



Выть на «Волгу»

Путину показали возрожденный символ советского успеха. Его собирают в Китае. Тест-драйв «Новой газеты»



Фото: Татьяна Брицкая / «Новая газета»

10:43, 1 сентября 2026,

Татьяна Брицкая

редактор отдела расследований

полную версию материала со всеми мультимедиа-элементами
вы можете прочитать [по этой ссылке](#) или отсканировав QR-код →



— А берут их? — я с сомнением гляжу на красивую, но такую китайскую на вид новинку.

— Уже штук 100 продали за два месяца, — убеждает меня менеджер. — Завтра еще в матовом сером цвете выставим, приезжайте на тест-драйв.

Вообще тест-драйв новой «Волги» уже провел автомобилист с большим стажем — Владимир Путин. Третьего дня именно он выкатывал авто из цеха Горьковского автозавода. Пишут, ездил меж цехов, но на видео все равно заметны пара машин охраны впереди. Даже две машины потестил: вначале в репортаже президент сидит за рулем темно-серой, а выезжает из ворот уже на белоснежной. Обе — одной модели, K50.

Президенту чего попало не покажут, тоже пойду посмотрю.

«Возрожденный бренд» — гордо пишут в релизах.

Ну а как иначе? Что как не «Волга» должно было отозваться в сердце президента ностальгией по той самой стране, распад которой «стал величайшей геополитической катастрофой»? Все расхищено и уничтожено — и даже неубиваемый четырехколесный символ состоявшейся карьеры номенклатурщика, советский бизнес-класс. Правда, машина прожила дольше Союза — ее сняли с производства уже в 2000-х. Но раз уж мы так стремительно пытаемся возродить период чьей-то молодости — «Зарницу», стройбаты и школьный курс НВП — пора показать и технологический суверенитет. И показали.

Производство официально запущено в Нижнем Новгороде, летом стартовали продажи. Не обошлись, конечно, без западничества: машина

теперь называется VOLGA — латиницей. Но это дело поправимое, зато наша, своя.

Сборку ведет АО «Производство легковых автомобилей» (ПЛА). Цеха — автозавода ГАЗ. Того самого, где советские «Волги» и сходили с конвейера. Компания создана два года назад, несколько позже, чем выпуск новинки был анонсирован главой Минпромторга Денисом Мантуровым. И всего за несколько дней до того, как пилотные «Волги» на Нижегородской ярмарке показали премьеру Мишустину (как раз тогда он удивился китайскому рулю российской машины).

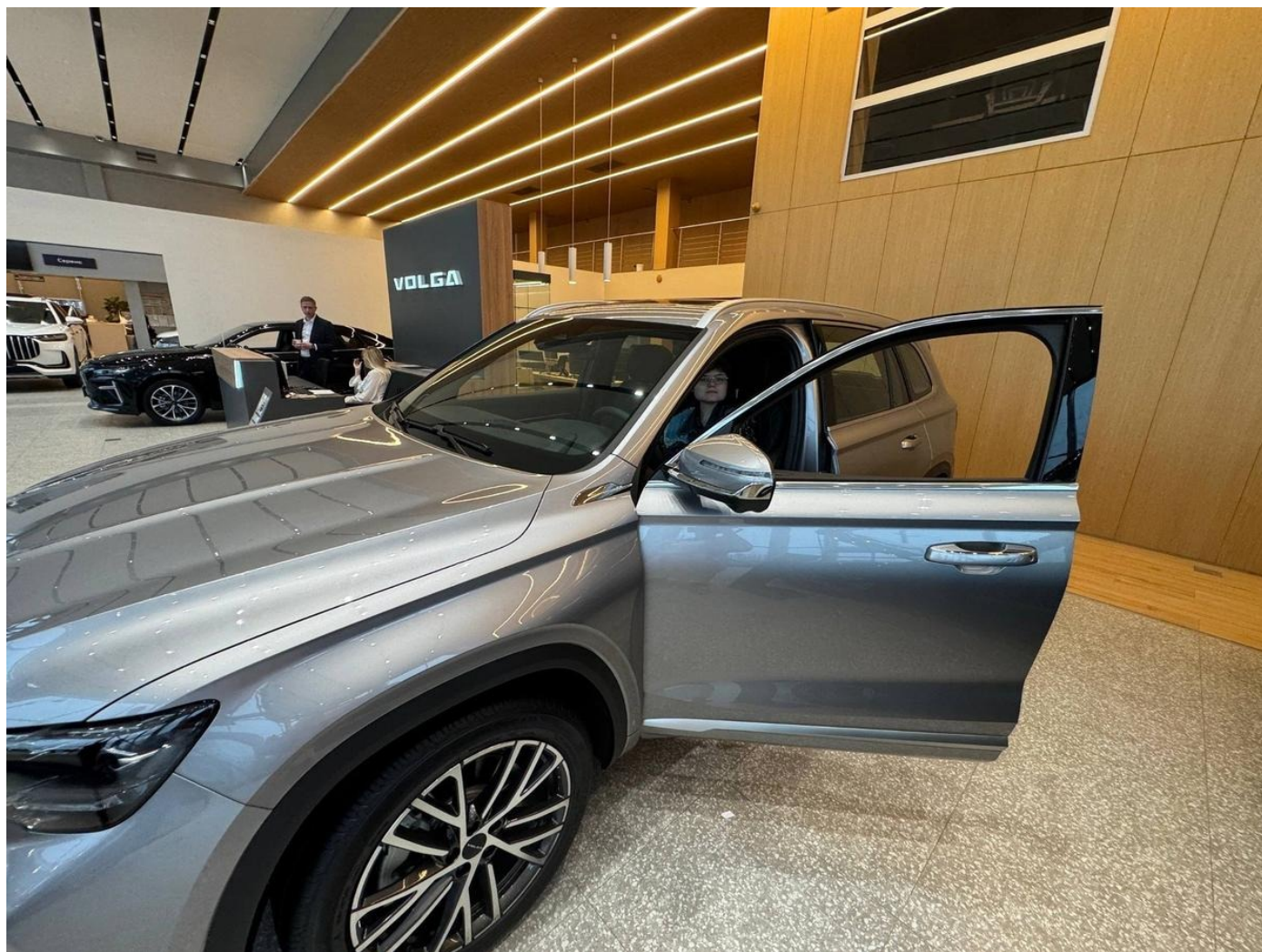
База «Спарк-Интерфакс» сообщает, что у компании отсутствует собственный капитал, а также что в 2025 году ее доход составил менее 2 млн рублей. То есть если бы АО понадобилось купить собственное произведение у дилера, прошлогоднего заработка хватило бы лишь на половину VOLGA K50.

