ПОЛЕЗНЫЙ ЖУРНАЛ ДЛЯ АВТОМОБИЛИСТОВ

16+

Заправка

курьер-советник

ЛУКОЙЛ

август 2017 #7 (040)

На автомобиле — за границу

Что нужно знать, отправляясь в заграничную поездку на машине / 16-17

Праздник с широкой душой

В Ленинградской области прошел ежегодный праздник Сабантуй / 08

ТЕСТ-ДРАЙВ / 10-12

Kodiaq

новый флагман Škoda

АКЦИЯ!

ВЫСОКОЕ КАЧЕСТВО ЗА УМЕРЕННЫЕ ДЕНЬГИ!

РЕМОНТ АВТОМАТИЧЕСКИХ КОРОБОК ПЕРЕДАЧ 15 000 руб.

AKPPSPBCENTR.RU

923-23-12

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

РЕКЛАМА

АКЦИЯ

ПЕРИОД ПРОВЕДЕНИЯ АКЦИИ С 5 ИЮНЯ ПО 30 СЕНТЯБРЯ 2017 ГОДА

КУПИ МАСЛО ЛУКОЙЛ

ПОЛУЧИ 5 л ТОПЛИВА!

1. **КУПИ МАСЛО ЛУКОЙЛ** GENESIS ИЛИ ЛУКОЙЛ ЛЮКС С АКЦИОННЫМ СТИКЕРОМ
2. **ЗАРЕГИСТРИРУЙ** КОД СО СТИКЕРА
3. **ПОЛУЧИ** 5 Л ТОПЛИВА

ЛУКОЙЛ

РЕКЛАМА

ПРАВИЛА АКЦИИ НА WWW.LUKOIL-MASLA-PROMO.RU

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.licard.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 «Рапиде» 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.

Заправка ЛУКОЙЛ

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. САМОЛИН.

МЕНЕДЖЕР ПРОЕКТА
А. Б. ВАСИЛЬЕВА.

ДИЗАЙНЕР-ВЕРСТАЛЬЩИК
С. В. ГРИГОРЬЕВА.

Адрес издателя и редакции:
197022, СПб, ул. Льва Толстого, д. 9, лит. А, пом. 5-Н.

Телефоны:
секретарь
+7 (812) 401-68-30,
рекламный отдел
+7 (812) 401-66-90,
отдел распространения
+7 (812) 401-68-30.

Адреса в интернете:
WWW.KURIER-MEDIA.COM

E-MAIL: zapravka@lukoil.media

Для макетов: zapravka@lukoil.media

Отпечатано в ООО «Акцент типография», 194044, Санкт-Петербург, Б. Сампсониевский пр., д. 60, лит. И.

тираж 20 000 экз. Заказ № 1596-17.

Установленные дата и время подписания в печать — 07.08.2017, 16.00. Фактические дата и время подписания в печать — 07.08.2017, 16.00. Дата выхода — 10.08.2017.

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:
WWW.NETCARSHOW.COM

Посмотреть предыдущие номера журнала можно здесь:

В РОССИИ НАЧАЛИСЬ ПРОДАЖИ НОВОГО KIA RIO

1 АВГУСТА В РОССИИ СТАРТОВАЛИ ПРОДАЖИ нового KIA Rio. Цена новинки начинается от 619 900 рублей. На отечественном рынке автомобиль представлен в шести комплектациях — Classic, Classic Audio, Comfort, Luxe, Prestige и Premium.

Базовые версии машины доступны с 1,4-литровым 100-сильным двигателем, работающим в паре с 6-ступенчатой «механикой». В более дорогих комплектациях можно выбрать 1,6-литровый 123-сильный мотор и 6-ступенчатый «автомат».

В самой дорогой версии — Premium — новый KIA Rio стоит уже 989 900 рублей. За эти деньги покупатель получает климат-контроль, подогрев передних и задних сидений, 7-дюймовый мультимедийный экран, стереосистему, обогрев лобового стекла и форсунок, систему интеллектуального открывания багажника, салон, отделанный искусственной кожей, камеру заднего вида, датчик света и задние датчики парковки.

В ПЕТЕРБУРГЕ ПРЕДСТАВИЛИ ОБНОВЛЕННЫЙ ŠKODA RAPID

В КОНЦЕ ИЮЛЯ В АТРИУМЕ Петропавловской крепости состоялась презентация обновленной модели Škoda Rapid. Автомобиль порадует будущих владельцев новым дизайном и головной оптикой, расширенным оснащением, современными мультимедийными системами и системами безопасности, а также яркой палитрой цветов. Обновленная модель, как и ее предшественник, выпускается на заводе марки в Калуге с июня 2017 года.

По словам специалистов, автомобиль отличается динамичностью и напористым характером. На выбор доступна линейка из трех бензиновых моторов. Базовым агрегатом для модели является четырехцилиндровый атмосферный двигатель 1.6 MPI мощностью 90 л. с., работающий в паре с 5-ступенчатой механической трансмиссией. Более мощный вариант — 1.6 MPI мощностью 110 л. с. — оснащается 5-ступенчатой механической или 6-ступенчатой автоматической коробкой передач. Топовым в линейке является турбированный мотор 1.4 TSI мощностью 125 л. с., который сочетается с роботизированной трансмиссией DSG-7.

АВТОВАЗ УВЕЛИЧИЛ СКИДКИ НА МОДЕЛИ LADA

ОФИЦИАЛЬНЫЙ САЙТ LADA

ВСЕ МОДЕЛИ LADA вошли в число участников новых госпрограмм льготного автокредитования «Первый автомобиль» и «Семейный автомобиль», сообщает пресс-служба предприятия.

Согласно постановлению правительства РФ в рамках новых программ автокредитования будет предоставляться право на дополнительную единовременную скидку в размере 10 % стоимости приобретаемого автомобиля покупателям, имеющим двух или более несовершеннолетних детей («Семейный автомобиль»), и покупателям, первый раз приобретающим автомобиль в собственность («Первый автомобиль»).

Один из самых популярных автомобилей у начинающих водителей и наиболее доступная модель LADA — седан Granta в комплектации «Стандарт». При стартовой цене 389 900 рублей машина обойдется участникам госпрограммы «Первый автомобиль» в 351 000 рублей (выгода — 38 990 рублей). Для участников программы «Семейный автомобиль» оптимальным выбором могут стать вместительные седан Vesta и универсал Largus. Цена стартовой версии LADA Largus по программам «Первый автомобиль» и «Семейный автомобиль» — 476 910 рублей (выгода — 52 990 рублей). Базовая комплектация LADA Vesta (Classic, 549 900 рублей) доступна участникам госпрограмм по цене 491 310 рублей (выгода — 54 590 рублей).

РЕКЛАМА

Только выгода. Ничего лишнего.

Получите существенную выгоду от эксплуатации Вашего автомобиля этим летом, ведь мы подготовили специальные предложения для Вашего Vito:

- Пакеты фильтров для двигателей, для ТО А и ТО Б
- Моторное масло
- Летние шины

Пакет фильтров для ТО А для двигателя OM651 **от 2 006 ₽***

В состав пакета входят все запасные части, подлежащие замене при прохождении ТО А: масляный фильтр, кольцо уплотнительное поддона двигателя, фильтр салонный.

*Указана рекомендованная розничная цена пакета фильтров ТО А для двигателя OM651.
Цена указана с НДС. Цена действует с 6 июня по 30 сентября 2017 года.
Вся предоставленная информация носит справочно-информационный характер и не является офертой или публичной офертой. Подробную информацию уточняйте на сайте АО «Мерседес-Бенц РУС» mercedes-benz.ru/van-summer, у официальных дилеров или по телефону контакт-центра 8-800-200-02-06.
Vans. Born to run. – Коммерческие автомобили. Всегда в движении.

Mercedes-Benz
Vans. Born to run.

«АВТОДОМ Пулково» – официальный дилер «Мерседес-Бенц»
196158, Санкт-Петербург, Пулковское ш., д.14 Лит. А, тел.: +7 (812) 500 500 5, www.mercedes-pulkovo.ru

Текст: Борис Игнашин
Фото: PressFoto

Как избежать перегрева двигателя и продлить срок его службы

Не кипятись

Наконец-то в Петербург пришло лето. Погода пусть и не так часто, как хотелось бы, радует горожан солнцем и теплом, а автолюбителям все чаще приходится задумываться об исправности системы кондиционирования и температуре мотора.

СТОИТ ЛИ ВЕРИТЬ ПРИБОРАМ

На первый взгляд перегрев — это проблема давно забытого автомобильного прошлого. Современные моторы не кипят под нагрузкой, годами не требуют долива антифриза, и с этой стороны подвоха вроде как можно не ждать. Даже на десятилетнем авто стрелка указателя температуры смотрит ровно на 90 градусов, и основная проблема владельцев обычно заключается в медленном прогреве.

