

июль 2017 #6 (039)

Самый быстрый и мощный

Британская автомобильная
компания Jaguar представила
спортивную версию своего
седана XE / 04



ТЕСТ-ДРАЙВ / 08-10

Гостя из будущего



VAG Premium
Service

VAG Premium Service

Премиальный сервис для вашего автомобиля по разумной цене

АКЦИЯ! ЛЕТНЕЕ ТО за 4900 руб.
+ диагностика ходовой в подарок

www.vagps.ru 8 (812) 770 49 17 Кушелевская дорога, д. 20

ЗАПРАВКИ, ДОРОГИ, ПАРКОВКИ И МОЙКИ НА 5% ДЕШЕВЛЕ!

АВТОКАРТА

СКИДКА 50%
НА ОБСЛУЖИВАНИЕ



SOCIETE GENERALE GROUP



Cashback — возврат денежных средств. По карте Visa Platinum PayWave, выпущенной в пакете банковских услуг (ПБУ) «Автокарта», 5% от суммы покупок на заправках, парковках, автомойках, платных участках дорог и 1% на остальные покупки, но не более 5000 руб. и не менее 100 руб. (при достижении необходимой суммы покупок), перечисляется 1 раз в месяц на счет в рублях, открытый в ПБУ «Автокарта». Стоимость ежемесячного обслуживания ПБУ «Автокарта» на весь срок действия карты 0 руб. при среднем остатке на счетах в рамках пакета более 250 000 руб., 250 руб. — при остатках менее 250 000 руб. для клиентов, оформивших ПБУ «Автокарта» с 14.04.2017 по 31.07.2017, и 500 руб. с 01.08.2017. Информация о порядке начисления процентов размещена на сайте www.rosbank.ru.

8-800-200-54-34 (звонок по России бесплатный) **www.rosbank.ru/autocard**

ПАО РОСБАНК. Группа Сосьете Женераль. Реклама.

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

ДИРЕКТОР
С. А. ЯРКОВА.

ГЛАВНЫЙ РЕДАКТОР
К. Е. ГАВРИЛЬЧИК.

ГЛАВНЫЙ ХУДОЖНИК
О. И. САМОЛИН.

МЕНЕДЖЕР ПРОЕКТА
А. Б. ВАСИЛЬЕВА.

ДИЗАЙНЕР-ВЕРСТАЛЬЩИК
С. В. ГРИГОРЬЕВА.

Адрес издателя и редакции:
197022, СПб, ул. Льва Толстого,
д. 9, лит. А, 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: zapravka@lukoil.media

Для макетов: zapravka@lukoil.media

Отпечатано в ООО «Акцент
типография»,
194044, Санкт-Петербург,
Б. Сампсониевский пр., д. 60, лит. И.
тираж 20 000 экз. Заказ № 1388-17.
Установленные дата и время
подписания в печать —
30.06.2017, 16.00. Фактические
дата и время подписания
в печать — 30.06.2017, 16.00.
Дата выхода — 03.07.2017.

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:
WWW.NETCARSHOW.COM

**Посмотреть предыдущие
номера журнала можно
здесь:**



RENAULT РОССИЯ

В РОССИИ НАЧАЛИСЬ ПРОДАЖИ ОБНОВЛЕННОГО RENAULT KOLEOS

В РОССИИ СТАРТОВАЛИ ПРОДАЖИ RENAULT KOLEOS ВТОРОГО ПОКОЛЕНИЯ. Цены на кроссовер начинаются от 1 699 000 рублей. Уже в базе новинка оборудована 2-литровым атмосферным двигателем (144 л. с.), работающим в паре с вариатором.

Кроме этого, в машине есть двухзонный климат-контроль, круиз-контроль, подогрев передних сидений, руля и лобового стекла, система стабилизации, фронтальные, боковые и оконные подушки безопасности, система бесключевого доступа, мультимедийная система R-LINK 2 с 7-дюймовым сенсорным экраном, камера заднего вида, датчики парковки спереди и сзади, а также 18-дюймовые колесные диски и терминал ЭРА-ГЛОНАСС.

**Самая дорогая версия
Koleos обойдется в
2 169 000
рублей.**

Следующая комплектация — Premium — с 2,5-литровым 171-сильным мотором оценивается в 2 009 000 рублей. Здесь к базовой комплектации добавляются кожаная обивка сидений, настраиваемая светодиодная подсветка салона, система автоматического складывания задних сидений в ровный пол, система мониторинга слепых зон, мультимедийная система с 8,7-дюймовым экраном, а также светодиодная оптика и омыватели фар.

Самая дорогая версия Koleos обойдется уже в 2 169 000 рублей. Здесь стоит турбодизель, который выдает 177 л. с. Эта версия будет доступна для заказа с сентября 2017 года. Отметим также, что версии новинки будут поставляться в Россию из Южной Кореи.

НОВЫЙ KIA RIO ДОЕДЕТ ДО ДИЛЕРОВ В АВГУСТЕ

КОРЕЙСКАЯ КОМПАНИЯ KIA начнет продажи нового Rio в России уже в августе этого года, сообщает ИА «NEWS».

Четвертое поколение автомобиля порадует покупателей своими размерами. Машина оказалась длиннее предшественника на 23 мм и шире на 40 мм. Кроме того, на 30 мм увеличилась колесная база. На KIA Rio будут устанавливать моторы, уже опробованные на новом Hyundai Solaris.

Корейцы предлагают испытать новый бензиновый двигатель Карра MPI объемом 1,4 и мощностью 100 л. с. или же остановиться на модернизированном 1,6-литровом Gamma MPI, выдающем 123 л. с.

Что касается внутренних изменений, то Rio четвертого поколения предложит абсолютно новый интерьер и комплектации, которые, как и цены, будут представлены публике в конце июля – начале августа.

Напомним, что третье поколение Rio стало в России бестселлером. Автомобиль продается на нашем рынке уже шесть лет и до сих пор пользуется огромным спросом.



KIA MOTORS

САМЫЙ БЫСТРЫЙ И МОЩНЫЙ JAGUAR В ИСТОРИИ



БРИТАНСКАЯ АВТОМОБИЛЬНАЯ КОМПАНИЯ JAGUAR представила спортивную версию своего седана XE, оснащенную силовой установкой от суперкара F-Type SVR. Автомобиль, получивший название XE SV Project 8, стал самым быстрым и мощным в истории марки.

Новинка, созданная при участии заводского ателье альянса Jaguar Land Rover — Special Vehicle Operations (SVO), оснащена пятилитровой компрессорной «восьмеркой», выдающей 600 лошадиных сил и 700 Нм крутящего момента. Этот агрегат, работающий в паре с восьмиступенчатой АКПП, способен разогнать полноприводного монстра до сотни всего за 3,3 секунды. Максимальная скорость — 320 километров в час.

Кроме того, инженеры SVO подготовили для автомобиля карбоновые элементы обвеса кузова. Также британская новинка получит существенно модернизированную подвеску с заниженным дорожным просветом, усовершенствованное рулевое управление и многое другое.

За дополнительную плату можно заказать трековый спортпакет, который сделает Jaguar XE SV Project 8 почти на 12 кг легче. На таких машинах не будет задних кресел, а спереди установят карбоновые «ковши» с четырехточечными ремнями безопасности. Цена автомобиля в Великобритании составит минимум 150 тысяч фунтов. Новинку предполагается выпустить тиражом 300 экземпляров.



УАЗ СНИЗИЛ ЦЕНЫ НА ВНЕДОРОЖНИК «ПАТРИОТ»

СТОЛЬ НЕОЖИДАННЫЙ ДЛЯ НЫНЕШНЕГО АВТОМОБИЛЬНОГО РЫНКА ХОД объясняется тем, что на заводе повысили эффективность производства и оптимизировали расходы.

Таким образом, комплектация «Классик» стала доступнее на 50 тысяч рублей. Теперь она стоит 699 тысяч рублей. «Стандарт» сбросил целых 58 тысяч рублей и обойдется покупателю в 759 тысяч рублей.

Что же касается комплектаций «Комфорт», «Привилегия» и «Стиль», то они подешевели на 30, 20 и 20,9 тысячи рублей соответственно. Отметим, что новые цены на внедорожники «Патриот» действуют с июня 2017 года.



MAZDA CX-5 — САМАЯ ОЖИДАЕМАЯ НОВИНКА ЛЕТА

СПЕЦИАЛИСТЫ АВТОРИТЕТНЫХ АВТОМОБИЛЬНЫХ ИЗДАНИЙ называли самые ожидаемые автомобили лета 2017 года. Как оказалось, россияне очень ждут новую Mazda CX-5, продажи которой стартовали в нашей стране 1 июля, и Honda CR-V, которая доедет до дилеров марки в середине лета.

Кроме того, многие россияне ожидают возвращения на российский рынок китайского автогиганта Great Wall. В свое время их внедорожники Hovet расхвалили по стране словно горячие пирожки. Вот и сейчас граждане ждут суперновинку Hovet H3, которая обещает стать бестселлером в своей нише.

