

ноябрь 2016 #5 (032)

MERCEDES-BENZ

ПРЕДСТАВИЛ СВОЙ ПЕРВЫЙ ПИКАП / 05



Как?

безопасно
продать
автомобиль / 10-11

ФЕСТИВАЛЬ
CRESCENDO СОБРАЛ
ЛУЧШИХ МОЛОДЫХ
ИСПОЛНИТЕЛЕЙ
В ПСКОВЕ / 06



ТЕСТ-ДРАЙВ / 18-20

Haval H2

ЗАПРАВЛЯЙТЕСЬ БОДРОСТЬЮ! / 28



ЛУКОЙЛ
ВСЕГДА В ДВИЖЕНИИ

Зарплата **ЛУКОЙЛ**

ИЗДАНИЕ ЗАРЕГИСТРИРОВАНО В УПРАВЛЕНИИ ФЕДЕРАЛЬНОЙ СЛУЖБЫ ПО НАДЗОРУ В СФЕРЕ СВЯЗИ, ИНФОРМАЦИОННЫХ ТЕХНОЛОГИЙ И МАССОВЫХ КОММУНИКАЦИЙ ПО САНКТ-ПЕТЕРБУРГУ И ЛЕНИНГРАДСКОЙ ОБЛАСТИ. СВИДЕТЕЛЬСТВО О РЕГИСТРАЦИИ: ПИ № ТУ 78-00915 ОТ 08.07.2011.

Распространяется бесплатно

УЧРЕДИТЕЛЬ И ИЗДАТЕЛЬ: ООО «ИД «КУРЬЕР-МЕДИА»

ДИРЕКТОР С. А. ЯРКОВА
ГЛАВНЫЙ РЕДАКТОР К. Е. ГАВРИЛЬЧИК
ГЛАВНЫЙ ХУДОЖНИК О. И. САМОЛИН
ДИЗАЙНЕРЫ-ВЕРСТАЛЬЩИКИ С. В. ГРИГОРЬЕВА,
Е. Н. САРБАЛИЕВА, Ю. Ю. НАЗАРОВА

Адрес издателя и редакции:
197022, СПб, ул. Льва Толстого, д. 9, пом. 5-Н.
Телефоны:
секретарь +7 (812) 401-68-30,
рекламный отдел +7 (812) 401-66-90,
отдел распространения +7 (812) 401-68-30.

Адреса в интернете: WWW.KURIER-MEDIA.COM
E-MAIL: info@kurier-media.ru
Для макетов: adv@kurier-media.ru

Отпечатано в ООО «Акцент Групп»,
194044, Санкт-Петербург, Б. Сампсониевский пр., д. 60 лит. И.
Тираж 20 000 экз. Заказ № 2232-16.
Установленные дата и время подписания в печать —
03.11.2016, 16.00. Фактические дата и время подписания
в печать — 03.11.2016, 16.00. Дата выхода — 07.11.2016.

Товары и услуги, рекламируемые в журнале,
имеют необходимые сертификаты и лицензии.
Редакция не несет ответственность за достоверность
содержания рекламных материалов.
Точка зрения редакции не обязательно совпадает с точкой
зрения авторов. Материалы не рецензируются
и не возвращаются.
Редакция журнала и авторы запрещают перепечатку,
использование материалов частично или полностью.
По приобретению прав на перепечатку и использование
материалов обращаться по телефону +7 (812) 401-68-30.

Фото на обложке: MERCEDES-BENZ.DE

НОВОСТИ

4-7, 21 — Новости
автомобира

МАТЧАСТЬ

8-9 — О зимней резине
замолвите слово



АКТУАЛЬНО

10-11 — Как безопасно
продать автомобиль



ГОСТЬ НОМЕРА

16-17 — Лена Ленина:
«Я могу даже ногти красить
за рулем»



ТЕСТ-ДРАЙВ

18-20 — Haval H2 —
кроссовер на миллион



ПУТЕШЕСТВИЕ

22-24 — Болгое —
это вам не Поповка!



БЛОГ БЛОНДИНКИ

25 — Блондинка в туннеле



ЮМОР

26 — Байки с заправки



В ПЕТРОЗАВОДСКЕ ЗАЛОЖЕНА АЛЛЕЯ РОССИИ

ВСЕРОССИЙСКАЯ АКЦИЯ «АЛЛЕИ РОССИИ» прошла уже в нескольких городах страны: в Москве, Владивостоке и Севастополе. Столица Карелии — четвертый город, где были высажены зеленые символы России.

Основная цель акции — активное привлечение внимания общественности к вопросам охраны окружающей среды, укрепление непосредственных связей между жителями субъек-



тов Российской Федерации на основе осознания общей ответственности за сохранение богатства природного мира России.

Торжественное открытие аллеи прошло 20 сентября при поддержке ООО «ЛУКОЙЛ-Северо-Западнефтепродукт». Участники акции вместе с главой Республики Карелия Александром Худилайнемом и главой Петрозаводска Ириной Мирошник высадили крупномерные саженцы деревьев — всего 64 растения. В мероприятии также принял участие За-

меститель генерального директора по связям с общественностью ООО «ЛУКОЙЛ-Северо-Западнефтепродукт» Рустэм Ибрагимов и сотрудники Карельского регионального управления Общества. «Мы не впервые участвуем в подобных мероприятиях и всегда стараемся поддерживать акции, которые направлены на воспитание патриотизма, экологии и культуры. ЛУКОЙЛ — компания, которая заботу об экологии относит к числу своих приоритетных задач», — рассказал Рустэм Ибрагимов.

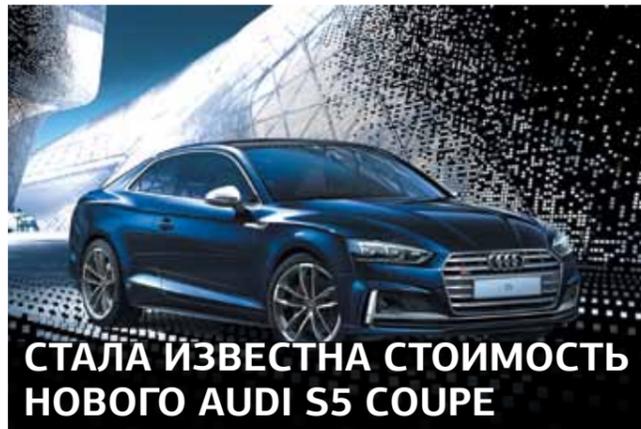


РОССИЯНЕ СМОГУТ КУПИТЬ LIFAN ЧЕРЕЗ ALIEXPRESS

АВТОМОБИЛЬНЫЙ КОНЦЕРН LIFAN в 2017 году начнет продавать свои автомобили в России через сервис Aliexpress, сообщает ИА «News».

В компании рассказали, что в Китае подобные услуги доступны довольно давно. Клиент выбирает автомобиль, вносит в интернете аванс, после чего машина доставляется дилеру, а покупателю остается лишь отдать оставшуюся часть денег и забрать свой автомобиль.

В нашей стране такой способ покупки машин пока не пользуется популярностью. В компании Lifan подчеркивают, что нужно наладить и отработать системы оплаты. Тем не менее уже сейчас на популярном сервисе можно купить запчасти и аксессуары для автомобилей китайской марки.



СТАЛА ИЗВЕСТНА СТОИМОСТЬ НОВОГО AUDI S5 COUPE

КОНЦЕРН AUDI обнародовал рублевые цены на новое спортивное купе S5, которое появится на российских дорогах уже в следующем году. По словам представителей компании, стоимость «заряженного» седана будет начинаться от 3 850 000 рублей.

За эти деньги покупатель получит автомобиль, оснащенный бензиновым турбодвигателем V6 3.0 TFSI, который выдает 354 л. с. В паре с восьмидиапазонным «автоматом» он способен разогнать машину до сотни всего за 4,7 секунды. Стоит ли говорить, что привод у S5 Coupe полный.

Что же касается доступных опций, то новинка может похвастать двухзонным климат-контролем, ABS, EBD, ESP, шестью подушками безопасности, hi-end аудиосистемой, колесными дисками на 18 дюймов и комбинированным исполнением салона.



MERCEDES-BENZ ПРЕДСТАВИЛ СВОЙ ПЕРВЫЙ ПИКАП



В КОНЦЕ ОКТЯБРЯ В СТОКГОЛЬМЕ официально был представлен концепт первого пикапа марки Mercedes-Benz.

На протяжении всей своей истории немецкий концерн обходил этот сегмент стороной, поэтому новая модель, без сомнения, является знаковой. В создании первого легкого грузовичка от Mercedes-Benz, получившего название X-Class, принимали участие специалисты альянса Renault-Nissan. Так, автомобиль построен на платформе Navara NP300, при этом кузов немецкого пикапа существенно отличается от японского донора.

Над внутренним убранством и техническим оснащением новинки его создатели тоже поработали весьма основательно. Внутри Mercedes-Benz X-Class будет, пожалуй, самым люксовым из всех машин данного класса.

В отделке салона использованы кожа, замша, вставки из дуба и алюминия. Список доступных опций включает в себя современную мультимедийную систему с SIM-картой, позволяющую через смартфон контролировать текущее состояние автомобиля, а также множество систем безопасности и водительских ассистентов.

По предварительной информации, под капотом базовой версии X-Class будет установлен турбированный дизель с рабочим объемом 2,3 литра и мощностью 188 л. с. В моторную гамму новинки также войдут бензиновый мотор на 2,5 литра и 3-литровый турбированный дизель мощностью 255 л. с.

Предполагается, что новый пикап Mercedes-Benz X-Class появится на российском рынке в конце 2017 года.

MERCEDES-BENZ.DE



Информационное агентство «News» (iaNews.ru)



САМЫЕ АКТУАЛЬНЫЕ НОВОСТИ МИРА, РОССИИ И ПЕТЕРБУРГА

iaNews.ru

vk.com/ianewsru

facebook.com/ianewsru

@ianewsru

Фестиваль Crescendo собрал лучших молодых исполнителей в Пскове

В КОНЦЕ СЕНТЯБРЯ В ПСКОВЕ СОСТОЯЛСЯ ЕЖЕГОДНЫЙ МУЗЫКАЛЬНЫЙ ФЕСТИВАЛЬ ЛУЧШИХ ПРЕДСТАВИТЕЛЕЙ МОЛОДОГО ПОКОЛЕНИЯ РОССИЙСКИХ МУЗЫКАНТОВ CRESCENDO.

В рамках культурного события на сцене Псковской областной филармонии прошли два гала-концерта с участием Тюменского государственного симфонического оркестра. Художественный руководитель и главный дирижер оркестра — заслуженный деятель искусств России Евгений Шестаков. Солистами выступили 10 молодых исполнителей — лауреаты и победители мировых музыкальных конкурсов. В концертах также принял участие народный артист России, лауреат Государственной премии в области культуры, организатор и арт-директор фестиваля Crescendo Денис Мацуев. Прозвучали произведения Михаила Глинки, Фредерика Шопена, Антонио Сальери, Миля Балакирева, Генрика Венявского и Дмитрия Шостаковича.

В этом году фестивалю исполнилось 12 лет, из них последние 7 лет он проходит на Псковской земле. И это не случайно, ведь именно здесь в ходе подготовки к празднованию 1100-летия Пскова зародилась идея его создания. Это уникальный ежегодный форум лучших представителей мо-



Слева направо: организатор и арт-директор фестиваля Crescendo Денис Мацуев, Заместитель генерального директора ООО «ЛУКОЙЛ-Северо-Западнефтепродукт» Рустэм Ибрагимов, руководитель Театрально-концертной дирекции Псковской области Дмитрий Мехиев

лодого поколения российских музыкантов. Главная цель события — представить публике новые таланты страны, продемонстрировать преемственность поколений и жизненную силу русской классической исполнительской школы.

«Сегодня фестиваль Crescendo стал поистине знаковым событием — как в России, так и за рубежом. С каждым годом это музыкальное событие привлекает все больше зрителей и поклонников. Впервые фестиваль состоялся в 2009 году, и с тех пор «ЛУКОЙЛ-Северо-Западнефтепродукт» оказывает ежегодную поддержку в проведении фестиваля в стенах Псковской филармонии», — отметил в своем интервью нашему изданию Рустэм Ибрагимов, Заместитель генерального директора по связям с общественностью ООО «ЛУКОЙЛ-Северо-Западнефтепродукт».

За многолетнюю партнерскую поддержку и помощь в организации этого яркого музыкального события Общество отмечено благодарственным письмом губернатора области и дипломом фестиваля.



НОВЫЙ FORD KUGA НАЧНУТ ПРОДАВАТЬ В ДЕКАБРЕ

В ДЕКАБРЕ 2016 ГОДА в России стартуют продажи рестайлингового кроссовера Ford Kuga.

