

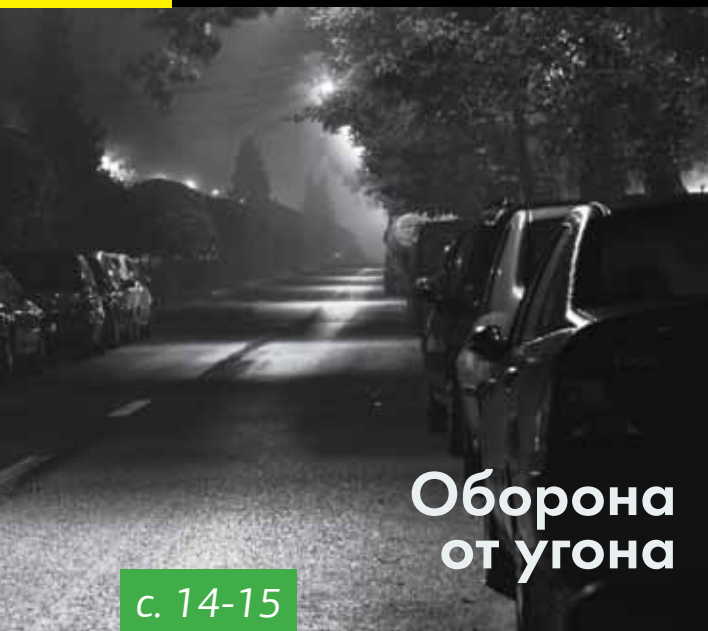
март 2017 #2 (035)



ТЕСТ-ДРАЙВ

Новый Tiguan: НОВЫЙ ВО ВСЕМ

с. 18-21



Оборона
от угона

с. 14-15

БЕЗОПАСНОСТЬ



Не спи
за рулем

с. 10-11

МАТЧАСТЬ



открытие

БАНК

Ко-бренд карта для заправок за баллы

Спросите
у кассира
АЗС «ЛУКОЙЛ»



Бесплатный звонок по России:

8 800 200-64-11



ЛУКОЙЛ

Ко-бренд карта «ЛУКОЙЛ-Открытие» — неперсонифицированная или персонифицированная предоплаченная карта, эмитированная НКО «РАПИДА». Стоимость за годовое обслуживание не взимается. Начисление баллов осуществляется за совершение операций по оплате товаров и услуг картой, в том числе на АЗС «ЛУКОЙЛ», за исключением операций по списанию комиссий, операций в сети обслуживания банка (снятие наличных, переводы, пополнение электронных кошельков и т.п.). Накопленные баллы можно использовать в сети АЗС «ЛУКОЙЛ» из расчета 1 балл = 1 рубль скидки. Сайт Клуба ЛУКОЙЛ — www.lucard.ru. Полный перечень документов и условия обслуживания указаны на сайте НКО «РАПИДА» rapida.ru. ООО НКО «РАПИДА», лицензия ЦБ РФ № 3371-К от 08.05.2013. Банк «Открытие» предоставляет «Рапиду» услуги процессинга. ПАО Банк «ФК Открытие» (по тексту — банк «Открытие»), генеральная лицензия № 2209 от 24.11.2014, 115114, г. Москва, ул. Летниковская, д. 2, стр. 4. Указанные условия действительны на момент сдачи в печать и не являются офертой или приглашением делать оферты. Сдано в печать: февраль 2017 г. Реклама.

УЧРЕДИТЕЛЬ И ИЗДАТЕЛЬ: ООО «КУРЬЕР-МЕДИА».

ДИРЕКТОР С. А. ЯРКОВА.

ГЛАВНЫЙ РЕДАКТОР К. Е. ГАВРИЛЬЧИК.

ГЛАВНЫЙ ХУДОЖНИК О. И. САМОЛИН.

МЕНЕДЖЕР ПРОЕКТА А. Б. ВАСИЛЬЕВА.

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

Адрес издателя и редакции:

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

Телефоны:

секретарь +7 (812) 401-68-30,

рекламный отдел +7 (812) 401-66-90,

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

Адреса в интернете: WWW.KURIER-MEDIA.COM

E-MAIL: info@kurier-media.ru

Для макетов: adv@kurier-media.ru

Отпечатано в ООО «Акцент Групп».

194044, Санкт-Петербург, Б. Сампсониевский пр., д. 60, лит. И.

Тираж 20 000 экз. Заказ № 0321-17.

Установленные дата и время подписания в печать —

22.02.2017, 16.00. Фактические дата и время подписания

в печать — 22.02.2017, 16.00. Дата выхода — 28.02.2017.

Товары и услуги, рекламируемые в журнале,

имеют необходимые сертификаты и лицензии.

Редакция не несет ответственность за достоверность содержания рекламных материалов.

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

Редакция журнала и авторы запрещают перепечатку,

использование материалов частично или полностью.

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

Фото на обложке: SUV.CAR.RU

Посмотреть предыдущие номера журнала можно здесь:



НОВОСТИ

4, 6, 7, 8 — Новости автомира

МАТЧАСТЬ

10-11 — Не спи за рулем



СТРАХОВАНИЕ

12-13 — Автоюристы-посредники: жульничество или защита



БЕЗОПАСНОСТЬ

14-15 — Оборона от угона

ГОСТЬ НОМЕРА

16-17 — Марина Хлебникова: «Автомобиль помогает снимать все стрессы»



ТЕСТ-ДРАЙВ

18-21 — Новый Tiguan: новый во всем



ПУТЕШЕСТВИЕ

22-24 — Зимние видземские радости



БЛОГ БЛОНДИНКИ

25 — Тяжело в Финке без паспорта



«ВЫЖМИ МАКСИМУМ» ВМЕСТЕ С ЛУКОЙЛ!

В КОНЦЕ ЯНВАРЯ в Санкт-Петербурге подвели итоги промоакции «Выжми максимум».

Федеральная акция проходила в течение двух с половиной месяцев на территории 19 регионов России. Для участия в розыгрыше призов автомобилистам необходимо было приобрести канистры моторного масла ЛУКОЙЛ GENESIS и ЛУКОЙЛ ЛЮКС с акционными стикерами. Акция проводилась в сети АЗС «ЛУКОЙЛ» и в торговых точках, реализующих моторные масла.

Розыгрыш призов проходил каждый день — более 20 000 человек получили подарок «110 рублей на телефон», а также 10 топливных карт на 100 литров бензина. За это время организаторам акции удалось подарить всем автомобилистам не только прекрасное настроение, но и уверенность в работе двигателя своего автомобиля. Кроме того, в каждом регионе проходил розыгрыш денежного приза.

Торжественное награждение регионального победителя Санкт-Петербурга и Ленинградской области состоялось в БЦ «ЛУКОЙЛ» на Аптекарской набережной. Счастливым обладателем главного приза — сертификата на 100 000 рублей — стал петербуржец Василий Щербаков. Поздравить победителя и вручить сертификат собрались представители ООО «ЛУКОЙЛ-Северо-Западнефтепродукт».



«От лица Компании «ЛУКОЙЛ» и организаторов акции ООО «ЛЛК-Интернешнл» я от всей души поздравляю вас! Спасибо, что выбираете ЛУКОЙЛ! Пусть вам и впредь улыбается удача!» — обратилась к победителю ведущий специалист Центра по связям с общественностью «ЛУКОЙЛ-Северо-Западнефтепродукт» Анастасия Иванова.

Моторное масло LUKOIL Genesis Василий выбрал за качество, а участие в

акции «Выжми максимум» и выигрыш денежного приза стали для него приятным сюрпризом. «Я впервые участвую в конкурсе — и сразу такая удача. Накануне Нового года пришла СМС о том, что я победил. Для меня это было совершенно неожиданно и радостно одновременно. Теперь буду и дальше принимать участие в ваших акциях! Спасибо вам!» — поделился эмоциями победитель.



АА АВТОЦЕНТР АВРОРА
ОФИЦИАЛЬНЫЙ ДИЛЕР

325 20 25 | Софийская ул. 2
325 01 25 | Кубинская ул. 4

325 02 25 | Непокорённых пр. 47
325 52 25 | Стартовая ул. 4

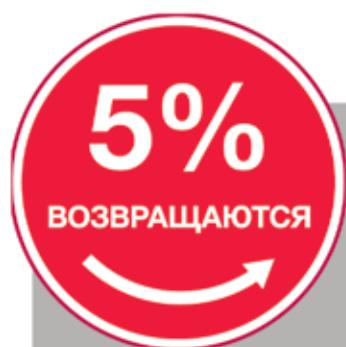


«Искусство удивлять»

АВТОЛЮБИТЕЛИ ВЛЮБЛЯЮТСЯ

АВТОКАРТА

5% CASHBACK НА АЗС,
ПАРКОВКАХ, АВТОМОЙКАХ И ПЛАТНЫХ ДОРОГАХ
1% CASHBACK С ОСТАЛЬНЫХ ПОКУПОК



SOCIETE GENERALE GROUP



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

8-800-200-54-34 (по России бесплатно) www.rosbank.ru

ПАО РОСБАНК. Группа Сосьете Женераль. Реклама.

LAMBORGHINI URUS ПРЕДСТАВЯТ ОСЕНЬЮ 2017 ГОДА



ГЕНЕРАЛЬНЫЙ ДИРЕКТОР итальянской компании Lamborghini Стефано Доменикали в интервью журналисту издания Digital Trends назвал предварительную дату презентации кроссовера Urus, концепт которого показали еще в 2012 году на автосалоне в Пекине.

По словам Доменикали, ближайшей весной начнется сборка автомобиля, а презентация его намечена на осень 2017 года. Предполагается, что Urus официально покажут на автосалоне в немецком Франкфурте.

В основе кроссовера будет лежать «все-фольксвагеновская» модульная платформа MLB, которая также используется в Porsche Cayenne, Audi Q7, Bentley Bentayga и Volkswagen Touareg. Собрать кроссовер будут на заводе Lamborghini в итальянской Сант-Агата-Болоньезе. Urus оснастят 4,0-литровым V8 с системой твин-турбо мощностью 600 л. с. Одна из версий автомобиля будет гибридной, сообщает ИА «News».