Особенно у малоразмерных моторов и дизелей. Но в тихом омуте черти водятся. Участившиеся проблемы с расходом масла на относительно современных моторах, снижение срока беспроблемной эксплуатации и случаи удивительно небольшого ресурса отдельных двигателей новых машин имеют одно простое объяснение. С начала двухтысячных годов экологические требования и введение норм расхода топлива заставили производителей авто повысить рабочую температуру бензиновых двигателей. Особенно не повезло европейским моторам. Жесткие требования по скорости прогрева, выбросам и расходу не замедлили сказаться на эксплуатационных характеристиках, а рабочая температура атмосферных моторов уверенно перешагнула отметку 120 градусов, что раньше считалось уже легким перегревом.

Если у вас в машине есть индикатор температуры, вы можете мне возразить, ведь обычно он показывает привычные 90 градусов и после прогрева двигателя практически не колеблется. Но стоит взглянуть на данные о температуре мотора через OBDII-интерфейс с помощью любого диагностического прибора, как все встанет на свои места. Секрет прост — индикатор на панели теперь полностью цифровой, он показывает не реальную температуру, а состояние прогрева. По мнению производителей машин, грузить водителя лишней информацией не стоит. Многие ограничиваются двумя лампочками — «мотор холодный» и «мотор перегрет». А демонстрировать пользователю все колебания температуры вообще считается дурным тоном, ведь автовладелец обязательно начнет волноваться, все ли в порядке, а может, это неисправность, а вдруг еще и гарантийная…

ОБРАТНАЯ СТОРОНА ПРОГРЕССА

Зачем нужны такие сложности с регулированием температуры и почему врут приборы? Все дело в экономии и экологии. Для снижения выбросов и расхода топлива на малой нагрузке можно увеличить рабочую температуру двигателя. Выгода не очень велика, но жесткие нормы законодательства и многомиллиардные штрафы за их невыполнение заставляют автопроизводителей рисковать. Поскольку под нагрузкой оптимальная температура двигателя все равно составляет 75-85 градусов, то приходится ставить управляемые термостаты и многорежимные системы управления вентиляторами охлаждения. Фактически управляемый термостат — это просто высокотемпературный термостат, который открывается при температуре 115-125 градусов, но у него есть еще и нагревательный элемент. Если на него подается питание, то температура открытия термостата приходит в норму, например снижается до 85 градусов. Как альтернативу термостату на некоторых самых современных двигателях стали применять и полностью электронное управление с золотниковым распределением, разумеется, тоже с различными точками открытия под нагрузкой и на холостых оборотах. Управляемый термостат и более позднее включение вентиляторов — залог весьма «горячей» жизни мотора. У машин, проводящих свою жизнь в городе, температура прогретого двигателя почти всегда заметно выше 100 градусов, а порой мотор трудится при 120-130 градусах, и при этом водитель даже не подозревает, что температуры далеки от оптимальных.

Большая часть автовладельцев уверена в том, что прогресс всегда во благо и инженеры автопроизводителя сделали как лучше. Но не в данном случае. Ведь ради долей процента экономии топлива и выбросов заметно повышаются шансы на закоксовывание поршневой группы, в десятки раз быстрее стареют сальники, резиновые и пластиковые детали. Мотор засоряется масляным шламом и к тому же начинает расходовать масло. Выходят из строя вспомогательные системы, не выдерживает электроника управления, форсунки и многое другое. И достаточно «молодой» по всем меркам двигатель уже кандидат на капремонт. Нет тяги, мертвы катализаторы, часто есть серьезный износ цилиндропоршневой группы, из-за малого давления перегретого масла повышаются шансы на задиры коленчатого вала. Масляный аппетит у совсем еще новых двигателей обычно является следствием именно очень «горячего нрава» и особенностей эксплуатации — длительной работы на холостом ходу и движения с малой нагрузкой по пробкам. К сожалению, ни о какой экологичности и экономичности мотора в таком прискорбном состоянии речи уже не идет. Султаны масляного дыма и зашкаливающие выбросы вредных веществ вскоре заставят владельца наисовременнейшего двигателя отправить его в ремонт, хорошо, если с сохранением катализаторов. И даже если до расхода масла дело еще не дошло, мотор в любом случае теряет в мощности. Остудить разогретый двигатель до оптимальных под нагрузкой 75-85 градусов сразу точно не получится, так что если после пробки нажать газ в пол, мотор будет работать с детонацией или на грани, расходуя заметно больше топлива. И постоянно работающая при температурах за 100 градусов система охлаждения не самый лучший вариант. Любая утеря герметичности ведет к быстрой потере антифриза и закипанию, что чревато появлением температурного градиента между разными частями мотора, а там и до коробления головки блока цилиндров недалеко. Да и до температур аварийного перегрева рукой подать. Если у «обычного» мотора с рабочей температурой 90 градусов до зоны гарантированного закипания антифриза и серьезных повреждений было целых 40 градусов, а значит, были все шансы при появлении первых признаков перегрева остудить мотор и избежать повреждений, то современные «горячие парни» имеют запас в 10-20 градусов максимум, шансов на ошибку практически не остается, любое повреждение приведет к аварийному перегреву и поломкам.

РЕКЛАМА

КАК БОРОТЬСЯ С ПЕРЕГРЕВОМ

Да, высокая рабочая температура явно вредна для мотора. Ситуацию осложняет тот факт, что пластик и резина компонентов системы охлаждения быстро стареют. А термоэлемент управляемого термостата имеет склонность к перегоранию. Если еще вспомнить, что площадь радиаторов у современных автомобилей невелика, обдув уменьшен в угоду аэродинамике и при этом радиаторы интенсивно загрязняются, то машин с полностью исправной системой охлаждения на улицах не так уж много. Уже после года-двух эксплуатации система охлаждения не может опустить температуру до требуемой под нагрузкой отметки, и мотор постоянно слегка перегрет. При этом водитель не информирован о проблеме. Стрелка «ровно на 9 часов», а лампа аварийного перегрева сработает, когда будет уже поздно что-то предпринимать.

Что делать, если ваша машина еще не расходует литры масла от замены до замены, но конструкция склонна к перегреву? Для начала подключить сканер к OBDII-разъему и посмотреть, какая температура у мотора на вашем маршруте. Если перегрев есть, то стоит предпринять хотя бы простейшие шаги. Если на скорости машина не греется, избегайте пробок и длительного стояния с заведенным мотором. Проверьте, как влияет включение кондиционера на температуру двигателя, часто постоянное включение вентиляторов охлаждения понижает температуру мотора ниже сотни градусов. Чаще меняйте масло и используйте масла, не склонные к коксованию. Избегайте большой нагрузки на мотор после стояния в пробках или используйте 98-й или сотый бензин. И заведите правило мыть радиаторы два раза в сезон, проверять их состояние и работу всех вентиляторов. А по возможности замените термостат на более низкотемпературный или же включите элемент подогрева в постоянном режиме. Для ряда машин возможна перепрошивка блока управления мотором/блока комфорта для более раннего включения вентиляторов и изменения алгоритма их работы и даже управления термостатом. А для моторов с электрическими помпами и золотниками вместо термостата — это единственный способ понизить температуру. Главное, не сидеть сложа руки, не ждать, пока неисправный мотор начнет отравлять атмосферу грязным выхлопом или попросту не выйдет из строя.

Праздник с широкой душой

8 июля в деревне Энколово Всеволожского района Ленинградской области прошел ежегодный праздник Сабантуй. ООО «ЛУКОЙЛ-Северо-Западнефтепродукт» выступило партнером мероприятия.

Сабантуй — праздник народов Башкирии и Татарстана в честь сбора урожая, пропагандирующий здоровый образ жизни. Он имеет многовековую историю и сохранил свои традиции сегодня.

В Санкт-Петербурге мероприятие проводится при поддержке администрации города, администрации Ленинградской области, комитета по культуре Санкт-Петербурга, комитета по внешним связям Санкт-Петербурга, Санкт-Петербургского дома национальностей и носит международный характер. ЛУКОЙЛ-СЗНП на протяжении нескольких лет оказывает поддержку в проведении мероприятия. Каждый год здесь собираются десятки тысяч человек.

