

октябрь 2017 #8 (041)

Новые правила возмещения ущерба по ОСАГО

04

Восемь устройств,
которые помогут
сделать вашу машину
более продвинутой

15-17

Mazda CX-5 яркая и запоминающаяся

08-10



АКЦИЯ!



РЕМОНТ АВТОМАТИЧЕСКИХ
КОРОБОК ПЕРЕДАЧ

15 000 руб.

923-23-12

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

ВЫСОКОЕ КАЧЕСТВО
ЗА УМЕРЕННЫЕ ДЕНЬГИ!

РЕКЛАМА

РЕВОЛЮЦИОННОЕ ТОПЛИВО ЭКТО 100



АБСОЛЮТНАЯ ЭНЕРГИЯ РОЖДАЕТ АБСОЛЮТНУЮ СКОРОСТЬ

PORSCHE

ВЫБИРАЕТ

ЭКТО 100





CARAKOOM.COM

В РОССИИ ПРЕДСТАВЛЕН НОВЫЙ ROLLS-ROYCE PHANTOM

КОМПАНИЯ «АВИЛОН», ОФИЦИАЛЬНЫЙ ДИЛЕР ROLLS-ROYCE, первой в России показала новый Phantom VIII своим клиентам. Новинка поступит в продажу в начале 2018 года. Стоимость автомобиля начинается от 36 млн 500 тыс. рублей, сообщает пресс-служба «Авилон».

Одним из новых принципов конструкции обновленной модели автомобиля на основе алюминиевого каркаса, разработанного инженерами Rolls-Royce, является «архитектура ро-

скоши». Принципиально новый полностью алюминиевый каркас придает кузову повышенную жесткость, и при этом он легче, чем у предыдущей модели. Так, новый Phantom стал на 30 % жестче предшественника.

Кроме того, для новинки был создан совершенно новый двигатель объемом 6,75 л, который сменил атмосферную версию V12. В новом моторе два турбонагнетателя, благодаря которым крутящий момент 900 Нм достигается уже на 1700 об./мин, а мощность равна

563 л. с., или 420 кВт. В результате автомобиль остается комфортным как на низкой, размеренной скорости, подходящей для торжественных случаев, так и в момент уверенного разгона при нажатии педали газа.

По словам генерального директора «Авилон» Андрея Павловича, Rolls-Royce «Авилон» уже принимает заказы на новый Phantom, и по их количеству очевидно, что этот автомобиль займет значимое место в выборе клиентов в 2018 году.

ВСЕ МОДЕЛИ FORD СТАНУТ ЭЛЕКТРИЧЕСКИМИ К 2030 ГОДУ

АМЕРИКАНСКИЙ АВТОПРОИЗВОДИТЕЛЬ FORD раскрыл планы электрификации своего модельного ряда и перехода на альтернативные виды топлива до 2030 года. Компания инвестирует в данный проект 4,5 млрд долларов, что позволит в ближайшие 5 лет выпустить 13 новых моделей с электрическим приводом. Они будут включать гибридные версии пикапа F-150 и спорткара Mustang, подзаряжаемый гибридный фургон Transit Custom, две гибридные модели для полиции, автономный автомобиль с гибридным приводом для использования в качестве такси или в сервисах каршеринга (2021 год), сообщает Автостат со ссылкой на пресс-службу Ford.

Планируется, что к 2020 году свыше 40 % всех моделей Ford получат версии с электрическим приводом. В этом же году начнется производство полностью электрического компактного кроссовера, чья дальность пробега на одном заряде батарей составит около 480 км. Массовое производство автомобилей с электрическим приводом (100-процентная электрификация линейки) и двигателями на альтернативных видах топлива начнется с 2030 года.

Чтобы облегчить принятие рынком аккумуляторных электромобилей массового сегмента, Ford также подписал меморандум о взаимопонимании с BMW Group, Daimler AG, Volkswagen Group, Audi и Porsche, который предусматривает создание сети станций быстрой зарядки в Европе.

NISSAN ВЫПУСТИЛ ЮБИЛЕЙНУЮ СПЕЦВЕРСИЮ QASHQAI

РОССИЙСКИЕ ДИЛЕРЫ NISSAN начали продажи специальной версии кроссовера Nissan Qashqai, выпущенной в честь 10-летнего юбилея модели. Серия Nissan Qashqai «10 years» будет состоять всего из 500 экземпляров, сообщает пресс-служба Nissan.

От стандартного кроссовера спецсерия отличаются яркие красные накладки на корпусах боковых зеркал, багажнике и переднем бампере, а также красные молдинги. Новый вариант цветовой отделки будет доступен для четырех цветов кузова — серого, черного, серебристого и жемчужно-белого.

Для Nissan Qashqai «10 years» доступна GSM-сигнализация премиум-класса Pandora с бесключевым автозапуском версии D335. Управление сигнализацией помимо основного брелока также осуществляется с помощью мобильного приложения на платформе Android или IOS, а встроенный иммобилайзер с миниатюрным брелоком-меткой обеспечивает профессиональную защиту автомобиля.

Цены на специальную версию — от 1 млн 585 тыс. до 1 млн 767 тыс. рублей. Автомобили, дополнительно оснащенные GSM-сигнализацией, будут доступны по цене от 1 млн 605 тыс. до 1 млн 787 тыс. рублей.



FORD.COM

ИЗДАНИЕ ЗАРЕГИСТРИРОВАНО В УПРАВЛЕНИИ
ФЕДЕРАЛЬНОЙ СЛУЖБЫ ПО НАДЗОРУ В СФЕРЕ
СВЯЗИ, ИНФОРМАЦИОННЫХ ТЕХНОЛОГИЙ И
МАССОВЫХ КОММУНИКАЦИЙ ПО САНКТИ-
ПЕТЕРБУРГУ И ЛЕНИНГРАДСКОЙ ОБЛАСТИ.
СВИДЕТЕЛЬСТВО О РЕГИСТРАЦИИ:
ПН № 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.

РУКОВОДИТЕЛЬ 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 «Агент
типография»,
194044, Санкт-Петербург,
Б. Сампсониевский пр., д. 60, лит. И.
Тираж 20 000 экз. Заказ № 2067-17.

Установленные дата и время
подписания в печать —
29.09.2017, 16.00. Фактические
дата и время подписания
в печать — 29.09.2017, 16.00.
Дата выхода — 02.10.2017.

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:

CARICOS.COM

**Посмотреть предыдущие
номера журнала можно
здесь:**



ОБНОВЛЕННЫЙ JAGUAR XJ ПОЯВИТСЯ В РОССИИ ЗИМОЙ

БРИТАНСКАЯ АВТОМОБИЛЬНАЯ КОМПАНИЯ JAGUAR объявила, что флагманский седан XJ появится у российских дилеров уже этой зимой. Автомобиль должен покорить покупателя не только своей мощностью, но и внутренней роскошью и технологичностью.

Уже известно, что машина будет оснащаться двумя бензиновыми двигателями V6 и V8, которые выдают 340 и 510 л. с. Также в моторной гамме будет 3-литровый дизель, который выдает 300 «лошадей». Привод можно будет выбрать как задний, так и полный. Все двига-

тели будут работать в паре с 8-ступенчатым «автоматом» фирмы ZF.

Что же касается технических новинок, то седан получил новейший мультимедийный комплекс Touch Pro с точкой доступа 4G Wi-Fi и функцией подключения до восьми устройств.

Кроме того, он оборудован системами удержания в полосе движения, слежения за усталостью водителя, экстренного торможения вблизи пешеходов. Цены на новинку пока не разглашаются, однако предполагается, что стоимость XJ будет начинаться от 6 миллионов рублей.

НОВЫЕ ПРАВИЛА ВОЗМЕЩЕНИЯ УЩЕРБА ПО ОСАГО



PRESSFOTO

всех участников аварии должны быть действующие полисы ОСАГО.

— Конечно, для авто владельцев это позитивное изменение, удобное, существенно облегчающее процесс возмещения ущерба при ДТП, однако для страховых компаний — это шаг к увеличению количества судебных процессов между собой, — считает автоэксперт Сергей Смирнов. — Когда потерпевший обращается в свою страховую компанию, она выплачивает ему денежные средства на ремонт или же восстанавливает автомобиль. После СК обращается в СК виновников ДТП и просит компенсировать понесенные расходы. Соответственно, потом возникают вопросы по корректности оценки размера ущерба, которые чаще всего решаются в рамках судебного разбирательства. Представьте, насколько теперь увеличится нагрузка на суды, если практически по всем страховым случаям будут возникать подобные споры.

Напомним, система прямого возмещения убытков была введена в 2009 году, и до недавнего времени ее действие распространялось только на ДТП с двумя автомобилями. За период с 1 марта 2009 года по 31 июня 2017 года в рамках системы ПВУ потерпевшим было выплачено почти 320 млрд рублей, ежегодно объем операций страховщиков по ПВУ увеличива-

С 25 СЕНТЯБРЯ В РОССИИ вступили в силу поправки к Закону об ОСАГО, которые устанавливают новые правила обращения в страховую компанию при массовых ДТП.