В «ЭКСПОФОРУМЕ» ПРОЙДЕТ AUTOMECHANIKA ST. PETERSBURG

14-16 МАРТА В КВЦ «ЭКСПОФОРУМ» будет проходить выставка запасных частей, автокомпонентов и оборудования для технического обслуживания автомобилей Automechanika St. Petersburg. Мероприятие состоится одновременно с Петербургской технической ярмаркой и выставкой HI-Tech. Участники Automechanika St. Petersburg представят запчасти и компоненты, электронику и системы, товары и услуги для тюнинга и персонализации автомобиля, товары для ремонта и послезаводского обслуживания автомобилей, аксессуары и др. Экспозиция сопровождается деловой программой,

включающей международную конференцию, биржу деловых контактов и конкурс молодых специалистов «Форсайт Авто».

Оформить пригласительный билет для входа на выставку можно на сайте www.automechanika-spb.ru.

automechanika
ST. PETERSBURG

По лицензии «Мессе Франкфурт Эксбишн ГмбХ»

ВЫСТАВКА В. Э. БОРИСОВА-МУСАТОВА В РУССКОМ МУЗЕЕ

2 МАРТА В РУССКОМ МУЗЕЕ при поддержке Благотворительного фонда «ЛУКОЙЛ» открывается выставка «Виктор Борисов-Мусатов и мастера общества «Голубая роза».

Выставка представит творчество В. Э. Борисова-Мусатова (1870-1905) — одного из ведущих мастеров русского символизма — в контексте произведений художников, входивших в общество «Голубая роза».

Рядом с произведениями Борисова-Мусатова будут демонстрироваться работы Павла Кузнецова, Николая Крымова, Сергея Судейкина, Николая Сапунова, Мартироса Сарьяна, Петра Бромирского, Петра Уткина, братьев Милиоти и других участников «Голубой розы», первая выставка которой состоялась 110 лет назад, в 1907 году.

Экспозицию составят около 80 живописных, графических и скульптурных работ из собрания Русского музея, Третьяковской галереи и частных коллекций Петербурга.



ПРИ ПОДДЕРЖКЕ ЛУКОЙЛ В ОСТРОВЕ ПРОШЛИ ВСЕРОССИЙСКИЕ СОРЕВНОВАНИЯ ПО БИАТЛОНУ СРЕДИ ЮНИОРОВ

С 9 ПО 15 ФЕВРАЛЯ В ГОРОДЕ ОСТРОВ на СОК «Юность» при поддержке Компании ЛУКОЙЛ прошли всероссийские соревнования по биатлону среди юниоров на призы губернатора Псковской области. По итогам соревнований, которые также являются заключительным этапом отбора к юниорскому чемпионату мира, штаб сборной России определит, кто отправится на мировое юниорское первенство в словацкий Осрблье.

В торжественной церемонии открытия помимо губернатора Псковской области Андрея Турчака и вице-президента Союза биатлонистов России Вадима Мелихова принял участие Генеральный директор ООО «ЛУКОЙЛ-Северо-Западнефтепродукт» Максим Хитров, который поприветствовал участников, пожелал им удачи и рассказал, что для Компании ЛУКОЙЛ спорт является



Победители гонки среди юниоров на 15 км



ПОДДЕРЖКА РОССИЙСКОГО СПОРТА является одним из важнейших направлений социальной политики ПАО «ЛУКОЙЛ». Компания проводит масштабную работу по реализации спортивных программ в области профессионального и массового спорта, олимпийского движения и корпоративных оздоровительных программ.



Церемония награждения победителей и призеров среди юниоров. Призы вручали (слева направо): вице-президент Союза биатлонистов России Вадим Мелихов, губернатор Псковской области Андрей Турчак, Генеральный директор ООО «ЛУКОЙЛ-Северо-Западнефтепродукт» Максим Хитров, генеральный директор ООО «Псковнефтепродукт» Юрий Малешин

Слева направо: Генеральный директор ООО «ЛУКОЙЛ-Северо-Западнефтепродукт» Максим Хитров, губернатор Псковской области Андрей Турчак, Заместитель генерального директора ООО «ЛУКОЙЛ-Северо-Западнефтепродукт» Рустэм Ибрагимов, директор АНО СОЦ «Юность» Павел Мищенко

одним из важнейших направлений социальной политики.

— Поддержка спорта — одно из направлений политики компании ЛУКОЙЛ. Мы рады, что смогли внести вклад в поддержку будущего российского спорта, — сказал Хитров.

Напомним, Союз биатлонистов России принял решение провести всероссийские соревнования вместо Юниорского чемпионата мира, который в это же время должен был пройти в Островском районе, но был отменен после требований ряда стран к бойкоту или отмене международных соревнований, проводимых в России, из-за допингового скандала.



Новинка поступит к дилерам уже в конце февраля.

HYUNDAI-SOLARIS.COM

В ПЕТЕРБУРГЕ НАЧАЛСЯ ВЫПУСК НОВОГО SOLARIS

ЗАВОД HYUNDAI В ПЕТЕРБУРГЕ начал выпуск нового Solaris, который является одним из самых ожидаемых автомобилей в России.

Новое поколение Solaris претерпело ряд существенных изменений. Седан получил два мотора Gamma объемом 1,4 и 1,6 л и мощностью 100 и 123 л. с. соответственно. Оба двигателя работают в паре с 6-ступенчатой «механикой» или «автоматом».

Кроме того, модель имеет систему экстренного оповещения ЭРА-ГЛОНАСС, новую систему курсовой устойчивости,

датчики давления в шинах и шесть подушек безопасности в качестве дополнительной опции.

Что касается салона, то в топовых версиях можно будет увидеть мультимедийную систему с 7-дюймовым экраном, которая поддерживает работу систем Apple CarPlay и Android Auto.

Отметим, что в России будут продаваться четыре комплектации Solaris — Active, Active Plus, Comfort и Elegance. Цены на Solaris держатся в секрете, но нет никаких сомнений в том, что новинка будет дороже своего предшественника.

УГОНЩИКИ ПРЕДПОЧИТАЮТ «УДОЧКУ»

«УДОЧКА» ОСТАЛАСЬ САМЫМ ПОПУЛЯРНЫМ инструментом у угонщиков Петербурга. По данным «Цезарь Сателлит Северо-Запад», угоны с использованием удлинителя штатного ключа составили 33 % от всех похищений автомобилей в 2016 году. Второе место — 29 % проникновений в автомобили — досталось выбиванию стекол. Третье место в рейтинге занимает взлом замка водительской двери — 24 %. В 10 % случаев угонщики совершали нападения на автовладельцев, а также пытались увозить машины, прицепляя их тросом к своим автомобилям.

ФрансеМах

АВТОЗАПЧАСТИ
ТК «БОГАТЫРСКИЙ»

БОГАТЫРСКИЙ ПР.,
Д. 14, КОРП. 2, ЛИТ. Б,
ПАВИЛЬОН № 61
(2-Й ЭТАЖ)

8-952-211-36-33
8-921-390-11-52

РЕКЛАМА

РЕМОНТ И СЕРВИС
ГРУЗОВЫХ АВТОМОБИЛЕЙ

TRUCK EMPIRE

- ▶ двигатели
- ▶ КПП и редукторы
- ▶ пневмосистема
- ▶ компьютерная диагностика
- ▶ прошивка блоков

ЗАПИСЬ НА СЕРВИС:
+7 911 926 00 53 **8 800 200-22-04**

ВСЕ АВТОЗАПЧАСТИ НА: TEPARTS.RU

РЕКЛАМА

Ремонт — в один клик

КАК ПОДОБРАТЬ КАЧЕСТВЕННЫЙ АВТОСЕРВИС И ПРИ ЭТОМ СЭКОНОМИТЬ

Не так давно в интернете появился очередной любопытный инструмент, призванный облегчить жизнь автолюбителям, — портал **Uremont.com**. Заточен он под поиск нужного именно вам автосервиса. В чем его особенность? Прежде всего, наверное, в человеческом подходе к проблеме поиска автосервиса в целом. Впрочем, обо всем по порядку.

Во-первых, услуги сайта **uremont** по подбору автосервиса для автолюбителей бесплатны. Во-вторых, пользоваться им чрезвычайно просто: примерно за минуту вы оформляете заявку — выбираете марку, модель, год выпуска авто и в двух словах описываете, что вам необходимо сделать. После нажатия кнопки «отправить» ваша заявка будет доставлена во все автосервисы, которые специализируются на ремонте вашей марки автомобиля. На данный момент их подключено к portalу более 2,8 тысячи. Буквально сразу начинают поступать предложения от автосервисов с конкретной стоимостью вашего ремонта. Для удобства вы можете указать предпочтительный способ оповещения: e-mail или СМС. Тянуть с ответом и завышать стоимость автосервисам не вы-



DESIGNED BY PEOPLECREATIONS / FREEPIC

годно — конкуренция в данном случае работает на клиента очень эффективно! Остается выбрать то предложение, которое подходит вам больше всего.

Вам в помощь — возможность увидеть все отклики на ваш запрос с ценами на карте (из «Личного кабинета» на том же portalе) и отзывы по автосервисам от таких же, как вы, автолюбителей, уже выполнивших ремонт своего авто через **uremont**.

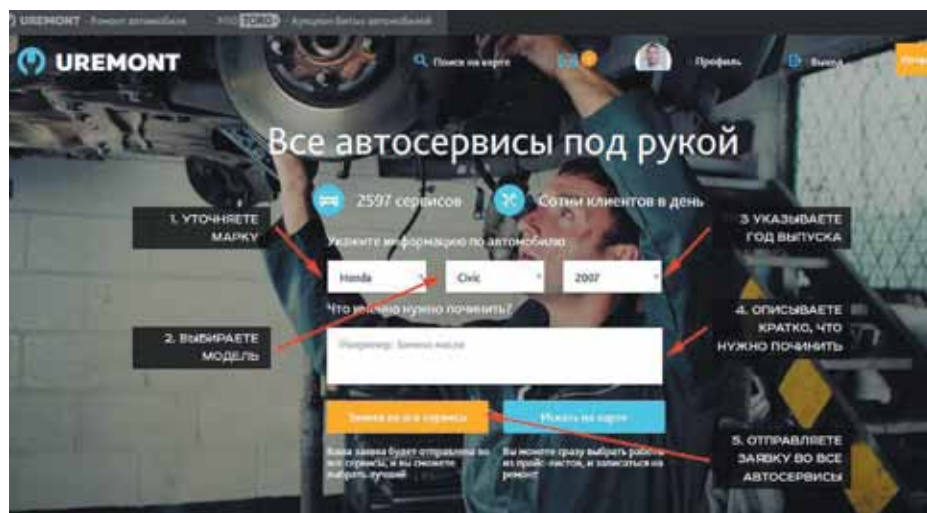
Если вам не нужен поиск по всем автосервисам города, предусмотрен поиск по карте. Тут вы можете запросить

стоимость ремонта в конкретном сервисе или во всех сервисах, находящихся в выбранном районе.

