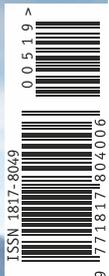




QUATTORUOTE

ГИД ПОКУПАТЕЛЯ: ЦЕНЫ НА ВСЕ НОВИНКИ МАЯ

ПРОБА РУЛЯ
HYUNDAI ELANTRA
NISSAN QASHQAI
MAZDA3
BMW X7



16+

vk.com/quattoruoteussia



Citroën C5 AIRCROSS



**О ЧЕМ МОЛЧАТ
МОТОЦИКЛИСТЫ?**



**ИСПЫТЫВАЕМ
АССИСТЕНТЫ ВОДИТЕЛЯ
С ПОМОЩЬЮ UFO**

**RANGE ROVER
EVOQUE**
УМЕЕТ
ВИДЕТЬ
БРОД



**КРУЧЕ АВТО ИЛИ МОТО?
НАШ СОВЕРШЕННО
ЛЕТНИЙ ТЕСТ**



JAGUAR I-PACE ЗАРЯЖАЕТ
НА ПРОГУЛКУ ИЗ ПЕТЕРБУРГА
В МОСКВУ



ЛЕГЕНДА «ГЕЛЕНДА»: MERCEDES-BENZ G-КЛАСС ОТМЕЧАЕТ 40 ЛЕТ

СОДЕРЖАНИЕ

ВОЗВРАЩЕНИЕ ИКОНЫ

«ЗАМЕНИТЬ ЛЕГЕНДАРНЫЙ DEFENDER – СЛОЖНЕЙШИЙ ВЫЗОВ В МИРЕ CAR DESIGN». ДЖЕРРИ МАКГОВЕРН, ШЕФ-ДИЗАЙНЕР LAND ROVER

ВИРТУАЛЬНАЯ ДИСКУССИЯ

ГОЛОСОВЫЕ АССИСТЕНТЫ В МАШИНЕ – СКОРО У ТАКСИСТА ВСЕГДА БУДЕТ СОБЕСЕДНИК!



6

PORSCHE CAYENNE COUPE

ПО СПИНАМ ОПЫТНЫХ В ЭТОМ ФОРМАТЕ КОНКУРЕНТОВ ПРОБЕЖАЛА ВОЛНА НАПРЯЖЕНИЯ



20

НЕ ЗВОНИ МНЕ НА КЛЮЧ

СМАРТФОН ОТКРЫВАЕТ НЕ ТОЛЬКО БРАУЗЕРЫ, ИМИДЖЕВЫЕ ГОРИЗОНТЫ И БУТЫЛКИ – АВТОМОБИЛИ ТОЖЕ В ЗОНЕ ДОСЯГАЕМОСТИ



10



18

ЧЕГО ЖДАТЬ

6
Тенденции: голосовые помощники
Виртуальная дискуссия

8
Тренд: цвета кузова
На темной и светлой сторонах

10
Тренд: перспективы развития технологии NFC
Не звони мне на ключ

11
Персона: Дэни Бахар, глава Ares Design
Менеджер жаждет реванша

12
Юбилей Mercedes G-Класса
Легенда «Геленда»

18
Крупный план
Porsche Cayenne Coupe

20
Land Rover Defender
Возвращение иконы

МЕНЕДЖЕР ЖАЖДЕТ РЕВАНША

ОСНОВАТЕЛЬНО ПОМЫКАВШИСЬ ПО RED BULL, FERRARI И LOTUS, ДЭНИ БАХАР ДАЛ ВОЛЮ РУКАМ И ПРИЛОЖИЛ ИХ К ПРОИЗВОДСТВУ МОБИЛЬНЫХ ШЕДЕВРОВ



11

В НОМЕРЕ

3
От редакции

16
Персона
Юта Такахаши, генеральный директор «Сузуки Мотор Рус»

107
Гид покупателя
Цены на все новинки мая

112
Flash

114
Анонс следующего номера

NISSAN QASHQAI

НЕ ДОВОЛЬСТВУЕТСЯ
ДОСТИГНУТЫМ,
ДАЖЕ ПРИ ОБИЛИИ
РЕГАЛИЙ
ПРОДОЛЖАЯ
СОВЕРШЕНСТВОВАТЬСЯ



12

28



ПРОБА РУЛЯ

- 26 Range Rover Evoque
- 28 Nissan Qashqai
- 30 Hyundai Elantra
- 32 Jaguar I-Pace
- 36 Mazda3
- 40 BMW X7
- 43 MINI Cooper S E

АВТОПОЛИГОН

- 44 О нашем полигоне
- 46 Революция ADAS
Программа тестов
электронных ассистентов
- 54 Kia ProCeed
- 64 Citroën C5 Aircross

ЛЕГЕНДА «ГЕЛЕНДА»

УДИВИТЕЛЬНАЯ
СПОСОБНОСТЬ НЕ ИЗМЕНЯТЬ
СЕБЕ И ПРАКТИЧЕСКИ
НЕ МЕНЯТЬСЯ – 40 ЛЕТ
НАЗАД МИР УВИДЕЛ ТОТ
САМЫЙ GELÄNDEWAGEN

КТО КРУЧЕ?