Согласно нововведению система прямого возмещения убытков (ПВУ) действует теперь и в отношении аварии с участием более двух автомобилей. Это значит, что в случаях массовых ДТП пострадавший обязан обращаться в свою страховую компанию, а не к страховщику виновника, как это было ранее. Это правило действует, если не причинен вред здоровью или жизни людей или иному имуществу, кроме автомобилей, которые попали в ДТП. Также у



Первый цифровой шоу-рум Volkswagen в Петербурге

В автоцентре «Нева-Автоком» на Московском пр., 154, открылся первый цифровой шоу-рум Volkswagen в Петербурге.

Современная техника, удобные кресла и диваны вытеснили привычные столы переговоров. В цифровом шоу-руме «Нева-Автоком» размещены 4 комфортные зоны для консультаций с широкоформатными экранами высокой четкости и 1 зона с большой бесшовной видеостеной HD-формата.

Управление процессом подбора автомобиля осуществляется на планшете продавцом-консультантом, причем посетители автосалона могут принять в этом непосредственное участие. На

планшете установлено интуитивно понятное мобильное приложение – с его помощью можно зафиксировать принципиальные пожелания клиента к будущему автомобилю, сконфигурировать автомобиль в желаемой версии, проверить наличие подобной версии на складе дилерского центра. Вся необходимая информация выводится на экран, при этом процесс может сопровождаться показом видеороликов с демонстрацией технологий в действии. Не вставая с комфортного кресла, вы сможете увидеть и сравнить несколько предлагаемых вариантов комплектации, уточнить информацию о

принципиальных опциях, ценах и сроках поставки автомобиля.

Готовое предложение по автомобилю теперь приходит на электронную почту вместе с дополнительным медиаконтентом, который был просмотрен в процессе получения консультации, – и это происходит еще до того момента, как вы успеете выйти из дилерского центра.

Приятно отметить, что новая концепция продаж марки Volkswagen, реализованная в автосалоне «Нева-Автоком», не только создает комфортные условия процесса покупки автомобиля, но и неизменно вызывает восторг у маленьких посетителей.

www.vwspb.ru

**– Изменение процесса покупки автомобиля.
– Расширение возможностей выбора автомобиля.
– Большой комфорт и гибкость для клиента.**



«Нева-Автоком», официальный дилер Volkswagen, Московский пр., 154, тел. +7 (812) 244-77-88.

РЕКЛАМА

ПЛАНОВОЕ ТО:
БЕРЕЖЛИВОСТЬ ИЛИ
РАСТОЧИТЕЛЬНОСТЬ?



Без техобслуживания далеко не уедешь

Текст: Дмитрий Полянский
Фото: PRESSFOTO

ЗАЧЕМ ВАШЕЙ МАШИНЕ НУЖНО ПЛАНОВОЕ ТЕХНИЧЕСКОЕ ОБСЛУЖИВАНИЕ?

Повседневное обслуживание хозяин проводит сам, заглядывая перед поездкой под капот и проверяя уровень специальных жидкостей, доливая «омывайку» и подкачивая колеса. Плановое ТО нужно проходить в мастерской, и оно зачастую обходится в копеечку. С точки зрения скептиков, автосалоны навязывают дорогостоящие работы и материалы, вынуждают владельцев новых машин переплачивать не столько за профилактику, сколько за сохранение гарантии.

Другие пользователи возражают, что своевременное техническое обслуживание позволяет выявить неисправности на ранней степени развития и уберечь технику от больших поломок, продлевает срок службы автомобиля, снижает расход топлива. То есть оправдывает себя, экономя автовладельцу нервы, время и деньги.

РЕГУЛИРОВКА И ДИАГНОСТИКА

Как правило, плановое техобслуживание проводится раз в 15 тысяч километров, но не реже чем один раз в год. Первое техническое обслуживание, или ТО-1, включает контроль, диагностику, регулировку оборудования. В эту процедуру входит замена масла, фильтров, свечей зажигания. Также в ходе ТО проверяют исправность тормозной системы и состояние патрубков, регулируют натяжение ремня генератора. Проводят замеры токсичности выхлопа. Список работ ТО-1 выстроен так, чтобы на ранней стадии выявить сбои, предотвратить возможный вред для машины и окружающей среды.

Второе техническое обслуживание, ТО-2, более сложное и затратное. Крепежные и смазочные работы проводят,

Диагностика при техобслуживании двигателя

- Проверка компрессии в цилиндрах.
- При необходимости — регулировка клапанов.
- Выявление шумов и стука.
- Поиск возможной утечки масла или охлаждающей жидкости.
- Проверка натяжения ремня генератора (сильный натяг изнашивает подшипники, а ослабленный ремень лишает аккумулятор подзарядки).
- Выявление неполадок в электронной системе управления.

предварительно сняв детали с автомобиля. Обязательно проводится проверка передних и задних тормозных колодок, а также развал-схождение колес. Полагается заменить тормозную жидкость, провести балансировку колес, очистить коллектор стартера, проверить износ и прилегание щеток. В техническое обслуживание входит чистка контактных колец генератора, регулировка фар. К регламентным расходам также относится регулировка ГРМ и оборотов холостого хода. Для разных

двигателей необходимые плановые работы могут отличаться, но суть одна.

ФИРМЕННЫЙ СЕРВИС

Покупатель новой машины на несколько лет остается привязанным к обслуживанию у официального дилера. Ему настоятельно советуют ради сохранения гарантии проходить ТО в их мастерской.

Почему автовладельцы расстаются с официальным дилером

- На независимых СТО стоимость ниже и качество приемлемое. Многие автосервисы специализируются на автомобилях той или иной марки и имеют лицензии от производителя.
- Не нужно терпеть очереди, характерные для фирменного сервиса.
- Вам не навязывают дополнительные работы или полную замену блока вместо его починки.
- Можно проследить, как идет работа. Обычные СТО не против присутствия клиента в ремзоне, а вот официальные дилеры обычно предлагают наблюдать за обслуживанием машины через экран, сидя в комнате ожидания.

Стоимость работ, деталей и расходных материалов (фильтров, свечей, специальных жидкостей и масел) на официальной СТО зачастую в разы дороже, чем на любом другом авторемонтном предприятии. В свое оправдание фирма заверяет, что у них все самое качественное, диагностика и контроль проводятся тщательно, используются только «родные» детали от производителя и рекомендованные им материалы. Вот и набегает кругленькие счета.

На деле же получается, что мы просто платим за сохранение гарантии. Фирменная наценка может составлять до половины стоимости ТО. При этом счета разбухают не только от завышенной стоимости расходников и нормо-часов, но и от дополнительных услуг. Некоторые дилеры добавляют в список чистку тормозных дисков и колодок, нанесение защитного лака на клеммы аккумулятора и другие столь же необходимые работы.

Около 15 % хозяев машин предпочитают забыть о гарантии и обслуживаться на независимых СТО с божескими ценами. К этому побуждает не только стремление сэкономить. Люди не хотят мириться с унижительным чувством, что их лишили выбора и беззащитно доят.

ПРОСРОЧИТЬ ТО – ЗАБЫТЬ О ГАРАНТИИ?

Есть доводы и за, и против технического обслуживания у официального дилера.

«Если машина прошла 15 тысяч километров без явных неисправностей, то дальше будет все нормально, и есть ли смысл отдавать деньги каждый год. Скоро ТО-1, пока не решил, буду проходить или нет», — сомневается один из пользователей.

«Я считаю, цена не столь запредельная, чтобы отказываться от ТО и гарантии», — возражает владелец машины, отъездивший на ней пять лет.

«Пройду ТО-2 и далее забуду об официальном дилерском обслуживании», — комментирует еще один водитель. — Если за 45 тысяч километров ничего не случится, то не случится и дальше».

Такой оптимизм не всегда оправдан. Без полноценной диагностики могут развиваться неполадки по цепочке — вплоть до разрушения механизмов. Так что водитель, пропустивший плановое ТО, идет на сознательный риск. Ему потом могут отказать в гарантийном ремонте на том основании, что он загубил узел машины по собственной небрежности и отсутствию ухода.

Однако, если владелец не посещал в срок официальный автосервис или «изменил» фирме, пройдя ТО в независимой мастерской, это еще не снимает ответственность с производителя и дилера в случае поломки из-за заводского брака. Закон о защите прав потребителей запрещает обуславливать выполнение гарантийных обязательств требованиями, не связанными с недостатками товаров. Компания должна доказать, что поломка вызвана вмешательством на сторонней сервисной станции или невыполненным вовремя техобслуживанием. При этом установить причину вправе только независимая экспертиза.

Если собираетесь скоро менять машину, надо учитывать, что регулярное прохождение ТО повышает ее привлекательность. Продать авто будет проще и выгоднее. Сервисная книжка с историей техобслуживания говорит о том, что замена технических жидкостей, диагностика и регулировки выполнялись своевременно. И если там нет отметок о кузовных работах и покраске, это свидетельство, что машина не битая.