Новый агрегатор работает как с частными автосервисами, так и с официальными дилерами, при этом добиваясь и у тех и у других специальных скидок для своих пользователей (на данный момент максимальную — 70 % — дает именно официальный дилер Genser).

Portal активно развивается, усиленно продвигает свои услуги, поэтому сейчас действует сразу несколько акций: например, у любого пользователя есть шанс вернуть всю стоимость за свой ремонт (такой счастливчик выбирается случайным образом раз в неделю). Или если у вас есть неоплаченный штраф, то после ремонта его оплату **uremont** обещает взять на себя. Подробные условия этих и других акций, естественно, есть на сайте.

Одним словом, как уже написано ранее, — ресурс более чем любопытный, рекомендуем прямо сейчас оценить новый подход к поиску автосервиса, который нам предлагает **uremont.com**.



UREMONT.COM



Текст: Борис Игнашин

Фото: RTS.CH

Не спи за рулем!

КАКИЕ ТЕХНОЛОГИИ ИСПОЛЬЗУЮТ
СЕГОДНЯ ДЛЯ УМЕНЬШЕНИЯ
КОЛИЧЕСТВА ДТП НА ДОРОГАХ

Безопасность движения складывается из тысяч факторов. Но почти всегда она связана с состоянием водителя. С остротой чувств, вниманием, скоростью реакции, адекватностью действий, моторикой, а в конечном счете с его состоянием в целом. Уставший и больной водитель может погубить немало жизней и нанести большой ущерб.

Поэтому усилия очень многих государственных органов и конструкторов автомобилей направлены на предотвращение подобного рода происшествий. Конечно, последствия утомле-

ния водителя легковушки и рейсового автобуса сильно различаются, и на данный момент в основном в фокусе внимания водители тяжелой автомобильной техники.

Отдых прежде всего

Первый и самый логичный способ предотвращения излишней утомляемости — это соблюдение интервалов отдыха, режима движения и времени работы. Прибор для контроля за этими параметрами появился еще в начале прошлого века, на заре автомобилизации. На тот момент его основной задачей был контроль скорости движения и расхода топлива, но со временем законодательная инициатива, в первую очередь в Европе, возложила на него функции контроля за рабочим временем водителя. Регулярные проверки тахошайб дорожными службами и профсоюзами предотвращали перебои водителя, заставляли полностью использовать часы отдыха и контролировали общую нагрузку. В итоге повышалась и безопасность движения в целом. Со временем тахографы стали

цифровыми, получили доступ к системе позиционирования GPS, условия стали жестче, появилась возможность контроля в разных дорожных условиях, в выходные, праздничные дни или ночью. Но все же системы подобного рода, несмотря на их широкое распространение на грузовом и пассажирском автотранспорте, полностью задачу не решают. Есть малотоннажные машины и микроавтобусы, в которых применение подобной техники не регламентируется, и есть огромный парк легковых машин, водители которых предоставлены самим себе, даже если используют машину по работе. Да и утомляемость зависит не только от времени, проведенного за рулем. Так рождается задача, когда нужно определить, в каком состоянии находится водитель. Надежен ли человек так же, как надежна машина, в какой момент он становится слабым звеном системы.

Прямой мониторинг

Казалось бы, нужно просто мониторить состояние водителя. Технические средства для этого давно придуманы:

ЭЭГ, ЭКГ, данные по частоте сердцебиений, по проводимости кожи. И даже основные параметры хорошо известны. Но прямой мониторинг оказался тем еще «орешком». Мониторить пульс и проводимость кожных покровов сравнительно легко, датчики можно расположить непосредственно на руле или в браслете с беспроводным интерфейсом. Но точность получаемых данных годна лишь для грубой оценки состояния. А вот подробная отчетность недоступна, водить машину, надев на себя кучу датчиков, не будут даже профи. Остается совершенствовать доступные методы и изыскивать новые способы определения состояния водителя.

Небольшим прорывом в этой области стала попытка считывания движений зрачка. Эта технология позволяет определить такие параметры, как общая усталость, усталость глаз, интоксикация и др. Глаза бодрого и опытного водителя «сканируют» окружающее пространство и подвижны. При появлении усталости скорость движения глаз меняется, замедляется и их аккомодация. При сравнении показаний камеры с датчиком внешней освещенности можно судить о степени готовности водителя к дальнейшему движению. Правда, сюрпризом для исследователей стал факт выявления множества водителей, перманентно не готовых к вождению. Да и цена подобной диагно-

стики до недавнего времени оставалась высокой, камеры системы распознавания должны иметь высокое разрешение и светочувствительность для удобства водителя. А специальные очки или козырек также не годны, как и различные сенсоры ЭЭГ и ЭКГ.

Медленно, но верно

Сочетание первых двух методов позволяет значительно увеличить качество работы подобных систем, но есть еще один путь развития. Оказывается, можно определить состояние водителя, не видя его самого. Адекватность управляющих действий видна и сотрудникам ДПС, и окружающим участникам движения. Остается только поставить систему, которая будет делать это автоматически.

Плюс этого метода заключается в том, что система не обязательно должна находиться на машине. Стационарные системы наблюдения менее точны, но они могут распознавать крайние формы усталости или болезненного состояния. Однако лучше, если подобная система установлена непосредственно на машину. Самый простой способ отслеживать состояние водителя, его реакцию на изменение траектории движения, точность соблюдения боковых и продольных интервалов, точность поддержания скорости и работу педалью газа и тормоза. Плавающая по дороге ма-

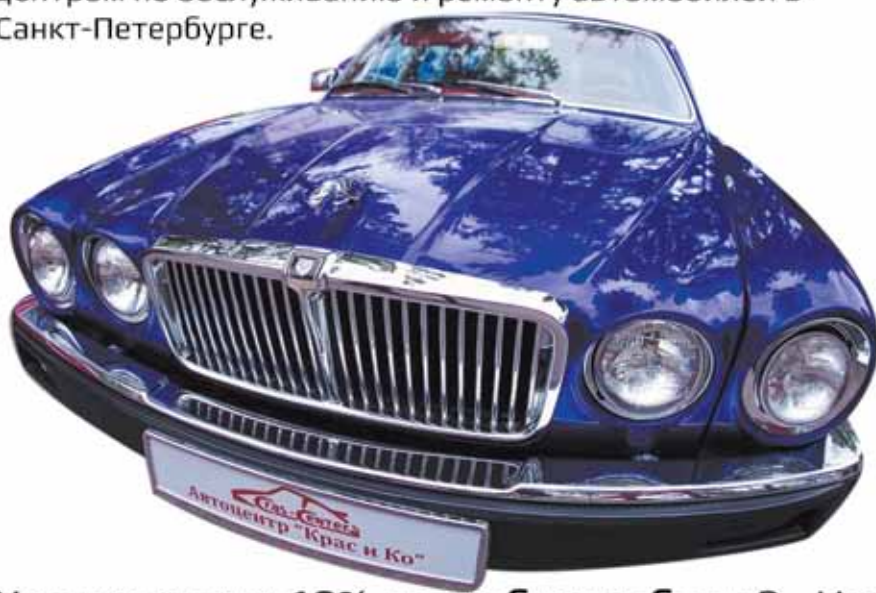
шина, неспособность оценить дистанцию заранее, неточная моторика движений — все это явные признаки того, что водителю стоит или отдохнуть, или даже обратиться за помощью к врачам. И заметьте, метод самый что ни на есть прямой. Не по времени, не по электропроводности кожи или движению глаз. Ведется отслеживание совершаемых водителем ошибок, которые грозят перерасти в полноценную катастрофу.

Все методы интенсивно развиваются и понемногу внедряются в серийное производство. Сегодня можно встретить даже легковые машины с системами контроля траектории, они стараются замедлиться или взбодрить водителя при появлении признаков усталости или потери внимания. А на коммерческом транспорте подобные системы порой даже входят в стандартную комплектацию. Но массовое внедрение ожидается только при появлении законодательной инициативы. К сожалению, тахографы и АБС-системы безопасности на данном этапе слишком дороги для массового внедрения, а цена велика в свою очередь, потому что нет массовости. Словом, процесс идет медленно, но шансы на прорыв в ближайшее время сохраняются. Особенно в Европе, нацелившейся на максимальную безопасность дорожного движения и нулевую смертность на дорогах.



Хорошему автомобилю - хороший ремонт!

Автоцентр «Крас и Ко» существует на рынке уже более 20 лет и является крупнейшим мультибрендовым центром по обслуживанию и ремонту автомобилей в Санкт-Петербурге.



-10%

скидки, лотерея,
подарки

Возможность использовать
различные запчасти

удобная оплата

охраняемая парковка

гарантия на кузовные работы
1 ГОД

Хотите скидку 10% на любые работы? - Назовите кодовое слово!

Запись по телефону: (812) 438-00-90
Адрес: СПб, ул. Херсонская, д. 39 А
www.cras-center.spb.ru

Кодовое слово:
ЛУКОЙЛ

Текст: Дмитрий Полянский
Фото: IDTC.TISTORY.COM
и Олега Самолина



АВТОЮРИСТЫ-ПОСРЕДНИКИ:

жульничество или защита?

Юридические фирмы, которые взыскивают выплаты со страховщиков, доставляют им внушительные неприятности и убытки. С прошлого года страховые компании ведут контрнаступление, добиваясь изменения судебной практики и законодательства в свою пользу. По их мнению, образовались недобросовестные схемы вытягивания средств, по которым посредники получают за водителей высокие выплаты. Поправки в Закон об ОСАГО, пролоббированные Российским союзом автостраховщиков, в значительной мере должны осложнить работу таким организациям. «Автоюрисм» — это вред или польза? Как изменится работа правоведов в новых условиях, разбиралась «Заправка».