Генеральный директор ООО «ЛУКОЙЛ-Северо-Западнефтепродукт» Максим Хитров посетил Сабантуй и поделился своими впечатлениями: «Этот традиционный праздник вышел далеко за рамки только татарского и башкирского национального праздника и прочно вошел в культурный календарь Петербурга. В нашем регионе созданы все условия для сохранения и развития традиций всех проживающих здесь народов и национальностей. В этом году это снова большое торжество, плов, гулянья, место встреч людей из множества уголков России. И я рад возможности приобщиться к этой дружеской, радостной атмосфере!»

На Сабантуе принято проводить различные состязания и игры для демонстрации силы, ловкости и просто для развлечения народа. Самая любимая забава — куреш, борьба на поясах, которая проводится между мужчинами. Цель соревнования — захватить противника за пояс и завалить его на землю. Сначала борьба проводится между мальчиками, потом в бой вступают юноши, третьи пары — мужчины средних лет. Кульминация состязания — борьба между двумя непобежденными джигитами. Победитель куреша (батыр) получает главный приз — живого барана. Кроме того, все победители в парах старше 18 лет получили топливные призы от ЛУКОЙЛ и банка «Открытие» — кобрендинговую банковскую карту «Рапида-ЛУКОЙЛ» — банковскую карту, с помощью которой можно накапливать и использовать баллы на АЗС «ЛУКОЙЛ» а также оплачивать покупки по всему миру.

В программе празднования можно было найти развлечения по душе для каждого гостя: татарская и башкирская этнофольклорные деревни, выступление творческих коллективов Петербурга, Ленинградской области, Татарстана, Башкортостана, спортивные состязания и соревнования — бег в мешках, подъем на столб, разбивание горшков «вслепую», бой мешками на бревне, перетягивание каната, дегустация блюд национальной кухни, традиционные конкурсы, ярмарка национальных ремесел, аттракционы, конкурсы и игры для детей.

Audi Service

РЕКЛАМА

Замена крыла — всего от 4 ₽

Облицовка порога — всего от 3 ₽

Замена бампера — всего от 5 ₽

Всего 1 рубль в час — работы по кузовному ремонту

Кузовной ремонт в официальном дилерском центре Audi — это не только идеальное соответствие деталей вашему автомобилю и гарантия качества выполненных работ. Это еще и символическая стоимость работ*. Доверьте ваш Audi профессионалам.

Ауди Центр Петроградский

пр. Медиков, д. 8, +7 (812) 326 0808, audi-petrogradsky.ru

* При покупке оригинальных запасных частей на сумму от 45 000 рублей и при осуществлении работ по замене/установке данных запасных частей в Ауди Центре Город, предоставляется скидка на запасные части в размере стоимости необходимого ремонта за вычетом одного рубля на каждый нормо-час работ. Предложение действует до 31.08.2017 для физических лиц — владельцев автомобилей Audi 2007—2017 годов выпуска. Не распространяется на лакокрасочные и расходные материалы.
Audi Service — Ауди Сервис.

Текст: Борис Игнашин
Фото: wheelsage.org и автора

Kodiaq
новый флагман Škoda

Недавно модельный ряд Škoda пополнился новым автомобилем, претендующим на роль лидера. Вопреки распространенному мнению это вовсе не замена популярной у нас Yeti. Семиместный Kodiaq играет в совершенно другом классе, хотя и имеет много общего с более компактными моделями в технической части.

Внешность и интерьер

Во многом появление более крупных и вместе с тем практичных машин на основе переднеприводной платформы с поперечным расположением двигателя для концерна VW Group стало возможным благодаря именно уменьшению массы и возможностей адаптации платформы MQB. Это по-прежнему одна из самых высокотехнологичных массовых платформ, позволяющая создать действительно отличное шасси для машин совершенно разных классов. Удивительно, но машина длиной 4697 мм имеет снаряженную массу с мотором 1.4 менее 1500 кг и даже в топовой комплектации вес не превышает отметки 1800 кг. В сочетании с весьма мощными моторами это обеспечивает отличную динамику. Škoda предлагает для России бензиновые моторы 1.4 мощностью 150 л. с. и 250 Нм и 2.0 мощностью 180 л. с. и 320 Нм, и турбодизель 2.0TDI на 150 л. с. и 340 Нм. Коробку передач выбрать не получится, доступны только шестиступенчатый «робот» DQ250 или семиступенчатый DQ500. Привод тоже только полный, подключаемый с использованием муфты Haldex. Похоже, марка старается таким способом следовать концепции «семейного премимума».

Внешность новой машины воображение не поражает. Современный дизайн, автором которого является чех Йозеф Кабан, приятен, остромоден, но яркой индивидуальностью не отличается. Тем не менее все элементы отлично смотрятся вместе с любого ракурса, и мускулистые колесные арки неплохо сочетаются с широкой «улыбкой» бамперов и «хищной» оптикой. Выглядит Kodiaq пропорционально, скрадывая реальные размеры. При этом машина не похожа на типичного «городского жителя», и дорожный просвет хороший, и углы въезда и съезда вполне достаточны для не слишком экстремальных приключений. Все уязвимые места прикрыты некрашеным пластиком, стойким к царапинам. Головная оптика у машины светодиодная, адаптивный свет — просто загляденье — красиво, и функционально. На крыше непременные релинги, заметно облегчающие перевозку негабаритных грузов

вроде велосипедов и лодок. Доступна и такая опция, как панорамный люк, с ним внутренний объем просто «взрывается», обзор по сторонам великолепный, а в солнечный день можно просто купаться в лучах.

Внешность далеко не главное в этой машине, а вот интерьер действительно интересен. Доступ в салон через широко распахивающиеся двери прост, и кромку поцарапать не получится даже на тесной парковке — при открытии выдвигаются небольшие «бамперы»-накладки. Высота порога — щадящая, перешагнуть и сесть в кресло можно не напрягаясь, разве что детям будет не очень удобно, придется вставать на сам порожек. Внутри просторно, причем внутреннее пространство даже больше, чем у машин на класс выше. Задним пассажирам понравится, что передние сиденья не слишком массивны, места для ног при максимально отодвинутом назад среднем ряде сидений более чем достаточно. А продольное положение и наклон спинки заднего дивана регулируются даже в базовой комплектации. Спереди уровень отделки можно оценить как максимальный для машин такого класса. Мягкий пластик и кожа, а на сиденьях контактная поверхность выполнена из алькантры, с отличными сцепными качествами. Приятные на вид и на ощупь ковровые покрытия и тщательная подгонка всех элементов. С практической точки зрения придраться не к чему. Выглядит все великолепно, особенно с опционной цветной подсветкой.

Решение с «усилителями» центральной консоли внизу тоже вносит свой вклад. Отлично читающаяся панель приборов с «классическими» стрелками радует, и никакой дисплей ее заменить не сможет. Вокруг сплошной Simple Clever — кучи удобных ниш на все случаи жизни. Удобный руль с подогревом, сиденья с отличным профилем и опять же с кучей ниш и даже с ящиком снизу. В «нашей» комплектации есть трехзонный климат и третий ряд сидений, но это опции. А еще подкупают столики в спинках передних сидений, они складывающиеся, с удобными подстаканниками. Можно и есть, и работать. Вот только не забывайте при этом пристегиваться, в противном случае это может оказаться опасной опцией. Третий ряд сидений способен принять даже человека с ростом 183 см и немалой массой, как я. Но при этом хочется подвинуть пассажиров среднего ряда как минимум в среднее положение, и все равно далеко ехать вряд ли будет возможно. Если багажа много, лучше обойтись загрузкой в пять человек и отказаться от опционных семи мест. В этом случае в багажнике можно буквально танцевать, а общий объем составит более кубометра, чемоданов поместится целый десяток, а коляску можно не складывать. Пространство сзади складывается и образует ровный пол, при выездах на природу можно спать даже без дополнительных ковриков — покрытие достаточно мягкое. А вот снять и вытащить сиденья не получится, это все же не минивэн, и возможности трансформации салона на уровень «безумный» не тянут. Под полом багажного отсека можно найти много отсеков для мелочей, аптечку, шторку и докатку. Причем в случае семиместного исполнения она будет еще и уменьшенного диаметра. Задняя дверь машины с электроприводом, с очень удобными безопасными настройками. Прижать руку или поцарапать дверь вряд ли получится.

В 2018 году планируется начать сборку Škoda Kodiaq в Нижнем Новгороде, и цена машин с мотором 1.4 будет начинаться уже с полутора миллионов, а то и менее, ведь должны появиться переднеприводные варианты.