Обновленный автомобиль отличается от предшественника увеличенной решеткой радиатора в стиле седана Mondeo, а также светодиодными фарами новой формы.

Кроме того, рестайлинговый кроссовер получил расширенный список оснащения, куда вошли электронный стояночный тормоз и новейшая мультимедийная систе-

ма, умеющая общаться с мобильными устройствами на платформах Apple CarPlay и Android Auto. Что касается линейки двигателей, комплектаций и цен, информация о них появится ближе к релизу модели в России.

Напомним, что на европейском рынке Ford Kuga доступен с 1,5-литровыми бензиновыми моторами с наддувом мощностью 120, 150 и 182 л. с. Кроме того, в продаже имеются кроссоверы с дизельными силовыми агрегатами той же мощности на 1,5 и 2,0 литра.



ноябрь 2016 | #05 (032)



SKODA ПРИВЕЗЛА В РОССИЮ НОВУЮ СПЕЦВЕРСИЮ SUPERB

1 НОЯБРЯ РОССИЙСКИЕ ДИЛЕРЫ SKODA начали прием заказов на флагманскую модель Superb в специальном исполнении SportLine, сообщает пресс-служба Skoda Auto Россия.

Модель оснащается задними светодиодными фонарями, биксеноновыми фарами с функцией адаптивного освещения AFS, омывателем фар и системой Day Light на светодиодах. Также машина получила легкосплавные диски Zenith диаметром 18 дюй-

мов и тонировку задних стекол.

В оснащение Superb SportLine входят система выбора режима движения Driving Mode Selection, система интеллектуального управления светом, адаптивный круиз-контроль, ассистент движения по полосе и система контроля слепых зон. Для модели также доступны передние и задние датчики парковки, электропривод крышки багажника и Performance Monitor, позволяющий следить за

температурой масла, охлаждающей жидкости и ускорением. Автомобиль оснащается радиосистемой Volero с голосовым управлением, 8 динамиками, системой SmartLink и Apple Chip, а также Bluetooth и возможностью беспроводной зарядки телефона PhoneBox.

Дизайн-линия SportLine доступна для модификаций с двигателями 1,4 TSI (150 л. с.), 1,8 TSI (180 л. с.), 2,0 TSI (220 л. с. и 280 л. с. 4x4).



MATRËSHKA

БОЛЕЛЬЩИКИ ЧМ-2018 БУДУТ ЕЗДИТЬ НА «МАТРЕШКА»

К ПРЕДСТОЯЩЕМУ ЧЕМПИОНАТУ МИРА ПО ФУТБОЛУ на улицах Петербурга могут появиться беспилотные пассажирские автобусы «Matrëshka». Презентация новинки, разработанной компанией Volgabus, состоялась в рамках прошедшего недавно Международного инвестиционного форума в Сочи.

«Matrëshka» вмещает до 8 пассажиров, управление осуществляется через компьютер, на котором установлено самообучаемое программное обеспечение. Специальные датчики и камеры на борту позволяют отслеживать дорожную обстановку в режиме реального времени. При полном заряде батареи автобус может проехать 130 км. Максимальная скорость ограничена 30 км/ч. Начало серийного производства автобуса намечено на 2017 год. Выпустить беспилотники на открытые автобусные маршруты руководство компании рассчитывает к чемпионату мира по футболу 2018 года. Известно, что первые автобусы «Matrëshka» могут появиться в Петербурге.

ноябрь 2016 | #05 (032)



KIARU

ПРОДАЖИ KIA CERATO НАЧНУТСЯ В ДЕКАБРЕ

ОБНОВЛЕННЫЙ KIA CERATO доедет до российских дилеров в декабре этого года. Автомобиль получил новую решетку радиатора, фары и задние фонари нового дизайна и удлиненную линию капота. Новинка может быть оснащена ксеноновыми фарами с системой адаптивного света и светодиодными ходовыми огнями, а также передними и задними датчиками парковки и камерой заднего вида.

Уже в базовой комплектации машина имеет 6 подушек безопасности и систему экстренного оповещения «ЭРА-ГЛОНАСС». Также на обновленном Cerato появилась система выбора режимов движения Drive Mode Select, которая позволяет водителю менять настройки двигателя, трансмиссии и рулевого управления в соответствии со стилем вождения и дорожными условиями.

Отметим, что производство обновленной Kia Cerato будет продолжаться на калининградском заводе «Автотор». Цены на новинку станут известны чуть позднее.



Текст: Борис Игнашин
 Фото: CLUBALFA.IT,
 UPLOAD.WIKIMEDIA.ORG

О зимней резине замолвите слово

ДАВНО ПРОШЛИ ТЕ ВРЕМЕНА, КОГДА КРУГЛЫЙ ГОД ПРИХОДИЛОСЬ ЕЗДИТЬ НА ОДНОЙ И ТОЙ ЖЕ РЕЗИНЕ ИЛИ ПРОСТО НЕ ЕЗДИТЬ ЗИМОЙ ВООООЩЕ, КАК МНОГИЕ ТОГДА И ПОСТУПАЛИ. СЕЙЧАС У БОЛЬШИНСТВА АВТОВЛАДЕЛЬЦЕВ ВОПРОС О ТОМ, НУЖНО ЛИ ЕЗДИТЬ НА МАШИНЕ ЗИМОЙ, ДАЖЕ НЕ СТОИТ. А РАЗ ЕЗДИТЬ НУЖНО, ТО СТОИТ ПОДГОТОВИТЬСЯ К ЗИМНЕМУ СЕЗОНУ. И САМЫМ ВАЖНЫМ ВОПРОСОМ ЗДЕСЬ ЯВЛЯЕТСЯ ВЫБОР РЕЗИНЫ ДЛЯ ЗИМНЕЙ ЭКСПЛУАТАЦИИ, ВЕДЬ ОТ СЦЕПЛЕНИЯ КОЛЕС С ДОРОГОЙ ВО МНОГОМ ЗАВИСИТ БЕЗОПАСНОСТЬ ДВИЖЕНИЯ.

ПОЧЕМУ НУЖНО ПЕРЕОБУВАТЬСЯ?

Русская зима для водителей — пора крайне неудачная. Темнеет рано, стекла и фары машин испачканы грязью. Красивый и чистый снег на дороге — явление редкое, обычно его «хватает» на час-другой после снегопада. А вот коварный ледок встречается регулярно. Особенно он неприятен

при околонулевой температуре, да и при низких ее значениях ледяные надолбы крайне опасны. В условиях недостаточной видимости и появления на дороге множества дополнительных препятствий хотелось бы максимальной устойчивости машины на дороге и минимального тормозного пути. Но с этим как раз проблемы. Уменьшить опасность можно, либо улучшая сцепление колес с дорогой, либо уменьшая скорость передвижения, но последний способ в условиях мегаполиса неприменим. Никто не будет ждать любителей «безопасной» езды, они станут возмутителями спокойствия в потоке и источником повышенной опасности. По той же причине не стоит апеллировать к расхожей формуле: «Деды же ездили круглый год» — машин тогда было меньше, ехали все медленно, а обладатели шипованной резины были столь же редки, как и иномарки.

Если я вас еще не убедил в том, что беззимней резины не обойтись, то просто взгляните на результаты тестов. Тормозной путь со скорости 50 км/ч на льду больше, чем тормозной путь со скорости 90 км/ч на сухом асфальте, и никакие электронные помощники не способны здесь что-то поменять. Со скорости 100 км/ч на льду при температурах до -5 градусов даже лучшая шипованная резина остано-

вит автомобиль через сотню метров, а на летних покрышках в тех же условиях машина проедет уже четверть километра! Сравните с 30-38 метрами тормозного пути у тех же покрышек на сухом асфальте — и вы поймете, что зимой летняя резина никуда не годится. Конечно, в крупных городах под колесами чаще будет мокрый и грязный асфальт, но в местах разгонов и торможений, на мостах и путепроводах машину будет поджидать тонкий слой льда. А при загородных поездках обязательно придется ехать по снегу. Словом, лучше не рисковать понапрасну, ведь стоимость комплекта зимней резины не идет ни в какое сравнение с ценой человеческой жизни или хотя бы серьезного кузовного ремонта.

ТАК ЛИ ХОРОШИ ШИПЫ?

Если «переобувка» — дело решенное, то встает вопрос, что выбрать для безопасного передвижения. Типов зимней резины существует несколько, а моделей еще больше. Самый распространенный метод классификации разделяет зимнюю резину на шипованную, на скандинавскую фрикционную (липучку), среднеевропейскую фрикционную и всесезонную. Большая часть водителей считает шипованную резину единственным достойным внимания вариантом, который

может обеспечить безопасность, на деле же все не совсем так.

Особенностью любой зимней покрышки является режим ее сцепления с дорогой. Обычная летняя покрышка тем лучше держится за асфальт, чем больше площадь ее поверхности соприкосновения с дорогой. Рисунок протектора служит лишь для отвода из зоны контакта воды и сохранения сцепных свойств на грунтовых дорогах. Зимой для оптимального сцепления поверхность колеса нарезают на узкие полоски — ламели, которые своими острыми гранями сохраняют контакт на мокрых и неровных дорогах, цепляются за снег и даже за лед. Сцепление колес с дорогой тем лучше, чем больше ламелей, чем они мягче и чем острее их грани. А шипы предназначены для ситуаций, когда даже ламели не могут зацепиться за поверхность, например на мокром льду, во всех же остальных случаях они скорее мешают, ведь шип занимает площадь, которую можно было бы использовать под ламели, при этом он совершенно неэффективен на снегу или асфальте. А поскольку зимой температуры ниже, то для сохранения работоспособности системы ламелей зимнюю покрышку изготавливают из более мягких сортов резины, которые не «дубеют» на морозе.

Шипованная резина хороша в первую очередь тем, что хорошо цепляется за гладкий лед. Такой тип покрытия наиболее опасен, порой тонкий лед попросту незаметен на темном дорожном полотне, а образуется он вблизи перекрестков и светофоров. Дополнительным фактором, выводящим шипованную резину в лидеры различных тестов, является то, что нет необходимости делать ламели слишком мягкими для хорошего сцепления на льду, шипы в этих условиях работают отлично. Форма ламелей лучше оптимизирована под сцепление на снегу, на асфальте, что и обеспечивает более высокие характеристики покрышек при любых температурах. Увы, плюсов без минусов не бывает. Самым заметным минусом зимней резины является, несомненно, запрет на ее эксплуатацию в Европе. В Финляндию еще можно въехать на «шиповке», но в Эстонию или Польшу уже нет. Еще такие покрышки склонны «терять» шипы со временем, что ухудшает их характеристики, а нарушение режимов эксплуатации и частые поездки на максимальной

скорости приводят к быстрой утере сцепных свойств. А вот повышенная шумность уже в прошлом, современные шипованные покрышки по акустическим качествам превосходят своих нешипованных коллег.

ЛИПУЧКА И ВСЕСЕЗОНКА

Фрикционная резина разделяется на две большие группы. Предназначенные для «настоящей зимы» покрышки скандинавского типа и обычная европейская зимняя резина, которая рассчитана на сравнительно мягкие условия эксплуатации, с движением в основном по сухому и влажному асфальту, а также для тех, кто часто ездит в горы.

Скандинавские покрышки соревнуются по своим характеристикам с шипованными, а при особо низких температурах и превосходят их. Секрет прост — они изготовлены из очень мягких сортов резины, которые делают их лучше при низкой температуре. Если воздух холоднее -25 градусов, то они превосходят «шиповку» по тормозному пути на голом льду. Но при температуре около нуля, которая более характерна для наших зим и больших городов, обычно им уступают. Кроме того, более мягкая резина быстрее изнашивается, особенно при повышении температуры, поэтому медлить с переобувкой весной и слишком рано ставить их осенью не стоит.

«Евролипучка» не может похвастаться превосходными сцепными качествами на зимних покрытиях, зато представляет собой отличный компромисс для эксплуатации на мокром асфальте и сравнительно высокой температуре, когда градусник мечется между минусовыми и плюсовыми температурами. В такую погоду они не так сильно теряют свои свойства, как «настоящие зимние», да и износостойкость у них в таких условиях выше. Одним из вариантов подобной резины является «всесезонка», она же «M+S» (Mud+Snow, грязь+снег). Такие покрышки предназначены в основном для внедорожников и хорошо проявляют себя на грунтовых покрытиях летом, однако многие обладатели кроссоверов искренне считают, что подобная резина в сочетании с полным приводом может заменить полноценную смену колес зимой. Вот только жесткая покрышка с минимальным числом ламелей обычно со-

вершенно бесполезна на всех типах зимних покрытиях, кроме рыхлого снега, и вряд ли ее можно считать более безопасной в этих условиях, чем обычные летние шины.

