НА РУБЛЁВКЕ — LIFE — НА НОВОЙ РИГЕ

Авто

приложение с мотором

16+

НАВСТРЕЧУ ЗИМЕ

Осень постепенно уступает место зиме. Ещё немного – и дороги укроет снег, утренние поездки будут начинаться в темноте, а автомобиль превратится в маленький островок тепла посреди холодной Рублёвки.

В новом приложении «Авто» я предлагаю поговорить о том, что волнует автомобилистов. Разберёмся, как так получилось, что международные марки шин продолжают производиться под другими брендами в России; выясним, какие машины сегодня считаются роскошью не только в глазах окружающих, но и с точки зрения налоговой, а также заглянем в мир автоновостей.

Ведь автомобиль – это не просто средство передвижения. Это свобода выбирать маршрут и получать удовольствие от дороги. А ещё – возможность остаться наедине со своими мыслями. Поехали?

Главный редактор
Даниил Савичев

ФОТО: AI-GENERATED

Pride
WELLNESS CLUB

15 лет вместе

ЗАКРЫТЫЙ ЗАГОРОДНЫЙ СЕМЕЙНЫЙ КЛУБ

фитнес • СПА • детский клуб • ресторан

ЖУКОВКА XXI | +7 (495) 785-33-33 | #PRIDEWELLNESSCLUB

150 000 рублей при покупке карты*

*ПОДАРКИ, ЭТО УСЛУГИ ВКЛЮЧЕННЫЕ В КАРТУ. ПОДРОБНАЯ ИНФОРМАЦИЯ ПО ТЕЛЕФОНУ КЛУБА

ШИННЫЙ ИМПОРТОЗАМЕС



НА БЫВШИХ РОССИЙСКИХ ЗАВОДАХ CONTINENTAL, NOKIAN И BRIDGESTONE ВЫПУСКАЮТ ШИНЫ ПОД НОВЫМИ МАРКАМИ. ЧТО ОСТАЛОСЬ ОТ ПРЕЖНИХ ТЕХНОЛОГИЙ И СТОИТ ЛИ ПЕРЕПЛАЧИВАТЬ ЗА ИМПОРТ – РАЗБИРАЛСЯ **СЕРГЕЙ БРУСИКОВ.**



Выбор зимних шин для дорогого автомобиля долгое время казался делом привычки. Одни водители годами доверяли Michelin, другие предпочитали Continental или Nokian, не слишком задумываясь, что скрывается за знакомыми названиями. Европейские и японские марки заслужили репутацию. Но за последние несколько лет российский шинный рынок изменился до неузнаваемости. Международные концерны ушли, их заводы сменили владельцев, а привычные модели – названия. При этом комплект импортных шин может стоить более чем вдвое дороже. Насколько же оправданна такая разница?



Поменяли только вывеску

Иностранные компании ушли, но заводы остались – а вместе с ними производственные линии и кадры. Например, в Калуге бывший Continental стал Gislaved, а во Всеволожске Nokian перешёл к «Татнефти» и получил имя Ikon Tyres. А вот в бывшем Bridgestone (Ульяновск) всё оказалось сложнее: завод почти три года простаивал, прежде чем возобновил выпуск шин Cordiant и Gislaved.

Есть и исключение – подмосковный Michelin в Давыдове. Теперь здесь шипуют легковые шины и восстанавливают грузовые, но выпуск новых покрышек так и не возобновлён.

Старые знакомые – новые имена

Если поставить рядом Gislaved ArcticControl и Continental VikingContact 7, различия придётся искать долго: рисунок протектора и система ламелей у них одинаковые. Дальше – больше: шипованная Gislaved IceControl унаследовала конструкцию Continental IceContact 2 с характерной схемой расположения многочисленных шипов. Однако для выпуска этих моделей пришлось найти новых поставщиков сырья, так что характеристики совпадают не на 100 %, но об этом позже.

У другого продукта завода Bridgestone Cordiant Sno-Max 7000 родословная японская. Направленный протектор достался ей от Bridgestone Ice Cruiser 7000, которую в Ульяновске выпускали под маркой Firestone. Сохранилась даже схема ошиповки – 115 шипов в 16-дюймовой покрышке. Но есть нюанс: вместо французских Ugigrip производитель анонсировал переход на российские шипы «Теком».

Похожая история с Ikon Autograph Ice 9, наследницей Nokian Hakkapeliitta 9. Во Всеволожске сохранили рисунок протектора, конструкцию и рецептуру резиновой смеси, но шипы разработали заново: права на прежнюю конструкцию остались у финской компании.

А что в тестах?



