тем не менее, на планы организаторов погодные условия никак не повлияли: конкурс начался по расписанию, а гости мероприятия, облачившись в пледы, вышли на террасу ресторана «Гольфстрим», чтобы поддержать отважных конкурсанток, которым помимо

выполнения в этом году пришлось мужественно справляться с пронзительным балтийским ветром.

Напомним, что в рамках конкурса девушки размещали свои фотографии в галерее на сайте клуба, и восемь девушек, набравших наибольшее количество голосов мужской аудитории Российского Jaguar Клуба, были приглашены на финал конкурса в гостеприимный ресторан «Гольфстрим» в Санкт-Петербурге. Финал конкурса состоял из трех этапов: первым испытанием стало дефиле в дизайнерских платьях «Versace Collection», в качестве второго испытания девушкам предстояло продемонстрировать придуманный ими образ стильной владелицы

автомобиля Jaguar. В качестве финального испытания всем участникам традиционно было предложено покорить мужскую аудиторию знаниями об истории бренда Jaguar, ответив на вопросы викторины о знаменательных датах, личностях и моделях автомобилей. Со всеми заданиями все без исключения девушки справились блестяще, несмотря на свои волнения и коварную питерскую погоду! Жюри предстояла непростая задача — отдать предпочтение наиболее понравившимся девушкам, лучше всех справившимся с этапами конкурса, но организаторы заранее предусмотрели широкую шкалу оценки каждого элемента конкурса, позволившего определить победительницу финала. В результате Miss Jaguar Club Russia 2016 стала Дарья Нильсон, представительница Санкт-Петербурга, с минимальным отрывом от нее вице-мисс стала Афина Каландия, также представляющая Северную столицу, третье место заняла москвичка Елена Ковалева. Финалистки конкурса Miss Jaguar Club Russia получили призы от партнеров мероприятия: сувениры от банка «Санкт-Петербург», ювелирного дома «Style Avenue», официального дилера Jaguar Land Rover компании «Омега-Премиум». Победительниц конкурса, помимо памятных статуэток, ждали подарочные наборы от сети супермаркетов «Лэнд» и пригласительные билеты на шоу «Ленинград Центра». Отдельным призом была отмечена самая юная участница финала — Белоглавская Валерия. Партнер мероприятия ювелирный дом «Style Avenue» презентовал ей ювелирное ожерелье из своей новой коллекции.



ЖЮРИ КОНКУРСА:

Дмитрий Матвеевич, почетный член Jaguar Club Russia
Юрий Лашманов, директор по маркетингу и связям с общественностью Шоу-пространства «Ленинград Центр»
Андрей Гончаров, генеральный директор агентства «Best Events»

Все девушки были удостоены бурными овациями зрителей, поблагодаривших финалисток конкурса за стойкость и волю к победе, — от одного только дефиле в коктейльных платьях на ветреной террасе у собравшейся в пледах публики бежал мороз по коже! Стоят отдать должное — ни одна из восьми девушек не только не отказалась от участия в финале в практически экстремальных условиях, никто из них и виду не подал о беспокоящих их трудностях. Наши девушки поистине сильны характером, а их красота спасет мир!

Геннадий Гладышев



ФИНАЛ MCGP 2016 НА АВТОДРОМЕ MOSCOW RACE WAY

В первое воскресенье октября все фанаты скорости, адреналина и классических автомобилей Москвы собрались на автодроме Moscow Race Way, где прошел грандиозный по размаху незабываемый финал серии Moscow Classic Grand Prix 2016. Этот сезон стал уже четвертым для серии международных соревнований классических автомобилей, проводимых в России. На финал в Москву приехали участники не только из России, но и Украины и стран Прибалтики, а общее количество участников, вышедших на старт в разных категориях и классах, превысило 100 экипажей.

Российский Jaguar Клуб в этом году выступал в качестве приглашенного гостя компании «Старое Время», которая является организатором и идеиной вдохновителем данного соревнования. Участники клуба не смогли пропустить столь грандиозный автомобильный праздник и приехали понаблюдать за азартом борьбы, набравшись опыта и, возможно, решившись на участие в соревнованиях в будущем году. Организаторы выделили клубу место в паддоке для экспозиции клубных автомобилей и флагов.

Ранним утром члены клуба собирались на площадке, расставили своих «питомцев» и до начала основных заездов разбрелись на осмотр автомобилей участников и гостей мероприятия. Стоит отметить, что посмотреть в тот день было на что: на московскую трассу приехали десятки интересных автомобилей, часть из которых в том числе прибыли для участия в ралли классических автомобилей «Золотая осень 2016». Среди них были и представители американского «автромпома», такие как Chevrolet, Cadillac, Chrysler, Willis, европейцы Porsche,

Mercedes, Alfa Romeo и, конечно же, классические Jaguar. Из советских легенд были Газ М1 и «Волги» различных моделей, при этом все автомобили имелиsolidный возраст: более 30 лет, а некоторым участникам давно перевалило за 60!