БОЛИД С МОТОРОМ
ОТ СПОРТБАЙКА
ПРОТИВ САМОГО
СПОРТБАЙКА:
СТРАСТНЫЙ ОЧНЫЙ
ПОЕДИНОК
НА ПАРИТЕТНЫХ
НАЧАЛАХ...



94

30 HYUNDAI ELANTRA

ОН СЕГОДНЯ НЕ ТАКОЙ, КАК ВЧЕРА. ЧТО ЖЕ
ИЗ НОВШЕСТВ ПРИХВАТИТ СЕДАН В СВОЙ
ЗАВТРАШНИЙ ДЕНЬ, КОТОРЫЙ НЕ ЗА ГОРАМИ?



LIFESTYLE

- 74 Выставка «Стиль Ducati»
Артефакты эпохи D
- 76 Мотоновинки года
Заводите моторы!
- 81 Мотоновинки CFMOTO
Хорошие кубики
- 82 Соцпрос
Что в голове
у мотоциклиста?
- 88 Мототренды
За ширмой нового дня
- 94 Дуэль мотоцикла
и гоночного болида
Кто круче?
- 100 Путешествие
в Албанию
Терпкий аромат Балкан
- 106 Хроника

ЧЕГО ЖДАТЬ

ВИРТУАЛЬНАЯ ДИСКУССИЯ

Цифровые персональные ассистенты, «защитые» в медиасистемы или смартфоны, уже стали реальностью, растущей по экспоненте.

Я ндексовской Алисой уже никого не удивить. Но это наша локальная история — в остальном мире электронных ассистентов учат сперва говорить по-английски. А поскольку образовательный процесс штука затратная, неудивительно, что воспринимать на слух приказы сперва стали премиальные Audi, BMW и Mercedes. Затем благодаря Alexa (от Amazon) Virtual Personal Assistant (VPA) с премиального олимпа спустился в Seat и намерен прописаться на борту Ford. По прогнозам аналитиков IHS Markit, через пять лет на дорогах всего мира будет минимум 700 млн VPA — стремительный прогресс с актуальных 100 млн.

МОЩЬ ПРИЛОЖЕНИЙ

Лишь 12 млн виртуальных ассистентов будут интегрированы в автомобильные медиасистемы, чтобы предоставлять пассажирам часть функционала без доступа в Интернет и управлять не только навигатором, но и, например, климат-контролем. Так делает Nomi от китайской компании Nio, который не только выполняет команды, но и выказывает симпатию с помощью двух живеньких глаз, смотрящих на собеседников (вы можете видеть его на этой странице).

Удаленно, из дома с помощью Google Home, Amazon Echo и им подобных, можно будет завести около 40 млн легковых автомобилей. Гораздо более внушительной окажется роль ассистентов, которые предоставят сервисы через смартфон с помощью

приложений Apple CarPlay, Android Auto и SmartDeviceLink: согласно IHS в 2024 году этими интерфейсами оснастят около 300 млн машин. С учетом того, что в автомобиле в среднем два электронных помощника (CarPlay и Android), получается кругленькая сумма. Производителям, что еще не разрабо-

тали собственные системы, остается решить, нужно ли в принципе тратиться на это: ведь потребуются инвестиции и технические ресурсы. С другой стороны, неоценимым плюсом для марки может стать возможность предлагать технологию, которая отражает ценности бренда.



**300
МЛН**

автомобилей с VPA через смартфон (преимущественно Apple CarPlay и Android Auto) уже сейчас колятся по свету. Учитывая, что обычно устанавливают сразу два интерфейса, программных платформ такого типа на дорогах будет около 600 млн.

**700
МЛН**

По оценке IHS Markit, к 2024 году на дорогах всего мира будет около 700 млн виртуальных персональных ассистентов (VPA).

НА ТЕМНОЙ И СВЕТЛОЙ СТОРОНАХ

Черный или белый. Или же сероватый. Приключенческий дух кроссоверов на момент дебюта со временем потушило стремление к омологации. В том числе по выбору цвета.