Mazda CX-5 яркая и запоминающаяся

Текст: Борис Игнашин
Фото: CARICOS.COM И А.ГОРА



Практичность с элементами престижности

Внешность последних моделей Mazda выдержана в запоминающемся и интересном стиле, который сложно с чем-то перепутать. Дизайн несет явную нотку агрессивности, но решен в плавно-округлом стиле. Широкий зев радиаторной решетки, нарочитая «мускулистость» боковин и огромные колеса явно намекают на хищный и не совсем уж простой характер машины. Концепция «KODO — душа движения», лежащая в основе дизайна машин Mazda последних поколений, должна состоять из трех элементов — скорости, напряжения и красоты, и вся внешность CX-5 — явное олицетворение этой идеи.

Длина нового поколения машины даже меньше, чем прошлого, но кажется она явно крупнее и сильнее. При этом выглядит машина дорого: много хрома, сложная оптика... Mazda позиционирует CX-5 как премиум, и машина не стесняется демонстрировать элементы престижности. Отлично вписываются в ее облик и элементы практичности. Неокрашенные ободки пластика по колесным аркам и в нижней части бамперов не заставят жалеть о вылазке на природу, хорошая защита нижней части дверей и неплохой дорожный просвет тоже показывают, что машина не из чисто городских жителей. При всей динамичности облика нашелся объем для приличного багажника, причем задняя дверь теперь с опциональным электроприводом.

Если открыть любую дверь, то в глаза бросаются мощные уплотнители, защищающие от шума и пыли, это работа над ошибками прошлых поколений. А что особенно важно для

внедорожника — порог полностью прикрыт от грязи, даже при контакте с ним вы не испачкаетесь. Посадка достаточно высокая, у машины солидный дорожный просвет в честных 215 мм и высокий порог, так что шансы на контакт брюк и порога есть всегда. С посадкой спереди проблем нет, а вот садясь назад, неожиданно замечаешь, что широкий проем недостаточно широк, мешает толщина двери и угол ее открытия. Тут недолго и заднюю арку протереть собственной спиной. При наружном осмотре сложно догадаться, но в «базе» Mazda CX-5 стоит светодиодная оптика — решение современное и заметно повышающее уровень безопасности при движении ночью. Да и днем светодиодные задние фонари видны намного лучше, чем с традиционными лампами накаливания. Камера заднего вида, напротив, бросается в глаза. И удивляет своей незащищенностью и отсутствием форсунки омывателя.

Интерьер и эргономика

Салон новой CX-5 радует обилием кожи и мягкого пластика. Намек на премиальность, который есть во внешности, внутри проявляет себя в полной мере. Хорошие материалы поддержаны отличной эргономикой салона, выверенным усилием на всех кнопках и переключателях, «правильным» звуком любого действия. А еще, закрыв дверь, создается ощущение, что тебя оставили наедине с машиной — стекло отсекает все лишние звуки, можно сполна насладиться четкими щелчками кнопок и рычажков, ну или музыкой. Ярких элементов дизайна в салоне немного, да и те особенно не запоминаются. Просто тут все удобно.

Недавно на российский рынок вышел обновленный кроссовер Mazda CX-5. Новая машина весьма интересна, эта одна из немногих моделей в мире со светодиодной оптикой в базовой комплектации, с активным шумопоглощением, да и SKYACTIVE технологии тоже заслуживают внимания. В нашем тест-драйве приняла участие Mazda CX-5 в топовой комплектации с мотором 2.5, полным приводом и шестиступенчатой АКПП.



В глаза бросается только приборная панель с тремя «колодцами» в спортивном стиле. Это потом, по фотографии, понимаешь, как интересно проработана обшивка центральной консоли, как изящно единым блоком устроена «шайба» управления мультимедийной системой, вспомогательные кнопки, аналоговая ручка управления громкостью мультимедиа и кнопки ручного тормоза — он тут с электроприводом. Небольшой дисплей мультимедийной системы расположен удачно, графика отлично просматривается, а управление «шайбой» на центральном тоннеле выполнено логично и просто. А за козырьком панели приборов радуют глаз элементы HUD-дисплея. Настройки водительского сиденья и дисплея дают любому водителю возможность видеть белые четкие цифры и пиктограммы над капотом. Система выводит на HUD показания текущей скорости, режима работы круиза и предупреждения систем безопасности. Внимательный осмотр органов управления выявляет кнопку частичного отключения ESP, системы контроля разметки, системы старт-стоп, причем кнопка расположена слева от руля, что несколько нелогично, отключения парктроников, кнопку открытия багажника и включения обогрева руля. Набор опций очень радует. Управление климатической системой простое и логичное, за исключением одного «но», повторное нажатие на кнопку Off или включения рециркуляции вовсе не включает климат и не выключает рециркуляцию, необходимо нажать отдельную кнопку включения системы или кнопку подачи заборного воздуха. Многие настройки системы вынесены в меню, по образцу i-drive, можно настроить и режимы работы освещения и очистки лобового стекла, настройки систем безопасности и многое другое.

По эргономике водительского места претензий нет. Мои 183 см размещаются с хорошим запасом по длине ног, сиденье крепко сжимает бока. Только на подголовник лучше не откидываться, он на удивление жесткий и неприятный. Электроприводы сиденья «классические», и к тому же есть реально действующая регулировка поясничного подпора. И сам подпор регулируется в правильном месте. Для тех, кто водит машину не один, есть функция памяти на двух водителей. Переднему пассажиру так же вольготно и удобно, чувство локтя ему не грозит. Ширина салона позволяет расставить сиденья широко, между водителем и пассажиром установлена широченная консоль с подлокотником. В подлокотнике огромный бокс с USB-разъемами и прикуривателем. Места для телефонов хватает, в самом низу центральной консоли «ямка», куда влезет самый большой смартфон. Сзади также достаточно просторно, появился подвод воздуха через центральную консоль. Для открытия багажника не нужно пачкать руки, на новом поколении CX-5 появился электропривод. Багажник объемный, легко вместит коляску, по бокам есть небольшие отсеки-органайзеры, но в целом разделения пространства не предусмотрено. А как машина ведет себя на ходу?

Динамика и экономичность

Жмем кнопку запуска двигателя, и где-то внутри оживает бензиновый мотор 2,5 литра. Концепция SKYACTIVE предусматривает высокую степень сжатия — у этого мотора она составляет 13 к 1, непосредственный впрыск и использование много-



ступенчатой АКПП с многодисковым фрикционом блокировки гидротрансформатора и очень быстрыми переключениями для максимально полного использования возможностей двигателя и экономии топлива. Причем работает мотор на обычном 95-м бензине отлично, вопреки всем опасениям конструкция получилась стабильной и надежной. На практике двигатель достаточно простой, если сравнивать с европейскими изысками, и потому надежен. Ну а коробка передач просто работает так, что о ней забываешь. Действительно хорошая настройка. Ручной режим практически не нужен, так что не переживайте, что лепестков для переключения передач нет на руле. В крайнем случае включите спортрежим — машина начнет интенсивно тормозить двигателем и будет держать передачи до последнего.

Недостатка тяги в городских условиях не ощущается, характер мотора бодрый, да и АКПП не дает ему скиснуть. Нажимаешь на педаль газа — и машина бойко уходит со светофора. Звук при этом приятный и бодрый. Предельная динамика при разгоне с места воображение не поражает, но в реальной эксплуатации это не столь важно, как эластичность и удобство управления тягой. 192 л. с. более чем достаточно для довольно тяжелой полноприводной машины. На трассе Mazda CX-5 уверенно разгоняется до 160 км/ч и выше, а на меньшей скорости демонстрирует отличный запас по динамике. А еще силовая установка оказалась достаточно экономичной, это не тот случай, когда паспортные цифры очень разнятся с реальностью.

Крепче держитесь за баранку, она тут небольшого диаметра, с очень развитыми приливами в местах хвата. Усилие на руле «правильное», с выраженным реактивным действием и неплохой информативностью. Рулится кроссовер легко, с приятной отзывчивостью, неожиданной для крупной машины, и почти не «упираясь» на входе в повороты. Стабильность машины на прямой удивительная, сбросить с траектории ее не может ничто: ни ямы, ни колея, ни ветер. Только крены и высокая посадка поначалу настораживают, но через пару часов и к этому привыкаешь и, не стесняясь, прописываешь повороты. Если системой активно действовать рулем, явно ощущается помощь ESP, она практически не отключаемая, но это не проблема. Система весьма продвинута и на твердых покрытиях несколько не мешает, лишь страхуя от откровенно неправильных действий и выраженной избыточной поворачиваемости под сброс газа на низких передачах. Впрочем, в автоматическом режиме АКПП получить нужные реакции не так-то просто, даже в «спорте» коробка сглаживает тягу.

Работа тормозной системы вопросов не вызывает, все очень удачно настроено. А вот работу системы активного торможения испытать не довелось, приходилось всегда тормозить самому.