КАК ЭТО РАБОТАЕТ

Недавно Российский союз автостраховщиков попросил Верховный суд разъяснить нижестоящим инстанциям популярные схемы, благодаря которым автоюристы выигрывают дела и взыскивают повышенные выплаты. Согласно

заявлению РСА, работа автоюристов заключается в следующем: они сразу после ДТП заключают с потерпевшим договор или оформляют доверенность. Автовладелец получает с них деньги и не обращается к своему страховщику ОСАГО напрямую. Вместо него юридическая контора выставляет страховщику претензию, не

предоставляя поврежденный автомобиль на осмотр, идет в суд, взыскивает возмещение за аварию и свои расходы на ведение дела. «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.

В значительной мере именно против таких схем направлены поправки в Закон об ОСАГО, которые рассматривает сейчас российский парламент. В условиях, когда будет закреплено право страховщика на возмещение ущерба натурой, то есть ремонтом вместо выплат, автоюристы лишаются возможности выкупать битые автомашины и добиваться денежной компенсации в свою пользу.

ВЫКАЧИВАНИЕ ДЕНЕГ ПОСТАВЛЕНО НА ПОТОК

Директор автоклуба А-24 Денис Шубин убежден, что работа юристов-посредников — не защита автовладельцев.

— Они просто выкачивают деньги из страховых компаний, пользуясь несовершенством законодательства и предвзятым отношением судов к страховщикам, — рассказывает Денис Шубин. — Есть у страховщиков так называемые токсичные регионы, где суды штампуют вердикты о чрезмерно высоких выплатах по искам автоюристов.

По данным Шубина, в Петербурге и Москве подобное «злоупотребление правом» не слишком процветает, зато в Мурманске, Иваново, Ростове и некоторых других областях, особенно на юге России, выкачивание денег из страховых фирм поставлено на поток.

— Законодательные изменения наведут порядок, — считает эксперт. — Ожидается, что поправки вступят в силу в марте, они должны частично снять проблему. Возмещение авторемонтом убирает тот денежный поток, за которым охотятся юристы. Но оно и налагает требования на страховщика, и добросовестные компании готовы к этому. Ситуация должна стабилизироваться, войти в норму.

Сейчас поправки проходят второе и третье чтение в Госдуме. Вице-

председатель комитета по защите прав автовладельцев Александр Холодов настаивает, что работа юристов идет в рамках закона и востребована именно из-за недобросовестности многих страховщиков.

— Наша общественная организация тоже выплачивает деньги водителям, а потом разбирается со страховыми компаниями, — говорит Холодов. Страховщики называют жуликами тех, кто получил деньги по судебному вердикту, — а не клеветали это? Тогда и я с полным правом назову их мошенниками за то, что они не выплачивают полную компенсацию без суда. Утрату товарной стоимости ни одна страховочная не возмещает добровольно.

Как рассказывает Александр

Холодов, появились «придворные» юридические фирмы, действительно выкачивающие деньги из страхового фонда. Когда попавший в аварию обладатель полиса получает деньги в страхо-

вой компании, ему уже на выходе звонят посредники, объясняют, что оценка ущерба была занижена, выплачивают деньги за уступку долга и далее судятся со страховщиком от его имени.

— Это индивидуальные предприятия, аффилированные со страховщиком, — поясняет Холодов. — Выкупают несуществующий завышенный

долг. Страховые компании должны выдавать 77 % из полученных премий в резервный фонд, в неприкосновенный запас. Но вот таким способом они из фонда выцарапывают свои деньги обратно — записывают выплаты себе в убыток. Некоторые подобные ИП заключают сотни таких договоров цессии в день. Секрет их успеха — в сговоре. Таким способом просто выводят активы из-под контроля государства.

ПЕРЕКЛЮЧАТСЯ НА РЕМОНТ

Поправки к Закону об ОСАГО вводят первоочередное право страховщика проводить осмотр повреждений и восстанавливать автомобиль на выбранной ИТО. По прогнозу Александра Холодова, с изменениями законодательства об «автогражданке» резко ухудшится качество страхового ремонта.

— Страховщики и сейчас уже направляют на ремонт, но потом поступают жалобы от клиентов. Страховщик тратит максимум 90 % причитающихся выплат, а обычно не более 70 %, — говорит Александр Холодов.

Соответственно, такая арифметика расчетов заставит автомастерские удешевлять ремонт, нарушать технологию и использовать «неродные» и бывшие в употреблении детали. И пока страховщики будут стараться сэкономить, не останутся без работы и досаждающие им автоюристы. В дальнейшем они переключатся на иную защиту прав потребителей, проверку качества ремонта.



Оборона от угона

Как максимально обезопасить свой автомобиль от покушения злоумышленников

Текст: Дмитрий Полянский
Фото: OCTAVIAN/STOCKVAULT.NET

Способы защиты машин от воров многообразны. Удачно подобранное противоугонное устройство должно быть не только надежным, но и удобным, чтобы не осложнять пользование автомобилем сверх необходимой меры. Из общеизвестных систем и приспособлений широко применяются блокираторы, иммобилайзеры и секретки.

УРОВЕНЬ УГОНООПАСНОСТИ
Портал <http://ugonamnet.ru/> создан при поддержке ГУ МВД по Петербургу и Ленобласти. На нем можно узнать вероятность угона на вашей улице, проверить конкретный автомобиль по номеру, просмотреть сообщения о подозрительных машинах, возможно брошенных угонщиками на «отстой» в соседнем квартале.

«КЛЮШКА» С ЗАМКОМ

Самое простое устройство — механический блокиратор руля — еще применяется, хотя не так широко, как прежде. В нулевые годы до четверти всех машин на дворовых парковках были украшены раздвижной запирающей «ключкой» на рулевом колесе. Бесспорное и очевидное преимущество — простота и дешевизна. Приспособление можно купить в любом автомагазине. Очевиден и главный недостаток — уязвимость. Профессиональный угонщик справляется с таким замком руля в среднем за полминуты. Зато само наличие «ключки» может предотвратить посягательства угонщиков-любителей из местной шпаны. Это морально устаревшее противоугонное средство подходит для автомобилей, которые не пользуются широким спросом на криминальном рынке и не нуждаются в сложной высокотратной защите.

Взамен «ключки» автовладельцы стали чаще применять механические фиксаторы педалей, капота, коробки передач. К ним труднее подобраться с режущим инструментом, вскрыть отмычкой или высверливанием замка.

Блокиратор коробки передач бывает внешний или встроенный внутрь корпуса. Второй вариант стоит дешевле, и такое переоборудование можно доверить не всякой мастерской.

От проникновения в салон защищают блокираторы дверей — выдвигаемые штыри с электрическим управлением. Они срабатывают только на подлинный ключ и не поддаются отмычкам. Угонщик сможет разбить стекло и влезть, но вряд ли станет намеренно портить товарный вид и привлекать внимание.

ДВУСТОРОННЯЯ СИГНАЛИЗАЦИЯ

Система бесключевого доступа опознает владельца по ключу или дополнительной метке иммобилайзера. Вы нажимаете кнопку двери, машина реагирует и шлет ключу-брелку запрос в форме случайного числа. Переговоры ключа с бортовой системой идут по специальному алгоритму шифрования. Брелок обрабатывает запрос и дает новый сигнал. Если данные совпадают, машина снижается с сигнализацией.

Однако хорошо подготовленные угонщики, работая в паре и используя ретранслятор-удлинитель сигнала («удочку»), могут обмануть систему. Один злоумышленник открывает

**САМОЙ УГОНЯЕМОЙ
МАШИНОЙ
В ПЕТЕРБУРГЕ является**
Ford Focus. Вместе с ним в топ-10 входят Hyundai Solaris, Kia Rio и Kia Sportage, Renault Duster, Renault Logan и Renault Sandero, Toyota Camry, Mazda CX5.

машину, другой следует за автовладельцем и передает по «удочке» сигнал, обеспечивая разговор машины с брелком в кармане ее владельца. Система определяет, что хозяин рядом (хотя в это время он ходит по торговому центру), и снимает машину с сигнализации. Преступник садится в нее и уезжает. В 2016 году угоны с помощью «удочки» составили треть всех похищений машин в Петербурге. Злоключения диалоговой «противоуголки» побуждают недоверчивых автовладельцев вообще отказаться от систем с радиобрелком, они предпочитают открывать замок обычным ключом. Неудобно, зато автомобиль не «выудят».

Специалисты поясняют, что от двусторонней сигнализации не нужно требовать слишком многого. Задача хорошей современной защитной системы не в том, чтобы стопроцентно не допустить угон. Главное, чтобы она сообщала хозяину, что происходит с машиной.

Спутниковая сигнализация не только извещает о посягательстве, но также вызывает на помощь охранную фирму и помогает определить местоположение автомобиля.

МАЛЕНЬКИЕ ХИТРОСТИ

Состязание воров с разработчиками защиты представляет собой борьбу снаряда и брони: на каждое ухищрение найдется способ взлома. Раскрученные и именитые электронные противоуголки небезупречны именно в силу своей известности. Преступники хорошо их изучили и преодолевают по отработанной технологии. Тут могут выручить малоизвестные, но надежные устройства.

Секретки — простое, доступное всем автовладельцам и при этом действенное средство. У них нет радиосигнала, который можно перехватить. Включаются они кнопкой или комбинацией кнопок. Можно настроить их на длинное или короткое нажатие.

Тросовая блокировка защелки капота не даст подобраться к аккумулятору и отключить электронную сигнализацию.

Электронные иммобилайзеры нарушают работу двигателя при попытке угона.штатный иммобилайзер (если он есть) рекомендуется отключить и встроить потайной. Для его включения-выключения используется ключ с ручным набором кода или скрытая кнопка.

Можно также установить противоугонную блокировку колес, встроив обратный клапан в тормозную систему. Машина не сдвинется с места, пока хозяин не наберет код для открытия клапана.

Самый эффективный вариант блокировки двигателя — когда он начинает работать, но скоро глохнет. Это действует угонщику на нервы и затрудняет поиск неисправности.

Есть также секретки с датчиками движения и с выходом на сирену. Она верещит в случае неправильного набора цифр.

Опытные вору умеют выявлять и обходить защитные хитрости. Но с вынужденными дополнительными манипуляциями падают шансы на успешный угон. Для профессионального угонщика решающее значение имеет время, которое надо затратить на взлом защиты. Если он не успеет угнать авто за три минуты, то обычно бросает его и ищет более легкую добычу. Именно поэтому рекомендуется соче-

тать два и даже три вида противоугонных устройств. Опытные вору знают почти все возможные приемы наизусть, но поиск затрудняет им задачу и отнимает драгоценные секунды.