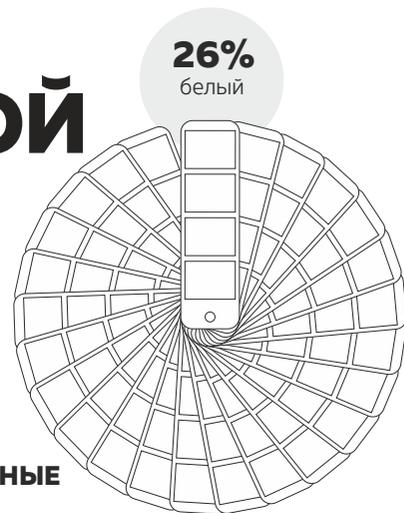
Кажется, с того момента, как кроссоверы стали своеобразным символом приключений без границ, минула целая эпоха. Их легко было представить на асфальте и недалеко за его пределами — оснащение позволяло пробраться как минимум туда, куда седанам и хэтчбекам путь заказан.

Но сегодня SUV окончательно превратились в элемент городского пейзажа — не все из них даже в состоянии штурмовать бордюры. И вместо эффективного покорения легко-го бездорожья они эффектно покоряют рейтинги продаж. В общем, высокие колеса нынче ничего не гарантируют.

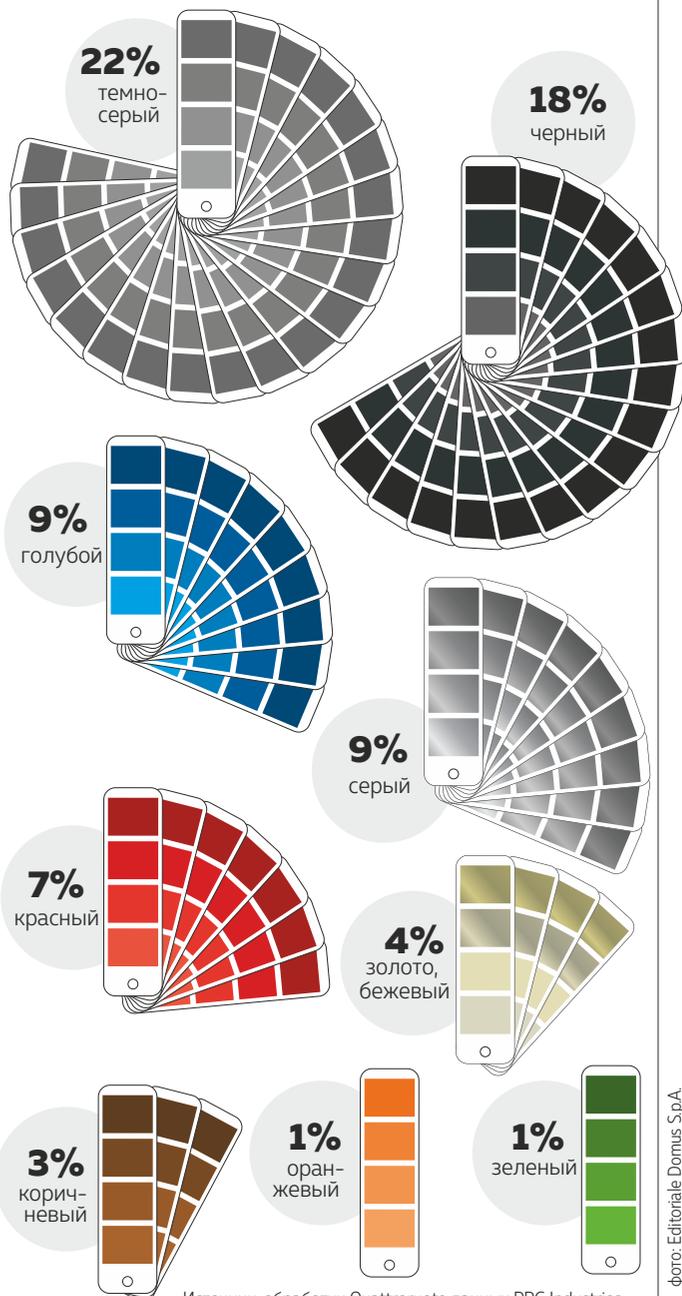
И их «нормализация» заметна в том числе по выбору цвета кузова. По данным PPG, лидера

среди поставщиков краски (и не только для автомобилей), в прошлом году европейцы предпочитали приобретать серые кроссоверы: на множество антрацитовых тональностей (они объединены в «темно-серый» на графике справа) и светло-серый/серебристый приходится треть продаж. Даже белый в разных оттенках уступает, оттягивая на себя лишь четверть спроса. Затем следует черный: если суммировать 3% матового и 15% металлика, то получится 18%.

