

Заправься и выиграй автомобиль! с. 24

ПОЛЕЗНЫЙ ЖУРНАЛ ДЛЯ АВТОМОБИЛИСТОВ

Заправка

курьер-советник

16+



декабрь 2017 #9 (042)

Резина по сезону

14-15



Вырежи и сохрани!

Volkswagen Amarok — перезагрузка

08-11

АКЦИЯ!



РЕМОНТ АВТОМАТИЧЕСКИХ
КОРОБОК ПЕРЕДАЧ

15 000 руб.

923-23-12

ООО «АКПП СПБ ЦЕНТР»,
Малый пр. П. С., 1а, Старо-Петергофский пр., 20

ВЫСОКОЕ КАЧЕСТВО
ЗА УМЕРЕННЫЕ ДЕНЬГИ!

РЕКЛАМА

РЕВОЛЮЦИОННОЕ ТОПЛИВО ЭКТО 100



АБСОЛЮТНАЯ ЭНЕРГИЯ РОЖДАЕТ АБСОЛЮТНУЮ СКОРОСТЬ

PORSCHE

ВЫБИРАЕТ

ЭКТО 100





Наши чувства взаимны Мой автомобиль. Мой Сервис

**Выгодное предложение для автомобилей
«Мерседес-Бенц» А- и В-Класса, CLA и GLA.**

Автомобили не выражают эмоций, но они всегда дают понять, понравился ли им сервис. Позвольте нам проявить заботу о Вашем «Мерседес-Бенц», а затем просто прислушайтесь к его работе. У Вас не останется сомнений в том, что авторизованный сервисный центр — самое подходящее место для обслуживания Вашего автомобиля.

Воспользуйтесь предложением*,
действующим до 31 декабря 2017 года.

ТО 1 — 13 100 руб.

ТО 2 — 14 900 руб.

*Предложение предусматривает проведение работ по замене масла, масляного фильтра, воздушного фильтра, фильтра салона, а также ряд проверок, которые выполняются в рамках ТО 1 или ТО 2.

Указаны рекомендованные розничные цены с НДС для автомобилей с бензиновыми двигателями с учетом стоимости работ и запасных частей, а также моторного масла «Мерседес-Бенц». Окончательную цену предложения для Вашего автомобиля уточняйте на сайте www.mercedes-benz.ru и у специалистов авторизованных сервисных центров «Мерседес-Бенц».

Mercedes-Benz

The best or nothing.



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:
П/И № 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.

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: info@kurier-media.ru

Отпечатано в ООО «Агент
типография»,
194044, Санкт-Петербург,
Б. Сампсониевский пр., д. 60, лит. И.
Тираж 20 000 экз. Заказ № 2761-17.

Установленные дата и время
подписания в печать —
30.11.2017, 16.00. Фактические
дата и время подписания
в печать — 30.11.2017, 16.00.
Дата выхода — 04.12.2017.

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:
VOLKSWAGEN.COM

**Посмотреть предыдущие
номера журнала можно
здесь:**



HYUNDAI CRETA ВЫРВАЛСЯ В ЛИДЕРЫ

НА ПЕТЕРБУРГСКОМ РЫНКЕ новых легковых автомобилей сменился лидер продаж. Самой популярной легковушкой стал Hyundai Creta, а прежний лидер — Hyundai Solaris — опустился аж на четвертое место, сообщает аналитическое агентство «Автостат».

В октября корейская компания продала в Петербурге 475 кроссоверов, что на 62 % больше прошлогоднего результата. Второе место в списках продаж занял седан Volkswagen Polo, разошедшийся по городу тиражом в 398 машин. К слову, это на 20 % меньше показателя

прошлого года. Тройку замкнул KIA Rio с результатом в 383 проданных экземпляра (на 4 % меньше показателей октября 2016 года).

Бывший лидер рейтинга — Hyundai Solaris — показал результат 378 купленных автомобилей (-32 % по сравнению с прошлым годом). Следом за «Солярисом» следует Renault Duster с ростом продаж в 14 % — 260 проданных машин.

Напомним, всего за октябрь 2017 года в Петербурге было продано 8700 легковых автомобилей, что на 13 % больше, чем годом ранее.

TESLA ПРЕДСТАВИЛА БЕСПИЛОТНЫЙ ЭЛЕКТРОГРУЗОВИК

ГЛАВА КОМПАНИИ TESLA MOTORS Илон Маск презентовал в Калифорнии первый электрический грузовик с автопилотом, сообщает ИА «NEWS».

По его словам, при полной нагрузке фура, сконструированная по принципу пули, сможет проехать более 800 километров на максимально возможной скорости. Это соответствует большинству грузовых маршрутов в США. Таким образом, большегруз сможет доехать до точки назначения и вернуться назад без подзарядки. При этом

использование фуры Tesla будет куда эффективнее. Несмотря на высокую стоимость (только батарея оценивается в 100 тысяч долларов), владелец сможет быстро окупить грузовик благодаря экономии на бензине и зарплате водителю.

Сообщается, что новинка оборудована четырьмя независимыми двигателями, по одному на каждое заднее колесо. Эти моторы разгоняют многотонный грузовик до 60 км/ч за пять секунд. Производство новинки Tesla планируется начать в 2019 году.



КТО НА КРУГЕ, ТОТ И ГЛАВНЫЙ



В РОССИИ ВСТУПИЛИ В СИЛУ ИЗМЕНЕНИЯ ПДД, касающиеся проезда перекрестков с круговым движением.

Согласно постановлению правительства, водитель, въезжая на перекресток равнозначных дорог, на котором орга-

низовано круговое движение и который обозначен дорожным знаком 4.3 «Круговое движение», обязан уступить дорогу автомобилям, движущимся по данному перекрестку. Исключение составляют перекрестки с круговым движением, на

которых установлены знаки приоритета или светофор, — тогда движение по нему осуществляется в соответствии с их требованиями.

— Практически во всех европейских странах установлен приоритет проезда перекрестка с круговым движением. Это в том числе позволяет увеличить пропускную способность улично-дорожной сети, — говорится в комментарии к постановлению.

Несмотря на то что изменения ПДД официально вступили в силу в ноябре, эксперты призывают автомобилистов быть предельно внимательными на таких перекрестках.

ЭКСПЕРТЫ НАЗВАЛИ ЛУЧШИЙ ЖЕНСКИЙ АВТОМОБИЛЬ

HYUNDAI IONIQ стал лучшим автомобилем для женщин по версии жюри конкурса Womens World Car of the Year.

В составлении рейтинга приняли участие двадцать шесть представительниц СМИ со всего мира. Журналистки оценивали ходовые качества машин, их внешность, безопасность, экологичность, соотношение «цена — качество», а также удобство для перевозки детей и вещей.

На второй строчке рейтинга оказалась обновленная Mazda CX-5. Женщины назвали его «лучшим семейным автомобилем». Лучшим кроссовером журналистки признали новый Peugeot 3008, самым роскошным — седан BMW 5 Series, а самым спортивным стал Honda Civic Type R.



В РОССИИ СТАРТОВАЛИ ПРОДАЖИ RIO X-LINE

РОССИЙСКИЕ ДИЛЕРЫ KIA начали продавать новый кросс-хэтчбек Rio X-Line. Стоимость автомобиля, который доступен в восьми комплектациях, варьируется от 774 900 до 1 024 900 рублей.

На выбор покупателю будут доступны два атмосферных бензиновых двигателя — 1.4 Карра мощностью 100 л. с. и 1.6 Gamma, выдающий 123 л. с. Оба мотора могут работать как с 6-ступенчатой механикой, так и с 6-диапазонным автома-

том. В базовой комплектации новинка оборудована двумя фронтальными подушками безопасности, электростеклоподъемниками, дневными ходовыми огнями, кондиционером, подогревом передних кресел и руля, системой курсовой устойчивости и стабилизации, помощником при старте на подъем и контролем давления в шинах, а также предустановленной системой экстренной связи и оповещения «ЭРА-ГЛОНАСС».





TR.MOTOR1.COM

ЖЕП ПРЕДСТАВИЛ ОБНОВЛЕННЫЙ WRANGLER

НА МЕЖДУНАРОДНОМ АВТОСАЛОНЕ в Лос-Анджелесе состоялась премьера нового поколения культового внедорожника Jeep Wrangler.