Ровно в полдень начались заезды финала MCGP2016 в разных классах: «Ваз», «Газ», «Москвич», «Мини» и «Тайм Атака». Каждый зритель мог выбрать себе любимую команду и поболеть за победу пилотов. Накал страсти на трассе был нешуточный, но пилоты с уважением относились к соперникам, хотя и не обошлось без аварий.

Члены Российского Jaguar Клуба получили массу новых и, что немаловажно, исключительно положительных впечатлений, прикоснувшись к автомобильной истории и смогли поболеть за любимые команды, а также просто за понравившиеся автомобили. Многие впервые оказались на автодроме и почувствовали атмосферу борьбы и праздника, царящие вокруг. Члены Клуба увидели сложную и ответственную работу механиков по подготовке автомобилей к заездам, которым не дала скучать в боксах команда изменчивая осенняя погода: после обеда небо нахмурилось, пошел дождь, что не только потребовало дополнительного внимания механиков, но и усложнило пилотирование гоночных машин на мокрой трассе.

Праздник получился увлекательным и насыщенным на события и эмоции, возможно, уже в следующем сезоне мы увидим и автомобили Российского Jaguar Клуба на стартовой решетке Moscow Classic Grand Prix.

Сергей Ковалев



Фото предоставлены линией компаний «Старое Время»



ЗАКРЫТИЕ VIII СЕЗОНА РОССИЙСКОГО JAGUAR КЛУБА



Каждое закрытие сезона — это отличный повод взглянуть в прошлое, еще раз вспомнить интересные события и приятные моменты, проведенные вместе. В этом году организаторы подготовили для участников Российского Jaguar Клуба сюрприз — посещение экспозиции классических автомобилей компании «Старое Время». Так глубоко и подробно в прошлое британской марки на территории России можно взглянуть только здесь, потому что в «Старом Времени» представлены сразу три модификации легендарной и редчайшей модели SS1, и больше нигде в пределах страны столько модификаций в одном месте не увидеть!

Собравшись солнечным субботним утром в привычном месте на парковке «Крокус Экспо» перед павильоном №3, участники клуба выдвинулись по Волоколамскому шоссе на встречу легендарным автомобилям. К величайшему сожалению экспозиция компании «Старое Время» носит закрытый характер: из-за огромной ценности хранящихся экземпляров к ним не допускают посетителей, и только для Российского Jaguar Клуба директор компании Алексей Смирнов сделал исключение и лично провел экскурсию в святая святых.



При входе в зал гостей ждали уникальные автомобили различных марок мира: Cadillac, Mercedes, Renault, Hispano-Suiza, Pierce-Arrow, Porsche, Chrysler, Buick и, конечно же, Jaguar. Потрясающие модели Jaguar XK120 и XK140 вписали имя компании в историю автомобилестроения, будучи самыми быстрыми серийными автомобилями своего времени, развивая максимальную скорость 120 и 140 миль в час соответственно. Представленный XK120 с алюминиевым кузовом (Alloy) — это один из 240 выпущенных экземпляров в период с 1947 по 1949 годы. Ориентировочная стоимость XK120 Alloy на аукционах в США составляет около 500 тысяч долларов США. Что до XK140, то эту модель можно увидеть на гоночном треке и сегодня в рамках уникальной серии Moscow Classic Grand Prix 2016.

Конечно же, центром экспозиции стали три модификации легендарной, первой самостоятельной модели Сэра Уильяма Лайонса — SS1 в трех вариантах кузова: двухдверный спорт седан (two-door sports saloon), турер (tourer) и купе с откидным верхом (drophead coupe). Спорт седан оснащался двигателем фирмы Standart объемом 2.0 литра и мощностью 16 л.с. (48 л.с. в современной системе измерений) и развивал максимальную скорость в 75 миль в час (120 километров в час). Модели в кузовах турер и купе оснащались двигателем объемом 2.7 литра и мощностью 20 л.с. (58 л.с. в современной системе измерений). Ценность этих автомобилей очень высока, т.к. Jaguar SS1 производились с 1931 по 1936 год.

Полученные впечатления участники мероприятия обсудили за приятным обедом в приветливом ресторане «Pastas and Tapas», который и завершился официальная часть VIII клубного сезона Российского Jaguar Клуба.

Посещение экспозиции компании «Старое Время» стало запоминающимся и неординарным событием в жизни Российского Jaguar Клуба, позволившим лицом к лицу увидеть легендарные автомобили, в свое время прославившие своего создателя Сэра Уильяма Лайонса и бренда Jaguar. Остается лишь пожелать в будущем увидеть легендарные машины и на ходу!

Геннадий Гладышев



JAGUAR CLUB RUSSIA: АВТОРИТЕТНОЕ МНЕНИЕ



Существует стереотип, что представительский седан Jaguar предназначен для дорог с твердым покрытием, требователен к сервису, не отличается высокой надежностью и вряд ли выдержит серьезных испытаний вне «кептинных» условий эксплуатации.

