

июнь-июль 2016 #3 (030)

В Сети появилась интерактивная карта «пиратских» АЗС

Дальнобойщики жалуются, что их заставляют заправляться некачественным топливом из-за того, что «левая» солярка обходится их хозяевам дешевле / 12

**НОВЫЙ
Е-КЛАСС —
САМЫЙ
КРАСИВЫЙ
MERCEDES**

Главная премьера мая

/ 18-20

**ЗА ОПАСНУЮ ЕЗДУ —
ВОЗЬМУТ МЗДУ**

ШТРАФ ЗА НЕАДЕКВАТНОЕ ПОВЕДЕНИЕ
НА ДОРОГЕ МОЖЕТ СОСТАВИТЬ БОЛЕЕ
5 ТЫСЯЧ РУБЛЕЙ / 21

**МНОГО РИСКА
И НИЧЕГО**

За последние два года в
ПЕТЕРБУРГЕ УЧАСТИЛИСЬ СЛУЧАИ
РАЗБОЙНЫХ НАПАДЕНИЙ НА АЗС / 5



 **ЛУКОЙЛ**

ВСЕГДА В ДВИЖЕНИИ

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

Распространяется бесплатно

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

ДИРЕКТОР С. А. ЯРКОВА

ГЛАВНЫЙ РЕДАКТОР К. Е. ГАВРИЛЬЧИК

ГЛАВНЫЙ ХУДОЖНИК О. И. СОМОЛИН

ДИЗАЙНЕРЫ-ВЕРСТАЛЬЩИКИ С. В. ГРИГОРЬЕВА, Е. Н. САРБАЛИЕВА

Адрес издателя и редакции:

197022, СПб, ул. Льва Толстого, д. 9, пом. 5-Н.

Телефоны:

секретарь +7 (812) 401-68-30,

рекламный отдел +7 (812) 401-63-40, 401-65-40,

401-66-90, 401-66-50, 401-68-80,

отдел распространения +7 (812) 401-68-30.

Адреса в интернете: WWW.KURIER-MEDIA.COM

E-MAIL: info@kurier-media.ru

Для макетов: adv@kurier-media.ru

Отпечатано в ООО «Премиум Пресс»,

197374, Санкт-Петербург, ул. Оптиков, д. 4.

Тираж 20 000 экз. Заказ № 1007.

Установленные дата и время подписания в печать —

10.06.2016, 16.00. Фактические дата и время подписания

в печать — 10.06.2016, 16.00. Дата выхода — 15.06.2016.

Товары и услуги, рекламируемые в журнале, имеют необходимые сертификаты и лицензии.

Редакция не несет ответственность за достоверность содержания рекламных материалов.

Точка зрения редакции не обязательно совпадает с точкой зрения авторов. Материалы не рецензируются и не возвращаются.

Редакция журнала и авторы запрещают перепечатку, использование материалов частично или полностью.

По приобретению прав на перепечатку и использование материалов обращаться по телефону +7 (812) 401-68-30.

ФОТО НА ОБЛОЖКЕ: BENZINSIDER.COM

НОВОСТИ

4, 5, 7, 9-11, 13 —
Новости автомира

КОШЕЛЕК

6 — Налог на потерпевших



БЕЗОПАСНОСТЬ

8 — Иконы безопасности

ЭХ, ДОРОГИ

12 — В Сети появилась
интерактивная карта
«пиратских» АЗС

ГОСТЬ НОМЕРА

16-17 — Алексей Блинов:
«Взаимная выручка очень
помогает на дорогах»



ТЕСТ-ДРАЙВ

18-20 — Новый
Е-класс — самый красивый
Mercedes



НОВОВВЕДЕНИЕ

21 — За опасную езду —
возьмут мзду

ПУТЕШЕСТВИЕ

22-24 — Орлиные
гнезда Силезии



БЛОГ БЛОНДИНКИ

25 — Блондинка на
пароме

ЮМОР

26 — Байки с заправки



#информационное
#агентство

ПЕРВОЕ НОВОСТНОЕ АГЕНТСТВО
ПЕТЕРБУРГА, КОТОРОМУ ДОВЕРЯЮТ*
*ПО ДАННЫМ ОПРОСА СОТРУДНИКОВ РЕДАКЦИИ

**НАКОНЕЦ-ТО МОЖНО ЗАБЫТЬ ПРО ПОИСК
НОВОСТЕЙ НА РАЗНЫХ САЙТАХ**

ВСЁ САМОЕ ВАЖНОЕ И ИНТЕРЕСНОЕ, ЧТО ПРОИСХОДИТ
В ПЕТЕРБУРГЕ, РОССИИ И МИРЕ, ТЕПЕРЬ — НА ОДНОМ ПОРТАЛЕ

iaNews.ru



MERCEDES ПРЕДСТАВИЛ УНИВЕРСАЛ E-CLASS

КОМПАНИЯ MERCEDES представила полноприводный универсал на базе E-Class. По словам разработчиков, машина будет укомплектована пневматической подвеской, которая позволит увеличивать дорожный просвет на бездорожье, пластиковой защитой днища кузова, дополнительной облицовкой колесных арок, а также новыми передними бамперами.

Что касается двигателей, то они переключаются в универсал из седана E-Class — это 150- и 192-сильные дизель-

ные моторы. Кроме того, покупателю предложат 184- и 211-сильные четырехцилиндровые бензиновые двигатели. На сладкое же остаются 3,5-литровый мотор V6, выдающий 333 силы, а также 3-литровый шестицилиндровый двигатель мощностью 258 «лошадей».

Официальный дебют новинки состоится на Парижском автосалоне в 2016 году, а старт продаж намечен на 2017 год. Цена на автомобиль в Европе будет начинаться от 60 тысяч долларов.



HELLOCAR.RU

НОВЫЙ SMART — УЖЕ В РОССИИ

В РОССИИ СТАРТОВАЛИ ПРОДАЖИ нового поколения автомобилей Smart. До нашей страны корпорация Daimler довезла три обновленные модели — Smart ForFour, Smart ForTwo, Smart Cabrio.

Для всех типов кузова компактных автомобилей предусмотрены два мотора, два типа КПП и множество цветовых решений. Цены на самую скромную двухместную версию автомобиля начинаются от 790 тысяч рублей. Кабриолет можно будет приобрести по цене от 1,1 миллиона рублей.

Напомним, в «Смарте» использованы технологии «Мерседеса», в том числе и суперсовременные системы безопасности. Кроме того, разработчики нового поколения Smart ForFour, Smart ForTwo и Smart Cabrio отмечают, что им удалось существенно сократить радиус разворота машины, что поможет автомобилистам передвигаться в плотном потоке.



AUTOGUIDE.COM



CRIPPHOTOS.COM

БАЙКИ ПРО БАЙКЕРОВ

ЖУРНАЛ «ЗАПРАВКА» объявляет конкурс на лучшую байку из жизни байкеров. Свои истории о мотоприключениях вы можете присылать на электронную почту: rg@kurier-media.ru с пометкой «Конкурс». Лучшие из них будут опубликованы в нашей постоянной рубрике «Байки с заправки». А награждение победителей конкурса состоится в рамках II Международного внедорожного мотосалона IMIS OFF ROAD — 2016, который пройдет в Петербурге 21-23 октября 2016 года. Авторы трех лучших баек ждут специальные призы от редакции.



РОССИЯ ОСТАЛАСЬ БЕЗ КРОССОВЕРА NISSAN JUKE

КОМПАНИЯ NISSAN НЕ БУДЕТ больше поставлять в нашу страну кроссовер Juke. Прекращение поставок связано с тем, что данная модель ввозится в нашу страну из-за рубежа, в связи с чем стоимость машины напрямую зависит от курса валют.

Учитывая же, что цены на кроссовер только увеличивались, японская компания была вынуждена пойти на данную меру. Тем не менее если рубль стабилизируется, то Nissan вернет Juke на российский рынок.

Напомним, ранее японский автогигант прекратил выпускать на территории нашей страны седан Теана. Еще в октябре прошлого года руководство компании решило заменить его производство на заводе в Петербурге сборкой кроссовера Qashqai, за которым на данный момент выстраиваются очереди покупателей, сообщает ИА «News».

НАЛЕТЫ НА АЗС — МНОГО РИСКА И НИЧЕГО

ПО ДАННЫМ СТАТИСТИКИ, за последние два года в Петербурге участились случаи разбойных нападений на АЗС. Столкнулись с этой проблемой и сотрудники сети заправочных станций компании «ЛУКОЙЛ-Северо-Западнефтепродукт». Так, в феврале-марте 2016 года было совершено несколько налетов на АЗС «ЛУКОЙЛ», однако как следует поживиться преступникам не удалось. Общая сумма похищенного едва превысила 10 тысяч рублей — от 1 до 4 тысяч с АЗС — больше в кассах не оказалось.

Причина столь скромной выручки злоумышленников заключается в том, что сегодня вся основная выручка находится в специализированных сейфах, исключающих возможность их открытия персоналом АЗС. Такую возможность имеют только специалисты инкассаторских служб. Кроме того, каждый сейф подключен к системе тревожной сигнализации и автоматически вызывает вооруженную группу быстрого реагирования.

— Сегодня охранные системы АЗС оборудованы не хуже, чем в банках, — комментируют ситуацию в ЛУКОЙЛ-Северо-Западнефтепродукт. — Заправки оснащены камерами видеонаблюдения, системой дистанционного блокирования дверей, кнопками тревожной сигнализации, а в ночное время дополнительно ведется патрулирование станций. Поэтому в последнее время грабители все чаще остаются с пустыми руками. При этом наказание за разбой, предусмотренное российским законодательством, составляет не менее восьми лет лишения свободы.

ЛУКОЙЛ-СЕВЕРО-ЗАПАДНЕФТЕПРОДУКТ ПОМОГ В БЛАГОУСТРОЙСТВЕ БОТАНИЧЕСКОГО САДА

19 МАЯ в Петербурге ЛУКОЙЛ-Северо-Западнефтепродукт вместе с ведущими компаниями города подарил бывшему Аптекарскому огороду шесть уникальных растений для пополнения коллекции. Мероприятие приурочено к 70-летию со дня открытия сада после войны.

Ботанический сад Ботанического института им. В. Л. Комарова РАН — один из старейших в России. Расположен в центральной части города, в дельте Невы на Аптекарском острове.

Во время войны часть оранжерей была сильно разрушена. Но уже весной 1946-го Ленинград, совсем недавно переживший 900-дневную блокаду, взялся за восстановление Ботаниче-



ского сада им. Петра Великого. Поначалу ленинградцы приносили в сад растения, чудом сохранившиеся в домашних коллекциях, чтобы придать «государеву огороду» былую красоту. Затем восста-

новились научная комплектация живой коллекции. Теперь ее дополнили шесть новых редких и очень красивых сортов рододендронов.

«Ботанический сад — большая гордость петербуржцев. И наша общая обязанность — сохранить бесценную коллекцию растений для будущих поколений», — отметил в своем выступлении генеральный директор ООО «ЛУКОЙЛ-Северо-Западнефтепродукт» Максим Хитров.