Новинка, как и ожидалось, сохранила рамную конструкцию, однако получила новый алюминиевый кузов, благодаря чему масса автомобиля снизилась на 90 килограммов. В конструкции Jeep Wrangler остались съемные кузовные панели, лобовое стекло и двери, что позволяет предложить клиентам различные варианты компоновки автомобиля. Кроме того, его можно будет приобрести в 2- и 4-дверной модификации. Внешне новинка осталась похожей на предшественника. Она имеет фирменную трапециевидную решетку радиатора, капот с вентиляционными отверстиями, круглые фары и квадратные фонари. Зато интерьер внедорожника претерпел существенные изменения. В частности, он получил новую

приборную панель с цифровым дисплеем, который расположен между циферблатами. Также появилась новая информационно-развлекательная система с большим сенсорным монитором. Плюс ко всему изменились практически все кнопки и механические переключатели.

Под капотом внедорожника расположен 2-литровый бензиновый мотор с наддувом мощностью 268 л. с. Также обновленный Jeep Wrangler будет доступен с 3,5-литровым двигателем V6 Pentastar мощностью 285 л. с. В дальнейшем планируется предложить клиентам и 3-литровый дизель. Все двигатели будут работать в паре с 6-ступенчатой МКПП или 8-ступенчатым «автоматом» ZF.

Ожидается, что продажи новинки на российском рынке начнутся в апреле 2018 года. Цены на обновленный Jeep Wrangler будут названы позднее.

ЭЛЕКТРИЧЕСКИЙ SMART ДОЕДЕТ ДО РОССИИ В 2018 ГОДУ

В 2018 ГОДУ на российском рынке начнутся официальные продажи электромобилей марки Smart, сообщает Wroom.ru со ссылкой на пресс-службу компании «Мерседес-Бенц Рус».

Smart Electric Drive оснащается компактным синхронным электромотором мощностью 60 кВт (82 л. с.), расположенным под полом багажника. Литиево-ионную батарею емкостью 17,6 кВт/ч можно заряжать от бытовой электросети, а паспортный запас хода на одной зарядке — 155 км по европейскому циклу NEDC. Электрические версии есть как у двухместных, так и у четырехместных «смартов». Продажи в России начнутся весной или летом 2018 года, цены объявят позднее. В Германии электрический Smart Fortwo стоит как минимум 22 тысячи евро — почти вдвое дороже обычного автомобиля, но покупателям таких машин предоставляют государственную субсидию в размере 4,4 тысячи евро. В России базовый Smart Fortwo оценивается в 790 тыс. рублей.



RU.PINTEREST.COM

За отсутствие знака «Шипы» начнут штрафовать

С 1 декабря водителей, поменявших резину на шипованную, но не наклеивших на свой автомобиль знак «Ш», начнут штрафовать.

Соответствующая поправка в ПДД вступила в силу еще в апреле 2017 года, но до наступления календарной зимы фактически не применялась. За нарушение нововведения предусмотрено наказание — предупреждение в первый раз и штраф 500 рублей во второй.

Напомним, изменения в правила внесли из-за разницы в длине тормозного пути у автомобиля с шипованными колесами и с обычной резиной. Шипованная машина на зимней дороге останавливается значительно быстрее, так что в случае экстренного торможения водителю следующего сзади автомобиля может просто не хватить времени для того, чтобы избежать столкновения. В ГИБДД рассчитывают, что наличие предупреждающего знака позволит другим водителям правильно рассчитать дистанцию.

Согласно ГОСТ знак «Шипы» должен представлять собой белый равнобедренный треугольник с красной окантовкой, установленный вершиной вверх. В его центре должна быть буква «Ш» черного цвета. Сторона треугольника должна быть длиной не меньше 20 см, ширина окаймляющей по краям красной полосы — 2 см.



Volkswagen Amarok —

ПЕРЕЖИВАЕТ

V6

Volkswagen Amarok появился на российском рынке еще в 2010 году, и кажется, что писать об этой далеко не новой модели сегодня — моветон. Однако рестайлинг 2017 модельного года принес множество интересных новшеств и об обновленной машине стоит рассказать подробнее.

Новые опции и возможности

Главное изменение, несомненно, под капотом, теперь тут прописался трехлитровый турбодизель V6, что сразу выделяет машину среди одноклассников. Мощность нового силового агрегата 163, 204 или 224 л. с., а крутящий момент самой мощной версии 550 Нм! В пару могучему мотору на российском рынке полагается только восьмиступенчатая автоматическая коробка передач, что тоже весьма нехарактерно для подобного рода машин. Конечно, можно приобрести Amarok и с обычным двухлитровым дизелем, причем как в версии с автоматом, так и с механикой. Всем версиям с АКПП полагается постоянный полный привод с межосевым дифференциалом Torsen, а среди опций есть и блокировка заднего межколесного дифференциала — для улучшения проходимости. Конечно же, рестайлинг затронул и другие узлы машины. Так, заметно обновился салон. Появилась совершенно другая передняя панель с новым мультимедийным комплексом, более комфортные сиденья с опциональным электроприводом, новая двухзонная автоматическая климатическая система и другие приятные мелочи. Задний борт теперь с газовыми упорами, и камера заднего вида имеется. При этом в своем

классе у него самая просторная двухрядная кабина, задние места тут вполне полноценные, не хуже, чем в обычном внедорожнике. Грузовая площадка осталась прежней, достаточно просторной, принимающей стандартную европалету. А силовой задний борт и система крепления позволят загружать и что-то длиннее грузовой платформы, например квадроцикл или пакет бруса. Разумеется, конструкция рамная. Это единственная рамная модель VW в Европе, да и пикапы с несущим кузовом пока экзотика. Несмотря на наличие этого спорного узла в конструкции, проблем с пассивной безопасностью нет, машина получила отличные рейтинги в 4-5 звезд. Ну а для тех, кто наличие рамы только рад, есть еще одна отличная новость. В отличие от абсолютного большинства производителей VW предлагает ремонтные комплекты для рамы. В случае ее повреждения на бездорожье или в результате ДТП можно заменить поврежденную часть — отдельные лонжероны и усилители доступны для заказа. Согласитесь, это гораздо приятнее, чем менять этот сложный и очень дорогой узел целиком в результате локального повреждения.

Основное отличие Amarok от большинства официально представленных на российском рынке подобных машин за-

Текст: БОРИС ИГНАШИН
Фото: VOLKSWAGEN.COM



ключается в очень высоком уровне комфорта салона, наличии современных опций повышения безопасности, а также присутствии в линейке моторов шестицилиндрового дизеля и современной восьмиступенчатой АКПП. На фоне более утилитарных собратьев даже простые версии Volkswagen Amarok выглядят как машина из будущего. Однако за все нужно платить, автомобиль заметно дороже одноклассников. На этом закончим наш технический экскурс и добро пожаловать к машине.

А вместо сердца — дизельный V6

Внешность VW Amarok авторства да Сильвы немного освежили новыми бамперами, радиаторной решеткой и оптикой. В остальном машина осталась той же — уверенной, пропорциональной и, пожалуй, красивой. Дорожный просвет у полноприводных версий намекает на неплохие внедорожные возможности, а еще на то, что садиться в салон будет тяжело без подножки. Надпись V6 на радиаторной решетке — повод для зависти конкурентов, под капотом этой машины больше 200 лошадиных сил. Все четыре двери полноразмерные, задние пассажиры не ужаты в возможностях, хотя посадка на заднем

диване неизбежно слишком «прямая». Задний борт пикапа запирается на ключ, а открывается вполне цивилизованной ручкой, как у обычной легковой машины. В открытом горизонтальном положении борт удерживается двумя силовыми тросами, на него можно встать без риска повреждения конструкции. А вот закрывается он легко, сказывается помощь газовых упоров и высокое качество исполнения замков. В штатной комплектации пол простой металлический, пластиковая вставка, предохраняющая его от царапин, — это опция. Разумеется, есть крышка и кунг, тоже опциональные, но весьма популярные элементы. В наших условиях открытая грузовая платформа не очень практична. Высокая посадка машины обеспечивает прекрасный вид на подвеску и трансмиссию. Тут все наглядно, как на картинке в учебнике, — сзади рессоры, спереди мощные рычаги независимой двухрычажки с пружинами, задний неразрезной мост, картер передней передачи, а если чуть наклониться, то будет видна раздаточная коробка и карданные валы. Машина кажется даже излишне высокой, но помните, она берет на борт до тонны груза в комплектации с усиленными задними рессорами, груженная, она будет заметно ниже.