Для города и не только

При очень отточенной управляемости ожидаешь соответствующей плавности хода. Даже с простой неадаптивной подвеской и без всякой пневматики Mazda радует достаточно высоким уровнем комфорта на асфальте любой степени со-

хранности. И лишь на разбитой грунтовке жесткость подвески кажется избыточной. Шумновато и жестко проходит препятствия в виде разбитых трамвайных путей задняя ось, но это единственный тип неровностей, который вызывает легкий дискомфорт. Радует и шумоизоляция: при движении по хорошему асфальту на скоростях до 80 км/ч кажется, что наконец-то свершилась мечта многих поколений поклонников машин Mazda. Тут появилась тишина. Сразу замечу, что у топовой акустики Bose есть функция активного шумоподавления, и с шумоизоляцией серьезно поработали в целом. Но выезд на шершавый асфальт с гравием мгновенно разрушает иллюзию идеала. Камушки звонко стучат по колесным аркам, и слышен шум резины. А на скоростях свыше 110 км/ч даже на приличном асфальте шум колес доминирует, хотя его начинают дополнять аэродинамические шумы. Не слишком сильные, но голос для разговора с пассажиром сзади уже придется серьезно повышать, а прослушивание музыки становится дискомфортным на разумной громкости. Впрочем, снижайте скорость до сотни и наслаждайтесь. В жаркий день показывает себя во всей красе климатическая система, в лучших европейских традициях она ведет себя тихо и незаметно, разве что температуру придется выставить чуть ниже идеальной, если не хотите ощущать периодические порывы горячего ветра в салоне на ходу.

Поскольку перед нами кроссовер, ему пришлось пройти короткую «типичную загородную грунтовку». С ней он справился на отлично, благо было сухо, и небольшую грязь машина даже на шоссейной резине преодолела играючи. Геометрические параметры проходимости позволяют спокойно передвигаться по проселку, не переживая за целостность бамперов. Лишь на участке с крупной колеей машина начинает чиркать днищем. Для бездорожья подвеска все же жестковата, да и реакции на действия тягой слишком резки. И к тому же у машины нет функции включения преднатяга муфты или ее принудительной блокировки. Так что бездорожье вряд ли будет родной стихией для Mazda CX-5.

Резюме

Сильные стороны машины — это очень высокое качество исполнения салона, хорошая работа связки двигателя — трансмиссии и значительно выросший уровень комфорта. Потенциально высокая надежность и простота конструкции тоже немалое преимущество. Недостатков немного, но они имеются. Несмотря на все усилия, уровень шумоизоляции уступает многим конкурентам, оснащение и количество возможных опций не дотягивает до «лучших образцов», особенно огорчает отсутствие адаптивного круиз-контроля на машине такого класса, мультимедийная система не имеет возможности совместной работы со смартфонами и функционально устарела. В целом новое поколение кроссовера Mazda можно считать отличной альтернативой даже европейским премиальным машинам того же класса, но со своими особенностями.

Благодарим за предоставленный автомобиль
официального дилера Mazda «Автопойнт».



В САНКТ-ПЕТЕРБУРГЕ ПРИ ПОДДЕРЖКЕ ЛУКОЙЛ ПРОШЕЛ КОНЦЕРТ БОЛЬШОГО СИМФОНИЧЕСКОГО ОРКЕСТРА ИМ. П. И. ЧАЙКОВСКОГО

Концерт приурочен к юбилею художественного руководителя и дирижера оркестра, народного артиста СССР Владимира Федосеева.

19 сентября в Большом зале Санкт-Петербургской академической филармонии имени Д. Д. Шостаковича при поддержке Благотворительного фонда «ЛУКОЙЛ» состоялся концерт Большого симфонического оркестра им. П. И. Чайковского, приуроченный к юбилею народного артиста СССР Владимира Федосеева, отметившего в этом году свое 85-летие.

В программу юбилейного концерта вошли произведения композиторов, чья творческая деятельность была тесно связана с Санкт-Петербургом: вступление к опере «Сказание о невиди-

мом граде Китеже и деде Февронии» Н. А. Римского-Корсакова, музыка балета «Весна священная» И. Ф. Стравинского и Пятая симфония А. К. Глазунова.

Народный артист СССР Владимир Иванович Федосеев родился в Ленинграде. Имя дирижера связано со многими оркестрами мира. С 1974 года и по сей день он является бессменным художественным руководителем и главным дирижером Большого симфонического оркестра им. П. И. Чайковского. За эти годы Владимир Федосеев сформировал особенный, узнаваемый почерк, принесший БСО международную известность, организовал с оркестром множество премьер сочинений современных композиторов, постоянно развивая творческие контакты с русскими и западными авторами.

ЛУКОЙЛ является многолетним партнером БСО им. П. И. Чайковского.



Историю создания культа русской красоты в модном бизнесе XX века специально для нашего журнала рассказывает знаменитый историк моды и дизайнер Александр Васильев.

Жрицы элегантности и вкуса

Их мириады. Они красивы. Они голодны! Русские беженки бесправны в Европе. К тому же они бедны и застенчивы. Но им требуется работа, срочная и оплачиваемая, чтобы прокормить себя и родителей своих, потерявших все в эти годы. Период 1910-1920 годов переживал мощный подъем женской эмансипации и профессионализма. После веков женского бесправия, когда даже в цивилизованной Европе женщины были лишены права голоса на выборах, наконец-то женский труд стал востребован.

Спасая свою жизнь и жизнь своих детей, около 10 миллионов россиян всех сословий покинули нашу страну, дабы выжить. Эмиграция шла на север через Финляндию, вояремя отсоединившуюся и не признавшую большевистскую власть провинцию Российской империи. Эмиграция шла на восток через Харбин, Маньчжурию и Шанхай. Эмиграция шла на юг, через Констанцу, Варну и Константинополь, где Голгофу изгнания прошли сотни тысяч русских беженцев. Бежали от большевиков и через западную границу — Польшу, Берлин, Прагу...

И вот с этим огромным потоком беженцев во Франции появились и русские женщины. Жены, дочери и сестры тех, кому удалось получить долгожданную визу в начале 1920-х годов.

В эти годы по окончании Первой мировой войны модный бизнес Парижа постепенно раскрывал свои крылья. Американские клиенты вновь потянулись в многочисленные дома откутор за моделями. Инфляция обесценила французский франк,

и доллары имели очень высокий курс на валютной бирже. Модные дома росли как грибы после дождя. Все искали нового, оригинального, свежего, экзотичного. Такой послевоенной экзотикой стали русские дома моды, которые внезапно открылись в Париже 1920-х годов. Их хозяйками стали предприимчивые и одаренные дамы из первой волны эмиграции, часто знавшие секреты высокой моды, будучи в прошлом клиентами богатых парижских домов. Представительницы древнейших родов, получившие художественное образование в Петербурге или в Европе, обладательницы хорошего прирожденного вкуса и имевшие навыки рукоделия. А ведь в начале века выпускницы институтов благородных девиц, смолянки, учились шить и вышивать, домашние работы поощрялись

Графиня
Лиза Граббе
в моделях дома
Шантель
(Париж, 1928 год)



Княгиня
Ирина
Юсупова
(Париж,
1923 год)



Княгиня Ирина
Юсупова в платье
дома Ирфе
(Париж, 1920 год)



обществом. К тому же отсутствие необходимости заботы о хлебе насущном давало немало свободного времени.

Главными русскими домами моды в Париже были дом вышивки «Китмир», основанный кузиной императора Николая II великой княгиней Марией Павловной, Дом моды «Ирфе» — основанный княжеской четой самых богатых людей России Феликсом и Ириной Юсуповыми, Дом моды «Тао», основанный княжнами Трубецкой и Оболенской совместно с госпожой Анненковой, Дом моды «Поль Каре», основанный княжной Лобановой-Ростовской, Дом моды «Арданс», основанный баронессой Кассандрой Аккурти, и несколько других. С ними конкурировали и более маленькие, домашние ателье, которые назывались «увруары русских женщин», дома белья, дома шляп... Все эти заведения, большинство из которых продержалось всего несколько сезонов из-за отсутствия коммерческих навыков в дворянской среде, нуждались в манекенщицах для показов своих моделей. Слово «манекенщица» — уже советского разлива. В Париже русские дамы, занимавшиеся этим ремеслом, называли себя «манекенами». Случалось часто так: мама шила для какого-то русского, а часто и французского дома, а дочь показывала модели.

Русские девушки в 1920-е годы ценились белизной кожи, голубизной глаз, высокими скулами. А мода на блондинок пришла лишь после 1929 года, вот почему вовсе не удивительно обилие грузинок-манекенщиц в те годы на парижском

рынке: княжна Дадияни, княжна Шервашидзе, княжна Челокаева. Требовались брюнетки, и закавказские красавицы очень подходили в это время. Полных тогда было мало — еще бы! Пережив революцию, Гражданскую войну и лишения эмиграции, трудно быть пухленькой. Вот почему старались все же выбрать длинноногих и стройных. Средний рост манекенщиц в те годы был 160 см — мода на очень высоких пришла лишь в конце XX века.

Отмечу, что никакого престижа в этой профессии заведомо не было. Это был тяжелый, полурабский, не слишком хорошо оплачиваемый труд. Манекенов делили на разные категории: самыми распространенными были «домашние манекенщицы», которые своей фигурой подходили для постоянных примерок. Часами они простаивали на столах, пока им ровняли подолы, драпировали и закалывали на них муслины, тюли и креп-марокены. Другой категорией были «манекены кабины».