Ключ на старт и — поехали

Запуск двигателя — кнопкой, бесключевой доступ тоже имеется. Двухлитровый бензиновый мотор на малых оборотах не слышен, не вибирирует и ведет себя как тихоня. Его 180 л. с. бодро ускоряют машину с любой разумной скорости. Немалая заслуга в этом и семиступенчатой АКПП, она быстро перебирает передачи и в городском режиме ни разу не отметилась толчком или переключением «невпопад». В спортивном режиме коробка почти не пользуется седьмой передачей, да и в городском варианте старается держать обороты повыше, обеспечивая острый отклик на любое требование тяги. При оборотах выше трех тысяч мотор становится слышно, но даже если держаться первым на светофорах и не превышать 150 км/ч на трассе, мотор до этой отметки не раскручивается. Звук двигателя приятен, не слишком громок и агрессивен. Полный привод в сочетании с широкой резиной не оставляет шансов на пробуксовку даже на мокром асфальте. Тормоза под стать динамике, с хорошим усилием и надежным и мощным замедлением, к чему-то придраться невозможно.

Для столь большой машины Kodiaq радует отличной управляемостью. Шасси собранное. Спортивной жесткости нет, но машина ведет себя отлично, позволяя с комфортом передвигаться не только по КАД, но и по разбитому асфальту. Усилие на руле ненавязчивое, но четкое, в любом повороте дающее водителю необходимый объем информации. Удачная настройка шасси отлично подчеркивается работой системы стабилизации и полного привода. Вместе они обеспечивают под тягой приятную нейтральную поворачиваемость даже на грунте, не пугают рывками или резким срабатыванием «ошейника». Отключить ESP нельзя, но «спортивного» режима более чем достаточно.

С комфортом тоже нет проблем. Плавность хода на «премиальном» уровне. Даже на 20-дюймовой резине автомобиль плавно проходит любые неровности, от грубоватой разметки до трамвайных рельсов и ям на асфальте. На грунтовке никаких сложностей с энергоемкостью, машина сохраняет достоинства на разумных скоростях движения. Звук покрышек не навязчив и присутствует в салоне тихим фоном уже с

70-80 км/ч, почти исчезая, когда под колесами идеальный асфальт, и чуть усиливаясь на шершавом, но в любом случае он не раздражает. А аэродинамические шумы прослушиваются только далеко за пределами разрешенных скоростей и при этом все равно не мешают тихой беседе или наслаждению музыкой.

Поскольку Kodiaq — вседорожник, то без поездки по грунтовым дорожкам не обошлось. Проходимость в основном ограничивается геометрическими параметрами шасси. Тяги хватает с запасом, да и система противоотката настроена отлично. На грунтовом склоне, на котором сложно удержать равновесие человеку, машина легко стартует без всякой предварительной подготовки. Диагональное вывешивание не проблема для трансмиссии, противобуксовочная система помогает выбраться. А вот на профильных неровностях стоит быть аккуратнее, особенно страшно за передний бампер. Однако можно заказать дополнительный пакет, включающий в себя другие бамперы и кнопку включения «внедорожного» режима работы ESP. В общем, не считайте современные кроссоверы типично городскими машинами, в грязи и на крутых склонах они не спасуют, вот только работать бульдозером им противопоказано.

Несмотря на большие размеры и отсутствие модной у европейского премиума активной аэродинамики, машина на трассе расходует от 4,5 до 7 литров топлива на сотню. В городском режиме Kodiaq тоже сохраняет похвальную экономичность даже при активном движении.

Электронные помощники

Отдельно хочется рассказать об электронных помощников. Начнем с грустного, Android Auto доступен не для всех смартфонов, а годовая бесплатная подписка на Škoda Connect почему-то не действует в России, так что воспользоваться навигацией с сотового телефона получится далеко не у каждого. Зато кнопочки управления мультимедийной системой теперь сенсорные, не так удобно для управления на ходу, зато красиво и гармонично.

Круиз-контроль в Kodiaq адаптивный, можно настроить наиболее адекватную дистанцию и не трогать ни газ, ни тормоз на протяжении сотен километров. Совершенно удобные и предсказуемые алгоритмы работы учитывают и скорость движения в соседних рядах, и перестроения, и прохождение поворотов. Ну и конечно же, в пробке у вас почти нет шансов на случайный наезд на впереди идущее авто.

Если вам приходится двигаться в «узких» местах, то вы оцените возможности кругового обзора с виртуальным 3D. Пройти змейку задним ходом — без проблем, маневрировать рядом с малозаметными препятствиями, например полусферами, — тоже. И что особенно важно, вы заметите детей и некрупные предметы, которые просто невозможно увидеть в зеркала высокого кроссовера. Кстати, камера заднего вида тут с омывателем, а вот в зеркалах их нет.

Тем, кто часто ездит с прицепом, пригодится выдвижной фаркоп с электроприводом и ассистент движения с прицепом. Руль при передвижениях задним ходом будет крутить электроника. Можно забыть о подламывании, точном контроле рулежки, складывании и прочих прелестях движения с прицепом задним ходом. Нужно просто показать на дисплее, куда вы хотите запихнуть прицеп, и нажать на газ.

Да и парковаться легче с парковочным автопилотом и помощником выезда с паркинга задом. Опция для России более чем актуальная. Машину можно запарковать идеально при запасе пространства в 20-30 см, а это, на минуточку, пятачок в пять метров, на который у нас обычно влезают одни «жигули». Кстати, типичная авария с выездом с парковки под движущийся транспорт тут невозможна — радар не только предупредит о возможном столкновении, но и нажмет на тормоза при необходимости.

Что имеем в итоге

Новый флагман Škoda стоит недешево, но отлично оснащен. К тому же предлагает великолепное шасси, едва ли не лучшее в классе, отличную динамику и экономичность. И опциональные семь мест. И много-много приятных опций для водителя и пассажиров. Ну а не слишком выразительная внешность вряд ли станет препятствием. Ведь у нас хорошо покупают даже машины с откровенно нелепым дизайном, а Kodiaq вполне красив. Тем, для кого цена в 2,7 млн рублей за отлично оснащенную машину этого класса кажется слишком большой, советую подождать более простых вариантов нашей сборки. На будущее же нужно привыкать к тому, что ценовая планка в полтора миллиона рублей для не премиальных кроссоверов давно пройдена.

Благодарим за предоставленный автомобиль официального дилера Škoda «Пулково-Авто».

РЕКЛАМА

Еще один повод для верности

Оставайтесь верными Вашей любимой марке со специальными ценами на ТО и выгодой до 25%* при приобретении оригинальных запасных частей для Sprinter Classic и Sprinter старше двух лет.

ТО для Sprinter Classic от 6 500 ₽**
ТО для Sprinter от 7 000 ₽***

*Размер скидки на оригинальные запасные части зависит от возраста автомобиля. Скидка предоставляется при условии установки запасных частей у официальных дилеров «Мерседес-Бенц». Официальные дилеры «Мерседес-Бенц» вправе предоставить скидку в большем размере.

**Указана рекомендованная розничная цена пакетного предложения на ТО А для Sprinter Classic, с даты первой регистрации которого прошло более двух лет.

*** Указана рекомендованная розничная цена пакетного предложения на ТО А для Sprinter, с даты первой регистрации которого прошло более двух лет.

Рекомендованная розничная цена может отличаться в зависимости от региона. Цены указаны с НДС. Скидки и цены действуют с 10 апреля по 30 сентября 2017 года. Окончательную цену и скидку на запасные части уточняйте у официальных дилеров «Мерседес-Бенц».

Вся предоставленная информация носит справочно-информационный характер и не является офертой или публичной офертой.

Подробную информацию уточняйте на сайте АО «Мерседес-Бенц РУС» mercedes-benz.ru/vans-loyalty, у официальных дилеров или по телефону контакт-центра 8-800-200-02-06.

Vans. Born to run. – Коммерческие автомобили. Всегда в движении.

Mercedes-Benz
Vans. Born to run.

«АВТОДОМ Пулково» – официальный дилер «Мерседес-Бенц»
196158, Санкт-Петербург, Пулковское ш., д.14 Лит. А, тел.: +7 (812) 500 500 5, www.mercedes-pulkovo.ru

Dior — это символ XX века

Текст: Александр Васильев, специально для журнала «Заправка»
Фото: автора и из музея Диора в Гранвиле

Прошло семь десятилетий с момента показа первой коллекции Дома Кристиана Диора, которую знаменитая Кармел Сноу, в те времена — главный редактор «Харперс Базар», окрестила new look — «новый образ». А публика назвала ее «бомбой Диора».

Не многим домам моды, а если точнее — практически ни одному, не удавалось стать «классиком» прямо в день своего рождения. С Домом Кристиана Диора, распахнувшим свои двери на одной из элегантнейших парижских улиц — авеню Монтеня, произошло именно так. Есть дома старше, есть более молодые, но с могуществом имени «Кристиан Диор» тягаться невозможно. Диор — это символ: символ века, символ эпохи, символ женственности, наконец.