КАКУЮ РЕЗИНУ ВЫБРАТЬ?

Получается, что для Петербурга переобувка с лета на зиму обязательна, остается лишь решить для себя, когда провести эту операцию. Шипованную резину и скандинавскую липучку рекомендуется ставить на машину, когда средняя температура за неделю снижается до +5 градусов или начинаются ночные заморозки. При средней температуре до +10 возможна ее аккуратная эксплуатация, без резких разгонов и торможений и без превышения допустимых скоростей движения — данная резина слишком мягкая для подобных температур и очень быстро изнашивается.

Европейские фрикционные покрышки можно смело ставить при ночных температурах до +5 градусов и дневной температуре воздуха ниже +15. Разумеется, они будут менее эффективны, чем летние, но зато снегопад не застанет вас врасплох, да и на утреннем ледке машина будет вести себя немного изящнее коровы, сохраняя хотя бы часть управляемости. Это настоящий «осенний» вариант, вот только всю зиму на них ездить, наверное, все же не стоит, они сильно уступают настоящим зимним покрышкам во всем. Разве что переобуться еще раз в «более зимний» комплект? В конце концов, несколько комплектов ботинок вас не удивляют?

А вот «M+S» — это все же в основном чисто летняя резина. Возможно, она бы подошла для зимы. В Сочи, например, но Петербург вне области ее применения.



Как безопасно продать автомобиль?

В АВТОМОБИЛЬНЫХ ЖУРНАЛАХ ЧАСТО МОЖНО ВСТРЕТИТЬ СТАТЬИ О ТОМ, НА ЧТО СЛЕДУЕТ ОБРАТИТЬ ВНИМАНИЕ ПРИ ПОКУПКЕ ПОДЕРЖАННОГО АВТОМОБИЛЯ. А ВОТ МАТЕРИАЛОВ ПРО ТО, КАК ГРАМОТНО, А ГЛАВНОЕ, БЕЗОПАСНО ПРОДАТЬ МАШИНУ, ПОЧТИ НЕТ. НА ПЕРВЫЙ ВЗГЛЯД В ЭТОЙ ПРОЦЕДУРЕ НЕТ НИЧЕГО СЛОЖНОГО. НО, ОКАЗЫВАЕТСЯ, РИСК БЫТЬ ОБМАНУТЫМ ПРИ ПРОДАЖЕ АВТОМОБИЛЯ ВПОЛНЕ РЕАЛЕН!

САМ СЕБЕ ПРОДАВЕЦ

Для начала рассмотрим самые распространенные способы продажи автомобиля. Первый вариант — это самостоятельная продажа с использованием тематических ресурсов в интернете. На практике он выглядит примерно так: хозяин автомобиля намывает свою «ласточку», делает фотографии, которые вместе с текстом объявления размещает на популярных порталах о продаже автомобилей, и ждет звонка от покупателя. Второй вариант — подобрать хороший автоцентр, который поможет продать вашу машину. Вам нужно будет приехать туда на автомобиле, обговорить условия сделки, внимательно прочитать договор и ожидать реализации автомобиля. Наконец, можно просто продать машину автоцентру. Этот вариант в первую очередь будет интересен тем автовладельцам, кто не готов ждать несколько дней, а то и месяцев, а хочет получить деньги сразу.

Теперь давайте поговорим о плюсах и минусах вышеперечисленных способов, а также рассмотрим риски, которые могут возникнуть при реализации каждого из них, и меры предосторожности, позволяющие их избежать.

Главным плюсом первого варианта можно считать то, что в процессе продажи автомобиль остается у владельца и он может продолжать его использовать. Кроме того, не нужно платить автосалонам или другим посредникам за реализацию машины. Однако этот способ продажи имеет и свои минусы. Во-первых, перед каждым показом необходимо мыть автомобиль. Во-вторых, придется подстраиваться под каждого покупателя по месту и времени встречи. В-третьих,

есть риск повреждения или поломки машины, ведь она продолжает активно эксплуатироваться.

Имеет он и свои риски. Поскольку сегодня для совершения сделки купли-продажи достаточно договора в рукописной форме, ее можно провести в любое время и в любом месте. К примеру, встретиться с покупателем на парковке гипермаркета, посмотреть автомобиль, заполнить заранее распечатанный договор купли-продажи, посчитать деньги на заднем сиденье и разъехаться по домам. Вот только проверить подлинность денег, полученных за автомобиль, вы не сможете, да и выяснить, подлинны ли документы представил вам покупатель, тоже.

Более безопасно провести оформление машины в МРЭО, но тут вы должны строго соблюдать порядок совершения сделки.

Перед подписанием договора купли-продажи примите предоплату за автомобиль в размере 100 % и только после этого ставьте свою подпись в документах. Покупатель вправе потребовать у вас подождать окончательного процесса оформления и выдачи документов из «окошка», что вполне естественно. Но и в этом случае существует масса вариантов для мошенничества. Вот, к примеру, одна из часто встречающихся схем.

Подписание документов о передаче прав на автомобиль происходит до передачи денег. Покупатель (он вполне может быть лицом подставным) предлагает вам как продавцу подождать, пока из окошка выдадут документы, после чего произвести расчет. Когда же документы на руках, к покупателю подходят два его приятеля, которые обеспечивают его безопасность, и желают вам все-

го хорошего. На ваш вопрос: «Где мои деньги?» ответ будет прост: «Вы уже их получили», и покупатель укажет вам на подпись в документах о передаче денег. Доказывать, что вас обманули, нужно будет в суде, и, поверьте, это будет непросто.

Плюсы и минусы обращения в автоцентр

Оградить себя от подобных мошеннических схем можно, обратившись за помощью в автоцентр. Плюсы такого варианта вполне очевидны. Ваша машина все время будет чистой и каждый день будет демонстрироваться потенциальным покупателям. Кроме того, у автоцентров имеются дополнительные возможности, которые могут ускорить и облегчить продажу (кредит, лизинг, безналичный расчет, обмен). А самый большой минус этого варианта заключается в том, что автомобиль придется оставить на территории автоцентра и ездить на нем вы уже не сможете.

Теперь рассмотрим риски продажи машины через автоцентр. Во-первых, и в этом случае остается опасность не получить свои деньги за автомобиль, а во-вторых, существует вероятность, что машина может получить повреждение.

Для минимизации риска повреждения автомобиля достаточно просто составить акт

приема-передачи, в ходе оформления которого сотрудник центра лично проверяет машину и отмечает имеющиеся повреждения на листе осмотра.

А чтобы быть уверенным, что деньги за автомобиль будут выплачены полностью и вовремя, нужно прежде всего ответственно подойти к выбору автоцентра. Если он на рынке давно, его имя на слуху, о нем есть отзывы в интернете (причем не важно, плохие или хорошие) — это говорит о том, что компания не однодневка и шанс, что она пропадет вместе с вашими деньгами, минимален. Имеет смысл попросить сотрудника автоцентра показать вам свидетельство о регистрации юридического лица, на котором стоит дата регистрации. Если оно выдано совсем недавно — это уже повод насторожиться.

Что касается третьего варианта, тут все просто. Вы приезжаете в автоцентр, показываете автомобиль, говорите, сколько рассчитываете за него получить, и если ваша цена реальна, вам сразу выдают деньги. Сумма, полученная в данном случае, несколько ниже рыночной, зато нет необходимости месяцами искать покупателя на машину. Способ минимизации возможных рисков здесь такой же, как и во втором варианте, — нужно просто выбрать надежный автоцентр, который станет вашим партнером в этой сделке.

Остается опасность не получить свои деньги за автомобиль, а во-вторых, существует вероятность, что машина может получить повреждение.

АВТО ГАЛЕРЕЯ

Наши адреса: СПб, пр. Маршала Жукова, д. 78А
СПб, пр. Энергетиков, д. 59, корп. 2
Тел. +7 (812) 325-05-05, www.autogallery-spb.ru



- продажа автомобилей с пробегом
- Trade-In, срочный выкуп
- автокредит с 0-м первоначальным взносом по 2-м документам
- одобрение за 15 минут, более 30 банков-партнеров
- более 6 лет на рынке
- скидки и бонусы от партнеров



Эвакуация есть, а отсрочки нет

Текст: Олег Дилимбетов
Фото: Олег Самолин

ВЛАДЕЛЬЦЫ ШТРАФСТОЯНОК УДЕРЖИВАЮТ МАШИНЫ «В ЗАЛОЖНИКАХ» ВОПРОКИ ЗАКОНУ О ПОСТОПЛАТЕ



Федеральный закон о постоплате эвакуации автомобилей вступил в силу 1 сентября 2016 года. По новым правилам водитель вправе забрать свою машину со штрафстоянки без предварительной оплаты услуг эвакуации. Однако и по сей день в Петербурге этот закон не исполняется. Частные компании, которым принадлежат спецстоянки, отказываются возвращать эвакуированный транспорт до тех пор, пока хозяин не выплатит требуемую сумму. Это затягивает возврат, создает очереди, неудобство и дополнительные расходы для автовладельцев.

На ситуацию с неисполнением закона внимание чиновников обратил заместитель председателя Общественного совета ГУ МВД по Петербургу и Ленобласти Александр Холодов. По его мнению, Смольному необходимо как можно скорее ввести штрафной эвакуационный бизнес в правовое русло.

В Москве закон уже применяется на практике. Водителей в столице не принуждают, а стимулируют к оплате штрафной эвакуации, «играя» на разнице в цене. Предоплата вносится со скидкой 25 %, а если гражданин предпочел воспользоваться отсрочкой, то потом он должен будет внести всю установленную законом сумму. В Петербурге же владельцы штрафстоянок действуют по старинке, используют задержанную машину как залог для принуждения к немедленной оплате.

Правозащитник направил в городскую прокуратуру копию нового федерального закона с параграфом о постоплате и получил официальный ответ вице-губернатора Петербурга Игоря Албина. Из него следует, что комитет по тарифам в ближайшее время займется разработкой порядка и размера внесения постоплаты, чтобы дать петербургским автомобилистам возможность выбора: заплатить сразу или же воспользоваться возможностью отсрочки. Однако, сколько времени потребуется на то, чтобы новый федеральный закон заработал в Петербурге, совершенно не понятно. А значит, деньги с владельцев эвакуированных машин будут выжимать и дальше.

По словам Александра Холодова, наиболее распространены злоупотребления на тех штрафстоянках, где хранится задержанный грузовой транспорт. Владельцы площадок не дают хозяевам вывезти грузовики и товар, а в некоторых случаях навязывают для этого свой эвакуатор по немыслимо высоким ценам, ссылаясь на то, что «чужой» эвакуатор якобы может что-либо повредить при маневрах, а они не могут этого допустить. Особенно рьяно сотрудники спецстоянок стараются затянуть выдачу машин, в которых находятся скоропортящиеся продукты: ведь в этом случае водитель и владелец согласятся на любые условия, лишь бы не допустить потери товара. Подобное навязывание возвратно-эвакуационных услуг Александр Холодов оценил как «узаконенное вымогательство».

Р. S. В одном из известных нам случаев машину продержали на штрафстоянке полтора года. Ее хозяин, юрист Олег Дробышев, выиграл суд с ГИБДД и доказал необоснованность задержания его «Жигулей». Но спецстоянка даже вопреки судебному вердикту отказывалась возвращать автомобиль. Фирма требовала оплатить эвакуацию и набивавшую крупную сумму. Бизнесмены пытались доказать, что автовладелец, будь он хоть трижды чист перед законом, должен сперва рассчитаться за их услуги, а уж потом требовать через суд возмещение ущерба с государства. Выиграв суд еще в двух инстанциях, юрист все-таки получил назад свое авто, но с некоторыми потерями. За время принудительного хранения из легковушки исчезли вещи и инструменты, которые лежали в багажнике.

НОВЫЕ ПРАВИЛА ОСАГО ИЗМЕНЯТ ЖИЗНЬ ВОДИТЕЛЕЙ И СТРАХОВЩИКОВ

Фото: DEPOSITPHOTOS



Строгая «автогражданка»

Система обязательного страхования автогражданской ответственности начинается жизнь с нового розового листа. Меняются и уточняются некоторые из правил ОСАГО. Строже стали условия выплат. С октября применяются новые бланки с усиленной защитой. В перспективе ожидаются и другие перемены. «Заправка» решила разобраться, что принесут эти нововведения водителям и страховщикам.

