

декабрь 2018 #6 (048)

VW Teramont:

большой и практичный

8-11



Гость номера:
Ирина Мазуркевич

16-17

ЭВАКУАТОР-МАНИПУЛЯТОР С ФАРКОПОМ

☎ (812) 977-7-977, 8 (921) 915-25-78





ЛУКОЙЛ

САНКТ-ПЕТЕРБУРГ



ПОРАДУЙТЕ АВТОЛЮБИТЕЛЯ ПОЛЕЗНЫМ ПОДАРКОМ!



ПОДАРОЧНАЯ КАРТА ЛУКОЙЛ

❄️  ❄️
❄️ *Для оплаты топлива, масел, автотоваров и автохимии* ❄️

Номиналы на выбор:

★ 1 000 рублей ★ 3 000 рублей ★ 5 000 рублей ★ 10 000 рублей ★ 15 000 рублей

Подробности на сайте: sznp.lukoil.ru

Круглосуточная поддержка для клиентов ЛУКОЙЛ: **8 800 100 09 11**

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. 16+

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

ДИРЕКТОР
С. А. ЯРКОВА.

ГЛАВНЫЙ РЕДАКТОР
К. Е. ГАВРИЛЬЧИК.

ДИЗАЙНЕР-ВЕРСТАЛЬЩИК
А. С. ФРУМКИН.

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 № 2924-18.

Установленные дата и время
подписания в печать —
14.12.2018, 16.00. Фактические
дата и время подписания
в печать — 14.12.2018, 16.00.
Дата выхода — 19.12.2018.

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:
vw.com

**ПОСМОТРЕТЬ ПРЕДЫДУЩИЕ
НОМЕРА ЖУРНАЛА МОЖНО
ЗДЕСЬ:**



ŠKODA ПРЕДСТАВИЛА НОВЫЙ ХЕТЧБЭК



КОМПАНИЯ ŠKODA в первой половине 2019 года начнет продажу в Европе своей новой модели — хетчбэка ŠKODA Scala.

Новинка пришла на смену ŠKODA Rapid и призвана стать конкурентом для Volkswagen Golf, Ford Focus, SEAT Leon, Kia Ceed и Hyundai i30. Новую модель показали на презент-

тации в Тель-Авиве. «Скала» стала длиннее, шире и выше, чем «Рapid». Салон также просторнее, чем у предшественника.

В линейку двигателей новинки войдут 3-цилиндровый турбомотор 1.0 TSI, который выдает 95 л. с. с 5-ступенчатой механической коробкой

передач, а также 115-сильный вариант с 6-ступенчатой «механикой» или 7-ступенчатой DSG. Кроме того, появится 150-сильный турбодвигатель 1.5 TSI с 6-ступенчатой механической коробкой передач или 7-ступенчатой DSG, а также 115-сильный 1,6-литровый дизель.



PORSCHE MACAN S — УЖЕ В ПРОДАЖЕ

РОССИЙСКИЕ ДИЛЕРЫ Porsche начали принимать заказы на мощную модификацию кроссовера Macan S с новым 3-литровым турбированным двигателем V6. Базовая цена новинки составляет 4 млн 299 тыс. рублей, сообщает пресс-служба немецкой марки.

Мощность новой «турбошестерки» — 354 л. с., максимальный крутящий момент — 480 Н·м. Таким образом, в комплектации с опциональным пакетом Sport Chrono время разгона до 100 км/ч сократилось до 5,1 с. Максимальная скорость автомобиля составляет 254 км/ч, расход топлива равен 8,9 л/100 км.

Кроссовер оснащен системой полного привода, увеличенными до 360 мм тормозными дисками на передних колесах и перекалиброванной подвеской. Опционально доступны гидравлическая подвеска с электронноуправляемыми амортизаторами и керамические тормоза.

В список оборудования входит светодиодная оптика. Медиа-система с увеличенным до 10,9 дюйма сенсорным дисплеем Full-HD предлагает полную сетевую интеграцию и включает в себя онлайн-навигацию с системой информирования о дорожном движении в режиме реального времени, подготовку для мобильного телефона, два

аудиоинтерфейса и интеллектуальное голосовое управление.

В числе дополнительных опций для нового Macan S предлагается спортивное рулевое колесо GT, вместе с которым можно получить интегрированный в руль переключатель режимов движения с кнопкой Sport Response в составе опционального пакета Sport Chrono. При желании еще больше повысить комфорт помогут такие опции, как новый ассистент движения в пробках, обогрев лобового стекла и ионизатор воздуха, который совместно с серийным фильтром тонкой очистки улучшает качество воздуха в салоне.

ПУЛКОВО ВВЕЛО ПЛАТУ ДЛЯ ХИТРЫХ ВОДИТЕЛЕЙ

С НАЧАЛА ДЕКАБРЯ 2018 ГОДА аэропорт Пулково изменил правила пребывания автотранспорта у пассажирского терминала. Бесплатный кратковременный въезд повторно после выезда будет возможен не ранее чем через 30 минут. Если водитель возвращается в зону отправления и прибытия пассажиров раньше, ему придется заплатить 700 рублей, сообщает пресс-служба Пулково.

Таким образом, бесплатный 15-минутный въезд для погрузки-разгрузки сохраняется, но водителям уже не удастся схитрить и въехать дважды, чтобы избежать платы за парковку. Ограничение в виде получасового интервала между бесплатными въездами делает такой способ совершенно неудобным и невыгодным.

«Ограничение времени бесплатно повторного въезда на привокзальную площадь направлено на борьбу с нарушителями правил пребывания в аэропорту, — объясняет пресс-служба Пулково. — Сейчас зона у терминала переполнена автомобилями такси, которые, несмотря на запрещающие знаки, паркуются по обеим сторонам проезжей части в расчете привлечь выходящих из терминала пассажиров. Помимо на-



ПУЛКОВОАЭРОПОРТ.РУ

рушения Правил дорожного движения такие машины мешают остальным автомобилистам осуществлять посадку и высадку, провоцируют заторы и ДТП в пиковые периоды. Ограничение на повторный въезд позволит сократить количество нелегально припаркованных

автомобилей в привокзальной зоне, разгрузить подъездные пути».

Ранее автомобилисты жаловались, что даже при моментальной разгрузке они попадают в пробку, не могут вовремя отъехать от терминала и вынуждены платить на пропускном пункте.

ШТРАФЫ СО СКИДКОЙ — НОВЫЕ ВОЗМОЖНОСТИ

12 ДЕКАБРЯ на пленарном заседании Госдумы депутаты приняли в третьем чтении поправки к Кодексу об административных нарушениях — в той части, что касается возможности уплаты административных штрафов ГИБДД в размере 50 %, если виновник нарушения успевает оплатить наложенное на него взыскание в 20-дневный срок, сообщает агентство «Автостат».

На данном этапе решено, что если заказное почтовое отправление с уведомлением о назначенном штрафе за нарушение ПДД пришло нарушителю уже после истечения 20 дней со дня вынесения постановления об административном наказании, то по отношению к нему справедливость должна быть восстановлена и период льготной оплаты штрафа должен быть продлен еще на 20 дней. Дословно дополнение части 1 статьи 32.2 в изложении депутатов Госдумы звучит так: «В случае, если копия постановления о назначении административного штрафа, направленная привлеченному к административной ответственности лицу по почте заказным почтовым отправлением, поступила в его адрес после истечения двадцати дней со дня вынесения, указанный срок подлежит восстановлению судьей, органом, должностным лицом, вынесшими указанное постановление, по ходатайству лица, привлеченного к административной ответственности».

НАЛОГ НА СТАРЫЕ МАШИНЫ: УВЕЛИЧАТ ИЛИ УМЕНЬШАТ?

ДЕПУТАТ ГОСДУМЫ Василий Власов обратился в Минпромторг с предложением отменить транспортный налог на автомашины старше 10 лет и стоимостью до 1 миллиона рублей. В качестве основного довода народный избранник ссылается на невысокий уровень благосостояния большинства граждан и не очень интенсивное пользование автомобилем, сообщает агентство «Москва».

«Нашим гражданам приходится приобретать автомобили с пробегом, при этом средний возраст проданного подержанного авто превышает 10 лет. Покупая авто такого возраста, потребитель не намеревается активно его эксплуатировать. Авто ему нужно, чтобы изредка им пользоваться. Облагая такие авто налогом, государство ухудшает положение категории населения с невысоким

уровнем благосостояния», — говорится в документе.