Кристиан Диор родился 21 января 1905 года в Гранвилле в семье промышленника. С детства он боготворил свою мать — элегантную чаровницу в стиле бель эпок, сыгравшую огромную роль в становлении таланта будущего кутюрье. Ее образы наполняют коллекции Диора 1950 года. И именно от матери он перенял завороженное поклонение ландышу, незыблемому символу изысканной флоры ар-нуво, ставшему одним из неизменных атрибутов его будущей империи моды.

Духу же Диора было суждено родиться лишь после войны. Его новое окружение, парижская богема 1920-х годов, увлекло юношу, который к неудовольствию родителей предпочел искусство дипломатической карьере. В 1928 году вместе с Жаном Болжаном Диор открыл первую художественную галерею, а затем, в 1932-м, с Пьером Колем создал еще одну, уже в Париже. Там выставлялись многие знаменитые художники, среди них и друзья Диора — Сальвадор Дали и Кристиан Берар.

В 1934 году Диор впервые решил заняться иллюстрацией моды. Особенно хорошо у него получались эскизы шляпок. Собственно карьеру дизайнера Диор начал в 1939 году, получив свой первый ангажемент в качестве закройщика модного Дома Роббера Пиге (1898-1953), бывшего ассистента Поля Пуаре и истинного волшебника кроя, мастера конструирования линии, особенно преуспевшего в создании верхней одежды. Неудивительно, что кроме Диора в разное время у Пиге работали Пьер Бальмен, Юбер де Живанши и Марк Боан. Вторая мировая война прерывает работу Диора, его призывают на службу во французскую армию. Отслужив год и возвратившись в Париж, Диор добивается места закройщика у Люсьена Лелонга (1889-1958), бывшего в те годы президентом парижского «Синдиката высокой моды».

Вскоре после освобождения Парижа уже сорокалетний Диор познакомился с текстильным промышленником Марселем Буссаком, владельцем фирмы «Филипп и Гастон». Используя ткани и капитал Буссака, в октябре 1946 года Диор официально зарегистрировал собственную фирму. Но заговорили о Доме Диора только после первой коллекции, показанной 12 февраля 1947 года. Именно с этой даты начался отсчет моды нового, послевоенного времени. «Никому не известный 12 февраля, на следующий день — 13-го — он стал притчей во языцех», — писали о Диоре современники. Первый показ произвел настоящий фурор, который довершила легендарная фраза Кармел Сноу: «Это настоящая революция, дорогой Кристиан, у ваших платьев совершенно «новый облик».

Кристиан Диор (1958 год)

Шедевром его первой коллекции, в которой нашли отражение все формулы классической элегантности 1950-х годов, стал знаменитый костюм «Бар», состоявший из приталенного, подчеркивающего грудь и ниспадающие плечи жакета из белой чесучи и расклешенной черной шерстяной юбки до икр. Именно этот костюм стал для многих женщин воплощением новой жизни. Тысячи портних и портных всего мира три следующих года копировали и тиражировали его как могли. Им восхищались. Его нена-

Используя ткани и капитал Буссака, в октябре 1946 года Диор официально зарегистрировал собственную фирму. Но заговорили о Доме Диора только после первой коллекции, показанной 12 февраля 1947 года. Именно с этой даты начался отсчет моды нового, послевоенного времени.

видели. Толпы разгневанных американских домохозяек встречали протестами прибытие первой диоровской коллекции в Чикаго. На девушек в платьях нового силуэта с яростными криками нападали парижские консьержки. Слава и скандал родились одновременно.

Предложенный в 1947 году ностальгический, женственный и романтический силуэт Диора задал тон всему модному рынку предстоявших 1950-х. Теперь, когда от этой даты нас отделяет семьдесят лет, мы можем оглянуться и спросить: были ли силуэты Диора оригинальными и новаторскими? Безусловно, нет. Да он к этому никогда и не стремился. Он создал все победившую линию, став классиком в самом начале творческой карьеры.

Ателье Дома Диора, прославившиеся изысканностью отделки салонов, мебелью в стиле Людовика XVI и серыми в белую полоску драпировками, работали первоклассно. Только за годы жизни основателя Дома, то есть в первые десять лет существования этой империи моды, они выпустили более 150 тысяч изделий под его маркой. Для каждой клиентки были созданы специальные манекены, хранящиеся теперь в Париже в Музее Диора.

В середине 1950-х годов ассистентом к Диору поступает юный Ив Сен-Лоран, именно здесь создававший свои первые модели. После внезапной смерти Диора в 1957 году Сен-Лорану было поручено

Мэрилин Монро в платье от Диора (1957 год)

руководство коллекциями Дома, а уже в 1958-м он поразил мир гениальным изобретением — силуэтом «трапеция» без талии, с более короткой юбкой. Париж вновь рукоплескал Диору. Однако следующая коллекция, 1959 года, была явной неудачей и стоила Сен-Лорану места. Он был призван в армию, а вместо него назначили Марка Боана, который руководил Домом около 30 лет — в три раза дольше, чем сам Диор. При Марке Боане Дом Диора одевал принцессу Грейс Монакскую, ее дочерей — Стефанию и Каролину, графиню Кристиану Брандолини, звезд кино Лесли Карон, Софи Лорен, Ингрид Бергман.

В течение некоторого времени с 1989 года компанию «Кристиан Диор», полностью принадлежащую вместе с «Живанши» и «Кристиан Лакруа» концерну «Луи Виттон-Моет-Хеннесси»,

возглавлял Джанфранко Ферре. Многие считают, что творения Ферре были лучшим из всего, что появлялось от имени Дома «Кристиан Диор» со времен его основателя. В каждом новом туалете, в каждом аксессуаре чувствовался дух Диора, стиль Диора. Та же красота и изысканность, та же утонченность. «Диор вернулся», — говорили после премьеры коллекции, вышедшей «из-под иглы» нового директора Дома.

В Доме Диора Джанфранко Ферре проработал восемь лет, а в 1997 году неожиданно покинул прославленное здание на авеню Монтень. Он ушел от «Диор», чтобы вернуться к «Ферре». После того как Ферре заявил о своем уходе, кому только не прочили его место. И вот коллекции для Дома Диора стал делать Джон Гальяно, всего лишь год пробывший до этого главным стилистом «Живанши». Несмотря на то что он дал этому Дому второе дыхание, избежать увольнения за свои фашистские высказывания, направленные в адрес еврейской пары, ему не удалось. Да, он был пьян и позже приносил свои извинения, которые, впрочем, действия не возымели. Гальяно ждала череда судов и потеря собственного бренда.

В 2012 году креативным директором «Диор» стал Раф Симонс. Не разделяя эпатажности своего предшественника, он взял курс на женственность. Создавал свои коллекции в духе и стиле основателя Дома — приталенные жакеты, пышные платья, элегантные юбки new-look. Через три года — в 2015-м — Симонс, мечтавший о собственном бренде, покинул «Диор» по собственному желанию. А его место заняла Мария Грация Кьюри — первая женщина среди креативных директоров ведущего модного дома. Говорить о том, какой курс она возьмет, пока еще рано. Известно одно — имя «Диор» — это символ, символ XX века. Что будет в XXI веке, поживем — увидим.

Текст: Евгений Голомолзин
Фото: Unsplash.com (pexels) / CCo License

ЧТО НУЖНО ЗНАТЬ, ОТПРАВЛЯЯСЬ В ЗАГРАНИЧНУЮ ПОЕЗДКУ НА МАШИНЕ

НА АВТОМОБИЛЕ — ЗА ГРАНИЦУ

Перед поездкой за границу может возникнуть ощущение неуверенности, связанное с незнанием особенностей правил движения той или иной страны. Эти страхи ничем не обоснованы, поскольку правила во всех цивилизованных странах одинаковы. Но, чтобы чувствовать себя на дорогах комфортно, полезно знать некоторые нюансы.

ПОДУШКА БЕЗОПАСНОСТИ

Если водительское удостоверение вы получили после 1 марта 2011 года, беспокоиться не о чем. Если же оно было выдано ранее, лучше оформить международные водительские права. Сделать это относительно просто — достаточно иметь заграничный паспорт, действующие права, медицинскую справку и фото. В Едином центре документов процедура оформления займет около часа. Стоимость услуги — 3300 рублей. Документ действителен более чем в 200 странах мира. Срок его действия — 3 года, но не более срока действия национальных прав.

Без международных прав однозначно не следует ехать в страны Азии (кроме СНГ), Африки и Америки. В Китае управлять автомобилем возможно только при наличии китайских национальных прав. В Европе полицейские, как правило, терпимо относятся к старым российским правам. Однако проблемы могут возникнуть, если вы решите арендовать автомобиль в крупной компании или обратитесь в страховую компанию в случае ДТП. В этом случае ваши права могут оказаться недействительными.