Это были штатные единицы в каждом доме, которые регулярно показывали созданные домом модели. Как правило, большие дома моды позволяли себе 6-8 «кабинных» манекенщиц. А маленькие обходились двумя-тремя девушками. Понятия «язык» или «подиум» не существовало, и показы проходили в салоне-гостиной каждого дома. Ежедневно проходило по 3 показа, и к определенному часу, например к 11.00, 14.00 и 17.00, дамы из числа возможных клиенток и покупательниц приходили в свой любимый дом моды, чтобы посмотреть новинки сезона.

В каждом парижском доме моды работали по 2-3 русские девушки. В процентном отношении количество русских манекенщиц на парижском рынке к 1929 году составило около 30 %. Манекенщицы приходили на работу утром и размещались в «манекенской кабине» — их гримерной, где красились и причесывались. Дома моды выдавали им по паре шелковых чулок и золотистых парчовых туфель, подходящих ко всем моделям. Над девушками была начальница — шеф кабины, которая следила за опозданиями, фигурой и поведением девушек. В модельных платьях строжайше запрещалось пить кофе или курить! Не поощрялись и знакомства с мужьями клиенток, за что вылетали с места в три счета!

Профессия манекенщиц в эпоху ар-деко была «говорящей». Манекенщицам приходилось часто на нескольких иностранных языках рассказывать своим клиенткам о моделях, которые они носят. Об особенностях ткани, кроя или отделки. Вот почему именно русские полиглотки, с детства знавшие по три языка, очень ценились. А главное — манеры... Русские красавицы, прославившиеся в Париже в 20-е годы, были, как правило, признанными жрицами элегантности и вкуса еще в старой России.

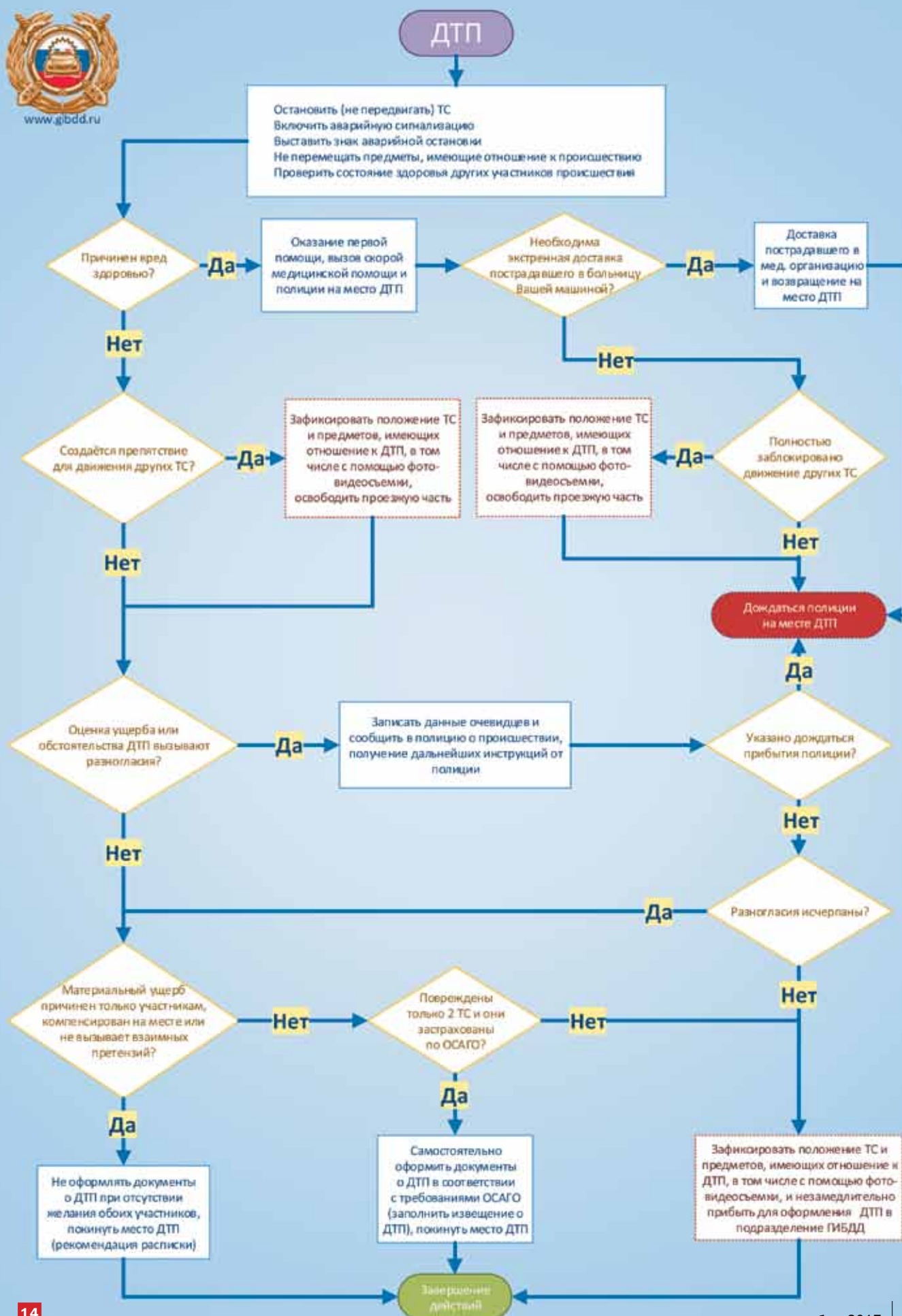
A. Vaillo



Манекенщица в платье из набивного шелка. Модель дома Итеб (Париж, 1928 год)

Женя Горленко в модели дома Уорт (Париж, 1929 год)

ДЕЙСТВИЯ ВОДИТЕЛЯ ПРИ ДТП





Автомобильные гаджеты

Восемь устройств, которые помогут сделать вашу машину более продвинутой

Современная машина кажется такой самодостаточной и все умеющей, что мы порой забываем о том, что существует еще целый мир различных интересных устройств, которые могут сделать ее использование приятнее или интереснее. Ну или просто позволяют немного сэкономить на заводских опциях. Предлагаем вспомнить, что же интересного можно купить для своей машины из гаджетов.

Видеорегистратор

Самый распространенный гаджет нашего времени — это видеорегистратор. Небольшая коробочка с объективом позволяет снимать красивые видеоролики и немного увереннее чувствовать себя на дороге. С ней куда проще избежать «подстав», необоснованных придирок сотрудников ГИБДД и просто неприятных личностей. А заодно можно оставить в домашней видеотеке самые яркие водительские воспоминания. На карте памяти устройства сохраняется запись поездки с одной или нескольких камер, разговоры и даже скорость и координаты автомобиля. Словом, в современных условиях это вещь ценная и при этом не слишком дорогая, так что позволить ее может каждый. Причем в продаже можно встретить и отечественные разработки, и даже модели российского производства вроде AdvoCam или Karcam.



Камера заднего вида

Камера заднего вида и LCD-экран тоже часто появляются в виде гаджета. Не во всех машинах можно просто заменить встроенную мультимедийную систему и поставить что-то посвежее, с экраном. Или просто поставить экранчик куда-то на приборную панель. Современные мультимедийные комплексы тесно интегрированы в электронную начинку автомобиля, и менять их на что-то альтернативное часто слишком хлопотно и чревато появлением лишних проблем. А камера заднего вида штука, несомненно, удобная, особенно на кроссоверах или минивэнах, у которых обзорность в «задней полусфере» не слишком хорошая. Да и на современных купе, седанах и хэтчбеках ее часто не хватает. Замена штатного зеркала заднего вида позволяет идеально вписать устройство в интерьер, не потревожив дизайнерские задумки, и при этом наслаждаться актуальной опцией. Производителей тоже много, часто это те же компании, что делают «обычные» видеорегистраторы.





Навигатор

Не менее распространенным и, несомненно, одним из самых желанных автомобильных гаджетов для очень многих людей является навигатор. В крупных городах и на глухом проселке пригодятся знания дорожной обстановки, информация о расположении камер и, собственно, удачно проложенный маршрут. Можно долго рассуждать о том, как навигатор отучает водителя ориентироваться на местности. Однако без него и опытный водитель не всегда вспомнит, где находится нужный адрес и как к нему добраться через дворы. В общем, штука это нужная. Сейчас все чаще в качестве навигатора используется смартфон или планшет с набором программного обеспечения, например с Yandex Maps/Yandex Navigator, OVI, Here maps, Google Maps, но специализированные устройства все еще популярны. Особенно у водителей постарше пользуются спросом устройства вроде Navitel Navigator.