Грабительские угоны составляют в Северной столице 10 % посягательств на автотранспорт. Для защиты от таких нападений, когда преступники отвлекают хозяина в сторону или просто силой выбрасывают из-за руля, пригодится противоразбойный диалоговый иммобилайзер-секретка. В нем используется CAN-модуль контроля и преобразования сигналов, управление замком капота. При потере связи с беспроводной меткой хозяина блокируется работа двигателя. Так что злодеи далеко не уедут.

СТЕПЕНИ ЗАЩИТЫ

По оценке Управления ГИБДД ГУ МВД по Петербургу и Ленобласти, относительное спокойствие автовладельцу дает комплекс трех профилактических мер: механическая блокировка, электронная сигнализация, маркировка стекол. Эти виды защиты гармонично дополняют друг друга.

Не переусердствуйте в установке запоров и сигналок. Это не только обременительно для кошелька, но и зачастую при сбоях электроники превращает личный транспорт в недвижимость.

На какие усилия и расходы стоит идти, подскажет статистика угонов той или иной модели. Машины, за которыми обычно никто не охотится, достаточно оснастить простой секреткой. А те модели, которые популярны у угонщиков, нужно опутывать разнообразной защитой, не считаясь с теми затруднениями, которые она создает в повседневном использовании.

По данным специалистов спутниковой охраны, в группу высшего риска входят автомобили BMW, Toyota, Infinity, Land Rover и Lexus.

Иная и более подробная картина отражена в анализе ГИБДД. На вершине списка жертв — Ford Focus. Вместе с ним в десятку самых угоняемых авто входят Hyundai Solaris, Kia Rio и Kia Sportage, Renault Duster, Renault Logan и Renault Sandero, Toyota Camry, Mazda CX5.

Семейство ВАЗ почти не привлекает преступников, за исключением «семерки», которая заняла 28-е место по угонимости.

Риск или сохранность машины зависит и от внешних ее особенностей. Чем больше автомобиль бросается в глаза, тем спокойнее хозяину. Яркий цвет отпугивает преступников. Аэрография также снижает вероятность угона: ведь машина с рисунком на кузове становится узнаваемой за версту.

ПО ДАННЫМ «Цезарь Сателлит Северо-Запад», в 2016 году более 60 % угонов произошло на юге Петербурга. В тройке самых популярных районов у угонщиков Северной столицы Московский (20 %), Фрунзенский (14 %) и Приморский (12 %) районы.

Если вы стали жертвой или свидетелем автокражи — срочно звоните в полицию! Телефон дежурной части 102 (с мобильного — 112).

Слава к Марине Хлебниковой пришла в 90-е. Ее «Чашку кофею» не напевал разве только ленивый. Начиная будущая звезда как бэк-вокалистка у Бари Алибасова в группах «Интеграл» и «На-На», а после успешного выступления на конкурсе «Ялта-91» с веселой песенкой «Рай в шалаше» Марина начала сольную карьеру.

Текст: Ольга Журавлева
Фото: HQPLACE.RU, SVOPI.RU

МАРИНА ХЛЕБНИКОВА: «Автомобиль помогает снимать все стрессы»

После активной гастрольной деятельности у Хлебниковой наступил период, когда зрители о ней забыли. Только преданные поклонники хранили верность певице. Сегодня 51-летняя Хлебникова говорит, что пока будет иметь силы стоять на сцене, она будет петь. Конечно, на триумф 90-х Марина не рассчитывает, но вернуться на эстраду в полной мере собирается.

Свободное время Хлебникова посвящает дочери Доминике, любит возиться в саду с растениями. А также водить машину. К автомобилям у нее давняя и особая страсть. Хлебникова часто меняет железных коней, потому что, по ее словам, не может долго ездить на одном и том же. Коллеги же считают Марину настоящей автомобилисткой.

— **Марина, что для вас значит поездка за рулем?**

— Удовольствие. Автомобили для меня нечто большее, чем просто куча железа. Отношусь к ним как к одушевленным существам.

— **Наверное, и имена машинам даете?**

— Конечно. Первой моей машиной была старенькая «шестерка» с кое-где проржавевшими боками. Дырки я для придания «красоты» заклеивала зелеными наклейками в виде клякс. Соответственно, машина получила прозвище Клякса. Позже я пересела на «тойоту», которую назвала Марго. Было в ней что-то благородное, царственное, как в королеве Марго. Когда я купила «вольво» — она была длинная и плоская. Я называла ее Селедкой.

— **Вы за своими машинами ухаживаете?**

— Я к ним всегда очень бережно отношусь, но в 90-е было много концертов, и я ничего не успевала, да и сервис — помыть-подлатать — тогда тоже был не очень. Вот и бывало, что приеду поздно ночью, брошу машину под окнами, а наутро вижу, что Селедка или Марго поверх грязного налета исписана равнодушными соседями: «Звезда, а машина грязная» или просто «Марина Хлебникова».

— **Одно время вы выбирали исключительно «лексусы». Почему?**

— У меня отстроенный музыкальный слух, и я в первую очередь слушаю машину, поэтому любое постукивание сразу начинает действовать мне на нервы. Я при-

езжаю в автосервис и прошу проверить тот или иной агрегат. Так продолжается некоторое время: я прошу найти поломку, а ее не находят. И когда через несколько недель я уже уверена, что машина вот-вот развалится, в сервисе наконец-то обнаруживают причину стуков, скрипов и уханья. Так вот, я сделала вывод, что все хваленые «мерседесы», БМВ и «кадиллаки» страшно гремучие, они без конца барахлят, а в «лексус» садишься и наслаждаешься тишиной, идеальная звукоизоляция от внешнего мира и безукоризненная подгонка всех деталей мира внутреннего.

— **Наверное, ездить на яркой и запоминающейся машине известной певице было непросто?**

— Знаете, я не понимаю людей, которые прячутся от своей известности. Если ты занимаешься творчеством, то должна быть благодарна тем, кто его ценит и любит. И поэтому я всегда открыта для поклонников, хоть и не люблю это слово, и для тех, кто просто меня знает. И на дороге то же самое — мне приятно, когда кто-то знает: «Это едет Марина Хлебникова». Хотя, признаюсь, некоторые все-таки обращали внимание на машину, а не на меня. Помню, был случай в первый же день, как я выехала из дома на новеньком «лексусе», меня начал преследовать БМВ. Он моргал мне фарами, сигналил. В конце концов я решила, что что-то не в порядке с моей машиной, и остановилась у обочины. Из БМВ вышел мужчина и тут же предложил продать ему мою машину.

— **Вам приходилось сталкиваться с угоном автомобиля?**

— Конечно. Это вполне типичная ситуация, и никто из автомобилистов от нее не застрахован. Однажды мой Lexus LX 470 исчез ночью прямо со стоянки перед домом, несмотря на установленную в салоне поисковую систему, которая автоматически блокирует запуск двигателя. К счастью, машина была застрахована, и я получила через две недели выплату чуть больше 2 млн рублей. На полученные деньги я тут же заказала в автосалоне другую модель Lexus.

— **Помимо «лексусов» у вас есть какие-то другие пристрастия?**

— Когда выезжаю в Европу, покупаю там рояли, это мое хобби. Самый маленький — 1,5 сантиметра — из хрусталя; самый большой — бе-

лый, кабинетный. У меня собралась большая коллекция роялей, есть и значок-рояль, и подставка под пепельницу, и линейка с клавиатурой, и магнит на холодильник. А еще я привожу с собой статуэтки кошек из той страны, где побывала. В моей коллекции есть японская кошка с поднятой лапой, голландская, немецкая, австрийская. Также люблю покупать картины. Началось все с того, что мама моя на вопрос: «Что тебе привезти? Кофту, туфли?» — отвечала: «Привези мне картину с Монматра». Так я приучилась покупать картины и стала привозить их себе.

— **Кроме удобства передвижения из одной части города в другую автомобиль имеет для вас еще какие-то функции?**

— Он снимает стресс. После ночного концерта могу сесть в автомобиль, промчаться 300 километров и оказаться в каком-нибудь небольшом городке. Очень люблю уезжать подальше, где не ловит мобильная связь, где тихо и можно просто насладиться покоем. Люблю в свободные дни выехать в лес, побродить, набрать грибов, ягод. Без автомобиля вырваться из мегаполиса в удобное для меня время было бы сложно.



**В ПРОШЛОМ ГОДУ ОБНОВИЛСЯ
ОЧЕНЬ ПОПУЛЯРНЫЙ
В НАШЕЙ СТРАНЕ КРОССОВЕР
VOLKSWAGEN TIGUAN,
И СЕЙЧАС МАШИНЫ УЖЕ
РОССИЙСКОЙ СБОРКИ МОЖНО
ПРИБРЕСТИ У ДИЛЕРОВ
МАРКИ. НЕ ТАК ДАВНО
В ПЕТЕРБУРГЕ СОСТОЯЛАСЬ
ПРЕЗЕНТАЦИЯ НОВИНКИ,
НА КОТОРОЙ ПОБЫВАЛ
КОРРЕСПОНДЕНТ «ЗАПРАВКИ».**

Текст: Борис Игнашин
Фото: OVERBOOST.TODAY,
MCGRATHAUTO.COM

Новый Tiguan:

НОВЫЕ ВОЗМОЖНОСТИ

Первое поколение Tiguan было создано на популярной платформе PQ35, что роднило его с такими машинами, как VW Golf V-VI, Skoda Octavia A5 и другими. Возможности данной платформы актуальны до сих пор, но уже несколько лет как ей на смену пришла новая платформа MQB, позволяющая создавать более легкие и технологичные машины, еще более унифицированные в технической части. Бестселлер марки VW Golf VII перешел на нее еще в 2012 году, а сейчас пришла очередь и легкого внедорожника. Напомню, основными отличиями автомобилей на новой платформе являются более легкие кузова, большие возможности трансформации, унифицированные точки крепления силовых агрегатов. Для этого линейку моторов EA111 заменили на EA211, совместимую с двигателями серий EA888 Gen 3 и EA288 по точкам крепления, расположению системы выхлопа, питания и охлаждения. Кроме

того, новая платформа дает возможность создания на ней гибридов, электромобилей, машин, работающих на сжиженном и природном газе. Повышенная степень унификации касается также конструкции подвесок и трансмиссий. Все меры в целом позволяют увеличить число унифицированных элементов и снизить цену владения машиной. В случае с новым Tiguan конструкторы использовали возможности новой платформы для создания более просторной и крупной машины. При минимальном изменении массы — новинка на 16 кг легче предыдущей версии — кроссовер стал существенно больше, особенно заметна разница в размерах салона. Гамма двигателей включает в себя 4 бензиновых мотора (1.4 TSI мощностью 125 л. с./150 л. с. и 2.0 TSI мощностью 180 л. с./220 л. с.), соответствующих экологическим стандартам Euro-6, а также дизельный двигатель 2.0 TDI мощностью 150 л. с., соответствующий стандарту Euro-5.