Перед поездкой полезно сделать ксерокопии загранпаспорта, водительского удостоверения, свидетельства о регистрации автомобиля и «гринкарты». Ксерокопии храните отдельно от оригиналов. Если у вас украдут документы или вы их потеряете, это существенно облегчит вам жизнь, когда в российском консульстве придется получать справку для возвращения в Россию.

Для поездки необходим страховой полис «Зеленая карта». Не следует путать его с ОСАГО или КАСКО, действующими только на территории России. Без «Зеленой карты» просто-напросто невозможно пересечь границу. Ее отсутствие приравнивается к отсутствию водительского удостоверения и может грозить штрафом. Срок действия карты составляет от 15 дней до 1 года. Стоимость зависит от вида транспортного средства и периода страхования (минимальная цена — от 2400 рублей). Для заключения договора требуется свидетельство о регистрации ТС и заграничный паспорт. Страховку можно приобрести в страховой компании.

РАДАР ОСТАВЬТЕ ДОМА

Перед зарубежной поездкой лучше провести контрольный осмотр или профилактический ремонт автомобиля и ликвидировать «хронические заболевания». Дело в том, что стоимость ремонтных работ и запчастей в Европе несравненно выше, чем в России, и любая техническая неполадка способна изрядно облегчить ваш кошелек.

Очень полезно в дальнем путешествии иметь запасные ключи зажигания и брелок сигнализации. При потере одного комплекта второй может оказаться настоящей панацеей. Представьте, что беда случилась в трех тысячах километров от вашего дома! Вряд ли кто-

нибудь быстро сможет доставить вам запасные. Разумеется, ключи нужно хранить в разных местах. Это правило полезно для любой дальней поездки.

Старая поговорка гласит: «Со своим уставом в чужой монастырь не ходят». Обычные вещи, которыми дома вы пользуетесь свободно, за границей могут оказаться запрещенными. Например, если финские таможенники на границе или дорожные полицейские на трассе найдут в вашем багажнике выключенный антирадар, о котором вы давно забыли, вам грозит штраф от 120 евро и конфискация прибора.

Ввоз запрещен даже в том случае, если прибор неисправен и не может работать. Также нельзя пользоваться видеорегистраторами, которые имеют встроенный антирадар. Зато можно пользоваться GPS-навигаторами, на картах которых нанесены места расположения дорожных фотокамер, контролирующих скорость. Запрещены лишь приборы, фиксирующие сигнал полицейского радара. Прибор, найденный таможенниками в багаже (сумке, чемодане), также подлежит конфискации, а его владелец наказывается.

Не стоит брать с собой за границу бейсбольные биты, телескопические дубинки, кастеты, выкидные ножи (стилеты), электрошокеры. Все они относятся к категории «опасные предметы» и запрещены к ввозу в большинстве стран Европы. Лазерные указки, дротики, пневматическое оружие и предметы, похожие на огнестрельное оружие, также относятся к разряду нежелательных. При обнаружении их, скорее всего, конфискуют.

ПОЛЕЗНЫЕ МЕЛОЧИ

В Европе дальним светом фар запрещается пользоваться на освещенной дороге. Передние и задние противотуманные фары разрешается включать только при тумане, сильном дожде или снегопаде. Аварийную сигнализацию можно включать только в том случае, если у вашего автомобиля действительно имеются технические неполадки и он не может двигаться. Мигающая «аварийка» не спасет от штрафа, если вам вдруг срочно понадобилось остановиться и вы оставили машину на проезжей части.

Затемнение ветрового и передних стекол разрешено только в допустимых пределах: светопропускаемость ветрового стекла должна быть минимум 75 %, а передних боковых стекол — 70 %.

Отправляясь в поездку осенью или весной, поинтересуйтесь, в какой период использование зимней резины обязательно. В разных странах сроки разные. Например, в Финляндии с декабря по февраль на автомобилях должны быть установлены зимние покрышки с глубиной протектора не менее 3 мм. Колеса с шипованными шинами разрешается использовать с начала ноября до конца марта, а также в другое время, если это необходимо ввиду дорожно-метеорологических условий.

В Финляндии запрещается использовать двигатель на холостом ходу более 2 минут, а при температуре –15 °С — более 4 минут. Исключение делается только для транспорта в автомобильных пробках. Все нарушения правил дорожного движения в ЕС заносятся в учетный регистр. Водителю, оштрафованному три раза в течение одного года за нарушения, запрещается вождение автомобиля в этих странах.

Не забывайте о собственной безопасности. О том, что в странах Европы машины вскрывают на парковках, свидетельствуют стикеры на парковочных автоматах, которые предупреждают, что не следует оставлять в машине на открытом месте фото- и видеоаппаратуру, телефоны, сумочки. Лучше забирайте их с собой или положите в багажник. Не расслабляйтесь!

Несмотря на суровые наказания за нарушения ПДД, в Европе получаешь удовольствие от спокойной езды без постоянного ожидания подвоха со стороны других водителей. Главное — не нарушать правила! Это очень просто, поскольку ограничения разумны — здесь вы не встретите знаки ограничения скорости в местах, где ремонтные работы давно окончены. Следует также знать, что полицейский в Европе — друг и помощник автомобилиста. К нему можно смело обращаться за помощью.

Текст: Константин Гаврильчик

Скорость, остановленная в кадре

Ралли неслучайно называют «королевой автоспорта». Именно эта дисциплина удивительным образом совместила в себе все виды автоспорта, а по степени приближения к реальным условиям не имеет себе равных. Красота и своеобразие ралли в свое время пленили сегодняшнего собеседника «Заправки». Знакомьтесь, раллийный фотограф Денис Кузнецов.

— Денис, раллийный фотограф — довольно редкая специализация. Почему вы стали снимать именно ралли?

— Любовь к машинам у меня с детства. Я знал все марки автомобилей, мог определить любую модель по фаре, форме крыла или бампера. К тому же в нашей семье довольно рано появилась машина, папа соорудил накладки на педали, чтобы я до них доставал, и научил меня водить. Параллельно я начал заниматься любительской фотографией, сначала снимал пленочным «Зенитом», потом у меня появилась первая цифровая камера. К этому моменту я довольно активно занимался картингом, посещал различные автомобильные соревнования от драга до дрифта, наверное. Именно дрифт и привел меня в съемку автоспорта, с него все и началось, я стал общаться с фотографами, которые снимали автомобильные соревнования. В 2012 году один из них — Саша Уланов — позвал меня на ралли в Финляндию. Знакомство с этим видом автоспорта началось сразу с этапа чемпионата мира. Мне так понравилось, что я тут же стал выяснять у Саши, когда же следующий. В итоге после поездки на шведский этап чемпионата я окончательно заболел раллийной съемкой. С этого момента я регулярно стал снимать ралли, затем попал в агентство Ильи Федорова, которое специализируется на съемках автомобильных соревнований, так вот и стал раллийным фотографом.

— Детская страсть выросла во взрослое увлечение, что сейчас вами движет?

— Каждый выезд на съемку — это в первую очередь попытка сделать шаг вперед. Автогонщикам нравятся мои фотографии, но я смотрю на них и понимаю, что можно было снять лучше. Увы, есть некоторые объективные сложности, которые тормозят творческий рост. В отличие от кольцевых гонок при съемке раллийных соревнований у фотографа нет права на ошибку. Машина вылетает из-за поворота, у тебя есть несколько секунд, чтобы успеть снять этот кадр, потому что второй раз эта машина здесь уже не проедет. В этой связи сложно двигаться дальше, искать какие-то новые ракурсы, снимать лучше. Но преодоление этих сложностей и делает творческий процесс интересней. Кроме того, имеется и чисто спортивный интерес. Существуют профессиональные команды, за выступлениями которых я слежу. Также есть множество знакомых, которые выступают в любительских соревнованиях, за них тоже переживаешь. Словом, это свой закрытый мир, куда я езжу не только снимать, но и болеть, смотреть, общаться.

— Существуют ли какие-то четкие критерии, как должна выглядеть классическая раллийная карточка?