Хотите возмещения — покажите ущерб



С июля 2016 года изменилась процедура получения выплаты. Согласно новой редакции п. 11 ст. 12 Закона об

ОСАГО потерпевший должен представить поврежденное транспортное средство для осмотра, а страховщик, в свою очередь, должен в срок до пяти рабочих дней организовать осмотр и (или) независимую техническую экспертизу. Если же битый автомобиль не был предъявлен, компания имеет право отклонить заявление о выплате. Экспертизу, заказанную самим владельцем, страховщик в этом случае не обязан учитывать.

Дело в том, что схему со «своей» экспертизой стали активно использовать сомнительные посредники-автоюристы: они выкупают у потерпевших право требования за две трети от суммы ущерба и затем предъявляют страховщику завышенный счет. При этом «автоюристы» всеми правдами и неправдами уклоняются от предоставления поврежденного автомобиля на осмотр, направляют документы почтой, заявляют, что машина уже отремонтирована, продана и т. п.

ВИТАЛИЙ ЦВЕТКОВ, ИСПОЛНИТЕЛЬНЫЙ ДИРЕКТОР ПАО СК ГАЙДЕ:

— На мой взгляд, отсутствие необходимости самостоятельно закупать запчасти, договариваться со станциями технического обслуживания по поводу ремонта позволит потерпевшему сэкономить время и получить качественно отремонтированный автомобиль. Это будет благом для автомобилистов и выведет ОСАГО на новый качественный уровень.

НИКОЛАЙ ЕГОРОВ, ЗАМЕСТИТЕЛЬ ДИРЕКТОРА СЕВЕРО-ЗАПАДНОГО РЕГИОНАЛЬНОГО ЦЕНТРА ПО РОЗНИЧНЫМ ПРОДАЖАМ ОАО «АЛЬФАСТРАХОВАНИЕ»:

— Известны ситуации, когда водителю пытались навязать вместе с полисом ОСАГО дополнительные услуги. Система продаж полисов ОСАГО через «Единого агента», оператором которого выступает Российский союз автостраховщиков, создана в том числе для решения и этой проблемы. Минфин и ЦБ подготовили множество изменений в Закон об ОСАГО. Изначально была запланирована грандиозная реформа, по которой полисы делились бы на три категории в зависимости от страховой суммы в размере от 400 тыс. руб. до 2 млн руб. Но она оказалась излишне масштабной, и к финалу дошли только «ремонтные» инициативы. Тем не менее от идеи деления полисов по страховым суммам Минфин не отказывается, эти поправки будут рассмотрены позже.

**ЭДУАРД ЯБЛОКОВ, ДИРЕКТОР
САНКТ-ПЕТЕРБУРГСКОГО ФИЛИАЛА
АО «СОГАЗ»:**

— Замена выплаты по ОСАГО ремонтом на станциях технического обслуживания призвана снизить уровень мошенничества на рынке «автогражданки». По подсчетам специалистов, за последние пять лет доля нестраховых выплат в рамках ОСАГО по суду выросла почти в три раза: с 15 % в 2011 году до 43 % в 2015-м. Огромные суммы денег уходят не на выплаты самим пострадавшим автовладельцам, а оседают в карманах у недобросовестных посредников. Замена страховой выплаты ремонтом помогла бы существенно снизить остроту проблемы, как это произошло в КАСКО много лет назад. Схема уже отработана и всех устраивает. Полагаю, что и в ОСАГО подобные методы себя оправдают.

**АЛЕКСЕЙ ШУГАЕВ, ГЛАВНЫЙ
СПЕЦИАЛИСТ УПРАВЛЕНИЯ
МЕТОДОЛОГИИ ОБЯЗАТЕЛЬНЫХ И
МАССОВЫХ СТРАХОВЫХ ПРОДУКТОВ
«РЕСО-ГАРАНТИЯ»:**

— Последние изменения в системе обязательного страхования ответственности делают натуральное урегулирование выгоднее. Традиционная выплата страхового возмещения по ОСАГО производится с учетом износа, размер которого в некоторых случаях может достигать 50 %, а натуральное возмещение, то есть ремонт, будет осуществляться без учета износа, что позволяет потерпевшему избежать лишних расходов. В нашей компании проект натурального урегулирования в ОСАГО запущен еще в середине 2015 года.

**ДМИТРИЙ КУЗНЕЦОВ, ДИРЕКТОР
ДЕПАРТАМЕНТА СТРАХОВОЙ
КОМПАНИИ «СОГЛАСИЕ»:**

— Для точной оценки предложенных Минфином изменений необходим актуарный расчет. Однако сразу можно сказать, что увеличение лимита выплат по ОСАГО однозначно требует увеличения тарифов по таким полисам. Кроме того, отмена коэффициента мощности означает, что в среднем премия по ОСАГО будет снижена, а значит, требуется корректировка базовых ставок. Что касается замены коэффициента мощности автомобиля на коэффициент нарушений водителем ПДД, то в целом это правильно, однако для того, чтобы страховые компании могли считать этот коэффициент, необходимо, чтобы была единая база нарушений ПДД по всей РФ, к которой у страховых компаний был доступ в режиме онлайн. И при этом необходимо, чтобы в этой базе были данные за несколько лет.

**ДЕНИС МАКАРОВ, РУКОВОДИТЕЛЬ
УПРАВЛЕНИЯ МЕТОДОЛОГИИ
ОБЯЗАТЕЛЬНЫХ ВИДОВ
«АЛЬФАСТРАХОВАНИЕ»:**

— Центральный банк выставит требования к ремонтным станциям, которые будут включать ограничение сроков ремонта, территориальную доступность станций ремонта, сохранение гарантийных обязательств изготовителя автомобиля. При этом в случае появления жалоб на качество ремонта ЦБ будет лишать компании права на выплаты в натуральной форме.



Автовладельцу уже не нужно будет бегать между страховой компанией и ремонтниками, чтобы разобраться, по чьей вине он получил недоделанную машину.

Внесенные в закон изменения призваны ограничить этот произвол и закрепить за страховщиком право осмотреть и организовать независимую экспертизу имущества, за которое он платит.

Ожидается, что такое «закручивание гаек» в процедуре возмещения убытков не коснется добросовестных автовладельцев. За потерпевшими в ДТП остается право заказать экспертизу, если они считают неверной оценку ущерба и намерены ее оспорить.

Борьба с фальшивками и доступность



С 1 октября страховщики стали продавать полисы ОСАГО только на розовых бланках нового образца. Они лучше защищены от подделок. В бумагу встроена металлизированная нить нового размера, видна надпись «ОСАГО», а на просвет — «полис». У двухслойных бланков, применяющихся при агентских продажах, отрывная часть фиолетового цвета и на ней указывается код. Кроме того, изменен шрифт, а также размер и расположение водяных знаков. На просвет по центру видны изображения автомобиля, а по бокам — логотип Российского союза автостраховщиков.

Договоры ОСАГО на старых зеленых бланках будут действовать в течение года с момента покупки полиса. Но если вы будете вносить изменения договора, например захотите вписать в страховку еще одного водителя, — документ перепишут на новом бланке.

Починка дороже денег



Минфин и Центробанк подготовили поправки в Закон об ОСАГО. Часть их будет рассматриваться в Госдуме в ближайшее время.

Важнейшим новшеством станет право страховщика ремонтировать поврежденные машины, иначе говоря, оплачивать ущерб «натурой», а не деньгами. Судя по тексту поправки, страховые компании будут самостоятельно принимать решение, какой способ им избрать. По оценке Минфина, после принятия поправок более 90 % страховых случаев в ОСАГО будет оплачиваться восстановительным ремонтом.

Пока не решен до конца вопрос, как обеспечить ответственность компаний за качество и продолжительность такого ремонта, а также право граждан на выбор технических станций.

По замыслу ЦБ, лишь надежные страховщики, к которым нет нареканий, получат право сразу отправлять клиентов на ремонт. А если количество жалоб растет, если страховая фирма не следит за тем, чтобы автосервисы по договорам с ней выполняли работу на совесть, она может лишиться этой привилегии и будет по-прежнему расплачиваться с клиентом деньгами.

Рынку понадобится время, чтобы переключиться на новую схему и выстроить отношения между страховщиками и станциями ремонта. Но в любом случае автовладельцу уже не нужно будет бегать между страховой компанией и ремонтниками, чтобы разобраться, по чьей вине он получил недоделанную машину. Все претензии по срокам и качеству могут быть предъявлены страховщику.

Интернет-страховка



С начала 2017 года для всех страховых компаний, работающих с «автогражданкой», вводится требование обеспечивать продажу полиса ОСАГО в электронном виде на интернет-сайте страховщика. Такая возможность была и ранее, но теперь это станет не только правом, но и обязанностью страховой компании. Электронный полис имеет такую же юридическую силу, как и традиционный бумажный. Водитель должен иметь при себе распечатку и предъявлять ее полицейским по их требованию.

В этой системе дистанционного страхования предусмотрена и ответственность граждан за предоставление недостоверных сведений. Если лукавство или неточность автовладельца позволили ему заплатить за полис дешевле, чем следовало, то страховщик имеет право взыскать с клиента недостающую сумму. А если наступил страховой случай и была проведена выплата, то компания может выставить незадачливому водителю регрессный иск на возврат этой суммы.

**ПОКУПАЯ ПОЛИС,
МЫ ХОТИМ:**



- Компанию — надежную
- Оформление страховки — быстрое
- Доставку полиса — бесплатную
- Подбор тарифа — оптимальный
- Скидки — максимальные

ГАЙДЕ
СТРАХОВАЯ КОМПАНИЯ

**Мы рядом,
когда мы вам нужны**

8 800 444 02 75

guideh.com

**ПРИ ОБРАЩЕНИИ
В СК ГАЙДЕ
В ЭТОМ ГОДУ —
СКИДКА 15 %
НА КАСКО**

ЛЕНА ЛЕНИНА ИЗВЕСТНА ШИРОКОЙ ПУБЛИКЕ КАК ПОПУЛЯРНАЯ ПИСАТЕЛЬНИЦА И УСПЕШНАЯ БИЗНЕС-ЛЕДИ, ПРОСЛАВИВШАЯСЯ БЛАГОДАРЯ СВОИМ ВЫЗЫВАЮЩИМ ОБРАЗАМ И ПРОЕКТАМ НА ГРАНИ ФОЛА. А ВОТ ОБ «АВТОМОБИЛЬНОЙ» ЖИЗНИ ЭПАТАЖНОЙ БЛОНДИНКИ ПРАКТИЧЕСКИ НИЧЕГО НЕ ИЗВЕСТНО. «ЗАПРАВКА» РЕШИЛА ИСПРАВИТЬ ЭТО ДОСАДНОЕ НЕДОРАЗУМЕНИЕ И РАССПРОСИЛА ЛЕНУ О ТОМ, КАКУЮ РОЛЬ В ЕЕ ЖИЗНИ ИГРАЮТ МАШИНЫ.



Лена Ленина:

«Я могу даже ногти красить за рулем»

— Как давно вы за рулем и что заставило вас получить права?

— Мой молодой человек того времени, имея крутой «мерседес», решил великодушно научить меня водить автомобиль, а заодно буквально заставил меня получить права. Он сам за меня подал заявку и помог мне сдать экзамены, записавшись со мной одновременно и подсказывая мне ответы.

— С какого автомобиля вы начинали?

— Первым моим автомобилем была «девятка» белого цвета. В первый же день после получения прав я выехала на ней к родственникам в гости и проехала пятьсот километров без единой царапины, но уже во дворе дома, паркуясь, врезалась на скорости 1 километр в час в папину машину и разбила себе фару.

— Машины каких марок вам нравятся сейчас и сколько их в вашем автопарке?

— У меня всегда бывает минимум по паре машин в каждом из моих домов, а их у меня несколько. Недавно купила новых два: в подмосковном поселке Кембридж на Новой Риге и Марсель на Калужском шоссе. Так что получается, что мой автопарк хоть и невелик по сравнению с автопарками мужчин-миллионеров, но хлопотен. И «мерседесы» в нем преобладают. Хотя недавно я снова вернулась к отечественным автомобилям.

— Автомобили предпочитаете выбирать сами или привыкли получать их в дар от поклонников?

— Предпоследний черный внедорожник мне подарил давнишний приятель Прохор Шаляпин по случаю одной совместной бизнес-удачи. Lada XRay я купила сама и даже стала первым покупателем этой модели в мире! Некоторые автомобили мне дарят поклонники или женихи. Правда, при расставании я стараюсь избавляться от символа прошлой любви и передариваю или отдаю за бесценок подругам.

— При выборе автомобиля на что вы обращаете внимание больше всего: на бренд, на цвет, на технические характеристики, на безопасность?