Эргономика и управляемость

При наличии подножки попасть в салон легко, а если ее нет, придется тренировать растяжку и беречь брюки. Удобнее всего держаться за руль, надеясь, что рулевая колонка сделана крепко. Устраиваемся в кресле и заводим мотор, дизель греется долго, пусть чуть разгонит масло. Старт обычным ключом, причем придется немного подождать, пока у холодного дизеля отработают свечи накала. Дальше под хорошо слышимое дизельное тарыхтение начинаем осваиваться. Посадка водителя почти образцовая. Отличное кресло, и, что самое главное, не ощущается наличие рамы. Обычно у машин с такой конструкцией кузова пол расположен слишком высоко и приходится излишне вытягивать ноги, что не добавляет комфорта, или же салон получается очень высоким. Тут создатели автомобиля нашли компромисс — высота кузова довольно большая, но не кажется чрезмерной, а рама расположена максимально низко и не мешает эргономичной посадке. Внутри салона создается ощущение, что ты находишься в нормальной легковой машине. Удобные кресла, совершенно легковая приборная панель, полноценный мультимедийный комплекс и автоматический климат-контроль. Разве что огромный ящик для документов под лобовым стеклом, да еще с розеткой 12 вольт, и мощный рычаг ручного тормоза намекают, что это все же коммерческая техника — грубая и крепкая. Тактильные ощущения от панелей салона тоже выдают что-то грубое и крепкое. Пластик в основном жесткий, но все, чего касаются руки водителя, сделано качественно и приятно.

Остальное софт-лук и не более того. Дизайн и эргономика явно говорят о том, что мы в салоне Volkswagen: все на привычных местах, работает столь же привычным образом, и даже размеры ниш в дверях и на центральной консоли, похоже, типовые. Это все та же образцовая эргономичность и стандартность, за которую многие так уважают марку. Заглянем и на задний ряд сидений. Попасть сюда не сложнее, дверь распахивается широко. Запас пространства в области коленей более чем убедительный, в дальней дороге сложности вызовет не теснота, а излишняя вертикальность посадки и сравнительно простой профиль сидений с минимальной боковой поддержкой. В остальном пассажиры ничем не обижены: кожа, подголовники, три ремня

безопасности, подлокотники на дверных картах и электростеклоподъемники. И даже подстаканники есть, правда, на самом полу.

Спустя пару минут после запуска звук мотора становится мягче, но стрелка указателя температуры с места не двигается — дизель полностью прогреется только на ходу. Но теплый воздух уже идет, так что зимой в салоне будет достаточно уютно. Да и подогрев сидений никто не отменял. Настраиваем обзор — и можно ехать. В зеркалах видно почти все. Широкие «лопухи» по бокам очень удобны, оставляя минимум мертвых зон. Дорога за задним бортом отлично просматривается в камеру заднего вида. А вот зона «справа спереди» может вместить

как минимум человека, да и, пожалуй, мопед там способен спрятаться без проблем. Тут поможет только внимание и парктроники. Маневрировать в узких дворах будет несложно, но удовольствия не ждите. Зато на дороге обзорность великолепная. Посадка водителя выше, чем в большинстве кроссоверов и даже рамных внедорожников, ваша голова где-то на уровне водителей «Газелей». При такой высокой посадке обзору может препятствовать только кузов грузовика, поверх любой легковушки все видно отлично. Обычного спутника высоких машин — валкости и кренности не наблюдается. Расплата за это — достаточно жесткая подвеска. Зато в придачу идет очень неплохая управляемость и отличное реактивное действие на рулевом колесе.

С пустой грузовой платформой пикап управляется как хорошая легковушка, без кренов и запаздываний. На прямой он очень устойчив, не боится колеи и не требует подруливаний, разве что сильный боковой ветер заставляет немного корректировать траекторию. Постоянный полный привод и наличие ESP позволяет не бояться типичной для таких машин склонности к заносам под тягой — задняя ось не «взбрыкнет» на скользком покрытии, даже несмотря на очень мощный мотор. Зато в поворотах можно «заправлять» машину тягой, тут это происходит безопасно и мягко. Единственный недостаток, связанный с малой загрузкой задней оси, проявился на скользкой грунтовой дороге: колеса задней оси очень легко срываются в пробуксовку, и Torsen ничего не может с этим поделать. По мере роста нагрузки машина ожидаемо становится мягче, а крены чуть больше.



Расход и проходимость

После прогрева двигателя, а это буквально минут пять движения по трассе, можно проверить, на что способен мотор. Ускорение сделало бы честь горячему хетчбэку, особенно при стартах «с места». В кресло вжимает очень хорошо, ведь на разгон до сотни машина тратит около 8 секунд. Дуэт мотора и коробки работает идеально, радуя паровозной тягой и абсолютно бесшовными переключениями. В любой момент двигатель готов выдать всю лавину момента в доли секунды, турбоямы не ощущаются, едва уловимая задержка скорее связана с переключением коробки на передачу пониже. На скоростях выше 130 км/ч начинает ощущаться далеко не идеальная аэродинамика кузова, цифры расхода топлива подсказывают, что мотор трудится вовсю, а динамика ощутимо падает, но мощный V6 способен разогнать машину до почти двухсот километров в час. Для экономных водителей есть еще один сюрприз, на постоянной скорости 70-90 км/ч цифры расхода топлива на экране борткомпьютера способны заставить позеленеть от зависти иную малолитражку. 4,5-6,5 литра на сто километров — это очень хороший показатель для машины массой в две тонны и полным приводом. Прогретый мотор в салоне почти не слышен, разве что на холостых оборотах явно ощущаются вибрации и дизельное «постукивание». Снаружи шума больше, но и он не выходит за рамки разумного, вы явно не разбудите соседей поздней ночью. И в движении мотор почти всегда ведет себя тихоней. Коробка передач старается держать обороты поменьше, а тяги в городском ритме хватает, обычно нужды крутить дизель выше двух тысяч оборотов просто нет. На трассе основной источник шума — аэродинамика. Воздух солирует в шумовом оркестре с хорошим запасом, разве что звук покрышек на шершавом покрытии способен его заглушить. Но это на небольших скоростях. После 110-130 км/ч шум ветра заставляет чуть повышать громкость музыки и голос при разговоре, но быстро усиливается с ростом скорости. Улучшить ситуацию наверняка сможет установка крышки грузового отделения

или кунга. Ведь шумоизоляция машины выполнена хорошо, это ощущается по степени заглушения наружных шумов на меньших скоростях.

Что способно удивить, так это тормозная динамика. Как-то не укладывается в голове, что большая и высокая машина может тормозить ТАК. При продавливании педали тормоза до срабатывания ABS на сухом асфальте водитель попросту повисает на ремне безопасности, а машина буквально встает на дыбы. Широкие покрышки и огромные тормозные механизмы, кажется, нарушают законы физики, осаживая машину невообразимо быстро. Никаких ассоциаций с долгим и натужным торможением грузовиков. Просто отличные тормоза для столь тяжелой машины.

Как любую другую полноприводную машину, мы опробовали Amarok на бездорожье. Но вопреки обычному порядку, это была не «лайтовая» лесная трасса, а заезд на такой же машине, как и тестовая, по мотокроссовой трассе HeliDrive в рамках мероприятия Amarok Hero. Единственная разница с тестовым автомобилем заключалась в использовании резины с более агрессивным рисунком протектора. Обычный водитель, увидев такую «пересеченку», обычно просто сдает задом до места, где можно развернуться и умчаться в объезд. Грязь до ступиц, безразмерные лужи, колея, крутые подъемы

и «гребенка» выглядят очень грозными препятствиями, но Amarok отлично их преодолевает. Хватает и геометрической проходимости, и тяги. А трансмиссия отлично справляется с нагрузкой даже без пониженной передачи, благо восьмиступенчатая АКПП имеет очень большое передаточное число. Обычная тестовая машина на раскисшей грунтовке чувствует себя значительно менее уверенно из-за чисто асфальтовых покрышек. Их протектор сразу забивается грязью, и автомобиль становится почти беспомощным. Это еще раз подтверждает простой факт: как бы ни был крут внедорожник, все его возможности ничто без подходящей покрытию резины. И если вы планируете использовать Amarok именно как внедорожник, озаботьтесь приобретением резины для бездорожья.

РЕЗЮМЕ

Я не очень люблю пикапы. Обычно они не очень комфортные, не очень хорошо управляются, да и динамики турбодизелей 2,5-2,8 литра обычно не хватает для комфортного передвижения, не говоря уже о том, что АКПП большинству комплектаций просто не положена. VW сделал нечто идущее в разрез с «правилами», и рестайлинговый Amarok с двигателем V6 лишь более контрастно подчеркивает отличия от соперников. Машина отлично рулится, у нее комфортный и удобный салон, у нее очень мощный мотор и отличная АКПП. Конечно, машина заметно дороже и сложнее своих утилитарных собратьев, но современный пикап в любом случае дешевым не будет, а с надежностью у коммерческой техники VW обычно все же полный порядок. И эта машина мне нравится намного больше, чем более простые и «грузовые» ее собратья по классу.