— Четких, наверное, нет, у каждого фотографа они свои, но существует некоторый набор общих представлений о том, как должна выглядеть раллийная карточка. Скажем, если в кадре присутствует снег, то на снимке обязательно должны быть снежные «брызги» из-под колес. Похожая история с пылью. При съемке прыжков с трамплина интересно смотрятся фотографии, на которых приземление поймано в нижней точке, чтобы было видно, как отработала подвеска. Свои тонкости существуют и при съемке рекламы. Есть у меня одно фото, сделанное в Финляндии, которое мне очень дорого. В этой стране при проведении раллийных соревнований особое внимание уделяется вопросам безопасности. Поэтому гонки приходится смотреть практически из леса: перед тобой три ряда елок и ленточка. С такой точки снять что-то практически невозможно, а мне очень нужно было. Я лег на землю и по-пластунски прополз по земле под ленточками поближе к трассе, подгадав момент, когда должны ехать лидеры, и снял машину, вылетающую с трамплина в прыжке. А затем успел ретироваться обратно, пока меня не обнаружили сотрудники службы безопасности. В Финляндии за подобные поступки могут запросто лишить аккредитации и даже фотоаппарат отобрать. Зато мне удалось сделать классическую фотографию машины в прыжке с рекламным баннером в кадре.

— Часто ли бывают ситуации, когда ради хорошего кадра приходится идти на определенный риск?

— Такие ситуации возникают периодически, но когда я только начинал снимать ралли, то этого не понимал. Ты смотришь через объектив, и кажется, что ситуация совершенно безопасна, машина еще далеко, хотя на самом деле она уже близко. С опытом начинаешь лучше разбираться в том, что происходит на трассе, и стараешься выбирать более безопасные точки съемки, а также заранее смотришь, куда в случае возникновения внештатной ситуации тебе бежать. Кроме того, теперь я стараюсь обезопасить себя с помощью оптики. Использую мощные телеобъективы и снимаю, встав подальше от трассы за какой-нибудь елкой. Чаще всего подобные меры безопасности излишни, но в данном случае лучше перестраховаться, чем наоборот.

— Но опасность на таких съемках все равно присутствует…

— Практически всегда, у меня лично было несколько ситуаций, когда приходилось ловить адреналин. Скажем, на недавних соревнованиях под Лугой был один коварный поворот с подбросом, где многие вылетали с трассы. Я взял табуретку и стал там снимать. В результате очередной экипаж на моих глазах уходит в канаву и пролетает буквально в метре от меня. Зрителям со стороны казалось, что сейчас машина меня собьет, и только я понимал, что из канавы она уже не вылетит. Со зрителями вообще отдельная история. Многие из них не понимают, где лучше не стоять, поэтому приходится прогонять их с опасных мест. Регулярно случаются истории, когда ты предупреждаешь людей об опасности, они, к счастью, уходят, и в следующем заезде именно в то место, где они сидели, прилетает машина.

— Есть ли у вас мечта, связанная со съемкой?

— Безусловно. Хотелось бы, к примеру, поснимать ралли Париж — Дакар или ралли-марафон «Шелковый путь». Это очень тяжело, но очень интересно с профессиональной точки зрения. Также было бы здорово попробовать себя в качестве официального фотографа чемпионата мира по раллийным гонкам, но попасть туда еще сложнее. Кроме того, хочется совершенствовать свою техническую базу. Есть такой фотограф — Jaanus Ree, который сломал существующие представления о раллийной фотографии. Он использует в процессе работы пятиметровые стойки для фотоаппарата, огромное количество вспышек, и снимки получаются очень необычные. Глядя на них, я тоже решил попробовать. Для начала купил две китайские вспышки, сезон они у меня прожили, но фотографии стали лучше. В этом году приобрел более мощные вспышки. Они позволяют работать даже на солнце и снимать сериями, поскольку быстро перезаряжаются. Снимки стали еще лучше, но понятно, что это не предел. Поэтому главная мечта, которая у меня есть, — продолжать совершенствоваться и снимать лучше и лучше год от года.

Заправка ЛУКОЙЛ

Текст: Татьяна Хмельник
Фото: Александр Потравнов

ПЕРЕХОД МОНТЕПОТАМА ЧЕРЕЗ АЛЬПЫ

ТАК УЖ ПОЛУЧИЛОСЬ, НО ГОРЫ ПРИТЯГИВАЮТ НАС, РАВНИННЫХ ЖИТЕЛЕЙ, КАК ОГОНЕК — НОЧНОГО МОТЫЛЬКА. И НЕУДИВИТЕЛЬНО НАШЕ ЖЕЛАНИЕ УВИДЕТЬ ЛЕДНИКИ, ЗАСНЕЖЕННЫЕ ВЕРШИНЫ, ПОЧУВСТВОВАТЬ, ЧТО ТАКОЕ НАСТОЯЩИЙ ГОРНЫЙ СЕРПАНТИН.

КАК ДОБРАТЬСЯ?

Кто говорит, что махнуть из Петербурга в Альпы на машине — это безумие? Ничуть, если все правильно рассчитать. Главное — добраться до Германии. Здесь есть два пути: через Прибалтику и Польшу либо паромом из Хельсинки до Любека. Паромом — недешево, зато 27 часов можно лежать в кровати, а не сидеть за рулем. Насидитесь потом в Альпах.

ПРОДЕЛКИ НОЧНОЙ ГРОЗЫ

Когда мы впервые поехали в Альпы со стороны Германии, то допустили одну, но роковую ошибку: мы это сделали в пятницу, во второй половине дня. Попасть в пробку во время отпуска, когда стремишься подальше от городов и заводских труб, — это так обидно! Затем, когда мы стали опытнее, мы так уже не промахивались: все что угодно — но только не в пятницу вечером.

В этот раз пятницы не было, зато была гроза. Мрачные тучи висели над австрийским городком Адмонтом, где мы забронировали номер в отеле, расположенном в замке, который был построен в 1655 году в качестве военного укрепления для местного аббатства. Аббатство известно своей огромной монастырской библиотекой, состоящей из 200 тысяч томов, более 1400 из них — рукописи, самые старые из которых датированы VIII веком до нашей эры, есть и 530 книг, изданных до 1500 года. Летом все желающие могут посетить эту библиотеку в красивейших барочных зданиях, построенных в 1776 году.

Гроза честно подождала, пока мы поужинаем и ляжем спать, и только тогда разразилась. Наш номер оказался на самом верхнем ярусе башни замка, поставленного на скале. Малиновые всполохи и молнии в альпийской долине при взгляде из круглого окна-иллюминатора врезаются в память надолго. Это потрясающе красиво и тревожно.

На следующий день нам необходимо было заехать в одну небольшую деревушку в горной долине. Там стоит каменный крест XVI века — для Австрии, в отличие от Германии, достаточно редкий артефакт. Но дорогу преграждала полицейская машина. Оказывается, во время ночной грозы, которой мы любовались, в небольшую горную речку упали деревья, подмытые ливнем, и образовалась своеобразная плотина. Горный поток изменил свое направление, прошел через деревню и смыл участок дороги. Спасатели и дорожные службы вели работы по восстановлению дороги, разбирали затор из бревен и к 18 часам текущего дня должны были управиться. А мы приехали утром и ждать вечера не могли — наш следующий ночлег был запланирован далеко отсюда.

Мы подошли к молодому полицейском и начали ему объяснять, зачем нам обязательно нужно попасть в эту деревню. Офицер был искренне удивлен: странные люди приехали из России на машине, чтобы посмотреть какой-то памятник старины. Он предложил нам пройти в зону работ пешком — это меньше двух километров, а пешеходов в зону размыва пускали. Мы, конечно, пошли — осмотрели крест, а заодно понаблюдали, как работают австрийские спасатели и дорожники. Мы не увидели «штаба по ликвидации чрезвычайной ситуации», оцепления, важных начальников и матерящихся исполнителей, а также многочисленных советчиков. Все работали спокойно и быстро: вертолетом переносили бревна из завала на горной речке, бульдозерами чистили грязь, которая осталась от селево-водного потока, где-то работали экскаваторы и прочая техника. Вела съемки группа местного телевидения — тоже спокойные ребята, в резиновых сапогах. На нас никто внимания не обращал, никто не гнал, не требовал документов и разрешений на фотосъемку. На обратном пути полицейский поинтересовался, удалось ли нам найти то, что искали. Расстались мы почти друзьями.

КАК БЕЗРАБОТНЫЕ ПОМОГЛИ ТУРИЗМУ

Австрия — это не только горы. Это еще и Моцарт, особенно если вы попали в землю Зальцбург. Если в России Пушкин — «наше все», то здесь эта роль отведена Моцарту. А если попасть сюда во время подготовки и проведения Зальцбургского музыкального фестиваля, то придется либо полюбить музыку во всех ее проявлениях, либо бежать из города без оглядки — музыка в Зальцбурге в это время звучит практически на каждом углу. Так что придется чем-то жертвовать. Так вышло, что у нас в жертву был принесен старый верный «Никон», который неудачно выпал из кофра и разбился на каменном полу парковки, вырубленной в скале. Что ж, пришлось срочно спасать ситуацию и покупать новый фотоаппарат. Внеплановые переживания и траты мы мрачно обсуждали, двигаясь по городу, опутанному фантастическим количеством проводов, из-за этой паутины порой даже плохо видно дорожные знаки. Но потом мы решили, что наша жертва относится все-таки не к Моцарту (и правда, что он нам сделал, и тем более — чем мы ему насолили). Мы подумали, что жертву приняли горные духи — и уж теперь-то нам должно повезти. И повезло!