Также в топ-10 горячо ожидаемых автомобилей попали LADA Xray Exclusive, Peugeot 408, Audi RS5, хэтчбек BMW 1-Series и купе 2-Series, а также KIA Picanto.

В РОССИЮ МОГУТ ВЕРНУТЬСЯ НЕКОТОРЫЕ МОДЕЛИ SUBARU

КОМПАНИЯ SUBARU рассматривает возможность возвращения в Россию моделей, которые ранее были выведены с российского рынка. Об этом рассказал генеральный директор «Субару Мотор» Есики Кишимото, сообщает «Автостат».

— Сегодня, когда российский рынок постепенно восстанавливается, мы рассматриваем возможность возвращения некоторых моделей. Каких — пока говорить рано. Мы постоянно отслеживаем запросы наших клиентов, интересы потенциальных покупателей и принимаем решение об изменении модельного ряда на основании этого знания», — заявил Есики Кишимото. Напомним, в конце 2013 — начале 2014 года Subaru завершила продажи в России моделей Subaru Impreza и Legacy из-за

низкого спроса на автомобили в кузове седан с полным приводом. В 2014 году рынок покинула Subaru Tribeca, производство которой было прекращено. В прошлом году российские дилеры марки реализовали последние Subaru BRZ в комплектации для российского рынка. Как пояснил Есики Кишимото, эта модель покинула российский рынок из-за небольшого спроса на спортивные купе и высокой стоимости внедрения ЭРА-ГЛОНАСС.

В настоящее время Subaru предлагает в России среднеразмерный кроссовер Forester, универсал повышенной проходимости Outback, компактный кроссовер Impreza XV, а также спортивный седан WRX STI.



ST.MOTORTREND.COM

В КАЛУГЕ НАЧАЛОСЬ ПРОИЗВОДСТВО ОБНОВЛЕННОГО SKODA RAPID

КАЛУЖСКИЙ ЗАВОД «ФОЛЬКСВАГЕН ГРУП РУС» начал производство обновленного лифтбека Skoda Rapid, который получил новый дизайн и головную оптику, расширенный список опций оснащения, современные мультимедийные системы и богатую палитру цветов, сообщает «Автостат».

— Skoda Rapid — важная модель для марки в России. Тот факт, что мы производим данную модель локально, позволяет нам еще больше укрепить позиции марки в России, — отметил руководитель Skoda Auto Россия Ян Прохазка. Стоимость обновленного лифтбека Skoda Rapid стартует

с 604 тысяч рублей. Уже начиная с комплектации Entry владельцам новинки доступны центральный замок и два складных ключа с дистанционным управлением, указатели поворота в зеркалах заднего вида; корпуса зеркал и ручки дверей, выкрашенные в цвет кузова. В список опций модели теперь входят передние датчики парковки, система автоматического управления дальним светом, два разъема USB на заднем ряду, а также светодиодные фонари, фоновая подсветка салона и новые аудиосистемы.

Старт продаж обновленного лифтбека Skoda Rapid запланирован на июль.



DLSTATIC.RU

Подробный отчет
можно прочитать на
сайте НПК ВМПАВТО:
www.smazka.ru.
+7 (812) 601-05-50

Защитить двигатель от износа

От того, какие масла вы применяете в автомобиле, зависит срок жизни агрегатов. Исследования в Политехническом университете им. Петра Великого показали, насколько меньше изнашивается двигатель при использовании масла с присадкой. В ходе научно-технического эксперимента доказано, что масло с добавленным стабилизатором вязкости эффективнее сохраняет мотор, улучшает его рабочие характеристики, дает более высокий КПД.

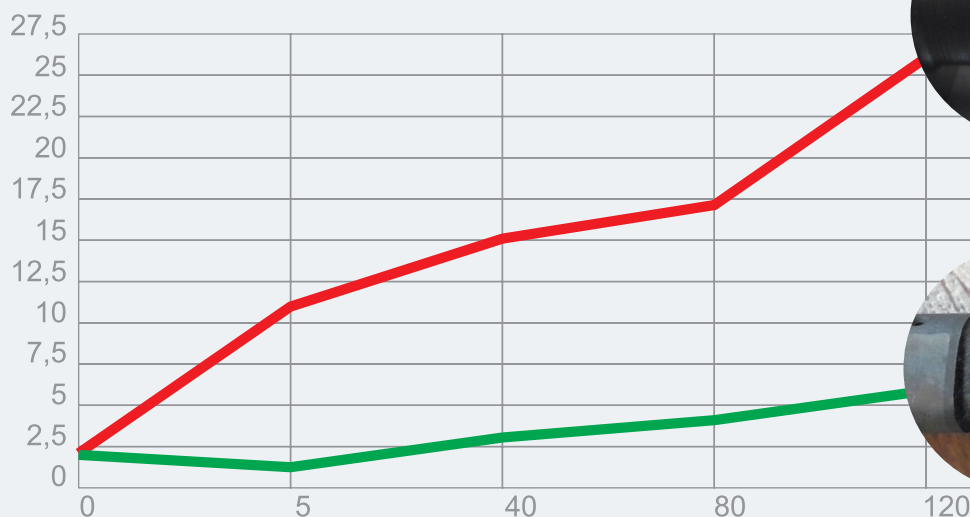


Обычное масло, даже очень хорошее, по мере пробега утрачивает свои свойства и не образует надежную антифрикционную защиту движущихся деталей. Трение возрастает. В масле появляется стружка, она дополнительно сдирает скользящие поверхности, и срок службы мотора быстро сокращается.

Научный эксперимент в Политехническом университете измерил «съем» трущихся деталей двигателя в процессе эксплуатации. В ходе опыта использовались методики и оборудование, разработанные на кафедре «Инжиниринг силовых установок и транспортных средств». В течение нескольких месяцев проводились испытания, чтобы определить износостойкость бензиновых двигате-

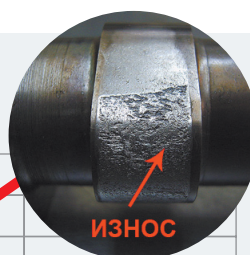
ИЗНОС

График скорости износа деталей мотора

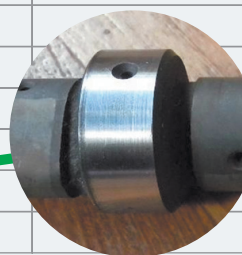


Детали двигателей после 120 часов работы.

Castrol EDGE 0w-20 | Castrol EDGE 0w-20 + iMAGNET P14



ДОКАЗАНО СНИЖЕНИЕ ИЗНОСА деталей двигателя и количества частиц металла в масле в 5 раз при добавлении iMagnet P14. А количество металлических частиц износа в масле, работавшем в паре с iMagnet P14, снизилось более чем в 4 раза.



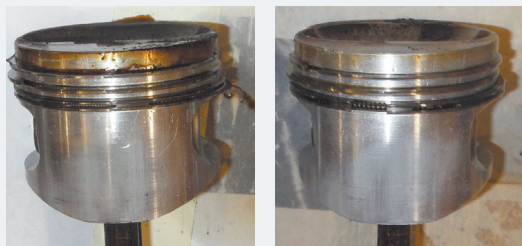
ДОКАЗАНО: ВЫСОКИЙ КПД. КПД увеличился на 11,4 %



ПРОДОЛЖИТЕЛЬНОСТЬ РАБОТЫ: 120 ЧАСОВ
(соответствует примерно 12 тысячам км пробега)
Добавление **iMagnet P14** в моторное масло Castrol EDGE 0W-20 в рекомендованной концентрации 2,5 % дало следующие результаты:

- Снижение износа мотора — **в 5 раз**
- Расход топлива снизился в среднем **на 11,9 %**
- Холодный пуск двигателя стал легче за счет стабильности вязкости во всем диапазоне рабочих температур

Поршни двигателей
после 120 часов работы.



Castrol 0W-20 Castrol 0W-20 + iMagnet P14

ДОКАЗАНО: ДВИГАТЕЛЬ ЧИЩЕ.
iMagnet P14 снизила загрязнение поршней, уменьшила образование высокотемпературных отложений за счет полноты сгорания топлива.

лей при работе с добавкой iMagnet P14 производства компании ВМПАВТО.

В качестве базового масла для теста использовалось Castrol 0W-20. Было проведено точное взвешивание всех вкладышей подшипников и компрессионных колец двигателя в начале и конце теста.

За 120 часов работы двигателя на базовом масле Castrol эти детали потеряли более 310 мг общей массы. Одни только верхние шатунные вкладыши стерлись и «похудели» на 51 мг.

В двигателе, работавшем на масле с добавкой iMagnet P14, поршневой механизм так не истирался. Контрольное взвешивание после такой же 120-часовой прогонки показало существенное замедление износа. Потери веса деталей составили всего 227 мг.