Не самая большая доля у синего (9%), который, однако, все равно популярнее красного (7%). Золотой/бежевый цвет опережает коричневый со счетом 4:3, в то время как рыжему и зеленому остается довольствоваться мизерным 1%.

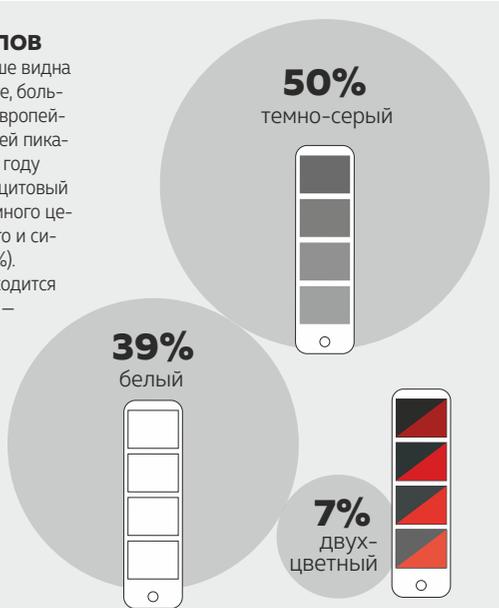


САМЫЕ ПОПУЛЯРНЫЕ В ЕВРОПЕ



АНТРАЦИТ ДЛЯ ПИКАПОВ

Хотя грязь лучше видна на темном цвете, больше половины европейских покупателей пикапов в прошлом году выбрали антрацитовый цвет. Очень немного ценителей черного и синего (всего 0,5%). На рыжий приходится 1%, на красный — 2%. Двухцветная окраска убедила 7% клиентов. Все остальные голосуют за белый.



Источник: обработки Quattroruote данных PPG Industries

НЕ ЗВОНИ МНЕ НА КЛЮЧ

Смартфон сегодня — наше все. Мы уже запихнули в него библиотеку, фотоальбом, медиацентр и даже кошелек. Теперь добросим и ключи от автомобиля.

С момента массового внедрения технологии NFC смартфонами стало возможно не только расплачиваться, но и отпирать автомобиль. Такая функция сейчас есть, например, у серийных DS 3 Crossback, Dodge Charger, моделей Jaguar Land Rover, Volvo и некоторых других. Даже для Lada с 2020 года предусмотрели новую телематическую систему, включающую специальное приложение для контроля центрального замка.

В Hyundai пообещали представить аналогичную функцию на одной из своих серийных моделей уже до конца 2019-го. Но у перспективного корейского решения будет ряд интересных особенностей. Базовые возможности, естественно, традиционны: цифровой ключ устанавливается через загрузку приложения, модуль NFC в телефоне распознает антенна в замке, дверь разблокируется.

Дальше технология Hyundai предполагает, что владелец кла-

дет смартфон на площадку для бесконтактной зарядки — в нее вмонтирована еще одна антенна NFC. Положили аппарат — можете заводить двигатель. А борткомпьютер сразу же идентифицирует водителя и задействует индивидуальные настройки кресла и руля, боковых зеркал, выведет на центральный экран привычный профиль системы навигации и включит любимую радиостанцию.

По задумке, один цифровой ключ Hyundai будет доступен для четырех пользователей. При этом уровень доступа к разным функциям автомобиля кастомизируется для каждого пользователя в отдельности.

Со временем функционал можно будет проапгрейдить. Например, как только Hyundai выпустит модели, способные самостоятельно искать место для парковки, цифровой ключ дополнит командой, которая позволит запарковать автомобиль дистанционно.