В 2026 году «Авторевю» испытало восемь нешипованных моделей на кроссовере Haval H3. Российская Ikon Autograph Snow 5 SUV заняла второе место: на льду уступила лучшей по торможению Sailun всего полметра, но на мокром асфальте и в глубоком снегу выступила слабее. Gislaved ArcticControl, наследница Continental VikingContact 7, стала четвёртой: уступала лидерам на льду, зато хорошо держалась на асфальте.

Импортные Michelin X-Ice Snow+ и Continental VikingContact 8 проверили отдельно – в тесте Tire Rack. На мокром асфальте со скорости 80 км/ч Michelin остановилась за 35,45 м, Continental – за 35,88 м. На льду Michelin тоже тормозила лучше, зато Continental получила более высокую оценку комфорта.

Подводя итог

Уход международных шинных концернов изменил российский рынок гораздо сильнее, чем можно было предположить. Предприятия, которые ещё недавно выпускали продукцию под европейскими и японскими марками, сохранили значительную часть технологий, оборудования и инженерных компетенций. Более того, за последние годы здесь появились собственные разработки, способные конкурировать с импортными моделями. И независимые испытания показывают, что разница в качестве далеко не всегда



соответствует разнице в цене.

Впрочем, считать все шины одинаковыми было бы ошибкой. Современные Michelin, Continental и Nokian продолжают совершенствовать конструкции, резиновые смеси и технологии ошиповки. Но теперь высокая стоимость импортной продукции сама по себе не гарантирует превосходства. Российские производители уже предлагают вполне серьёзную альтернативу, а значит, привычный выбор между дорогим иностранным брендом и компромиссом ради экономии постепенно теряет смысл. **Сегодня важнее не то, какое имя написано на боковине шины, а то, какие технологии за ним стоят и насколько хорошо они работают на дороге.** ○

ФОТО: ПРЕСС-СЛУЖБА АО «КОРДИАНТ»; ООО «АЙКОН ШИНА»

ПРИ ПОКУПКЕ КОМПЛЕКТА ОТ 4-Х ШИН – ШИНОМОНТАЖ В ПОДАРОК.*
ВОЗМОЖНОСТЬ ВЫИГРАТЬ КОМПЛЕКТ ЛЕТНИХ ШИН**.

IVANOR – это высокие стандарты качества и профессионализма, комфорт и надёжность.

Новый премиальный шинный центр
IVANOR





ШИНЫ, ДИСКИ, ШИНОМОНТАЖ,
СЕЗОННОЕ ХРАНЕНИЕ ПОКРЫШЕК.

* на большинство зимних шин
** среди покупателей зимних шин Ikon розыгрыш комплекта летних шин Ikon
Подробности на сайте msk.ivanor.ru
Реклама. ООО «Иванор»
ИНН: 9731144727

IVANOR СЕТЬ ШИННЫХ ЦЕНТРОВ

Рублёво-Успенское шоссе, 11-й километр, АЗС «Татнефть».

БРЕМЯ БОГАТЫХ



КАК ВОСПРИНИМАТЬ БЕЗ ИЗЛИШНИХ ИЛЛЮЗИЙ И ПАНИКИ НАЛОГ НА РОСКОШЬ – К. Э. Н., ДОЦЕНТ ФИНАНСОВОГО УНИВЕРСИТЕТА ПРИ ПРАВИТЕЛЬСТВЕ РФ, АДВОКАТ **МИХАИЛ ЗАГАЙНОВ** И ЮРИСТ **ТАТЬЯНА ТЮТЯЕВА.**



Давайте разберёмся, что реально происходит с так называемым налогом на роскошь – кому действительно стоит обратить на него внимание. Спойлер: единого налога не существует. Да, вы не ослышались. В России нет отдельного «налога на роскошь». Есть транспортный налог с повышающим коэффициентом для дорогих машин. Есть повышенная ставка налога на имущество для сверхдорогой недвижимости. И есть законопроекты, которые пока гуляют по кабинетам Госдумы. Вот, собственно, и всё.

КОГО РЕАЛЬНО КАСАЕТСЯ

Минпромторг каждый год обновляет перечень легковых автомобилей средней стоимостью от 10 млн рублей.



В 2026 году в списке 581 модель против 555 годом ранее. Если ваша машина попала в этот перечень – готовьтесь: коэффициент 3 к транспортному налогу. Причём логика такая: от 10 до 15 млн рублей – если авто не больше 10 лет; свыше 15 млн – если не больше 20 лет. И вот тут начинается самое интересное. Раньше коэффициент применялся только к машинам, прямо указанным в перечне. Позиция Верховного суда иная: главное – средняя стоимость и год выпуска, а не точное название. Это значит, что, если ваша машина по ключевым характеристикам – марке, модели, объёму двигателя, году выпуска – соответствует позиции из списка, налоговая вправе доначислить налог. Даже если в перечне нет её точной формулировки. Я знаю случаи, когда люди узнавали о долге уже после продажи автомобиля.