ДОБАВКА IMAGNET P14 стабилизирует индекс вязкости, дает защиту мотора в широком диапазоне рабочих режимов — и при холодном запуске, и на малых оборотах, и при полной нагрузке. В отличие от загустителей масла она попадает в оптимальный диапазон вязкости. Мотор защищен от разжижения масла и трения, что позволит безотказно обеспечить большой пробег.

АКЦИИ ИЮЛЯ

(812) 385-57-37

LLumar
центр

-10%

Тонирование и защита
кузова пленками LLumar

-20%

на замену
масла в АКПП
и вариаторе
(аппаратом)

АвтоГрад  (812) 299-07-45

Акция от СТО Мир Матизов

-20% на замену
амортизаторов*



* скидка предоставляется
только на работы по замене

(812) 318-71-00

Спасибо, что выбрали наш сервис!

10%*

ID ДИЗЕЛЬ-ЭКСПЕРТ

на работы
по диагностике
и ремонту
форсунок
или ТНВД



* предъявителю купона

(812) 748-10-23

Среди всех машин в мире наиболее престижными и при этом массовыми остаются топовые седаны «большой немецкой тройки». И пусть в России традиционно более популярны крупные внедорожники, которые соревнуются с ними и по цене, и по используемым технологиям, но звание «флагмана марки» носят именно седаны. Честь баварских автомобилестроителей в этом сегменте защищает седьмая серия, или попросту «семерка BMW». Сегодня в нашем традиционном тест-драйве представитель этого славного семейства — модель 730d xDrive.



Гостя из будущего

Текст: БОРИС ИГНАШИН
Фото: AVTOLOG.COM И АВТОРА

ЦАРСТВО КАРБОНА

Чем интересна «семерка» поколения G11? Новое поколение машин BMW, созданных на платформе OKL, может похвастаться широким использованием карбоновых деталей в конструкции, что позволяет значительно снизить массу кузова. Даже самые тяжелые версии машины теперь весят менее чем две тонны, что меньше, чем у алюминиевого конкурента. А заодно войти в список элитных машин с кузовными элементами из карбона, в котором прописались в основном суперкары. Новое поколение активной пневмоподвески с электронно-управляемыми амортизаторами Sachs и опционными активными стабилизаторами поперечной устойчивости обеспечивает качественно более высокий уровень управляемости. А интеллектуальная система управления позволяет сочетать комфорт и спортивность реакций. Как ни странно, но более простое рулевое управление с простой рейкой и элек-

тросилителем также обеспечивает более высокое качество обратной связи и управляемости, чем прежний «эктив стиринг» с планетарным редуктором. Новая мультимедийная система отличается не только отличным звуком, в ней используются компоненты Harman Kardon или же Bowers & Wilkins, но и наличием системы управления жестами и экстремальной мультимониторностью. Помимо центрального экрана она использует электронный дисплей комбинации приборов и опциональные дисплеи в подголовниках передних кресел. Интеграция компонентов высочайшая. Ну и, разумеется, автопарковка с управлением с ключа, он тут может быть с сенсорным дисплеем, активная аэродинамика и еще тысячи высокотехнологичных новшеств. Почти во всем 730d xDrive не первопроходец, данные технологии применялись и ранее, но, собранные в одном автомобиле, они порождают странное ощущение причастности к будущему.

ЛЕГКОСТЬ И ИЗЯЩЕСТВО

По ключу сразу видно, что машина для тест-драйва мне досталась сравнительно «простая», если так можно сказать о 730d xDrive. Ни дисплея, ни тач-скрина. Просто большой и солидный брелок из алюминия. Большой белый седан на парковке на какое-то время станет моим. Издалека размеры «не считываются» — пропорции машины не дают ощущения громоздкости, изящные линии нового дизайна скрадывают длину, если глаз не зацепится за что-то для сравнения. Внешность нового поколения BMW приятно удивляет легкостью линий и изяществом. На больших 20-дюймовых дисках автомобиль отлично выглядит даже в «простецком» белом цвете. Не наблюдается и излишней декорированности, хотя чисто декоративные элементы присутствуют, например вставки «вентиляции» в передних крыльях или «широкие» раструбы выхлопа в заднем бампере. Радуют глаз тонкие стойки крыши, причем достигнуто это

В течение тест-драйва я постоянно находил новые интересные особенности машины. Их настолько много, что перечислять в коротком материале бесполезно.



не в ущерб безопасности, тут как раз «работает» карбон. Панели из него находятся в стойках, крыше, в усилителях порогов, из него сделаны центральный тоннель и перегородка багажного отсека. Двери, капот, крышка багажника и половина моторного отсека сделаны уже из алюминия, а остальное в основном из высокопрочной стали. Но все выглядит удивительно невесомым. Масса алюминиевой двери оказывается на поверку не такой уж маленькой. А закрывается она либо бесшумно, используя доводчик, либо с сочным и приятным звуком. Конечно же, ключ можно не искать в карманах, доступ бесключевой, достаточно потянуть за ручку.

АЛЮМИНИЙ, МНОГО КОЖИ И ДЕРЕВО

Внутреннее пространство немного удивляет. Но вовсе не богатством и комфортом, этого как раз ожидаешь, в первую очередь «плотностью» посадки. Излишнего простора водителю не предоставляют, внешние габариты машины с объемом салона никак не связаны, а ожидаешь несколько больше. Зато с удобством никаких проблем, кресло просто изумительное — идеальная форма и море регулировок. Натуральная кожа кажется грубоватой, но хорошо держит тело и приятна на ощупь. Нежная кожа руля радует выверенной шершавостью и профилем. Внутренний дизайн отдает уютом

и шиком. Полированный алюминий, много кожи и деревянные вставки. Эргономика такая, что ко всему привыкаешь за пять минут и думаешь, как же ездил раньше... Вот только нефиксируемый рычаг АКПП, по моему убеждению, штука не самая удобная. Обычный «перемещаемый» банально удобнее, ну или рычаг АКПП можно было бы расположить на руле, как это сделано у основного конкурента. Однако моего мнения никто не спрашивает, электронный селектор трансмиссии в таком виде уже прижился, его примеряет третье поколение машин. Словом, внутри все сделано на высоком уровне, как и положено. Да еще и с некоторым шиком, как, например, шторка ниши центрального тоннеля с двумя положениями фиксации и очень плавным движением или бархатная отделка всех ниш и идеально выверенная яркость подсветки. Да и освещение салона вечером способно вызывать Wow. Но хватает нюансов, мелких и не очень. Почему натуральный алюминий на звук похож на дешевый пластик, да и дерево тоже? Конечно, стучать по панелям — дурной тон, но хочется же «ощутить». Причем в натуральности материалов сомнений нет, просто все сделано слишком легким. В нашей комплектации «климат» самой простой версии, сзади отдельной зоны нет, да и спереди разделение не полное. На заднем ряду все немного проще: места много, хотя возможность вытянуть ноги — это привиле-





гия длиннобазной версии G12, при этом «сам за собой» я усаживаюсь отлично. Вентиляция немногим хуже, чем спереди, есть воздуховоды и в центральном тоннеле, и на боковых стойках, но не хватает шторок или тонировки стекол.

ДИНАМИКА И РАСХОД

Заводим мотор, с кнопки, разумеется. Рокот дизельной трехлитровой шестерки серии B57 в салоне на холостых оборотах не слышен, но чуть ощущается вибрацией позвоночника. А на «ожившей» жидкокристаллической панели приборов едва взлетает стрелка тахометра. В зависимости от режима работы шасси рисунок приборной панели различен, неизменными остаются только элементы оформления шкал, выполненные «хардварно» в виде «козырьков» на дисплее. И не беспокойтесь, на солнце панель не бликует, хотя яркости в солнечный день немного не хватает. Да и цифры HUD-дисплея на лобовом стекле считываются с трудом. А вот вечером вас ждет красота неопишуемая, все заиграет яркими красками. Мне больше всего нравится дисплей в режиме Sport, хотя и штатный в Adaptive тоже неплох. Возможности электронного дисплея используются в полной мере. Отлично реализована визуализация работы круиз-контроля, напоминаний и навигационной системы. Подстраиваем зеркала под себя и стартуем. После прогрева мотора он становится тихим на минимальных оборотах, но, если прижать педаль газа, басовитый рык прорывается в салон. Звук приятен, но вроде как это «семерка», ей можно быть и потише.

Зато восьмиступенчатый «автомат» даже с этим мотором в любом режиме обеспечивает отменную динамику. Разгон до сотни в 5,8 секунды — показатель спорткаров недавнего прошлого, M3 E36 до рестайлинга разогналась за 6. Мотор готов «дать угля» всегда, особенно если шасси в режиме Sport, в этом случае коробка держит чуть повышенные обороты. Но и в режиме шасси Comfort, когда обороты падают до минимума, задержка перед спуртом минимальная и дискомфорта не вызывает. Приятно удивляет расход дизельного топлива в таком режиме, даже если бодро старто-

вать со светофоров и первым уноситься «в даль» от потока, средний расход меньше 9 литров на сотню. С бензиновым было бы скорее 25, даже при всей экономичности современных турбомоторов с непосредственным впрыском. А при путешествии на круизе расход опускается меньше 5 литров на сотню, и вы помните, это не малолитражка, это топовый седан F-класса, да еще и с полным приводом!

