

Стоимость ОСАГО вырастет на 20 %

с. 4

ПОЛЕЗНЫЙ ЖУРНАЛ ДЛЯ АВТОМОБИЛИСТОВ

Заправка¹⁶⁺

курьер-советник



май 2018 #4 (046)

Главное автособытие весны

07



Renault Kaptur:

приятный во всех отношениях

08-10

ЭВАКУАТОР-МАНИПУЛЯТОР С ФАРКОПОМ

ПЕРЕВОЗКА А/М, СПЕЦТЕХНИКИ, СТРОЙМАТЕРИАЛОВ, ХОЗБЛОКОВ, БЫТОВОК И РАЗЛИЧНЫХ ГРУЗОВ
СЛОЖНАЯ ЭВАКУАЦИЯ А/М (ИЗ КЮВЕТОВ). ВОЗМОЖНА ЧАСТИЧНАЯ ПОГРУЗКА УТИЛИЗАЦИЯ АВТОМОБИЛЕЙ

☎ (812) 977-7-977, 8 (921) 915-25-78

Санкт-Петербург, Лен. область, Финляндия, Россия





 **ЛУКОЙЛ**
САНКТ-ПЕТЕРБУРГ

FindMe
Спутниковые поисковые системы

УГНАТЬ НЕЛЬЗЯ НАЙТИ

Не ставь запятую
Ставь **FindMe**



GPS/ГЛОНАСС-маяк FindMe – последний рубеж защиты вашего автомобиля

Важно не просто защитить авто от угона, но и иметь возможность вернуть угнанный автомобиль, если сигнализация и другие средства защиты не справились. В режиме поиска маяк передает свои координаты с точностью до 5 метров, что позволяет определить текущее местоположение автомобиля.

РЕКЛАМА

www.irz.rusmarta.ru

**Скидка 500 Р
по промокоду ЛУКОЙЛ**

8 800 100 28 77

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:
ПМ № ТУ 78-00915 ОТ 08.07.2011.

Распространяется бесплатно. 16+

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

ДИРЕКТОР
С. А. ЯРКОВА.

ГЛАВНЫЙ РЕДАКТОР
К. Е. ГАВРИЛЬЧИК.

ДИЗАЙНЕР-ВЕРСТАЛЬЩИК
С. В. ГРИГОРЬЕВА.

Адрес издателя и редакции:
197136, СПб, ул. Всеволода
Вишневого, д. 12, лит. А, пом. 2Н,
офис 203, тел. 401-68-30.

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 «Акцент
типография»,
194044, Санкт-Петербург,
Б. Сампсониевский пр., д. 60, лит. И.
Тираж 20 000 экз. Заказ № 1126-18.

Установленные дата и время
подписания в печать —
18.05.2018, 16.00. Фактические
дата и время подписания
в печать — 18.05.2018, 16.00.
Дата выхода — 21.05.2018.

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:
RENAULT.TTS.RU

**ПОСМОТРЕТЬ ПРЕДЫДУЩИЕ
НОМЕРА ЖУРНАЛА МОЖНО
ЗДЕСЬ:**



АЗС «ЛУКОЙЛ» ПРИСТУПИЛИ К СЕЗОННОМУ ОБСЛУЖИВАНИЮ ВОДНОГО ТРАНСПОРТА

ВОДНЫЕ ЧАСТИ АЗС № 144 «Свердловская» и АЗС № 145 «Матросова», расположенные на набережных Петербурга, возобновили работу после зимнего отдыха. Владельцам катеров, яхт и аквабайков автозаправочные станции предлагают высококачественное топливо «ЛУКОЙЛ» и удобный сервис.

Виды топлива, реализуемые для водного транспорта: бензин АИ-95 и ДТ. Заправку судов осуществляет оператор АЗС со специального причала. Суда заправляются только в светлое время суток и только по одному в соответствии с требованиями безопасности.

К оплате принимаются наличные денежные средства, топливные карты «ЛУКОЙЛ», банковские карты.

В период навигации на причалах будут работать мини-магазины, предлагая клиентам широкий ассортимент продукции.

Добро пожаловать на АЗС «ЛУКОЙЛ»!

Местонахождение АЗС:
АЗС № 144 «Свердловская»: р. Нева,
Свердловская набережная, рядом с ул. Ватутина;
АЗС № 145 «Матросова»: р. Большая Невка,
Выборгская наб., у Кантемировского моста.

СТОИМОСТЬ ОСАГО ЛЕТОМ МОЖЕТ ВЫРАСТИ НА 20 %

БАНК РОССИИ ПРЕДЛАГАЕТ в конце нынешнего лета расширить верхнюю и нижнюю границы тарифного коридора по полису ОСАГО на 20 %, сообщает агентство «Интерфакс» со ссылкой на зампреда Банка России Владимира Чистюхина.

Таким образом нижняя граница тарифа при оформлении физическим лицом полиса «автогражданки» для легкового автомобиля будет установлена на уровне 2746 рублей против действующих сейчас 3432 рублей. Верхняя поднимется с 4118 до 4942 рублей.

— Мы провели несколько базовых прикидок, чтобы было понимание, к чему приведет изменение тарифного коридора. Приблизительно средний обобщенный водитель заплатит 7 тыс. рублей за полис, сейчас он платит 5,8 тыс. рублей. По дешевому полису стоимость составит 1,7 тыс. рублей, тогда как сейчас она — 1,5 тыс. рублей, — заявил Владимир Чистюхин.

Кроме того, принципиально изменится применение коэффициента «возраст-стаж», вместо пяти значений будет введено 50 градаций. Вместе с тем максимальное и минимальное повышение этого коэффициента уложится в 5 %. Летом будет также реформирован коэффициент в ОСАГО «бонус-малус», водитель будет получать только одно значение этого коэффициента один раз в год.

Сейчас для расчета окончательной цены полиса базовый тариф умножается на восемь коэффициентов, которые также устанавливает регулятор — возраст и стаж водителя (КВС), технические характеристики автомобиля (КМ), наличие прицепа (КПр), количество человек, допущенных к управлению транспортом (КО) и так далее.



ПРОДАЖИ LADA VESTA CROSS СТАРТУЮТ ЛЕТОМ

АВТОВАЗ РАСКРЫЛ цены на седан LADA Vesta Cross. Стоимость новинки, продажи которой на российском рынке стартуют нынешним летом, начинается с 763 900 рублей.

За эти деньги покупателю предложат автомобиль в исполнении Luxe, оборудованный 106-сильным двигателем объемом 1,6 л и механической коробкой переключения передач. В состав комплектации входят четыре подушки безопасности, климат-контроль с охлаждаемым вещевым ящиком, круиз-контроль и ограничитель скорости, аудиосистема с 4,3-дюймовым монохромным дисплеем, multifункциональный руль, 17-дюймовые легкосплавные диски, обивка салона со вставками из экокожи.

Vesta Cross в аналогичном исполнении, но с силовым агрегатом 1,8 л (122 л. с.) и МКПП предлагается от 788 900 рублей, цена автомобиля с мотором 1,8 л и автоматизированной механической трансмиссией (АМТ), получившей обновленные настройки, облегчающие процесс старта и передвижения в пробках, а также сокращенное время переключения передач, будет начинаться с 813 900 рублей.

Для LADA Vesta Cross предусмотрено два пакета опций: Multimedia и Prestige. Multimedia включает камеру за-

днего вида и мультимедийную систему с 7-дюймовым цветным дисплеем и навигацией. В пакет Prestige входят подогрев задних сидений, камера заднего вида и мультимедийная система с навигацией, задний подлокотник, розетка USB в центральном подлокотнике для подзарядки гаджетов, атмосферная подсветка в зоне ног передних пассажиров и ручек дверей, усиленная тонировка задних стекол.



МВД ПРЕДЛАГАЕТ ОТМЕНИТЬ ЗНАК «ШИПЫ»

МВД РОССИИ предлагает снять с водителей обязанность устанавливать опознавательный знак «Шипы» на автомобилях, имеющих шипованную резину. Соответствующий проект постановления правительства размещен на портале проектов нормативных актов. Норма об обязательном знаке «Шипы» на заднем стекле автомобиля находится в законе с октября 1993 года и давно утратила свою актуальность, считают авторы инициативы.

«Динамические характеристики движения современного транспортного средства в значительной мере определяются иными факторами: конструкцией автомобиля, степенью его загруженности, наличием способствующих торможению электронных систем и других. Установка указанного знака на транспортном средстве не позволяет иным участникам движения однозначно судить о вероятном характере его движения, особенно в условиях неоднородного дорожного покрытия, характерного для зимних условий. Кроме того, знак «Шипы» может ограничивать обзор, что не отвечает интересам обеспечения безопасности дорожного движения», — говорится в пояснительной записке к документу.

В РОССИИ ХОТЯТ ПРЕКРАТИТЬ УГОНЫ

ЗАКС ПЕТЕРБУРГА готовится внести в Госдуму поправки, отменяющие статью об уgone автомобиля. Похитителей машин будут наказывать только по статье 158 УК «Кража».

Проект выдвижения инициативы на федеральный уровень принят в первом чтении. Его поддержали депутаты всех фракций городского парламента. Документом предлагается внести в федеральное законодательство изменения, предусматривающие признание утратившей силу статью 166 Уголовного кодекса РФ — «Неправомерное завладение автомобилем или иным транспортным средством без цели хищения». Поправка устанавливает, что любой угон транспортного средства рассматривается как кража.