Автостук

Текст: Дмитрий Полянский
Фото: ИНТЕРПРЕСС,
USOLIE.INFO

Выявлением дорожных нарушителей займутся народные инспекторы

Грубые и невнимательные автовладельцы смогут навлечь на себя десятки штрафов в день, даже ни разу не попавшись сотрудникам ГИБДД. Народные инспекторы будут следить за порядком на дорогах и оповещать полицию с помощью мобильного приложения.

Правительство России внесло в Госдуму законопроект, согласно которому фотоснимки и видеозаписи от очевидцев станут основанием для автоматического наложения штрафа на лихачей. Народными инспекторами, согласно документу, могут стать граждане, зарегистрированные на портале госуслуг и установившие на своем записывающем устройстве специальное ПО. Доработать законопроект в Госдуме планируется к середине декабря.

Сейчас дорожная полиция тратит много времени на то, чтобы отлавливать лихачей и составлять протоколы, плюс стражам порядка приходится доказывать факт нарушения. При этом у них есть всего два месяца на то, чтобы привлечь автохама к ответственности. С новой программой это начнет происходить в считанные часы. Заявления будут предельно упрощенными, но не анонимными. Отправлять

записи смогут только пользователи портала госуслуг, обладающие электронной подписью.

Сейчас у бдительных граждан есть два способа наказать нарушителя. Один из них, с размещением записи в соцсетях, больше рассчитан на моральное удовлетворение, а другой, с заявлением в полицию, слишком хлопотный и пригоден лишь для особо упорных правдоискателей.

В октябре вызвала резонанс публикация фото, где видна машина с ребенком за рулем. Как рассказали очевидцы, ВАЗ летел со скоростью 140 км/ч по КАД, рыская из стороны в сторону. Отец, передавший руль малышу, сидел и курил. ГИБДД возбудила дело лишь после заметок в СМИ, посетовав, что никто из автомобилистов не обратился в полицию незамедлительно после увиденного.

— Приложение «Народный инспектор» упрощает фиксацию нарушений, — считает депутат Госдумы Вячеслав Лысаков. — Оно даст возможность записывать и отправлять информацию на портал госуслуг без написания заявления. Федеральную программу совместно разработают МВД и Минсвязи, она будет защищена от вмешательства, возможных подделок и фальсификаций, монтажа. В нее включена цифровая подпись. Когда вы, пользуясь этой программой, снимете видеофайл и отправите его на портал госуслуг, он сразу поступит в Гос-

С помощью мобильного приложения «Народный инспектор» можно будет фиксировать и сразу предъявлять в ГИБДД такие виды опасных нарушений, как проезд на красный свет, выезд на занятый перекресток с созданием затора, несоблюдение требований разметки и дорожных знаков, нарушение правил стоянки, движения через ж/д пути и маневрирование, а также неопуск машин скорой помощи или пожарных.

Руководитель центра водительского мастерства «Драйв-класс» Илона Накутис считает, что нужно отнести под «юрисдикцию» народных инспекторов и такое нарушение, как выезд пробок на светофоре с последующим вылезанием на красный свет за стоп-линию. Это не только хамство по отношению к общей очереди на проезд, такой водитель затрудняет всем остальным обзор перекрестка.

автоинспекцию, и штраф выносится без составления протокола — точно так же, как это делается по автоматическим камерам.

При этом запись или фото будут, как и сейчас, проверять на пригодность. При нечеткой съемке, при невозможности прочесть цифру или букву номера автомобиля файл будет забракован. То есть предварительная проверка будет выполняться так же, как и с фотовидеоматериалами, поступающими с камер автоматической регистрации.

Как пояснил заместитель председателя Общественного совета при ГУ МВД по СПб и ЛО Александр Холодов, правительство еще должно будет утвердить технические требования к оборудованию, использующему приложение «Народный инспектор».

— Механизм передачи сообщений в дорожную инспекцию есть и сейчас, — говорит директор клуба А-24 Денис Шубин. — Но отправленный видеоматериал не обязательно влечет решение о штрафе. Опыт показывает, что претензии полиции, подкрепленные записями со смартфонов и регистраторов граждан, отбиты юристами в суде. Эти гаджеты не были признаны надлежащими приборами, по которым можно точно измерить скорость и зафиксировать все обстоятельства.

Эксперты прогнозируют, что «Народный инспектор» даст эффект при использовании на автомобильных регистраторах. К использованию программы на смартфонах депутат Лысаков относится скептически. Она эффективна, если записывать постоянно. При этом сложно представить человека, который стоит на светофоре со включенным смартфоном и ждет, когда кто-то проедет на красный.

В разных странах разные обычаи. В соседней Финляндии, например, граждане издавна информируют полицию. В России желающих сотрудничать с государством гораздо мень-

ше. Однако эксперты считают, что неприятие «стукачества» не станет помехой в данном случае.

— Люди будут указывать полиции на наглые и опасные нарушения, — говорит Денис Шубин. — Я прогнозирую многочисленные материалы на лихачей-«шашистов» и на неправильную парковку.

Александр Холодов согласился с такой оценкой, добавив, что законопослушных автомобилистов раздражают также «обочечники» и водители, создающие заторы на перекрестках.

Депутат Вячеслав Лысаков уверен, что извечная отчужденность граждан от государства не помеха лавине сигналов. Люди и сейчас присылают в полицию сообщения десятками, а то и сотнями тысяч. Порталы региональных управлений ГАИ завалены видеофайлами и заявлениями.

В то же время депутат критически оценивает идею отнести под надзор народных инспекторов неправильную парковку. Изначально в законопроекте были только грубые нарушения, которые представляют опасность для жизни и здоровья.

Кстати, пресловутая парковка на газоне в любом случае не подпадает под видеофиксацию по федеральной программе. Наказание за этот проступок находится в ведении региональных властей.

По оценке Вячеслава Лысакова, «Народный инспектор» — эффективный способ борьбы со злостными нарушителями. Есть лихачи, которые ездят как хотят, пока не отправят кого-нибудь на тот свет. И если такой автомобиль и его водитель попадут в несколько объективов, если люди начнут отправлять сообщение одним нажатием кнопки, это поспособствует повышению дорожной безопасности. Легкость наложения кары побудит к более разумному поведению. Понимание, что на тебя могут прийти за день 15 штрафов, остудит головы любителям порезвиться.



АВТОКЛЮЧИ

● Чипы для автозапуска на автомобили 1995-2017 г

● Восстановление ключей при полной утере

● Изготовление ключей по замку

● Чипованные ключи с кнопками и без

● Дубликаты автомобильных ключей

**ВЫЕЗЖАЕМ
ВЫРУЧАЕМ
СПАСАЕМ
ПОМОГАЕМ
СОВЕТУЕМ**

Мы готовы сотрудничать с мастерскими по изготовлению ключей, автомобильными салонами, СТО, электриками и т.д.

Для постоянных клиентов мы предоставляем специальные цены.

Софийская ул., 8
989-78-78

KEY78.RU

Резина по сезону

Надеемся, вы уже поставили на автомобиль зимнюю резину, готовы к дальнейшему понижению температуры, первому глубокому снегу и вообще все сделали правильно. Или не все? К примеру, вы купили новую зимнюю резину или обошлись старой? А если старой, то в каком она была состоянии?

Русский человек умен и сообразителен. И руководствуется в своих решениях в основном голосом разума, а не постановлениями правительства. Они же гласят, что остаточная высота протектора зимней резины должна составлять не менее 4 мм. Кроме того, нельзя ставить резину разного типа спереди и сзади и использовать покрышки с повреждениями. Но остается еще множество вопросов. Например, можно ли ставить резину с большим процентом отсутствующих шипов на разные оси, по каким параметрам определяется износ резины помимо глубины протектора, можно ли ставить покрышки типоразмера, не указанного для конкретной модификации автомобиля, и т. д. Начнем с наиболее часто встречающихся ситуаций.

ЧИСЛО ШИПОВ ПО ОСЯМ

Если в прошлые годы вы активно ездили или затянули со сменой резины весной, то почти наверняка шипованная резина на ведущих колесах потеряла значительную долю шипов. А на колесах ведомой оси шипы почти все на месте. До какого-то момента ситуация не кажется странной, разный износ резины по осям — это вполне естественно. Но если не менять покрышки местами, то в конце концов одна ось будет практически не шипованной, а другая сохранит почти все шипы. ПДД по этому поводу молчат, ведь по маркировке это все равно шипованная резина, даже если там осталось два шипа на всю покрышку. Особую пикантность ситуации придает еще один нюанс — в продаже встречаются разные варианты ошиповки одних и тех же покрышек. Кстати, это еще один повод обратить пристальное внимание на дату производства каждой из покрышек и место изготовления.