ПОВИНУЯСЬ ВОЛЕ ВОДИТЕЛЯ

Шасси радует не меньше, чем силовой агрегат. Машина рулится буквально силой мысли, идеально следуя воле водителя. Усилие на руле максимально прозрачное, насколько это позволительно «гражданской» машине. Я нисколько не жалею об отсутствии активного рулевого управления, с ним рулевая была слишком пресной при движении в городском режиме. А тут возвращается элемент азарта и провокации. Хочется именно «пройти» поворот, а не проехать его. Реакции машины выверены настолько, что каждым поворотом просто наслаждаешься, забывая про размеры и массу машины, она послушно следует твоей воле, даря ни с чем не сравнимые ощущения. Не путайте с управляемостью карта или гоночного болида, на выходе у вас не будет ни тремора рук, ни боли в мышцах, только чистое удовольствие. Да еще и система стабилизации подстрахует от излишних амбиций. Подвеска также радует, в обычном режиме она чуть жестковата, от пневматики ждешь большей «отстраненности», но в ее недрах исправно теряются жесткие стыки и трамвайные рельсы, отдаваясь в основном хлопками, а вот ямки покрупнее чувствуются жестко. Если перевести ее в режим Sport, то на кузов будет передаваться и немного вибрации от нашего «отличного» асфальта, но без явного дискомфорта. От большого седана ожидаешь куда большего уровня изоляции от дороги. Причем это касается и шумоизоляции. Водитель всегда знает, какой асфальт под колесами, шершавый, гладкий или с микрорельефом. Если нет информации от подвески, то звук явно расскажет о том, что происходит

под колесами. И если некоторую приятную «твердость» простить легко, то шумность уже напрягает. Нет-нет, я не о той какофонии, которую можно слышать в Hyundai Solaris или Lada Granta, этим машинам такой низкий уровень шума даже не снился — может, поколение через десять... Просто в «семерке» я отлично слышу звук качения штатных бриджстоунов по асфальту, отлично слышу звуки окружающих машин. Это не мешает разговору вполголоса и даже не вредит тихой приятной музыке, но я знаю множество машин, в которых заметно тише или во всяком случае шумовой фон лучше сбалансирован.

Что в машине действительно идеально, так это тормоза, придаться не получится ну никак. На уровне и эффективности, и усилия, и работа АБС. Это просто продолжение твоей мысли, ноги из процесса исключены. Машина тормозит ровно так интенсивно и так быстро, как хочет водитель.

ЧТО ИМЕЕМ В ИТОГЕ

В течение тест-драйва я постоянно находил новые интересные особенности машины. Их настолько много, что перечислять в коротком материале бесполезно. Вот, например, свет фар буквально следует за направлением взгляда, подстраиваясь под условия местного освещения, не отвлекая и не ослепляя в темных пространствах. Точечная подсветка салона не просто освещает, она добавляет салону объема и яркости. Электропривод багажника мягок и деликатен, он не позволит прищемить даже палец при закрытии. После тест-драйва я выяснил, что не успел опробовать и полновысоких «фишек» этой удивительной машины, она немного больше, чем транспортное средство или просто элемент престижа. Это что-то из нашего ближайшего будущего, демонстрационный образец, ориентир или, если хотите, идеал. Наверное, все же не мой, но тем не менее.

Благодарим за предоставленный автомобиль официального дилера BMW «Евросиб».



Innovation
that excites®

ОФИЦИАЛЬНЫЙ СЕРВИС

ПО НЕОФИЦИАЛЬНЫМ ЦЕНАМ

	УСЛУГИ	ЗАПЧАСТИ
В ПЕРИОД ГАРАНТИЙНОГО СРОКА	ОТ 10%	ОТ 5%
ПОСЛЕ ГАРАНТИЙНОГО СРОКА	ОТ 30%	ОТ 10%
ВЫ ВТОРОЙ ИЛИ ТРЕТИЙ ВЛАДЕЛЕЦ А/М	ОТ 40%	ОТ 10%



10
ЛЕТ
НА РЫНКЕ РОССИИ

ОФИЦИАЛЬНЫЙ
ДИЛЕР



МАРКА
ОФИЦИАЛЬНЫЙ ДИЛЕР NISSAN

Выборгское шоссе, 27, к.1
Санкт-Петербург, 194355

+7 (812) 9999-111
www.m-nissan.ru

vk.com/nissan_marka_spb



ПРЕДЪЯВИТЕЛЮ ДИАГНОСТИКА ХОДОВОЙ ЧАСТИ В ПОДАРОК

Александр Васильев: о солнце, море и пляжной моде

Устав от житейских забот, современный человек часто стремится на пляж, чтобы порадоваться солнцу и морю. Но пляжная одежда как таковая появилась относительно недавно, около 100 лет назад. В древности люди купались нагишом, не стыдились ни своего тела, ни загара, хотя таких обустроенных пляжей, которые есть сегодня, тогда не существовало.



Христианская мораль подвергла гонениям и нагое тело, и все связанное с плотью. Мода на купание как таковое привезена была в Европу с Ближнего Востока гораздо позднее, в эпоху Крестовых походов. На Руси, например, купались в исподнем — нижней рубашке, больше в реках и озерах, чем в морях. Интерес к морским ваннам относится только ко второй половине XVIII века, когда возникли отдельные купальни для смельчаков, а терапевтическая польза морских купаний была открыта лишь в XIX веке. В то время они были уделом мужчин — дамы предпочитали морские прогулки по пляжу, целебный морской воздух и боялись при этом загара — ведь смуглость кожи была уделом простолюдинов. Но вот в викторианской Англии начинается движение в поддержку купаний. В обиход второй половины XIX века в моду входят первые купальные костюмы. Это были очень закрытые и довольно тяжелые купальники, напоминающие комбинезоны из синей шерсти с буффчатыми панталонами, которые дамы носили, переодеваясь в них в специальных кабинках. Купальные кабинки вывозили в море, на мелководье лошади, кучер оставлял кабинку в воде, дама переодевалась в купальный костюм и чепец, пла-



вала в них, потом вновь переодевалась, таким образом эти купальники были скрыты от людских глаз максимально.

Только в начале XX века в обиход вошли трикотажные шерстяные купальники, часто в горизонтальную полоску, которые стали сближать оба пола, мужчины никогда не купались с открытой грудью — это казалось срамным.

Первая мировая война и женская эмансипация внесли много изменений в характер костюмов, которые постепенно стали более привлекательными и не толстили фигуру, как ранее. В 1920-е годы появились конкурсы купальных костюмов, так как к купальникам полагались чулки, шапочка и купальные тапочки! Но мода на загар упростила покрой купальных костюмов, в этой связи и возникли первые смешанные пляжи, родоначальником которых многие считают пляж «Флория» в Константинополе, основанный русскими эмигрантами.

В конце 1920-х годов Эльза Скиапарелли утвердила моду на пляжные брюки клеш, а русские эмигрантки Мария Новицкая и Соня Делоне считались самыми престижными создательницами купальных костюмов в стиле ар-деко. Даже звезды кино стали фотографироваться в модных купальниках! В 1930-е годы появились раздельные купальники для дам, часто ситцевые. Затем под американским влиянием в моду вошли купальные шорты и бермуды. Послевоенное время предпочитало купальники

с выраженными женскими формами, отчего в моду вошли пластмассовые «чашечки», а 1960-е годы и движение хиппи позволили дамам купаться и загорать топлес! В СССР новинкой летнего сезона 1969 года было мини-платье с запахом, напоминающее модели довоенного времени. В фильме «Бриллиантовая рука» (1969) есть сцена показа мод, полная здоровой советской иронии по отношению к этому странному занятию, в которой «модель пляжного костюма мини-бикини-69» вызывает общий смех зрителей.

Сегодня купальники составляют особую статью доходов многих домов моды, их украшают кольцами, цепочками и стразами, носят с босоножками на шпильке, что на песчаном пляже страшно неудобно, но замуж-то хочется очень! Гламурность купальников и их цена не знают предела. Порой их делают в виде корсетов, порой обнажают, но последние тенденции и вовсе ретро — в сезоне-2017 модны закрытые, цельнокроеные купальники с драпированными трусиками-шортиками, какие носились в 1950-е годы. А теперь — все на пляж!



СК РФ расследует подозрительное ДТП со смертельным исходом. Шестилетний ребенок, возвращавшийся домой с детской площадки во дворе, погиб под колесами машины. Если верить судмедэксперту, ребенок был мертвецки пьян.