С точки зрения законодателей, статья 166 является прискорбным пережитком советского времени. Она много

лет остается лазейкой, позволяющей преступникам избегать серьезной ответственности за хищения автомобилей. Лишь около половины уголовных дел доходит до суда, и большинство пойманных угонщиков отделяются ничтожно малыми или условными сроками. Они утверждают, что взяли машину покататься.

Каковы бы ни были цели похитителя, тяжесть последствий для автовладельцев одна и та же: они лишаются транспорта. Поэтому виновных планируется уравнивать в ответственности независимо от того, успели они продать украденный автомобиль или нет.

Когда документ доработают и окончательно утвердят, он будет направлен в федеральный парламент. Сроки принятия сложно предсказать. Данную поправку предлагали и ранее, однако до сих пор закон не переписали.



PRESSFOTO.RU

СТО «Автогарант»
8 921 425 51 77, 8 911 283 36 06 Якорная ул., д. 9а, корп. 2

РЕМОНТ АВТОМОБИЛЕЙ ВСЕХ МАРОК
Ремонт а/м Волга, Газель. Тех. осмотр, страхование

- Ремонт электрики, стартеров, генераторов
- Установка сигнализации, музыки
- Промывка инжектора, карбюратора
- Ремонт двигателя, ходовой, КПП
- Компьютерная диагностика
- Кузовные и малярные работы
- Автозапчасти в наличии и на заказ

Logos for Audi, VW, Land Rover, Nissan, Lexus, KIA, Volvo, Renault, LADA.

www.autogarrant-sto.ru

LADA LARGUS — САМЫЙ ПРОДАВАЕМЫЙ УНИВЕРСАЛ



САМЫМ ПРОДАВАЕМЫМ УНИВЕРСАЛОМ в России является LADA Largus, продажи которого в I квартале 2018 года составили 9249 единиц, сообщает агентство «АВТОСТАТ».

Следующие две позиции в рейтинге также занимает продукция АвтоВАЗа. На втором месте располагается LADA Vesta SW — с учетом версии SW Cross эту модель приобрел 8401 россиянин. Замыкает тройку лидеров универсал LADA Kalina (3559 шт.). Наиболее популярной иномаркой в этом сегменте оказался универсал KIA Ceed SW, который разошелся тиражом в 2746 экземпляров. На пятой строчке рейтинга — Ford Focus (1151 шт.). Кроме них, в топ-10 самых продаваемых универсалов в России также входят: Renault Dokker (392 шт.), Subaru Outback (306 шт.), Skoda Octavia Combi (126 шт.), Citroen Berlingo Multispace (104 шт.) и Volkswagen Passat Variant (104 шт.).

Как отмечают эксперты агентства «АВТОСТАТ», в I квартале 2018 года на долю универсалов пришлось 7,2 % российского рынка новых легковых автомобилей. При этом год назад данный показатель составлял всего 4 %.

Всего за данный период в России было реализовано 26,5 тыс. новых легковых автомобилей в кузове универсал. Это в 2,2 раза больше, чем за тот же период годичной давности.

CHERY ПРИВЕЗЕТ В РОССИЮ НОВЫЙ КРОССОВЕР TIGGO 4

КОМПАНИЯ CHERY планирует в этом году представить на российском рынке новый кроссовер Chery Tiggo 4, который по размерам займет место между моделями Tiggo 3 и Tiggo 5, но при этом по своему техническому состоянию будет на ступеньку выше, сообщает «АВТОСТАТ» со ссылкой на пресс-службу «Чери Автомобили Рус».

В настоящее время линейка автомобилей Chery представлена в сег-

менте SUV и включает в себя три модели — полноразмерный Tiggo 5, среднеразмерный Tiggo 3 и компактный Tiggo 2. «Мы сосредоточились на сегменте SUV исключительно по тривиальной причине — это наиболее растущий сегмент. Основные конкуренты — это автомобили корейских и европейских брендов», — рассказали в пресс-службе «Чери Автомобили Рус».

Предполагается, что до нашей страны Tiggo 4 доберется в III квартале текущего года, цены и комплектации для РФ будут объявлены позже. На китайской рынке переднеприводный кроссовер доступен с бензиновым турбомотором 1,5 литра мощностью 147 л. с., который может работать в паре с 6-ступенчатой МКПП или «роботом» с двойным сцеплением.



Главное автособытие весны

С 11 по 15 апреля для петербуржцев и гостей города свои двери открыла XXVII Международная выставка «Мир автомобиля», где и автолюбители, и профессионалы смогли увидеть и «примерить» новинки мирового автопрома, получить щедрые предложения на покупку авто и, конечно, принять участие в различных конкурсах. Генеральным партнером события выступило ООО «ЛУКОЙЛ-Северо-Западнефтепродукт».

Уже более 25 лет Международная выставка «Мир автомобиля» объединяет на одной площадке всех, кто неравнодушен к захватывающему миру ревущих моторов: ведущих производителей и дилеров автомобилей, сопутствующих и инновационных продуктов автоотрасли, любителей спортивных и экстремальных шоу, а также самых требовательных автолюбителей, желающих подчеркнуть свою индивидуальность с помощью уникального тюнинга. Выставка «Мир автомобиля» не перестает удивлять сообщество профессионалов и любителей открытиями, изобретениями, инновационными технологиями мирового автопрома. И в 2018 году она не стала исключением, порадовав автомобилистов новинками от производителей и официальных дилеров 17 брендов.

В этом году общество стало не просто генеральным партнером. К своему 25-летию предприятие подготовило для посетителей выставки множество сюрпризов. Стенд «ЛУКОЙЛ» привлекал всех не только своим необычным форматом, стилизованным под автозаправочную станцию. Здесь, как и на обычной АЗС, каждый мог бесплатно получить карту ППКЛ, узнать все о новых акциях и передохнуть от пробок по дороге до СКК, угостившись чашечкой ароматного кофе.

Все как на АЗС «ЛУКОЙЛ»! Центром притяжения для любителей фотографироваться и получить побольше «лайков» в социальных сетях стал раритетный трактор Porsche 1956 года выпуска. Даже встречи назначали у красного Porsche на стенде «ЛУКОЙЛ».

Профессиональный фотограф снимал всех желающих и дарил бумажные фотографии, от которых уже немного отвыкли. Как же рады были посетители такому подарку!

Каждый день на стенде проводился конкурс «ЛУКОЙЛ» дарит литры!», в рамках которого с 12 по 16 апреля можно было выиграть целый бак топлива от «ЛУКОЙЛ»! Все, что требовалось, — выложить фотографию с трактором в Instagram и проставить конкурсные хештеги! В конкурсе приняло участие более 700 работ! Все победители уже определены, а результаты конкурса можно найти

в аккаунте организаторов выставки @autoworldexpo.ru.

Помимо возможности выиграть призы посетители могли получить консультацию по бонусной программе ППКЛ и другим привлекательным предложениям от представителей компании «ЛУКОЙЛ-Интер-Кард». По банковским услугам консультировали сотрудники Банка «Открытие». За время работы стенда к счастливым обладателям бонусных карт ППКЛ присоединилось более 1500 человек.

Конечно, выставка «Мир автомобиля» привлекает гостей не только интересной экспозицией, но и яркой развлекательной программой: экстремальное «Шоу Мастеров» от звездных пилотов Rally Club и DRIFT с ежедневной программой, Кубок Санкт-Петербурга по ралли-спринту и чемпионат среди Colin McRae Rally, а также конкурсы и мастер-классы, детские развлечения, мастер-классы экстремального вождения. В рамках организованной экспозиции TopGear все желающие смогли окунуться в историю этого легендарного телепроекта. А модной музыкой и яркими эмоциями зарядил атмосферу выставки специальный гость — российский поп-исполнитель и лауреат конкурсов Denis Manhattan.

А самое главное: выставка «Мир автомобиля» традиционно приносит весну в Петербург!

Renault Kartur: приятный во всех отношениях

Текст: Борис Игнашин

Фото: MEDIA.GROUP.RENAULT.COM



Европейский бестселлер Renault Captur у нас не продается, однако расстраиваться по этому поводу нет смысла, ведь у нас есть Renault Kartur. При внешней схожести и разнице названия всего в одну букву машина несколько более основательная и при этом простая по конструкции. И не стоит думать, что перед нами «еще один Duster». «Заправка» протестировала Kartur, и, несмотря на то что машина делит с бестселлером марки платформу B0, они совершенно разные по характеру и стилю.

АЛЬТЕРНАТИВА ДЛЯ DUSTER

Спрос на кроссоверы остается стабильным. Этот класс машин был востребован даже на фоне падения рынка, а уж сейчас, когда продажи растут, даже не самые дешевые модели покупают весьма активно. С 2009 года компания Renault предлагает на нашем рынке Duster, который отлично продается, прочно отвоевав себе первые места в классе. Но вот беда — это очень практичная и даже грубая машина. Да и решение интерьера здесь еще в стиле перво-

го Renault Logan, а значит, салон прост до уныния. Желающих иметь универсальную машину это не останавливает, ведь альтернативы заметно дороже. Но в 2016 году компания сделала ход конем. Популярный в Европе компактный кроссовер Renault Captur перевели на освоенную у нас платформу B0. При внешней схожести модель стала больше и получила другое имя, тоже похожее на оригинальное, — Kartur. И это отличная альтернатива Duster. По механической части изменений минимум. Та же платформа, те же подвески, тот же передний и полный привод, бензиновые моторы



1,6 и 2,0 литра, многострадальная 4-ступенчатая АКПП Renault DP8 в паре с двухлитровым мотором и полным приводом. А вот сюрприз — для переднеприводных машин с мотором 1,6 литра возможен более прогрессивный «автомат» — коробка Jatco, позволяющая заметно уменьшить расход и сохранить приемлемую динамику с младшим двигателем.

