



Авторитет его был так высок, что итоги публиковались не только в журналах-участниках, но и советским журналом «За рулем». Говорят, на решение по выбору в качестве прототипа «Жигулей» именно Fiat-124 повлияло то, что эта модель получила титул «Автомобиль 1966 года». Впрочем, другому кандидату на роль самого массового советского автомобиля, первому в мире хэтчбеку Renault 16, звание «Автомобиль 1965 года» не помогло: его сочли слишком авангардным из-за переднего привода.

До сегодняшнего дня в списке организаторов остались три издания-основателя: Autovisie, германский Stern и шведский Vi Bilagare. Остальные «хозяева» сменили ушедшие издания: сейчас кроме упомянутых основателей в оргкомитет конкурса входят французский L’Automobile Magazin, итальянский Auto, испанский Autorista, британский Autocar. Однако жюри охватывает гораздо больше стран: в него входят 58 автомобильных журналистов из 23 государств. Бывший СССР представлен только Россией, от которой в жюри работают Михаил Подорожанский из «Авторевю» и Вадим Овсянкин из канала «Автопанорама ТВ». Главный редактор «Авторевю» стал первым российским членом жюри в 1995 году, а Вадим Овсянкин участвует в работе конкурса с 2006 года, когда он возглавлял журнал «Автоспорт».

Конкурс и сейчас остается одним из самых престижных и авторитетных — информацию о его результатах охотно публикуют не только издания-участники, что при конкуренции между СМИ выглядит настоящим признанием авторитета.

Модель работы конкурса можно считать образцом для подражания. В число кандидатов включаются новые модели, которые появились в продаже за последние 12 месяцев на территории не менее пяти европейских стран и в объеме не менее 5 тыс. экземпляров, так что не ждите в числе призеров суперкары типа Bugatti. Члены жюри должны познакомиться со всеми автомобилями-кандидатами — как правило, участие в тест-драйвах является частью их обычной работы. Но организаторы конкурса также проводят закрытые встречи, на которых предоставляется возможность поездить на претендентах из шорт-листа. У каждого судьи есть 25 баллов, которые он должен распределить между семью претендентами, при этом одной модели можно дать не более 10 баллов. Победителем становится автомобиль, набравший наибольшее число баллов. Результаты с недавнего времени объявляют на автосалоне в Женеве.

Сегодня европейский Car of the Year стал соревнованием массовых моделей. В 1960-е годы за этот титул конкурировали Mercedes-Benz 600 и Rolls-Royce Silver Shadow (заяввшие вторые места), а в 1970-х в числе призеров оказывались Mercedes-Benz 450 SEL, Citroen CX и даже спортивный Porsche 928. Четверть века назад первое место занял Citroen XM, второе — Mercedes-Benz SL. С тех пор не то что среди победителей, но даже в первой тройке ни разу не было моделей выше класса D.

ПОЛЕЗНО ДЛЯ РАБОТЫ Не обойдены вниманием и коммерческие автомобили: в 1976 году в Великобритании Truck Magazine решил наградить новую тогда модель Seddon Atkinson SA200 званием «Грузовик года» (Truck of the Year). А уже в следующем году издатель журнала Эндрю Франкл и редактор Пэт Кеннет решили сделать его международным и привлекли к оценке коллег из пяти европейских стран. В 1992 году то же жюри стало присуждать награду «Фургон года» (Van of the Year) для легких коммерческих автомобилей. Сейчас в жюри входят 25 журналистов из профильных изданий — Россию представляет Федор Лапшин, который ведет раздел о коммерческом транспорте в «Авторевю». С 1990 года в Европе присуждается также титул «Автобус года». Жюри сегодня состоит из 19 журналистов. В силу редкости сме-

ПРЕМИЯ «АВТОМОБИЛЬ ГОДА В РОССИИ» СУЩЕСТВУЕТ УЖЕ 14 ЛЕТ, И ЕСЛИ В ПЕРВЫЙ ГОД БЫЛО СОБРАНО ОКОЛО 1,5 ТЫС. ГОЛОСОВ, ТО В ПОСЛЕДНЕЕ ВРЕМЯ УЧИТЫВАЕТСЯ МНЕНИЕ БОЛЕЕ ЧЕМ 1 МЛН ПРОГОЛОСОВАВШИХ

↑
ПЕРЕДОВИКИ ПРОИЗВОДСТВА

ны моделей автобусов конкурс проводится попеременно: для городских и пригородных в нечетные годы, а для туристических — в четные.