Текст: Владислав Белый

Оборотни с пробиркой

Еще в апреле этого года в подмосковном городке, мчась по двору на автомобиле, 31-летняя женщина сбила мальчика. Машина протащила ребенка около 10 метров — настолько автоледи была занята разговорами по телефону. А после наезда, по словам очевидцев, она не спешила вызывать скорую помощь, зато очень переживала за внешний вид своей машины. Около месяца не возбуждали уголовное дело. Затем расследование по ст. 264 УК РФ (нарушение правил дорожного движения, повлекшее по неосторожности смерть человека) все-таки открыли, но в материалах появились удивительные результаты экспертизы: в крови погибшего мальчика якобы нашли 2,7 промилле алкоголя. Для гражданки, которая переехала малыша, это могло дать более утешительный исход. Но вместо того, чтобы замять дело, разразился скандал.

После депутатских запросов результатами экспертизы заинтересовался Следственный комитет. Возбуждено уголовное

дело по ст. 293 УК РФ (халатность). Ряд СМИ уже заявил о криминальных связях мужа автоледи, таинственном исчезновении видеозаписей с места ДТП, попытке оказать давление на свидетелей. В МВД данную информацию пока не подтверждают, но и не опровергают.

Ранее в Петербурге была осуждена врач-нарколог, уличенная во взятках и служебных подлогах. Как сообщали городская прокуратура и ГСУ Следственного комитета по Петербургу, врач работала в экспертном отделе известного межрайонного диспансера на Боровой улице, куда дорожная полиция отправляет водителей для проверки на следы алкоголя или наркотиков. Используя свое должностное положение, эксперт

Чтобы на экспертизе получить такой уровень алкоголя в крови, мальчик должен был выпить около 200 мл водки. Это вызвало бы у ребенка настолько тяжелое отравление, что приступы тошноты не дали бы ему даже идти, не то что резвиться во дворе.

«неоднократно совершала преступные действия, связанные с получением взятки за заведомо ложное заключение». Трезвых водителей, не поладивших с ГИБДД, она признавала пьяными (что приводило к лишению прав), а граждане в состоянии подшофе или под кайфом оказывались «трезвыми» за определенную мзду. Эксперта задержали при получении денег. Суд приговорил ее к пяти с половиной годам колонии с отсрочкой.

Резонансное дело в Подмоскowie обострило дискуссию о необходимости зачистки судебной медицины. «Алкогольные» манипуляции с кровью малыша, которые выглядят попыткой переложить вину на погибшего ребенка, вызвали интерес в Госдуме. Руководитель одной из парламентских фракций пообещал внести законопроект о суровых наказаниях для «экспертов-оборотней». Ведь сейчас любые результаты экспертизы, даже если они переворачивают ход дела, можно списать на ошибку, за которую привлечь к ответственности крайне сложно.



ВЛАДИМИР ПУТИН ПЕРЕСЯДЕТ НА РОССИЙСКИЙ АВТОМОБИЛЬ

В ХОДЕ ПРЯМОЙ ЛИНИИ президент России Владимир Путин ответил на вопрос о том, когда глава государства будет ездить на отечественном автомобиле.

— Надеюсь, что скоро, мы сейчас работаем над этим, — отметил Владимир Путин. — Надеюсь, что к концу 2018 года появятся результаты этой работы. Причем это будет линейка автомобилей не только для первых лиц, не только лимузин, это будут и внедорожник, и микроавтобус, и хетчбэк, и так далее. То есть это будет целая новая линейка автомобилей отечественного производства.



В 2015 году Владимир Путин тестировал новый автомобиль «АвтоВАЗ» — «Лада Веста».

PEUGEOT НАЗВАЛА ЦЕНЫ НА СЕДАН 408

ФРАНЦУЗСКАЯ АВТОМОБИЛЬНАЯ КОМПАНИЯ PEUGEOT обнародовала рублевые цены на обновленный седан 408. Стоимость машины калужской сборки будет начинаться с 949 тысяч рублей. На суд покупателю будут представлены четыре комплектации Entry, Access, Active и Allur.

В базовой комплектации машина получила 1,6-литровый мотор, выдающий 115 л. с. Он работает в паре с 5-ступенчатой МКПП. В списке доступного оборудования нет даже кондиционера. Возможно, его отсутствие могут скрасить противотуманные фары с функцией дополнительного освещения поворота, зеркала заднего вида с электроприводом и обогревом, а также ABS и ESP.



Что же касается версии Access, оснащенной всем необходимым, она обойдется уже в 992 000 рублей. За Access с 6-ступенчатым автоматом Aisin покупателю придется заплатить уже 1 045 000 рублей. Топовая же версия Peugeot 408, начиненная всеми электронными помощниками, обойдется в 1 212 000 рублей.

АКЦИИ ИЮЛЯ

АКЦИЯ!

БЕСПЛАТНАЯ ДИАГНОСТИКА
ТОПЛИВНОЙ СИСТЕМЫ

10 % СКИДКИ НА СТОИМОСТЬ РАБОТЫ

8 901 371-73-88, 8 911 733-61-70, 320-18-54 (офис)

ООО «АКПП СПБ ЦЕНТР»

АКЦИЯ!

Ремонт автоматических
коробок передач **15000 р.**

923-23-12 Малый пр. П. С., д. 1а
Старо-Петергофский пр., д. 20

CREATIVE MOTORS

Замена маслосъемных
колпачков на BMW
любой серии с двигателями
N42, N45, N46 –

14 990 рублей
«под ключ»!

913-10-17

Заявки на размещение
рекламы в рубрике
«АКЦИЯ МЕСЯЦА»
принимаем по телефону
(812) 401-56-90 и
zpravka@lukoil.media

Ваша **Заправка** ЛУКОЙЛ

Текст: БОРИС ИГНАШИН
Фото: PIXABAY.COM И FREERIK



ЧЕМ СТОИТ ЗНАТЬ НОВИЧКУ ЗА РУЛЕМ

После автошколы начинающий водитель попадает в стрессовые условия реального дорожного движения. И зачастую друзья и знакомые ничем не могут ему помочь просто потому, что у них у самих нет ни нужного уровня знаний, ни навыков обучения. Вот и приходится новичку постигать науку управления автомобилем путем проб и ошибок. Существует специальная литература, но не каждый готов читать наставления, порой весьма устаревшие. Иногда попадаетесь и хороший инструктор в автошколе, но это еще более редкий случай, чем читающий водитель. «Заправка» решила немного рассказать новичкам о том, о чем почему-то умалчивают инструкторы.

РУЛИМ ПРАВИЛЬНО

О том, как правильно держать руль, написано в любом руководстве по вождению — двумя руками, в положении 10-14 или 9-15, если представить руль в виде циферблата часов. Реже упоминают о том, как правильно вращать руль. Во-первых, делать это нужно быстро и точно. Во-вторых, руль постоянно должен быть под контролем, никакого свободного вращения не допускается. Техника такого руления давно известна, каждая рука при повороте работает как тянущая или толкающая. Очень важно быстро переносить руку из нижнего положения в верхнее, сохраняя при этом начальный угол хвата. Это позволит машине постоянно находиться под полным контролем водителя. При вращении руля одной рукой, что приходится делать при переключении передач, например, рулить надо не «ладошкой», а с переменной хватки руки в нижней части руля. Категорически не приемлемо вращение короткими пере хватами, как учат инструкторы «старой школы», — машина при этом плавает на траектории, а вращение руля получается медленным. Эта техника подходит разве

что для внедорожного вождения, да и там считается откровенно устаревшей.

Даже если технику руления вам поставили, большинство новичков все равно не могут комфортно вести машину по прямой и в поворотах. Им приходится постоянно подруливать. Кинофильмы тут плохой пример, там рулем дергают лишь для того, чтобы показать напряженное движение. В реальной жизни все намного проще и понятнее. Во-первых, рулевое колесо исправной машины стремится вернуться в положение прямолинейного движения. На руле есть соответствующее усилие, которое так и называется «возвращающее». Оно зависит от скорости и угла поворота машины, даже при наличии усилителя рулевого управления достаточно чуть расслабить руки и почувствовать его. Разумеется, чтобы что-то чувствовать, руль нужно держать крепко, но нежно. Например, так, как вы держите ручку или карандаш при письме. Если держать руль нежно, можно попробовать рулить не «на угол», а «усилием». Для того чтобы пройти пологий поворот, не нужно пытаться «нащупать» нужный угол поворота руля, у вас просто не хватит «рас-

четных мощностей», чтобы учесть угол увода покрышек, передаточное число рулевого управления и прочие факторы. Нужно просто вращать с усилием, достаточным для того, чтобы машина стала вписываться в этот поворот. Просто увеличивайте усилие, пока его не будет достаточно, и делайте это плавно, а на выходе из поворота позвольте машине распрямить траекторию. Руль отпускать не нужно, просто дайте ему плавно вернуться в его равновесное положение, сохраняя полный контроль. Нужно добиться того, чтобы поддержание прямой траектории и прохождение пологих поворотов проходило только рулением «на усилие», а не подбором угла поворота.