Налог на потерпевших

Продал долг по расписке — будешь должен

Нередкая ситуация: вам нанесен вред при ДТП либо при ремонте машины, но представляется нелегким, хлопотным делом взыскивать полную сумму ущерба. Многие пострадавшие автовладельцы продают этот долг страховщика юридическим фирмам-посредникам. Мало того что при этом они гарантированно теряют часть выплаты, есть еще вероятность, что с этой сделки потребует свою долю государство. Если не хотите, чтобы возмещение потерь вам засчитали в налогооблагаемую прибыль, нужно строже оговаривать условия переуступки.

Те организации, которые выкупают у потерпевших долги «по доверенности», «распискам» и иными способами без заключения договора цессии, подставляют человека под претензии налоговой инспекции. Вы отдаете цессионариям-посредникам их долю за взыскание долга и получаете только свои кровные, основную сумму возмещения. А мытари заглядывают вам в карман и измеряют налогооблагаемый доход по полной формуле. Он рассчитывается из суммы штрафа по федеральным законам «Об ОСАГО» и «О защите прав потребителей», из размера неустойки, штрафных санкций, процентов по статье 395 Гражданского кодекса. Де-факто эти дополнительные деньги получил не потерпевший, а посредник. Но налоговикам интересен лишь вопрос взимания подати.

Многое зависит от того, насколько верно и точно отчитается перед ФНС страховая компания, возмещившая ущерб. Итак, страховщик в переписке с ИФНС заявляет о невозможности удержать налог из уплаченных денег: ведь он их выдал по суду и не мог урезать ту сумму, что указана в исполнительном листе. Он указывает налогооблагаемую базу и по меньшей мере впишет туда неустойку и штраф. А может указать и всю сумму, которую с него взыскали. Тогда потерпевший, который уступил свой долг по серой схеме, получив по условиям цессии лишь половину или две трети всей суммы, должен в свою очередь уплатить государству 13 % НДФЛ. Если ему насчитают налог за все целиком, то мало не покажется.

Поэтому юристы советуют при уступке долга не соглашаться на доверенность, а настоять, чтобы бумаги были оформлены должным образом — как договор цессии. Такой договор не приводит к образованию выгоды у потерпевшего, здесь документально определено, что вы получаете лишь сумму реального ущерба. Вопрос уплаты налога в этом случае улаживает сам посредник, «выбивший» из страховой компании неустойку и штрафные санкции.

БОРЬБА С «АВТОЮРИЗМОМ»

Страховые компании ведут контр наступление на юридические фирмы. Российский союз автостраховщиков просит Верховный суд разъяснить нижестоящим инстанциям популярные схемы, благода-

ря которым автоюристы выигрывают дело и взыскивают выплаты, в разы превышающие страховые компенсации.

В письме РСА раскрывается схема работы автоюристов, которые сразу после ДТП заключают с потерпевшим договор или оформляют доверенность. Потерпевший получает с них деньги и не обращается к своему страховщику ОСАГО напрямую. Впоследствии страховая компания получает досудебную претензию, однако поврежденный автомобиль на осмотр не представляется, что приводит к разногласиям и тяжбам.

«Итог — штрафы, пени, завышенный размер ущерба, которые идут не в пользу потерпевшего, а в пользу автоюриста, что можно классифицировать как злоупотребление правом», — отмечается в письме РСА.

Однако Федеральная антимонопольная служба поддерживает автоюристов, отмечая, что без их вмешательства водители беззащитны перед злоупотреблениями страховщиков. «Если у меня оценка ущерба 38 тысяч рублей, а мне выплачивают 5 тысяч, как говорить о том, что страховщики терпят убытки, когда они должны эту сумму мне возместить?» — возразил замглавы ФАС Андрей Кашеваров.

Текст: Дмитрий Полянский
Фото: 1GAI.RU

Цессия (лат. — уступка, передача) — уступка прав требования или иного имущества. В России так принято называть договор уступки прав требования, то есть продажу долга третьим лицам.



ДЕПУТАТЫ ОДОБРИЛИ ОТМЕНУ ТРАНСПОРТНОГО НАЛОГА НА НОВЫЕ АВТОМОБИЛИ

БЮДЖЕТНО-ФИНАНСОВЫЙ КОМИТЕТ ЗАКСА одобрил законопроект, предусматривающий отмену транспортного налога для лиц, купивших и поставивших на учет автомобиль, выпущенный в России в период с 1 апреля по 31 декабря 2016 года. Действие данной льготы будет длиться в течение трех лет, сообщает ИА «News».

По мнению правительства Петербурга, принятие законопроекта подстегнет развитие рынка и позволит, в частности, избежать сокращения работников на автомобильных заводах. Однако некоторые эксперты считают, что от данной инициативы выиграют покупатели дорогих автомобилей,

так как транспортный налог на полумиллионный автомобиль составляет в среднем 4-5 тысяч рублей, в то время как налог на автомобиль за пять миллионов может достигать 70 тысяч рублей в год.

Помимо отмены транспортного налога данный законопроект предоставляет налоговые льготы для физических лиц, которые приобрели жилье в многоквартирном доме, введенном в эксплуатацию в 2015-2016 годах. В этом случае право собственности должно быть зарегистрировано с 1 апреля до 31 декабря текущего года. Льготы будут предоставлены на время трех налоговых периодов со времени регистрации.



Мы умеем ценить ваше время!

+7 (921) 911-51-10

Санкт-Петербург,
пр. М. Жукова, д. 23



Ремонт и ТО

Шиномонтаж

Диагностика

Развал-схождение

Кузовной

Тюнинг

Мойка

Наши преимущества

1

Мультибренд

Обслуживаем практически все иномарки и отечественные автомобили. Выполняем диагностические и ремонтные работы на высоком уровне.

2

Техническая оснащенность

В техцентре имеются высокоточные стенды, дилерские сканеры, необходимый специнструмент, сертифицированное ремонтное оборудование.

3

Удобное месторасположение

Рядом находится рынок «Маршал», что позволяет быстро покупать комплектующие, запасные части, расходно-эксплуатационные материалы и пр.

Подробнее на сайте Avtostek.ru

Иконы безопасности

Способны ли высшие силы спасти и сохранить жизнь водителя в ДТП

Текст: Дмитрий Полянский
Фото: JOYREACTOR.CC

В БИТОЙ МАШИНЕ ИКОНЫ, АМУЛЕТЫ И ПРОЧИЕ ОБЕРЕГИ СМОТРЯТСЯ ТРОГАТЕЛЬНО И ЗАГАДОЧНО, НАСТРАИВАЯ НА ФИЛОСОФСКИЕ РАЗМЫШЛЕНИЯ. РАЗУМЕЕТСЯ, ВОДИТЕЛЮ, ОСНАСТИВШЕМУ СВОЙ АВТОМОБИЛЬ ТАКИМИ СРЕДСТВАМИ БЕЗОПАСНОСТИ, ЕДВА ЛИ В ПОЛНОЙ МЕРЕ СТОИТ РАССЧИТЫВАТЬ НА ОХРАНУ ВЫСШИХ СИЛ. ОДНАКО ИНТЕРЕСНО ПОНЯТЬ, ДЕЙСТВУЮТ ЛИ ОБЕРЕГИ И ИКОНКИ ХОТЬ ОТЧАСТИ?

СВЯТОЕ ОСНАЩЕНИЕ

На автомобильных сайтах народ комментирует подобные темы не без юмора, и поводов для этого хватает.

«У кого-то утро недоброе. Влетел в забор и от забора в столб. Будут сейчас вытаскивать. Не гоняйте, земляки», — пишет пользователь соцсетей Дмитрий, публикуя фотографию покореженной иномарки.

Снимок сделан прямо с водительского места через ветровое стекло. На торпеде машины, принадлежащей автору сообщения, виден триптих.

Пользователи предположили, что и автовладельцу, которого занесло с поворота в столб, тоже не мешало бы заручиться небесным заступничеством. Может, избежал бы такого невезения. «Это у него иконостаса такого не было, наверное...» — комментирует аварию другой участник группы «ДТП и ЧП в Петербурге». Но тут же выясняется, что с божественным оснащением в авто все было в порядке.

«Я был пассажиром в этой машине, вела моя сестра, и даже иконы были, — написал пользователь Александр. — Но, как видите, не помогли. Слава богу, мы еще легко отделались, потому что ехали медленно».

Участники интернет-дискуссий сходятся во мнении, что иконы оказывают благотворное влияние на водительскую культуру. С ними не сядешь пьяным за руль. Совесть. Что же касается неосторожных маневров и превышения скорости, то согрешившим помогут избежать тяжелых последствий лишь специальные иконы со встроенным парашютом, аптечкой и подушкой безопасности. Впрочем, многие участники страшных аварий убеждены, что оберег помог им выжить, уцелеть буквально чудом в гуде искореженного металла.

СЛУЖАТ ДЛЯ НАПОМИНАНИЯ

Обычно принято вешать маленькую тройную иконку: Иисус, Богородица и Николай Чудотворец. Такая иконка считается универсальной и якобы имеет особенную силу. На обороте пишут молитву водителя, которую перед дальней дорогой нужно читать трижды. Люди, склонные к рискованной манере езды, иногда вешают в салоне десятки портретов святых.

Продаются кресты на присосках или шнурках для подвески в салоне. Такой крестик нужно освятить и нанести на обратной стороне надпись «Спаси и сохрани», иначе это считается просто украшением.

Напомним, однако, что даже деятели церкви попадают в аварии, в том числе при щекотливых обстоятельствах и с тяжелыми последствиями. Так что одного символа веры на зеркале, на шее или на торпеде будет недостаточно.

«Иконы вряд ли сами по себе будут спасать машину — они нужны для молитвы, — комментирует прихожанка одного из петербургских храмов Ольга Осипова. — А если всерьез, то неверующему человеку иконы, конечно, не нужны, и лепить их просто как талисманы не стоит. Для верующего один взгляд на икону — уже молитва. Не обязательно же прямо акафист читать. Можно просто молча попросить помощи, без слов. Мне вот, как пассажиру, уютнее сидеть в машине, где я могу посмотреть на лик Богородицы». Ольга Осипова также напомнила о происхождении обычая: в Византии иконы вешали на стены домов, размещали на столбах на перекрестках. Именно с этой целью — взглянет проходящий человек и вспомнит о молитве.

Психологи объясняют, что образа святых придают водителям спокойствия, а значит, и собранности. Людям нужно во что-то верить. А если все-таки произойдет несчастье, та же вера в покровителей помогает снять с себя ответственность и притупляет горечь раскаяния: такая судьба, воля высших сил, что тут поделаешь.

Самоуспокоение может вредить осторожности и собранности. Недаром пассажиры с опаской садятся в машину, увешанную религиозной атрибутикой.

Для верующих разных конфессий и для атеистов есть универсальное шаманское средство — заклинание «Дай Дорогу Дураку». Говорят, это помогает надежнее, чем десяток икон. Есть и еще одно старое правило, связанное с небесным заступничеством: не гоните машину быстрее, чем летает ваш ангел-хранитель.

Не гоните
машину
быстрее, чем
летает ваш
ангел-
хранитель.