Коробки передач у нового поколения внедорожника только преселективные, так называемые DSG, но тут ис-



ПРОТИВОБУКСОВочная СИСТЕМА отлично спасает при диагональном вывешивании, есть только один нюанс. В положении селектора трансмиссии «снег» помощи от нее нет. А вот в обычном «дорога» или «горы» — система работает на ура, имитируя блокировку всех дифференциалов.

НОВЫЙ ВО ВСЕМ

пользуются только наиболее надежные серии DQ250 — с моторами 1.4 и DQ500 — с 2-литровыми двигателями. Эти трансмиссии с «мокрыми» сцеплениями хорошо зарекомендовали себя ранее, обеспечивая очень высокую динамику при минимальном расходе топлива. Разумеется, на выбор есть варианты с передним и полным приводом, в трансмиссии используется последнее поколение электрогидравлической муфты Volkswagen, с меньшим временем реакции и требующее меньших затрат на обслуживание. Из особенностей оснащения в первую очередь бросается в глаза использование светодиодной оптики и LCD-дисплей на месте панели приборов. Из менее заметных, но важных опций — система автоторможения и активный круиз-контроль, автопарковщик, электроподогрев лобового стекла, семь подушек безопасности и т. д. Возросший класс машины подчеркивается возможностью заказа электропривода задней двери, панорамной крыши со сдвижным люком и проведения индивидуализации.



ПРОСТОРНЫЙ И БОЛЬШОЙ

В тест-драйве приняла участие машина в топовой комплектации Highline с мотором 2.0TSI 180 л. с., автоматической семиступенчатой коробкой передач и полным приводом.

Дизайн последних моделей VW выдержан в подчеркнуто динамичном и чуть агрессивном стиле. Новый Tiguan соответствует дизайну остальных моделей марки, разве что мускулистости в облике заметно больше. На имидж работают и широкие пластиковые защитные вставки на колесных арках и порогах. Машина кажется очень большой, и это не обман зрения, она стала существенно крупнее предшественника. Прибавка длины небольшая, порядка 5 сантиметров, но вместе с тем машина стала настолько же выше и на 3 сантиметра шире, капот же, напротив, теперь немного короче. Все эти изменения вместе дают заметное увеличение объема кузова. У топовых комплектаций бросаются в глаза светодиодные фары головного света — опция полезная и удобная, к тому же намного более надежная, чем газоразрядный свет.

Салон машины производит еще более сильное впечатление. Объем внутреннего пространства соответствует кроссоверу классом выше или минивэну. Универсальность подчеркивается и увеличением степени трансформации салона — задний диван имеет три отдельно складывающиеся части и к тому же перемещается вперед-назад, позволяя выбирать между объемом багажника и заднего ряда сидений. Спереди тоже очень просторно, запас пространства над головой при типичной «городской» посадке больше ширины ладони, остается ощущение воздушности. Подчеркивается оно наличием на машине панорамной крыши со сдвижным люком. В солнечный день это особенно приятно. Рабочее место водителя — традиционной образцовой эргономикой VW. Свет автоматический, привычные кнопки на руле и идеальное расположение подрулевых переключателей, основные кнопки управления под рукой, искать не приходится. Если вы когда-то владели одной из машин концерна, то почувствуете себя в родной стихии. В нашей комплектации панель приборов — жидкокристаллическая, так что перед поездкой можно побаловаться и выбирать стиль оформления. Их несколько, можно подобрать под себя, мне больше нравится вариант расход и скорость. Дисплей бортового компьютера тут «виртуальный», но от оформления приборной панели он не зависит, можно вывести интересующие вас показания в любой

момент. Читается приборная панель очень хорошо даже на ярком свете, так что жалеть об отсутствии привычных стрелок не стоит. Мультимедийная система — вполне современная, экран сенсорный и к тому же не требующий даже касания поверхности. К сожалению, USB-порт всего один, но это ограничение связано с требованиями Apple по совместимости, Android может больше. Впрочем, я использовал порт только для зарядки, а сопряжение с головным устройством шло через беспроводной BT-интерфейс. Для тех, кто предпочитает более традиционные источники музыки, есть два слота SD в перчаточном ящике и проигрыватель DVD. Качество исполнения салона — на высоком уровне. Пластик приборной панели обманчиво мягкий, а вот на дверных панелях жестких элементов хватает, подлокотник же и зона рядом обиты мягкой кожей. Традиционно четкие нажатия кнопок и выверенные усилия на каждом из элементов управления прилагаются. Сиденья нетрадиционно мягкие для немецкого производителя, но посадка от этого только выиграла. Диапазоны регулировки сидений и руля с огромным запасом для людей всех форм и размеров. Если сесть «сам за собой», то обнаружится, что запас пространства в области коленей просто королевский, можно даже закинуть ногу на ногу и сидеть так. Правда, только в том случае, если задние сиденья максимально отодвинуты. В противном случае простора заметно меньше, зато в багажник уже встает детская коляска в разложенном виде или просто нереальное количество багажа. Из мелких приятностей для пассажиров — столики на спинках передних кресел и очень удобная для двоих формовка спинки. К тому же можно выбирать температуру воздуха для заднего ряда и включить подогрев кресел при необходимости. А вот обшивки дверей сзади еще более пластмассовые, чем спереди.

КОМФОРТ И ДИНАМИКА

В движении машина в первую очередь поражает комфортом. На городских скоростях акустический комфорт радует, аэродинамические шумы и шумы качения резины слышны только на трассе после сотни километров в час и особенно не мешают тихому разговору. Плавность хода — просто отличная, немецкая собранность подвески отлично сочетается с плавным преодолением неровностей. Порой мне казалось, что на моем привычном маршруте вдруг поработали дорожники, но нет,



ЕСЛИ СЕСТЬ «САМ ЗА СОБОЙ»,
то обнаружится, что запас
пространства в области коленей
просто королевский, можно
даже закинуть ногу на ногу и
сидеть так. Правда, только в том
случае, если задние сиденья
максимально отодвинуты.



это просто отлично настроена подвеска. Вот только работает она шумновато, шлепки колес отлично слышны в тихом салоне. Колейность на КАД новый Tiguan полностью игнорирует, ни малейших попыток сместиться с траектории и полная стабильность при перестроении. Просто магия. Однако это только по сухой дороге, на мокрой я бы так не рисковал. С ростом скорости машина сохраняет собранность, шумы не нарастают. Ну а про шум двигателя на трассе можно просто забыть, при 110 км/ч семиступенчатая коробка позволяет мотору работать всего на 2000 оборотах в минуту, так что его не слышно вообще.

Управляемость машины сделала бы честь горячему хетчбэку. В меру острые реакции руля, выверенное усилие и хорошая чувствительность. Стабильность и понятность на любой скорости и дорожном покрытии. Правильные реакции на изменение тяги и совершенно не заметное вмешательство системы ESP при слишком активном ее использовании или неаккуратном рулении. В довершение всего почти полная разгруженность руля от влияния тяги и дорожных неровностей, уровень чувствительности ровно такой, чтобы ощущать, но не бороться. Крены минимальны, опять же спасибо прекрасной подвеске, даже при высокой посадке их не ощущаешь. Работа системы полного привода на скользком покрытии и небольших скоростях не выявила двойственности реакций и задержек. Тяга на задней оси есть всегда, спасибо преднатягу муфты, и «под газом» в повороте задняя ось постоянно загружена моментом.

Тормоза показали чуть резковаты, за время теста полностью привыкнуть к ним мне не удалось. Но претензий нет, тормозит машина отлично, стабильность на миксте почти идеальная. И не забывайте про систему авто торможения, на малой скорости в пробках она позволит избежать досадных ДТП из-за невнимательности.

НЕ ТОЛЬКО ДЛЯ ГОРОДА

Внедорожные возможности кроссоверов порой недооцениваются. Новый Tiguan почти наверняка отлично преодолел бы полосу препятствий из глубокой грязи и крутых подъемов. Но я припас для него более характерную трассу. Скользящая снеж-

но-ледяная дорога, которая не видела грейдера десятки лет, крутые обледеневшие горки и немного гравия. С подобными препятствиями машина справляется на ура. В движении сохраняется полный комфорт и уверенность в том, что автомобиль может больше. Энергоемкость подвесок позволяет «валить на все деньги», но инстинкт самосохранения мешает. На черед неровностей дорожный просвет в 200 мм не кажется чем-то за-предельным, но позволяет не утруждаться с траекторией, можно двигаться почти по прямой, объезжая только особо крупные перегибы. Старт в ледяную горку для полноприводной машины даже на нешипованной резине не является проблемой. Система удержания на подъеме гарантирует легкий и плавный старт, задняя ось срабатывает без задержки, пробуксовки нет. Только на подъеме порядка 25-30 градусов, на котором удержаться на ногах уже сложно, машина пасует, буксуя всеми четырьмя колесами. Плюс в нашей комплектации у машины «городские» бампера и проходимость ограничена углом въезда. На слишком уж крутую горку сложно въехать. Впрочем, для любителей офф-роуда есть комплектации с другими бамперами. Единственным ограничением для подобного рода покатушек могут стать лишь небольшие хода подвесок, машина слишком рано вывешивает колеса. Противобуксовочная система отлично спасает при диагно-

нальном вывешивании, есть только один нюанс. В положении селектора трансмиссии «снег» помощи от нее нет. А вот в обычном «дорога» или «горы» — система работает на ура, имитируя блокировку всех дифференциалов.

Возвращал я машину с сожалением. Это действительно очень универсальное транспортное средство. Из особенно хороших новостей — серьезный рост объема салона сзади. Все изменения техники — в лучшую сторону, повысилась и надежность, и экономичность, не говоря уже о динамике. Новый Tiguan во всем лучше старого, он просторнее, лучше на ходу, экономичнее и, наконец, банально красивее и современнее. Но он больше, фактически это машина уже следующего класса и к тому же еще немного, но дороже. Похоже, освобождается место для кроссовера поменьше?