Плавность любых действий при вождении — показатель мастерства. Если машина дергается при действиях рулем, вы что-то делаете не так. Разумеется, сказанное относится к обычному движению по дорогам общего пользования. Раскачка машины всегда показатель неверно выбранной скорости, траектории или грубых ошибок при рулении. Если машина двигается дергано, задумайтесь, что вы делаете не так. И постарайтесь с такими навыками не выезжать на дороги во время сильного дождя или в снег. На сухом асфальте машина прощает многие ошибки, которые не простит скользкое покрытие.

ПАРА СЛОВ О ВАЖНОСТИ ПОСАДКИ

Очень важна посадка водителя. Лучшее всего все нюансы поведения машины человек ощущает, если его спина плотно прижата к спинке сиденья. Информация об ускорении от вашего вестибулярного аппарата и данные об усилии на руле помогут принять верное решение и правильно действовать в поворотах. Поэтому отрыв спины от кресла в дороге недопустим не только из-за комфорта, но и по соображениям безопасности. Не надо сидеть слишком низко и «выглядывать» в моменты маневров. Новичок таким образом совершает сразу несколько ошибок: лишает себя обзора, не видит

габаритов машины, надеется на свой несовершенный глазомер при выполнении маневров да еще и банально не чувствует, что происходит с машиной, куда и как она ускоряется, заносит или сносит ее в повороте. Ложное чувство безопасности от такой «укрытой посадки» ничем вам не поможет и в случае реального ДТП, скорее травмы будут сильнее из-за более выраженного подныривания под поясную лямку ремня, вытянутого положения ног и слишком близкого расположения головы к рулю.

При любых маневрах старайтесь избегать вращения руля на месте. И дело тут не в износе рулевого управления, выпадении шипов и прочем. Просто при этом водитель не знает, куда поедет машина в итоге, ведь угол поворота колес для него загадка. Вращение руля на месте совершенно не нужно тем, кто умеет вращать руль быстро, с применением правильной техники.

Учитесь строить траекторию и делить дорогу на полосы без разметки. Новичок старается «зажиматься» в сторону направления поворота заранее, часто слишком рано начинает поворот, но поворачивает на небольшой угол, а после прохождения апекса — точки траектории, максимально близкой к внутреннему краю поворота, — резко увеличивает угол поворота. И начинающий водитель почти всегда не видит точки выхода из поворота, ориентируясь по каким-то второстепенным деталям разметки. Это часто вызывает рывки машины, скольжение колес или банальное залезание в соседнюю полосу. А также аварии, повышенную нервзность, необходимость очень тщательно отслеживать траектории соседних машин в потоке. Машина попросту не вписывается в повороты, что для окружающих оказывается неприятным сюрпризом. Навык же делить дорогу на полосы без видимой разметки помогает и при прохождении поворотов, и при движении по прямой. В повороте возможность видеть траекторию поможет безопасно пройти поворот с минимальными поправками. А на прямой позволит обойтись минимальными подруливаниями.

ОСНОВНЫЕ ОШИБКИ ПРИ ТОРМОЖЕНИИ

Разобрались с основными ошибками руления? Не менее важно хорошо тормозить. Даже после обучения в автошколе многие остаются со своими дурными привычками. Может, инструкторы и боролись, но явно не смогли убедить в необходимости изменений. Благо современные машины прощают очень многие ошибки в управлении.

Основная ошибка новичка — позднее торможение. Точнее, тормозить-то они начинают заранее, но очень слабо, лишь перегревая тормозные колодки. И лишь в конце дистанции начинают тормозить сильнее. Подобное поведение чревато ударом в зад от зазевавшегося соседа сзади, да и «поскользнуться» так очень легко. Нервности на дороге, плохой расчет траектории или скользкое пятно — и вот уже вы виновник ДТП. Также не нужно бояться тормозить в повороте, если машина с АБС и выпущена в этом веке. Машину не занесет, она не уйдет по касательной, просто чуть «упрется» при повороте, и не более того. Разве что на скользкой дороге и на очень высокой скорости прохождения, на пределе сцепления колес с дорогой тормозить не рекомендуется. Однако новички обычно просто боятся затормозить, если не вовремя заметили препятствие и... Тут все зависит от того, насколько хорошо инструктор на «Жигулях» вбил в голову начинающего водителя эту «истину».

УЧИМСЯ РАЗДЕЛЯТЬ ВНИМАНИЕ

Много сложностей вызывает и привыкание к машине. У начинающих водителей слишком много внимания отнимает контроль над органами управления, и потому они совершенно беспомощны, если на ходу нужно переключить свет, посмотреть показания приборов, изменить настройки системы климат-контроля или выполнить еще какое-то действие, требующее что-то переключить в зоне ниже направления взгляда. Решение в общем-то простое, нужно заранее на месте потренироваться в переключении различных систем, нужно на ощупь уметь найти нужное устройство и знать расположение всех кнопок и рычажков. Ну и понемногу учиться разделять внимание между несколькими зонами. Передней, боковыми и собственным автомобилем, а затем и над всем окружением.

Водить сложно? Это явно не самый простой навык, это комплексное умение, которое формируется и из психологической подготовки и моторных навыков, понимания происходящих с машиной процессов, поведения окружающих и многого другого. Но для начала нужно заставить себя не бояться и делать все правильно. Остальное понемногу приложится.



Не надо сидеть слишком низко и «выглядывать» в моменты маневров. Новичок таким образом совершает сразу несколько ошибок...



Андрей Кивинов:

«Пишу сценарии, езжу на дачу и сижу в няньках!»

— Андрей Владимирович, как давно вы за рулем Ford Kuga?

— Три года, и за это время с ним не было никаких историй, кроме разбитого стекла, в которое по дороге попал камешек. А еще я случайно упустил гарантию — приехал на автосервис на неделю позже. В машине обнаружили гарантийную поломку, но устранять ее пришлось уже за деньги. Зато в ней оказалась масса удобных опций вроде открытия багажника ногой.

— В вашей практике были автомо-

били, о покупке которых вы пожалели?

— Предыдущая машина Mitsubishi ASX. Не очень удобная для моего роста посадка, багажник оказался небольшим для перевозки стройматериалов и вещей. Двигатель тоже был слабоват. Спортивная по документам машина на практике плохо показала себя на трассе, особенно при обгонах — педаль в пол, а она еле тащится. Поэтому я довольно быстро избавился от этого автомобиля.

— В фильмах по вашим произведе-

ниям часто появляются автомобили, но однажды было замечено необычное транспортное средство — рикша (водителя рикши играет Виктор Бычков. — Прим. авт.) — в фильме «Курьер из Рая». Как возникла такая идея?

— Уже не помню точно, но, работая над сценарием, я где-то увидел подобную конструкцию. А в начале 80-х я и сам смастерил рикшу. Я тогда работал в НИИ технологии судостроения, и в каком-то журнале мне попалась статья про велорикшу. Я решил попробовать



Текст: Марианна Николина
Фото: Роман Останин

Андрей Кивинов, вероятно, самый экранизируемый бывший оперативник России. Автомобили он любит, и в его произведениях всегда находится место погоням и дорожным авантюрам. Сейчас писатель ездит на Ford Kuga, а пишет про следователей и преступников времен НЭПа.

ее построить. Материалов для изготовления было не достать, и я использовал детали от старых велосипедов, которые нашел на даче у родителей. Рикша получилась смешная — с люлькой с одной стороны, как мотоцикл. Я ездил на ней по линиям, а когда родился сын — катал его.

— У вас сохранился этот раритет с люлькой?

— Нет, я ее разобрал, потому что она оказалась невероятно тяжелой! Из-за веса затащить в сарай ее было слож-

но. Возможно, на даче до сих пор лежат какие-то детали от этого раритета.

— **Что нового происходит в творчестве?**

— Сейчас ждут выхода четыре проекта: телевизионные сериалы «Безопасность», «Волшебник» с Юрием Чурсиным и «Оперетта капитана Крутова» с Юлией Снигирь и Алексеем Чадовым. К Новому году выйдет телевизионный полнометражный фильм «Пурга». В данный момент я пишу необычную историю для Первого канала про времена нэпа.

— **Что за история?**

— Секреты выдавать не могу, но если в двух словах, это детектив, действие которого происходит в Ленинграде и Нью-Йорке 1927-1928 годов. История выдуманная, но некоторые герои имеют реальных прототипов. Возможно, для съемок будут приглашены голливудские актеры.

— **Вам приходится специально изучать этот период?**

— Да, я сижу в архивах и библиотеке, и выясняется много нового. Например, каким в те годы был Уголовно-процессуальный кодекс, какова структура милиции, да и обычный быт народа. В таких вещах, как правило, никто не придирается к сюжету, но на мелочи все обращают внимание. Целая команда помощников собирает для меня исторические материалы. Один секрет раскрою — в этом фильме я передам привет героям сериала «Убойная сила». Там был эпизод со швейной машинкой, которую нашел герой Андрея Федорцова — Вася Рогов. Машинка была украдена у мануфактурщика Мефодина в 1928 году, а нашли ее в 2003-м.