Производители шин призывают при потере более 60 % шипов отказаться от ее эксплуатации или произвести повторную ошиповку, так как сцепные качества такой резины значительно меняются. И тесты показывают, что это действительно так, баланс сцепных качеств машины нарушается. Правда, во все не на 60 %, а на существенно меньшую величину. Однако купить новую пару такой же резины не всегда лучший выход. Ведь сцепление зимних колес с дорогой на всех покрытиях, кроме гладкого льда, зависит в основном не от числа шипов, а от особенностей резиновой смеси, глубины и состояния рисунка протектора и других факторов. У новой покрышки, и тем более покрышки другой модели, более новой, все эти параметры окажутся другими, а значит, разница в сцепных качествах между колесами разных осей может оказаться даже больше, чем просто в случае потери части шипов.

Единственный по-настоящему правильный выбор — это покупка нового комплекта резины, любые другие варианты

не гарантируют сохранения эталонной управляемости машины. Установка более шипастых покрышек на переднюю ось — достаточно логичный шаг при тотальной экономии средств, особенно на переднеприводной машине с ABS и ESP. Электроника поможет справиться со сложностями в большинстве ситуаций, но помните: она не всемогуща, и изменение поведения машины в сложных условиях непрогнозируемо. Помимо собственно состояния ошиповки нужно учитывать еще износ самой покрышки.

Заднеприводным машинам без электроники, мощным полноприводным автомобилям с постоянным полным приводом и тем более среднеторным и заднемоторным подобный вариант категорически не подходит. Только новый комплект резины, если по степени износа покрышки спереди и сзади сильно различаются. Чтобы не оказаться в подобной ситуации, меняйте резину вовремя и примите за правило менять передние и задние покрышки местами через сезон.

ЛАМЕЛИ ОСТРЫЕ И НЕ ОЧЕНЬ

С шипами все достаточно ясно. Шип или есть, или его нет. Посчитать количество можно всегда. С глубиной протектора чуть сложнее, но линейка поможет. Вот и ПДД считают, что раз глубина более 4 мм, то покрышка годна. Тем не менее покрышка изнашивается куда более сложным образом, особенно зимняя, и порой необходим острый взгляд и понимание процессов, чтобы избежать неприятностей.

Для начала пару слов о геометрии покрышек. Износ корда идет неравномерно, какие-то участки успевают перегреться сильнее других, где-то структуру колеса ослабляют удары и коррозия из-за проколов, порезов и тому подобных неприятностей. И форма покрышки меняется — она перестает быть круглой, получает винтовое искривление, меняет жесткость по радиусу. Смонтированная покрышка всегда имеет небольшое биение и не является идеально ровной уже после сравнительно небольшого пробега. С годами геометрия меняется все более причудливо. Именно по этой причине уже после трех-четырех лет эксплуатации колеса рекомендуется показывать специалисту и проводить инструментальные замеры раз в сезон.

Если покрышка еще достаточно ровная и круглая и высота протектора более 4 мм, это еще не значит, что она годна к эксплуатации зимой. Особенность работы зимних покрышек в том, что за сцепление с дорогой на них отвечают не плоские участки поверхности протектора, а многочисленные грани ламелей — мелких прорезей на ее поверхности. Глубина этих прорезей значительно меньше общей глубины рисунка протектора, и длина ламелей постепенно уменьшается с износом покрышки. Меняется также жесткость блоков резины в продольном и поперечном направлении. А при эксплуатации на преимущественно мягких покрытиях, например по грунту или снегу, а также льду, или же передвижении с постоянными большими ускорениями ламели склонны затупляться и скругляться, в результате чего сцепные качества покрышки падают. При смене резины обратите внимание на состояние этих важнейших элементов протектора: если заметно уменьшение длины ламелей на боковых частях покрышки, неравномерный их износ или выпадение блоков рисунка, склеивание ламелей при попадании клейких веществ на поверхность покрышки, то стоит подумать о ее замене. А если края ламелей заметно сглажены, то колесу рекомендуется пробег по асфальтовому дорогам с невысокой нагрузкой и скоростью для «зачочки». Это поможет, если высота протектора еще достаточная. Сцепные качества зимней резины очень сильно зависят от глубины протектора, и 4 мм — это абсолютный минимум. Тесты показывают, что даже при отличном состоянии протектора, но снижении глубины рисунка менее 6 мм покрышка держится за дорогу намного хуже новой. Особенно неприятна для водителя ситуация, когда на одной из осей протектор уже менее 5 мм, а на другой он еще более 8 мм. Казалось бы, три миллиметра разницы, но это уже серьезно разбалансирует управляемость. Выводы? Собственно, такие же, как при разнице в количестве шипов. Где-то можно рискнуть, но неопытным водителям и на «сложных» в плане управляемости авто не стоит.

ОСОБЕННОСТИ МАРКИРОВКИ

При всем многообразии выбора регламент Таможенного союза однозначно утверждает, что эксплуатировать машину можно только на резине размерностей, которые предусмотрены руководством по эксплуатации. Иными словами, производитель авто гарантирует безопасность только при использовании заранее выбранных размеров резины и эксплуатация машин с резиной, выбранной на свой страх и риск, запрещена. Причем резина должна быть одинаковой на обоих осях легкового автомобиля, если иное не предусмотрено конструкцией. И вследствие этого все остальные варианты тракуются сотрудниками ГИБДД как «изменение конструкции ТС» с последующим набором кар и даже аннулированием регистрации автомобиля. Это не говоря уже об отказах

страховых компаний. Но мы сейчас не о юридической стороне дела, хотя она тоже очень важна.

Установка не предусмотренного производителем типоразмера покрышек порой способна значительно снизить затраты на эксплуатацию автомобиля и на первый взгляд влияет на эксплуатационные характеристики не больше, чем установка покрышек другой марки и с другими скоростными индексами и индексом нагрузки, нежели предустановленные на заводе. Особенно неприятно, если «родной» размер редкий и «неудобный», например откровенно низкопрофильный при хорошем запасе пространства в арках, с «нестандартной» шириной или высотой профиля, поддерживаемый лишь небольшим количеством производителей и почти не появляющийся в магазинах «в наличии». Порой автовладелец и не подозревает, что ставит резину «не подходящей» размерности, ведь он приобрел машину у прошлого хозяина или дилера именно с такими покрышками и дисками. Заглянуть в руководство по эксплуатации не каждый сподобится, да и не у каждого водителя оно под рукой. Таблица типоразмеров колес на лючке бензобака вряд ли способна претендовать на звание лучшего справочника по автомобилю. Владельцы машин выбирают недорогие покрышки «стандартных» типоразмеров, поскольку это гарантирует минимум проблем при эксплуатации, минимальную цену покупки, богатый выбор моделей и отсутствие проблем с заменой поврежденных колес. Удивительно, но ничего страшного не происходит. Видимо, небольшая разница в размере покрышек не способна оказать на ходовые качества машины влияния больше, чем разница между разными моделями покрышек одного типоразмера, а большие отклонения невозможны из-за отграничения по размеру колесных арок и тормозных механизмов. Куда важнее для сохранения ходовых качеств состояние резины, ее качество и отсутствие большой разницы в износе на разных осях. Конечно же, я советую придерживаться правил и не ставить типоразмеры, не указанные в руководстве по эксплуатации... Но на всякий случай найдите бумаги и уточните, вполне возможно, для ряда стран, комплектаций, для сезонных покрышек предусмотрены другие типоразмеры, и это не будет нарушением.





Текст и фото: Алексей Лебедев

На «Матизе» — вдогонку за джипами

Мы уже неоднократно писали о многочисленных спортивных, развлекательных и познавательных мероприятиях любителей внедорожников. Владельцы городских авто в большинстве случаев лишь печально наблюдают за ними, понимая, что рожденный ездить по асфальту по бездорожью — не ездок... Однако из любых правил, как известно, есть исключения.