Благодарим за предоставление машины для тест-драйва старейшего официального дилера Volkswagen «Нева-Автоком».

КОЛЕЙНОСТЬ НА КАД новый Tiguan полностью игнорирует, ни малейших попыток сместиться с траектории и полная стабильность при перестроении. Просто магия. Однако это только по сухой дороге, на мокрой я бы так не рисковал.



Латвия — страна маленькая, меньше Ленинградской области. Но достопримечательностей там множество. И если захотеть посмотреть все, не хватит и отпуска, даже двух.

А ведь есть такие уголки, куда хочется приезжать снова и снова. Думаете, мы о Риге? Нет, великолепная даже в нынешней своей бедности латвийская столица достойна отдельной статьи. Мы расскажем про провинциальную Латвию, о красоте которой вы, возможно, даже не догадываетесь. Причем Латвии зимней. Летом всегда есть соблазн рвануть на взморье, а вот зимой надо смотреть другие достопримечательности. Например, Видземский край.

ЗИМНИЕ ВИДЗЕМСКИЕ РАДОСТИ

Текст: Татьяна Хмельник
Фото: Александр Потравнов

Самая первая рекомендация для петербуржцев — никогда не пользуйтесь латвийскими погранпереходами! Езжайте через Эстонию, через переход Шумилкино — Лухамаа, это совсем недалеко за Изборском. Ведь Эстония на Рижском шоссе довольно быстро сменяется Латвией. Главное — не иметь дело с латвийскими пограничниками и таможенниками. Они обладают уникальной способностью работать даже медленнее, чем белорусы, кроме того, здесь распространены разнообразные придирки, видимо, от скуки — например, по понедельникам особо жестоко потрошат машины, в номерах которых есть цифра 1, по вторникам — у кого цифра 2, и так далее, но правила игры все время меняются и угадать их заранее практически невозможно. Одно время выборочно требовали диагностическую карту на автомобиль, отнимали некоторые продукты — то колбасу, то творожные сырки.

Но остальной латышский народ совершенно не такой, как их пограничники и таможенники, вероятно выращиваемые в особой инкубационной зоне. Латыши — доброжелательные и сердечные люди, особенно когда видят, что вы искренне интересуетесь их страной, их историей, культурой и бытом.

Крошка Цесис

Город, с которого мы начнем наше маленькое путешествие, сейчас называется Цесис — указатель на него вы увидите на Рижском шоссе примерно на полпути к Риге. Но раньше город и замок в нем назывались по-другому — Венден. Он был основан в 1213 году как один из главных городов Ливонии — земли Ливонского ордена. И все окрестные старые города имели немецкие названия, причем они сохранялись и во времена, когда Ливония стала Лифляндией и вошла в состав Российской империи. Латышские имена города и села получили уже в период Первой Латвийской Республики — после 1920 года. Надо сказать,

что многочисленному немецкому населению пришлось туго: немцев не брали на работу, язык был фактически под запретом, у крупных помещиков отняли землю. Большинство этнических немцев было вынуждено бежать из страны.

Цесис сейчас — городок маленький, осмотреть его можно неспешно за несколько часов, причем большую часть времени вы потратите на замок, в котором, конечно же, находится музей. Одна из достопримечательностей замка — его великолепная лестница, сложенная из ноздреватых, как пемза, блоков туфа. Ведь осадочный туф, родич известняков, в отличие от вулканического горного туфа можно найти и в наших северных землях, где вода содержит много кальция. Туфовые карьеры возле Цесиса были самыми крупными в СССР, этот камень шел в основном на реставрацию. Сейчас они затоплены и превращены в места для купания, один даже в черте города. К сожалению, богатых людей в городе нет, похоже, больше столетия, поэтому некогда прекрасные здания города пообтрепались и настоятельно требуют реставрации.

Цесис стоит на самой красивой реке Латвии — Гауе. Даугава (русская Западная Двина), конечно, шире, но Гауя прогрызла себе путь в песчанике и имеет очень живописную долину. Здесь устроен национальный парк, где туристы могут ходить по экологическим тропам и любоваться непривычным для равнинной страны ландшафтом. Эти тропы доступны и зимой, особенно если у вас есть лыжи (а если нет — их можно взять на прокат на одной из окрестных турбаз).

Колдовское яблочко

Ниже Цесиса в Гаую впадает речка Амата (по-ливски — быстрая). Она совсем неширокая, но очень красивая. Конечно, многие узнают в ней окрестности Оредежа возле Белогорки или Сиверской — те же высокие красные берега, сосновые леса, — но в отличие от Оредежа здесь нет никакого мусора.

И если он все-таки появляется, то сотрудники нацпарка, а то и волонтеры быстро все прибирают. Кстати, если нарушителя поймают, его обязательно оштрафуют, и в поимке могут помочь наблюдательные местные жители — они сфотографируют машину вандала, а потом пошлют снимок в полицию.

На Амате есть утес Звартас. На поляне напротив утеса, по преданию, любят собираться местные ведьмы — раганы. Чтобы опознать ведьму, на информационном стенде приведено подробное ее описание, но тут же поясняется, что цесисские раганы не злые, это мудрые колдуньи, которые могут помочь в трудную минуту. Здесь же растут старые яблоневые сады, частью заброшенные, оставшиеся от владений Карла Сиверса — местного барина, который был знатным садоводом. Даже зимой на ветвях почтенных яблонь можно увидеть плоды — здешним птицам и белкам хватает еды, многое остается нетронутым. В основном это яблони сорта пепин разных видов.

Новые владельцы Сиверсовой усадьбы Карли Байба и Янис Степиньши, которые сделали из дома садовника небольшой отельчик (барский дом не сохранился), решили восстановить яблочное изобилие здешних мест. Для этого они ежегодно высаживают новые яблоньки взамен угасающих старых, находят знаменитые местные сорта и прививают их черенками молодые деревца, консультируются у помологов-теоретиков и агрономов-практиков. А из урожая варят потрясающий яблочный джем, который зимними вечерами с чаем большими ложками наворачивают постояльцы, набегавшиеся за день по заснеженным окрестностям. Степиньши, кстати, входят в ассоциацию туризма национального парка «Гауя», у них разработаны свои маршруты (как и у остальных членов ассоциации), и турист здесь не пропадет — он получит карту, будет знать, где заночует, где пообедает, где наострит лыжи или коньки.



ЛАТЫШСКИЕ ПЕЩЕРОКОПАТЕЛИ

Недалеко от Цесиса есть и другая местная достопримечательность — поселок Лигатне. Мы сами угодили туда только потому, что хотели посмотреть старую бумажную фабрику — любоваться исторической промышленной застройкой нас приучили в Европе, где такие объекты бережно сохраняют, часто используя под культурные нужды. В Петербурге мода на старый промарт только начинается, но уже есть отдельные удачные примеры, скажем, выставочный зал в газгольдере или бизнес-центр в ткацкой фабрике.

Мы осмотрели некоторые фабричные здания и очень колоритный рабочий поселок, а в местном информационном центре нам посоветовали прогуляться в особую достопримечательность — бункер на 9-метровой глубине. Это тайное убежище первых секретарей Латвийской компартии, товарищей Воса и Пуго (Пуго — тот самый, единственный застыдившийся после путча). В бункер водят ностальгические экскурсии, кормят советскими компотами и винегретами, показывают черно-белые телезаписи. Но мы еще помним советскую власть и не тоскуем по ней, поэтому обратили свой взор на гораздо более симпатичные полости в земле — множество пещер, приветливо зияющих из обрывов над речкой прямо в поселке.

Оказалось, что местные жители — прирожденные пещерокопатели. Все эти дырки имеют хозяйственное назначение, в них держали всякие продукты, чтобы не портились, это такие погреба в песчанике, а самые большие погреба — многокамерные, там можно расквартировать скаутский отряд и еще место останется. Увы, теперь и народу в поселке стало меньше (фабрика уже закрыта), и оставшиеся больше доверяют холодильникам, нежели погребам, поэтому подавляющее число пещер пустует — к удовольствию

туристов, которые любят бегать там со свечками и фонариками. Удовольствие, кстати, абсолютно бесплатное — здесь еще не научились брать за это деньги. Ну а самые бесстрашные туристы лезут в пещеру, которая выкопана под местной церковью и называется Морге. Догадаетесь, какой цели она служила...

ТУРАЙДСКАЯ ДЕВА И ПРИВИДИЕНИЯ

Ну а еще ближе к Риге за городком Сигулда нас ждут еще пара пещерок и один замок. Это знаменитый Турайдский замок, где находится романтическая могила бедной девушки, известной по прозвищу Турайдская Роза. Розу звали Майей, и была она сиротой. Ее родителей вместе с остальными обитателями замка покростили очередные враги, а грудного ребенка в куче трупов нашел дворцовый писарь Грейв — именно в мае, поэтому так он и назвал малышку. Выросла девочка красивая и добродетельная, но нехороший человек решил обманом ее обесчестить, назначил ей свидание в пещере за замком, прикинувшись ее женихом, а когда она увидела другого, то зарубилась его мечом. В общем, был грандиозный скандал, сначала осудили невинного, потом нашли виновного, да вот только сиротка-красавица была уже в гробу. Могилка та весьма посещаемая до сих пор — как и пещера, в которой дело было.

Сам Турайдский замок, живописно стоящий на высоком берегу Гауи, был бы очень хорош, если бы не безумная попытка отремонтировать его советским кирпичом. Кроме того, безграмотный дренаж привел к обвалу части склона, что тоже не лучшим образом отразилось на постройках. Поэтому рассматривать замок лучше издали, а еще лучше — в туман или снегопад. Яркое солнце может разрушить все чары, и никакая Турайдская Роза не поможет. Что же касается пещеры Гутмана, то ее, к счастью, никто не ремонтировал кирпичом, но

она, скорее всего, весьма осыпалась со временем, потому что рыхлый красный песчаник сильно обветривается и валится, а гравитационный рост природной пещеры — это естественное явление. Сейчас это довольно высокий, но неглубокий грот. Вполне вероятно, что 400 лет назад, когда жила сиротка Майя, пещера выглядела повнушительнее. По выходным посмотреть на место, где погибла Турайдская Роза, народ приезжает целыми автобусами.