— **А автомобили того времени участвуют в фильме?**

— Безусловно, и обнаружился любопытный факт. Оказывается, в Ленинграде тридцатых годов в качестве такси работали около трехсот машин французской марки «Рено»! Еще будет автомобиль «Жестянка Лиззи» — на нем по сюжету ездят американские гангстеры.

— **Какие книги выходят у вас в ближайшее время?**

— Осенью планируется новеллизация по «Волшебнику» — это книга, написанная на основе сценария к фильму. История про уволившегося из правоохранительных органов мента и бывшего заведующего Домом культуры. Вдвоем они хотят заработать денег, открыв какой-нибудь бизнес. Сначала пробуют разбогатеть на детективном агентстве, но идея проваливается. Затем они обращают внимание, как отлично идут дела у различных магов, экстрасенсов и волшебников — прорицателей и им подобных, которые арендуют зал Дворца культуры для

своих махинаций. Друзья перенимают опыт и начинают успешно практиковать снятие порчи и сглаза, а также поиск потерянных вещей и людей. Весь сюжет рассказывать не буду, но это мелодрама о том, как люди верят в чудеса и покупаются на обещания шарлатанов от магии.

— **Почему вас вдруг заинтересовала эта тема?**

— Моя жена Вика, когда писала книгу о мистике и колдовстве, собирала материал — покупала газеты с подобными объявлениями. Я однажды открыл такое издание, был поражен масштабом деятельности, затем посмотрел пару серий «Битвы экстрасенсов», и таким образом возникла идея для нового сценария. Правда, его пришлось переписать. Изначально это было просто разоблачение, которое по просьбе продюсеров превратилось в любовную историю.

— **А в личных целях или в следственной практике вам приходилось обращаться к экстрасенсам?**

— Сам никогда не сталкивался, но на службе бывало, когда потерпевшие, у которых пропадали родственники или машины угоняли, ходили по экстрасенсам, платили им деньги, а потом говорили нам, например, — моя машина в таком-то районе, поезжайте. Мы спрашиваем: а конкретнее? Конкретики обычно не было, и мы никуда не ездили. Одно могу сказать, за все двенадцать лет службы я ни разу не видел, чтобы экстрасенс что-то нашел! (Улыбается.)

— **Вы сейчас путешествуете на машине?**

— Почти три года я никуда далеко не выезжаю, за исключением поездок на дачу и в деревню к тестю. Единственное приключение в дороге — встреча с лосями. Они бесстрашно выходят на проезжую часть, и если вовремя не притормозить, можно попасть в ДТП. Буквально на днях я спугнул такого красавца. Кроме того, я теперь дважды дед. Дочь жены Алиса и мой сын Кирилл обзавелись семьями и детьми, иногда «подкидывают» нам с Викой внуков — Алексея и Масимилиана. Жизнь стала более размеренной, что в общем-то хорошо — без потрясений оно лучше: пишу сценарии, езжу на дачу и сижу в няньках!



«Жестянка Лиззи» — на нем по сюжету ездят американские гангстеры...

Текст: Татьяна Хмельник
 Фото: Александр Потрафнов



Горный гном охраняет Судеты

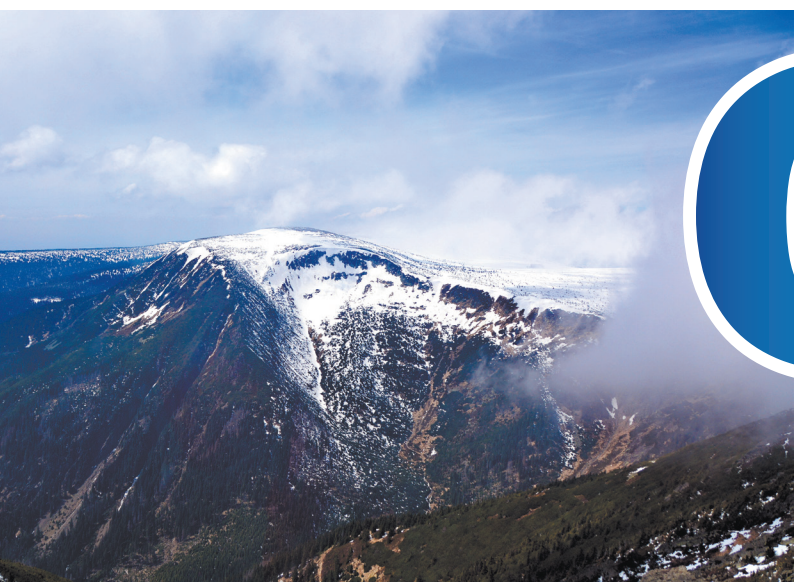
Судеты — земля особенная. Она столько раз переходила из рук в руки, что кровью здесь политы все поля и горы. Немцы сражались с чехами, чехи — с поляками, поляки — с австрийцами. Теперь основная часть Судет принадлежит Польше, а меньшая, называемая Крконоше, — Чехии. Причина такого повышенного внимания к территории — это полезные ископаемые: здесь есть и уголь, и разные руды, и строительный камень, и минеральная вода. Ну и что для петербуржцев особенно интересно — в Судетах провела школьные годы наша знаменитая Эдита Пьеха. Кроме того, здесь множество городков с сохранившейся архитектурой, горные леса, дороги-серпантины и скалы. Короче говоря, тут интересно.

НАТАНКУЕМ ЧЕРСТОВОГО ПАЛЕВА

О

дно из самых необычных впечатлений нашей поездки по приграничью Польши и Чехии было связано с особенностью славянских языков. Теперь в России на очередной заправке переглядываемся и произносим фразу: «Ну что, натанкуем палева?» Дело в том, что и в польском, и в чешском языках топливо называется почти одинаково — *palevo* (чешский) и *paliwo* (польский). А «танк» — это просто бак. Сотрудники российских АЗС, наверное, обидятся, если громко спросить относительно наличия «палева» на их станции, да если еще и черствого попросить. В лучшем случае

они с ледяной вежливостью скажут, что обзывать их хорошее топливо не стоит. В чешском и польских языках подобных слов, имеющих на русском языке совсем другое значение, довольно. Например, по-чешски черствый (*čerstvý*) переводится как свежий, позор (*rozor*) — внимание, польская уroda (*uroda*) — это красота, sklep (*sklep*) — магазин, польское и





Особенность посещения горных достопримечательностей заключается в сильной непредсказуемости погодных условий. Вот вы стоите внизу, светит солнышко... А после прибытия на самый верх вы открываете дверь в конце лестницы, ведущий наружу, — и утыкаетесь в густую пелену облаков...

чешское слово «господа» (hospoda) — харчевня. Так что скучать в дороге, читая местные вывески, не приходится.

В очередной раз «натанковавшись палева» и затоварившись в обычном «склепе», мы приехали в окруженную со всех сторон горами Центральные и Восточные Судет Клодзкую долину. Первое, что сразу бросается в глаза, — отличная от другой Польши архитектура застройки. И неудивительно: за последние 600 лет государственная принадлежность этой земли менялась несколько раз. До 1526 года здесь правили чешские короли, затем до 1742 года — австрийские Габсбурги, потом до 1871 года — прусские короли, а до 1945 года Нижняя Силезия принадлежала Германии. По результатам Второй мировой войны часть Нижней Силезии, включая Клодзко, была отдана Польше, власти которой быстро выселили отсюда всех немцев. Так что историческая застройка здесь имеет немецкие корни. Сохранились и арочные каменные мосты XIV-XVI веков, и замки, часть из которых переделана в гостиницы. Мы, к примеру, останавливались в отеле Zamek na skale — он строился с 1550 по 1625 год для семьи фон Рейхенбахов. Здесь в 1813 году во время короткого перемирия с Наполеоном прусский король Фридрих Вильгельм III, прибывший на курорт в Лендек-Здруй, отмечал свой день рождения. В гости к нему приехал и российский император Александр I.

Кстати, о курортах. Именно многочисленные минеральные источники придали широкую известность этой местности. Упомянутый Лендек-Здруй (немцы называли его Бад-Ландек) у подножия Золотых гор был основан еще в 1498 году. Другой курорт, Кудова-Здруй (Бад-Кудова) появился в 1636 году. Одной из пользующихся популярностью у туристов достопримечательностей служит часовня, построенная в 1774-1804 годах и отделанная внутри 3000 человеческих черепов и костями почти 21 тысячи человек. Подобные часовни-костницы известны еще в трех местах Европы: в чешском городке Кутна-Гора, где интерьер из нескольких тысяч костей был создан в 1870 году, а также в австрийском Гапльштате (1720 год). Кудова-Здруй вплотную примыкает к национальному парку Столовые горы, куда на выходные съезжаются тысячи любителей погулять среди красивых скал. Мы решили отойти от найденных туристских троп и в заповедном лесу, где даже в мае еще был снег, натолкнулись на каменный крест, высеченный из большого валуна. Он свидетельствовал о трагедии, которая

разыгралась в этом лесу 19 марта 1628 года: на кресте высечена надпись о том, что на этом месте была убита 15-летняя Марта, дочь каменщика. По легенде, местный наследник замка решил убить бедную девушку, поскольку она, будучи соблазненной им, могла помешать его свадьбе с богатой невестой. В роковой день девушка отправилась в соседнюю церковь, а в нагрудном кармашке у нее были три семечка редкостной лилии, которая росла лишь в саду ее бабушки. Молодой мерзавец на лесной дороге напал на Марту, убил и закопал ее неподалеку. На следующий год в тех местах охотник выслеживал оленя, чтобы подать его на свадебный стол хозяина замка. Вдруг в глухом лесу он увидел три прекрасные лилии. Он решил выкопать их луковицы и наткнулся на тело Марты — цветы росли из ее груди. Тогда охотник вместо оленя принес тело девушки к лилиям на свадебное торжество в замок. Жених от ужаса выбежал из зала и повесился на чердаке своего замка, а спустя 16 лет отец Марты вытесал этот крест.