Антирадары

Антирадары понемногу сходят со сцены, но вовсе не потому, что надобность в подобных устройствах отпала. Скорее наоборот. Однако современные комплексы видеофиксации почти не фонаят и классическими методами не обнаруживаются. Зато распространение мобильного интернета и доступность баз данных с расположением камер позволили создать новый класс устройств и программного обеспечения с тем же функционалом. Данные гаджеты определяют наличие камеры не по излучению, а просто сравнивая координаты машины и камеры-радар в базе. Подобное устройство определяет даже те устройства фиксации скорости, которые не создают излучения, например комплексы «Автодория». Как бы то ни было, смартфон или специализированное устройство, работающее радар-детектором, все еще остается весьма актуальным девайсом в автомобиле. Даже если вы не нарушаете скоростной режим, все равно стоит быть бдительным, ведь нарушения разметки и знаков также караются в автоматическом режиме и стоят не меньше, чем «превышение». Особняком стоят настоящие... «антирадары» — устройства, вносящие помехи в сигнал дорожных радаров и тем самым затрудняющие их работу. Подобные вещи все еще можно приобрести, несмотря на то что существует запрет на их использование в России и в большинстве зарубежных стран.



Устройства громкой связи

Устройства громкой связи в машине — насущная необходимость. Сотовые телефоны поменяли образ жизни современного человека, теперь он никогда не предоставлен самому себе. Звонок с работы или от семьи — дело привычное, в том числе и за рулем. Правила запрещают разговаривать по телефону, держа его в руках, разговор отвлекает от движения, а если еще и придерживать трубку у уха, то большинство водителей начинают напоминать на дороге учеников автошколы. Можно повысить безопасность, подключив телефон к системе громкой связи. Для тех, у кого машина не имеет данной функции, существуют специальные автономные гаджеты со своим спикерфоном и мощным микрофоном, а порой еще реализующие голосовой набор и озвучивающие контакты звонящих. Цена такой «игрушки» невелика, и их удивительно малая распространенность является, скорее всего, лишь следствием недостатка рекламы. Впрочем, устройства под маркой Parrot очень распространены и при этом не так уж дешевы, но можно найти гаджет производства компаний — ведущих поставщиков смартфонов, например Samsung или LG, по сравнительно невысокой цене.

Логгеры

Для тех, кто любит скорость, занимается тонкой настройкой машины и просто любит «помериться», существуют гаджеты-логгеры. С помощью такой штуки можно довольно точно замерить разгон до нужной скорости, эластичность ускорения в поворотах, время

прохождения круга на трассе и многие другие параметры. А при наличии подключения к разъему диагностики OBD-II еще и связать их с параметрами работы машины. Внутри такой штуки точный акселерометр, приемник GPS/ГЛОНАСС с высокой точностью, а часто еще и камера для видеофиксации. Пример — весьма популярные устройства Racelogic VBox, Performancebox.



LOGGERS.RU

Сканеры для диагностики

Диагностика, которая всегда с собой, это тоже гаджеты. Начиная от простеньких Bluetooth- и WiFi-адаптеров на китайских клонах чипа Elm327 и заканчивая такими серьезными диагностическими приборами, как Op-Com и «ВАСЯ диагност». Последний, например, по возможностям мало уступает дилерскому сканеру для машин VAG, а по удобству использования многих функций даже превосходит его. Причем не всегда приборы нужны именно для мобильной диагностики или сброса ошибок. Электроника современных машин очень сложна, и порой получить доступ к каким-то настройкам или обновить какие-то элементы машины можно, только используя сканер и специальное ПО. Согласитесь, чем каждый раз платить дилеру и объяснять, зачем вам это нужно, легче просто приобрести и пользоваться. А для диагностики машины при покупке это и вовсе незаменимая вещь. Тот же «ВАСЯ диагност» позволит проверить состояние цепей ГРМ, не вскрывая мотор, состояние коробки DSG с хорошей точностью и, разумеется, обнаружить истинный пробег машины. Даже простенький BT-адаптер при помощи смартфона и бесплатного ПО может многое рассказать о машине и точно пригодится в дальней дороге. А владельцам мощных авто будет полезен доступ к данным о реальной температуре мотора, масла, давлении на впуске и прочим данным, которые не выводит приборная панель машины.



HUD – проекторы

Наконец, можно обзавестись гаджетом, который проецирует картинку на лобовое стекло. HUD-проекторы позволяют не отводить взгляд от дороги при считывании скорости и служебных данных, а лучшие из них умеют даже проецировать карту на стекло. Конечно, до стационарных систем им обычно далеко, но заявленный функционал будет работать. Подключаются такие устройства обычно к OBD-II-разъему и могут считывать и показывать скорость машины, включенную передачу в КПП, температуру, запас хода и другие данные. Можно даже подключить настоящий специализированный проектор, который будет показывать картинку с экрана смартфона, куда, в свою очередь, можно вывести что угодно.

Почти любая новая идея сначала возникает в виде гаджета и лишь потом становится стационарным элементом. Удобство гаджета в том, что его легко сменить, улучшить, переставить в другую машину или, наоборот, избавиться. Он делает управление удобнее, дает больше возможностей, и все это за сравнительно небольшие по автомобильным меркам деньги. Посмотрите, может быть, и вам чего-то не хватает.

Прошли дни карбюраторов... Взломай свой автомобиль

Технологии сделали автомобиль быстрее, безопаснее, чище и надежнее, но это вызвало новые препятствия, когда подручные инструменты, простой гаечный ключ, перестали быть спасением заглохшей машины.



В последние годы техническая эволюция сделала практически невозможным самостоятельный ремонт или техническое обслуживание без диагностического оборудования. Несмотря на то что владелец-энтузиаст может быть опытным механиком, но с внедрением, например, технологий электронного стояночного тормоза (Electronic Parking Brake) ранее простая работа по замене тормозных колодок стала более сложной задачей, требующей диагностического инструмента уровня официального дилера. Единственным способом «прочитать» VW или Audi было использование VAS5054A официальными дилерами. Но теперь диагностика стала доступна каждому пользователю.

Для поклонников технологий «ВАСЯ диагност» может быть больше чем диагностическим прибором, поскольку он предлагает больше возможностей, чем дилерские сканеры. Прибор позволяет в режиме реального времени записывать такие параметры, как состав топливовоздушной смеси, давление турбины, температуры масла или охлаждающей жидкости, показания сотни датчиков. Владелец может проверить такие компоненты, как форсунки или топливный насос, чтобы убедиться, что они исправны. Изменить настройки световых приборов, функций комфорта, настроек подвески, дооснастить свой автомобиль штатными функциями, в том числе от старших братьев по концерну, или даже измерить время разгона по датчикам скорости вращения колес и на основе этих данных построить график мощности.

Хотя «ВАСЯ диагност» не заменяет сервисное руководство по ремонту автомобилей и не чипует автомобиль, увеличивая мощность, он дает пользователю доступ ко всем электронным блокам, а также помогает контролировать и находить неисправные, неработающие детали или функции, имея возможность как чтения, так и удаления кодов неисправностей, которых в справочнике программы более 20 000.

В настоящее время программа совместима только с ноутбуками и планшетами на ОС Windows, а текущая версия на момент выхода статьи работает с автомобилями Volkswagen, Audi, Skoda, Seat, выпущенными в период с 1990 по 2017 год, а также некоторыми моделями премиальных марок: Bentley, Lamborghini, Porsche. Каждому пользователю лицензионной версии программы доступны бесплатные обновления.

«ВАСЯ диагност» является не только важным инструментом для любого сервиса, но и в некоторых случаях просто необходим каждому автовладельцу.

<http://vasyadiagnost.com/contacts>

Телефон +7 (495) 134-91-94

Московская обл., Одинцовский район,
д. Жуковка, Рублево-Успенское ш., д. 71А,
БЦ «Олимп»



Текст: Ольга Журавлева
Фото: ИНТЕРПРЕСС



Марат Башаров: «Не представляю свою жизнь без автомобиля»

К своим сорока двум годам Марат Башаров снялся в восьмидесяти фильмах. В кино актер дебютировал в роли юнкера Палиевского из «Сибирского цирюльника», в котором стал полноправным партнером Олега Меньшикова. Дальше были самые яркие проекты — «Ворошиловский стрелок», «Граница. Таежный роман», «72 метра», «Охота на изюбря» и многие другие. Марат Башаров освоил и профессию телеведущего, а также успешно поучаствовал в «Ледниковом периоде», где вместе с олимпийской чемпионкой Татьяной Навкой стал победителем шоу.

— Марат, у вас очень много поклонниц самых разных возрастов. Как воспринимаете свою популярность?

— Я не считаю себя популярным и известным. Знаете, еще во время съемок «Сибирского цирюльника» мне говорили: «Вот выйдет фильм, и ты проснешься знаменитым». Но такого не случилось. Ровно год после «Цирюльника» меня никуда не звали, и я просто сидел дома без какой-либо работы. Потом Станислав Говорухин предложил сняться в «Ворошиловском стрелке». И вновь ровно год никаких предложений от режиссеров. Затем Павел Лунгин позвал в свой фильм «Свадьба», по окончании съемок которого я вновь оказался не у дел. Какая уж тут популярность.

— А какую роль вы хотели бы сыграть?

— Поверите, не знаю. Нет конкретной. Вот многие мои коллеги говорят: «Мечтаю сыграть Гамлета!» Да не хотел бы я сыграть Гамлета и не стану, кто бы ни предложил, потому что мне его проблемы чужды. Я не знаю, какая роль найдет меня

завтра или через месяц, но уверен, что почувствую именно свою.