Победный сезон

18 МАЯ В ФАН-ЗОНЕ ЧЕМПИОНАТА МИРА ПО ХОККЕЮ НА КОНЬЮШЕННОЙ ПЛОЩАДИ СОСТОЯЛАСЬ ТОРЖЕСТВЕННАЯ ЦЕРЕМОНИЯ ЗАКРЫТИЯ ПЕТЕРБУРГСКОГО ХОККЕЙНОГО СЕЗОНА-2015/16.

По традиции свои заслуженные награды получили победители и призеры первенства Петербурга и региона Северо-Запад. Были отмечены лучшие игроки, тренеры и судьи.

Апофеозом торжества стало чествование команды СКА 1999, ставшей победительницей первенства России. Столь высокого успеха СДЮШОР СКА (и весь Санкт-петербургский хоккей) добился во второй раз в своей истории, спустя 39 лет после первого успеха в 1977 году. За этот выдающийся результат каждый из ребят получил высокое звание кандидата в мастера спорта по хоккею с вручением значка и удостоверения.

СДЮШОР СКА была награждена памятными плакетками от партнеров РОО «Хоккейный клуб СКА Санкт-Петербург»: от ООО «ЛУКОЙЛ-Северо-Западнефтепродукт» — за наибольшее количество призовых мест в первенстве Петербурга сезона-2015/16, а от предприятия ООО «Промышленная группа «Фосфорит» — за лучшие

показатели среди клубов региона Северо-Запад в финалах первенства России сезона-2015/16.

ЛУКОЙЛ-Северо-Западнефтепродукт на протяжении нескольких лет активно поддерживает юных хоккеистов. На заправках компании практически каждый год проводится благотворительная акция «ЛУКОЙЛ готовит чемпионов»: часть средств от продажи топлива ЭКТО направляется на развитие детского спорта, а именно — на поддержку детско-юношеской школы олимпийского резерва

(СДЮШОР) по хоккею «СКА Санкт-Петербург».

«У хоккея в Петербурге большое будущее, которое будут определять именно юные хоккеисты. Наше предприятие гордится тем, что помогает детской хоккейной школе СКА создать условия для воспитания молодых спортсменов», — прокомментировал заместитель генерального директора Рустэм Ибрагимов. — Мы от души поздравляем юных чемпионов, их тренеров, родителей и всех петербуржцев с заслуженной исторической победой!»



ТОЛЬКО ДЛЯ ЧЛЕНОВ КЛУБА ЛУКОЙЛ!

ДО 31 ИЮЛЯ НА ВСЕХ АЗС «ЛУКОЙЛ» на территории России проходит акция «Балуем баллами!»: за заправки от 30 литров любым видом бензина, помимо стандартных баллов, щедро начисляются дополнительные баллы — от 30 до 150!

В акции могут принять участие держатели всех видов карт Клуба ЛУКОЙЛ, включая виртуальные карты для мобильных устройств на платформе Android.

Правила акции смотрите здесь — <https://club-lukoil.ru/#!promo/3705>

Напоминаем, что карту Клуба ЛУКОЙЛ можно бесплатно получить на всех АЗС компании.

Ждем вас на наших АЗС!



БАЛУЕМ БАЛЛАМИ!
До 150 баллов за заправки от 30 литров бензина



HONDA PILOT ПОЯВИТСЯ В РОССИИ ЭТИМ ЛЕТОМ

ВНЕДОРОЖНИК доедет до России в июле этого года, сообщают официальные дилеры японской автомобильной компании.

«Пилот» будет доступен для покупателя в трех комплектациях — Lifestyle, Executive и Premium. Базовая версия новинки оценивается в 2 миллиона 999 тысяч рублей.

Несмотря на высокую цену, в стартовой версии Pilot имеется полный привод и мощный 249-сильный мотор V6, работающий в паре с 6-ступенчатой АКПП.

Напомним, ранее компания Honda остановила производство своих автомобилей на территории России. Потому все новинки автогиганта будут поставляться на широкие просторы нашей родины напрямую из Страны восходящего солнца.

НОВЫЙ КРОССОВЕР HYUNDAI CRETA ПРЕДСТАВИЛИ НА ЗАВОДЕ В ПЕТЕРБУРГЕ

КРОССОВЕР Hyundai Creta представили на заводе в Петербурге. Корейцы адаптировали новинку к российским условиям и рассчитывают продать в России более 700 тысяч экземпляров.

Для покупателей будут доступны «Креты» с 1,6- или 2,0-литровыми двигателями, оснащенными 6-ступенчатой коробкой передач. Кроме того, автомобиль будет продаваться в России с полным или передним приводом.

Завод начал тестовое производство новой модели в марте, массовое производство автомобиля начнется с августа 2016 года. До конца года компания планирует выпустить около 20 тысяч автомобилей Hyundai Creta. При этом в связи с полной загрузкой производственных мощностей предприятия на заводе будет приостановлен выпуск Hyundai Solaris в кузове хетчбэк. Новая модель будет производиться на одном конвейере завода вместе с седаном Hyundai Solaris, отмечает портал ИА «Ньюс» со ссылкой на пресс-службу автомобильной компании.

LADA GRANTA СОХРАНИЛА ЛИДЕРСТВО

LADA GRANTA В МАЕ СТАЛА БЕСТСЕЛЛЕРОМ на российском рынке, сохраняя этот статус второй месяц подряд. И хотя по итогам пяти месяцев 2016 года вазовский «бюджетник» все еще уступает Hyundai Solaris, отрыв от самой продаваемой иномарки заметно сократился, сообщает аналитическое агентство «Автостат».

Как отмечается в обзоре российского авторыннка за май, продажи L A D A Granta составили 7967 автомобилей (-6 %). Второй результат показал Hyundai Solaris — 7627 реализованных машин, что на 28,4 % меньше по сравнению с про-

шлым годом. На третьем месте идет KIA Rio, чьи продажи составили 7569 авто (+1,5 %). Лидерство среди моделей SUV сохраняет Renault Duster,

шись на пятую строчку рейтинга продаж. Продажи седана Volkswagen Polo остались на прошлогоднем уровне и составили 3540 экземпляров.

Бестселлером на рынке универсалов остается Lada Largus, проданный в количестве 2846 штук (-19,1 %).

На кроссовере Toyota RAV4 остановили свой выбор 2565 по-

купателей, что на 27 % ниже показателя годичной давности.

Реализация лифтбэка Skoda Rapid увели-

чилась на 27,2 %, до 2393 автомобилей. Замыкает топ-10 самых популярных моделей в России на этот раз хетчбэк Sandero, чей результат составил 2366 проданных машин (-3,3 %).



разошедшийся тиражом 4151 единица (+21,1 %). Новый седан LADA Vesta в мае нашел 3752 покупателя, опустив-

 **СТРОЙБАЗА «Русская Деревня»**




**КРУГЛОГОДИЧНОЕ МОДУЛЬНОЕ МОБИЛЬНОЕ ЖИЛЬЕ
ОБРАЗЕЦ – БАНЯ (САУНА) С ПРЕДБАНИКОМ**




СОСТЫКОВАНО ИЗ ДВУХ МОДУЛЕЙ, ВОЗМОЖНО УВЕЛИЧЕНИЕ ПЛОЩАДИ

8 (921) 940-65-87 www.tosno-stroy.ru

В Сети появилась интерактивная карта «пиратских» АЗС



ДАЛЬНОБОЙЩИКИ ЖАЛУЮТСЯ, ЧТО ИХ ЗАСТАВЛЯЮТ ЗАПРАВЛЯТЬСЯ НЕКАЧЕСТВЕННЫМ ТОПЛИВОМ ИЗ-ЗА ТОГО, ЧТО «ЛЕВАЯ» СОЛЯРКА ОБХОДИТСЯ ИХ ХОЗЯЕВАМ ДЕШЕВЛЕ.

Текст: Андрей Цедрик

Несмотря на то что на дворе нынче лето, многие водители большегрузов (особенно те, кто по жизни привык задумываться о будущем) уже сейчас обеспокоены тем, как будут выходить в рейс с наступлением холодов. Все дело в том, что каждый уважающий себя дальнбойщик с особым вниманием относится к выбору дизтоплива для своей машины, особенно это касается зимнего сезона.

Как известно, русская зима не прощает плохой солярки. Стоит только столбику термометра опуститься до значительной минусовой отметки, как по обочинам трасс, словно грибы после дождя, появляются заглохшие машины, «хлебнувшие» некачественного топлива. Как говорят бывалые дальнбойщики, достаточно один раз остаться на зимней трассе с «мертвым» двигателем, чтобы извлечь урок на всю оставшуюся жизнь. Порой этот урок обходится простудой и отмороженными руками, но бывают и трагедии. Казалось бы, заправляйся топливом на АЗС известных и солидных топливных брендов — и будешь застрахован от неприятностей. Однако и тут не все так просто.

— Я вожу фуру уже более тридцати лет и, поверьте, прекрасно понимаю, что заправляться лучше всего на заправках солидных компаний, — говорит 54-летний дальнбойщик по имени Юрий. — Однако все это еще «цветочки». Как правило, хозяева буквально настаивают, чтобы в дороге водитель заправлялся только на дешевых придорожных АЗС, пытаясь компенсировать таким образом свои затраты на грузоперевозку. Бывают случаи, когда

молодых ребят к этому буквально принуждают. Им говорят, «мне наплевать, как ты там доедешь, но если будешь «кормиться» на дорожных заправках, сам же и плати за них из своего кармана». Многие, конечно, ругаются, но вынуждены соглашаться.

К слову, некие активные пользователи интернета даже вывесили в Сети так называемую карту левых заправок России, на которой обозначены места, где дальнбойщиков неоднократно обманывали — то недоливая в бак, то заправляя откровенной «бадягой». Размещаются на тематических сайтах и специальные инструкции: как уменьшить риски заглохнуть на трассе после посещения таких АЗС.

«Всегда возите в кабине тормозную жидкость «Дот-4» и, когда синоптики передают похолодание, добавляйте на заправке в топливо эту жидкость в пропорции тысяча к одному. То есть баночку объемом четыреста граммов разбавляйте на четыреста литров солярки. Это спасет вас при заморозках от некачественного дизтоплива», — говорится, например, в одной из них.

При этом, правда, авторы подсказки уточняют, что «подсаживать» двигатель

на эту химическую смесь не стоит, так как она для него очень вредна. Но уж если без этого никуда, то воспользоваться советом стоит.

Кстати, судиться с поставщиками некачественного топлива, как показывает практика, порой себе дороже. Как пояснили в Северо-Западном межрегиональном территориальном управлении Ростехрегулирования, чтобы не «кошмарить» бизнес, суды зачастую отказывают в вынесении положительных решений по тем случаям, которые обнаруживаются в результате проверок. Во многом именно поэтому количество административных и уголовных дел по поводу реализации некачественного топлива и банального недолива в нашей стране ничтожно мало. К тому же для нефтетрейдеров и так предусмотрены лишь символические наказания. Например, штраф за «разбодяженный» бензин для физлиц составляет всего 2-4 тыс. рублей, для юридических лиц — 20-40 тыс. рублей. Иногда проштрафившиеся автозаправки все-таки закрывают, но уже буквально через месяц они предлагают свои услуги вновь.

В любом случае на трассе дальнбойщик все равно остается наедине со своей фурой и решать, каким будет его путь — добрым или проблемным, — именно ему.