ПЛА принадлежит Александру Подоплелову. Шесть лет назад его называли директором завода Volkswagen/Skoda ГАЗа. В те времена в Нижнем, напомню, собирали немецкие машины. Теперь в тех самых цехах собирают суверенную новинку.

Подоплелов также руководит АО «Контрактная сборка», которая входит в «Группу ГАЗ». Горьковский автозавод много лет принадлежал Олегу Дерипаске через компанию «Базовый элемент». Из-за этих связей «Группа ГАЗ» — под американскими санкциями. И потому более не раскрывает данные об аффилированных лицах.

Собственно, это Дерипаска и прекратил когда-то сборку той, старой «Волги» как не соответствующей требованиям времени. Потом, в 2008-м пообещал возродить — но спроса на Volga Siber на крайслеровской платформе не было, и проект закрыли.

И вот — новая попытка!



Кроссовер Volga K50. Фото: Татьяна Брицкая / «Новая газета»

Кстати, идею возрождения легенды высказывали Путину еще в 2023 году. Но не Дерипаска, а его многолетний соратник, австрийский бизнесмен Зигфрид Вольф — бывший председатель совета директоров «Группы ГАЗ».

Spiegel тогда [сообщал](#), что Вольф написал президенту Путину письмо о спасении российского автопрома. Предложения были вполне конкретными: инвестпроект стоимостью 60 миллиардов рублей (эту цифру мы еще вспомним). Вольф предложил отдать калужский и нижегородский заводы ему в управление. А он наладит выпуск «Волг» и даже «Побед» на немецкой базе. Главное — сильно изменить внешний вид. Основные мощности предполагались на калужском заводе Volkswagen.

Случился скандал. Volkswagen заявил, что совет директоров ничего не знал о письме Вольфа. Калужский завод продали другому претенденту.

Был еще нюанс: Вольф — член наблюдательного совета Porsche. И с началом СВО публично от российского бизнеса дистанцировался. При этом после ухода с российского рынка немецкого производителя автокомпонентов Schaeffler его мощности **оказались** под контролем Вольфа через российскую компанию «ПромАвтоКонсалт». Условие передачи долей Вольфу после продажи ей российских мощностей было отмечено Schaeffler в годовом отчете.

В итоге «Волгу» собирают не в Калуге, а в Нижнем — но тоже на бывшем Volkswagen. Формально Дерипаска к ней отношения не имеет («ПЛА» всего лишь арендует площадку у ГАЗа). А Горьковский автозавод даже официально **опровергал** свою связь с этой машиной: ГАЗ не занимается реализацией проекта Volga — ни организацией производства, ни формированием дилерской сети и никакими другими аспектами. Проект Volga реализует АО «Производство легковых автомобилей». Эта компания не является юрлицом ГАЗа и не входит в периметр «Группы ГАЗ».