Также отмечается, что на сегодняшний день в России доля продаж подержанных машин в несколько раз превышает долю продаж новых.

В свою очередь Минпромторг занимает на сегодняшний день иную позицию и разработал законопроект, по которому со старых машин полагается брать повышенный налог. Ведомство ссылается на мировую практику заботы об окружающей среде, в рамках которой государства подталкивают своих граждан к покупке автомобиля с менее грязным выхлопом. В разработанном ведомством законопроекте предусмотрены два повышающих коэффициента — «возрастной» и «экологический». В случае принятия закона налог на старые автомобили может вырасти втрое.

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

www.autogarant-sto.ru

LOGAN И SANDERO ПОЛУЧИЛИ ВСЕДОРОЖНЫЕ ВЕРСИИ



КОМПАНИЯ RENAULT объявила о старте российских продаж вседорожных версий седана Logan Stepway и хэтчбэка Sandero Stepway, оснащенных 1,6-литровым бензиновым двигателем, развивающим 113 л. с., и бесступенча-

той коробкой передач, сообщает «Автосреда». Для вариатора был разработан специальный алгоритм работы, в создании которого принимали участие российские инженеры Renault. В частности, специалисты минимизировали

время отклика на нажатие педали акселератора, в том числе повторного.

Кроме того, при нажатии педали более чем на треть вариатор имитирует ступенчатые переключения как традиционный «автомат». Заявленный расход топлива на 100 км в смешанном цикле составляет 6,7 и 6,8 л у Logan Stepway и Sandero Stepway соответственно.

От стандартного седана Renault Logan Stepway отличается пластиковой защитой нижней части кузова, а также увеличенным до 195 мм дорожным просветом. Автомобили серии Stepway получили измененную радиаторную решетку с хромированными накладками, другой передний бампер и светодиодные дневные ходовые огни C-образной формы.

Версии Stepway City отличаются от других вариантов черными защитными накладками на бамперах и корпусах внешних зеркал, а также особыми двухцветными 16-дюймовыми дисками. Цены особой версии City начинаются с отметки 787 990 и 814 990 рублей соответственно.

ПЬЯНЫЙ ВЛАДЕЛЕЦ «ТЕСЛЫ» МЧАЛСЯ НА АВТОПИЛОТЕ

ПОЛИЦИЯ КАЛИФОРНИИ привлекла к ответственности нетрезвого водителя электрокара Tesla Model S, который двигался на автопилоте со скоростью 112 км/ч, сообщает Sunday Times.

10 декабря к югу от Сан-Франциско дорожный патруль заметил идущий на скорости Tesla Model S, водитель которого явно спал. Включенная сирена полицейского автомобиля его не разбудила.

Предположив, что автомобиль ведет полуавтономная система автопилота, патруль нашел способ, как его остановить. Офицер вызвал подкрепление, полицейские автомобили взяли машину в клещи с трех сторон и замедлились, имитируя пробку. Электрокар остановился без происшествий. Алкотестер показал, что владелец «Теслы» хлебнул спиртного больше допустимой в штате нормы. Мужчина попал под арест за пьяное вождение.

Читатели интернет-газеты в комментариях выразили удивление, что в такой современной машине не оказалось механизма контроля, способного учуять винные пары и сбросить ход до нуля. Некоторые шутили, что настоящий автопилот должен был бы бережно доставить хозяина в полицейский участок.

Издание отмечает, что это не единственный случай езды на «Тесле» в бессознательном состоянии. В январе этого года дорожные полицейские задержали спящего водителя на висячем мосту Окленд-Бэй над заливом Сан-



Франциско. Уровень алкоголя в крови автовладельца был вдвое выше допустимого.

По оценке британской экспертной организации Thatcham Research, слово «автопилот» вообще не следует употреблять применительно к этой системе управления. Оно усыпляет осторожность водителей, давая им ложное чувство безопасности. Компания-производитель со своей стороны поясняет, что автопилот — вспомогательная функция, а водитель всегда должен сохранять контроль над машиной и не отпускать руль. В истории модели были и смертельные аварии: в 2016 году в штате Флорида автомобиль Tesla S, шедший на авто-

матическом управлении, не затормозил и врезался в прицеп повернувшего налево встречного трактора. Водитель Джошуа Браун погиб. Расследование показало, что компьютерное устройство было исправно. Но электронный мозг пока не умеет правильно реагировать на поперечное движение, поэтому разработчики решили убрать эту часть алгоритма. На 2016 год никто из производителей транспорта не заявил систему отслеживания поперечно двигающихся объектов. Tesla Model S может уверенно идти в потоке и избегать столкновения с «подрезающим» его попутным автомобилем, но автопилот не способен на безопасное прохождение перекрестков.

МАСЛО
С ЖЕЛЕЗНЫМ
ХАРАКТЕРОМ

GENESIS ARMORTECH*

ЗАЩИЩАЕТ ДВИГАТЕЛЬ
В 10 РАЗ ЛУЧШЕ
ТЕСТОВЫХ НОРМАТИВОВ**



ЛУКОЙЛ

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

VW Teramont:

большой и практичный

Текст: БОРИС ИГНАШИН
Фото: VW.COM

Большой внедорожник — не только престижно и комфортно, иногда это хорошая альтернатива минивэну. Особенно когда нужны семь полноценных мест и большой багажник. Традиционно у нас более востребованы премиальные модели, а крупные кроссоверы «американского» типа появляются редко. Одним из представителей этого класса является и новый VW Teramont: большой, практичный и сравнительно недорогой. Так у нас называется популярный в США VW Atlas.



СОВСЕМ НЕ TUAREG

Казалось бы, у компании VW уже есть один крупный кроссовер. В меру популярный VW Tuareg давно представлен на рынке и имеет своих поклонников. Зачем нужна машина примерно того же размера? Дело в том, что Teramont совершенно другой, у этих моделей общие только размеры. Tuareg построен на сложной и дорогой платформе с продольно расположенным двигателем, имеет соответствующий спортивно-премиальный характер управляемости, набор силовых агрегатов и старается во всем быть «почти премиумом»: как по качеству отделки, так и по комфорту в целом. Но его старательно держат на две ступеньки ниже Audi. Teramont при том же размере выполнен на легковой платформе MQB с поперечно расположенным мотором и не стремится поразить водителя спортивным поведением

и роскошью. Это машина практичная. Зато он гораздо легче, салон у него больше, семиместная модификация действительно семиместная, а на 5+2 или даже 2+5, как это иногда бывает у более компактных семиместных авто. В машине достаточно богатая базовая комплектация, не нацеленная на бесконечный набор опций, но имеющая самое главное. Все системы активной безопасности, доступные для платформы MQB, тут есть, комфорт у машины более чем достаточный, качество отделки на уровне. В движении машина также способна порадовать. Пусть вас не смущает, что базовые цены Teramont и Tuareg очень близки. Teramont до 3 миллионов рублей — это вполне сбалансированный по потребительским качествам автомобиль, а вот Tuareg в базовой комплектации попросту не получится приобрести в ближайшее время.

Машины на платформе MQB очень разные, сравнение со Skoda Octavia или VW Golf попросту неуместно. Именно Teramont наглядно показывает степень масштабируемости современной платформы. Общность проявляется в наличии тех же силовых агрегатов, схеме трансмиссии, подвесках, электронике и еще в уровне отделки салона и комфорта. Уровень машин на MQB очень высок, он с запасом перекрывает обычные потребности человека. В данном случае в придачу еще идет действительно огромный салон, в котором можно было бы играть в футбол, если снять силовые агрегаты и конструкция — это большой плюс в эксплуатации. Самый ожидаемый 2-литровый мотор мощностью 220 л. с. обеспечивает неплохую динамику для двухтонной машины. И проходимость неплохая, геометриче-



ская, конечно, страдает, но полный привод с муфтой Haldex пятого поколения вполне уверенно вывозит, если нужно сцепление на задней оси, и противобуксовочная система не помешает.

НЕБЕДНЫЙ РОДСТВЕННИК

На тест-драйв мне попала машина в средней комплектации Origin, практически без дополнительных опций. Впрочем, это не означает, что у нее бедное убранство. Тут есть легкосплавные 18-дюймовые диски, светодиодные фары, трехзонный климат-контроль, мультимедийная система с 8-дюймовым экраном. Привод у машины полный, есть ESP и вообще все, что ожидаешь увидеть. На первый взгляд имеется почти все, и только если проштудировать каталог опций, то понимаешь, что можно заказать еще тысячу полезных

мелочей, например дополнительный автономный подогреватель, люк во всю крышу, камеры кругового обзора, сеточки в багажник, прочие приятные вещи, и даже массаж.