— Цвет, безопасность и комфорт — вот мои критерии. Цвет розовый — мечта! Красные и черные — обыденность. Для комфорта мне необходимы автоматическая коробка передач, подогрев сидений, камера заднего вида, парктроник и видеорегистратор. А для безопасности — подушки в большом количестве и надежный автомобиль.

— Вы — аккуратный водитель или любите поליхачить за рулем?

— Никогда не лихачу. А печальная история аварии моей подруги, народной артистки России Кати Шавриной, меня вообще страшно напугала и сделала параноиком безопасностью за рулем.

— Сами водите машину или предпочитаете пользоваться услугами водителя?

— С тех самых пор, как водитель, управляющий автомобилем, который выделяло мне издательство «Эксмо», ежевечерне начал выпрашивать,

чтобы его отпускали после 8 вечера, я вожу сама. Потому что мой рабочий день оказался длиннее — с 8 утра до 23 вечера. Хотя книги в этом издательстве продолжаю издавать — на днях у них выходит моя книга про то, как стать богатой и знаменитой.

— Московские пробки давно уже стали притчей во языцех. Расскажите, как складываются ваши с ними отношения?

— С тех пор как я познакомилась с книгами в аудиоформате и сама издала их с десяток, я очень даже люблю пробки. Потому что они стали для меня возможностью посещать университет на колесах и изучать новые предметы. Так, для работы я изучила маркетинг с пиаром и менеджмент, а для своего удовольствия освоила всего Фрейда и историю искусств.

— Такой красивой женщине легко за рулем, все уступают дорогу или, наоборот, все время стараются познаться?

— Мужчины реагируют в силу своего уровня воспитанности: брутлеты с акцентом в Москве задирают, а интеллигентные европейцы просто улыбаются. Особенно если у меня на голове что-нибудь очень высокое и экстравагантное. С появлением в моем автопарке Lada XRay появились и еще один вид реакции окружающих автомобилистов — люди показывают мне большой палец и горячо поддерживают мой вопиющий акт патриотизма. А на заправках даже фотографируются не столько со мной, сколько с автомобилем.

— Помогает ли известность решать проблемы на дороге, в том числе и с сотрудниками ДПС?

— Наоборот, все сложнее. Они боятся, что в силу публичности их снисходительное отношение ко мне может стать известным, поэтому меня всегда наказывают по всей строгости закона. Что не мешает им потом просить у меня автографы и фотографироваться.

— Часто ли вы нарушаете правила дорожного движения?

— Иногда это случается или по невнимательности, или по незнанию каких-то правил, или из-за навигатора. Но я стараюсь быть максимально законопослушной. Единственный мой активный протест заключается иногда в злостной парковке на местах для инвалидов. Так же я поступаю и с их туалетами. Потому что, на мой взгляд, немного несправедливо, что эти места всегда пустуют, когда люди, которые много работают и спешат, не могут найти места для парковки.

— Многие барышни любят за рулем краситься, переписываться с друзьями в соцсетях, а за вами какие прегрешения водятся?

— Я могу даже ногти красить за рулем. А это в блондинистом автомире считается наивысшим пилотажем.

— Были ли в вашей жизни романтические истории, связанные с автомобилями?

— Однажды у меня заглох мотор, и я остановила проезжающий автомобиль, чтобы попросить о помощи. И вдруг узнала в водителе свою подростковую любовь. И самым ужасным было то, что он узнал известную Елену Ленину, но не смог признать в ней подростка Ленку. Я так ему и не открылась. А потом горько плакала ночью в подушку.

— Есть ли у вас машина мечты?

— Из всех машин, что у меня были, я больше всех любила двухместный черный кабриолет SLK Mercedes, а мечтаю я о розовом Ferrari, который мой сыночек пообещал мне купить со своего первого заработанного миллиона долларов.

— Вы успешная бизнес-леди, писатель и модель. Есть еще какие-то непокоренные вершины, которые вы хотели бы взять?

— Я еще и организатор крупных мероприятий со звездами, ведущая корпоративов и инвестор в недвижимость. Хочется стать еще и рантье, живущим со сдачи в аренду своего стоквартирного дома в демократичном районе большого мегаполиса.

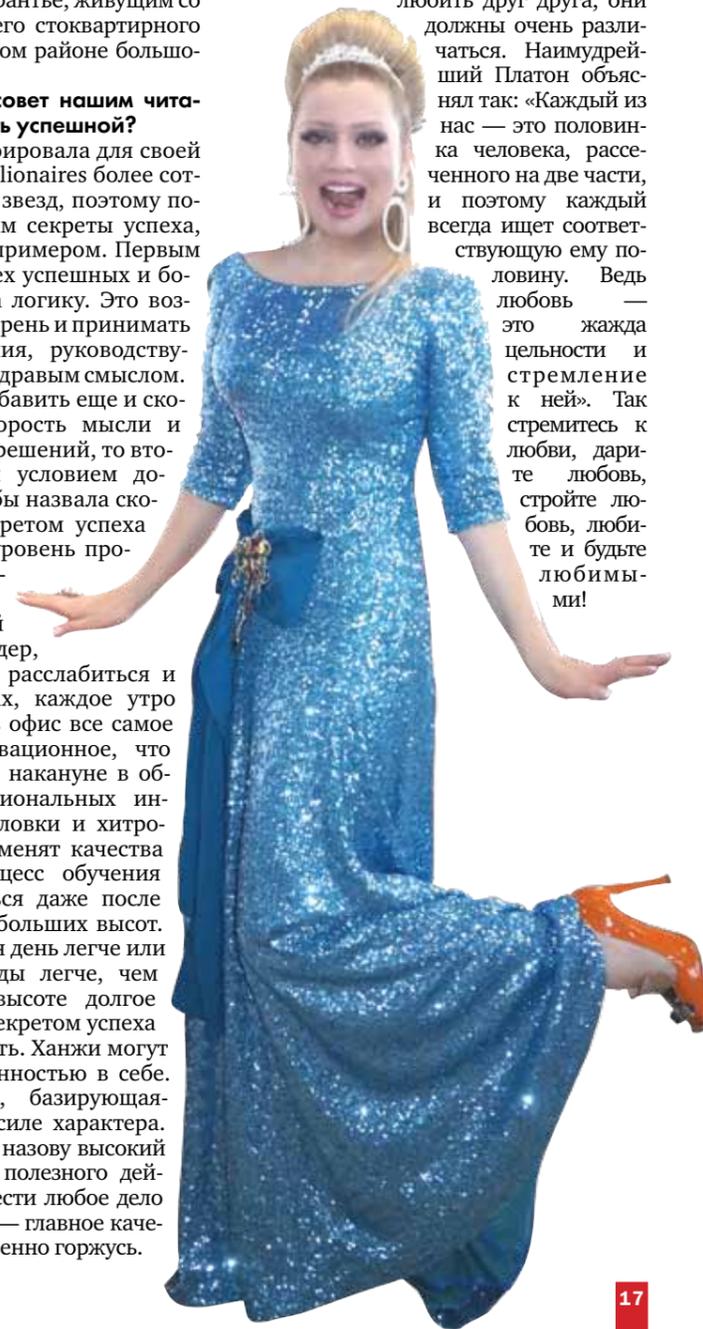
— Можете дать совет нашим читательницам, как стать успешной?

— Я проинтервьюировала для своей серии книг MultiMillionaires более сотни миллиардеров и звезд, поэтому попробую открыть вам секреты успеха, руководствуясь их примером. Первым секретом успеха всех успешных и богатых я бы назвала логику. Это возможность зреть в корень и принимать правильные решения, руководствуясь не эмоциями, а здравым смыслом. А если к логике прибавить еще и скорость реакции, скорость мысли и скорость принятия решений, то вторым обязательным условием достижения успеха я бы назвала скорость. Третьим секретом успеха является высокий уровень профессионализма в области своей компетенции. Один мой знакомый миллиардер, вместо того чтобы расслабиться и почивать на лаврах, каждое утро изучает по дороге в офис все самое передовое и инновационное, что было опубликовано накануне в области его профессиональных интересов. Никакие уловки и хитрости продавца не заменят качества продаваемого. Процесс обучения должен продолжаться даже после достижения самых больших высот. Стать звездой в один день легче или заработать единожды легче, чем удерживаться на высоте долгое время. Четвертым секретом успеха я бы назвала наглость. Ханжи могут называть это уверенностью в себе. Здоровая наглость, базирующаяся на силе воли и силе характера. И пятым секретом я назову высокий КПД. Коэффициент полезного действия и умение довести любое дело до победного конца — главное качество, которым я особенно горжусь.

— Ваши пожелания тем, кто сейчас находится за рулем.

— Всем, кто за рулем и вне его, всем людям на земле я желаю любви. Ведь как мудро сказал мой любимый психолог Эрих Фромм, «любовь — это единственный разумный и удовлетворительный вопрос о смысле человеческого существования». Главное, помнить, что семья и любовь — это труд, и судьба может только соединить, но отношения нужно строить самим. Легче всего посориться и расстаться, но гораздо важнее выстроить свое совместное счастье. Не бойтесь дарить свою любовь всем близким, ведь парадокс любви подметил еще Лев Толстой: «Любовь — это единственная вещь, которую ты можешь подарить, а все же она у тебя остается». А чтобы найти свою любовь, нужно знать, что для понимания друг друга мужчина и женщина должны иметь много общего, но для того чтобы

любить друг друга, они должны очень различаться. Наимудрейший Платон объяснял так: «Каждый из нас — это половинка человека, расщепленного на две части, и поэтому каждый всегда ищет соответствующую ему половину. Ведь любовь — это жажда цельности и стремление к ней». Так стремитесь к любви, дарите любовь, стройте любовь, любите и будьте любимыми!





Текст: БОРИС ИГНАШИН
Фото: YOUTUBE.COM,
HAVAL.COM

HAVAL H2

кроссовер на миллион

Недавно мне в руки попала модель Haval H2, которая по цене конкурирует с такими бестселлерами рынка, как Renault Duster и Skoda Yeti. И надо сказать, что в очной схватке она явно не проиграла бы, хотя бы потому, что по комфорту, динамике и числу опций явно превосходит конкурентов европейских и японских марок.

ДИЗАЙН И ЭРГОНОМИКА

В ценовой категории «кроссовер до миллиона» сейчас почти пусто. Шведы и пара Duster/Terrano, по сути, единственные машины традиционных марок, которые пока можно купить за эту сумму. И даже если добавить еще пару сотен тысяч рублей, выбор увеличивается не сильно, да и машины будут в самых бюджетных комплектациях и с самыми слабыми моторами. А качество большинства китайских машин оставляет желать лучшего как по части надежности, так и по каче-

ству и эргономике самой конструкции. К счастью, среди китайских машин есть и исключения, например марка Haval, каждое новое знакомство с которой оставляет самые приятные впечатления. После тест-драйва модели Haval H8 настал черед хита продаж, модели Haval H2. Этот кроссовер играет в самом популярном кроссоверном классе, его размер сравним с такими хитами рынка, как VW Tiguan и Nissan Qashqai. Мотор, разумеется, стоит поперечно, полный привод подключаемый, и базовые варианты имеют привод только на переднюю ось. Зато

есть классические коробки-автоматы, а не «роботы» или вариаторы, двигатель всего один, зато с турбонаддувом, а бедных и серых комплектаций нет вовсе. Мне на тест попала машина в средней комплектации, ценой в миллион восемьдесят тысяч рублей, с турбомотором 1.5 и АКПП.

Внешний дизайн H2 подчеркнута аккуратен, внешность скроена по самым удачным шаблонам, но вместе с тем и оригинальности немного. Выделяется только крупная радиаторная решетка с фирменным логотипом. А еще, если приглядеться, то сбоку проглядывают знакомые черты BMW X серии — высокая поясная линия, подштамповка на уровне ручек дверей и на уровне отсутствующих молдингов. Только не подумайте «опять передрали», вовсе нет, просто за дизайн этой модели отвечал Пьер Леклерк, который ранее занимался дизайном... правильно, в BMW, и отвечал за дизайн моделей X5 и X6. Так что это просто ощущается рука

мастера. Компания Haval переманила к себе автора европейских бестселлеров и с должности главного дизайнера BMW M серии. С 2014 года компания уже представила несколько новинок с дизайном его работы, в частности модель H6 Coupe и H2. Азиатчины в дизайне не ощущается, машина выглядит дорого. Если присмотреться, то обращают на себя внимание фары и зеркала с логотипом марки, чуть великоватые, но ровные зазоры кузова, отличные металлические реллинги на крыше и датчики системы бесключевого доступа на ручках дверей. В базе у машины светодиодные ходовые огни, светодиодные указатели поворота и линзованная передняя оптика.