+ ДРУГИЕ РЕШЕНИЯ

НИ ПЕРЕДАТЬ, НИ СПРЯТАТЬ



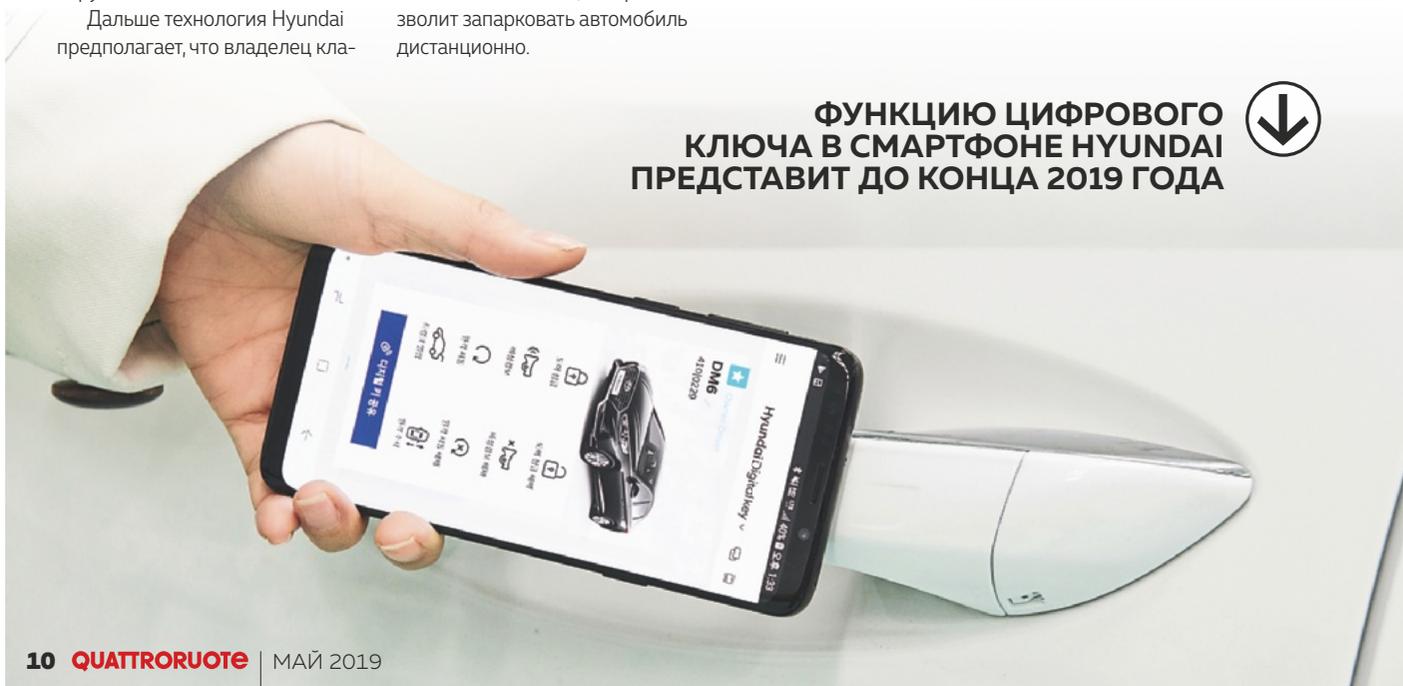
1 Обычные ключи нужно носить с собой, их невозможно передать дистанционно и легко потерять. Автопроизводители остроумно решают эти проблемы. Например, передавать посылки через багажный отсек придумали smart и DHL: ночью курьер отпирает багажник автомобиля, получив одноразовый код через приложение смартфона.



По схожей схеме работает услуга доставки заказов Amazon в автомобили Volvo **(2)**. Шведы еще и прокачали свои ключи — с функцией Care Key владелец машины может ограничить максимальную скорость автомобиля, когда разрешит взять его, например, родственникам **(1)**. Одно из самых классных изобретений для любителей спорта придумали в Jaguar Land Rover: ключ вы оставляете в машине, а на время занятий активным спортом на руку надеваете ударопрочный и водонепроницаемый браслет Activity Key. Запирается и отпирается машина прикосновением девайса к определенной точке на кузове **(3)**.



ФУНКЦИЮ ЦИФРОВОГО КЛЮЧА В СМАРТФОНЕ HYUNDAI ПРЕДСТАВИТ ДО КОНЦА 2019 ГОДА



МЕНЕДЖЕР ЖАЖДЕТ РЕВАНША

Киношная внешность и невероятная карьера с множеством спецэффектов: Дэни Бахар, которого не сломала даже сомнительная история с Lotus, пробует свои силы в Модене — его компания Ares Design строит автомобили вручную.



С FERRARI ЗА СПИНОЙ

Родившийся в Турции в 1971 году, выросший в Швейцарии, проживающий в Дубае, Дэни Бахар пришел в автомобильный мир в 2003-м через Red Bull. Затем работал в Ferrari (с 2007 по 2009 год) и Lotus (до 2012 года). В 2013-м основал в Модене Ares Design.

С аристократическими манерами и безупречной внешностью Дэни Бахар вполне мог бы стать харизматичным актером и побороться за золотую статуэтку с Ди Каприо или Мэттом Деймоном. Но карьера менеджера в автомобильном мире оказалась предпочтительнее: сейчас он главный герой в Ares Design.

Основанная в 2013 году, его компания проектирует, дорабатывает и даже производит вручную элитарные автомобили по индивидуальным меркам заказчика.

«Наши клиенты точно знают, чего хотят. А хотят они, чтобы заказанные ими автомобили были уникальными, — объясняет Бахар.