Внешний вид недвусмысленно подсказывает: это VW. Правда, издали машина немного похожа на Жеер, новое решение фронта чуть напомнит нам Duster, но в целом внешность приятная и гармоничная. Массивно, грубо и уверенно. Несколько смущает лишь обилие хрома и псевдопатрубки выхлопных труб. Но это рассчитано на непритязательные американские вкусы, там ценят подобную мишуру. Да и у нас наверняка найдутся те, кому понравилось бы оформление. Однако это не та машина, на которую любуются снаружи. Так что я открываю дверь и захожу внутрь.

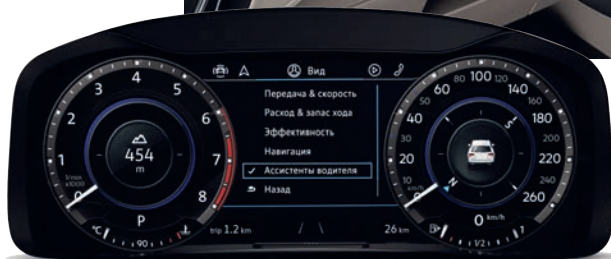
Именно захожу, высота проема задней двери достаточно большая, а места

много. Просто наклонился и зашел. Почему назад? Спереди я не ожидал открытий, а вот габариты пространства для задних пассажиров очень впечатлили, как и размеры багажника. Средний ряд сидений перемещается назад-вперед на 20 см, и в заднем положении можно сидеть положив ногу на ногу и комфортно вытянувшись, угол наклона спинки и пространство позволяют. Центральный тоннель не мешает ногам, над головой очень много места. Климатом управлять легко, и воздуховоды большие, можно настроить желаемую температуру. В максимально сдвинутом вперед положении дивана места уже поменьше, но до откровенного дискомфорта очень далеко. Профиль спинки подходит и для двух, и для трех пассажиров. В ширину запас пространства достаточен для троих, а двое могут устроиться просто отлично. Однако в первую очередь было

интересно, насколько прибавка в размерах улучшит обитаемость третьего ряда. И тут машина меня удивила. Во-первых, доступ на третий ряд очень удобен, достаточно длинный проем задней двери позволяет зайти туда без упирания локтями и головой в стойки и крышу. Даже рослый и тяжелый человек проделает это легко. И мои 183 см на заднем диване разместились легко. Правда, комфорта среднего ряда уже нет, подушка сиденья короткая, спинка жесткая и плоская, сбоку пластиковая обшивка арки колеса. Но тут не тесно, есть даже подстаканник, а воздухоподогреватель, что трехзонный климат сможет в случае чего согреть и третий ряд. Кстати, дверь при этом можно закрыть за собой без акробатических трюков, все действительно продумано, и выйти тоже не проблема, а то у конкурентов случается иногда: залезть можно, а вот выйти не получится — до ручки не дотянуться.

РАЗМЕР ИМЕЕТ ЗНАЧЕНИЕ

Багажник на вполне уверенные 600 литров позволит поставить коляску и еще пару объемных чемоданов. Выбирать между двумя пассажирскими местами и багажом не придется, и бокс на крышу арендовать не нужно, все поместится внутри. А если пассажиров меньше пяти, то тут можно уложить кубометр груза или попросту спать в дороге, 140-сантиметровая площадка вполне это позволяет, по диагонали тут набираются все 170. Полностью разложенные сиденья дают впечатляющие 2700 литров объема для багажа и потрясающее зрелище полностью ровного и длинного пола. В путешествиях это просто сказка, да и фургон для холодильника заказывать не придется. Правда, в простой комплектации



огромное пространство багажника выглядит неорганизованно, но в опциях есть и сеточки, и системы зонирования. С тонированными стеклами в задней полусфере чуть темновато, а лобовое стекло смотрится как «свет в окошке», но это к лучшему, летом меньше нагрузка на систему кондиционирования, да и безопаснее.

Рабочее место водителя просторное, с простой и логичной отделкой, широким подлокотником, огромными подстаканниками, массивной передней панелью и игрушечным на этом фоне рулем. Сиденье совершенно типовое, удобное и комфортное. Все очень напо-

минает Škoda Kodiaq, на котором я проехал не одну тысячу километров. Разве что подоконная линия ощутимо выше и блестящих элементов меньше. Эргономика образцовая, к комфорту не придраться, качество отделки прекрасное, а обшитая кожей передняя панель радует глаз. Все как родное, если вы ездили в современных VW.

ДВИЖЕНИЕ — С УДОВОЛЬСТВИЕМ

Старт двигателя проходит почти незаметно, даже холодного мотора 2.0 не слышно в салоне, а уж после прогрева и подавно. До 4 тысяч оборотов его звук практически неразличим в любых режимах движения. Руль отлично лежит в руках, ручник в машине электронный, снимется сам, рычаг восьмиступенчатого «автомата» Aisin маленький



Бензиновый двигатель R4 TSI с турбонаддувом, 220 л. с.



и легкий. С места машина стартует неожиданно бодро, впрочем, момента у 220-сильного мотора с наддувом хватает, 350 Н·м — это на уровне 4-литровых атмосферных двигателей. В городском режиме связка «мотор — коробка» ведет себя идеально. Хочешь плавно — будет плавно, хочешь пободрее — будет вполне бодро и быстро, быстрее, чем поток, — все же 8,6 секунды до сотни это лучше, чем у 90 % автомобилей. Иногда коробка чуть путается, переключивает или недокручивает двигатель, делает еще одно переключение «вниз» после маленькой паузы, но, если очень-очень нужно, вы можете просто переключиться в ручной режим, такая возможность имеется. Правда, делать этого не хочется, подвеска Teramont настраивает на расслабление. Все дороги становятся отличными и ровными, трамвайные пути не ощущаются, вот и все. На разбитой загородной дороге можно смело ехать как обычно, стиль управления на комфорте не сказывается вообще, правда,

жалко подвеску, она начинает издавать жалобные звуки, когда ямка попадает побольше. Присутствует некоторая валкость, машина заметно менее драйверская, чем VW Tiguan или Skoda Kodiaq, но дискомфорта это не доставляет даже водителю, что уж говорить о пассажирах. Легкий руль лишь подчеркивает направленность на комфорт. Характер цельный, нордический. Мне нравится.

Комфорт в целом отличный, плавность хода на высоте, вибраций нет, мотора не слышно, дороги тоже почти не слышно, разве что подвесочные шумы на ямках и кочках отчетливо проявляются и на разбитых дорогах начинает звучать резина. Если поиграть в «спорт», мотор начинает визгливо порываться, не его это стихия, да и звук явно не настраивали.

К тормозам претензий нет, все практически идеально. Настораживает лишь растормаживание на «гребенке», но тут никогда не знаешь, где адекватное срабатывание АБС, а где она слишком ослабляет хватку.

РЕЗЮМЕ



Автомобиль похож и не похож на своих собратьев по платформе. Просто поразительно, насколько разные по потребительским свойствам машины можно создать на одной и той же базе. VW Teramont на удивление большой и удобный автомобиль, и по комфорту он заметно превосходит меньших братьев. Это не столь существенно для водителя, но пассажирам будет приятно. А вот если вам нужны семь полноценных мест, то у вас почти нет альтернативы. Микроавтобусы жестче и проще.

И динамика у них обычно не столь хороша, и универсальности не хватает, и престижа. А конкуренты, Ford Explorer и Mazda CX-9, внутри все же поменьше, и багажники у них не такие квадратные и удобные.





Текст: Светлана Кононова, Дмитрий Полянский
Фото: AURUS-MOTORS.COM, WIKIMEDIA.ORG

AURUS — российское золото

Российский автомобильный бренд Aurus наделал немало шума. Его название составлено из двух слов: *aurum* (золото) и *Russia* (Россия). Все автомобили данного проекта получили названия кремлевских башен. Президентский лимузин и представительский седан именуется «Сенат», минивэн станет «Арсеналом», а внедорожник — «Комендантом».

Первым широкой публике был представлен флагман нового бренда — 7 мая 2018 года черный представительский лимузин «Aurus Senat» впервые доставил Владимира Путина из первого корпуса Кремля к Большому Кремлевскому дворцу, где проходила церемония инаугурации.