С недвижимостью проще и жёстче одновременно. С 2025 года, если кадастровая стоимость отдельного объекта недвижимости превышает 300 млн рублей, налоговый кодекс допускает ставку налога на имущество физических лиц до 2,5 %.

Именно «до 2,5 %», это важно. Конкретные ставки устанавливаются на местном уровне, а в Москве, Санкт-Петербурге и Севастополе – законами соответствующего города.

ЧТО ПРЕДЛАГАЮТ

В 2026 году депутаты от КПРФ внесли в Госдуму законопроект. Идея простая: ежегодный налог на роскошь от 1 % до 4 % от стоимости объекта. Чем дороже – тем выше ставка. Под обложение предлагают подвести недвижимость дороже 150 млн рублей (включая незавершённое строительство), автомобили от 10 млн, а также самолёты, вертолёты, теплоходы, яхты, парусные суда и катера от 50 млн рублей.

Важное уточнение из пояснительной записки: налогом предлагается облагать только имущество, приобретённое начиная с 1 января 1995 года. Такая точка отсчёта нужна, чтобы не затронуть людей, получивших жильё ещё в советское время – например, квартиры в центре Москвы или Ленинграда. Платить должны будут не только физлица, но и ИП и коммерческие структуры. Собранные средства авторы инициативы предлагали направлять в специальный Фонд жилищной поддержки молодых семей.

Параллельно «Справедливая Россия» во главе с Сергеем Мироновым предложила разовый налог при покупке: 1–4 % от цены автомобилей дороже 20 млн рублей, а также яхт, катеров, самолётов и вертолётов от 50 млн. Ставка прогрессивная: чем дороже актив, тем выше процент. Уплатить нужно единовременно – при государственной регистрации или в течение 30 дней с момента покупки, если регистрация не требуется. Без подтверждения уплаты регистрирующий орган оформление не проведёт. Этот проект законом не стал, сейчас его карточка в системе Государственной Думы находится в архиве.

ЮРИДИЧЕСКИЕ КОЛЛИЗИИ

Первая проблема – оценка. Автомобиль за 10 млн рублей через год может стоить заметно меньше. Привязка к «средней стоимости» создаёт простор для споров: кто и как её определяет? Эксперты уже отмечают, что это лазейка для субъективных решений.

Вторая – имущество, приобретённое после 1 января 1995 года. Само по себе такое ограничение ещё не означает, что налог вводится «задним числом». Если новый налог начнут начислять только за периоды после вступления закона в силу, запрет на обратную силу здесь автоматически не возникает.



Третья – параллельный учёт. Если законопроект пройдёт, владелец дорогой машины будет платить и транспортный налог с коэффициентом 3, и новый налог на роскошь. Двойное обложение одного и того же объекта – классическая коллизия. Решать её придётся либо в судах, либо через уточнение налогового кодекса.

БОЯТЬСЯ ИЛИ НЕТ?

Если у вас нет автомобиля из перечня Минпромторга и недвижимости с кадастровой стоимостью за 300 млн – бояться нечего. Законопроекты пока не приняты, а действующие нормы касаются узкой группы владельцев.

Если вы владеете машиной из списка – бояться не нужно, но проверить, не подпадает ли ваша модель под расширенное толкование Верховного суда, стоит. Как показывает практика, налоговая может доначислить налог даже за «не ту» комплектацию.

А если законопроект КПРФ всё же примут – тогда разговор будет совсем другим. Но пока это лишь политическая инициатива, а не норма права. ●

И ЧЕСТНО ГОВОРЯ, Я БЫ НЕ СПЕШИЛ С ВЫВОДАМИ. СЛЕДИТЕ ЗА НОВОСТЯМИ – Я БУДУ СЛЕДИТЬ ВМЕСТЕ С ВАМИ.

ФОТО: AI-GENERATED



АВТОСАЛОН

ПАРИЖСКИЙ АВТОСАЛОН ПОКАЗАЛ БОЛЕЕ 60 НОВЫХ АВТОМОБИЛЕЙ.



С 12 по 18 октября Париж принимал 91-й Международный автосалон Mondial de l'Auto. Более 60 производителей, свыше 60 мировых премьер и 518 тыс. посетителей. Особое внимание привлёк премиальный сегмент, где европейским маркам всё активнее составляют конкуренцию китайские бренды, занявшие около трети выставки.