Изменения внешности и салона куда нагляднее. Красоту скрыть сложно, машина «нарисована» отлично, изящный силуэт немного скрадывает размеры, но внутри отличный просторный салон. А в салоне — отличный европейский дизайн. Качество материалов изменилось не так резко, но это все же недорогая машина ценой менее миллиона рублей в базовой версии даже с АКПП.

Правда, двухлитровый мотор с полным приводом и МКПП — это уже более 1,1 млн рублей, без учета скидок, а топовые комплектации стоят выше 1,3 млн рублей, но такие уж теперь у нас в России цены на кроссоверы.

ПРИВЫКАЕМ К КОРОБКЕ

Однако вернемся в салон, здесь попросту приятно и удобно. Водителю не нужно тянуться вниз панели для работы с климатической системой, и не только потому, что климат-контроль автоматический и достаточно толковый, но и потому, что архитектура передней панели переработана. Из очевидных эргономических огрехов осталось только размещение кнопок включения круиз-контроля под ручником, спрятанный в нишу с прикуривателем маховик переключения режимов трансмиссии да неудачное расположение передач в МКПП. Последний пункт поясню: тут, как и в Duster, в 6-ступенчатой коробке первая передача очень короткая, «ползущая» и призвана заменить «понижайку». Вторая передача чуть длиннее обычной первой, и с нее можно трогаться, третья вместо второй и так далее. Проблема в том, что порядок расположения передач остался обычным: первая влево и вперед, напротив нее вторая, правее ряд третья-четвертая и справа пятая-шестая. В уме всегда нужно держать, что интуиция подсказывает передачу на одну меньше, чем нужно, т. е. если мозг думает, что нужно включить вторую, смело включай третью, если четвертую, то — пятую. И к сожалению, разрушена четкость чередования передач в самом шифтере, все основные переключения теперь идут со смещением передач вправо-влево. Быстрое переключение 2-3, заменяющее 1-2 при интенсивном старте с места, уже проходит тяжело, а 5-4 вполне может закончиться включением не 5-й, а 3-й передачи. Привыкнуть можно, но еще при тестировании Nissan Terrano с той же схемой переключений за неде-



лю идеально привыкнуть к этому я так и не смог. На Kaptur механизм работает чуть лучше за счет лучшей избирательности, но полностью исправить проблему не удалось. В остальном прогресс эргономики очевиден, да и внутреннее пространство в целом организовано лучше. Посадка остается вертикальной, но форма передней панели больше располагает к комфортной, более «лежачей» посадке водителя, при этом сзади места по-прежнему хватает. А багажник стал даже больше, сохранив правильную форму. Не подводит и профиль передних сидений: несмотря на классическую для французских машин мягкую посадку, сиденья достаточно комфортные, моя спина это подтверждает. А цепкая ткань и мягкая боковая поддержка не заставляют судорожно хвататься за руль на крутых поворотах.

САЛОН И МОТОР

Салон радует хорошей формой и идеей организации поверхностей. Практичность не принесла в жертву, но примирили с красотой. Материалы остаются недорогими, но даже жесткая пластмасса сохраняет почтительную молчаливость на любом покрытии, а софт-лук-пластик на большинстве поверхностей выглядит очень здорово.

Не откажите себе в удовольствии еще раз полюбоваться на машину снаружи — на лобастый капот, на каплевидную стилизацию боковой части и поджарый зад. Насладитесь «улыбкой» переднего бампера и аккуратными ходовыми огнями. И снова садитесь в машину, благо двери широкие, а высота порога небольшая.

Kaptur на тест-драйве — с двухлитровым мотором, полным приводом и МКПП. Имеется бесключевой доступ, запуск двигателя с кнопки, приличная мультимедийная система с навигацией, камера заднего вида, датчик дождя, автозатемнение салонного зеркала, электрообогрев лобового стекла и другие приятные опции. Штатно на всех машинах есть помощник старта в гору, ESP, ЭРА-ГЛОНАСС, передние подушки безопасности, крепления Isofix, а боковые подушки имеются на всех машинах в комплектации выше базовой LIFE. В общем, комплектация отнюдь не бедная, самые востребованные опции есть в числе заводских. Салон тканевый, но это хорошо, экокожа в недорогих машинах не слишком практична и комфортна, да и долговечность под вопросом.

На холостых оборотах шум двигателя почти не слышен, вибраций также не ощущается. Старый добрый мотор 2.0 — это F4R, хорошо известный неприхотливостью и ресурсом. На Kaptur он представлен в версии мощностью 143 л. с. с одним фазовращателем — довольно консервативная конструкция, с ремненным приводом ГРМ и с чугунным блоком цилиндров, но для России это однозначно благо. Высокий ресурс и неприхотливость — именно то, что нужно кроссоверу. Альтернативой ему выступает мотор 1.6, это H4M, он же HR16DE в обозначениях Nissan, — более легкий, сложный и чуть более экономичный. Несмотря на почтенный возраст, работает F4R очень современно, до 3 тысяч оборотов его почти не слышно, да и после он ведет себя достаточно скромно. Тяги хватает во всем диапазоне, трогаться со второй легко, педаль газа настроена очень удобно, но осязаемый «подхват» проявляется только после 3500 оборотов, и вообще машина всеми силами пытается показать, что она не спортсмен. Попытка ехать с «газом в пол» проваливается из-за неудобной схемы работы МКПП, да и в целом создается ощущение, что шума в таком режиме много, а толку мало. Так что спокойное, в меру динамичное передвижение — наилучший выбор.



ДИНАМИКА И ПРОХОДИМОСТЬ

Казалось бы, платформа тут старая, а значит, от машины на ходу ничего нового ждать не стоит. Но настройки подвесок и рулевого управления выполнены заново. Характер у Kaptur преобразился и ничуть не напоминает Duster. Более легкая, собранная, с более уверенным реактивным действием на руле машина больше напоминает нормальную легковушку. А улучшенная аэродинамика заметно увеличивает динамику на скоростях выше 100 км/ч, машина легче катится, да и расход топлива уже не уходит стремительно за 8-9 литров на сотню, стоит только чуть разогнаться. В целом появляется ощущение легкости управления и конструкции. Хотя масса у машины вовсе не уменьшилась. До «го-

рячих хетчбэков» Kaptur еще очень далеко, но шаг сделан в правильном направлении, машина доставляет удовольствие от вождения, управляемости и динамики. Подвеска — достаточно жесткая, но это разумная плата за улучшение управляемости и уменьшение кренов, тем более что энергоемкость у нее все так же высока, а комфорт сохраняется на хорошем уровне даже при движении по разбитой дороге и на продольной «волне». В городских условиях такая жесткость подвески оптимальна. Основные факторы дискомфорта — громкая работа подвески на резких неровностях и периодически проходящие на кузов удары от мелких, но жестких неровностей вроде стыков на КАД.

Улучшение аэродинамики на общем уровне комфорта тоже сказывается положительно. До скоростей в

120-130 км/ч уровень шума в салоне минимален, двигателя не слышно, аэродинамические шумы почти отсутствуют, солирует в основном резина, она тут грязевая с развитыми грунтозацепами. Но и этот звук не раздражает и не мешает спокойному разговору, правда, музыку слушать на такой скорости уже не комфортно. На более шоссейной резине шумность будет еще ниже, так что можно выбирать между проходимостью и комфортом при обычных передвижениях. Тем, кому уровень шумового комфорта покажется недостаточным, придется поставить дополнительную шумоизоляцию.

Проходимость осталась на уровне того же Duster, благо дорожный просвет у Kaptur такой же, а свесы — немногим больше. Машина уверенно ведет себя на любых скользких покрытиях, ограничивающим фактором остаются лишь слабые бамперы и наличие незащищенных деталей под днищем кузова. Тяги хватает благодаря короткой первой передаче и мотору. Вот только жалко загонять эдакую красоту в глубокую грязь, так что большая часть этих машин приобретает вовсе не для того, чтобы штурмовать на них бездорожье. На грунтовке же машина чувствует себя как дома, тем более что можно не опасаться даже сколов краски из-за камней из-под колес — пороги и арки хорошо прикрыты.



РЕЗЮМЕ

Очень приятная во всех смыслах машина. Несмотря на ту же платформу, что и у других массовых автомобилей Renault, характер у нее свой собственный, ну а дизайн... сами видели, он очень притягательный. Сильными сторонами Kaptur остаются большой внутренний объем и неприхотливость платформы. Конечно, в идеале хотелось бы видеть более высокое качество исполнения салона, лучшую климатическую установку, более интеллектуальную электросистему, ведь стоимость машины сильно переваливает за миллион, а у многих конкурентов все это имеется. Но, к сожалению, нельзя получить все и сразу.