По понятным причинам данный автомобиль никак нельзя считать массовым. Само название говорит о том, что машина люксовая и недешевая. Можно сказать, драгоценность. Кстати, помимо «российского золота» создатели бренда закладывают сюда же психологическое значение «аура».



С момента своего первого избрания Владимир Путин предпочитал бронированные Mercedes-Benz S600 Pullman. Однако соображения престижа и независимости от импорта еще в 2012 году привели к тому, что правительство РФ объявило о начале разработки серии машин для первых лиц государства. В том числе и для президента. Все детали держались в строжайшем секрете.

«Кортеж», или проект «Единая модульная платформа», как его называли в инженерных кругах, — это не только президентский лимузин. Это еще седан, внедорожник и минивэн. Реализовать такой масштабный проект нужно было с нуля, чего в современной России еще не делали. Разработчик проекта, ФГУП «НАМИ», стал передовым российским инженеринговым центром, и сейчас уже

можно сказать о том, что его специалисты справились с поставленной задачей.

По словам главы Минпромторга Дениса Мантурова, вслед за президентским лимузином появится седан, а следом за ним — минивэн и премиальный кроссовер. Как уже было сказано, модели этой серии получили названия по именам кремлевских башен. Лимузины и седаны — «August Сенат», минивэны — «August Арсенал», внедорожники — «August Комедант».

На данный момент «August Сенат» — самый большой президентский лимузин в мире. Длина автомобиля составляет 6,62 метра, ширина — 2 метра, высота — 1,695 метра. Весит бронированный лимузин 6,5 тонны. Дорожный просвет у машины равен 200 миллиметрам, так что она даже при съезде с мощеной дороги сохранит хорошую проходимость и не сядет на брюхо.

Силовые агрегаты также имеют внушительные характеристики. Базовый V-образный 8-цилиндровый двигатель мощностью 598 л. с. снабжен девятиступенчатой автоматической коробкой передач KATE R932. Они не заимствованы, а разработаны с нуля именно для этой серии.

Одно из изначальных условий проекта — машина должна быть отечественной, без потребности в закупке импортных комплектующих. August признан полностью российским, хотя и с некоторой натяжкой. Так, в проектировании силового агрегата не обошлось без зарубежных компаний. Базовый двигатель V8 с двумя турбокомпрессорами разрабатывала Porsche Engineering. Но на его базе специалисты НАМИ создают агрегат V12. У него уже четыре турбокомпрессора, мощность — 860 л. с., крутящий момент — 1000 Н·м.



Более простая версия турбомотора, предназначенная для машин широкого потребления, появится позднее и будет иметь 4 цилиндра. Объем двигателя составит 2,2 литра, а мощность — 245 л. с. Такие характеристики подходят для кроссовера или крупного седана.

Особенность машин всей серии — отсутствие гидротрансформатора. Устройством сцепления служат фрикционы планетарной коробки передач. Автомобили флагманской версии — гибридные. Двигатель внутреннего сгорания дополнен электродвигателем, который является и стартером, и генератором, и тяговым мотором.

У моделей этой линейки — лимузинов, кроссоверов, седанов, минивэнов — будет единообразная компоновка моторного отсека и салона, что упрощает производство. Дизайн машины немного напоминает Bentley, но имеет своеобраз-

ный вид, в частности благодаря таким элементам, как большая «длиннозубая» хромированная решетка радиатора.

Облегченные «народные» модели по своей стоимости дешевле Bentley и Rolls-Royce и примерно на 20 % дороже BMW 7 и Mercedes-Benz S, с которыми они будут конкурировать.

Кстати, серия автомобилей August уже отмечена государственными наградами. Чиновник Минпромторга Денис Пак и директор ФГУП «НАМИ» Сергей Гайсин получили ордена за создание линейки машин, составляющих гордость отечественного автопрома. В указе президента В. В. Путина говорится, что они внесли «большой вклад в реализацию проекта «Единая модульная платформа», позволившего создать широкий модульный ряд отечественных автомобилей».





Тачка на миллион

Текст: Борис Игнашин

Конец года — время больших планов, в том числе и связанных с покупкой автомобиля. Еще недавно в ценовой категории «миллион или около того» преобладали легковушки и даже кроссоверы С-класса. Но неуклонное повышение цен привело к ситуации, когда машина ценой в миллион — это либо базовая комплектация автомобилей С-класса или самых недорогих кроссоверов с передним приводом, либо уже хорошо упакованный седан В+ класса. Плюс за эти деньги можно купить продукцию АвтоВАЗа в топовых комплектациях. Что предпочесть и на что можно надеяться в новом году при покупке авто, если вам захотелось чего-то чуть более проходимого и универсального, в нашем материале.

СРЕТА РВЕТСЯ В ЛИДЕРЫ

Самая желанная покупка в России — это кроссовер. Как показывает практика, универсалы и хэтчбеки пользуются меньшей популярностью у россиян, седаны ограничены в грузопассажирских возможностях и мечта о большом джипе очень прочно укоренилась в головах. Если есть шанс приобрести пусть пустой, но все-таки кроссовер, покупают именно его. Или изыскивают дополнительные средства на опции. При этом более 60 % покупателей выбирают переднеприводные машины, а значит, проходимость их волнует в наименьшей степени. Лидеры сегмента сменились в 2018 году в связи с появлением сразу нескольких новых моделей.

Лидером продаж по итогам года почти наверняка станет Hyundai Creta. С базовым мотором 1,6 литра и кондиционером машина укладывается в миллион. Если цвет отличен от базового белого, то это будет миллион ровно. Комплектация Active вполне удовлетворит большинство, но если нужен полный привод или более богатая комплектация, придется перешагнуть выбранный ценовой порог: добавив 55 или 110 тысяч, можно

приобрести либо полноприводную версию с МКПП, либо переднеприводную, но уже в топовой комплектации Travel. Вариант с АКПП и передним приводом даже чуть дешевле, чем 4 x 4. Приобрести машину в базовых комплектациях сложно, стоит вспомнить подзабытое советское слово «дефицит» или запастись терпением. Есть еще двухлитровый мотор, но цена будет уже сильно больше миллиона рублей.



RENAULT.RU

КАРТУР НА СМЕНУ DUSTER

Лидер последних лет в этом классе Renault Duster понемногу сдает позиции в пользу Renault Kaptur. Построены они на одной платформе В0, но выглядят и едут очень по-разному. Duster номинально начинается от 699 тысяч рублей, но реально можно приобрести машину только в комплектации начиная от Expression с рекомендуемой ценой в 849 тысяч. Одна-



RENAULT.RU

ко с кондиционером и полным приводом машина все же дешевле Hyundai и будет стоить менее миллиона. А если хотите АКПП, то только в сочетании с мотором 2,0 литра и ценой порядка 1012 тысяч рублей. И коробка будет четырехступенчатая, не отличающаяся ни динамикой, ни экономичностью.

Renault Kartur чуть дороже, но выглядит современнее и едет чуть экономичнее и комфортнее. Можно приобрести переднеприводную версию с мотором 1,6 литра и АКПП, тут стоит вариатор, заметно более удобный при городской эксплуатации, чем старый автомат. С МКПП машина в комплектации Life обойдется в 944 тысячи рублей, а с АКПП — уже в 994 тысячи рублей. Полноприводные авто доступны в более дорогой комплектации Drive, с двухлитровым мотором и МКПП — это уже от 1139 тысячи рублей, с АКПП, разумеется, еще дороже. Несмотря на более высокую, чем у Duster, цену, машина очень востребована, и простые комплектации в дефиците.

KIA Soul не совсем кроссовер, все же он строго переднеприводный, и мотор 2,0 литра появился только у последнего поколения. Но он выше обычных хэтчбэков и позиционируется как городской кроссовер. Стоимость авто начинается от 951 тысячи рублей за версию с мотором 1,6 литра, МКПП и кондиционером, а с учетом новогодних скидок — от 901 тысячи, и даже версия с АКПП укладывается в 971 тысячу рублей. В отличие от Creta интерьер выполнен чуть более солидно и ярко, салон выше при меньшем клиренсе. Все же машина ведет происхождение от микровэна, и это ощущается.

Почти в миллион укладывается и Ford Ecosport. Самая простая комплектация Trend с мотором 1,6 литра, МКПП и кондиционером будет стоить 994 тысячи рублей. Любые опции заметно повышают стоимость, полный привод — уже 1210 тысяч рублей, что заметно дороже, чем у остальных машин в подборке. При том что по размеру машина играет скорее в В-классе.