— Хотите водительское сиденье, обшитое денимом любимых джинсов вашей спутницы? Никаких проблем!».

Штаб-квартира новой фабрики — неподалеку от царства Ferrari, где Бахар провел некоторое время и осознал, «сколько всего нужно, чтобы построить престижный автомобильный бренд». Долина моторов в Модене притягивает лучших инженеров и проектировщиков, и это почти вынужденный выбор для тех, кто желает «работать только с настоящими талантами».

Взаимоотношения Бахара с автомобильным миром начались в 2003 году, когда он руководил запуском команды

Red Bull в «Формуле-1». Это стало билетом в кресло руководителя Lotus с промежуточной остановкой в Маранелло в роли старшего вице-президента по коммерции.

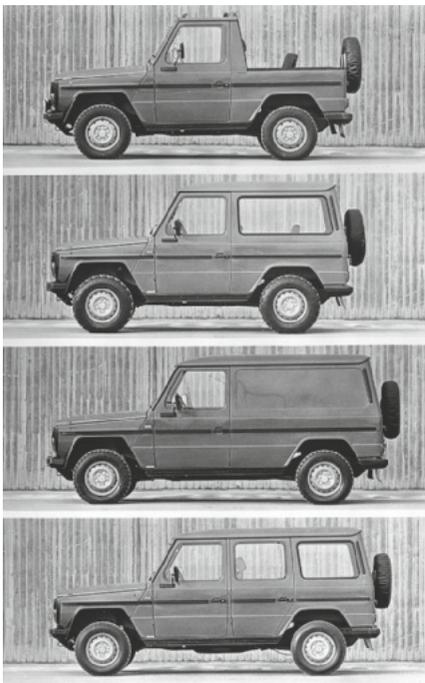
Под его руководством британская марка презентовала на парижском автосалоне 2010 года амбициозный план по перезапуску, предусматривавший целых пять прототипов, которые должны были превратиться в серийную продукцию. Это казалось апофеозом для менеджера с внешностью актера.

«В Lotus мы попытались сделать за год то, на что остальные тратят десять лет. Это была тяжелая школа, благодаря которой я понял ценность окружающей

тебя команды, полностью погруженной в дело». И когда, казалось, хеппи-энд той истории выглядел предрешенным, сюжет внезапно перевернулся с ног на голову. Подножку амбициям светлого менеджера поставили финансы компании. В итоге Lotus сменил собственников.

Однако эта концовка стала прологом для новой серии — теперь уже в Ares Design, компании, которая выбрала себе логотип в виде кивера бога войны, всегда готового к любым вызовам. В остальном у Дэни есть шанс вернуть все назад, и формула, кажется, работает: «В 2018 году мы получили около 150 запросов и 74 заказа».

ЛЕГЕНДА



1979 год. Gelandewagen дебютировал с размерами базы в 2400 и 2850 мм, а среди предложенных кузовов были короткий кабриолет и длинный фургон. Позже усилиями специализированных фирм G-Класс исполнял еще массу ролей, включая растянутый стретч.



Сорокалетие не отмечают лишь по суеверным соображениям. А в истории внедорожника Mercedes-Benz Gelandewagen или G-Класса чествование по поводу такого юбилея и вовсе непременно. Ну очень уважаемый автомобиль!

текст **Александр Катаев** • фото **фирма-производитель**

Вот она, классика! Рама, мосты на пружинах, подключаемый передний привод, понижающая и возможность блокировки обоих межколесных дифференциалов. Клиренс у первых машин составлял около 200 мм.

Коробка передач изначально, ясное дело, механическая, но уже с 1981 года начали ставить и АКП. Раздатка была синхронизированной, система позволяла подключать передний мост в движении.



Очевидное, которое кажется невероятным. Если не считать модернизаций и версий, новейшее поколение Gelandewagen/G-Класс по существу всего-то третье с 1979 года! Кузов и начинка полностью переработаны, но по виду образ внедорожника буд-то бы слегка подретуширован, и только. Узнаваемость стопроцентная. Будь иначе, поклонники могли бы закатить скандал мирового масштаба. Посягать на традиции G-Класса столь же рискованно, как и в случае с Porsche 911. Такие легенды не переписывают, их можно лишь аккуратно переиздать с большим почтением к оригиналу.

«ГЕЛЕНДА»



ПОКЛОННИКИ И ПОДРАЖАТЕЛИ

1. На рынках Австрии, Швейцарии и Восточной Европы автомобиль выступил как Puch.
2. Клон Peugeot P4, под капотом «львиное сердце».
3. Китайские плагиаторы из компании BAIC не постеснялись выкатить на продажу этакий BJ80. Сходство их поделки с G-Классом только внешнее.