ХОЧЕШЬ БЫТЬ УВЕРЕННЫМ В ТОМ, ЧТО ДОЕДЕШЬ ДО ПУНКТА НАЗНАЧЕНИЯ БЕЗ ПРИКЛЮЧЕНИЙ? ЛУЧШЕ ЗАВЕРНИ НА ПРОВЕРЕННУЮ ЗАПРАВКУ! А ЕСЛИ ПРОТИВ ЭТОГО УПОРНО ВОЗРАЖАЕТ ТВОЙ РАБОТОДАТЕЛЬ, СТОИТ, ПОЖАЛУЙ, ЗАДУМАТЬСЯ О ТОМ, ЧТОБЫ СМЕНИТЬ «ХОЗЯИНА» И НЕ ПОДВЕРГАТЬ СОВЕРШЕННО НЕНУЖНОМУ РИСКУ СЕБЯ И СВОЮ МАШИНУ.



ШТРАФ ЗА НЕПРОПУЩЕННЫХ ПЕШЕХОДОВ МОГУТ УВЕЛИЧИТЬ

МВД РОССИИ по поручению президента Владимира Путина предлагает усилить ответственность за «невыполнение требования ПДД уступить дорогу пешеходам, пользующимся преимуществом в движении», повысив штраф за подобное нарушение с нынешних 1,5 тысячи рублей до 2,5 тысячи рублей. Ведомство уже подготовило поправки к Кодексу об административных правонарушениях. Проект соответствующего закона размещен на федеральном портале проектов нормативных правовых актов.

В пояснительной записке к проекту закона говорится, что мера будет служить «обеспечению безопасности жизни и здоровья наиболее уязвимых участников дорожного движения — пешеходов».

Поправки, по всей видимости, будут рассмотрены только осенью уже новым созывом Думы.

ЗАВОД FORD ВО ВСЕВОЛОЖСКЕ ОСТАНОВИЛ КОНВЕЙЕР ИЗ-ЗА ПЛОХИХ ПРОДАЖ

9 ИЮНЯ ЗАВОД FORD MOTOR COMPANY во Всеволожске приостановил производство автомобилей. Конвейер планируют запустить только через десять дней — 20 июня, сообщил ИА «News» председатель территориальной организации Межрегионального профсоюза «Рабочая ассоциация» Игорь Темченко.

По словам профсоюзного лидера, решение приостановить выпуск автомобилей руководство завода объяснило некими «экономическими проблемами», хотя всем без исключения работникам понятно, что произошло это из-за плохих продаж.

Напомним, что всеволожский завод автомобильной марки Ford в свое время стал первой сборочной площадкой марки на территории РФ, сейчас там выпускают модели Focus (во всех типах кузова) и седаны Mondeo.



Кейтеринговая компания «АРТИШОК»
пр. Энгельса, 113, тел.: 8 (812) 913-70-66, 8 (931) 003-18-63
www.artishokov.net, info@artishokov.net

**Не хватает времени на организацию праздника?
Оставьте ваши заботы нам – кейтеринговой компании «ARTISHOK»!**



Мы рады предложить вам свои услуги для проведения частных, деловых и корпоративных мероприятий, будь то свадьба, день рождения, торжественный прием, календарный праздник или корпоративный вечер, а может, пикник или тимбилдинг – мы создадим правильные вкусовые решения!

Организация и проведения мероприятий под ключ:

- Детские праздники
- Юбилей
- Свадьбы
- Семейные торжества

Формат может быть любой:

- Банкет
- Барбекю
- Фуршет
- Торжественные приемы

Мы работаем с несколькими направлениями кейтеринга:

- Бизнес-кейтеринг
- Банкетный кейтеринг
- Корпоративы
- Корпоративное питание

В нашем распоряжении есть все необходимое оборудование, чтобы ваше мероприятие прошло с максимальным комфортом.

Для корпоративных клиентов мы рады предложить организацию питания сотрудников как альтернативу созданию столовой на собственном предприятии.

Разнообразное, полезное и продуманное нашим шеф-поваром меню поможет поддержать здоровье и хорошее настроение ваших сотрудников, что, в свою очередь, увеличит работоспособность.

Горячее питание по приемлемым ценам и высокого качества с доставкой в любую точку по согласованному расписанию – вот наша бизнес идея для вас!

ТЕКСТ: БОРИС ИГНАШИН
ФОТО: AUTOZEITUNG.DE, AUTO.MAIL.RU

Дизель vs бензин — ПОПЫТКИ ЭКОНОМИИ

Цена эксплуатации машин растет год за годом. Дорожает топливо и техническое обслуживание, стала платной парковка, вокруг все больше платных дорог. Дорожают и сами машины, но основной статьей расхода для большинства автовладельцев остается все же топливо, лишь аппетиты страховщиков могут иногда с ней сравниться. Путей оптимизации этих затрат много, но последнее время у нас снова набирает популярность европейский вариант решения данной проблемы — покупка машины с дизельным двигателем. К сожалению, зачастую надежда на экономию оказывается ложной.

Немного теории

О том, что дизельный мотор экономичнее бензинового, рассказывают еще в школе на уроках физики. Но за счет чего? Обычный ответ «за счет высокой степени сжатия» не вполне верен. Действительно, большой коэффициент расширения, который в поршневом двигателе внутреннего сгорания классической схемы равен степени сжатия, повышает КПД мотора, но дело тут вовсе не в нем. А в том, что на частичной нагрузке дизель может работать на обедненной смеси без всяких дроссельных заслонок, и солярка будет отлично сгорать, не будут нужны сложности с отключением части цилиндров, уменьшением рабочего объема и другие конструктивные меры, характерные для бензиновых моторов. Дополнительным плюсом дизельных моторов является их топливо: оно хуже испаряется, а значит, и более безопасно. К сожалению, мощность дизельных двигателей всегда была меньше, чем у бензиновых такого же объема, но эту ситуацию сильно изменило развитие турбонаддува. Он как нельзя более кстати пришелся моторам на тяжелом топливе, благо условия работы турбины на дизельном моторе немного легче, чем на бензиновом, ведь температура выхлопных газов у него намного ниже, а на малой нагрузке выхлопная система греется меньше

чем до двухсот градусов. А последнее поколение дизельных моторов имеет степень форсирования, которой позавидовали бы иные спорткары 90-х годов.

Европейцам любовь к солярке прививали несколько десятков лет, во Франции и других странах начали рано, с помощью хитрой налоговой системы. А после внедрения по всей Европе системы поборов, основанной на классе экологичности мотора и выбросах CO₂, а по сути, на расходе топлива, дизеля оказались в фаворитах везде. Снижение расхода топлива давалось им много легче, чем бензиновым моторам, а что до извечных недостатков в виде чада и плохой динамики, то о них все давно забыли — прогресс сделал эти моторы очень динамичными и мощными. Для коммерческих машин и грузовиков альтернативы и вовсе нет. Казалось бы, что хорошо для европейцев, то хорошо и для нас?! На деле же интерес к дизелям в России то растет, то угасает, а бал по-прежнему правят бензиновые моторы. Почему?

Не так все просто

Дизельные двигатели изначально были сложнее и дороже бензиновых. Топливо нужно тщательно дозировать и под высоким давлением впрыскивать в цилиндр в строго определенный момент, а лучше несколькими

порциями — точно по графику. Для увеличения мощности мотора и чистоты выхлопа давление топлива и точность работы форсунок постоянно увеличивали, и от просто сложных механических систем впрыска топлива понемногу перешли сначала к насос-форсункам, а затем и к полностью электронным системам впрыска Common Rail. Давление топлива выросло на порядок, цена и сложность форсунок — тоже. К тому же обязательным атрибутом любого дизеля теперь является совсем не дешевый турбонаддув и обязательная система EGR — без нее дизельные моторы не укладываются в нормы по выбросам оксидов азота даже с мочевиной нейтрализацией. Любая точная система подачи топлива очень чувствительна к механическим загрязнениям, а при столь интенсивном процессе сгорания, как в новых турбодизелях, еще и к химическим загрязнителям. Любые примеси, прошедшие фильтры, могут повредить ТНВД-насос высокого давления, регулятор давления или сами форсунки. А еще у дизельного топлива есть скверная особенность резко повышать вязкость при охлаждении, при этом парафины в нем кристаллизуются и забивают фильтры и даже трубки. А тонкая топливная аппаратура дизеля без топлива работать не может, ведь солярка еще и смазывает все механизмы. В итоге дизельная машина обычно заметно дороже, чем аналогичная по мощности бензиновая, а сложность ее мотора заметно выше. И сейчас стандартная разница в цене между похожими дизельными

и бензиновыми машинами составляет больше 200 тысяч рублей.

«ЭКОНОМИМ» НА ПРАКТИКЕ

Казалось бы, при больших пробегах эта прибавка стоимости не так уж существенна, отобьется буквально за год-два, а при небольших есть надежда на то, что дизельный мотор окажется ресурснее бензинового, что особенно актуально для премиальных марок со сложными двигателями и для больших кроссоверов. А в случае покупки машины на вторичном рынке разницы в цене вообще может не быть, а значит, экономия начнется с первой минуты покупки? Не так все просто, к сожалению. У вас есть шанс выиграть. Особенно в случае новой машины, аккуратной эксплуатации с проверенными заправками и «антигелем» зимой, но... Шансы на очень дорогие поломки все равно остаются, и даже гарантия на новую машину покрывает далеко не все возможные проблемы.

Во-первых, сохраняется риск выхода из строя топливной аппаратуры во всех ее возможных проявлениях и с самыми разнообразными последствиями. От поломки ТНВД из-за попадания воды и забития топливных фильтров до течи форсунок с прогаром поршней. Диагностируется все это сложно и «лечение» недешево. Цена только одной форсунки может доходить до сотни тысяч рублей, а ведь часто одними слесарными работами не отделаться, нужно «прописать» комплект форсунок у дилера и привести в порядок мотор.

Во-вторых, нужно помнить о том, что турбонаддув — отнюдь не самая простая из систем двигателя. Турбина как раз может быть очень надежной, но вся система целиком весьма чувствительна к разнообразным мелким и не очень неприятностям, от пониженного давления масла до течей вакуумных трубок, системы впуска и выхода из строя электроники. Цена решения всех перечисленных проблем обычно тоже совсем не низкая.

А у самых современных дизелей есть еще два потенциально проблемных узла. Клапан EGR и сажевый фильтр. Или даже три, если есть система мочевиновой нейтрализации оксидов азота. Клапан EGR забивается сажей, течет его система охлаждения, отказывает электроника. Сажевый фильтр забивается из-за неудачных режимов движения, ошибок системы управления мотором или банального недогрева. И ремонт опять же обойдется недешево.

Вот и получается, что, покупая более дорогую машину и экономя на топливе, нужно быть готовым к тому, что экономия может резко закончиться при поломке хотя бы одного из проблемных элементов. Новое поколение дизельных моторов демонстрирует чудеса экономичности, но, похоже, истинной причиной возрождения их популярности является усложнение и снижение надежности бензиновых моторов с непосредственным впрыском, которые по цене ремонта скоро догонят дизельные, а по экономичности и ресурсу поршневой все равно с ними не сравнятся.