Набирающие популярность китайские кроссоверы тоже играют в поле «порядка миллиона». Но имеющие хорошие шансы на конкуренцию с традиционными марками за счет качества сборки, дизайна и материалов салона машины Haval H2/H6 в этом году значительно подорожали и уже в базовой версии с наддувными моторами 1,5 литра и МКПП, даже без полного привода обходятся от 1089 и 1109 тысяч рублей соответственно. Эти авто несколько крупнее и солиднее и должны составить конкуренцию кроссоверам на класс выше, а по цене занимают промежуточное положение между кроссоверами на платформах В- и С-класса. Популярные в прошлом Tiggo с моделями Tiggo 3 сейчас снова можно приобрести, но стоимость несколько неадекватна, практически миллион в версии с вариатором и мотором 1,6 литра. Остальные марки, несмотря на цену, имеют небольшие шансы из-за репутации или позиционирования.

ЛИДЕРЫ ОТ LADA

Как альтернатива «чистопородным» кроссоверам выступают и две модели ВАЗ: Lada X-Ray и Vesta SW Cross. Также в линейке моделей компании KIA есть Rio X-line, а у Renault — Sandero Stepway. Правда, они ограничены строго передним приводом и не имеют двухлитровых моторов, но по проходимости и типу кузова вполне соответствуют, разница скорее идеологическая. А в плюсах, несомненно, стоимость, базовые комплектации этих моделей заметно дешевле, а за счет чуть меньшей высоты есть небольшой выигрыш в экономичности. В среднем выигрыш порядка сотни тысяч рублей для Kia в сравнении с Hyundai и у Renault в сравнении со старшими моделями. В этом классе это дает возможность заметно расширить комплектацию.

Vesta SW Cross в комплектации Luxe с мотором 1,6 литра и МКПП стартует с 805 тысяч рублей, версия Luxe Multimedia — уже от 833 тысяч. Но в миллион укладывается даже максимальная комплектация с мотором 1,8 литра и АКПП Luxe Prestige. Ее базовая стоимость 901 тысяча рублей, и это самая дорогая машина ВАЗ, однако опции могут задрать цену еще чуть выше. Правда, АКПП тут простейший «робот» с одним сцеплением, который по характеристикам сильно отстает даже от устаревших четырехступенчатых АКПП. Зато в целом машина одна из самых просторных в своем классе и отличается хорошей

проходимостью. Она по достоинству оценена покупателями, периодически в течение года наблюдался дефицит ряда модификаций.

Новый X-ray Cross даже в топовой комплектации Luxe Prestige чуть дешевле — от 888 тысяч рублей с тем же мотором 1,8 литра, но МКПП. А базовая версия с мотором 1,6 литра МКПП и кондиционером начинается от 766 тысяч и является лучшим предложением в классе. Роботизированная коробка сейчас доступна только в линейке «просто X-Ray». Несмотря на то что при выборе между Vesta и X-Ray в очной ставке почти всегда побеждает Vesta, у X-Ray есть своя армия поклонников, ведь она больше похожа на внедорожник по пропорциям, а версия Cross по брутальности превосходит почти всех одноклассников.

В следующем году машинам Lada обещают комплектации с новым вариатором, что должно повысить их привлекательность для тех, кто предпочитает автоматические трансмиссии. Но почти неизбежно повысит стоимость.

Выбор, как видите, не слишком большой, если ограничиться новыми автомобилями. Да к тому же всегда есть соблазн приобрести топовую версию седана или хэтчбэка В+ класса, благо можно рассчитывать даже на «горячие» версии с турбонаддувом и в топовых комплектациях. А Новый год обещает небольшие скидки. Небольшие потому, что все машины в этом сегменте и без скидок разлетаются как горячие пирожки, а значит, будьте бдительны с особенно яркими предложениями.



КАК АЛЬТЕРНАТИВА «ЧИСТОПОРОДНЫМ» КРОССОВЕРАМ — ДВЕ МОДЕЛИ ВАЗ: LADA X-RAY И VESTA SW CROSS.



Текст: Марианна Николина
 Фото из архива
 Ирины Мазуркевич

Ирина Мазуркевич:

«Инспекторы меня беспокоят больше, чем водители!»

Актриса Ирина Мазуркевич за рулем давно, и в ее гараже побывало немало автомобилей, но уже несколько лет она хранит верность удобным и вместительным кроссоверам. Дважды это был Volkswagen Tiguan, а теперь выбор пал на BMW X3. Мы поговорили с актрисой о ситуации на дорогах, творчестве и узнали, почему женщине не стоит выбирать мужчину, ориентируясь на марку его автомобиля.

— Ирина Степановна, вы окончательно пересели на кроссоверы?

— Похоже, что так. Во всяком случае, в следующий раз буду покупать такую же машину. Она оказалась очень удобной.

— А как вы, женщина хрупкого телосложения, чувствуете себя в большом автомобиле?

— Ну не настолько машина большая! Это лишь первое впечатление. К тому же мне очень легко ею управлять, поэтому ощущения от вождения замечательные.

— А проблема парковок в центре города вас коснулась?

— Парковки — это отдельная тема. Во-первых, в центре их мало, во-вторых, в подземных паркингах возникает чувство, что проектировщики хотели

сэкономить и «нарезали» парковочные места, совершенно не считаясь с тем, как машины будут там размещаться. В итоге машины стоят друг к другу впритык, а их владельцы мучаются при парковке и когда нужно выйти и открыть дверь. Конечно, у меня с моим стажем вождения проблем не возникает, но молодые водители, думаю, чувствуют себя неуютно. А все из-за того, что хозяева паркинга хотели увеличить число платных мест, уменьшив их площадь!

ПРАВДА ИЛИ МИФ?

— Говорят, что в 90-е вы занимались частным извозом и весьма успешно. Вам не было страшно? Потому что даже мужчины-таксисты

рассказывают жуткие истории об агрессивных клиентах, неоплаченных поездках и побоях.

— Не знаю, откуда возник этот миф? Возможно, я что-то сказала на телевидении о том времени, фразу вырезали из контекста, не так смонтировали, и пошел слух. На самом деле я однажды решила проверить, смогу ли прожить, если буду таксовать, — на случай, если вдруг останусь без работы в театре или кино. Это произошло от страха неизвестности. Таксовала я ровно один день. Когда увидела, что все получилось, то бросила это дело. Конечно, у меня не было необходимости этим зарабатывать — я служила в театре. У меня беспереывного стажа сорок лет! (Улыбается.)

— А вы пользуетесь услугами такси?

— Иногда, и меня огорчает то, что происходит в этой сфере. Сейчас там все иначе, в такси столько разных людей, многие из которых не очень умеют водить автомобиль. Когда они рассказывают, какой у них рабочий график — сутки через двое, и что ездить приходится на лысой резине, и что за этим начальство не особо следит, волосы встают дыбом. Я думаю, если бы пешеходы знали, кто порой сидит за рулем машин, они иначе вели бы себя на улице.

— Что вы имеете в виду?

— Беззаботность граждан, которые, ступая на пешеходный переход, забывают обо всем и буквально гуляют по нему, уткнувшись в свои гаджеты! Они считают, что на зебре они абсолютно защищены, и даже не смотрят на дорогу! Не задумываются, что есть водители, которым все равно, те, кто ведет машину и разговаривает по телефону, не успеют затормозить и т. д. Ведь даже в правилах написано, что пешеход должен убедиться, что ему ничто не угрожает, а люди шагают с тротуара на проезжую часть не останавливаясь.

— А в кино вы когда-либо ездили за рулем?

— В сериале «В зеркале Венеры», причём снималась на собственной машине. Тогда у меня была Mazda 3.

— Там были погони, опасные трюки? Почему задействовали ваш автомобиль?

— Единственная причина заключалась в том, что ездить на своей машине мне было удобнее. А вот дорожного экстрима на съемках моей героине не полагалось. Я играла женщину, которая просто ездила, говорила по телефону и т. д. Рисковать мне тоже не пришлось.

ОПАСНОСТЬ МЕЛКИХ ШТРАФОВ

— Как вы оцениваете дорожную обстановку в городе?

— На мой взгляд, сейчас в Петербурге стало легче и проще ездить, чем в 90-е, несмотря на пробки и обилие машин. Тогда было ощущение, что по улицам гоняют то ли люди без водительских прав, то ли с непонятно откуда взятыми удостоверениями. Сегодня из-за появления скрытых камер водители ведут себя аккуратнее. Тем не менее есть вещи, которые меня бесят на дороге!

— Что именно?