Журналисты оценивают не только автомобили в целом, но и двигатели. Особенность «Международного двигателя года» (International Engine of the Year), присуждаемого с 1999 года, в том, что один и тот же двигатель или семейство моторов могут получить титул неоднократно — у этой премии 12 номинаций, так что хороший агрегат может оказаться лучшим одновременно в своей категории по объему, лучшим новым двигателем и просто лучшим. Причем приз могут давать несколько лет подряд — все-таки новых двигателей на рынке появляется меньше, чем моделей легковых автомобилей.

Историю российских наград можно отсчитывать с августа 1992 года, когда на первом автосалоне Moscow International Motor Show еженедельник «Авто» вручил нес-

ПРЯМАЯ РЕЧЬ О КАКОМ АВТОМОБИЛЕ ВЫ МЕЧТАЕТЕ?

Николай Сванидзе, член совета по правам человека при президенте РФ:

— Вообще, мои мечты не связаны с автомобильной промышленностью. Я не экстремал, не коллекционер автомобилей. Авто для меня лишь средство передвижения. Поэтому моя машина должна быть удобной, надежной и запасные детали к ней не должны быть зависимы ни от санкций, ни от эмбарго. А будет ли это Jaguar или «Жигули» — мне не важно, главное, чтобы ездила.

Андрей Соколов, народный артист России:

— Я очень люблю охоту и рыбалку, езжу часто и далеко, поэтому автомобиль мне нужен мощный, то есть джип. Джипы люблю, слежу за новинками. Но... В Москве не то что на джипе, а на малометражке не проедешь. Поэтому для поездок в Москве самый удобный вид транспорта — мотоцикл. Пришлось приобрести — и, честно признаюсь, не пожалел, езжу с удовольствием. Единственный минус этого вида транспорта — сезонность. Зимой на мотоцикле не погонишься. Поэтому, наверное, для меня автомобиль мечты — это мотоджип. Впрочем, я даже не представляю себе, как это чудище будет выглядеть.

Юрий Кобаладзе, старший советник инвестванка UBS, радиоведущий:

— Если уж мечтать, то мечтать о великом. У меня давняя мечта иметь Rolls-Royce Silver Cloud. Помимо того что это классный автомобиль — и технически, и дизайнерски, он легенда. Это золотая страница в истории автомобилестроения. Иметь такой солидный автомобиль — это уже победа. Тем более что к такому автомобилю полагается личный водитель — в фуражке и костюме. Рассказываю и представляю, как меня везут на моем Rolls-Royce на дипломатический прием.

Алимжан Тохтахунов, президент отечественного футбольного фонда:

— Я о машинах не мечтаю, но мне их постоянно дарят. Поэтому вслух даже боюсь говорить, что бы мне хотелось. Я очень люблю новые машины, люблю новинки. Но лучше Mercedes, удобнее и надежнее машины еще никто не придумал. В таком автомобиле тепло и комфортно и зимой, и летом. А комфорт для меня очень важен.

Игорь Артемьев, глава Федеральной антимонопольной службы:

— Хочу, чтобы автомобиль летал, как в фильме «Звездные войны». Все взлетят — тогда и пробок не будет. Первое время, конечно.

Андрей Нечаев, председатель партии «Гражданская инициатива»:

— За рулем я езжу только в отпуске. Ключевое значение — комфорт на задних сиденьях, возможность работы на компьютере, например. Я рассматриваю автомобиль не более чем средство передвижения и в некоторых случаях офис на колесах. Этого вполне достаточно.

Владимир Платонов, председатель Мосгордумы:

— Я никогда не мечтал вырасти и купить себе самую крутую машину. Все машины приобретались по мере возможностей. Начинал с папиного «Запорожца», а сейчас у меня Mercedes. Главное в автомобиле — безопасность, она превыше всего. По городу ездит много разных людей, не все от тебя зависит. От ДТП застрахован не будешь, поэтому от внешнего воздействия нужно быть защищенным. Я, например, всегда пристегиваюсь, даже когда сижу на заднем сиденье. А так каких только моделей нет сейчас...

Игорь Бухаров, президент Федерации рестораторов и отельеров:

— Живя в Москве, можно мечтать о какой угодно машине — только вы никуда не попадете и машину нигде не поставите. Поэтому если мечтать, то о какой-нибудь совсем маленькой машинке, которую можно было бы хоть куда-то поставить, если сам за рулем. По Москве вообще проще передвигаться на мотовелике. Жаль, погода нынче холодная.