После участия в ралли «Jaguar Classic Day», организованном Компанией «Независимость», я твердо решил закрепить навыки автогонщика и принять участие в штурманском ралли. Любительские или штурманские ралли (РЗК — ралли 3 категории) проходят по дорогам общего пользования и доступны стандартным легковым автомобилям без специальной подготовки. Выигрывает в этом ралли не тот экипаж, кто быстрее всех проедет трассу, а тот, кто правильно выполнит заданный скоростной график, не заблудится и посетит все контрольные пункты. И вот уже 11 октября я регистрируюсь на «Ралли PRO-X 1000 верст». Школа водительского мастерства Jaguar Experience любезно предоставила мне экипировку для участия в соревновании. Моим штурманом стал Петр Богачев — опытный участник многих ралли в России.

Утром 13 октября все участники собрались на полигоне МАДИ под Дмитровом, оттуда и был дан старт. Я наивно думал, что это ралли будет похоже на предыдущее, только длиннее, но уже через час после старта пришло осознание глубокой ошибки. Организаторы не поспустили на обилие участков с «эксклюзивными» дорожным покрытием. Не нужно отдать им должное — по пути было много красивых мест, отмеченных в дорожной карте в виде заданий для фотосъемки, чтобы участники ралли не «пролетали» мимо в погоне за временем и могли насладиться пейзажами.

В первый день мы прошли около 800 км мимо обычных (асфальтовых) дорог. Конечно, на грунтовках и ямах наш экипаж терял темп, но как только мой «шот» цеплялся за асфальт, мы быстро всё наверстывали. Правда, для этого приходилось «мечтами» держать скорость 200-220 км/час, что и позволяло нам держаться в лидерах. К моему величайшему сожалению, еще в самом начале дистанции из-за отсутствия ралльного опыта мною были допущены две примитивные ошибки, которые в итоге лишили нас привального места. Но цели на это ралли у меня были другие.

После тяжелой и изнурительной гонки со сложными заданиями под не совсем почтными мне названиями («РД», «РУ»,

«КВ», «НП» и пр.), мы приехали на туристическую базу под Вышним Волочком. Только тут мне представилась возможность познакомиться с ребятами из ралльного «Боевого братства»: это по-настоящему удивительная компания, состоящая из замечательных людей. К моему удивлению, половина из них — представительницы «слабого» пола (как правило, штурманы)! Атмосфера дружелюбия и взаимопомощи царила во всем, несмотря на боевое соперничество на трассе. Большинство участников были искренне удивлены, что наш экипаж прошел все испытания первого дня и прибыл на промежуточную базу; в их понимании Jaguar не способен на такие «подвиги». Типичный скептицизм в отношении надежности Jagua.

И настал день второй! Получив дорожную карту на старте, первое, о чем я заинтересовался у штурмана Петра Богачева, — сколько будет «эксклюзивных» дорог? Ответ был не очень утешительным, и в подтверждение этому уже через полчаса мы оказались на первом участке второго дня, который располагался на военном полигоне. Скажу честно: в моём понимании танкодром плохо подходит для валяльной прогулки на Jaguar, но штурман скомандовал «вперед», и мы понеслись навстречу испытаниям второго дня, полностью отдавшись азарту соревнования. На финише первого участка Петр сообщил мне, что у нас 0 (ноль!) штрафных очков, но в тот момент меня больше радовало, что подвеска нашего Jaguar финишировала вместе с нами.

До конца дня мы практически не совершили ошибок, что и позволило выйти на шестое место в общем зачете! Опытному и «бывалому» штурману Петру такой результат не принес удовлетворения, я же был счастлив, что удалось доехать до финиша на целой машине и даже суметь оставить позади пледу профессионалов. По итогам двух дней соревнования три автомобиля не выдержали такого сурового испытания и сошли с дистанции, один из них даже вылетел с трассы.

По итогам участия в двух ралли я всерьёз задумался над тем, чтобы создать команду из поклонников британских автомобилей с эмблемой дикой кошки, готовых к подобным приключениям, подготовить машины по всем правилам и нормам ралли для справедливого состязания «на равных» и назвать «JaguarRally». Надеюсь, у меня найдутся единомышленники, потому как Jaguar не только может, но и достоин быть первым!

Игорь Ковалёв, Председатель Jaguar RS Club

Российский Jaguar Клуб



24 июня 2017

Санкт-Петербург

Приглашаем всех прекрасных владелиц автомобилей Jaguar





КОНАКОВО
РиверКлаб



ПЕРВЫЙ EVENT-ОТЕЛЬ В РОССИИ

8 495 62 62 333 / info@konakovo.com / konakovo.com

РОДИНА

КЛУБНАЯ КАРТА

JAGUAR CLUB RUSSIA



ВАШ КЛЮЧ В МИР ПРИВИЛЕГИЙ

Подробная информация на
www.jaguarclubrussia.com

РОДИНА