ШАХ И МАТЧАСТЬ

Знаковой «внедорожной» литерой G фирма Mercedes-Benz обозначала легковые модели повышенной проходимости еще в 30-х годах: сперва выпускала трехосный шестиметровый исполин G4, затем компактный G5 с двухосной и полноуправляемой (!) ходовой. Вот какие интересные предки!

А история G-Класса по легенде началась в 1969 году с инициативы Мохаммеда Реза Пехлеви, последнего иранского шаха. Пехлеви владел крупной частью фирменных акций и радел за создание легкового вездехода, который мог бы пригодиться и сдюжить в условиях Востока. Немцы подхватили идею, надеясь на возможные заказы бундесвера. И что позже сыграло в пользу внедорожника — учли потребности гражданских клиентов, заложили в техзадание проекта приемлемое поведение на асфальте и определенное удобство салона.

Машину конструировали вместе с уже опытной по части вездеходов австрийской компанией Steyr-Daimler-Puch. За техническую часть отвечали именно австрийцы под

руководством главного инженера Эриха Ледвинки и быстро пришли к полному согласию с дизайнерами. Первый деревянный макет подготовили весной 1973-го, а через год начались испытания прототипов. Финальный облик автомобилю придал знаменитый мерседесовский стилист Бруно Сакко.

Первый Gelandewagen W460 презентовали в феврале 1979 года. Сборку организовали в австрийском Граце на специально построенном для этого новом заводе Puch, куда от Mercedes-Benz поставляли двигатели, мосты, системы рулевого управления и крупные штампованные детали. Так и повелось, новейший Gelandewagen тоже выпускают в Граце. По совпадению как раз в год премьеры внедорожника разразилась исламская революция в Иране, и свергнутый шах Пехлеви покинул страну. В общем, восточная карьера у G-Класса поначалу не задалась. Бундесвер же, как сообщают историки, в те времена отдавал предпочтение вездеходам Volkswagen Iltis. Зато Gelandewagen — впервые по-настоящему универсальный и притом вполне ком- →



→ фортный Mercedes! — сразу очень заинтересовал обычных покупателей. Продажи стартовали с успехом. А для военных выпускали специфическую серию W461.

Гражданским клиентам на выбор предлагали бензиновые версии 230 G и 280 GE или дизельные 240 GD и 300 GD. Рядные моторы R4, R5 и R6 с объемами 2,4–3,0 л развивали 72–150 л.с. и работали с 4-ступенчатыми МКП. Впрочем, уже вскоре появились и автоматы. Последовали бензиновые версии 200 GE, 230 GE и дизельная 250 GDE, где моторы также рядные, объемы 2,0–2,5 л, диапазон мощности 84–122 л.с.

С течением 80-х модель постепенно оснастили тахометром, электростеклоподъемниками, стал стандартным для всех версий усилитель руля, добавились и другие опции для «хорошей жизни». Но прежде всего клиенты, надо понимать, ценили ходовую с мостами на пружинах, подключаемый полный привод с понижающей и хорошую геометрическую проходимость.



САМЫЙ РОСКОШНЫЙ ВАРИАНТ

Mercedes-Maybach G 650 Landulet, 2017 год, серия из сотни штук. Первый внедорожный Maybach и самый проходимый из шикарных экипажей. База 3428 мм, длина за пять метров, битурбомотор V12 6.0 (630 л.с.) от AMG G 65. Редчайший ныне полукрытый кузов ландоле сочетает комфорт лимузина и кабриолета.



...И ЕЩЕ ДВЕ СВЕРХВЕРСИИ

1. Чудовище G 63 AMG 6x6, 2013 год. Портальные мосты, клиренс в 460 мм вдвое больше стандартного, пять блокировок дифференциалов, наддувный V8 5.5 (544 л.с.), скорость 160 км/ч. Шейхи аплодировали.
2. За шестиосным пикапом в 2015 году последовал G 500 4x4² более привычного формата. Турбомотор уже поскромнее — V8 4.0 (422 л.с.). И если пикап у нас оценили в 30 млн руб., то 4x4² на 10 меньше.



ВЕЛИЧИНА ПОСТОЯННАЯ

Второе поколение Gelandewagen W463 представили в 1990 году. Интерьер кардинально преобразился. С того момента и поныне обстановка вокруг водителя имеет явную общность с другими моделями Mercedes. А главное — для второго G-Класса фирма предложила систему постоянного полного привода, сохранив возможности блокировок межколесных дифференциалов. Теперь заблокировать можно три позиции, включая «центр».