ЮРИСТ

Комплексное ведение дел, в том числе
урегулирование споров
со страховыми компаниями.

8-981-776-42-70

8-931-542-20-64

Набережная р. Фонтанки,
д. 59, оф. 409, БЦ «ЛЕНИЗДАТ»

Текст: Ольга Журавлева
Фото: TVKINORADIO.RU



Алексей Блинов: «Взаимная выручка очень помогает на дорогах»

АЛЕКСЕЙ БЛИНОВ — КАПИТАН КОМАНДЫ «ЧТО? ГДЕ? КОГДА?». В ЕГО ДОМЕ ОБИТАЮТ ДВЕ ХРУСТАЛЬНЫЕ СОВЫ, КОТОРЫЕ БЛИНОВ ПОЛУЧИЛ КАК ЛУЧШИЙ ИГРОК В 1993 И 1994 ГОДАХ, ЕМУ ТАКЖЕ ПРИСУЖДЕН ТИТУЛ «ЛУЧШИЙ КАПИТАН КЛУБА «ЧТО? ГДЕ? КОГДА?». ЛЮБОВЬ К ИНТЕЛЛЕКТУАЛЬНОЙ ИГРЕ АЛЕКСЕЙ ПРИВИЛ И СВОЕЙ ДОЧЕРИ. В ИГРАХ ВЕСЕННЕЙ СЕРИИ «ЧТО? ГДЕ? КОГДА?» 2016 ГОДА ДЕБЮТИРОВАЛА АЛЕНА БЛИНОВА.



— Алексей, в каких семьях вырастают такие умные мальчики?

— У меня всегда было влечение узнавать больше и больше, но это просто была моя жизнь. Я родился в простой семье. Мама была учительницей. 52 года отработала учителем математики в школе для умственно отсталых детей. Она была классным руководителем и проводила очень большое количество времени на работе. Папа был инженером, часто уезжал в командировки, так что на самом деле я был предоставлен самому себе, и в этом случае только книга может тебе подсказать, помочь, развлечь. Поэтому очень рано я начал читать. Примерно к 3-4-му классу просто проглатывал книги, и они все больше становились моими друзьями и занимали почти все свободное время моей жизни.

— А как же дворовые игры?

— Дворовые игры в моем детстве присутствовали так же, как и у всех дру-

гих детей: я вырос в центре Петербурга (угол Большой Морской и Невского проспекта), где, естественно, был двор-колодец и помойка, которая у нас была партизанским штабом. Мы там проводили много времени, но, пока родителей не было дома, меня не выпускали во двор, я должен был ждать, когда мама придет с работы, поэтому оставался большой промежуток времени для чтения. А еще я часто простужался и болел, и во время болезни лучшего лекарства, чем книга, для меня не было. Самое большое количество книг поглощалось именно во время болезней.

— Что вы читали?

— Я читал то, что и все мои сверстники. Нам раньше было немножко проще. У нас была «Библиотека юного пионера», «Юного комсомольца». Не могу сказать, что мы усиленно изучали какие-то сверхумные книги. Читали приключения, фантастику. Мне повезло: папа смог подписаться на собрание сочинений Конан Дойля. Я перечитывал эти книги по нескольку раз.

— Сегодня многие люди полностью поглощены работой и у них нет времени не только на чтение, но и на отдых. Вы умеете отдыхать?

— Отдыхать не умею. Абсолютно. Я даже в выходные стараюсь работать. Мне надо написать план, его выполнить, и я очень неуютно себя чувствую, когда у меня появляется свободное окно, я буду дергаться, нервничать.

— Автомобиль в жизни современного мужчины — вещь далеко не второстепенная. Вы не исключение?

— К сожалению, именно исключение. Несмотря на то что у меня очень автомобильная семья: жена прекрасно водит автомобиль, все дяди, тети, племянники давно за рулем, а отец был профессиональным водителем, я оказался исключением из правила. Умею водить машину, но боюсь, поэтому почти не езжу за рулем. Могу рядом с инструктором ездить долго и по центру, и по окраинам, а вот когда я один, к сожалению, теряюсь на дороге. Всегда боюсь доставить неудобства участникам движения. Вот уже лет двадцать все никак не складывается.

— На права легко сдали?

— Я учился в автошколе ДОСААФ, и когда инструктор бил меня линейкой по рукам, он выбил из меня все желание водить автомобиль. Тем не менее я научился это делать. Здесь сработало внутреннее упрямство, то есть водить машину я умею и, если потребуется, самостоятельно доберусь до нужного места.

— Случались неожиданные ситуации на дороге, которые еще больше усугубили ваше нежелание садиться за руль?

— Поскольку я достаточно давно передвигаюсь по дорогам на автомобилях, было немало аварийных ситуаций. К примеру, лобовое столкновение. Но мне сейчас не очень хочется вспоминать эти печальные моменты, потому что были виноваты те, кто в нас въехал. И эти воспоминания, как правило, отзываются болью в теле. Если ты едешь на российском автомобиле и попадаешь в аварию, травмы неизбежны. Все мы когда-то начинали с отечественных машин. А вот в 90-е годы, когда на дорогах царил абсолютный беспредел, у меня вообще появился некий испуг и нежелание попадать в дорожные переделки.

— Сегодня ситуация на дорогах другая?

— Сейчас, мне кажется, водители уже стали достаточно корректно относиться друг к другу. И тактика, и стратегия вождения улучшились, и сегодня все — автомобилисты и



пассажиры — гораздо уютней чувствуют себя на дорогах. Многие из тех, кто за рулем, уже научились думать о том, что если пропустить или уступить, то это позволит всем, кто движется в потоке, быстрее добраться до места. Взаимная выручка очень помогает на дорогах.

— Какие марки автомобилей предпочитаете?

— Наверное, каждый предпочитает то, что видел и знает. Мне удалось побывать на заводах «Форд» в Германии, а также в Корее на заводах «Хонды». И, честно говоря, на меня настолько произвели впечатление автомобили «Хонда» и «Мотор Компани», что я внутренне уже долгие годы считаю «Хонду» одним из самых надежных автомобилей. И для семьи я купил именно этот автомобиль.

— На каких марках вам пришлось поехать?

— На очень многих. Почти на всех, за исключением элитной техники. У меня нет преклонения перед такого рода автомобилями. Не понимаю людей, которые смотрят на такие авто как на божество.

Я смотрю на все автомобили исключительно с точки зрения их надежности. В автомобиле я должен быть уверен. Может быть, до сих пор избегаю самостоятельных поездок потому, что такой автомобиль так и не нашел. В каждом автомобиле есть степень неизвестности. Он в любой момент может повести себя, как захочет сам. А мне хочется, если мы с другом идем по дороге вместе, чтобы он сделал, как нам будет удобно.

— Получается, что вы одушевляете автомобиль?

— Большинство водителей дают имя своему автомобилю и относятся к нему как к человеку. Но на самом деле так оно и есть. Автомобиль — живое существо.

— В этом есть какая-то мистика...

— Мистика, думаю, есть во всем. Люди в большинстве своем суеверны, на что-то все время оглядываются... Я убежден, что машина — это не просто железяка на четырех колесах, которая просто должна возить твою попку куда тебе захочется. На самом деле автомобиль — это твой партнер, коллега и, может быть, даже друг.

— Наверное, ваш автомобиль должен оценить такое отношение к нему.

— Да, я тоже так думаю.

— Как вы относитесь к ужесточению дорожных правил?

— Считаю, что в первую очередь надо заниматься организацией дорожного движения. От ужесточения наказаний пробки меньше не станут. Нормальная организация дорожного движения, которая позволяет двигаться комфортно и быстро, не будет принуждать человека за рулем совершать нарушения. Иногда из-за нелепой проектировки дорог ты просто вынужденно нарушаешь правила. Потому что иного выхода у тебя просто нет! А мне бы не хотелось этого делать. Поэтому убежден: сначала надо хорошо организовать все, что связано с движением и дорогами, а уж потом переходить к наказаниям.



МАГАЗИН

ДомАНТЕНН

**СПУТНИКОВЫЕ
И ЭФИРНЫЕ
АНТЕННЫ**

КОНСУЛЬТАЦИЯ • ПРОДАЖА • МОНТАЖ

НТВ+ • ТРИКОЛОР • 3G/4G антенны

www.domantenn.ru

Индустриальный пр., д. 35	525-25-02
ул. Шостаковича, д. 5	448-60-13
Богатырский пр., д. 31	448-60-13
Всеволожск, Всеволожское шоссе, д. 72	978-80-80

Новый Е-класс — самый красивый



Mercedes

САМОСТОЯТЕЛЬНЫЙ И БЕЗОПАСНЫЙ

Так уж получилось, что обновление C- и S-класса у компании прошло заметно раньше, и тенденции, которые проявились в них, ярче всего себя показали именно в новом Е-классе. Тут можно увидеть и полностью электронную панель приборов — в топовой версии два 12-дюймовых дисплея заменяют сами приборы и экран мультимедийной системы, и продвинутые системы автопилотажа — три радара, ультразвуковые датчики и несколько камер работают на очень продвинутый круиз-контроль, который позволяет машине двигаться по дороге без разметки самостоятельно до скорости в 130 км/ч, а с разметкой — до 200 км/ч! Для перестроения не нужно крутить руль, достаточно включить сигнал поворота — и машина сделает все сама. А в случае обнаружения опасности и затормозит сама. Если же аварии избежать не удалось, систем пассивной безопасности тут тоже немало: передние и боковые подушки безопасности дополняет система Pre-Safe Impulse Side, которая позволяет за-

ранее отодвинуть пассажиров от борта машины при неминуемой угрозе удара. Машина сама вызовет помощь — система Эра-Глонасс уже стоит в W213. Разумеется, есть тут и автопарковка, и дистанционное управление парковкой со смартфона. Адаптивное освещение теперь действительно «умное» — в фарах не ксенон, а матрица из светодиодов, и система умеет исключать из зоны освещения встречные машины и знаки, а пешеходов подсвечивает, если их засекла система радаров. Задние фонари с регулируемой яркостью — днем стоп-сигналы светят ярче, а ночью чуть гаснут. Тач-панели теперь есть даже на руле, а огромное количество настроек машины доступно через экран мультимедийной системы, вплоть до цвета подсветки салона. Разумеется, основные данные проецируются для водителя на лобовое стекло, причем сделано это опять же удобно и с изяществом.