В ЛЕС — НА ГОРОДСКОЙ МАШИНЕ

Наиболее популярный формат любительских внедорожных соревнований — свободное GPS-ориентирование. Правила тут довольно просты — экипаж сам выбирает маршрут и должен «собрать» максимальное количество точек. Подтверждением взятия точки считается фотография члена экипажа, который одной рукой дотрагивается до отметки, нанесенной краской на дереве или камне, а второй — до судейского номера на автомобиле или его неотъемлемой части. Чтобы уравнивать шансы участников на победу, автомобили делят на категории по степени подготовки их к внедорожным условиям — от машин в

заводской комплектации до автомобилей, полностью подготовленных и оборудованных дополнительными техническими средствами, электрическими лебедками, блокировками, силовым обвесом и пр.

Сравнительно недавно в подобных соревнованиях разрешили участвовать на обычных городских авто, не оборудованных полным приводом. Мы решили воспользоваться этой возможностью и приняли участие в GPS-ориентировании на стоковом «Дэо Матизе».

ТРАКТОР ВАМ НАДО, РЕБЯТА

В лесу, где стартовали соревнования, лежал обильный снег. Поэтому

немногочисленные участники нового класса встретили первые трудности еще на подъездах к базовому лагерю. Практически каждый экипаж был вынужден применить свою домашнюю заготовку. Кто-то посадил в машину молодых и сильных штурманов, кто-то поставил цепи противоскольжения, а кто-то запасся ручными лебедками и лопатами.

В отличие от относительно предсказуемой жизни джиперов у владельцев «недопривода» было гораздо больше возможностей для тактического маневра. Дело в том, что каждая точка на маршруте оценивалась в определенное количество баллов. Соответственно, чем сложнее было ее взять, тем больше баллов можно было на этом заработать. Организаторы мероприятия предупредили участников о том, что на городских машинах лучше не «охотиться» за дорогими точками, при этом коварно заметили, что никакого нарушения в этом нет. После чего был дан старт соревнований.

СТРАТЕГИЯ ПОБЕДЫ

GPS-ориентирование — не самый зрелищный вид. Машины быстро разъезжаются по лесу, и участники соревнований видят друг друга не слишком часто. Честно скажу, место проведения состязаний было нам незнакомо. Внедорожные возможности «Матиза», откровенно говоря, тоже. Поэтому определить грань дозволенного было нелегко. Вторым сдерживающим пыл обстоятельством было полное нежелание повредить низкую городскую машину. Ее крашенные и отполированные бамперы являли разительный контраст с брутальными «кенгурятниками» соседей по стартовой группе.

Поэтому начали мы осторожно — с точек достоинством 1-2 балла. К чести организаторов, взятие таких точек полностью соответствовало заявленным условиям простоты. Впрочем, довольно быстро это занятие нам приелось, и было принято решение углубиться в заснеженный лес. Заманивая грунтовка, в меру заваленная снегом, вела к все более дорогим точкам. Вскоре «Матиз» напомнил о том, что все же является городским автомобилем — увяз в снегу. Шанса поработать ручной лебедкой нас лишили две «Нивы», идущие вслед за нами. В передней машине был мужской экипаж, во второй — женский. Мужчины обьехали наш «недоприводный» и без видимых усилий выдернули его из плена. А барышни при попытке нас объехать закопались сами. Поле спортивного боя мы покидали под неодобрительные комментарии застрявших автоледи, к спасению которых уже приступил экипаж первой «Нивы».

С этого момента возможности «Матиза» стали понятны, и мы приступили



к сбору точек, рассчитанных на неподготовленные внедорожники. Ближе к концу контрольного времени появился еще один страх — застрять или сломаться и потерять, как нам тогда казалось, едва ли не первый результат. В результате финишировали мы с приличным временным запасом. И, как оказалось, напрасно...

ГЛАВНОЕ — УЧАСТИЕ

Как ни жаль, но первые два места в этот раз прошли мимо нас. Первым стал экипаж совсем городского «Хундаи i30». Его успех был обусловлен волей к победе. Люди не жалели ни себя, ни машины и рвались к точкам, перед которыми в задумчивости чесали затылок владельцы внедорожников. Цена победы — два оторванных бампера.

Второе место досталось экипажу на «Ладе Калине». Участники ездят на подобные мероприятия не первый раз. Их тактика — цепи противоскольжения и ожидание любого внедорожника, когда машину необходимо выволить из очередной лужи. Тактика рискованная, но давшая свой результат. К тому же «Калина» пришла на финиш без повреждений. Наше скромное третье место показало, что есть еще над чем работать. К тому же в спорте главное не победа, а участие!

Подводя итоги необычных соревнований, хочется сказать, что наш экипаж получил колоссальный опыт езды по пересеченной местности на городском автомобиле. Мы познали предел дозволенного. Этот опыт впоследствии обязательно поможет разумно рассчитать свои силы вне асфальта.



Текст: Ольга Журавлева

Фото: ИНТЕРПРЕСС



Елена Яковлева: «Женщины — лучшие водители»

Достаточно назвать два фильма — «Интердевочка» и «Каменская», чтобы перед глазами возник образ актрисы Елены Яковлевой. Ей повезло в жизни во многом. В первую очередь у Елены поистине ярчайший актерский талант, еще ей везло с режиссерами кино, с театром «Современник», где она проработала много лет, и, наконец, с семьей. Но и пожалуй Елене Яковлевой есть о чем. К примеру, Никита Михалков после проб утвердил на главную женскую роль в «Утомленных солнцем» не ее, а Ингеборгу Дапкунайте. А еще актриса не сыграла Аркадину в «Чайке», которую ставил Кончаловский.

— Елена, в российском театре и кино четыре актрисы с фамилией Яковлева. Вам это не мешает?

— Когда я снималась в картине «Плюмбум, или Опасная игра», режиссер Вадим Абдрашитов предлагал мне взять псевдоним. Я не знала, как на это реагировать, и перевела все в шутку. А потом где-то прочитала, что фамилия и имя человека влияют на его судьбу. Меня, наверное, какие-то высшие силы уберегли от ошибки. Я и замуж когда вышла, даже в мыслях не держала изменить фамилию.

— Говорят, ваши поклонники в подробностях изучили ваши вкусы...

— Изучили, хотя и не все. Но признаюсь, когда по телевизору шел сериал «Каменская», на вахте театра поклонники для меня оставляли «набор Каменской»: кофе, сигареты и грейпфрутовый сок.

— Елена, это правда, что сестра за руль вас заставил муж — актер Валерий Шальных?

— Да, но это было очень давно — в середине 90-х. А поводом стал подарок Камского автомобильного завода, который после концерта для их сотрудников подарил мне «Оку».

— Ну и как вы начали освоение роли автолюбителя?

— Первый опыт нашего с «Окой» общения чуть не стоил жизни мне и моему мужу. Я неслась по какому-то пустырю, а Валера кричал, чтобы я тормозила. Но от страха я никак не могла найти педаль. После этого я возненавидела этот подарок, долгое время предпочитала ему метро и троллейбусы. Но Валера не унимался и всячески заманивал меня в машину, гарантируя безопасность передвижения. На «Оке» я все-таки попала в аварию: въехала в столб на одной из центральных улиц.

— После «Оки» много машин поменяли?

— У меня, конечно, были другие машины. Причем два раза их угоняли. Но угоняли вполне «удачно» для меня. Потому что в первый раз не прошло и недели, как вор вернул машину. Не

знаю, что его сподвигло на это. То ли узнал, чья это машина, и побоялся связываться, то ли из уважения ко мне, может, вообще поклонником оказался... Вторую машину оперативно вернула милиция, и тоже за шесть дней.

— Вы аккуратный водитель?

— Я езжу очень внимательно и до того аккуратно, что первые три года водительского стажа меня ни разу не останавливали гаишники. Но все-таки признаюсь, что я водить не люблю и скорость не люблю. Сижу за рулем по необходимости. Машина спасает меня от общественного транспорта. Согласитесь, ехать со спектакля домой поздно вечером лучше в своей машине, чем в метро.

— А как складываются ваши отношения с ГАИ?

— Хорошо. Например, однажды, когда я опаздывала на премьеру в театр, въехала на перекресток с нарушением и стала причиной пробки. Но подъехавший на патрульной машине экипаж вошел в положение и сопровождал меня с мигалками до подъезда театра. Я смогла вовремя приехать, чтобы загримироваться, надеть костюм, и премьера не была сорвана. В целом же я очень ответственно отношусь к вождению автомобиля. Например, если мне предстоит ехать в незнакомое место, предварительно обязательно построю маршрут на карте и пойму, как мне туда лучше добраться, сколько времени примерно займет поездка. Внимательна я и ко всем дорожным знакам на улицах.

«Считаю, что женщины — лучшие водители, потому что в массе своей не пьют, не лихачат и соблюдают правила...»