Наш путь лежал на знаменитую высокогорную альпийскую дорогу Гросглоккнер (Großglockner-Hochalpenstraße), проходящую через национальный парк Высокий Тауэрн (Hohe Tauern National Park). У этой дороги нет эпохальной судьбы — ни Ганнибал, ни Суворов не водили здесь своих войск, здесь не было знаменитых сражений, это была обычная дорога через перевал с высотой 2504 метра над уровнем моря. У нее другая, не менее занимательная история.

30 августа 1930 года в горах прогремели первые взрывы — это началось строительство новой и необычной дороги, автором проекта которой выступил молодой инженер Франц Валлак. Необычность этой дороги заключалась в том, что поводом для строительства послужило желание властей создать новый платный туристический объект, а не произвести обычную реконструкцию старой дороги. На строительстве были заняты почти 4000 человек, и в 1935 году дорога была открыта. В то время покрытие на ней было песчаным, а на обочине установили 12 000 гранитных камней, обозначавших край дорожного полотна. На следующий день после открытия на этом шоссе провели автомобильные гонки.

Дорога получилась потрясающей: протяженность составила 48 километров, на ней 36 виражей, некоторые — почти под 180 градусов, наивысшая точка, куда можно подняться на автомобиле, — 2571 метр над уровнем моря, множество смотровых площадок, с которых можно увидеть около 30 вершин высотой более 3000 метров над уровнем моря, включая наивысшую гору Австрии — Гросглоккнер (Großglockner) (3798 м). Проехать мимо такой австрийской изюминки и не попытаться получить удовольствие от движения по горному серпантину было бы непростительно. Важная особенность этой дороги: из соображений безопасности она открыта для посещения только с начала мая до начала ноября и только в дневное время. Другая особенность, которую нужно учитывать, — в хорошую погоду и в выходные дни здесь весьма многолюдно. Медленно карабкающиеся в гору велосипедисты, которые помогают друг другу забраться на перевал, при наличии встречных машин и байкеров создают определенные трудности для движения, это не дает ни на секунду расслабиться.

Мы въезжали на дорогу со стороны Зальцбурга через деревушку Брук-ан-дер-Гросглоккнерштрассе. Шоссе начинается на высоте около 800 метров над уровнем моря. Проезд по нему платный. Оплата — около 35 евро, за эти деньги нам дали наклейку на стекло, а также карту-буклет. Чтобы выяснить, на каком языке нам выдать буклет, кассир поинтересовался, из какой мы страны, и, услышав, что из России, посочувствовал — на русском языке буклетов у него не было, что вполне объяснимо: других российских номеров мы здесь не видели вообще.

И МОЙ СУРОК СО МНОЮ

Поскольку дорога проходит по национальном парку, то есть шанс встретиться и с горными козлами, и с альпийскими сурками, которых здесь называют мурмельтирами. Изображения этих пушистых зверьков встречаются практически на каждой стоянке, а в зоне высокогорья, если отойти от дороги чуть в сторону, можно увидеть их живьем — бегающими среди камней, резвящимися у маленьких водопадиков. Козлы к людям достаточно равнодушны, а вот сурки могут и полюбопытствовать, что это вы там жуете. Зверьки эти совсем не маленькие, весят от 3 до 8 килограммов, и имеют внушительные, как у всех грызунов, зубы, поэтому палец в рот им класть не рекомендуется. При этом они весьма смышленые, дружелюбные и даже поддаются дрессировке. Знаменитый «Сурок» — это песня про мальчика-савояра с ручным мурмельтиром, который за кусочек хлеба может кувыркаться и потешать публику. А савояры — это горцы из Савойи, которые в свободное от пастьбы скота время зарабатывали всяким скоморошничаньем. Между мурмельтирами и козлами бродят многочисленные овцы, причем на таких крутых склонах, что кажется, будто у них передние и задние ноги должны быть разной длины.

Проскочив сквозь леса и вырвавшись в зону альпийских лугов, пассажиры начинают наслаждаться потрясающими видами заснеженных вершин, а для водителя начинается настоящий серпантин из крутых виражей. При этом на дороге нет слишком крутых подъемов и спусков — уклон от 7 до 10 %. Однажды в горах Норвегии мы случайно попали на извилистую грунтовую дорогу с подъемом в 25 % на протяжении 2,5 километра. Спасибо нашему Монтепотаму — «колеус» мужественно преодолел это препятствие, хотя определенную дозу адреналина мы получили. Но таких подвигов на Гросглоккнерштрассе ожидать не приходится, главное — выехать на дорогу пораньше, до основного туристического потока. На обзорных площадках есть информационные стенды, кафе, а также музейные экспозиции, где, среди прочего, можно полюбоваться образцами найденных в Альпах кристаллов — изумруда, горного хрусталя, кальцита, кварца и т. д.

Здесь замечательные виды — альпийские луга, на которых встречается и снег, и крошечные яркие цветочки, и мурмельтиры, и все это — в разреженном воздухе, отчего опьяняюще шумит в голове. Но на этой дороге есть еще один объект, достойный посещения, — ледник Пастерце (Pasterze). Его вид наглядно демонстрирует реальный пример глобального потепления. Если в начале века ледник был мощным и занимал практически все пространство небольшой долины, то теперь он жмется к самой северной ее части, к подножию гор Йоханисберг (3453 м) и Хох-Риффл (3338 м). Для удобства туристов на смотровой площадке построена четырехэтажная парковка, а вниз, к подножию ледника, сделана небольшая канатная дорога и проложены пешеходные тропы. За последние 150 лет ледник отступил на 2,5 километра, а его площадь сократилась с 26,5 кв. км до 18,5 кв. км. Но наибольшее впечатление производит сравнение старых фотографий начала XX века с сегодняшним днем. На том месте, где были толщи льда, теперь виднеются серые, грязные остатки былого могущества. Наверное, именно в таких местах начинаешь острее чувствовать слова многих ученых о влиянии человеческой деятельности на окружающую нас природу...

Государственный академический
БОЛЬШОЙ СИМФОНИЧЕСКИЙ ОРКЕСТР
имени П. И. Чайковского

19 Сентября 2017 года, Вторник, 20:00

Санкт-Петербургская академическая филармония имени Д.Д. Шостаковича
Большой зал

Художественный руководитель
и главный дирижер
Народный артист СССР

Владимир ФЕДОСЕЕВ

В программе:
ГЛАЗУНОВ
РИМСКИЙ-КОРСАКОВ
СТРАВИНСКИЙ

Художественный
руководитель филармонии
Юрий ТЕМИРКАНОВ

При поддержке детутата
Законодательного собрания
Санкт-Петербурга
Анастасии
МЕЛЬНИКОВОЙ

Партнёр оркестра

ЛУКОЙЛ

РЕКЛАМА

Renaissance

6+

ЛУКОЙЛ

долгая дорога?

plan b: tropical energy drink

заправься энергией!

АКЦИЯ С 1 ПО 31 АВГУСТА 2017 ГОДА

НАЧИНАЯ С 3-Й ЗАПРАВКИ ОТ 30 ЛИТРОВ В ТЕЧЕНИЕ МЕСЯЦА
ПОЛУЧАЙТЕ ЭНЕРГЕТИЧЕСКИЙ НАПИТОК **PLAN B**
И ДОПОЛНИТЕЛЬНЫЕ 100 БАЛЛОВ

НОВЫЕ БОДРЯЩИЕ НАПИТКИ
С НАТУРАЛЬНЫМИ ЭКСТРАКТАМИ
И ЗАРЯДОМ ВИТАМИНОВ

Акция проводится для держателей карт Программы поощрения клиентов ЛУКОЙЛ. При совершении каждой третьей заправки от 30 литров любым видом топлива Участнику предоставляется право на приобретение Акционного напитка Plan B за 1 рубль и начисляется 100 (сто) Акционных Баллов. Количество напитка ограниченно. Данное предложение не является публичной офертой. Информация об организаторах, сроках проведения, правилах Акции, порядке получения Баллов и Акционных напитков и подробные условия Акции — на сайте www.licard.ru.

РЕКЛАМА