Большие проблемы

Текст: Борис Игнашин
Фото: PRESSFOTO и PIXABAY

маленьких пробегов

Выбор машины на вторичном рынке всегда был делом рискованным. Сегодня сложность конструкции автомобиля так велика, что практически невозможно продиагностировать все на предмет не то что остаточного ресурса, но даже работоспособности. В условиях, когда качество собираемых на конвейере автомобилей примерно одинаково, на помощь приходят простые правила. Чем новее машина и чем меньше ее пробег, тем лучше состояние в среднем. Однако не все так просто, иногда малый пробег — это недостаток, который сложно исправить.

Автомобиль — крайне непростая и хрупкая вещь. Сразу после выхода с завода он начинает стареть как морально, так и физически. В идеальных условиях хранения это было бы менее заметно, но, к сожалению, атмосфера крупных городов России — совсем не идеальное место для конструкции из тонкого металла, хрупкого пластика, со сложными механизмами, которые боятся грязи и коррозии и которым для работоспособности нужны чистые и химически активные рабочие жидкости. Свою лепту вносят также механический износ, воздействие высоких температур и агрессивных сред. В общем, машина банально стареет с каждым днем своего существования, вне зависимости от пробега. А у отдельных индивидуумов просто «горит» на работе. Повредить довольно хрупкую конструкцию не так уж сложно. Даже без ДТП неумелый автолюбитель серьезно сокращает срок службы автомобиля. И конечно же, ресурс его не бесконечен, в один прекрасный момент

что-нибудь сломается совсем и авто попросту встанет. Ну или снижение эксплуатационных показателей будет настолько сильным, что его придется отправить в ремонт.

К счастью, запас прочности у машины значительный. И пусть сторонники теории заговора говорят, что автопроиз-

**В КАКИХ СЛУЧАЯХ
СЛЕДУЕТ ИЗБЕГАТЬ
ЗАМАНЧИВЫХ
ПОКАЗАНИЙ
ОДОМЕТРА**

водители сегодня пытаются создать конструкцию, которая будет доживать ровно до конца гарантии, — пока что машины способны проехать гораздо больше. Для большинства современных автомобилей срок сравнительно беспроblemной эксплуатации составляет 8-12 лет, что в

разы больше, чем двух- или пятилетняя гарантия. Далее идут дорогие ремонты, расходы или повышенные риски непредвиденных расходов, но при должном обслуживании некоторые экземпляры способны ездить более 20 или 30 лет, постепенно переходя в категорию раритетов и коллекционных ценностей.

Разумеется, меньше всего рисков несет покупка нового автомобиля. Помимо минимального возраста к нему прилагается обязательное обслуживание у дилера и гарантия. Вместе эти факторы позволяют снизить риски поломок и дополнительных расходов до минимума. При покупке же машины на вторичном рынке важную роль играют ее возраст и пробег. Думаю, не нужен глубокий анализ, чтобы понять, что более новые машины с меньшим пробегом имеют более высокую стоимость. Потенциально они всегда будут дороже, у них меньший износ и меньше факторов риска, чем у машины возрастом старше и с большим пробегом. А поскольку лишь малая часть автовладельцев способна оценить

реальное состояние машины, то именно эти факторы и цена часто являются основными при выборе авто.

Между тем наименьший пробег далеко не всегда является лучшим показателем при покупке. Даже без учета того, что такие автомобили стоят

Большую часть времени такая машина попросту стоит, и, скорее всего, не в отапливаемом подземном гараже, а на улице, под дождем и ярким солнцем летом, под снегом — зимой. Ее салон не вентилируется, напольное покрытие намокает, в надмоторной нише скапливается

возок интервалы техобслуживания такого автомобиля заметно длиннее, если считать не в километрах, а в месяцах. Вот и получается, что у такой машины куда больше предпосылок к коррозии внутренних полостей, сбоям электроники, да и ресурс мотора и других узлов может оказаться значительно ниже ожидаемого. Машина попросту не предназначена для простоя, и даже в хорошем гараже еще нужно постараться создать условия для долговременной стоянки. Словом, цена на такой автомобиль должна быть не выше, а ниже среднерыночной, потому что ее общий ресурс окажется меньше, причем намного.

ВАРИАНТ ВТОРОЙ ЧЕСТНЫЙ ПРОБЕГ, НО ТОЛЬКО КОРОТКИЕ ПОЕЗДКИ

В крупных городах есть большое количество машин, которые эксплуатируются часто, но пробеги у них совсем небольшие. Буквально по 5-10 километров в день и побольше в выходные, чтобы прокатиться иногда за город. Подобный режим бывает характерен и для люксовых «персоналок» с дорогой эксплуатацией, которые используют «на выезд» как вторую машину, зато она часто стоит, часами молотя на холостых оборотах в ожидании главного пассажира. К сожалению, подобный режим эксплуатации для мотора и трансмиссии крайне вреден. Особенно плохо это в холодных регионах и для машин с медленными прогревающими двигателями. И кстати, очень вредно для коробок-вариаторов. Помимо повышенного износа силового агрегата часто еще и салон с кузовом нагружены сильнее обычного. Поездки ведь короткие, система вентиляции просто не успевает прогреть и просушить кузов в зимний период. В общем, такой вариант машины с малым пробегом тоже не стоит дополнительных денег.



обычно дороже. Почему же не стоит гнаться за наименьшим пробегом? Сначала разберемся, у каких машин бывает небольшой пробег и почему это нехорошо. Небольшой пробег, в моем понимании, это менее пяти тысяч километров в год. Единственный случай, когда это идет машине на пользу, если она хранится и эксплуатируется не как обычное транспортное средство, а как настоящий коллекционный экземпляр. Держат ее в сухом, а лучше даже в отапливаемом сухом гараже. Она получает обслуживание после каждой поездки. И ею занимается специалист, который старается максимально продлить ее годы. Это может быть вовсе не миллионер, а просто дедушка-пенсионер, который решил сохранить мечту своей молодости или является фанатом данной модели. Благо такой подход не требует высоких затрат, вопрос в отношении. В руках такого человека машина уже не просто транспортное средство, и живет она по другим законам.

ВАРИАНТ ПЕРВЫЙ ЧЕСТНЫЙ ПРОБЕГ. МАЛАЯ ИНТЕНСИВНОСТЬ ЭКСПЛУАТАЦИИ

Если у простого автомобиля пробег заметно меньше среднего по модели и году, это ведь неплохо? На первый взгляд такая машина смотрится очень привлекательно, эксплуатировали ее мало, значит, и остаточный ресурс должен быть высоким. Но если пробег совсем небольшой, например менее пяти тысяч километров за год эксплуатации в среднем, то тут, скорее всего, есть подвох.

вода, она же плещется в сливах люка, а порой и в багажнике. Во внутренних полостях машины тоже застой, и после одного дождливого дня тут подолгу сохраняется влажность. Мотор мало работает, зато подолгу простаивает. А после движения в нем накапливается немало агрессивных кислот, которые воздействуют на порции масла, остающиеся в канавках поршневых колец. Да и само масло понемногу расслаивается и окисляется. Подшипники ступиц подолгу сохраняют влагу, ее не испаряют горячие тормоза. Тормозные диски постепенно ржавеют с образованием каверн, да и подвеска под статической нагрузкой тоже постепенно изнашивается. Вдоба-





ВАРИАНТ ТРЕТИЙ ЧЕСТНЫЙ ПРОБЕГ ДЛЯ ТАКОЙ МАШИНЫ

Есть классы автомобилей, у которых пробеги небольшие. Это различные спорткары или кабриолеты. В общем, машины сезонной эксплуатации. На одних ездят в основном зимой, другие стоят на приколе до весны. Долгая стоянка, особенно в сухом паркинге, — это не так страшно, как чередующиеся с поездками долгие простои на улице, но все же такие машины часто имеют повышенный износ и много дополнительных проблем, как и авто первой группы. Полностью избежать негативных последствий длительных перерывов в эксплуатации сложно, и сделать это может лишь хорошо понимающий в этом деле человек.

ВАРИАНТ ЧЕТВЕРТЫЙ ЧЕСТНЫЙ ПРОБЕГ, НО МАШИНА ДОЛГО БЫЛА В РЕМОНТАХ

Такие экземпляры тоже попадают. Конечно, чаще всего эти машины представлены в сравнительно молодом возрасте, но и среди очень старых они встречаются регулярно. Долгое простаивание в сервисе вообще не лучшая рекомендация для машины. Это или последствия серьезного ДТП, или поломка редко встречающихся и сложно ремонтирующихся узлов. А для машин постарше — обычно повышенная сложность конструкции вкупе с недостаточными для «оживления» машины финансовыми возможностями владельца. Если поразмыслить, этот вариант ничем не лучше, чем машины, которые просто бросают на улице. В наших краях автосервис вряд ли имеет крытую и тем

более отапливаемую парковку. А значит, машины просто стояли на улице большую часть времени, причем часто в разуклопленном виде, на спущенных колесах и с открытыми дверями. В любом случае это заведомо провальный вариант, но

машины учитывает в том числе и его. И разумеется, не восстанавливают оригинальный пробег при продаже.