— Как считаете, женщины хуже водят автомобили, чем мужчины?

— Наоборот. Считаю, что женщины — лучшие водители, потому что в массе своей не пьют, не лихачат и соблюдают правила.

— Какие марки автомобилей вы любите?

— Время, возраст, настроение могут повлиять на выбор машины. На свой 50-летний юбилей я купила себе подарок — BMW белого цвета. Мне всегда нравились белые автомобили, но я понимала, что для нашей грязи, пыли на дорогах, частой непогоде этот цвет очень непрактичный, нужно постоянно заезжать на мойку. Но потом подумала, что хоть один раз в жизни белый автомобиль можно себе позволить. И осталась довольна.

— А о какой машине вы сейчас мечтаете?

— Мне не раз задавали этот вопрос, а я неизменно отвечала: это машина со специальной кнопкой — сел, нажал, а дальше она уже сама без проблем тебя довезет.

— Вы любите отдыхать и как это обычно делаете?

— Знаете, еще с детства отдыхать мне скучно. С большим удовольствием провожу свободное время на съемках передач типа «Форт Боярд» или «Большие гонки». У меня был опыт участия в них. Там я бегала, лазила, прыгала и поняла, что еще на многое способна!

— В прошлом году вам исполнилось 55. Как поддерживаете форму?

— Человеку столько лет, насколько он себя ощущает. Я иногда так прыгну на сцене или забреду куда-нибудь на прогулке, что потом сама задумываюсь: наверное, для моего возраста такое поведение несolidно. Но остановиться не могу, так что пока скачется, буду скакать.

— У вас есть секрет поддержания себя в тонусе?

— Мне помогает только сон. На модных ныне тренажерах не занимаюсь, нет времени. Чаще тренажер у меня выполняет роль вешалки. Зато сон — это мое лекарство. Поэтому использую любую возможность, чтобы выспаться. А потом опять скачу.

«Каменская»
(2000–2011)



«Интердевочка» (1989)



Текст: Татьяна Хмельник
Фото: Александр Потравнов

АЛАНДЫ, ПОЛНЫЕ ФОРЕЛИ

Сегодня мы снова будем заманивать вас на северные острова. На сей раз предлагаем путешественникам-автомобилистам посетить Аландский архипелаг. И это совсем не такая уж авантюра, как может кому-то показаться!

Многие из вас, отправляясь в Стокгольм на пароме из Хельсинки или Турку, особенно ночным — самым популярным — рейсом, знают, что где-то на полпути будет остановка. Спящие в каютах, почувствовав дрожь меняющего курс и скорость судна, повернутся на другой бок и будут похрапывать до стокгольмской гавани. И совершенно незаметно произойдет исчезновение нескольких автомобилей с аландскими номерами. А на обратном пути они так же ненавязчиво появятся вновь. Сделаем то же самое — покинем борт парома в Мариехамне, столице провинции.

СОРВАННЫЕ БАШНИ

Аландцев грузят на паром последними — им же выходить на промежуточной остановке. Поэтому приготовьтесь, что стоять, возможно, вы будете среди фур или, как нам пришлось, даже среди бульдозеров, где место было свободное. Ведь народу на острова прибывает немного, считанные машины за один рейс. Иногда въезжают задом, иногда — выезжают. И главное — сделать это надо быстро, потому что на выгрузку-погрузку в Мариехамне отпускается не больше 15 минут, «Силья» и «Викинг» строго соблюдают расписание.

Представьте, в предутренний час вам надо выехать в незнакомый город. Если перед вами на выезд стоит хоть одна аландская машина, просто следуйте за нею, она выведет из порта. Если нет — пробирайтесь по указателям и не нервничайте, в это время суток трафик здесь минимальный, это вам не утренний Стокгольм. Да и вообще, столицу архипелага населяют 11,5 тысячи человек и им несвойственно собираться всем вместе в гавани.

Поясним насчет аландских номерных знаков: там на белом фоне написано синим Alands и нет знака Евросоюза. Вообще, статус архипелага — это отдельный разговор. После Крымской войны Аланды получили статус особой зоны в составе Российской империи и Великого княжества Финляндского — здесь нельзя было держать военных крепостей и фортов.

Когда Финляндия стала независимой страной, Аланды остались все такой же демилитаризованной зоной и особой провинцией, но уже при финнах. Шведы пытались вернуть архипелаг себе (дело в том, что земля эта традиционно шведская, как и население, — здесь один государственный язык, шведский, финский здесь понимают, но принципиально на нем не говорят), даже высаживали десант, но кончилось тем, что острова стали совсем демилитаризованной зоной. Здесь огнестрельное оружие имеют только полицейские и охотники, а никакое военное судно — хоть морское, хоть воздушное — не может сюда зайти. Под эту лавочку недавно даже нашего «Крузенштерна» не пустили в гавань — мол, у вас на борту военные. Причем не пустили не аландцы — они как раз парусник приглашали, их делегация приезжала на «Крузенштерн», когда он стоял в Турку. На дыбы встало финское военное ведомство. Ибо по закону оно одно может, если очень захочет, ввести на острова войска и заминировать все воды вокруг, чтобы соблюсти нейтральный статус.

Можно было бы и не говорить о военном прошлом Аландов, но оно само о себе напомнит. Последняя боевая крепость сохранилась и музеефицирована ровно в том виде, чтобы представить себе, каково тут было обороняться. Когда в 1809 году Россия захватила территорию нынешней Финляндии, то ей достались и Аланды. И что стали делать русские? Правильно — строить крепость. Русская крепость Бомарзунд (зунд — пролив) была по размеру огромна, состояла из отдельных фрагментов — центральной цитадели, периферийных фортов, все это должно было соединяться между собой галереями и ходами. Такова была великая задумка русских фортификаторов, сохранившаяся на чертежах и картинках. Увы, весь этот гигантский комплекс был недостроен, а то, что уже было возведено, годилось только на отражение атаки небольшого морского десанта. Например, в башнях фортов не было даже колодцев, только резервуары с трехдневным запасом воды.

Увы, русским не повезло. В августе 1854 года к архипелагу подошел вражеский флот из 40 британских и французских судов. Состоялось первое сражение за крепость, оно же и последнее, поскольку затем Бомарзунд более не существовал как укрепление. Корабли принялись обстреливать башни фортов, а почти 15 тысяч французских пехотинцев высадились для штурма. Под жесточайшим огнем Бомарзунд продержался 4 дня и вынужден был сдать. Через год, когда пленные вернулись в Россию, высочайшая комиссия, рассматривавшая дело о сдаче Бомарзунда, приняла потрясающий с современной точки зрения вердикт. Он гласил, что если бы крепость сдали днем раньше, то урона для России в том не было бы, сдали бы днем позже — это могло стоить жизни сотням верноподданных империи. Понимаете, тогда ценили человеческую жизнь! И по итогам расследования комендант

крепости генерал-майор Яков Бодиско был оправдан.

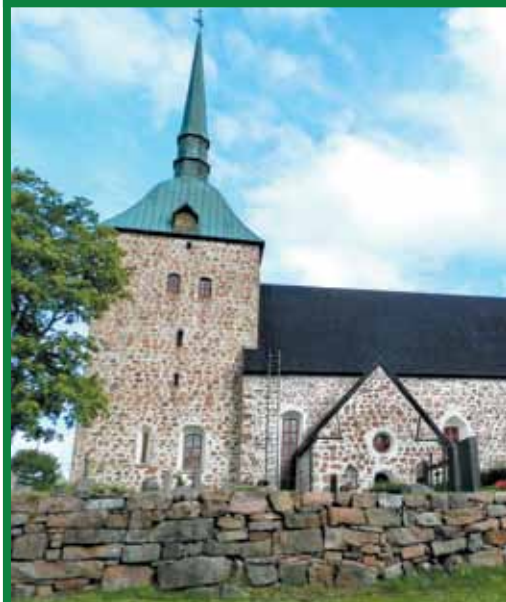
МЕСТЕЧКО ДЛЯ ПЫТОК ВЕДЬМ

Сейчас уцелевшие фрагменты крепости стали признанной достопримечательностью, они указаны на карте архипелага, на дороге поставлены указатели и информационные щиты с надписями, в том числе и на русском языке. Кое-что немножко восстановлено только для того, чтобы посетитель представил себе, как это было «при жизни». Особенно впечатляют многочисленные следы от ядер на стенах крепости. И это еще малый калибр, большим калибром стену просто сносило. Аландцы сохранили и довольно много пушек, стоявших на вооружении Бомарзунда. Все они в приличном виде, можно прочитать клейма — в основном Олонецкого Александровского завода.