Но отчего-то именно Дерипаска недавно **представлял** пилотное авто сенатору Андрею Чернышеву. И подробно рассказывал, что если «первое время в машине будут применяться импортные комплектующие», то в перспективе машина станет российской на все 100%.



Олег Дерипаска и сенатор Андрей Чернышев с новым кроссовером Volga K50. Фото: соцсети

Именно эта локализация стала предметом специального инвестконтракта, который заключила ПЛА с государством. Компания с уставным капиталом 10 тысяч рублей обещает вложить 60 млрд — ровно столько, сколько предлагал австриец Вольф. Контракт 10-летний. Это означает, что на такой срок компания получает сниженные налоговые ставки и ряд других преференций.

До прошлой недели Путин в кадре тестировал только «Лады»: «Гранту», «Весту» и «Калину». Но это эконом-класс. «Волга» — совсем другое дело.

Из оставшихся в живых российских автобрендов это единственный — в бизнес-сегменте. Среднеразмерный семейный кроссовер. И премиум-водитель в кадре нахваливает: мол, одним пальцем управлять можно, да и тихо в ней очень. «Хорошая машина», — говорит.

...Захожу в салон официального дилера. Вот они, импортозамещенные наши.

С первого взгляда веет чем-то хорошо знакомым. Но вовсе не «Волгой» советских таксистов и чиновников. Веет Geely Monjaro. Да так веет, что даже по сравнению с локализованным «Москвичом», в котором проглядывают черты китайского JAC, новое авто выглядит беспримесным китайцем.

— Вы не думайте, хорошая машина, — согласен с президентом менеджер. — Она ведь вся китайская. Вот для той, — юноша показывает на другое авто, — из Китая запчасти привозят, а собирают у нас. Поэтому выходит дешевле, но и проблем больше. А «Волга» — чистый китаец!

«Что-то не задалось с суверенитетом», — думаю.

— Да правда-правда, целиком из Китая везут, не беспокойтесь! — по-своему трактует мои сомнения собеседник. — Это ж Geely Monjaro. Их больше просто не будут выпускать, а будут только «Волги» (на самом деле китайцы только что показали рестайлинг Geely Xingyue L Plus, который в России продается как Monjaro. — Т. Б.).

— В смысле по мотивам?

— В смысле это он и есть! Хорошая семейная машина, проверена уже, вон их сколько по Москве ездит!

Некстати вспоминается релиз компании-производителя, в котором она [заявляла](#), что «цель проекта не просто

переименовать чужие авто, а развивать собственную инженерию».

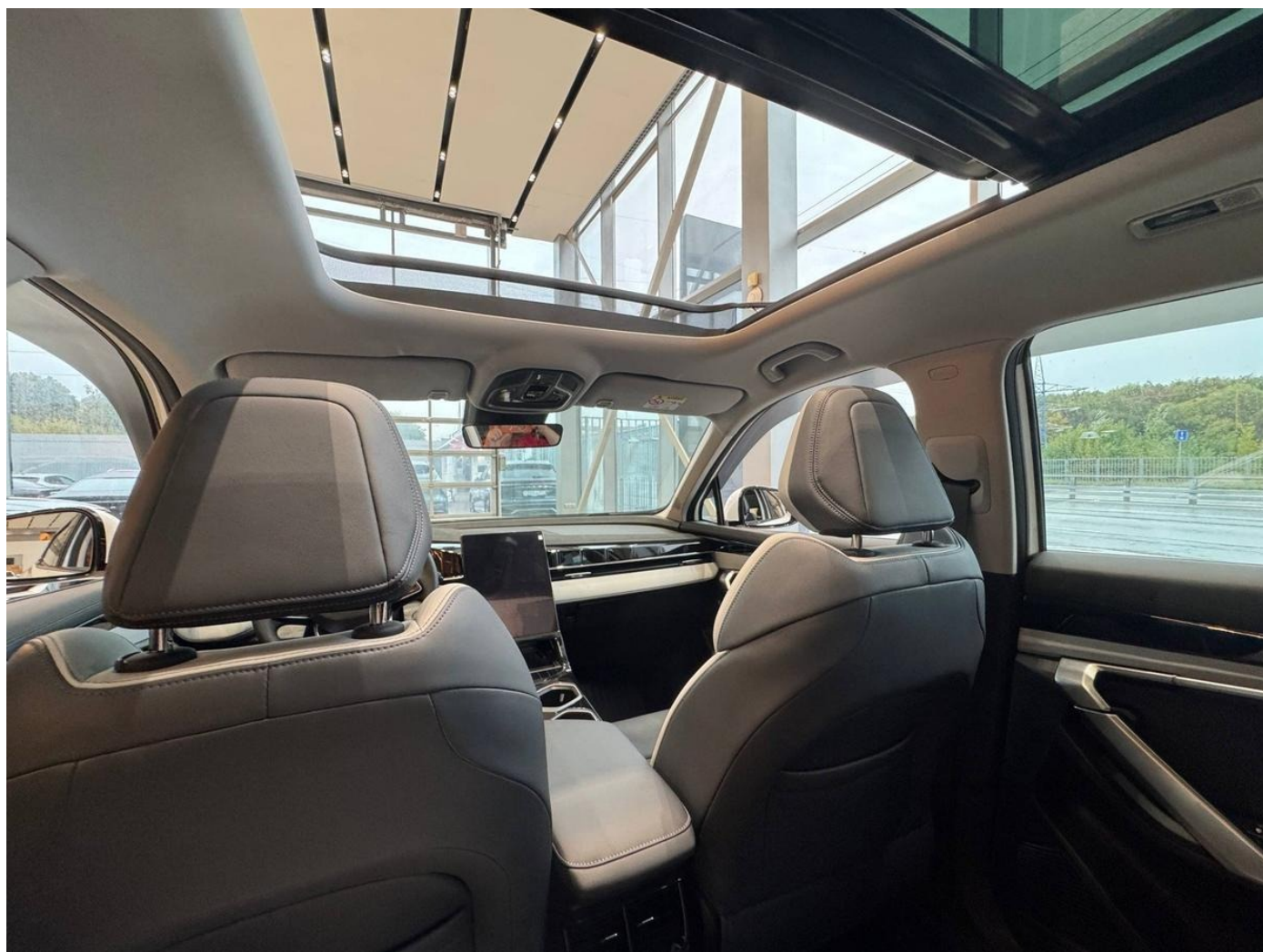
— Крупноузловая сборка? — уточняю.