Сейчас появляются сервисы, которые на основе анализа баз страховых компаний, ТО, данных сайтов по продаже ма-

/// МАЛЫЙ ПРОБЕГ В БОЛЬШИНСТВЕ СЛУЧАЕВ БУДЕТ ОЗНАЧАТЬ ПОВЫШЕННЫЕ РАСХОДЫ НА ПОКУПКУ И ЭКСПЛУАТАЦИЮ

некоторые владельцы пытаются преподнести его как большой плюс. На практике даже пребывание непосредственно в сервисе не гарантирует какого-либо обслуживания, помимо устранения основной неисправности.

ВАРИАНТ ПЯТЫЙ СКРУЧЕННЫЙ ПРОБЕГ, ПОПЫТКА ПРОДАТЬ ПОДОРОЖЕ

Большая часть машин с маленьким пробегом на самом деле эксплуатировалась обычным образом, но потом пробег у них скрутили. Иногда его скручивают и у машин с изначально небольшим пробегом, но лишь в тех случаях, когда состояние авто внешне очень похоже на идеальное. К сожалению, скрутка пробега в России не является тяжким уголовным преступлением, и контроль за этим параметром практически не ведется. А цена на такие машины устойчиво выше, вот и мотают пробег в промышленных объемах. И даже спам приходит с предложениями смотать. Ряд владельцев машин сматывают пробеги из-за политики страховых компаний, ведь процент износа

шин могут определить истинный пробег автомобиля, но даже если вы поймали продавца за руку, наказания он не понесет. Разве что вы купите машину и попробуете решить проблему через суд... Маловероятно? К сожалению, да! Мало кто готов нести риски с целью покарать лжеца, тем более что отсудить значимую сумму у физлица сложно, а перепродавец или продавец машины вряд ли будет действовать от имени юрлица. Так что проверяйте по базам, используйте специальные сканеры для проверки по блокам, смотрите своими глазами. Или не ищите машины с подозрительно малым пробегом.

Есть еще некоторое количество вариантов машин с малым пробегом, но поверьте, среди них не найдется ни одного, при котором машина будет в состоянии лучше, чем у машины тех же лет, но эксплуатировавшейся с нормальной интенсивностью. Если вы не искали коллекционный экземпляр, то малый пробег в большинстве случаев будет означать повышенные расходы на покупку и эксплуатацию. Просто остановите себя, поищите машину в хорошем состоянии, но с менее привлекательными цифрами в ПТС и на одометре.

Текст: Дмитрий Полянский
Фото: PIXABAY

Осторожно, грузопад!

От какого транспорта надо держаться подальше

Водители легковушек обычно остерегаются длинномерных грузовых машин, которые при маневре способны зажать соседа по потоку. Но еще более серьезные неприятности могут в буквальном смысле «прилететь» от грузового и специального транспорта с высоким центром тяжести, когда он опрокидывается или на ходу теряет свою ношу. Иногда даже без непосредственного контакта автомобилей слетевший груз наносит повреждения вплоть до гибели людей в легковушках.

ПОПРОБУЙ УВЕРНИСЬ

В конце марта Сестрорецким районным судом был осужден водитель песковоза. Мужчина получил полтора года колонии-поселения за прошлогоднюю смертельную аварию на Западном скоростном диаметре. Согласно материалам дела, 31 мая 2017 года он вел со стороны Выборга личную Scania с полуприцепом, груженную 18 тоннами песка. На скорости 60 км в час водитель не заметил вовремя машину дорожно-ремонтной службы, при торможении допустил занос и опрокинул свой грузовик. Песок высыпался на Skoda Octavia, пассажир этого автомобиля погиб.

На дороге Вологда — Новая Ладога в январе 2017 года столкнулись легковой Hyundai и грузовой Renault. Высыпавшийся из кузова металл накрыл легковушку, в ней погибли водитель и пассажир.

Грузы нередко вылетают на дорогу из-за того, что плохо закреплены и не накрыты тентом. Их обрушение на пути движущегося потока становится неочи-

данностью для других участников дорожного движения. Поэтому рискованно следовать в «кильватере» за грузовиком. Неизвестно, что там может слететь с хвоста прямо в лобовое стекло. Из кузовов грузовых машин неоднократно вываливались кирпичи, силикатные блоки, куски угля. Если и не доходило до прямого удара спереди-сверху, летающий груз вынуждал водителей экстренно тормозить, уходить в кювет или забор. Тем временем виновник невозмутимо продолжал путь, возможно даже не заметив устроенной им аварии.

Несколько раз в Петербурге «Газели» и шаланды роняли оконные блоки-стеклопакеты. На водителей, сгребавших осколки и прикидывавших размер своего ущерба, было жалко смотреть. Но могло быть несравненно хуже, если бы другие автомобили не успели сбросить скорость и влетели в эту кашу.

Известны случаи, когда из стопки листового металла в кузове грузовика сползал верхний лист и, как нож, сре-



зал крышу шедшего сзади автомобиля. Большую опасность также представляет перевозка вертикально сложенных «шалашом» бетонных плит. Если стеклопакет из «Газели» может испортить вам машину, то плохо закрепленная бетонная плита ее просто расплющит. Так, несколько лет назад в Москве грузовик Mercedes уронил при движении бетонные панели и разбил пять автомобилей, один человек погиб.

Рискованно также парковаться во дворах возле стройплощадки или у подъезда к магазину. Рабочие и водители гру-

зовиков допускают ошибки при разгрузке. Например, во дворе дома на 5-й линии Васильевского острова они неудачно опустили из кузова контейнер с товаром, уронив его с платформы-манипулятора на стоящую рядом легковушку.

Также высока вероятность скатывания грузов круглой формы — бревен, труб, бетонных колец. В октябре 2017 года в Татарстане трубы с большегруза MAN упали на ВАЗ-2111, нанеся смертельные травмы водителю и пассажиру легковушки.

Иногда отлетевший предмет устраивает на дороге игру «попробуй увернись» — прыгает по проезжей части то в одну, то в другую сторону. Так было однажды при обрушении мебели из кузова: кресло скакало по асфальту словно мяч, непредсказуемо меняя направление. Впрочем, обошлось без тяжелых последствий: шедший сзади автомобиль увернулся и съехал в кювет, отделавшись только мелкими вмятинами.

ВЫСОКИЙ РИСК

Машины с высоким центром тяжести бывают много опаснее длинномеров. При торможении и повороте часто теряют равновесие автокраны, мусоровозы и контейнеровозы.

В интернете опубликована видеозапись, на которой поворачивающий контейнеровоз кренится и падает в сторону стоящих на светофоре машин. Водитель Mitsubishi Lancer благодаря отменной реакции и мастерству сумел избежать тяжелых повреждений, успев резко сдать назад и отодвинуться от хлопнувшего на дорогу контейнера.

Прошлой осенью на улице Руставели в Петербурге автокран протаранил трамвай, пострадала пассажирка.

А мусоровозы вообще гроза российских дорог. Контейнер-пукто стоит на платформе очень высоко, к тому же не

всегда надежно закреплен. 26 марта 2018 года в Колпино «КамАЗ» опрокинулся и завалил мусором встречную полосу. На счастье, там в момент падения никого не оказалось. Прошлой весной такой же мусоровоз с пукто накренился и рухнул на повороте с Митрофаньевского шоссе на Благодатную улицу.

Приходит водитель «КамАЗа» в автосалон:

— У вас есть «Бентли Континенталь»?

— Да, \$250 000.

— А если в кредит на 5 лет?

— \$4500 в месяц. Может, вам проще купить автомобиль подешевле?

— Конечно, проще, но я уронил бетонную плиту именно на «Бентли Континенталь»...

Нередко сюрпризы автомобилистам преподносят тралы с дорожно-строительной техникой и крупногабаритным грузом. С платформ на проезжую часть соскакивают трактора и экскаваторы, катушки и турбины. 14 марта у Морского вокзала на Васильевском острове трал потерял огромную катушку с кабелем. Барабан пронесся по дороге, но не задел никого из участников движения, свернув только дорожный знак. А в январе экскаватор свалился с трала на перекрестке улиц Бухарестской и Олеко Дундича. Похожие случаи были ранее в Красносельском и Колпинском районах: там с тралов «пытались убежать» бульдозер и трелевочный трактор. А на Малоохтинской набережной у моста Александра Невского трал оставил на дороге часть турбины, предназначенной для Нововоронежской атомной электростанции.

Но особенно яркие ощущения довелось испытать автомобилистам на переезде в Колпино: они едва не попали под железнодорожные колесные пары, скатившиеся с шаланды. Такое «трамвайное колесо» весит около двух с половиной тонн.

Кроме того, водители спецтехники иногда промахиваются с габаритами. На

спуске с Автовского путепровода трал с подъемным краном боднул стрелой соседний большегруз и надолго остановил движение.

Югу Петербурга вообще везет на грузовые аварии. Однажды в поселке Володарский у Красного Села с тягача при повороте упала цистерна со сжиженным газом. Ее вес составлял 25 тонн, и для ликвидации последствий пришлось вызывать специальный кран повышенной грузоподъемности. Спасательная операция обошлась недешево. Случаются и комичные ДТП. В феврале 2017 года в Петербурге был засыпан луком Пискаревский проспект у перекрестка с проспектом Металлистов. Аромат разносился на несколько кварталов вокруг. Очевидцы помогли частично очистить проезжую часть, набрав овощей для своего стола.