Шасси тоже совершенно новое. Машина создана на той же новой платформе MRA, что и C- и S-класс, тут классическая двухрычажная подвеска спереди и многорычажная — сзади и опцио-

нальная пневмоподвеска. В материалах кузова солидную часть теперь составляют высокопрочные стали и алюминий. Активная аэродинамика творит чудеса на трассе — наличие жалюзи радиатора и тщательная проработка геометрии кузова позволили получить впечатляющий коэффициент аэродинамического сопротивления, $C_x=0.23$. Уменьшение массы машины и улучшение аэродинамики наилучшим образом сказывается на расходе топлива, у дизельной версии E220d средний расход топлива менее 5 литров на сотню. И это не на малолитражке А-класса. Количество вариантов комплектаций, похоже, станет еще больше. Помимо впечатляющего числа опций комфорта и безопасности у нового Е-класса множество вариантов исполнения шасси и дизайна салона. А в Китае уже показали удлиненную версию седана. Ограничено лишь число вариантов двигателей, но со временем покупателям станут доступны уже анонсированные V6 и V8, а еще производитель обещает, что под капотом машин снова появятся рядные «шестерки». Пока же выбор вариантов

Текст: Борис Игнашин

Фото: EN.WHEELSAGE.ORG, AUTOWP.RU,
FR.WHEELSAGE.ORG, PLUS.GOOGLE.COM

ГЛАВНАЯ ПРЕМЬЕРА МАЯ — НОВЫЙ Е-КЛАСС ОТ MERCEDES. НОВОЕ ПОКОЛЕНИЕ НОСИТ ИНДЕКС W213 И НА ДАННЫЙ МОМЕНТ ЯВЛЯЕТСЯ САМЫМ ПЕРЕДОВЫМ В ЛИНЕЙКЕ КОМПАНИИ И, ПОЖАЛУЙ, ОДНОЙ ИЗ САМЫХ ПРОДВИНУТЫХ МАШИН В МИРЕ. КАЖЕТСЯ, MERCEDES СОЗНАТЕЛЬНО ПОЗВОЛЯЕТ Е-КЛАССУ СТАТЬ НА ОДНУ СТУПЕНЬКУ С ФЛАГМАНАМИ, ВЕДЬ ТЕ, КТО ЕГО ПОКУПАЮТ, ЧАСТО ХОТЯТ КОМФОРТА И ОПЦИЙ, НО НЕ ХОТЯТ ВЫДЕЛЯТЬСЯ И ПОКУПАТЬ ТОПОВЫЙ S-КЛАСС.

ограничен двухлитровым бензиновым мотором с турбонаддувом мощностью 184 л. с. и турбодизелем того же объема мощностью 194 силы.

СТРЕМИТЕЛЬНЫЙ И ГАРМОНИЧНЫЙ

Внешний вид изменился в стиле новых моделей компании — дизайн стал мягче и стремительнее. Пожалуй, сейчас новый Е-класс — самый красивый из машин Mercedes. Он смотрится гармонично с любого ракурса, но особенно завораживает вид спереди, «галочки» светодиодов дневного освещения создают незабываемый прищур «глаз». При этом машина выглядит более легкой и изящной, чем старший брат в лице W222, но и ощущения излишней «куцости», как у маленького W205, тоже нет. Дизайн скрадывает размеры автомобиля — по сравнению с W212 прирост длины составил 43 мм, а колесная база стала больше на еще более впечатляющие 65 мм, что означает в первую очередь заметное увеличение внутреннего пространства для задних пассажиров. Если же брать

абсолютные цифры, то колесная база стала больше, чем у S-класса серии W220 начала 2000-х годов. Ожидаемые купе и универсал на рисунках и рендерах выглядят еще лучше седана, так что ждем...

На тест-драйв к нам попала топовая на данный момент бензиновая версия E200 мощностью 184 л. с., но оснащенная всеми доступными опциями, в том числе пневмоподвеской, светодиодными MULTIBEAM LED фарами и системой Intelligent Drive, о наличии которой говорит большая панель радара под звездой на радиаторной решетке. Первое впечатление от внешности новой модели — восхищение. Потом уже можно любоваться отдельными деталями, точностью линий, радугой света от «галочек» светодиодов, стремительными формами. Даже без опционного AMG пакета машина кажется застывшим куском динамики, разве что стандартные колесные диски смотрятся скучновато. Ключ-брелок — тоже нового поколения, в тяжелом металлическом корпусе и с системой бесключевого доступа. А за по-классически тяжелой дверью

машины водителя ждет светлый стильный салон с панорамной крышей.

Кстати, первое впечатление от салона — теснота. Предыдущий водитель сильно поднял сиденье и придвинул его к рулю, я все никак не могу найти нужное положение, задеваю головой стойку крыши. И лишь потом понимаю, что сиденье можно опускать и опускать, а руль еще «взять на себя» — диапазоны регулировок заметно больше ожидаемых, но посадка для высоких водителей будет очень уж низкой. Возможно, виной тому большой люк во всю крышу, он отнимает много пространства над головой. Но задним пассажирам все равно грех жаловаться — даже при сильно отодвинутом переднем сиденье сзади можно сидеть развалившись, как и полагается пассажиру лимузина. Про качество отделки можно сказать лишь одно — не хватает только фирменного стежка ромбиком от W222 кузова, но качество материалов и элементов ничуть не хуже. В настройках мультимедийной системы можно «утонуть» минут на двадцать совершенно легко, и лучше это делать в стоящей машине,



хотя производитель явно намекает, что на ходу этим тоже можно заниматься: под большим пальцем на руле есть маленький тачпадик. В эргономике все прекрасно, кроме традиционно перегруженного функциями левого подрулевого рычага. Смысл этого странного упрямства уже давно потерян, справа стоит рычаг трансмиссии, а слева еще два рычажка — круиз-контроля и регулировки руля, но компания упорно следует традициям. На центральном тоннеле еще шайба с тачпадом — основной орган управления всеми функциями машины, а рядом с ним барабанчик селектора режимов мотора, трансмиссии и шасси. Легким движением руки машину можно «задрать», как хороший кроссовер, или сделать низкой, резкой и шустрой. Еще раз проведем рукой по панелям... ощущение шелковистости кожи греет душу.

Динамичный и экономичный

Нажатие на кнопку «старт» пробуждает мотор. Его не слышно, но пропустить событие нельзя — оживают экраны, разворачиваются заставки. Ну, еще легкая вибрация выдает работу двигателя, все же это рядная четверка, а не V8. При нажатии на педаль газа звук мотора кажется приятным, но похоже, это все обман с помощью мультимедийной системы. Снаружи звук невыразительный и не сильно отличается от логановского. Причем похожий мотор на А-классе звучит совсем иначе, и снаружи и внутри А250 звучит как зверюга, а не как камушек в тазике. Надеюсь, эта проблема легко решается или опциональной выхлопной системой, или покупкой более мощной версии машины, которая должна появиться скоро.

Включаем Drive — и вперед. Если режим Agility, а не Sport или Sport+, то машина плавно берет с места и бодро набирает разрешенную скорость. Или не очень бодро, если на педаль газа почти не жать. Динамика в этом режиме удобная и совершенно достаточная. Но есть нюанс. Это еще далеко не все, что умеет машина. Если выбрать Sport+ с помощью маленького барабанчика на центральном тоннеле, то шкалы виртуальной приборной панели окрасятся в красный, подсветка тоже станет более зловещей, а машина «присядет». А с места она уже будет рвать, а не трогаться. Правда, до пробуксовки дело еще не дойдет, для этого нужно покопаться в настройках и отключить противобуксовочную систему. Но большинству водителей это и не нужно, динамика станет более «рельефной», переключения АКПП жестче и быстрее, мотор уже не будет пытаться вытянуть за счет крутящего момента, а будет рвать и метать. Рулевое управление тоже начинает работать иначе, чувствительность повышается, и машина даже на «картинговой» трассе не ощущается громоздким увальнем. Но поверьте, гораздо больше удовольствия доставляет просто спокойная поездка, без всяких этих «спортов». Шасси действительно комфортное, хотя в самом мягком режиме машина ощущается размазанной, а в «просто Sport» уже жестковата для наших дорог. Если говорить об абсолютных цифрах динамики, то бензиновая Е200 разгоняется до сотни за 7,7 секунды и может набрать все 240 км/ч, что очень впечатляет. Раньше машины с такой мощностью подобной динамикой похвастаться не могли, если только это были не маленькие горячие хетч-

бэки. А расход топлива по паспорту в смешанном цикле 5,9 литра, а это означает, что, скорее всего, большой седан с бензиновым мотором и автоматической коробкой в реальных городских условиях будет «кушать» не больше 7,5 — 8 литров на сотню, что впечатляет не меньше. Причина всех этих приятных сюрпризов находится справа от водителя. Нет-нет, это не спутница-блондинка, это новый девятиступенчатый автомат, который позволяет на трассе держать обороты чуть выше холостых. Во всем этом великолепии подозрительно маленькая емкость топливного бака уже не так пугает, все же 50 литров для Е-класса это как-то несерьезно, но с учетом расхода можно смириться.

К тормозам претензий просто нет, они тут тоже очень продвинутые, не допускают клевков, реагируют чутко, а если надо, машина и притормозит сама. Да и в пробке держать ногу на педали совсем не нужно. Масса машины совсем не ощущается.

Общее впечатление от короткого тест-драйва — самое положительное. Больше всего впечатляет именно насыщенность машины функциями, ощутимое всеми порами качество с красотой и фантастическое сочетание динамики и экономичности. Наверное, именно такими и должны рождаться новые машины. Но за все это нужно платить, в данном случае платить много. Цена Е200 только начинается от 2,8 млн рублей, а топовая комплектация стоит больше 3 млн рублей. Для тех, у кого три миллиона есть, минусом может оказаться именно «электронность» новой машины, ведь не секрет, что европейский премиум становится все более хлопотным и сложным в обслуживании, что нравится не всем.

Текст: ВАЛЕНТИН КАРЕЛОВ

Фото: LYNXTELEMATICS.FILES.WORDPRESS.COM

За опасную езду — возьмут мзду

Штраф за неадекватное поведение на дороге может составить более 5 тысяч рублей.

Дмитрий Медведев подписал постановление об изменениях в Правилах дорожного движения, касающихся опасного вождения.

По словам Дмитрия Медведева, кабинет министров вынужден постоянно корректировать законодательство, чтобы обеспечить безопасность всех участников движения — и водителей, и пассажиров, и пешеходов.

— Постановление касается тех, кто неправильно себя ведет на дороге, подвергает опасности не только свою жизнь, но и жизнь окружающих. Мы довольно долго обсуждали саму формулировку так, чтобы никаких двусмысленностей в определении термина «опасное вождение» не было, — отметил в ходе совещания Дмитрий Медведев.

Премьер напомнил, что в марте текущего года прошло активное общественное обсуждение данного постановления и интерес к нему «был

огромный». Зарегистрировано порядка 150 тысяч посещений, поступило немало предложений, которые были учтены при доработке итогового документа, который и подписал премьер-министр.

— На дорогах происходит разное, есть совершенно возмутительные случаи, которые становятся достоянием общественности, когда водители ведут себя просто безобразно, создавая угрозу для жизни окружающих. Мы действительно долго к этому юридическому определению шли, у нас оно не работало, хотя в целом ряде стран подобные формулировки используются, — подчеркнул Дмитрий Медведев.

Вице-премьер РФ Игорь Шувалов, в свою очередь, рассказал, что совместно с МВД уже подготовлена библиотека, в которой содержатся шесть примеров опасного вождения, на которые будут опираться сотрудники ГИБДД в своей работе. Кроме того, он сообщил, что штраф за опасное вождение ориентировочно может составить около 5 тысяч рублей.

— Предварительно нам говорили о том, что этот штраф должен быть около 5 тысяч рублей, но все дискуссии в последние два месяца говорят о том, что вообще за такие примеры необходимо предусмотреть более высокий штраф. Каков объем этого штрафа, мы еще бу-

дем обсуждать, — сообщил Игорь Шувалов.