— Почему вы решили стать артистом?

— Мама у меня — повар, папа — слесарь-сантехник. Так что на мой выбор профессии они не влияли. В школе я был массовиком-затейником, что-то без конца придумывал, рассказывал анекдоты. Однако о том, что стану артистом, никогда не думал. После школы за компанию с друзьями поступал в разные московские вузы. Был принят даже на юридический факультет МГУ. Но осенью, еще до начала занятий в университете, по счастливой случайности узнал о конкурсе на роль в «Кентервильском привидении» Оскара Уайльда в театре «Современник». Как обычно, пошел туда за компанией с друзьями, и меня взяли, так что на сцене оказался еще до поступления в театральный институт. И свои первые деньги я заработал именно в театре. А в Щепкинское училище поступил весной следующего года.

— И как вы распоряжались первыми заработками?
— Что-то маме отдавал, что-то транжирил. Я и сейчас жуткий транжира. Вот спектакль прошел, в этот же вечер гонорара нет, потому что меня понесло — «Гуляй, Вася!» — и я устроил всеобщий праздник.

— А мне казалось, что вы серьезный человек...

— Все это лишь видимость. Жизнь для меня — одна большая эмоция. Поэтому я живу исключительно на чувствах.

— Когда вы впервые сели за руль?

— С самого раннего детства я мечтал водить автомобиль. Если оказывался в машине, всегда с интересом наблюдал за водителем, все подмечал и запоминал. Ну и вопросы задавал, конечно. Постоянно терзал ими своего отца. Но за руль впервые сел только на втором курсе института. Тогда у моего однокурсника Егора Дронова была «Ока». Для студента обладать даже такой машиной в те годы было великим счастьем. На ней я учился ездить.

— Собственным автомобилем обзавелись еще в институте?

— Да, на четвертом курсе. Все тогда удачно сложилось: я снялся в рекламе средства от прыщей, и мне заплатили громадные по тем временам деньги. ВАЗ-2105 белого цвета я купил за 4000 долларов.

— Вы умеете только водить машину или можете справиться с ее ремонтом?

— В отечественной машине я могу сделать все при наличии инструмента. На иномарках — в двигатель не полезу. Но как-то промучившись с ремонтом одной из моих машин, которую хотелось побыстрее продать, я решил, что автомобиль — не средство передвижения, а порядочная обуза. Даже подумывал больше не покупать себе железного коня. Однако через пару недель тяга к рулю все-таки взяла верх. С тех пор я не представляю свою жизнь без автомобиля.

— Многие автолюбители признаются, что с машинами у них устанавливаются почти человеческие отношения. А у вас как?

— Вообще, машина, как собака, все чувствует: и когда ее продаешь, и когда ее помоешь. Это уже точно замечено и проверено: после мойки автомобиль едет быстрее.

— За годы, проведенные за рулем, вы наверняка выработали правила, которыми можно поделиться с автомобилистами...

— На дороге надо уметь забывать и прощать. А еще, может, кто-то это и не сочтет за совет, но все же: регулярно меняйте резину. Летом надо ездить на летней резине, а зимой — на зимней. Это ваша безопасность и ваша жизнь.

— Есть что-то в жизни, что доставляет вам особое удовольствие?

— В жизни люблю многое, даже, скажем, хождение по магазинам. Только обязательно нужно, чтобы шопинг длился недолго и покупалось только то, что было запланировано. Огромное удовольствие получаю от съемок, которые проходят на море. Даже мечтаю о таком фильме, как «Три плюс два». В каких райских местах снимались артисты!

— Вы любите комфорт?

— Я не привередлив. Например, много лет ездил на народном автомобиле «фольксваген». Поначалу хотелось чего-то получше, но потом я понял: на машине нужно просто ездить. Без автомобиля я никуда не успеваю. Частенько утром могу и проспать. Поэтому, на завтрак, бегу в машину. И только на светофорах могу себе позволить что-нибудь пожевать из того, что успел захватить из дома.

ВАЗ-2105 белого цвета Башаров купил за 4000 долларов.



У LADA LARGUS ПОЯВИТСЯ КОНКУРЕНТ ИЗ ПОДНЕБЕСНОЙ

КИТАЙСКАЯ АВТОМОБИЛЬНАЯ КОМПАНИЯ LIFAN привезет в Россию прямого конкурента Lada Largus — 7-местный минивэн Xuanlang, сообщает ИА «NEWS».

Новинка будет похожа на европейскую версию Ford S-MAX. Под капотом Xuanlang расположится 1,5-литровый турбированный мотор мощностью 140 л. с. Кроме того, в линейку силовых агрегатов входят два атмосферных двигателя объемом 1,8 и 2,0 литра, которые выдают 130 и 141 л. с. соответственно. В качестве трансмиссии можно будет выбрать 5-ступенчатую «механику», 8-ступенчатый «автомат» или вариатор CVT.

Отметим и богатое оснащение минивэна, куда входят две подушки безопасности, климат-контроль, боковые зеркала с обогревом, система стабилизации, подогрев передних кресел, аудиосистема с 7-дюймовым сенсорным экраном, камера заднего вида, 16-дюймовые диски и кожаный салон в более богатых версиях. Стоить 7-местный минивэн Lifan Xuanlang будет около 578 тысяч рублей.



PAJERO SPORT СТАЛ ДОСТУПНЕЙ

КОМПАНИЯ MITSUBISHI снизила в России цены на свой флагманский внедорожник Pajero Sport. Во всех комплектациях модель стала дешевле на 200 тысяч рублей, сообщает пресс-служба «MMC Рус». Как отмечается, новая ценовая политика в отношении Pajero Sport связана в том числе со скорым запуском его производства на заводе в Калуге.

Стартовая цена на новый Pajero Sport составляет теперь 2 млн 199 тыс. рублей. Все действующие акции и спецпредложения сохраняются. Таким образом, при покупке по программе трейд-ин с вознаграждением в размере 300 тыс. рублей минимальная цена нового автомобиля составит 1 млн 899 тыс. рублей.

Несмотря на снижение стоимости, Pajero Sport сохранил весь набор базовых характеристик и дополнительных опций. Прежде всего это система полного привода Super Select 4WD, высокий дорожный просвет 218 мм и бак на 70 л, подогрев руля, первого и второго ряда сидений, мультимедийная система Mitsubishi Connect, камера кругового обзора и система активной безопасности и курсовой устойчивости ASC.

Текст: Татьяна Хмельник
Фото: Александр Потравнов

СТРАНА МАЛЕНЬКИХ МУЗЕЕВ И ЛУКОВЫХ ДУШ

НЕСКОЛЬКО НОМЕРОВ НАЗАД МЫ РАССКАЗЫВАЛИ ВАМ ОБ ОСТРОВАХ ЭСТОНИИ, А ПОТОМ — О СЕВЕРНОЙ ЧАСТИ СТРАНЫ. НО ЕСТЬ ЕЩЕ И ЮЖНАЯ ЭСТОНИЯ, СО СВОИМИ ДОСТОПРИМЕЧАТЕЛЬНОСТЯМИ. ОТ СЕВЕРНОЙ ОНА ОТСТОИТ НЕДАЛЕКО, ДА И ВСЯ СТРАНА ТАК НЕВЕЛИКА, ЧТО ЗА ПАРУ ДНЕЙ ЕЕ МОЖНО ИСКОЛЕСИТЬ ВДОЛЬ И ПОПЕРЕК. А ПОТОМ ВЕРНУТЬСЯ ЕЩЕ И ЕЩЕ, ПОТОМУ ЧТО ЭСТОНИЯ ОЧАРОВЫВАЕТ.

ПРИЮТ ДЛЯ СОСТАРИВШИХСЯ ЖЕЛЕЗНЫХ КОНЕЙ

Эстония буквально набита музеями, они есть в каждом городе и во многих деревнях. Одни — большие, государственные, важные, дорогие. Другие, и их большинство, — частные, крошечные, держащиеся исключительно на энтузиазме своих хозяев. Они и прибыли особой не приносят, зато хозяева заняты любимым делом не за страх, а за совесть. Особенно это касается музеев техники.

Один из ярчайших тому примеров — собрание старых пожарных машин на хуторе Валду Вялимяэ недалеко от станции Кяревере в уезде Ярва. Мы узнали о нем случайно — такой же случайный посетитель выложил в интернете фотографии. Длиннющий ряд старых машин на поле был виден даже на Гугле. Хозяин — бывший механик и пожарный дружинник — просто любит технику. Земля у него есть, семья не против, вот он и добывает раритеты. Есть даже действующая пожарная машина в отличном состоянии — «Вольво» 1967 года выпуска, Валду гордится ею, уверяет, что она ему еще лет двадцать прослужит.