— Когда люди, особенно на трассах, в пасмурную погоду, в туман ездят без ближнего света и вылетают на встречную полосу, обгоняют. По-моему, это очень опасно для жизни, и меня ужасно раздражает, что гаишники их не останавливают. Однажды меня остановили по какому-то поводу — сотрудникам ГИБДД показалось, что я что-то нарушила. Мы на месте сразу разобрались, и выяснилось, что товарищи были не правы. Я им говорю: «Вот вы меня задержали, а почему не тормозите тех, кто едет без ближнего света?» Инспектор мне отве-

чает: «Да там штраф всего 200 рублей!» Понимаете, в чем дело? Им это невыгодно! Когда я собралась уезжать, вижу — еще одна машина несется без ближнего света. Я обратила внимание инспектора на нее, он поднял жезл, но, вероятно, только чтобы от меня отвязаться, — остановил водителя и пошел с ним разбираться. А возможно, еще и потому, что с меня штраф получить не удалось! (Улыбается.) Поэтому инспекторы меня беспокоят больше, чем водители. Если бы сотрудники ДПС были более принципиальными, ситуация на наших дорогах была бы другой. А так люди знают, что во многих случаях можно откупиться, и не обращают внимания на нарушения.

НОВЫЕ СЕСТРЫ

— Недавно вы сыграли у Юрия Грымова в новой версии чеховских «Трех сестер»...

— Эта картина снята по пьесе Ольги Михайловой, написанной по мотивам оригинала А. П. Чехова. Я играю Ирину. Моими «сестрами» стали Анна Каменкова и Людмила Полякова. Сестры у Чехова двадцатилетние, а в картине Грымова женщины моего возраста, которые уже прожили жизнь. По-моему, в этом вся фишка картины. Там есть известный момент, когда они говорят: «В Москву, в Москву!» И это очень интересно, потому что одно дело, если это произносят молодые люди, которые собираются что-то менять, но проходит два, три года, и ничего не меняется. А у Грымова зрелые персонажи хотят изменить ситуацию много-много лет, у них нет любви, но они все еще о ней мечтают. Любопытна моя героиня. Когда двадцатилетние девушки получают предложения и отказываются, потому что не любят, рассчитывая, что у них все еще впереди, это воспринимается естественно. Рядом с Ириной есть любящий мужчина, и не

один. Тем не менее она даже в ситуации «последнего шанса» не может через себя переступить, поскольку не встретила своего человека. Когда тебя любят — прекрасно, но ей важно полюбить самой, и в гримовском прочтении это выглядит даже более горько и щемяще, чем в пьесе Чехова, где все герои молоды.

— Что у вас нового в театре?

— Я боялась остаться без работы, потому что с возрастом обычно ролей у актрис все меньше, но у меня, к счастью, ежегодно что-то появляется. В феврале этого года в Театре комедии им. Н. П. Акимова мы выпустили хороший спектакль «Бешеные деньги» в постановке Татьяны Казаковой, а в декабре готовим премьеру «Энергичных людей» Василия Шукшина, где у меня хорошая женская роль.

— Как вы считаете, вашей Ирине в «Трех сестрах» Грымова стоило бы пойти на компромисс и свойственно ли это вам лично?

— Нет, это не в моем характере. Хотя в плане отношений с возрастом понимаю, что это упертость. Раньше я часто вела себя как максималистка и до сих пор категорична и требовательна в профессии. Но когдаходишь в положение другого человека, начинаешь видеть, что можно действовать иначе. Иногда достаточно просто спокойно поговорить, и это даст больший результат, чем громкие претензии. Что касается любви, то, на мой взгляд, нельзя жить с человеком, если ты его не любишь. Это очень тяжело, это изматывает. Я бы не смогла так жить и не понимаю, как можно быть с кем-то из-за денег. Как молодые мужчины живут с пожилыми женщинами, а девушки связываются с мужчинами из-за финансов, знакомясь с теми, у кого красивая дорогая машина? Девушкам я процитировала бы фразу из анекдота: «Помни, что твои дети будут похожи на их отца, а не на его машину!»



Текст: Валентин Карелов
Фото: Роман Останин

В поисках беломорских петроглифов

Осенью нынешнего года команда петербургских блогеров и журналистов отправилась в автомобильное путешествие по следам древних цивилизаций Беломорья. За три ярких и насыщенных дня участники экспедиция «ŠKODA Следопыт. Каменные письма» смогли не только насладиться удивительной красотой Карелии, но и познакомиться с особенностями местной национальной кухни.

РАДОНОВЫЙ ИСТОЧНИК

В состав экспедиции вошли пять экипажей на автомобилях Škoda, представленных дилерским центром «Авто Премиум». Участники автопутешествия получили возможность проехать за рулем бензинового и дизельного Škoda Kodiaq, а также бензинового флагмана марки — Škoda Superb. Колонна брендированных авто стартовала из города ранним утром, дабы не стоять в пробках вместе с петербуржцами, спешащими на работу.

Первой остановкой маршрута стал Введенно-Оятский женский монастырь, расположенный примерно в 200 км от Петербурга на реке Оять. Точная дата его основания неизвестна. Первые дошедшие до наших дней сведения о монастыре содержатся в житии святого Александра Свирского, написанном его учеником Иродионом в 1545 году.

Рядом с монастырем находится святой источник. Он известен с 30-х годов прошлого века, когда местные жители обратили внимание на родник, вода которого исцеляла болезни. Оятский источник считается одним из самых целебных, говорят, что особенно хорошо он помогает от различных женских болезней. Однако вода имеет весьма специфический вкус: виной тому железо и радон, которые в ней содержатся.

ТРЕКИНГ С ХАСКИ

Затем участники экспедиции побывали в Karjala Park. Это туристический комплекс, расположенный на живописном берегу реки Шуи, — этаким уголок Скандинавии в карельской глуши. Здесь созданы все условия для активного отдыха: можно сплавляться по Шуе на байдарках и катамаранах, наслаждаться рыбалкой, кататься на собачьих упряж-



ках и снегоходах. Участникам экспедиции довелось испробовать на себе тренинг с хаски. Смысл этого развлечения весьма прост: вам на поясницу крепят специальный пояс, к нему цепляют поводок, на другом конце которого размещают бойкую сибирскую хаски. Собаки данной породы приучены тащить груз, и их совершенно не смущает, что в качестве поклажи в данном случае выступает человек. В результате получается, что не вы гуляете с собакой, а она с вами. Это обстоятельство и делает данное развлечение весьма увлекательным.

САМПО, ДАЮЩАЯ СЧАСТЬЕ

Следующей точкой нашего маршрута стала культовая гора Сампо. Сампо, согласно карело-финской мифологии, — предмет, дающий счастье. Всемирно известная «Калевала» рассказывает нам о таком предмете, который обладает волшебной силой и считается источником изобилия и благополучия. В эпосе он представлен в виде мельницы, которая мелет хлеб, золото и соль в таком количестве, что хватает всем желающим. Кстати, именно «Калевале» гора обязана своим названием. В этих местах в 1960-е годы снимали советско-финский фильм «Сампо» по мотивам старинного карело-финского эпоса. Съемки закончились, а название осталось и прижилось.

С горы открываются волшебные виды на Кончезеро с его островами и на девственные леса Карелии. А еще поговаривают, что Сампо — это место силы и особой энергетики. Загаданное здесь желание обязательно сбудется, нужно только повязать на растущее здесь Дерево желаний кусочек ткани, оторванной от собственной одежды. Также существует поверье, что мужчина, дотронувшийся до поверхности горы, на долгие годы сохранит мужскую силу. Поэтому склоны Сампо местами отполированы до блеска.

Участники экспедиции побывали также и на «Повенецкой лестнице» — системе шлюзов, с которых начинается Беломорско-Балтийский канал. Грандиозное сооружение советской эпохи хранит па-



ЗА ТРИ ДНЯ ПУТЕШЕСТВЕННИКИ ПРЕОДОЛЕЛИ ОКОЛО 1600 КМ, ПОБЫВАВ У ИСТОКОВ БЕЛОМОРСКО-БАЛТИЙСКОГО КАНАЛА, НА КУЛЬТОВОЙ ГОРЕ САМПО, В ФИНСКОМ УКРЕПРАЙОНЕ НА ГОРЕ ЛЫСУХЕ И В МУЗЕЕ «БЕЛОМОРСКИЕ ПЕТРОГЛИФЫ».