Олег Тетерин, продюсер, генеральный директор ООО «Фетисов-Тетерин филмс»:

— Сейчас все автомобили уже имеют то, что мне так необходимо. Это bluetooth-соединение и соединение с телефоном, желательно — с iPhone. Но учитывая современную ситуацию, я продолжаю мечтать о быстром автомобиле, который летает по воздуху. Но такого пока нет, поэтому когда тороплюсь, я просто пользуюсь метро.

Мария Кожевникова, депутат Госдумы, актриса:

— Марка мне не важна, главное, чтобы машина ездila. Ну и комфорт, конечно! Без кондиционера внутри в наших погодных условиях никак не обойтись. И из-за наших дорог, парапетов больше нравятся высокие машины — джипы или полуджипы, а не седаны. А вообще мои мечты все-таки другого характера.

Вадим Дымов, владелец компании «Дымовское колбасное производство»

и сети книжных магазинов «Республика»:

— У меня мечты, связанной с машиной, нет. Это утилитарная вещь вообще. Надежность, качество и чтобы не была уродливой, с хорошим дизайном — вот и все!

В ежегодной национальной премии «Автомобиль года в России» автомобили выбирают обычные люди: на сайте autogoda.ru может зарегистрироваться и проголосовать любой желающий, также голосование проводится при помощи партнеров — например, в 2013 году голоса можно было подавать через терминалы платежной системы Qiwi. Премия существует уже 14 лет, и если в первый год было собрано около 1,5 тыс. голосов, то в последнее время учитывается мнение более чем 1 млн проголосовавших.

НЕМАТЕРИАЛЬНОЕ ПООЩРЕНИЕ Виталий Тищенко, главный редактор российского издания Top Gear, уже несколько лет является одним из российских членов жюри «Всемирного автомобиля года» и также не получает никакого вознаграждения. В то время как участие требует существенной дополнительной нагрузки. «Мы обязаны познакомиться с большинством претендентов на титул, но это происходит в ходе обычных тест-драйвов для журналистов. Никто специально для нас ничего не организует. Основная работа члена жюри — согласование списков номинантов и их оценка, а также заполнение специальных опросников — это иногда требует по несколько часов. Мы встречаемся с другими членами жюри на автосалонах, куда обычно и так все приезжаем. Но обычно общаемся по электронной почте», — рассказал Виталий Тищенко.

Единственная мотивация у журналистов, которые участвуют в жюри, грубо говоря, тщеславие. Стремление что-то узнать, рассказать об этом и высказать свое мнение является необходимым профессиональным качеством для всех сотрудников СМИ. Поэтому организаторы конкурсов просто позволяют журналистом реализовать их стремления.

А производители автомобилей охотно принимают участие в мероприятиях, где их автомобиль называют лучшим, и с готовностью используют эту информацию в пресс-релизах и рекламе, способствуя популяризации конкурсов. Читателям же нравится получать информацию о новых автомобилях, которая упрощает их выбор.

При всей привлекательности идеи выбора лучшего она дает немало поводов для критики. Некоторые из них могут быть принципиальными и неустранимыми: про конкурсы, в которых участвуют журналисты, говорят, что специалисты судят по своим критериям, которые могут отличаться от взглядов покупателей. И действительно, однозначной корреляции между победой в конкурсе и успехом на рынке выявить не удастся. Если же рейтинг составляется по итогам опросов, критики могут заявить, что далеко не у всех проголосовавших была возможность оценить автомобиль вживую, в то время как для журналистов тест-драйв новых моделей является профессиональной обязанностью. В обоих случаях возразить на такую критику практически ничего невозможно, поэтому остается просто радоваться наличию разных форматов оценки, так что недовольные всегда могут выбрать приемлемый для себя вариант.

Еще одно замечание относится к самому принципу оценки: чисто технически невозможно обеспечить сколько-нибудь длительное знакомство с несколькими автомобилями. Поэтому оценки могут быть поверхностными. Скажем, некоторые силовые агрегаты, ставшие неоднократными обладателями титула «Двигатель года», оказались слишком сложными и не очень надежными в эксплуатации. Да, для оценки длительной эксплуатации даже неоднократных, но кратких встреч недостаточно. Так что, увы, тут конкурсы ничем полезными быть не могут. Но есть другие инструменты, которые отвечают на этот вопрос — скажем, исследования по качеству автомобилей. Самый известный рейтинг такого рода в мире выпускает американская компания J.D.Power, которая проводит опросы владельцев автомобилей и рассчитывает среднее число выявленных дефектов. Производители, оказавшиеся в списках лучших, публикуют информацию о таких рейтингах не менее охотно, чем о получении титулов «Автомобиль года». ■