ПРИНЦЕССА СПАСЛА РЕПА

Чешско-польскую границу, которая проходит по речке, отделяющей Быстрицкие горы от Орлицких, опознаешь только в месте ее пересечения по небольшим информационным знакам, стоящим на обочине дороги. Нет пограничных столбов, нет колючей проволоки и прочих неизменных в сознании российского человека атрибутов государственной границы. Другой любопытный пример прохождения границы мы увидели на горе Снежка — самой высокой вершине Судет (1602 метра над уровнем моря). Польско-чешская граница здесь проходит прямо через вершину. Попасть на Снежку можно пешком или на фуникулере. Для себя мы решили выбрать «ленивый» способ, который доступен исключительно с чешской территории с горнолыжного курорта Пек-под-Снежкой. С польской стороны надо долго-долго идти пешком на гору, для этого нужно много сил и времени.

Особенность посещения горных достопримечательностей заключается в сильной непредсказуемости погодных условий. Вот вы стоите внизу, светит солнышко, горы перед вами открыты, хотя кое-где и виднеются небольшие облачка. Вы рады тому, как повезло с погодой именно в тот день, когда вы приехали сюда, и сочувствуете тем, кто посещал вершину в густых облаках. Итак, машина оставлена на парковке, а вы, купив





В 1946 году вместе с матерью, отчимом и младшим братом Эдита Пьеха переехала в Польшу в шахтерский городок Богущув в Судетах.

билет туда и обратно, начинаете подъем на первую промежуточную станцию Ружова Гора (1339 метров). И ваша радостная улыбка в предвкушении красивых видов начинает медленно растворяться по мере усиления неизвестно откуда взявшихся облаков. А после прибытия на самый верх вы открываете дверь в конце лестницы, ведущий наружу, — и утыкаетесь в густую пелену облаков. Видимость — метров тридцать-сорок, это позволяет разглядеть скалы, за которыми чернеет каменистый склон. Посредине вершины линия государственной границы обозначена небольшими белыми столбиками. На чешской стороне стоит некий сарай, где разместились кафе и сувенирное отделение почты — чтобы ставить специальные отметки. На польской стороне — часовня и футуристическое здание кафе. Солнце нестерпимо слепит сквозь облачную пелену, которая принципиально покрывает тонким слоем самую макушку горы именно в тот момент, когда вы туда забрались.

Когда мы уже собирались уходить с вершины в расстроенных чувствах, дух этих гор старик Крконош (так его зовут чехи) или Рюбецаль (по-немецки) сжался над нами и прогнал облака. По легенде, этот горный дух добродушен, но вспыльчив; хорошим людям помогает, злым причиняет разные неприятности: сбивая с пути или сталкивая в пропасть. Так что, судя по его поведению, он нас за злых людей не принял, хотя сначала и решил показать свой нрав. Рюбецаль были посвящены старые немецкие сказки, которые были записаны Иоганном Карлом Музеусом еще в XVIII веке.

Одна из них о том, как горный дух похитил прекрасную силезскую принцессу Эмму, но той удалось бежать из золотой подземной клетки. В память о победе, совершенном с помощью волшебной репы, местные жители стали называть этого духа Исполиновых гор Счетчиком репы — Рюбецалем (Эмма послала старика пересчитывать репу на огороде, а сама сбежала). Раньше горы со Снежкой назывались Исполиновыми, и только в XX веке их стали называть по-чешски Крконоше (Krkonoše).

ДОЛЛАР ИЗ ЧЕШСКОГО РАЯ

Мы выезжали от подножья Снежки по долине реки Упа. А в соседней долине реки Лабы (немецкая Эльба) в местечке под названием Шпиндлерув-Млын (Мельница) в 1922 году начал писать свой знаменитый «Замок» Франц Кафка. Он уже был смертельно болен, гуляя по здешним склонам, и роман остался неоконченным.

Отсюда мы направляемся в Чешский Рай. Нет, это не совсем тот рай, в котором гуляют животные невиданной красоты и где растут райские яблоки. Это территория общей площадью 181,5 кв. км между городами Турнов, Сobotка и Йичин, которая получила статус глобального геопарка ЮНЕСКО. При этом в окрестностях масса различных достопримечательностей. Хотите старые средневековые замки? Они здесь есть в достаточном количестве и в разной степени сохранности. Из руинированных интересны замки XIV века: стоящий на высоком холме Трoц-

кий замок, боковые башни которого расположены на базальтовых скалах-останцах Баба и Дева, а также замок Фридштейн с башней-донжоном на скале. По легендам, этот замок после разрушения некоторое время был логовом разбойников. В хорошем состоянии можно увидеть замок XIV века Кост, про который вождь гуситов Ян Жижка говорил, что его неприступные стены как кость в горле. Есть замок Груба-Скала, в котором устроен отель, замок Вальдштейн — и это далеко не полный перечень. Любителям плотной и добротной еды, с картошкой, мясом да пивом, здесь тоже есть где развернуться. Только в этой части Чехии работает не менее десяти различных пивоварен, некоторые из них варят пиво по несколько сотен лет. Однако пиво, наверное, можно продегустировать вечером, а днем гораздо интереснее побродить по Праховским скалам.

Для нас, жителей огромного мегаполиса, местный воздух казался удивительным и необычным. Это какое-то необъяснимое чувство, когда от обычного дыхания вдруг получаешь несказанное удовольствие. Туристические тропы, одна «зеленая» — протяженностью более 3,5 километра, на прохождение которой можно потратить 2,5-3 часа, и «желтая», вдвое короче, проложены в сосновом лесу сквозь песчаниковые скалы, где устроены лестницы и смотровые площадки. Порой тропа проходит через расселины в скалах, ширина которых достигает всего 35 сантиметров ширины! Бывают случаи, когда в таких местах вдруг встречаются туристы, идущие с разных сторон — одни вверх, а другие вниз. Разойтись в этом узком проходе они не могут, кому-то приходится возвращаться назад. В выходные дни и в хорошую погоду народа здесь очень много — когда мы выезжали с парковки у главного входа, то машины приехавших после нас посетителей стояли по обе стороны дороги на протяжении километра. Интересна одна местная история — правдивая. Дело в том, что на протяжении нескольких столетий эта земля принадлежала семье Шлик, которая разбогатела на изготовлении в XVI веке денег из собственных серебряных рудников. Эти серебряные монеты именовались по названию имени Шликов Йоахимсталь — йоахимсталерами. На Руси эти монеты называли ефимками, а длинное неудобное слово «Йоахимстальер» сократили до короткого «талер». Затем в разных странах стали появляться свои вариации этого ставшего для европейских стран стандарта — в виде названий далер, даалдер, доллар. Так что привычный нам доллар, оказывается, ведет свою родословную из чешских гор от семейства Шликов. Кстати, о деньгах. Поскольку в Праховских скалах посещаемость будь здоров и половина посетителей — немцы (тут до Германии рукой подать), то за вход, если у вас ну совсем не случилось чешских крон, немного поломавшись, берут и евро. Не упускать же посетителя из-за такой ерунды!

МАСЛО
С ЖЕЛЕЗНЫМ
ХАРАКТЕРОМ

GENESIS ARMORTECH*

ЗАЩИЩАЕТ ДВИГАТЕЛЬ
В 10 РАЗ ЛУЧШЕ
ТЕСТОВЫХ НОРМАТИВОВ**



* Генезис. Армортек. ** По результатам испытаний по методу Sequence VIII, по показателю «потеря массы подшипников коленвала» по сравнению с требованием стандарта API SN, Southwest Research Institute (SwRI), США.



ЛУКОЙЛ

РЕКЛАМА

РЕВОЛЮЦИОННОЕ ТОПЛИВО ЭКТО 100



АБСОЛЮТНАЯ ЭНЕРГИЯ РОЖДАЕТ АБСОЛЮТНУЮ СКОРОСТЬ

PORSCHE

ВЫБИРАЕТ

ЭКТО 100



РЕКЛАМА