ДАЛЬШЕ ОТОЙДЕШЬ — ЦЕЛЕЕ БУДЕШЬ

Тем, кто попал под выпавший груз, еще приходится доказывать причастность конкретного грузовика и вину водителя. Юристы рекомендуют предъявлять иск к перевозчику и хозяину груза (юрлицу или индивидуальному предпринимателю) и требовать ареста его имущества на сумму ущерба.

Но по возможности лучше не искать неприятностей и держаться на расстоянии от таких соседей по потоку. Если груженный автомобиль находится перед вами — его рекомендуется побыстрее обогнать, а если такой возможности нет, лучше приотстать от него и держать увеличенную дистанцию. Тогда вы успеете среагировать на падение незакрепленного груза или опрокидывание грузовика. А когда большегруз движется навстречу, расходиться при максимально большом интервале, сместитесь как можно правее. Как говорится, дальше отойдешь — целее будешь.

Текст: Марианна Николина
Фото: Константин Гаврильчик



Евгения Игумнова:

«Я поменяла большие машины на малолитражку»

Актриса Евгения Игумнова знакома читателям по сериалам «Инспектор Купер. Невидимый враг», «Шеф. Игра на повышение», «Группа Zeta», «Тайны следствия — 13» и многим другим. Евгения — автомобилистка с внушительным стажем, и, как нам стало известно, она неожиданно пересела с привычных для нее огромных джипов на Peugeot 308. Мы расспросили актрису о причинах перемен и впечатлениях от нового автомобиля.

ПЕРВЫЙ ГОНОРАР — ПЕРВЫЙ АВТОМОБИЛЬ

— Евгения, вы давно водите машину, а когда впервые купили свой собственный автомобиль?

— Я за рулем с 1998 года, и покупка первого автомобиля для меня — памятная история. Я потратила на него свой первый большой гонорар, полученный за фильм «Тело капитана будет предано земле, а старший мичман будет петь». Серебристый Ford-coupe Sierra был ста-

рым и доставил мне массу хлопот. Он часто ломался, и я постоянно опасалась, что машина меня подведет.

— Приходилось ремонтировать машину?

— Самостоятельно — нет, но однажды в дороге у моего «форда» практически отвалилась выхлопная труба. Для того чтобы не растерять автомобиль по запчастям, я решила зафиксировать трубу и не нашла ничего более подходящего для этой цели, чем пояс от платья.

Я наверняка порадовала проезжавших мимо водителей и порядком повеселила свою маму — она ехала вместе со мной. В узком наряде и в туфлях на шпильках, я была вынуждена лечь на асфальт, забраться под машину и привязать выхлопную трубу! Зато до дома мы доехали без потерь.

— А почему вы выбрали именно этот автомобиль?

— Мне понравилось, что это купе. Я не полагалась на чьи-либо советы,

действуя интуитивно. Несмотря на частые поломки, свой Ford я очень любила и старалась сделать его уютнее. Купила красной клетчатой ткани и сшила для машины чехлы на сиденья. Когда у меня появился другой автомобиль, это купе я подарила своему однокурснику.

ПРЕИМУЩЕСТВА «КРОШКИ»

— Евгения, джип уже стал частью вашего стиля, и вдруг — Peugeot 308... Почему?

— Из практических соображений: на эту машину существенно меньше налоги, да и расход бензина у нее более скромный. Я живу в пригороде Петербурга, и, как оказалось, загородная жизнь — затратная вещь, особенно если используешь автомобиль с большим объемом двигателя. Поэтому три года назад я поменяла свои большие машины на эту кроху.

— Ну и как впечатления?

— Я очень довольна! Машину покупала в салоне, совершенно новую, максимально приспособленную для девушки и с массой опций: панорамная крыша, стекла и сиденья с подогревом, кондиционер, датчики дождя и т. д. Но поначалу я часто попадала в аварии, потому что привыкла ездить на большом автомобиле и не могла быстро перестроиться — мне казалось, что все меня видят, а меня не видели!

— Вы согласны с тем, что такая машина больше вам идет?

— Возможно, но могу сказать, что еще до покупки меня очень привлекал дизайн Peugeot. Когда машина была новенькая, она особенно мне нравилась — такая красивая!

— Одно слово — французы!

— Я бы назвала эту машину изысканной. В ней я почувствовала себя парижанкой, такой девушкой-девушкой, а не какой-то теткой, которая должна вывезти мусор или погрузить в багажник вещи для химчистки.

— Как такой автомобиль ведет себя в загородных поездках?

— Мне не важны такие параметры, как разгон и высокая скорость, тем более что теперь почти все дороги снабжены камерами и все нарушения как на ладони. Зато когда я ездила на Jeep Grand Cherokee, то сильно уставала от шума мотора — у этого автомобиля был очень шумный двигатель. В долгой дороге это ужасно утомляло! В новой машине таких проблем нет.

— А вместительность «француза» вас устраивает?

— В этом смысле Peugeot 308 — удивительный автомобиль, снаружи он кажется меньше, чем внутри. Я возила на нем в ремонт одновременно два велосипеда!

ЗА РУЛЕМ — В КАДРЕ

— Как давно вы были за рулем в кадре и что водили?

— Это было в новом полнометражном фильме «Опасные танцы», который сняла режиссер Екатерина Двигубская. Там я ездила на Audi Q7.

— Кто ваша героиня в этой картине?

— Разочарованная жена некоего крупного чиновника. Если переводить на язык классики, это Вышневецкая из «Доходного места» А. Н. Островского, которая живет в достатке, но тоскует по нормальной человеческой честной жизни. От скуки она заводит роман с совсем юным, семнадцатилетним парнем, практически ровесником своего сына. Моего супруга в этом фильме играет Максим Виторган.

— Как вы восприняли переход к ролям «со взрослыми детьми»?

— Сначала мне было странно ощущать себя в этой роли. Нам с Максимом нашли такого солидного «сына», что мне даже показалось, будто он наш ровесник! (Смеется.) С другой стороны, у меня самой уже взрослые дети: дочке 17 лет, а сыну — 15.

— А вам когда-нибудь доводилось в кино исполнять сложные трюки на автомобилях?

— Да, и во время съемок сериала «Группа Zeta» я даже проходила курсы экстремального вождения. Съемочный период был долгим, и для меня купили два автомобиля «Волга». Один я в итоге «угробила», а вторая машина выжила.

— Вы должны были разбить их по сюжету?

— Нет, это случилось в режиме естественной эксплуатации, поскольку моя героиня на большой скорости постоянно ездил по лесам и буеракам.

— Рисковать за рулем на съемочной площадке приходилось?

— Да, причем меня не надо просить об этом, я — актриса, стремящаяся к риску! (Смеется.) На съемках сериала «Синдбад» мне дали мотороллер и спросили, умею ли я на нем ездить. Я с уверенностью ответила: «Конечно», хотя ни разу не сидела за рулем такого транспортного средства.

— Как вы вышли из положения?

— Закончилось все плачевно. Мы снимали на Финском заливе, я на ходу повернула не те ручки, и меня понесло. На скорости я завалилась на прибрежные камни, чудом остановившись перед

самым обрывом, сильно поцарапалась и сломала к чертовой матери этот мотороллер.

— Стало быть, вам присущ авантюризм?

— Да, у меня нет ощущения, что что-то может произойти. В этом смысле меня только сдерживать надо. Есть ощущение, что я все могу, и нет даже сомнений, что у меня может что-то не получиться.

СИЛЬНЫЕ РОЛИ ДЛЯ ХРУПКОЙ ЖЕНЩИНЫ

— В каких новых проектах вас могут увидеть зрители?

— Недавно прошел многосерийный фильм «Инспектор Купер. Невидимый враг», где я играю следователя Анну Миронову. Кроме того, уже упомянутый мной фильм «Опасные танцы», который был представлен в рамках кинофестиваля «Виват кино России!», в ближайшее время, видимо, начнется его показ в кинотеатрах.

— Несмотря на миниатюрность, вас часто приглашают на роли следователей, сотрудниц спецслужб и т. д. Почему, как вы думаете?

— Я не знаю наверняка, но предполагаю, что существует некий стереотип у режиссеров. Когда они не знают, как показать сильную или неординарную женщину, они приглашают на эту роль меня — из-за моего восточного, но современного лица. Это происходит, когда авторам фильма нужен человек, который якобы обладает качествами, которых нет у других, и это должна быть не милая добрая русская девушка. В общем, я думаю, что дело во внешности.

— Вы наполовину китаянка. Не получали приглашений от китайских режиссеров, не хотели бы поработать в Поднебесной?

— Конечно, хотела бы, тем более что китайское кино — оно прекрасно! Пока таких предложений мне не поступало, но я с удовольствием поработала бы с китайскими коллегами. На данный момент я снималась только в одном голливудском проекте — фильме «Бессонница», где сыграла коварную женщину-врача.



Весенний Беломор

ФОТО И ТЕКСТ:
АЛЕКСЕЙ ЛЕБЕДЕВ

Майские выходные традиционно являются любимым временем для путешественников по внедорожью. Временные рамки позволяют отъехать достаточно далеко от города, а погода готовит много сложных участков на самом маршруте. Но в этом году что-то пошло не так. Маршрут традиционного выезда в Карелию пришлось подвергнуть серьезной корректировке непосредственно перед выездом. Причиной стало крайне большое количество снега в республике.