Среди особых достопримечательностей — кладбище строителей и служивых Бомарзунда, причем с семьями, здесь даже у солдат (не офицеров!) были жены и дети. Кладбище состоит из трех частей: православное, иудейское и магометанское. Два последних находятся за заборчиком, а вот по православному гуляют овцы. Но это нормально: шведы очень любят овец, в материковой Швеции эти копытные в изобилии пасутся на древних могильниках, возле рунных камней, на заброшенных кладбищах. Только иудеев с мусульманами решили огородить, зная их обидчивый нрав, — вдруг забежит свинья или собака, хотя ни тех, ни других в свободном выпасе на островах мы не видели.

До Бомарзунда на Аландах достоверно была только одна крепость — это замок Кастельхолм. Уцелевший больше чем наполовину и превращенный в музей, он составляет конкуренцию русской крепости по части посещения туристами. Точная дата его основания неизвестна, но уже в 1388 году замок упоминается в архивных документах. Поставлен он был на небольшом островке. Вообще, архипелаг состоит из 6757 островов и считается самым большим скоплением островов в мире. Обитатели, конечно, не все острова, только 60, но и это внушительное число, многие из них соединены мостами, а некоторые паромом. В случае с Кастельхолмом можно и не заметить, что это островок, — так узка протока, через которую построен автомобильный мост.

Этот замок за свою длинную историю пережил много нападений, но ни одно, конечно, не было столь ужасающим, как штурм Бомарзунда, отчего он и сохранился по большей части. Побыл он и королевским дворцом, и даже королевской тюрьмой — здесь король Юхан III держал своего брата Эрика XIV, объявив того безумным. Был Кастельхолм и узилищем для ведьм, здесь их пытали и выбивали признания. Окрестные жители говорили, что призраки ведьм пугали их многие годы и что даже крепко верующие крестьяне боялись в одиночку ходить здесь после заката солнца.





В 1745 году замок сгорел и стал постепенно разрушаться. Восстанавливать его взялись еще в середине XIX века, но работы велись аж до 2001 года. Аландцы не любят торопиться, но если что-то делают — то на совесть. Так вышло и с Кастельхольмом: здесь созданы уникальные экспозиции, по которым можно проследить, как строился замок в течение веков. Нашлось место и современному искусству — в замке периодически проводятся выставки разных художников, причем не только аландских (население архипелага меньше 30 тысяч человек, и все они не могут быть выдающимися художниками). А рядом с замком — музей деревянного зодчества, где собраны образцы крестьянской застройки, от хозяйского дома до бани и мельницы.

ГОРОД ИМПЕРАТРИЦЫ МАРИИ

Столица Аландов — Мариехамн, куда приходят парома и другие крупные суда, — возникла в 1861 году и получила имя в честь Марии Александровны, жены российского императора Александра II. Памятник императрице, стоящий в сквере возле здания мэрии, подарен Санкт-Петербургом. Городок маленький, одно-двухэтажный, очень уютный и зеленый. Среди зданий особенно выделяются построенные по проекту одной из первых женщин-архитекторов Финляндии Хильды Хонгелл. Госпожа Хонгелл, уроженка Аландов, стала не просто архитектором, она еще получила диплом строителя-подрядчика, что для конца XIX века даже в просвещенной Европе было диковиной. Деревянный модерн от Хильды Хонгелл — возможно, не самый интересный на свете, но эти изящные строгие здания оказались прочными и удобными, а большего северянину и не надо. Также здесь отметился знаменитый архитектор Ларс Сонк — в частности, он построил кирху, морское училище и мэрию.



Среди других достопримечательностей на Аландах — несколько церковных зданий. Лютеранские кирхи архипелага — как правило, могучие каменные здания, в отличие от маленьких жилых домиков выглядят они очень мощно и ухоженно. Также стоит заглянуть к бывшей таможне и почте на самом западе Аландов, откуда уже идет паром в материковую Швецию. Строгое классическое здание построено по проекту архитектора Карла Энгеля — немца, который большую часть жизни работал в Финляндии и придал Гельсингфорсу его столичное величие. Сейчас здесь музей, а рядом, на морском берегу, стоит памятник рыбацким женам. Ведь истари Аланды кормились тем, что добывали в море, и рыбаки были самыми почетными тружениками. До сих пор рыбалка остается любимым занятием многих островитян, даже если у них совсем другой источник дохода. В береговых деревнях сохранились старые рыбацкие сараи, и они отнюдь не заброшены, там хранятся лодки и снасти.

Конечно, островное хозяйство нынче не ограничивается рыбой. У сельских жителей замечательные поля и огороды, причем здесь растет даже подсолнечник — между прочим, количество солнечных дней на Аландах больше, чем в любом другом регионе Скандинавии, особенно хороша здесь осень, она мягкая и теплая. Поражают яблоневые сады на тощих, казалось бы, почвах. Огромные красные и желтые яблоки — это гордость архипелага, причем часть этих яблок пускают на сок и на сидр. Сидровые гастрономические туры здесь не уступают традиционным лососевым.

Но большую часть островов занимает все-таки дикая природа. Поэтому многие туристические маршруты пролегают именно по диким местам. Один из самых красивых — это тропа с горы Йета к гранитным гротам. Местами идешь по каменным осыпям, где небольшие валуны гремят под ногами. На некоторых полянах многочисленными пешеходами поставлены каменные пирамидки — их здесь сотни, кажется, что ты окружен странными существами. Потом их сменяют волнистые гранитные поля, где сплошной массив перебит трещинами. В трещинах растут сосны — настолько причудливо изогнутые, что кажутся созданием мастера бонсай, только что размером побольше. И, наконец, отколовшиеся огромные блоки породы, под которыми образовались полости, — назовем это гротами. И по всему пути следования — информационные таблички, где написано о геологии этого уголка. Вокруг — заросли черники, брусники и разнообразных грибов, которые тоже умудряются обживать каменные плиты. А сверху — высокое северное небо, над всеми 6757 островами и синим морем...



СТО* ПРИЗОВ ДЛЯ ВАШЕГО АВТО!

КУПИ КАНИСТРУ МАСЛА И ВЫИГРАЙ ОДИН ИЗ СТА ПРИЗОВ ОТ ПАРТНЕРСКИХ
СЕРВИСНЫХ ЦЕНТРОВ: ТЕХОБСЛУЖИВАНИЕ, ШИНОМОНТАЖ, МОЙКУ
И ХИМЧИСТКУ САЛОНА ИЛИ ПОЛИРОВКУ КУЗОВА.

*ПРИЗЫ ВЫДАЮТСЯ В ВИДЕ СЕРТИФИКАТА НА ПОЛУЧЕНИЕ СЕРВИСНЫХ УСЛУГ В ПАРТНЕРСКИХ СЕРВИСНЫХ ЦЕНТРАХ
УЗНАЙ ПОДРОБНОСТИ НА WWW.LUKOIL-MASLA-PROMO.RU



- **КУПИ** канистру моторного масла ЛУКОЙЛ GENESIS, ЛУКОЙЛ ЛЮКС синтетическое с акционным стикером
- **ЗАРЕГИСТРИРУЙ** код со стикера
- **ПОЛУЧИ** купон на Бесплатную замену масла и возможность выиграть один из ста призов от партнерских сервисных центров



РЕКЛАМА

ЗАМЕНА МАСЛА БЕСПЛАТНО!

«ЧТО ПОД ЕЛКОЙ?»



Заправляйтесь
на АЗС «ЛУКОЙЛ»



Регистрируйте
карту Программы
Поощрения Клиентов
ЛУКОЙЛ



Участвуйте
в розыгрыше призов
от «Мерседес-Бенц»
ВАГНЕР



Главный приз, автомобиль, предоставлен официальным дилером «Мерседес-Бенц» ВАГНЕР

azslukoil.club



ВАГНЕР
Официальный дилер
«Мерседес-Бенц»



СРОКИ ПРОВЕДЕНИЯ АКЦИИ: С 01.12.2017 Г. ПО 25.01.2018 Г. В АКЦИИ УЧАСТВУЮТ АЗС «ЛУКОЙЛ» САНКТ-ПЕТЕРБУРГА И ЛЕНИНГРАДСКОЙ ОБЛАСТИ, ПСКОВА И ПСКОВСКОЙ ОБЛАСТИ, ВЕЛИКОГО НОВГОРОДА И НОВГОРОДСКОЙ ОБЛАСТИ, ПОЛНЫЕ ПРАВИЛА АКЦИИ: AZSLUKOIL.CLUB