По его мнению, штрафы за опасное вождение могут быть введены уже нынешней осенью. Между тем эксперты неоднозначно восприняли введение административной ответственности за опасное вождение.

— Я отрицательно отношусь к данной инициативе, — говорит заместитель председателя общественного совета ГУ МВД СПб и ЛО Александр Холодов. — Во-первых, потому, что критерии определения опасного вождения остаются размытыми и субъективными. Что такое многократное перестроение? Три раза в день — это много или мало? А значит, любому можно предъявить претензии в том самом опасном вождении. А во-вторых, все нарушения, которые включены в термин «опасное вождение», уже и так есть в Правилах дорожного движения, и нет необходимости прописывать их отдельно, как мне кажется. А то получается как в анекдоте: «Сплошную линию разметки пересекать нельзя, а двойную сплошную — вдвойне нельзя!»

Р. S. Постановление правительства РФ об изменениях в правила дорожного движения, вводящее термин «опасное вождение», вступило в силу 8 июня.

КАРДАНЫ www.kardan-fix.ru
www.alldriveshaft.ru
СПб, Коломяги, Автобусная ул., 5



• ремонт • балансировка
• изготовление • замена шлицевых

984-76-74, 41-494-41, 986-89-59

FranceMax



АВТОЗАПЧАСТИ
ТК «БОГАТЫРСКИЙ»
БОГАТЫРСКИЙ ПР.
Д. 14, КОРП. 2, ЛИТ. «Б»
ПАВИЛЬОН № 61, (2-й ЭТАЖ)
ТЕЛ. 8-952-211-36-33
ТЕЛ. 8-921-390-11-52





Орлиные гнезда Силезии

ПОЛЬША ВРЯД ЛИ МОЖЕТ ПРЕТЕНДОВАТЬ НА ЗВАНИЕ «ГОРНОЙ СТРАНЫ». КОНЕЧНО, ОНА НЕ ТАКАЯ ПЛОСКАЯ, КАК ПРИБАЛТИКА ИЛИ ЧЕРНОЗЕМНЫЕ СТЕПИ, НО РЕВУЩИЕ ВОДОПАДЫ, НЕПРЕОДОЛИМЫЕ СКАЛЬНЫЕ СТЕНЫ И УЩЕЛЬЯ — ЭТО НЕ ПРО ПОЛЬШУ. И ВОДИТЕЛЮ НЕ НАДО УЧИТЬ ПРАВИЛА ЕЗДЫ ПО СЕРПАНТИНУ — ЗА НЕИМЕНИЕМ ТАКИХ УЧАСТКОВ. НУ, РАЗВЕ ЧТО В НЕВЫСОКИХ БЕСКИДАХ НА САМОМ ЗАПАДЕ СТРАНЫ НАЙДЕТСЯ ПАРА-ТРОЙКА ПСЕВДОГОРНЫХ ДОРОЖЕК, СКРОМНЫЙ ВИД КОТОРЫХ ВЫЗОВЕТ УСМЕШКУ У ТИРОЛЬСКОГО ИЛИ НОРВЕЖСКОГО «ГОРНОГО ОРЛА».

Но орлы здесь все-таки есть. Это их гнезда видны на невысоких скалах Краковско-Ченстоховской возвышенности по старой границе с Силезией, где к западу расстились земли Священной Римской империи, а к востоку — Польского королевства. «Орлиные

гнезда» — так называется цепь замков на этих скалах и холмах. Придумал такую фортификационную линию король Казимир III Великий в середине XIV века прежде всего для защиты польской столицы — прекрасного Кракова. Крепости находились друг от друга на расстоянии взгляда. Если наблюдатели одного из форпостов видели что-то подозрительное, то они предупреждали соседей световым сигналом — зажигали огонь в условленном месте. Поэтому линию обороны заставить врасплох было почти невозможно.

Увы, эти предосторожности не помогли большинству из 25 «Орлиных гнезд». Разнообразные междоусобицы и локальные соседские войнушки, когда толстые стены замков вполне могли служить защитой, перемежались серьезными потасовками. Две из них стали для казимировских замков фатальными. Сначала «Орлиные гнезда» растрепали Габсбурги — очередной эрцгерцог Максимилиан в 1587 году претендовал на польский престол и явился доказывать это потенциальным подданным. Но по сравнению с явившимися в 1655 году шведами австрийцы были малыми детьми. Шведское

вторжение на землю Речи Посполитой в польской истории именуется «Потоп», а сами шведы объясняли этот визит желанием... защитить Польшу от усиливавшейся России. Защитили на славу — полстраны полегло в руинах. Ну и замки пожгли, разумеется. Многие после этого потрясения так и не оправились, а кто оправился — тому досталось до кучи уже в ходе Северной войны от Карла XII. В общем, потом русским и немцам среди этих развалин уже нечего было делать.

Но мы ведь не захватчики, не оккупанты, мы просто погулять приехали, вдохнуть воздух чужой страны, полюбоваться ее красотами, в том числе и полуразрушенными замками. Так полюбуемся же! Искать эти достопримечательности просто: найдите на карте Польши Краков и Ченстохов, а между ними, чуть к западу, расположены «Орлиные гнезда».

В ОЖИДАНИИ ЧЕРНОГО ПСА

Замок Огородзенец на Яновской горе — самое внушительное и самое древнее «Орлиное гнездо». Еще до замка здесь был укрепленный городок с ласковым названием Волчья Челюсть: с трех

Текст: Татьяна Хмельник
Фото: Александр Потравнов

сторон стояла скала, а с четвертой — деревянный частокол. Для защиты от вороватых соседей этого было достаточно, но не от войск хана Батия, который в 1241 году сжег Волчью Челюсть. Хозяин крепости, рыцарь Влодек, погоревав, поставил здесь уже каменный замок, так что королю Казимиру пришлось только немного подрихтовать его, чтобы он служил единой оборонительной цели в цепи укреплений.

После шведского гостевания замок стал непригодным для использования и тихо разрушался. Последние его хозяева совершенно не заботились о сохранении почтенных руин и растаскивали сооружения на камень — ведь Огородзенец, как и все окрестные фортеции, построен из крепкого местного известняка, ну не пропадать же добру. Беловато-серый известняк этот образует причудливые скалы, в которые вписаны сохранившиеся постройки. После Второй мировой замок национализировали и законсервировали насколько возможно, причем грамотно и бережно, без аляповатых конструкций. Теперь здесь проводятся массовые мероприятия, от поп-концертов до реконструкций разных времен, на чем обитатели городка под замком давно привыкли зарабатывать.

Одним из самым ходовых товаров, причем бесплатным, здесь выступает Группа Привидений. За долгие века существования замка там уже накопилось порядочное количество разной инфернальщины, и встретиться с нею вовсе не трудно. Конечно, в толпе туристов или на концерте это невозможно — привидения не любят шума. Приезжайте сюда ночью. Правда, в сам замок вас не пустят, его закрывают на ночь, но к хорошим людям привидения выйдут и за ограду. Например, огромный черный пес, волокащий за собой

трехметровую цепь. Это неприкаянная душа Станислава Варшицкого, одного из хозяев замка. Храбрый солдат и защитник короля, он одновременно был домашним душегубом, нещадно избивавшим слуг и своих родственников за малейшие провинности. Когда он засек свою жену, черти утащили его душу в ад, теперь она бегает в собачьем облике и гремит цепью, а над стенами замка раздается истошный женский крик, переходящий в вой. Местные жители не без удовольствия сообщают, что немцы во время Второй мировой отказывались ночевать в уцелевших помещениях замка. Среди более безобидных привидений стоит назвать жадных братьев, стерегущих в могиле свои сокровища, пару-тройку обманутых юных красавиц, жестоко казненных неверных жен и взвод замученных службой солдатиков.

ТЮРЬМА НА БАШНЕ

Другой замок нынче называется Ольштын (не путать с Ольштыном Варминско-Мазурским из бывшей Пруссии!). Он тоже существовал до проекта «Орлиных гнезд», но только как сторожевая башня. При Казимире это стал настоящий замок, таким он оставался и потом. Его 35-метровый донжон, верх которого был сложен из кирпича в XV веке, был виден далеко вокруг, и мало что могло укрыться от зоркого ока наблюдателя на башне. При этом башня одно время служила и тюрьмой (оригинальная идея — держать пленников не в подвале, а на верхотуре, почти как Рапунцель). В период своего расцвета замок состоял из пяти изолированных частей: две нижние назывались Предзамче, а три верхние — Нижний замок, Средний и Верхний. И в каждую часть вели свои ворота с подъемными мостами. Здесь точно так же использовались

естественные скалы, как и в Огородзенеце, но то ли строители были похуже, то ли скалы менее крепкие — они периодически рушились вместе с вписанными в них постройками.

После разрушений, причиненных австрийцами и шведами, замок уже не оправился. Местные жители, люди рачительные, разобрали часть руин и построили из этих известняковых блоков костел в городке. А то, что осталось, законсервировали уже в социалистическое время и показывают туристам. Остался, среди прочего, донжон и некоторые другие постройки, но к былому величию замка это относится примерно как почти съеденный торт к изначальному кондитерскому великолепию. При этом за осмотр руин замка на входе берут денежку. Но те посетители, которые не находят главного входа на территорию, могут попасть в замок с тыла, то есть даром, — колючей проволоки и часовых там нет. Вот мы, например, честно припарковались на улице Наполеона Бонапарта и полезли в гору, к башням, и только уже потом увидели так называемый штатный вход.

Ну и без легенд здесь, конечно, тоже никак. Кстати, этот замок по ночам не запирается и уж тут можно заклинять привидения до посинения. В частности, можно позвать многочисленных жертв Ольштынской гладоморнии (подземной тюрьмы). Самый знаменитый из них — Мачек Боркович, познаньский воевода, бросивший вызов самому королю Казимиру III. Его обрекли на голодную смерть, выдавая в сутки жбан воды и вязанку сена, как козе. Сорок дней познанец выдержал, а потом сошел с ума, стал кусать и пожирать собственное тело. Другое привидение — маленький сын бургграфа Каспера Карлиньского, руководившего обороной замка от Габсбургов. Злые австрийцы постави-





ли пленного ребенка среди атакующих, и собственный отец его убил, не разглядев. Теперь мальчик ходит вокруг руин и зовет отца, который после войны ушел в монастырь с горя. А еще привидения зазывают в подземелья замка, якобы там сокровища лежат. Не ходите! Сокровища, если и были, давно утащены поколениями кладоискателей, ведь замок простоял бесхозным не один десяток лет.

ЗАМКИ-БРАТЬЯ И ХОЗЯЕВА-БРАТЬЯ

Еще два замка — Боболице и Мирув — стоят совсем недалеко друг от друга, между ними километра два белых известняковых скал, перемежающихся зарослями терна. Есть мнение, что на самом деле Боболице — настоящий замок, а Мирув — его удаленная сигнальная башня, просто со временем эту башню обстроили разными полезными для фортификационного дела сооружениями, так что все вместе стало похоже на замок. Постепенно Мировский замок потерял свое военное значение, в нем просто жили владельцы. Во время Северной войны войска Карла XII сильно повредили замок, что сделало его непригодным для жилья, хозяева махнули на него рукой и стали разбирать на камень. Только нынешние владельцы братья Лазецкие стали приводить замок в порядок, но это не реконструкция, а консервация с добавлением некоторых конструкций (лестниц и площадок), как в Огородзенеце.