Пятый, юбилейный выезд «Хорвер-клуба» подразумевал не линейный, а радиальный формат. Участники собрались в базовом лагере, место для которого было выбрано в сосновом лесу недалеко от Гирвуса. Вылазки для осмотра интересных мест происходили из него. Туда же участники возвращались вечером. К пятилетию карельских путешествий организаторы подготовили участникам множество сюрпризов. В частности, были проведены шуточные соревнования по футболу с венниками, баскетболу с двигающимися корзинами и скоростному коллективному бегу на сендтраках. Затем был дан старт самому путешествию.

Первой точкой осмотра стал Медвежьегорск — город, неразрывно связанный с Беломорканалом. Сравнительно молодой населенный пункт пережил множество драматичных событий. История здешних мест берет свое начало с XV века — уже тогда существовала современная деревня Повенец, находящаяся в паре десятков километров от Медвежьегорска. Первым мегапроектом, потрясшим патриархальную карельскую жизнь, стало строительство Осударевой дороги. Еще до появления Петербурга, в 1702 году Петр I приказал Преображенскому полку «описать и проводить ближайшего и способного водяного и сухого пути от Города к Олонцу и к Нову Городу». Говоря современным языком, Петр нуждался в военной дороге длиной 264 км. Нуж-

дался срочно. Работы начали с двух сторон. Дорога шириной в 6,4 метра была построена за фантастически короткий даже по сегодняшним меркам срок — 20 дней. По Осударевой дороге были тайно переправлены из Архангельска к театру военных действий на Ладоге и Неве силы лейб-гвардии Преображенского и Семеновского полков. Именно эти полки приняли участие в освобождении от шведов побережья Финского залива и Ладоги. Успех военной операции Петра позволил ему основать на этих землях новую столицу — Санкт-Петербург. Сейчас о давних событиях

напоминает памятный камень в конечном пункте дороги.

Очередным всплеском активности в здешних местах стало строительство железной дороги к портам Белого моря. В 1916 году появилась станция Медвежья Гора. Ее вокзал чудом пережил войны и потрясения и по сей день остается не только действующей станцией, но и визитной карточкой Медвежьегорска. Рядом с ним на вечную стоянку поставлен паровоз-музей, ходивший по этой магистрали.

Следующая стадия перемен пришла в Медвежьегорск вместе с Беломорка-



налом. Молодому Советскому государству требовались безопасные водные пути для соединения необъятных пространств страны. 1 июля 1931 года были представлены первые эскизные проекты строительства, а 5 августа 1933 года канал принял первые пароходы. На строительство титанического сооружения длиной в 227 км с 19 шлюзами ушло всего 20 месяцев. Строили канал заключенные Беломоро-Балтийского лагеря. Всего через эту стройку прошло 250 тысяч человек, из которых погибло 12 800. Говоря современным языком, штаб-квартира строительства канала размещалась в Медвежьегорске, в крайне мрачном здании, построенном специально для этих целей. Сегодня оно приютило краеведческий музей, торговый центр, полицию и налоговую инспекцию.

Беломорканал — действующий транспортный объект. Это накладывает определенные ограничения на осмотр. Наиболее доступен второй шлюз канала, по которому проходит автомобильная дорога. С этого места можно осмотреть сам канал, систему шлюзования, поворотные мосты через трассу и остатки старой пристани, построенной заключенными. В память о них на берегу воздвигнут храм Николая Чудотворца, напоминающий лагерную стену с вышками.

Очередным этапом истории края стала Великая Отечественная война. Зимой 1941 года Медвежьегорск был занят финнами. Перед отступлением советские саперы подорвали основной шлюз Беломорканала. Деревню Повенец, уже занятую оккупантами, практически смыло в Онегу. После этого линия фронта прошла по руслу канала. Об этом напоминает памятник — пушка на его берегу. Справедливости ради нужно отметить, что пушка, обозначающая передний край обороны, стоит на «финском» берегу. Поняв, что блицкриг провален, финское командование начало работы по созданию тайной линии обороны в Медвежьегорске. Используя рельеф местности, на всех высотах в окрестностях города были построены орудийные и пулеметные гнезда, подземные казармы и ходы сообщения. Впрочем, столь масштабные приготовления финнам негодились — линия лишь прикрыла отступление основных сил в 1944 году. В отличие от аналогичных фортификаций Ленинградской области укрепления Медвежьегорска не стали взрывать. Сегодня они доступны к свободному осмотру. Необходимо толь-



УКРЕПЛЕНИЯ МЕДВЕЖЬЕГОРСКА

ко запастись фонариком и быть очень осторожными — открытые люки в нижние уровни могут подстергать невнимательного посетителя в любом месте.

Посещение линии обороны стало уникальным для джиперов еще и потому, что впервые за историю карельских поездок несколько машин были «посажены» еще в городской черте. Злую шутку сыграл уже упомянутый снег. К линии ведет небольшая и летом вполне проезжая для городского автомобиля дорога. Но толстый слой снега добавил интереса путешественникам. Сначала была проведена спасательная операция местной «Лады», водитель которой переоценил свои возможности. Однако потом пришлось поработать и для собственного спасения. Дело дошло даже до таких экзотических аксессуаров, как блок лебедки, — иначе вытащить съехавшую вбок машину решительно не получалось.

Посетили участники выезда и трагическое ме-

сто — урочище Сандармоох. В конце 90-х тут обнаружили места захоронения жертв Большого террора 1937-1938 годов — свыше 9500 человек 58 национальностей.

На следующий день джиперы побывали в окрестностях Кондопоги и полюбовались уникальной деревянной Успенской церковью. В конце дня очередь дошла до Кивача. К сожалению, количество воды в великом водопаде разочаровало. В виде компенсации пришлось осмотреть водосброс Гирвусской ГЭС. Именно ее строительство в свое время лишило Кивач былого величия.

Завершился выезд любительскими заездами по ближайшему к базовому лагерю карьеру. На следующее утро экипажи начали разъезжаться по домам. Некоторым из них пришлось оказать помощь другим участникам, столкнувшимся с техническими проблемами, один из экипажей даже спас застрявшее на размокшей дороге такси.

Упрощение маршрута из-за снега не привело к срыву или отмене мероприятия. Участники увидели новые места и приобщились к интересным эпизодам отечественной истории. К тому же подобный вид туризма активно продолжает развиваться. Большинство туристов увезли домой уверенность в том, что на следующие майские они снова встретятся в Карелии.



ХРАМ НИКОЛАЯ ЧУДОТВОРЦА

КАК НАЧИНАЛСЯ ПУТЬ В АРХАНГЕЛЬСК

Вы, наверное, догадываетесь, что современные дороги вовсе не обязательно дублируют исторические тракты. Сейчас шоссе старается обходить населенные пункты, а раньше оно шло через них. Раньше выбирали удобные места для переправ через реки — ведь мосты появились относительно недавно. Ездили тогда медленно, можно было месяц трястись по ухабам, прежде чем попадешь куда тебе нужно. Так, например, из Петербурга добирались в Архангельск. За рекой Волхов этот путь на север разветвлялся на собственно архангельскую дорогу и на ярославскую. Проследим, как же путешествовали в те далекие времена, — хотя бы до реки Сясь.

ПОЧТОВИКОВ СКРЕСТИЛИ С БУРЛАКАМИ

Старый Архангелогородский тракт, по которому жители новой столицы первые два века ее существования попадали в Новую Ладугу, Сясьские Рядки и далее в Архангельск (либо в Тихвин и Ярославль), шел несколько по другой траектории, чем современное Мурманское шоссе. Еще до основания Петербурга дорога от крепости Орешек в Старую Ладугу шла через деревню Назия, которая стоит недалеко от устья одноименной речки (нельзя путать с железнодорожной станцией, между ними около 15 километров!), затем через села Путилово и Колосарь. На российско-шведской границе, которая проходила по реке

Текст: Татьяна Хмельник
Фото: Александр Потравнов



Лаве, был построен укрепленный Лаву́йский городок — валы этого укрепления сохранились до сих пор. После войны со шведами, ставшей результатом событий Смутного времени, в 1617 году в деревне Столбово на реке Сясь (на Ярославском тракте) подписали мирный договор, по которому Москва признала за противником права как на отданную ранее Корелу с уездом, так и на часть контролируемых шведскими войсками земель — Копорье, Орешек, Ивангород и Ям с уездами. Лава была границей Ореховецкого уезда, поэтому граница и проходила по ней, пока официально не была изменена на основании Ништадтского мира от 1721 года, когда Россия отвоевала назад утраченные территории.

После активного строительства Петербурга, Шлиссельбурга, Новой Ладogi и сооружения Ладожского канала траектория дороги несколько изменилась. Теперь она шла от Петербурга через Рыбацкое вдоль берега Невы в Шлиссельбург. Затем примерно 35 верст тракт пролегал по бечевнику Староладожского канала до реки Лавы и одноименной деревни. Бечевник — это терраса вдоль реки или канала, по которой двигались бурлаки или конные упряжки, тащившие на канатах барки без гребцов. От Лавы через деревни Выстав и Черноушево (тогда она называлась Черное) тракт шел в Новую Ладogu. Из Новой Ладogi дорога продолжалась по бечевнику построенного в 1802 году Сяского канала до реки Сясь и далее в сторону Лодейного Поля.