мять о сотнях тысяч безвестных репрессированных строителей, ценой жизни которых в рекордные сроки — всего за 20 месяцев — был построен канал для прохода судов между Онежским озером и Белым морем протяженностью 227 километров с 19 шлюзами. Всего, по разным оценкам, на строительство сооружения было отправлено более 250 тысяч осужденных. Утверждают, что слово «зэк» пошло именно с Беломорканала. Зэк — заключенный каналаармеец.

ПИРОЖКИ-КАЛИТКИ

Еще одной запоминающейся точкой маршрута стала гора Лысуха, где отлично сохранилась часть мощного укрепрайона финнов времен Второй мировой войны. Эти фортификационные сооружения называют «второй линией Маннергейма». Кроме того, автоэкспедиция стала и гастрономическим туром. Специально для участников проекта известные повара и гастробло-

гер Насто готовили самые популярные карельские блюда и научили всех желающих печь северные пирожки — калитки. Путешественники попробовали сливочную уху «лохикейто», красную рыбу, копченую на бревне, жаркое из мяса по-карельски, чай на травах.

РИСУНКИ НА СКАЛАХ

Ну а самые, пожалуй, незабываемые впечатления на участников экспедиции произвели «Беломорские петроглифы» — уникальный археологический памятник, который находится в местечке Залаврута. Эти произведения древних художников изначально находились на берегу Белого моря, за прошедшие тысячелетия отступившего почти на 8 километров. Возраст старейших беломорских петроглифов оценивается археологами в 6-7 тысяч лет. Наскальные рисунки относятся к самым ранним произведениям искусства. Изображения на камне были созданы намного раньше других древних артефактов. Через две тысячи лет после появления беломорских петроглифов будут построены первые египетские пирамиды, через четыре тысячи — римский Колизей и почти через пять — Великая Китайская стена. Почтенный возраст придает наскальной живописи особую ценность. Эта энциклопедия каменного века правдиво рассказывает нам о жизни и представлении о мире наших далеких предков. Среди наскальных рисунков есть сцены охоты на белуху и изображения людей на лыжах — самое раннее подобное изображение в мире. Встречаются тут и совершенно непонятные рисунки, смысл которых еще только предстоит разгадать ученым.

Выражаем благодарность компании «Авто Премиум» за организацию интересного путешествия.



Новый год в Центральной Швеции



Текст: Татьяна Хмельник
Фото: Александр Потравнов

Хотите неожиданное предложение? А давайте поедem на Новый год в Эребру! Ну да, это Центральная Швеция, а что такого? При наличии хорошей карты и продуманного маршрута никаких сложностей нет. К сожалению, мы не можем заказать прекрасную солнечную погоду с легким снежком, в последние годы из-за глобального изменения климата все чаще Рождество и Новый год в Центральной Швеции выдаются бесснежными, когда у каменных стен греются маргаритки, по озерам плавают лебеди, которые перестали улетать в теплые страны, а на сирени готовы лопнуть почки.

ЭРЕБРУ — НА СЛАДКОЕ

Не знаю, как вы, а мы в Швецию попадаем уже много лет привычным путем — ночным паромом из Турку в Стокгольм. Турку — это вообще-то исторически шведский город Або, но финны предпочитают это не афишировать, даром что многие вывески здесь двуязычны, причем часто сначала идет шведский язык. Почему ночной паром? Потому что это удобнее: ночь вы спите, а утром уже за морем. На дневном рейсе можно от скуки сойти с ума, а огни Мариенхамна на Аландах, промежуточной точки на маршруте, могут скрыться в зимнем тумане, хотя это и день, и никакой красоты вы все равно не увидите. И еще одна хитрость: выбирая между паромами «Силья Лайн» и «Викинг», отдайте предпочтение второму. Там отчего-то меньше буйной публики, правда, китайцев — столько же.

Мы надеемся, вы выберетесь из Стокгольма на нужную дорогу и резво двинетесь в сторону Эребру по шоссе E18. Но явиться в зимнюю Швецию и увидеть только город Эребру, пусть он и прекрасен, как предраcсветный сон в хорошем отеле, — это нерациональная трата жизни. Поэтому оставим Эребру на сладкое, на новогодний праздник, а остальное время потратим на два других совершенно замечательных места, кстати, они не так уж и далеко.

Таким образом, Эребру проскакиваем по объездной и движемся к озеру Венерн — третьему в Европе по величине (после Ладоги и Онеги). В местечке Гетене уходим направо, к озеру, в сторону Кинне-Клева и Хусабо. На самом деле проезжих дорог здесь очень много, и если вы промахнулись разок, то ничего страшного, объедете

полями и деревнями по отличным асфальтированным проселкам, любуясь окрестностями, ибо на трассе зевать по сторонам не очень полезно. Вот как увидите Хусабо — вам туда, к этой великолепной церкви, облицованной желтым известняком.

ИНГИГЕРДУ КРЕСТИЛИ ЗДЕСЬ

Известняка в этих краях, на юго-восточном берегу озера Венерн, просто навалом, его здесь добывали многие столетия для строительства, во всех населенных пунктах здесь можно увидеть здания если не целиком из этого камня, то с изрядной его долей. Другую часть породы изводили на изготовление цемента. Теперь старые каменоломни закрыты, более того, из них сделали туристические достопримечательности. Но осматривать их

лучше при ярком свете солнца и без снега и слякоти, иначе половины красоты вы не увидите — например, окаменелости не найдете. Так что оставьте это удовольствие на приветливый апрель или даже лучше май.

А в Хусабю за небольшим кладбищем на склоне холма есть родник, к нему ведет указатель. И именно в этом источнике святым Зигфридом, ирландским проповедником, был крещен первый шведский король Олав Шетоконунг со своей дочерью Ингигердой, будущей женой Ярослава Мудрого, в чью честь землю, где мы с вами живем, назвали Ингерманландией. Говорят, многие девушки пытались нашептывать-наколдовывать на воду из этого родника, только второй Ингигерды не получилось, да и Ярослава Мудрого давно переревелись. Нет даже отшельников — был тут один, звали его Ларс Эрикссон, уже будучи пожилым человеком, он выдолбил пещеру в скале неподалеку от Хусабю и поселился в ней с женой. Жил тем, что охотился, сам делал ружья, а жена растила овощи и вязала свитера. Местные считали его колдуном, а он и не пытался это опровергать.

Еще неподалеку от Хусабю есть маленький натур-резерват, где в слоистых красноватых скалах бежит небольшой, но очень зрелищный водопад Марторпсфаллет. Описать в точности место водопада трудно, можем лишь дать координаты парковки: 58°32'28.3"N 13°21'44.3"E. Далее будет знак, который разрешает проезд только местным жителям. Так что прогуляться по дорожке около километра мимо хуторов можно и пешком, не нарушая шведских правил, любясь слоеными скалами слева и толстыми зимними овцами — справа. Координаты самого водопада — 58°33'02.5"N 13°22'10.2"E. Вокруг много разных пасторальных красот, но, с учетом темного зимнего дня, времени на них может элементарно не хватить, если вы не ночуете в отеле где-то поблизости.



ХАЛЬСБЕРГ

В МОНАСТЫРЬ К ЯРЛУ БИРГЕРУ

Другое замечательное место, которое мы очень рекомендуем вместе с Хусабю и Эребру, — это монастырь Варнхем, который находится на полпути между городами Скара и Шведе. Кстати, о Шведе. Когда будете изучать карту Швеции, имейте в виду, что разница между написанными по-шведски названиями и приведенной транскрипцией может повергнуть вас в шок. Ибо Шведе пишется как Skovde, Седерчепинг — Söderköping, Шевик — Sjovik, Йексхольм — Göksholm и так далее. Вообще, лучше всего распечатать в дорогу таблицу практической транскрипции шведского языка, есть в «Википедии», это реально поможет.

Варнхем — это колоссальное здание, а возле него снаружи заботливо сохраняются остатки разрушенных монастырских построек, выставлены археологические находки и каменные кресты. Если снега нет, можно полюбоваться монастырским лекарственным огородом — конечно, не тех самых времен

растения, но при реставрации комплекса были проведены изыскания, чтобы воссоздать огород максимально приближенным к исторической правде. Вот петрушка, а вот лаванда, вот кервель, а это страшно ядовитый, но жутко красивый и полезный морозник, рядом — ромашка от блох и укроп от вздутия живота.