Недалеко от замка по обоим берегам Гауи есть усадьбы и старинные городки, которые можно с удовольствием осматривать. А над рекой проходит канатная дорога, ею очень любят пользоваться туристы, причем работает она и зимой. Чуть подальше есть большие красивые поместья Дикли и Бирини, каждое — со своей неповторимой историей. В Дикли к прелестному дворцу прилагается старый парк с деревянными скульптурами. Внутри дворец поражает обилием печей с рижскими изразцами дореволюционной фирмы «Беме», причем печи восстановлены уже новым хозяином, который сделал здесь отель. Раньше во дворце был санаторий, но внутреннее убранство роскошью не отличалось, наоборот, из здания вытащили все что можно. А те изразцы, что мы видим сейчас, были взяты в Риге в старых современных домах, приготовленных к капремонту или просто заброшенных. Что же касается Бирини, то «фишка» этого поместья — привидения. Дореволюционные хозяева псевдоготического замка были людьми довольно несчастными — один повесился, другой застрелился, третий утонул, были и несчастные соблазненные горничные, покончившие с собой, поэтому длинными ночами в гулких залах все время кто-то бродит, стонет, дует холодным ветром, скрипит паркетом и шуршит занавесками. Здесь тоже отель, мы тут ночевали и гуляли в темноте по пустым покоям — впечатляет!



БАЙКИ С ЗАПРАВКИ

ВСЕ ВКЛЮЧЕНО

В конце 90-х я решил съездить в Молдавию через Украину. Границу пересек через Харьковскую таможню. Вскоре впереди замаячил гаишный пост на границе Харьковской и Полтавской областей. На дороге появились знаки ограничения скорости — сначала «60», потом «40». Я послушно сбросил скорость до сорока. Однако на посту мне засвистели и замахали полосатой палочкой.

— Почему на знаки не смотрите? — строго спросил инспектор. — Какое было ограничение?

— Шестьдесят и сорок.

— А пять?!

Инспектор чуть ли не за руку подвел меня к знаку «5», стыдливо отвернутому от дороги и замаскированному кустами. На экране радара светилась цифра «41».

— Превышение — 36 км/ч! — констатировал инспектор. — Сейчас еще выхлоп проверим.

Разумеется, содержание СО превышало норму, хотя перед отъездом я благоразумно отрегулировал карбюратор. За превышение скорости мне предстояло заплатить от 35 до 70 гривен на усмотрение инспектора. Еще 9 гривен — за превышение СО. Деньги по тем временам немалые.

— Я изымаю у вас документы, выписываю квитанцию, вы едете в ближайший город (около часа езды!), оплачиваете штраф в банке, возвращаетесь, мы регулируем карбюратор и отдаем документы, — предложил инспектор. И добавил:

— Можно решить проблему на месте.

Решение проблемы обошлось в 55 гривен. Мне выдали карточку с надписью «Экология», которую следовало укрепить на лобовое стекло. Все равно



ANNIESPOKORNER.COM

ее пришлось бы где-нибудь «покупать». Правда, в другой ситуации она стоила бы 15 гривен. Зато в уплаченную сумму входило полное информационное обеспечение!

— Куда едете? В Кишинев? — инспектор взял карту. — Здесь, здесь и здесь не гоните — будут засады. А вот это место вообще лучше объехать стороной!

ТАМОЖЕННЫЕ ВОЙНЫ

Закончился отпуск в Крыму. Настала пора возвращаться в Петербург. Поскольку при въезде на Украину нас напугала поборами Харьковская таможня, было решено ехать через Чернигов и далее через Белоруссию. Однако надежды на дешевое пересечение границы не оправдались. Черниговская таможня изрядно опустошила наши кошельки. Пришлось даже заплатить сбор за пользование дорогами Черниговской области.

Мы надеялись, что хотя бы братья-белорусы пропустят нас бесплатно — тогда мы уже жили в едином экономическом пространстве. Не тут-то было! Когда дело дошло до оплаты дорог Гомельской области, я возмутился и потребовал справку

с печатью.

— Конечно, конечно, — успокоил меня таможенник. — Идите в пункт обмена валюты — там дадут справку с печатью.

Я пошел в обменник, и мне действительно выдали квитанцию с печатью, на которой было написано: «Пункт обмена валюты номер такой-то...» Пришлось вновь обратиться к таможеннику:

— Какое отношение имеет обменный пункт валюты к оплате дорожного сбора?

— Никакого, — согласился таможенник, — но у нас нет другой печати.

— Да вы просто грабители какие-то!

— Извини, брат! — смиренно согласился таможенник. — У нас ведь с Украиной таможенная война. Они введут налог, и мы — налог. Они — сбор, и мы — сбор.

— Так я ж россиянин!

— А нам какая разница? Ты ведь с Украины прешь! За черниговские дороги платил? Вот и за гомельские заплати им в отместку!

С ВЕТЕРКОМ!

Один мой приятель отличался близорукостью и рассеянностью. Подрулив к стоянке на «Ниве», он заглушил двигатель, запер дверь и ушел в магазин. Его не было минут десять.

Вернувшись в машину, завел двигатель и поехал дальше.

— Еду и ничего понять не могу, — вспоминает приятель. — В салоне почему-то очень светло и сильно дует. Пригляделся — батюшки! Лобовое стекла нет! Пока ходил в магазин, местные умельцы его сняли!



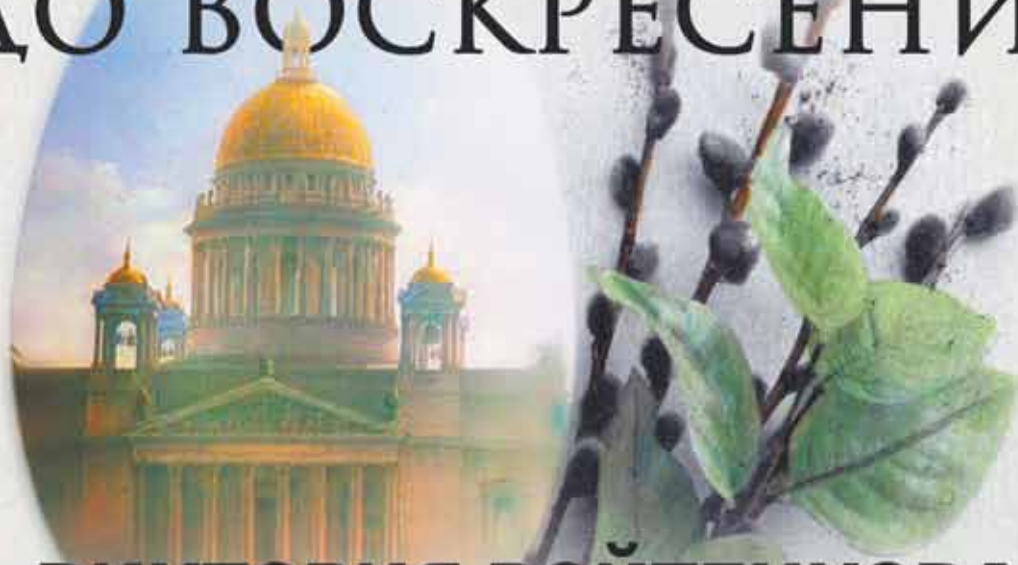
ТВИТЕР

Байки собирал
Евгений Голомолзин

**9 АПРЕЛЯ
14:00**

ИСААКИЕВСКИЙ СОБОР
САНКТ-ПЕТЕРБУРГ, ИСААКИЕВСКАЯ ПЛОЩАДЬ, 4

**ЗА НЕДЕЛЮ
ДО ВОСКРЕСЕНИЯ**



ВИКТОРИЯ ВОЙТЕНКОВА

**КОНЦЕРТНЫЙ ХОР ХОР МАЛЬЧИКОВ ХОРОВОГО
САНКТ-ПЕТЕРБУРГА УЧИЛИЩА ИМ. М.И.ГЛИНКИ**

ДИРИЖЕР - ЗАСЛУЖЕННЫЙ АРТИСТ РОССИИ

ВЛАДИМИР БЕГЛЕЦОВ

ЗА ПОЛЧАСА ДО КОНЦЕРТА ПРОЙДУТ ЭКСКУРСИИ ДЛЯ ДЕТЕЙ

БИЛЕТЫ МОЖНО ПРИОБРЕСТИ В КАССАХ МУЗЕЕВ-ПАМЯТНИКОВ «ИСААКИЕВСКИЙ СОБОР» И «СПАС НА КРОВИ», А ТАКЖЕ В ТЕАТРАЛЬНЫХ КАССАХ ГОРОДА. ЭЛЕКТРОННЫЕ БИЛЕТЫ БЕЗ КОМИССИИ НА САЙТЕ: CATHEDRAL.RU

CATHEDRAL.RU VK.COM/CATHEDRALSPB TWITTER.COM/CATHEDRALSPB FACEBOOK.COM/MUZEUM.STJSAACS.CATHEDRAL INSTAGRAM.COM/CATHEDRALSPB

СПЕЦИАЛЬНО ДЛЯ ДЕТЕЙ ПОДГОТОВЛЕНА ПРОГРАММА ЭКСКУРСИИ. ПРОГРАММА СОСТОИТ ИЗ ПЕШЕХОДНОЙ ЭКСКУРСИИ ПО ПЛОЩАДИ ИСААКИЕВСКОЙ ПЛОЩАДИ, ПОСЛЕ ЧЕГО ДЕТИ ПОСМОТРЯТ НА ПАННО ИЛИ ТАБЛИЦУ С НАЗВАНИЕМ ИСААКИЕВСКОГО СОБОРА. ПРОГРАММА СОСТОИТ ИЗ ПЕШЕХОДНОЙ ЭКСКУРСИИ ПО ПЛОЩАДИ ИСААКИЕВСКОЙ ПЛОЩАДИ, ПОСЛЕ ЧЕГО ДЕТИ ПОСМОТРЯТ НА ПАННО ИЛИ ТАБЛИЦУ С НАЗВАНИЕМ ИСААКИЕВСКОГО СОБОРА.

ОПОРНИК



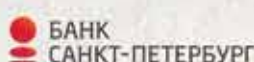
ИСААКИЕВСКИЙ СОБОР
the Isaac Memorial Museum "St Isaac's Cathedral"



ПАРТНЕР



ПАРТНЕР



РЕКЛАМА

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 «потери массы подшипников коленвала» по сравнению с требованием стандарта API SN, Southwest Research Institute (SWRI), США.



ЛУКОЙЛ