— Да нет! Они в сборе уже приходят.

Тут меня взяли сомнения. Непатриотично выходит. То есть Путину под видом нашего российского показали китайский агрегат? Совсем-совсем китайский? Так можно было?

Не верю. Тем более разница ведь всё же есть — в цене. Знатоки азиатского рынка утверждают, что в Китае оригинал стоит в пересчете на рубли около 2 млн. А передо мной экземпляр за 4,7. Правда, я уселась в люксовую комплектацию: спинки задних сидений откидываются, замшевый салон...

Нашлись при детальном изучении еще два отличия: бачок омывателя на литр больше по сравнению с китайским оригиналом. Ну дороги-то у нас грязнее. Чуть отличается рисунок решетки радиатора: у Geely она вогнутая, а тут выпуклая. Остальное идентично. Габариты — один в один, 238 сил, 2-литровый турбомотор (опасения насчет капризов турбины продавец развеивает всё тем же аргументом: китайцы их давно научились производить хорошо). Всё тот же чистый автомат, всё то же оборудование.



Кроссовер Volga K50. Фото: Татьяна Брицкая / «Новая газета»

Сама по себе китайская платформа — не грех. В конце концов китайских автобрендов в РФ производят уже немало. Оттуда везут запчасти, будто кубики «Лего», а у нас на площадях бывших европейских автоконцернов — таких же, как в Нижнем, собирают на конвейере. Главный вопрос — степень локализации. То есть какую часть работ производят в России.

Для сравнения: когда до СВО нижегородцы выпускали Skoda Kodiaq, там шла контрактная сборка полного цикла. Это означает, что на российском заводе вели сварку кузова, грунтовку, окраску, антикоррозийную обработку, финальную сборку. В немецкой машине стекла, аккумуляторы, шины, технические жидкости, элементы выхлопных систем, сиденья и пластиковые детали интерьера были российскими — реально производились и поставлялись отечественными поставщиками.

Немцы теперь остались только в воспоминаниях. Кстати, Путин это неоднократно приветствовал, например, на Евразийском экономическом форуме сказал, что рад их уходу, дескать наш бизнес займет опустевшие ниши.

А на форуме «Деловая Россия» свою позицию аргументировал: в 90-е мы, мол, отдали внутренний рынок иностранным компаниям, а российскому предпринимательству «не хватало воздуха». Ну вот — появился воздух. Теперь заживем.

Так что я, конечно, не верю своим глазам: это только кажется, что передо мной китаец, а на самом деле — продукт отечественного бизнеса. Тут тебе и юный отечественный стартап, и ГАЗ не портит борозды, и президент доволен. Осторожно интересуюсь: какова же степень локализации у «российского» флагмана? Что на самом деле происходит в Нижнем? Сварка? Покраска? Декор? Так же, как во времена Skoda?

— Только диски прикручивают, — бесхитростно отвечает менеджер. — Всё приходит в сборе, но колеса прикручивают у нас.

То есть воздух в шинах все-таки российский.