Но мало побродить снаружи, любясь пейзажами и археологическими находками, надо зайти внутрь. Здесь теперь музей, поэтому можно разжиться литературой о монастыре и не только, мы, например, как-то раз купили здесь здоровенную и дорогущую великолепную книгу о шведских рунных камнях и надгробных стелах-лилиенстенах — настоящих образцах средневекового искусства. Потом тетя-таможенница на въезде в Россию спросила, что за книжка и на каком языке. Слово «лилиенстена» тетю отчего-то сильно взволновало: «Там что-то политическое есть?» Предложили полистать, она, бедная, аж отшатнулась. А политическое там есть! Потому что именно в Варнхеме похоронено семейство Делагарди и ярл Биргер, которые очень активно занимались военно-политическими связями с Русью.

ГНЕЗДО ШВЕДСКИХ ФРАНЦУЗОВ

Ну а теперь, наконец, доедем до Эребру. Город старый, заслуженный, с небольшим, но очень изящным замком посреди реки Свартон — Черная. Замок, конечно, не боевой, а декоративный, где заботились уже об удобствах и видах из окна, а не о сохранении жизни. Здание перестраивали неоднократно, в его жизни были периоды расцвета и упадка — например, в XVIII веке он был тюрьмой и одновременно зерновым складом. Но потом шведы спохватились и отреставрировали замок, придав ему самый эффектный вид из его истории — ренессансный. И с 1900 года эта красота снова радует глаз, а с 1935-го — объявлена национальной гордостью страны. И никого не смущает, что именно здесь



МАРТОРПСФАЛЛЕТ

в 1810 году королем Швеции был провозглашен один француз, соратник Наполеона Бонапарта, — Жан-Батист Бернадот, с него и началась нынешняя королевская династия. Так что нынешние шведские монархи скандинавы еще те...

Сейчас в замке мирно соседствуют офисные помещения, выставочные залы, музей и ресторан. Праздновать Новый год жители Эребру выходят, разумеется, к замку, где в полночь начинают палить из потешных пушек. Всегда считалось, что Рождество шведы встречают тихо, по-домашнему, с детьми и елочкой, а в Новый год идут шататься по городу. Все не так уже несколько лет — из-за внушительного наплыва южных мигрантов. Теперь и в Новый год шведы всей семьей бегут к замку — а потом так же организованно, бодрым кирасирским шагом следуя обратно, видимо, им мешают толпы людей, говорящих отнюдь не по-шведски и ведущих себя отлично от коренных жителей Эребру. При этом нет никаких драк, никаких конфликтов — просто шведы молча запираются по домам, а по городу начинают ездить полицейские машины. Поэтому всем белым гостям города тоже рекомендуется сидеть в ресторане и не высовываться, а то и пойти спать. Утром нагуляетесь.

В первое утро нового года вы обнаруживаете, что за ночь ничего катастрофического не случилось — по улице проехал мусоровоз, за ним развозчик горячих булочек, а вдали показались первые рейсовые автобусы. Они привезли окрестных маргиналов, которые явились на промысел. Оказывается, после народных праздников, пока город еще не убран totally, эти санитары подбирают все то, что народ потерял, — шарфы, перчатки, сумки, куртки, самое лакомое — конечно, бумажники. Беда только, что шведы постепенно отвыкают от наличных, поэтому бумажники с деньгами, по утверждению местной полиции, попадают довольно редко, а воспользоваться чужой банковской картой не у всех маргиналов хватает умения и решимости.

ЖЕЛЕЗНАЯ ДОРОГА И ДЕРЕВЯННЫЙ МУЗЕЙ

При свете дня обнаруживается, что город Эребру не ограничивается замком. Здесь есть и изящная современная застройка, и традиционные деревянные домики на берегу Свартона, текущего в большое озеро Ельмарен, оно, кстати, тут неподалеку. Отдельного внимания заслуживает старый квартал на окраине, напротив знаменитых железнодорожных мастер-



ЭРЕБРУ. МАСТЕРСКИЕ



ЗАМОК ЭРЕБРУ

ских. Когда-то в этих мастерских, в которых работало полгорода, а то и больше, делали и паровозы, и вагоны, и дрезины, и стрелки, и разную полезную железнодорожную мелочь. Что любопытно, мастерские работают до сих пор, а ведь с Эребру практически началась железнодорожная история страны, о чем свидетельствует скульптурное изображение символа королевской железной дороги над воротами предприятия. А чуть поодаль стоит колоссальная, не хуже башни замка, водонапорка, тоже построенная для мастерских.

В деревянный квартал Ватчепинг (Wadköping), куда ломится каждый гость Эребру, можно попасть двумя способами. На машине — объехать железнодорожные мастерские, пересечь канал, там будет парковка. А можно прогуляться через парк по берегу, от замка совсем недалеко. Ватчепинг — музей под открытым небом и одновременно культурно-торговый центр, но все дома его привезены сюда из центра города. Оставленные хозяевами дома, которые не имели никаких удобств, не снесли, а перевезли сюда, к шлюзу на Свартоне. Открыт музей был к 700-летию Эребру в 1965 году. Дома и хозяйственные постройки на новом месте выглядят совершенно естественно, многие даже не подозревают, что когда-то их здесь не было. Ходить по Ватчепингу можно совершенно бесплатно (это вам не стокгольмский Скансен!), при этом в каждом

доме, в каждом помещении что-нибудь интересное — где-то ткут, где-то вяжут, где-то пироги пекут или вырезают по дереву, причем во вполне аутентичных интерьерах. Разумеется, все это можно купить, для того эти лавочки и создавались, чтобы никто из туристов не ушел с пустыми руками, есть милые кафе, где можно перекусить. Конечно, летом здесь оживленнее, но и зимой Ватчепинг не простаивает: печку затопили — и можно вязать национальные жилетки из отличной овечьей шерсти, узорные, теплые, грех не купить.

Окрестности Эребру тоже живописны. На озере Ельмарен стоит посетить полуостров Йексхольм (Göksholm), где стоят ветряные мельницы, переделанные в жилье, и растут здоровенные дубы, под которыми бродят лошади. Просто медитативно погулять здесь в тишине и покое — стоит потратить на это немного времени. Также рекомендуется к осмотру станция Хальсберг со старым вокзалом, а недалеко от него — стоящее у самой железной дороги здание церковной школы. Дело в том, что при строительстве расположенной неподалеку церкви забрали часть принадлежавшей ей земли, а железнодорожное ведомство за это возвело для церкви школу. Теперь в этом здании живут люди, и их совсем не беспокоит такое соседство — линия непопулярная, поезда ходят довольно редко, а дом просто шикарный.



ЭРЕБРУ. ВАТЧЕПИНГ

БОЛЬШЕ, ЧЕМ КОФЕ!

С 15 НОЯБРЯ 2018
ПО 15 ЯНВАРЯ 2019

АКЦИЯ!



**ПРИ ПОКУПКЕ КОФЕ
ШОКОЛАД ВСЕГО ЗА 6 РУБЛЕЙ***



**ПРОЕКТ «БОЛЬШЕ, ЧЕМ ПОКУПКА!»
ПОМОГАЕТ ТЕМ, КТО ПОМОГАЕТ ДРУГИМ.**

Срок проведения акции: с 15.11.2018 г. по 15.01.2019 г. включительно или до момента окончания акционного товара — шоколада «Больше, чем покупка!» (тёмный, 60% какао, 5 г).

* Специальное предложение действует на АЗС НПО Группы «ЛУКОЙЛ» при наличии акционного товара на складе АЗС. При одновременной покупке шоколада «Больше, чем Покупка!» (тёмный, 60% какао, 5 г) с любым кофейным напитком любого объёма, имеющимся в продаже на АЗС, акционная цена шоколада составляет 6 руб. с НДС. Регулярная цена на кофейные напитки указана в Прейскуранте точки продаж. Внешний вид продукции может отличаться от изображённого на рекламных материалах. Подробности акции уточняйте у операторов АЗС.

Владелец товарного знака шоколада: ООО «Партнёрский дом «Больше, чем покупка!». Подробности о проекте «Больше, чем покупка!» и акции на сайте www.nepokupka.ru
Адресная программа АЗС, участвующих в акции, указана на сайтах НПО: centrnp.lukoil.ru, uralnp.lukoil.ru, ugnp.lukoil.ru, sznp.lukoil.ru.

РЕВОЛЮЦИОННОЕ ТОПЛИВО ЭКТО 100



АБСОЛЮТНАЯ ЭНЕРГИЯ РОЖДАЕТ АБСОЛЮТНУЮ СКОРОСТЬ

PORSCHE

ВЫБИРАЕТ

ЭКТО 100