А вот соседний замок Боболице процветает. Разумеется, то, что мы видим перед собой, — это даже не реставрация, а во многом реконструкция, потому что здания и стены крепости были очень сильно повреждены. Замок был выстроен все тогда же — при Казимире III. Боболице довелось побыть даже гнездом рыцарей-разбойников — чешских и немецких наемников, которые с благословения феодала грабили ближние и дальние поселки. Разрушили Боболице войска Габсбургов, а довершили деструкцию шведы в 1657 году, так что когда спустя 26 лет польский король Ян Собеский хотел остановиться в замке по пути в Краков, ему не нашлось ни одной целой комнатки, и бедный монарх вынужден был коротать ночь в палатке у подножия руин. Периодически в развалинах шатались кладоискатели. По легендам, клады тут стерегли ведьмы, которые сводили с ума охотников за сокровищами, заставляя их кидаться вниз с каменных столбов — скал между Мирувом и Боболице.

Таковыми же руинами Боболице встречал гостей вплоть до новых хозяев Лазецких, которые купили и Мирув. Теперь это образцово-показательный замок под государственным флагом Польши. А напротив — двухэтажная гостиница, стилизованная под усадьбную постройку. И это — то самое место, где можно заночевать, чтобы потом впотьмах прокрасться к парковке, гремя гравием, выехать из Боболице и навестить все упомянутые выше замки в поисках встречи с привидениями — или просто прогуляться. Руины «Орлиных гнезд» в лунном свете или просто во тьме — зрелище незабываемое, и даже если привидения проспят ваш визит, то впечатлений все равно хватит.



Блондинка на пароме



blonde@kurier-media.ru

Мы с сестрой Ирккой первый раз отправились на пароме в Стокгольм одни. Хотелось ни от кого не зависеть, мы девушки самостоятельные:

в какой хотим магазин — заедем, где желаем, там и заночуем. Сами билеты на паром забронировали, сами разобрались, в какую очередь становиться, а это непросто.

Въезжать на паром было тревожно. Мужик, который управлял погрузкой, то пропустит пару машин, то опять стоит скучает. Ну, мы с Ирккой и отвлеклись, стали искать помаду в бардачке. Там же так — машину оставляешь, автопалубу на время плавания запирают, если что забыл, до утра уже не возьмешь, а как до утра без помады?! И тут все как начали сигналить — оказывается, мужик давно уже рукой нам машет, а мы не видим. Встали на палубе — тесно, того и гляди белые брючки испачкаешь, хорошо хоть помаду нашли. Она эксклюзивная, Ирка ее выиграла в салоне красоты в лотерею.

В каюте тесновато, конечно, — едва помещаются баулы из duty-free, мы же не могли туда не зайти. Ужинать не стали — это вредно, просто по паре бутылочек кефира с пирожным выпили — и спать. Ведь встали спозаранку, до границы пилили, на границе стояли, а потом еще до Турку опять за рулем. Даже шторм в каюте не отдергивали.

Всю ночь я ворочалась — то по коридору толпа пробежит, то какие-то скрипы неприятные, то дрожь по всему кораблю, стуки и удары... Хорошо Ирка — у нее сон как у сурка и нервов совсем нет. А я только под утро уснула.

Очнувшись от стука в дверь. К нам лопнули и кричали что-то непонятное. Я подумала, что мы тонем. Открываю — а там какие-то личности в фартуках и с метлами, а один, в униформе парковщика, тычет пальцем в часы и задирал глаза к небу. Мол, проспали, пора выметаться давно. А в каюте темно — какое проспали, ночь еще. Я тоже кричу, отдергиваю занавеску на иллюминаторе — а там стена. Нет иллюминатора. Каюта у нас такая — в глубинах паромов.

Жестами показываю, что сейчас соберемся, и захлопываю дверь. Бужу Ирку, она ничего не понимает, я злобно заталкиваю ее в душ и требую делать все побыстрее. Она хнычет, но делает. А я судорожно собираю вещи, кидаю их в чемодан, с ненавистью думаю, как это все сомнется и перемешается. Вытаскиваю Ирку из душа, бешено привожу себя в порядок, пихаю все умывальные принадлежности в косметичку, они не влезают...

А к нам опять стучат! Я ору: мол, сейчас идем, хватаю вещи, хватаю Ирку, распакиваю дверь — а там эти, с метлами, они чуть не сбивают нас с ног и бешено начинают убирать каюту.

А мы бежим к автомобильной палубе — насколько быстро позволяют это делать наши чемоданы и баулы.

Прибегаем — а палуба абсолютно пуста. Только наша машинка красненькая стоит как сиротка. И возле нее несколько человек, видимо, из команды. Как увидели нас — давай опять махать руками и кричать, видимо, ругались. Им, видите ли, новые машины грузить надо, в обратный путь, а мы тут мешаем. Ну где мы мешаем?! У нас автомобиль то небольшой, пусть бы объехали, а мы как-нибудь выехали потом. Ирка кричит, что мы помаду забыли, я ее за косу дергаю, чтобы молчала уже, парковщики кричат... Дурдом! Даже навигатор включить не успела, в зеркало не посмотрелась, как была, так и поехала.

Выруливаю из паромов — а там полный причал всяких автомобилей — и грузовых, и легковых, все на нас злобно смотрят...

Вылетели мы в этот Стокгольм, а куда ехать — не понимаем, навигатор-то не включен. Пока мы с Ирккой спорили и чуть ли не подрались, въехали в тоннель, а там — развязки во все стороны, и все несутся как угорелые...

В общем, об этом в следующий раз — как мы настрадались в тоннелях, и в этом, и в других. Кстати, помада нашлась. Она закатилась в вечерние туфли, которые Ирка заставила меня взять: мол, как же в приличном обществе иначе ходить...



БАЙКИ С ЗАПРАВКИ



«НЕНАСТОЯЩАЯ СВЕТОФОР»

Мне посчастливилось принять участие в первом автопробеге по Южной Корее, организованном Национальным офисом по туризму специально для российских автомобилистов. В акции приняли участие тринадцать экипажей. За десять дней автоколонна объехала всю страну.

Колонна из тринадцати автомашин стартовала от Центра международной торговли COEX в Сеуле. Кто путешествовал в автоколонне, знает, как сложно управлять даже тремя-четырьмя автомобилями. А тут целых тринадцать, к тому же в незнакомой стране!

Первая проблема возникла уже через пятьдесят метров от старта — требовалось пересечь сразу шесть полос обычной двенадцатиполосной сеульской улицы, чтобы развернуться. В результате колонна была разорвана на несколько частей, водители потеряли из виду друг друга и большинство машин ошибочно поехало прямо. Все экипажи были оснащены рациями, и радиоэфир в этот момент был насыщен трагизмом:

— Я «пятый», не вижу колонну. За мной идут две машины. Движемся прямо по крайней правой полосе.

— «Восьмой», стою у перекрестка, других машин из колонны не вижу.

— «Девятый», повернул в переулок, встал, жду.

Проблема состояла в том, что экипажи не могли сообщить, где находятся, поскольку обилие надписей на корей-

ском языке не позволяло быстро сориентироваться.

— «Девятый», где находишься?

— Не знаю.

— Что видишь перед собой?

— Небоскреб.

— Здесь кругом одни небоскребы!

Что еще видишь?

— Одни небоскребы и вижу!

В конечном итоге две машины сопровождения с корейскими водителями отправились на поиски потерявшихся, и через полчаса колонна была собрана. Этот случай заставил всех водителей быть более внимательными. За все время автопробега не отстала и не потерялась ни одна машина! Помогали рации и включенная аварийная сигнализация.

Во время поездки удалось довольно подробно ознакомиться с особенностями национального дорожного движения. В Корее имеется несколько дорожных знаков, отличных от европейских.

Например, необычен знак «Обгон запрещен», на котором изображена извилистая стрелка, символизирующая обгон, и перечеркнутый автомобиль.

Знак «Уступите дорогу» представлен в трех ипостасях: на привычном треугольнике имеется надпись на корейском и английском «Slow» («Медленно»), «Danger» («Опасность») и собственно «Yield» («Уступи»). Первые два знака устанавливаются не только перед перекрестками, но и на участках повышенной опасности.

Еще одна особенность: светофоры расположены горизонтально над проезжей частью и имеют четыре секции — зеленую, желтую, красную и секцию для стрелки, разрешающей поворот. Они находятся за перекрестком, что тоже непривычно для европейцев — по привычке они могут выехать на перекресток, чтобы остановиться непосредственно перед светофором. В Корее на красный сигнал светофора можно поворачивать направо, если слева нет помехи.

Но самым сложным было понять закономерности работы так называемого предупреждающего светофора, который устанавливают перед основным. Чаще всего он мигает желтым светом, но на опасных участках может мигать красным светом, что совершенно сбивало нас с толку. Инстинктивно мы останавливались и ждали зеленого сигнала. Ждать можно было бесконечно долго.

Однажды, когда колонна опять начала притормаживать перед неопознанным светофором, на котором горел красный свет, по рации раздался крик корейца-переводчика:

— Проезжайте, проезжайте, это настоящая светофора!

С тех пор, подъезжая к очередному светофору, в эфире неизменно раздался вопрос:

— Братцы, а эта светофора настоящая или нет?

— А бог его знает! Проезжайте, проезжайте!





с 1 июня по 31 августа 2016 года

ЗАПРАВЛЯЕМ И ЛЕТАЕМ



НОВЫЕ ПРИВИЛЕГИИ

для активных участников Клуба ЛУКОЙЛ:



В личном кабинете* нажмите
«Принять участие в акции»



Заправляйтесь по карте
Клуба ЛУКОЙЛ



Копите мили программы
«Аэрофлот Бонус»



**за 6 заливок от 30 л бензина /40 л ДТ
в течение одного этапа****

Условия начисления миль «Аэрофлот Бонус»:

* Личный кабинет Участника Программы на club-lukoil.ru.

Участники, выполнившие условия акции, могут получить промо-код в смс-сообщении, которое придет на номер телефона, указанный участником Клуба ЛУКОЙЛ, и активировать его в личном кабинете программы «Аэрофлот Бонус».

** Акция делится на 3 этапа:

- с 01 по 30 июня 2016;
- с 01 по 31 июля 2016;
- с 01 по 31 августа 2016.

Мили начисляются в течение 30 дней после завершения каждого из этапов.

Данное предложение не является публичной офертой.

Информация об Организаторе, полные правила, сроки и место проведения акции – на www.club-lukoil.ru

www.club-lukoil.ru

www.aeroflot.ru

МАСЛО
С ЖЕЛЕЗНЫМ
ХАРАКТЕРОМ

GENESIS ARMORTECH*

ЗАЩИЩАЕТ ДВИГАТЕЛЬ
В 10 РАЗ ЛУЧШЕ
ТЕСТОВЫХ НОРМАТИВОВ**



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