В новой гамме силовых агрегатов W463 появились моторы V6 3.2 (215 л.с.) и V8 5.0 (240 л.с.), а через десять лет вышел флаг-



Боже правый! Да ведь это автомобиль для выездов на публику папы римского. Ватикан давно почитает марку Mercedes.



Исполнения на основе G-Класса уже бесчисленны. Его активно использовали спецслужбы, а для армии есть такие монстры, в которых оригинал и не узнать.



Пикап с отдельным грузовым коробом как один из многих вариантов для нужд малой коммерции. Вдобавок G-Класс примерял и кузова-кемперы.



Актуальное поколение. Кузов с нуля — легче и жестче, в салоне больше простора и два мега экрана, автомат 9-ступенчатый, передняя подвеска впервые независимая. Если судить по данным ТТХ, так в этой генерации улучшилась геометрия, а выходит — круче и проходимость. И следите, мы еще не раз напишем о новинке.



манский G 500 с двигателем V8 5.0 мощностью в 297 л.с. Середина 90-х, и в гонку вооружения версий G-Класса включились форсированные автомобили тюнингового ателье AMG. Ультимативный G 63 AMG оснащали битурбомотором V12 6.0, который выдавал 612 л.с. и 1000 ньютон-метров!

Кстати, в истории G-Класса были моменты, когда на фирме всерьез думали о прекращении его выпуска. Но с появлением нынешнего поколения стало очевидно, что Mercedes-Benz Gelandewagen — величина постоянная. И что даже пятидесятилетие модели, весьма вероятно, будут отмечать на действующем конвейере в Граце. 🌳🌳🌳

Форсированные G-Классы от приближенного к фирме Mercedes-Benz ателье AMG выпускаются с 1994 года. Первенцем был G 36 AMG с мотором R6 3.6 (272 л.с.), набирал 0–100 км/ч за 9,6 секунды. А на фото новейший G 63 AMG с битурбодвигателем V8 4.0 (585 л.с.), разгон занимает лишь 4,5 секунды.



КРУГОСВЕТКА ВЕКА ГЮНТЕР И ОТТО

Отважный немец Гюнтер Хольторф и его дизельный G-Класс по прозвищу Отто за 25 лет посетили 215 стран, проехав в общем 900 тыс. километров, то есть больше, чем от Земли до Луны и обратно. И все из интереса. Экипаж пережил массу приключений. На фото, например, 1989 год в Танзании с ее бабуинами. А вот G-Класс, за которым Гюнтер вовремя ухаживал, как раз не доставлял особых проблем. Сейчас Отто можно увидеть в фирменном музее. Gelandewagen переводится как «земной автомобиль». Отто такой буквально.



1983 год, пятое ралли Париж — Дакар. Первое место у команды Франции. Пилот Жаки Иккс и штурман Клод Брассер (кстати, еще и актер!) победили на серийном, почти недоработанном 280 GE.



У НАС СВОИ ПЛАНЫ

Suzuki в России нечасто балует премьерками, а в этом году их у марки сразу две — рестайлинговую Vitara уже можно заказать у дилеров, а Jimny нового поколения доедет до нас осенью. Чего еще ждать, Quattroruote рассказал глава японского бренда в России Юта Такахаша.

Как вам итоги прошлого года — довольны, как на фоне рынка выглядели результаты Suzuki?

Так совпало, что в апреле прошлого года я возглавил российское представительство. И сейчас подвожу итоги первого фактического года моей работы, за который мы продали около 6500 автомобилей. А за прошлый календарный год наши продажи были в районе 6 тыс. машин. С моей точки зрения, это для Suzuki очень хороший результат.

Согласно большинству прогнозов, в 2019-м рынок новых автомобилей вырастет хорошо если на 3,5%. В феврале продажи по сравнению с результатами прошлого года были уже отрицательные. Какие цели вы ставите перед брендом по итогам года?

В прошлом году мы шли уверенно и выросли на 20%, но в этом году вряд ли сможем прибавить к результатам прошлого года больше 13%. Конечно, когда весь рынок растет, это помогает достигать целей быстрее, если он замедляется, мы просто будем ориентироваться

БИОГРАФИЯ

Юта Такахаша родился в 1976 году в японском городе Чива, учился в университете Хитосубаши в Токио, получил степень MBA во Франции. Начал карьеру в 2000 году и более 15 лет проработал в корпорации ITOCHU. С 2017 года работал в штаб-квартире Suzuki, а с весны 2018-го возглавляет «Сузуки Мотор Рус». В свободное от работы время увлекается бегом и рыбалкой, играет в футбол.