Использование почтового тракта на бечевнике судоходного канала было сопряжено с определенными неудобствами во время навигации. С одной стороны, экономились деньги: вместо содержания двух дорог тратили средства на поддержание одной. Однако деньги деньгами, а качество дороги из-за большого количества проезжающих и тянущих груженные барки лошадей было значительную часть времени удручающим. По этой причине местные жители и частные путешественники избегали проезда по «бечевому» участку почтового тракта, предпочитая другую, местную дорогу. Она была короче официальной на 10 верст — от деревни Колосарь на Путилово, Вагриселку и в Анненское. Там было гораздо тише и спокойнее, куда меньше ухабов, ям, пыли и грязи, нежели на почтовом тракте.

ПУТИЛОВО НЕ СРАЗУ ОКАЗАЛОСЬ НА ПУТИ

После постройки Новоладожского канала в 1866 году проблема с бечевником частично снялась, но траектория Архангелогородского почтового тракта все равно изменилась. В начале XX века он проходил из Шлиссельбурга до Шальдиhi, затем шел через Васильково, Войбокало, Кисельню, Ахматову Гору и на Новую Ладogu, а оттуда — по бечевнику старого Сяского канала. Чудом

сохранившийся арочный бутовый мост через Лаву, скорее всего, был построен в конце XIX века именно для этого тракта. Мост, к слову, цел только потому, что его закрыли для проезда, построив рядом новый, бетонный. Затем стали использовать дорогу, по которой еще с середины XIX века ездили местные жители, — от устья реки Мойки (бывшее село Анненское) до Путилова, а далее через Васильково. Этим маршрутом пользовались вплоть до прокладки современного Мурманского шоссе.

Путиловская гряда, по которой проходил тракт, оказалась очень важной для новой столицы — здесь добывали крепчайший строительный известняк, а тот камень, что похуже, шел на известь. Многие поля здесь носят следы старых карьеров, или, по-старому, плитных ломок XVIII — начала XX века. Из местного известняка построена почти половина цоколей старого Петербурга и окрестностей. В былые времена камень заготавливали зимой и на санях свозили в Нижнюю Шельдиху (нынче пишется «Шальдиха») к Староладожскому каналу, чтобы с открытием навигации увозить на стройки. Его специально накрывали и укутывали, защищая от губительных осадков. Плитные ломки простирались от Петровщины до Крутого Ручья по верху глинта и вглубь до Валовщины.

Особый интерес у путешественников может вызвать каньон пограничной реки Лавы. Его нужно осматривать ниже арочного моста — лучше всего от деревни Городище, там есть где спуститься, главное, не вляпаться в мусор, который жители деревни скидывают прямо с обрыва. К счастью, незагаженных мест на Лаве еще довольно, а если внимательно порыться в упавших со скалы пластах известняка, то можно обнаружить трилобита — небольшую милую зверушку, окаменевшую примерно 500 миллионов лет назад. Но нужно соблюдать неукоснительное правило: висающие над головой куски известняка вытаскивать из скальной стенки ни в коем случае нельзя! Это чревато. Также не стоит пытаться искать в каньоне Лавы «знаменитую Жихаревскую карстовую пещеру», которая украшает собой множество списков геологических достопримечательностей Ленобласти. Ее нет, никогда не было и, скорее всего, не будет, это просто ошибка или выдумка составителей первого списка и патологическая лень всех последующих «знатоков территории», которые никогда не проверяют объекты, о которых распинаятся.

ПРИКЛЮЧЕНИЯ ИТАЛЬЯНЦА НА РОССИЙСКОМ ТРАКТЕ

Старый тракт проходил мимо деревень Верола и Гавсарь. В обеих — по церкви. Но если гавсарская церковь Флора и Лавра довольно традиционный образец русско-кирпичного стиля конца XIX века, то верольская Никольская —



ПУТИЛОВСКАЯ ПЛИТА



ГАВСАРЬ

это маленький благородный шедевр, даром что сейчас она полуразрушена. Считается, что ее начали строить в 1828 году по проекту Луиджи Висконти, но освятили только в 1838 году, потому что помещик Крыжановский, инициировавший строительство, умер, и храм пришлось достраивать новому хозяину усадьбы полковнику Майкову (брату художника Николая Майкова, участвовавшего в росписи Исаакиевского и Троицкого соборов в столице). Но историков архитектуры почему-то не смущает один очевидный факт: церковь на сохранившемся чертеже Висконти, утвержденном строительным комитетом под руководством Авраама Мельникова в 1828 году, крестообразная, с двумя привходовыми башенками. А тот храм, что стоит в Вероле, выглядит иначе.

То, что это именно Висконти, скорее всего, правда — недалеко в деревне Васильково (это где сохранился арочный мост через Лаву) уцелел храм, построенный по проекту итальянского мастера. Кстати, Висконти от-



ВЕРОЛА



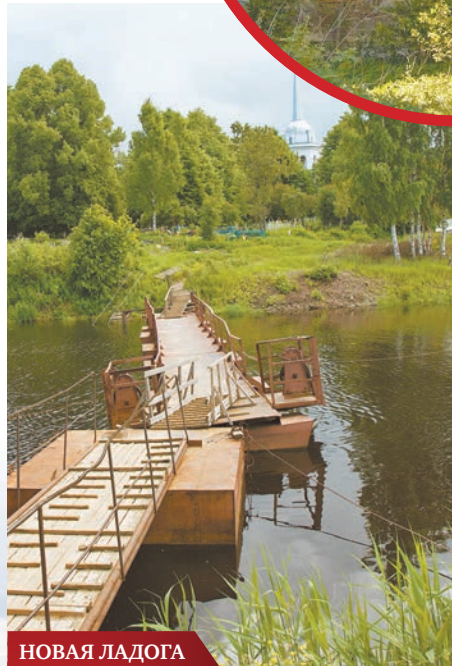
УСТЬ-ИЖОРА

метился в здешних краях не только храмами: он разработал планировку села Путилова так, чтобы дома стояли друг от друга на определенном расстоянии, ровно, по одной линии, и распорядился, чтобы крыши не были соломенными во избежание распространения огня при пожаре.

Содержание старого Архангелогородского тракта, увы, никогда не было образцовым. Если дорога от Петербурга до Усть-Ижоры и от Шлиссельбурга до Лавы состояла на балансе ведомства путей сообщения и поддерживалась в относительно приличном состоянии, то остальные участки тракта вызывали сильные нарекания. Вот отрывок из письма на имя главного управляющего путями сообщений графа П. А. Клейнмихеля от главного начальника над почтовым департаментом, датированного 19 августа 1849 года: «Из донесения чиновника оказывается, что дорога по означенному тракту находится в весьма дурном состоянии, а на мосты даже въезд затруднителен, так что нет никакой возможности

устроить на этом пути рессорные экипажи». Для проверки только одного фрагмента дороги был послан специальный инспектор — подполковник Серебряков. Акт, составленный им в мае 1850 года, изобилует такими примерами: «Грунтовая дорога от Усть-Ижоры до Шлиссельбурга вся в ямах и колеях, при сухом ее состоянии проезд затруднителен, а в сырое и мокрое время езда по ней в тяжелых экипажах невозможна. Мосты и трубы, исключая вновь отстроенного через реку Мгу, находятся в ветхом состоянии, а на 2-й версте от Усть-Ижоры берег р. Невы у самой дороги обвалился». Причины подполковник также называет: это экономия на материалах, ненадлежащее и откровенно небрежное выполнение работ. Например, в поставленном для подсыпки дороги гравии оказалось всего четверть камня, остальное — мелкий песок и пыль, а канавы для отвода воды вдоль дороги делались мелкими и без уклона.

Старый тракт проходил и через Сясьский Рядок на реке Сясь. Рядком называли поселение, в котором земледелие не было главным занятием, там жили ремесленники, рыбаки и прочий люд, который зарабатывал на жизнь не крестьянским трудом. В январе 1702 года Петр I послал новгородского стольника Ивана Татищева организовать постройку судов в устье Сяси, на Паше и на Свири. Однако верфь на Сяси просуществовала недолго и уже в 1706 году была закрыта. Однако потом был построен Сясьский канал, и население рядка снова нашло верный заработок, на этот раз надолго. Оттого и дома здесь были богатые, и церкви с часовнями строились. Сясь входила в состав Тихвинской водной системы, и здесь из мелких соминок и канавных тихвинок (так назывались эти суденышки) перегружали грузы в крупные барки, чтобы везти их в столицу. Причем канал старше Тихвинской системы и имел собственную ценность — он был предназначен для доставки с Сяси важных для Петербурга строительных грузов — извести, плиты и леса. Его изначально задумывали как достаточно широкую водную артерию и по ряду причин строили очень долго. Первые наметки трассы были сделаны в 1764 году, через год начались собственно работы, но только в 1802 году канал открыли для прохождения судов.



НОВАЯ ЛАДОГА

Товар сертифицирован. Реклама.

В спорткаре. Вместе. Новый Cayenne E3.

Приглашаем на просмотр и тест-драйв
в Порше Центр Приморский.

Порше Центр Приморский
г. Санкт-Петербург,
ул. Школьная 71, корп. 1
Тел.: +7 812 44-99-911
www.porsche-primorsky.ru



PORSCHE

РЕВОЛЮЦИОННОЕ ТОПЛИВО ЭКТО 100



АБСОЛЮТНАЯ ЭНЕРГИЯ РОЖДАЕТ АБСОЛЮТНУЮ СКОРОСТЬ

PORSCHE

ВЫБИРАЕТ

ЭКТО 100