Доступ в салон простой и удобный, чуть широковаты пороги, но для людей среднего роста это не проблема, а если стоят опционные силовые пороги, то сложностей не возникнет и у самых миниатюрных девушек. Двери открываются очень широко. Сразу заглянем в багажник, его объем не выдающийся, но коляска и чемоданы поместятся легко, а от чужих глаз груз скроет шторка багажного отсека. Под полом ниша с полноразмерным запасным колесом и органайзером, в котором присутствуют не только знак аварийной остановки, домкрат и баллонный ключ, но и отвертка с пассатижами. Кармашков не хватает, но зато есть крюки для крепления груза, а на бампере — вставка из нержавеющей стали. На тест-драйвовой машине полированная сталь заботливо заклеена пленкой.

САЛОН И ОБЗОР

Спереди места более чем достаточно, ни водителю, ни пассажиру не грозит «чувство плеча», как на бюджетных кроссоверах, — ширина салона достаточна, между сиденьями располагается развитая центральная консоль с боксом-подлокотником. В боксе есть USB- и AUX-входы, а также розетка-прикуриватель. А еще на дне у него маленький резиновый коврик, так проще поддерживать чистоту. Подстаканники в центральной консоли с фиксаторами, стакан любого размера не упадет. А вот положить смартфон некуда, перед рычагом АКПП есть закрывающаяся ниша, но 5" аппарат туда не помещается по ширине, туда влезет разве что пачка сигарет или старый iPhone, местом пожертвовали еще ради одной розетки прикуривателя. В остальном полнейшее благолепие, все под рукой, удобно расположено, качественно сделано. И немного напоминает машины VW. Что-то неуловимо похожее есть в форме ручек дверей, дефлекторов, форме руля и рамке мультимедийной системы. Это вовсе не плохо, просто хороший образец и качественное исполнение. Кстати об исполнении. Передняя панель мягкая, элементы с металлизацией

ощущаются как металлические, а не как крашенная под металл пластмасса, качество подгонки всех панелей очень высокое, разве что широкая декоративная вставка на панели имеет небольшие зазоры. В предтоповой комплектации климат-контроль не автоматический, но управляется удобно, а вентилятор климатической системы практически не слышно. Мультимедийная система тут без навигации, но с большим экраном. Качество звука очень неплохое, а помимо USB- и AUX-входов есть еще и слот под MicroSD-карты и BT-интерфейс. Сиденья очень спортивные на вид, но на деле развитая боковая поддержка достаточно мягкая, не мешает разместиться за рулем весьма крупным людям. Да и просто высокие тоже не обижены — диапазон продольной регулировки сиденья и микролифта хватит для людей ростом под два метра. При моих 183 см запас по продольному перемещению и пространству над головой оставался еще более чем достаточный. Форма подушки и спинки очень удачная, несколько часов за рулем не станут проблемой. Качество проработки интерьера поражает, мягкая обивка дверей, кожаная ручка и мягкая вставка в цвет кузова выше, мягкий пластик подоконной линии и металлическая ручка открывания, ручка двери под естественный хват прямо ложится в руку. Очень приятно поражает руль, качество отделки вполне премиальное, бортовой компьютер и мультимедийная система управляются с него, материал очень приятный на ощупь, и к тому же он не перекрывает приборы при удобной посадке. Сзади «сам за собой» я усаживаюсь без каких-либо сложностей, места много, запас пространства перед коленями очень большой, над головой еще добрых десять сантиметров, пригнаться не придется. Вот только спинки передних сидений с жесткими пластиковыми панелями, а карманы на них из сеточки, жестко и не очень практично. Зато в карманы дверей сразу отлично встанут полноразмерные бутылки с водой, а качество отделки дверных карт не хуже, чем спереди. Я выскажу крамольную мысль, это уровень эргономики даже не Skoda Yeti, по качеству отделки это ближе к маленьким кроссоверам Audi и BMW. Системы безопасности на том же уровне, тут есть и боковые подушки, и шторки, и, конечно же, две подушки спереди. Обладателям практичных «Дустеров» можно лишь крепко сжать зубы при виде такого великолепия.

Обзорность из салона отличная, передняя кромка капота хорошо видна, боковые габариты ощущаются с первой минуты, в огромных боковых зеркалах видно абсолютно все. Только вид назад через салонное зеркало не впечатляет, амбразура задней двери все же маловата. При движении задним ходом выручает лишь камера заднего вида и парктроники.



ДИНАМИКА И УПРАВЛЯЕМОСТЬ

На ходу машина радует не меньше. Старт мотора с кнопки — тут стоит система бесключевого доступа, и двери открываются, стоит лишь поднести ладонь. Ключ можно не вынимать из кармана. Звук мотора на холостых слышен только до тех пор, пока мотор не прогреется, через десять минут уже сложно понять, работает ли двигатель, — тихое шипение кондиционера заглушает любые звуки. В салоне вообще очень тихо, звуки улицы сильно приглушены, можно расслабиться и послушать музыку... Но нам надо ехать. Управление АКПП классическое — рычаг на центральной консоли лежит в руке, кнопка блокировки сбоя, прямо под большой палец. Пониженных диапазонов нет, но есть ручное переключение передач, нужно лишь из положения D качнуть рычаг вправо. Для особо скользких покрытий есть зимний режим, который включается отдельной кнопкой. Старт с места бодрый, с явно слышимым свистом турбины. Мотор 1,5 литра с распределенным впрыском и турбонаддувом имеет мощность в 150 л. с. и тянет очень хорошо. Считается, что это собственная разработка компании, но многие отмечают схожесть конструкции с тойотовским двигателем 1NZ. Но как бы там ни было, у мотора отличные характеристики, блок управления и модули зажигания от Bosch, качество исполнения очень хорошее, да и расположился он в моторном отсеке вольготно и продуманно, с обслуживанием проблем не будет. Минимум вибраций, очень мало шума, а свист турбины под нагрузкой не раздражает совершенно, скорее бодрит. Небольшая задержка в откликах на действие акселератором хорошо прогнозируется, и, скорее всего, на второй день эксплуатации вы перестанете ее замечать. А вот аппетит у мотора очень скромный, при скорости в 90 км/ч расход топлива меньше пяти литров «на сотню», а при 130 — не выше семи, похвальная экономичность с учетом довольно высокого и широкого кузова, да и аэродинамика без особых хитростей, тут нет жалюзи радиатора и плоского днища. В городе расход топлива даже при активном педалировании держится на уровне 10 литров.

Управляемость в основном радует. Руль налит усилием всегда, и лишь изредка появляется ощущение, что усилие это немного искусственное, легкая зажатость в околонулевой зоне при больших углах поворота сменяется чуть меньшим, но более информативным усилием. А на трассе при скоростях за 80 помощь усилителя сходит на нет, машина становится даже драйверской. Колейность шасси почти не замечает, ямки, кочки, стыки, выбоины не беспокоят пассажиров и не нарушают прямолинейности движения. В поворотах машина не пугает избыточными кренами, плавно сползает наружу передней осью, и лишь при неаккуратном маневрировании норовит взбрыкнуть задом. Все подобные попы-

ки пресекаются на корню ESP. В целом управляемость не азартная, но приятная и при этом безопасная.

ТОРМОЗА И ПОДВЕСКА

Тяги мотора хватает всегда, в городских условиях работа связки мотор-коробка хорошо прогнозируется, небольшие задержки в откликах на управление тягой нисколько не мешают. АКПП вообще ведет себя очень корректно, при необходимости легко переходит на пару передач «вниз», а в спокойном режиме включает высшую передачу и держит минимальные обороты мотора. На трассе при скорости за сотню задержка чуть больше, но тем не менее бодрый разгон машина поддерживает примерно до скорости в 160, а если подождать, то стрелка спидометра поднимается и до 180 км/ч и продолжает свой путь дальше. Но выше 130 ехать уже не хочется, вместо легкого посвиста турбины становится хорошо слышен шум резины и ветра.

Тормоза тоже без сюрпризов, машина хорошо тормозит с любой скорости, не уходит в сторону на «миксте», не боится колеи. Разве что усилие на педали имеет «ступеньку», когда замедление не растет и нужно еще немного «продать». Поначалу это пугает, но привыкание длится час максимум и в дальнейшем тормозное усилие прогнозируется без каких-либо сложностей.

Подвеска скорее по-европейски собранная, но комфорт на очень высоком уровне. И лишь на крупных неровностях начинает ощущаться ее короткоходность, машина явно просит сбавить ход на грунтовках. С преодолением профильного бездорожья сложностей не возникает, дорожный просвет позволяет легко проходить места, где даже на высокой легковой машине уже десять раз подумаешь, имеет ли смысл ехать, или пойти дальше пешком. Опционные порожки иногда задевают грунт, но бамперы и днище машины в полной безопасности. Проходимец из переднеприводного кроссовера не самый выдающийся, но перед небольшими горками машина не спасовала. А в серьезную грязь ее тащить не стоит, все же ее стихия — асфальт и грунтовки.

Расставался я с машиной с сожалением. Она оставляет самое приятное впечатление во всех смыслах. Она крайне практична, размер не слишком большой, и вместе с тем он достаточен для обеспечения комфорта целой семьи. Уровень оснащения и качество отделки тоже впечатляют, в этой ценовой категории привыкли к гораздо более низкому уровню комфорта. За кадром остается лишь надежность и ремонтопригодность, но радует, что гарантию в 3 года и 100 тысяч километров обещают тоже премиальную, с программой помощи на дорогах и прочим приятным сервисом. Да и отзывы владельцев почти все положительные. Но новые марки, тем более из Китая, воспринимаются у нас с трудом. Надеюсь, эту машину все же оценят по достоинству и она оправдает доверие.

Автосалон с сюрпризом

За последние 5 лет доверие покупателей к автосалонам пошатнулось. Сегодня ситуация на авторынке близка к абсурду: менеджеры автосалонов вводят покупателей в заблуждение об итоговой сумме кредита, а сервисные центры отказываются исполнять гарантийные обязательства под вымышленными предложениями.

Эти «приемы» взяли на вооружение не только мультибрендовые салоны, но и официальные дилеры. Оказавшись в подобной ситуации, важно знать, как действовать дальше.



ВЫСОКАЯ ПРОЦЕНТНАЯ СТАВКА

В процессе продажи менеджеры предоставляют неверную информацию о стоимости автомобиля и порядке оплаты. При заключении договора менеджер озвучивает привлекательную процентную ставку от 4,4 % до 8 %. Клиент получает СМС от банка с одобрением кредита по предложенной

ставке, а после подписания обнаруживает значительные изменения в условиях договора. Ставка по кредиту достигает 35 %, в сумму кредита включена страховка, но ни об одном из этих условий покупателю не сообщается. В итоге полная стоимость кредита с процентами превышает стоимость автомобиля более чем в два раза.

У тех, кто не согласен с «новыми» условиями, есть только один выход — расторгнуть договор купли-продажи на основании закона «О защите прав потребителей». В действиях автосалона усматриваются признаки правонарушения, а именно: введение в заблуждение в целях сбыта товара. В досудебном порядке договор расторгается путем направления претензии, а если продавец игнорирует требования, то через суд. Продавец выплачивает штраф в пользу покупателя, а также возмещает моральный вред и расходы на юриста.

РЕМОНТ И НЕДОСТАТКИ

В процессе эксплуатации автоладельцы сталкиваются с возникновением неисправностей деталей, коррозией краски корпуса, «скрученным» одометром. Несмотря на гарантийный срок, требование покупателя о безвозмездном устранении недостатков ни к чему не приводит. Продавец мотивирует отказ тем, что неисправности возникли вследствие ненадлежащей эксплуатации автомобиля и нарушения условий гарантии со стороны покупателя.

Необходимо требовать назначе-

ние экспертизы. Если экспертиза подтверждает, что вины покупателя нет, то он в праве взыскать в суде все понесенные убытки. Если результаты экспертизы подтверждают позицию продавца, покупатель возмещает расходы на ее проведение. В этом случае идти в суд не имеет смысла — это заведомо проигрышное дело.

На данный момент Федерация юристов Санкт-Петербурга ведет дело по устранению недостатков автомобиля марки Porsche. Компания, заключив договор купли-продажи на сумму 7 561 000 рублей, уклоняется от обязательств по гарантийному обслуживанию. Также стало известно, что данная компания находится на стадии банкротства. Юристы ведут переговоры с компанией-производителем на предмет возврата средств.

ФЕДЕРАЦИЯ ЮРИСТОВ
САНКТ-ПЕТЕРБУРГА



Метро «Невский проспект»,
Итальянская ул., 2, тел. (812) 603-42-95.