Одна из самых впечатляющих новинок – электрический суперкар Denza Z мощностью 1 604 л. с. Его гоночная версия разгоняется до сотни за 1,96 секунды. Другая модель бренда, роскошный универсал Z9GT, умеет передвигаться по диагонали и разворачиваться практически на месте. В салоне – холодильник с подогревом и аудиосистема Devialet с 20 динамиками. Цена – от 115 тыс. евро.

Mercedes-Benz представил электрический минивэн VLE с запасом хода до 713 км. За 15 минут зарядки он способен получить ещё 355 км пробега, а пассажирский салон можно превратить в небольшую переговорную. Американский Lucid привёз Air Sapphire мощностью 1 234 л. с., разгоняющийся до 60 миль в час за 1,89 секунды. А Smart показал двухместный электромобиль #2 длиной всего 2,75 метра, у которого откидной борт багажника превращается в скамейку, выдерживающую 120 кг. Похоже, представление об автомобильной роскоши постепенно меняется. Если европейские производители десятилетиями продавали историю, инженерную школу и престиж эмблемы, то новые конкуренты предлагают покупателям прежде всего технологии и комфорт. Вопрос лишь в том, готовы ли обеспеченные автомобилисты променять знакомую трёхлучевую звезду на пока малоизвестный шильдик. ●

ФОТО: AI-GENERATED

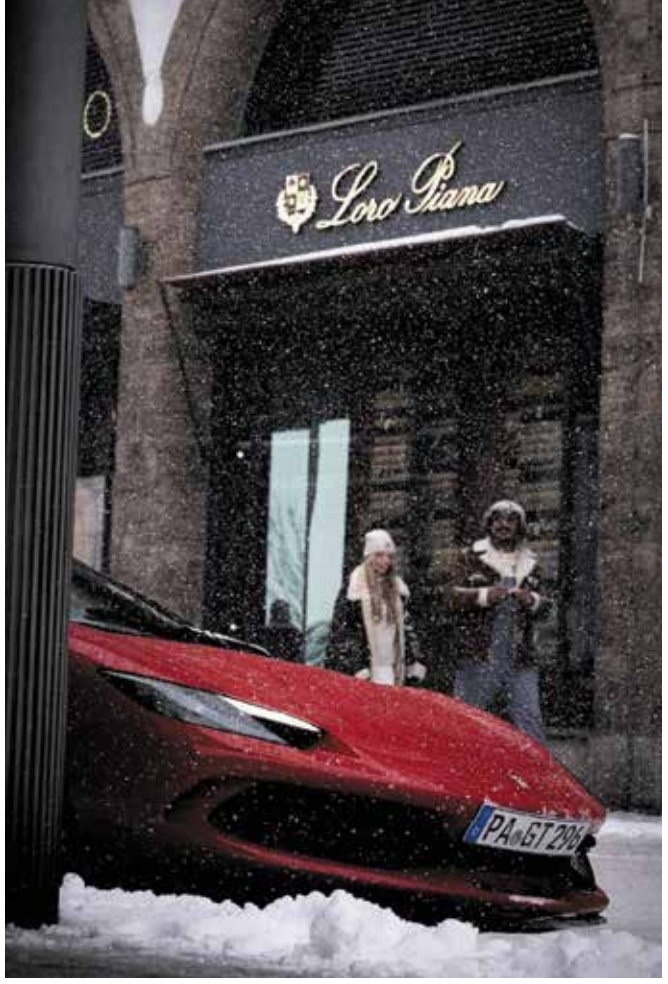


ФОТО: AI-GENERATED

ТЕХНОЛОГИИ

ИЛОН МАСК ПРЕЗЕНТОВАЛ ЛЕТАЮЩУЮ TESLA, КОТОРАЯ РАЗГОНЯЕТСЯ ДО СОТНИ МЕНЬШЕ ЧЕМ ЗА СЕКУНДУ.

Илон Маск вновь решил удивить автомобильный мир. 15 октября на испытательном полигоне SpaceX в Техасе представили новое поколение электрического суперкара Tesla Roadster, способного отрываться от земли и выполнять акробатические трюки. Во время презентации автомобиль поднялся по изогнутой рампе, проехал вверх колёсами, совершил переворот в воздухе и приземлился на четыре колеса. Затем перепрыгнул сразу через несколько автомобилей Tesla.

Секрет – в технологиях SpaceX. Вместо крыльев у Roadster установлены десять сопел, выбрасывающих воздух под сверхвысоким давлением. Они позволяют машине совершать короткие полёты, а специальная система вентиляторов буквально присасывает автомобиль к дорожному покрытию. Заявленный разгон до 96,6 км/ч составляет невероятные 0,81 секунды. Для сравнения: Bugatti Chiron тратит на разгон до сотни около 2,4 секунды.