«АВТОВАЗ» НАЗВАЛ ЦЕНЫ НА САМУЮ МОЩНУЮ ВЕРСИЮ LADA XRAY

«АВТОВАЗ» НАЗВАЛ ЦЕНЫ НА САМУЮ МОЩНУЮ ВЕРСИЮ LADA XRAY,

которая комплектуется 1,8-литровым 122-сильным мотором, работающим в паре с механической коробкой передач.

Кроссовер предлагают покупателям в комплектациях Optima с пакетом Advanced — цена на эту версию стартует с 669 тысяч рублей. Автомобиль с пакетом Luxe обойдется уже в 719 тысяч рублей. Стоимость топовой версии Luxe с пакетом Prestige начинается с отметки 754 тысячи рублей.

Отметим также, что в новой версии автомобиля появилась функция отключения систем стабилизации и антипробуксовки, а также возможность установки 17-дюймовых колесных дисков. Новинка поступит в дилерские центры России в конце ноября.



FranceMax

CITROEN RENAULT PEUGEOT FIAT

АВТОЗАПЧАСТИ ТК «БОГАТЫРСКИЙ»

БОГАТЫРСКИЙ ПР.,
Д. 14, КОРП. 2, ЛИТ. Б,
ПАВИЛЬОН № 61
(2-Й ЭТАЖ)

8-952-211-36-33
8-921-390-11-52

КСТАТИ

Первой в жизни машиной автогонщика Кими Райкконена была «Лада». По его словам, она почти никогда не ломалась.

Бологое — это вам не Поповка!

Считается, что в России если и есть куда путешествовать на автомобиле, так это по Золотому кольцу или, совсем уж на худой конец, — по Серебряному. Но это совсем не так. Есть много нераспиаренных и неогламуренных мест, до которых можно доехать даже без полного привода. Есть они, например, и в Тверской области — до Питера рукой подать. Чтобы не очень пугать робких путешественников пустынными дорогами, над которыми летают хищные птицы, начнем путешествие в Бологом. Это сразу за Валдаем, кто понимает.

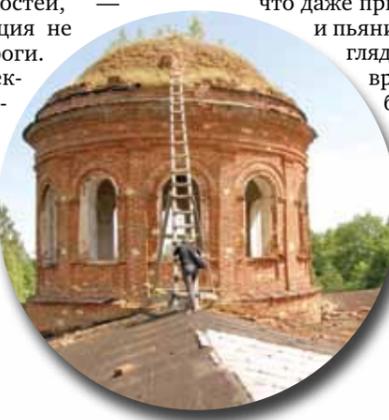


актически Бологовским районом на первых порах и ограничимся, тем более что переезд из района в район в здешних местах весьма затруднителен.

Еще со времен советской власти повелось, что все дороги в глубинке ведут в райцентр, образуя такие «вертикали», тихо глоснущие по мере приближения к границам обжитых земель. А вот «горизонталей» между ними нет. Вот есть две деревни, допустим, Васькино и Петькино, по прямой между ними по полю да по лесу километра три. Но вам придется из Васькина доехать до райцентра и по другой дороге приехать уже в Петькино. Такова местная дорожная сеть — и не только в Тверской губернии.

ДОРЕВОЛЮЦИОННЫЕ КОТЛОВАНЫ

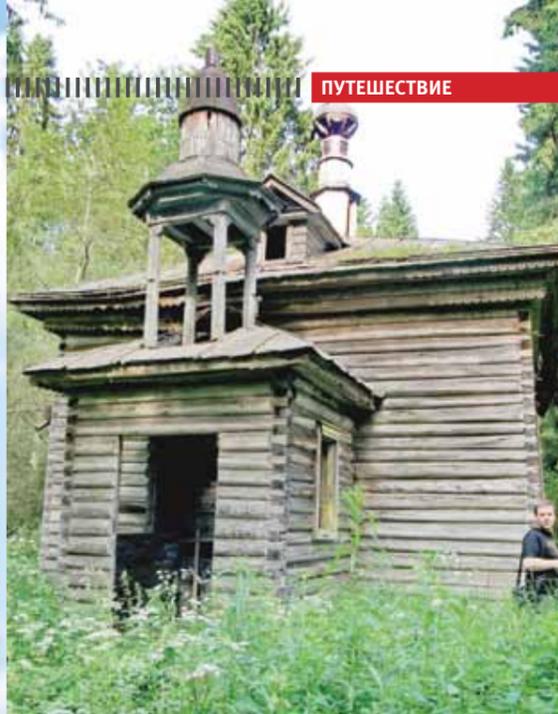
Итак, сворачиваем с трассы М10 по указателю «Бологое». Сам по себе городок Бологое очень мил. Там между двумя озерами, большим Бологим и малым Огрызковским (названия у тверских еще те, подалее есть деревня Мышелядь, Сладкое болото и озеро Кривохвостик), сохранились купеческие домики, церкви и часовенки. Единственное, что омрачает осмотр достопримечательностей, — это местная традиция не ремонтировать дороги. Рассказывают анекдот: в тверском конкурсе рисунков на асфальте победил Вовочка из Бологого, который нашел асфальт. Действительно, в других тверских районах дело с до-



рогами обстоит не лучше, а то и хуже. Но поскольку изменить это обстоятельство мы не можем, то хотя бы приготовимся терпеть. Тут есть ради чего.

Из Бологого едем на север, к деревне Тимково, которая стоит на заливе большого озера Каптино. Вообще, немалое количество озер в здешних краях может сильно порадовать усталых путников. По дороге еще будут Ригодищи, там сохранилась полуразрушенная церковь — остатки одноименного монастыря. В бывшем сестринском корпусе находится коррекционная школа-интернат, и хотя это здание выглядит получше церковных руин, печаль навевают его бедные обитатели. Впрочем, они не агрессивны и гулять по окрестностям не мешают. Тимковская достопримечательность тоже дышит на ладан — это большое краснокирпичное здание с башней. Жители силикатного поселка, окружающего дом, важно говорят, что это усадьба графини, дети которой оказались картежниками и пьяницами и спустили мамашину собственность чужим людям. Впрочем, что-то подсказывает, что даже при графских картежниках и пьяницах несчастный дом выглядел получше. В советское время чего здесь только не было — и детский дом, и сельхозшкола, и разные совхозные конторы, и библиотека, и пекарня в подвале. Сейчас жива только библиотека — сквозь мутные, едва держащиеся в рамках стекла видны

стеллажи с книгами и шикарные комнатные растения, которые выращивает библиотекарша. И если библиотека все-таки переедет отсюда, зданию настанет окончательный капут. Дом все еще красив, но сколько ему осталось — трудно сказать.



А мы продолжаем двигаться на север. Скоро впереди замаячит деревня Котлованово. Самое забавное, что название — дореволюционное, более того, относительно недалеко есть деревня Котлован. В Котлованове достопримечательность видно сразу — это огромная церковь из красного кирпича, не очень целая, но с признаками восстановления. Здание интересно тем, что не было оштукатурено — для позднего классицизма это совершенно нетрадиционное решение, обычно не штукатурили значительно более молодые псевдорусские постройки. Впрочем, здание так долго возводили — начали в 1839 году, окончательно завершили только в 1911-м, — что к старой моде уже примешалась новая. Причина такого долготроя — в банальной нехватке денег. Два новгородских помещика (это был тогда Валдайский уезд) скооперировались, но замахнулись на слишком богатую постройку, а отказаться от начатого дела гордыня не позволяла. Кстати, это вообще проблема заштатных поселений и не

только Тверской области: местный барин хотел себя прославить огромным пышным храмом, а потом там даже прихода не собрать было. До сих пор стоят эти огромные здания в основном, гармоничные и красивые, но никогда не наполнявшиеся народом. Попытка восстановить такой храм в современном бедном селе обычно продиктована либо романтическим настроением, либо свойственной неопитам чрезмерной набожностью, но и то и другое быстро разбивается об экономические реалии.

НЕОБИТАЕМЫЙ ОСТРОВ

За Котловановом вскоре будет деревня побольше — Кемцы. Там тоже стоит огромная церковь, даже больше котловановской, но, к сожалению, примерно в таком же положении. То есть не нужна она никому. Здание производит сильное впечатление до сих пор, и не только снаружи. Поскольку внутри не сохранилось никаких перекрытий, а местами нет и крыши, то можно проследить, как

небольшую церковь достраивали — к овальной ротонде пристроили трапезную и колокольню, и этот изгиб стены прекрасно виден. Напротив церкви через улицу стоит Дом культуры совхозного времени и внешне ужасно проигрывает старой церкви даже в ее нынешнем плачевном состоянии.

За церковью извивается небольшая речка Кемка, стремящаяся к бурной Березайке, а поляна эта летом зарастает травой, которую никто не косит.

И здесь, в центре большой деревни, посреди этого травяного буйства можно сидеть тихо-тихо, как на необитаемом острове. Летом над головой носятся стрекозы, осенью пощелкивают бесчисленные кузнечики, свистит ветер в пустых стенах огромного храма — проваливаешься в безвременье, и час здесь проходит как пять минут. Собственно, за этим и едут в русскую провинцию — чтобы оказаться наедине со своими мыслями под бледным северным небом и еще раз осознать свое место в этом мире.

Вы отдохнули? Ваш железный конь отдышался от пыльных грунтовок и



бесчисленных колдобин? Тогда поехали дальше. Дальше — это снова на север и потом на восток, к деревне Березовский Рядок, которая стоит на слиянии Мсты и Березайки. Тамошняя церковь, которая привлекает внимание в центре села, увы, не блещет архитектурными достоинствами — по сравнению с Кемцами и с Котловановом это крайне негармоничная постройка, да и нынешний ремонт явно не идет на пользу зданию и оно все больше уродуется. Самое красивое в деревне — это две бурные порожистые реки, в них всегда кто-то ловит рыбу на самой быстрине. Считается, что это Березайка впадает в Мсту и та уже несет свои воды в озеро Ильмень. Но на момент слияния в Березайке воды больше и выглядит она мощнее. Та же история, кстати, с реками Луга и Оредеж: последний считается притоком Луги, однако он полноводнее и длиннее! Такие географические казусы встречаются не так уж редко, но менять устоявшиеся традиции, пусть и не совсем оправданные, никто не будет.

Из Березовского Рядка мы поедем вдоль Мсты на юг — к ее верховьям. Есть некая дорожка на север, выходящая к большой новгородской деревне Перелучи, что в Боровичском районе, да вот незадача: чуть больше пяти километров между последней бологовской деревней Избоищи и крайним боровичским поселением Семерицы проезжаемы только на полном приводе и в хорошую погоду. Почему? Да потому, что это не только граница районов и даже областей — это граница округов: новгородцы живут в Северо-Западном, а тверичи — в Центральном. И общаются через Москву.

Марфа-не-Посадница

В общем, не поедем мы сегодня в Перелучи. А двинемся в сторону станции Мста — это уже соседний Удомельский район. И тут мы можем выбирать, по какому берегу ехать. Еще недавно

была дорога только по левому берегу, довольно пыльный грейдер. Мы можем по ней проехать мимо деревушки Холщевинка. Сама по себе деревушка обыкновенная, а вот в лесу у дороги притаилась замечательная достопримечательность. Это деревянная то ли маленькая церковь, то ли большая часовня (выяснить пока не удалось), довольно старенькая, разрушающаяся и фантастически живописная — натуральный Васнецов. В ней можно себя почувствовать заблудившейся Аленушкой, ну а братец-козленок и серый волк ждать себя не заставят.

А можно поехать по правому берегу, по новой дороге — на большинстве карт она изображена кривой тропинкой, но сейчас это хороший асфальт, пока еще не разбитый. На этом берегу мы увидим Сельцо-Карельское аж с двумя церквями. Гламурная богатая каменная красота постройки середины XIX века сейчас почти полностью восстановлена — и внутри, и снаружи, — туда валом валят богатые московские дачники. А деревянная церковь над Мстой заброшена и разрушается. Даже местные бабушки, пасущие коз на окрестных полянах, перестали на нее креститься.

Но так или иначе, мы доезжаем до станции Мста, где иногда останавливаются какие-то поезда и редких пассажиров подхватывают местные таксисты или родственники — автобуса до окрестных деревень здесь можно ждать пару дней, да и не во все поселения он заходит. Нам же предстоит мимо городища доехать до старинного села Млѣво на правом берегу реки. Возле сельской церкви, по твердому

уверению местных жителей, похоронена сама Марфа Борецкая. На плите — надпись: «лета 7 (тысяч) положенася престависа раба божия марфа напа». То есть умерла Марфа в 1492 году (по современному летоисчислению), а «напа» — это якобы «новгородская посадница».

Увы, с Марфой не все гладко. Известно, что Иван III 2 февраля 1478 года распорядился схватить боярыню Марфу с внуком и других новгородских бояр, все они были разосланы по городам в заточение. Получается, что Марфа до Млѣва добиралась почти 14 лет. По легенде, Посадница, не доехав до Москвы, умерла в Млѣве, где при церкви была найдена в 1781 г. плита с именем некоей Марфы, но еще Карамзин опроверг несообразность этого заключения. В той же Тверской губернии ходило предание, что в одном селе московский боярин строил церковь, на которую Марфа пожертвовала копейку, и ее вклад был более угоден Богу (о чем сообщил ангел священнику во сне), чем тысячи, пожертвованные боярином. Но есть более достоверные указания, что Марфа была сослана в Нижний Новгород, где и умерла в Воскресенском женском монастыре в 1503 году. Да и Посадницей Борецкую не называли при жизни, ибо не было такой должности, она не была правительницей, а прозвище такое к ней прилепилось тоже в XVIII веке.

Ну а мы, поклонившись Марфе-не-Посаднице, поедем домой. Можно назад через Бологое на Московскую трассу, а можно и покороче — через Березайку (поворот в Тимкове) и Лыкошино на Валдай, а там все равно на М10.



Фото: Вячеслав Ивахненко
Модель: Дарья Дроздова

Блондинка в туннеле



blonde@kurier-media.ru

приключения в туннелях, причем первый обнаружился почти сразу после выезда в город.

Это было ужасно. Туннель на шоссе — это еще можно пережить, хотя тоже неприятно, я не люблю себя чувствовать поездом метро. Но здесь под землей оказались указатели на разные номерные дороги и места, названия которых мне ничего не говорили! Ориентироваться было невозможно, потому что навигатор потерял связь со спутниками и тупо моргал. Представляете — вы несетесь по этой подземной кишке вместе со всеми, и вдруг правый ряд уходит куда-то в сторону, а пока вы раздумываете, не надо ли было туда повернуть, на его месте уже глухая стена, которая тут же сменяется другим присоединяющимся на бешеной скорости рядом, вылетающим откуда-то из мрака! А перед носом уже новая напасть: подземная «площадь» с круговым движением, и каждый выход идет куда-то там наверх на свою улицу, а я не то что не знаю, где это, так я до середины слово прочитать не успеваю! Была мысль включить аварийку, остановиться и осмотреться, хорошо, что я этого не сделала, а то дорожная полиция, говорят, таких вмиг на эвакуаторе увозит, чтобы туннель собой не захламляли.

В общем, страшно мне было — не передать как. Рядом Ирка скулит: мол, ездай помедленнее, а как я поеду медленнее скорости потока, да нас же затопчут. Надеюсь я только на удачу — и она нам улыбнулась, мы выскочили наверх примерно там, где было надо. А могло и не повезти, мне потом подружка рассказала, как она в этом проклятом Стокгольме через раз промахивалась и потом давала кругалю по городу, толкалась в пробках, даром что она уже пять лет там живет. Собственно, к ней мы и приехали. Теперь она гордо называется Оса, потому что «Олеся» ее муж выговорить не может.

И эта новоявленная Оса нам все уши прожужжала за чашечкой кофе, как круто ездить по соседней Норвегии, где туннели — не чета шведским. Тут Ирка влезла: мол, живем один раз, коли сюда забрались, надо и Норвегию опробовать, а что дорого — потом дома долгов наберем, выкрутимся. В общем, не успела я оглянуться, как уже пилила в сторону Норвегии с забытыми в навигатор образцовыми туннельными дорогами. Муж Олеся постарался. Он, наверное, так хотел, чтобы мы поскорее уехали, улыбался, как вареный осьминог на блюде.

И вот в Норвегии мы хлебнули туннельного ужаса на всю оставшуюся жизнь. Нам довелось попасть в старые «дырки», где не было освещения, капало сверху, да еще и в ширину они оказались на одну машину! Вот въезжаем мы в одну такую подземную кишку — там гулко, сыро, страшно, ничего не видно. Ирке все время крысы величиной с лошадь мерещатся. Туннель немного заворачивает в сторону — и вдруг в глаза бьют фары встречной машины! Я даже заорала от ужаса. И остановилась. И этот,

который навстречу, остановился. Высунулся и кричит что-то по-норвежски. Я кричу, что ничего не понимаю. Он смотрит — номера чужие. Вылез, подошел ко мне и начал по-английски, ужасно коверкая слова, говорить, что, дескать, мне надо сдать задом до выезда из туннеля, потому что с моей стороны он короче, такое правило. А я никогда задом в таких условиях не ездила! Я же не вижу ничего! Тогда этот мужик пошел перед моей машиной с фонариком, чтобы я ориентировалась. Как я в стену не долбанулась — до сих пор не понимаю. Кое-как выползла, а там на площадке уже три автомобиля стоят. Они не полезли в туннель, потому что увидели нашу возню. Встречный мужик убежал к своей машине, вскоре выехал и сказал что-то одному из тех, кто ждал вместе со мной. Тот засмеялся и сделал мне жест рукой: мол, ездай за нами. Так я и пробралась сквозь этот туннель.

А в другой раз мне повезло больше — перед нами ехала фура, и я за нею чувствовала себя в безопасности. Очень странно было видеть, как грузовик втискивается в туннель, как червяк в дырку в земле, — осторожно так, как бы ошупывая пространство, а потом пошел все быстрее и быстрее, так что мы с ним вылетели с другой стороны, как пробка из бутылки. Были еще туннели, наполовину закрытые обвалом, и машины просачивались между дорожными рабочими. Были с развязками под землей, как в Стокгольме, и даже с парковками...

Назад мы с Иркой вернулись счастливые, что ни разу ни во что не стукнулись, матом нас если и обложили, так мы не поняли слов, а самое главное — я все равно на карте не смогу показать, где мы были! Так что и не спрашивайте...

БАЙКИ С ЗАПРАВКИ

Истории из жизни мотоциклистки

ПРОБОВЫ ЗНА...

Никогда в жизни не мечтала о мотоцикле. Да и о машине не думала. Ездил на метро и была счастлива!

Но на свою голову познакомилась с парнем. Как вы, наверное, уже поняли, он оказался мотоциклистом. Пришлось купить всю эту неудобную экипировку, шлем, который портит прическу, и мотоботы, в которых невозможно ходить! Любовь наша была недолгой. Вскоре он решил, что мы не подходим друг другу, и ушел. Как вы думаете, что сделала я? По-хорошему, как любая нормальная девушка, я должна была продать всю эту неудобную и дорогую экипировку, а на вырученные деньги

купить платье, косметичку и радоваться жизни дальше.

Но я — сумасшедшая. Я решила купить мотоцикл.

ПЕРВЫЙ МОТОЦИКЛ

Первый мой мотоцикл был китайцем, немного похожим на скутер. Покупала я его с подружкой. Мы обе понятия не имели, как должен выглядеть настоящий мотоцикл. Прокатившись на своем первом мотоцикле по гаражам, я осознала, что сама доехать на нем до дома не смогу. Поэтому пришлось вызвать эвакуатор. Оказавшись дома, я не знала, что мне с ним делать дальше! У меня не было ни прав, ни опыта. Я не знала правил дорожного движения. Я никогда не ездила даже на машине.

И я решила собрать всю свою волю в кулак и учиться самостоятельно. В итоге я месяц каталась по дворам, училась переключать передачи, тормозить и поворачивать. Было нелегко! Но у меня была серьезная мотивация — доехать до Стрелки Васильевского острова, где собираются все мотоциклисты, чтобы доказать себе, что я — сильная девушка. И вот настал тот день, когда я решилась выехать на просторы Петербурга. Честно сказать, это было ужасно. Мне очень повезло, что до места я доехала без происшествий!

МОТОБРАТСТВО ЕСТЬ!

Как-то раз я ехала из Университета на мотоцикле домой. Проезжая мимо станции метро «Петроградская», увидела парня, который с трудом толкал свой мотоцикл. Никто не останавливался, чтобы ему помочь, поэтому сделать это решила я. Я часто беру с собой инструменты. Но в тот день они нам не пригодились. Парень оказался первосезонни-

ком. Он израсходовал топливо и не знал о том, что на мотоцикле есть краник резерва. Когда заканчивается бензин, нужно лишь повернуть его и можно будет доехать до ближайшей заправки. Когда я рассказала парню об этом, он очень удивился. А уж когда я объяснила, что у мотоцикла есть «нейтралка», на которой толкать его было бы гораздо проще, мой новый знакомый буквально не знал, как меня отблагодарить. Бедняга целый час возился с мотоциклом, а оказалось, что проблему можно решить за минуту.

ДЕВУШКА С ИНСТРУМЕНТАМИ

Стою, пью кофе на заправке, вижу компанию ребят на мотоциклах. Все они возятся около одного байка. Я подхожу, спрашиваю: «Что случилось?» Они смотрят на меня — блондинку с розовым шлемом — и говорят: «Слушай, а у твоего пилота найдутся шестигранники?»

Я отвечаю, что сама езжу за рулем, а шестигранники сейчас поищу в сумочке. В ответ я услышала дружный громкий смех. Видели бы вы лица этих байкеров, когда я протянула им женскую сумочку с инструментами. Вот ведь мужики пошли, просят у девушек шестигранники...

МОЦУШКА МОТОЦИКЛА

Два сезона я отъездила по городу, и мне стало скучно — дороги и места одни и те же. Захотелось адреналина, и я с головой погрузилась в стантрайдинг — это трюковая езда на мотоцикле. Долго выбирала себе подготовленный мотоцикл, чтобы начать тренироваться, но в Петербурге ничего достойного не нашла. И вдруг узнала о продаже мотоцикла в Москве. Честно сказать, он был далеко не в лучшем виде, повидавший в своей жизни много падений. Но я как-то сразу его полюбила и просто сказала: «Беру». Мотоцикл привезли в Петербург и отдали мне. Он был не на ходу. Еще ползими я присутствовала при переборке мотора. Я очень привязалась к моему новому мотоциклу. Первый раз его завели только ближе к весне. Тогда я впервые услышала, как он звучит.

ПЕРВОЕ МЕСТО С КОНЦА

3 сентября в Петербурге прошли соревнования Interio StuntCup 2016, где райдеры показывают завораживающие трюки и акробатику на мотоцикле. Я впервые принимала в них участие, это был мой дебют. Стантрайдинг — один из самых травмоопасных и экстремальных видов мотоспорта, поэтому девушек в нем мало. Выступать мне пришлось самой первой. От этого сердце билось еще сильнее. За пять минут до старта у меня потек радиатор, пришлось выезжать на площадку почти без антифриза. Пару раз я упала, мотоцикл врезался в ограждение, потом пожгла резину, проехала, стоя на баке. И выдохнула... Выступать на одной площадке с профессиональными райдерами тяжело! Я заняла последнее место, что в принципе было предсказуемо. Зато я заняла первое место среди девочек, потому что была единственной девушкой-райдером.

Текст: Даша Харченко

Фото: RIDERSLINE.COM.AU

ноябрь 2016 | #05 (032)

ПЕРВЫЙ БЕСПЛАТНЫЙ ПОЛЕЗНЫЙ ЖУРНАЛ О ЗДОРОВЬЕ*



САМЫЕ АКТУАЛЬНЫЕ И ИНТЕРЕСНЫЕ
НОВОСТИ МЕДИЦИНЫ И ЗДОРОВЬЯ • СОВЕТЫ ЭКСПЕРТОВ

ИНФОРМАЦИЯ ПО ТЕЛ. (812) 401-66-90

ЗАПРАВЛЯЙТЕСЬ БОДРОСТЬЮ!

С 1 ОКТЯБРЯ ПО 30 НОЯБРЯ 2016 ГОДА



ЛУКОЙЛ



**НАЧИНАЯ С 3-Й ЗАПРАВКИ ОТ 20 Л В ТЕЧЕНИЕ КАЛЕНДАРНОГО
МЕСЯЦА ПОЛУЧАЙТЕ ЧАШКУ БОДРЯЩЕГО КОФЕ*!**

А при заправке от 30 л бензина получайте до 110 бонусных баллов!

Объем заправки, литры: от 30 от 35 от 40 от 45 от 50

Баллы:

30

50

70

90

110

* При заправке любым видом топлива от 20 л на АЗС «ЛУКОЙЛ» в рамках календарного месяца участник Акции имеет возможность получить напиток. Напиток из перечня Акционных товаров предоставляется за 1 рубль. Дополнительные баллы можно получить за все виды бензина, реализуемые на АЗС «ЛУКОЙЛ». Условия Акции распространяются на участников Клуба ЛУКОЙЛ. Данное предложение не является публичной офертой. Информация об Организаторах, сроках проведения, правилах Акции, порядке получения Баллов и Акционных товаров и подробные условия Акции – на сайте: www.licard.ru