Правда, полноценным летающим автомобилем Roadster пока назвать сложно: продемонстрированный прототип способен лишь ненадолго отрываться от земли. К тому же во время



шоу за рулём никого не было – ради безопасности все трюки выполнялись автоматически.

Серийное производство Tesla обещает начать в 2028 году. Обычную версию уже можно зарезервировать, а модификация Rocket с полноценной системой воздушных ускорителей будет доступна исключительно по приглашениям. Для дорог общего пользования её пока не одобрили. Любопытно, что второе поколение Roadster анонсировали ещё в 2017 году, обещая начать продажи в 2020-м. Так что главный вопрос теперь не в том, научится ли Tesla летать, а в том, когда покупатели наконец получат автомобили. ●

ФОТО: TESLA

В СТРАНЕ

РОССИЯНЕ ВНОВЬ МАССОВО ПОКУПАЮТ BMW, AUDI И MERCEDES-BENZ.

Несмотря на уход европейских автопроизводителей из России, интерес к привычному премиуму только растёт. За девять месяцев 2026 года в страну ввезли почти 35 тыс. новых автомобилей марок, прекративших официальные поставки. Это на 38,5 % больше, чем годом ранее, сообщает «Автостат». Лидером остаётся BMW с результатом 10,3 тыс. автомобилей, следом идут Audi (9,7 тыс.) и Mercedes-Benz (7,3 тыс.).



Настоящую сенсацию устроила Audi. Поставки кроссовера Q3 выросли более чем в десять раз, а Q5 – в семь с половиной раз. Последний стал самой популярной моделью с результатом 4 452 автомобиля. Любопытно, что за девять месяцев в Россию привезли и 1 506 новых Mercedes-Benz G-Class. Получается, ежедневно границу пересекали в среднем пять новеньких «гелендвагенов».

Почему европейский премиум вновь набирает популярность? Автоэксперт Артём Бобцов объясняет рост в том числе изменениями утильсбора. Версии Audi Q3, Q5 и BMW X3 с двигателями мощностью до 160 л. с. получили ценовое преимущество перед более мощными конкурентами и в отдельных случаях обходятся дешевле сопоставимых китайских автомобилей. Добавим сюда узнаваемость немецких марок и ностальгию по привычным брендам.

При этом настоящий ультралюкс – Rolls-Royce, Bentley и Lamborghini – живёт по другим законам. За девять месяцев в России продали всего 552 таких автомобиля, на 8 % больше прошлогоднего показателя. Похоже, российский покупатель готов экспериментировать с китайскими новинками, но отказываться от привычной немецкой классики не спешит. ●

ФОТО: AI-GENERATED

В МИРЕ

ЭЛЕКТРОМОБИЛИ ЗАНЯЛИ ПОЧТИ ТРЕТЬ ЕВРОПЕЙСКОГО РЫНКА.

98,8 %

НОВЫХ АВТОМОБИЛЕЙ В НОРВЕГИИ В СЕНТЯБРЕ ОКАЗАЛИСЬ ЭЛЕКТРИЧЕСКИМИ

Европейцы всё активнее отказываются от бензина и дизеля. В сентябре 2026 года количество регистраций новых электромобилей выросло сразу на 70,3 % по сравнению с прошлым годом. По данным Reuters, за месяц на 17 крупнейших рынках Европы зарегистрировали более 300 тыс. машин на электротяге – 32,6 % всех новых автомобилей. На спрос повлияли рост цен на нефть, государственные субсидии и расширение модельного ряда.

Особенно впечатляет Норвегия, где 98,8 % новых автомобилей оказались электрическими. Фактически покупка машины с двигателем внутреннего сгорания здесь уже стала исключением из правил. В Дании доля электрокаров достигла 88,8 %, в Финляндии – 62,7 %. А вот итальянцы и поляки с электрической революцией не спешат: в этих странах показатели составляют всего 7,6 % и 6,2 % соответственно.

По количеству зарегистрированных электрокаров лидирует Германия – почти 89 тыс. за сентябрь. Во Франции их меньше, около 65 тыс., зато доля значительно выше – 41,7 %. Всего за девять месяцев европейцы приобрели почти 2 млн новых электромобилей, на 38,1 % больше, чем годом ранее. Причём статистика учитывает только полностью электрические модели, без гибридов. Похоже, для европейских автопроизводителей электромобиль окончательно перестал быть экспериментом и превратился в один из главных продуктов. ●



ФОТО: AI-GENERATED