А в соседнем городке Ярва-Яани два сходных учреждения: собственно Пожарный музей и «Приют старой техники». Особенно хорош «Приют». Вход в него почти бесплатный — кто хочет, тот опускает монетку в «кассу», сделанную из горбатого «запорожца». И чего здесь только нет! И военная техника, и сельскохозяйственная, и строительная, и легковые машины, и автобусы. Все они старые, облупленные, порой покрашенные в диковинные цвета, но почти все — с номерами, есть даже отдельная коллекция номерных знаков. Красили машины, разумеется, прежние хозяева, причем старая краска держится лучше, чем относительно новая, — например, с микроавтобуса скорой помощи почти совсем ободралась эстонская надпись, зато

вылезла старая советская. Есть даже коллекция раритетных бензоколонок. Сейчас в «Приюте» около 300 разнообразных машин, и эта большая площадка выглядит как натуральный приют для состарившихся железных коней, которые больше не могут пахать, но могут порадовать любопытный взгляд своим архаичным и каким-то очень добрым, пусть и постапокалиптическим видом. Рассматривать машины никто не мешает, более того, многие кабины открыты и туда можно забраться.

Есть в Эстонии и музей сельскохозяйственной техники, где выставлены колесные и гусеничные тракторы, бульдозеры, экскаваторы, комбайны, в основном — советские, часть машин сделана на Таллинском экскаваторном заводе. А под Тарту в поместье Юленурме действует сельскохозяйственный музей, где можно увидеть паровые и дизельные трактора, разнообразные крестьянские повозки, всякие сельхозмеханизмы. Еще один паровой трактор — локомобиль — можно углядеть в усадьбе Палмсе (уезд Ляэне-Виру).

Он не отреставрирован, в отличие от усадьбы, и выглядит как странный железный жук на зеленом лугу. Зато в городке Табивере такой локомобиль приведен в порядок и поставлен



на постамент. В основном эти локомотивы производились в Германии и поставлялись в Эстонию сразу после объявления ее независимости в 1918 году.

Железнодорожные музеи тоже есть. О собрании ширококолейной техники на станции Хаапсалу мы уже рассказывали, а вот в уезде Пярну собраны образцы узкоколейных локомотивов и вагонов. Узкоколейный музей бывшей станции Лавассааре рассказывает о добыче торфа в здешних болотах и доставке его на предприятия. Эта линия работала до 2008 года, теперь остался только маленький участок на станции, где и стоит техника. Лесовозные узкоколейки тоже не остались без внимания: у деревни Авинурме уезда Ида-Виру специально для музея восстановили железнодорожный мост через реку, на него поставили мотовоз «Онежец» производства Онежского тракторного завода (говорят, что даже в Петрозаводске такого не сохранилось!), два вагона и платформу с бревнами. Эта железная дорога работала до 1972 года и перевозила и грузы, и пассажиров.

Хотя большинство музеев работает с мая по сентябрь (то есть открыты музейные помещения), осмотреть экспонаты снаружи никто не мешает в любое время года. И это очень радует.

У КОГО УЧИЛСЯ АЛЕКСАНДР НЕВСКИЙ

Среди несомненных достопримечательностей южной части страны — небольшой городок Вильянди и его окрестности. В Вильянди есть очень живописный полуразрушенный замок, окруженный огромным рвом, — по легенде, его копали много лет. Есть здесь и множество красивых домиков, которые в праздничные дни выглядят особенно привлекательно, а праздники здесь проходят регулярно. То Ганзейские дни, то пробог ретроавтомобилей, то просто народные песни с танцами и грибными пирогами. Это удивительно: в крошечной северной стране, населенной, как мы привыкли думать, медлительными и малоразговорчивыми людьми, праздники идут один за другим, и организует их не государство, а сами люди для своего удовольствия и, что таить, для коммерческой выгоды. Ведь на празднике можно столько всего продать — что производят многочисленные эстонские ремесленники и аграрии, от льняных рубашек до варенья из ревения.

Не так далеко от Вильянди находится другой замок — Хельм, разрушенный еще больше. Но посетителей там привлекает объект, который с легкой руки толкинистов стали называть «Хельмова падь» — пещеры, выкопанные в белом песчанике рядом с замком. Увы, они небольшие, больших в стране просто нет, выглядят как уютные норки, но страсти про них рассказывают совсем недетские. Якобы как враги придут, так все обитатели замка сразу в пещеры забивались, постоянно увеличивая их протяженность, а враги такие глупые были, что ни разу этих пещер не нашли. А в стене замка, чтобы крепче была, замуровали местную девушку. Туристам, которые ночуют неподалеку в палатках, девушка та часто является — когда поесть-попить просит, когда — отвезти ее до города, а то денег на автобус нет.

В южной части Эстонии есть и довольно крупный город — второй по величине город страны. У него три имени — русское, немецкое и эстонское: Юрьев, Дерпт, Тарту. И русское имя — старшее: считается, что город был основан Ярославом Мудрым в 1030 году. Но в начале XIII века Юрьев был захвачен немецкими рыцарями. Город стоит на реке Эмайыги, которую в русских летописях называли Амовжа (Омовжа). Пусть и небольшая (в низовьях она шириной с Фонтанку и гораздо мельче), Амовжа была главной транспортной артерией этих мест — до Чудского озера по реке всего около 40 километров. Летом по воде, зимой по льду — именно по этой реке ходили не только мирные купцы, но и армии во время военных походов. Например, в 1234 году князь Ярослав Всеволодович (отец Александра Невского) на льду Амовжи около Юрьева разбил немецкое войско, при этом лед под тяжелыми рыцарями провалился и многие из них утонули. Так что Ледовое побоище 1242 года было не первым, и вполне возможно, что Александр Невский знал про победу своего отца на льду реки.

По этой реке в октябре 1472 года из Дерпта в Псков добира-





лась и Софья Палеолог — невеста московского великого князя Ивана III. Здесь в мае 1704 года во время Северной войны русскими войсками была разгромлена шведская флотилия, что поспособствовало дальнейшей капитуляции шведского гарнизона Дерпта. Так что место боевое, историческое.

«СААТСЕСКИЙ САПОГ» КАК ГЕОПОЛИТИЧЕСКИЙ КАЗУС

Не менее интересные места — собственно побережье Чудского озера, Пейпс-Ярв. Там есть деревни с занимательными названиями: Райя, Колька, Нина... Здесь издавна селились русские староверы, бежавшие от преследований ортодоксальной церкви в более свободную Эстляндию (и Лифляндию тоже, на территории восточной Латвии старообрядцев тоже много). Люди это были работающие, непьющие, поэтому они быстро богатели. Улицы причудливых деревень не спутаешь с другими уголками Эстонии: могучие кирпичные и бревенчатые дома, обязательные хозяйственные пристройки, соединенные с домом воротами, ведущими во двор. Глянешь в такой двор — там сети сушатся и рыбацкие штаны, ведь на озере люди зарабатывают прежде всего рыбной ловлей. Объявления о продаже копченой рыбы (suitsukala) висят повсюду, а дым от коптилен перебивает субботние банные дымы — причудские люди очень любят баню, как эстонцы, так и русские.



Кто не продает рыбу, тот торгует... репчатым луком. Здесь на огородах больше лука, чем картошки, и луковицы эти вырастают весьма увесистыми — желтые, белые, фиолетовые. Еще в XIX веке этнографы писали о чудских староверах, называя их «луковыми душами», мол, эти люди лук кладут во все и даже варенье из него варят, а уж тягаться с ними в тонкостях выращивания этого овоща никто в Эстляндии не может. Последнее справедливо до сих пор: в Эстонии принято ездить на Чудское озеро за луком! Ну а местные блюда типа жареной рыбки с луком подаются в каждой прибрежной харчевне, которых здесь тоже достаточно. Народ идет закусывать и на пляж — берега здесь в основном низкие, но в Калласте, самом маленьком городе Эстонии (953 жителя), есть красные обрывы с гротиками.

Рядом со староверами живут другие любители рыбы, но они рыбу покупают. Это маленький народ сето — по крови они родня нашей ижоре, по вере православные, но живут в основном в Эстонии. У них родовая водобоязнь — они не пользуются лодками и не лезут в воду, где глубже чем по колено. Зато у них особая страсть к сбору, заготовкам и поеданию грибов. Если какой сето не насобирал на зиму грибов, так он пропащий человек. Так и живут они рядом со староверами, меняют грибы на рыбу, друг другом вполне довольны. Сейчас в сетуских деревнях открылись многочисленные маленькие музейчики, где можно купить изделия народных промыслов, а заодно и что-нибудь вкусное типа пирогов с грибами и брусничкой. В Сетемаа — на землях сето — просто невозможно остаться голодным! Это мирный народ, и крепости, руины которых здесь можно видеть, строили воинственные немцы и русские.

Но, увы, остается проблема «Саатсеского сапога». Так называется часть территории России у деревни Саатсе, которая входит узким аппендиксом на территорию Эстонии. Туда можно попасть только по рейдеру через лес, причем передвигаться пешком там нельзя, о чем сообщают плакаты вдоль дороги и дозоры эстонских пограничников. Официально здесь российская территория, но по факту пограничные столбы, колючая проволока и контрольно-следовая полоса проходят вдоль самой обочины. То есть человек из Саатсе и еще пары соседних деревень до магазина (почты, амбулатории) в большой деревне Вярска может добраться только на телеге, на велосипеде или на машине. Во времена Советского Союза этот аппендикс никого не волновал, а вот теперь он стал причиной серьезного неудобства.

В 2005 году проблему почти решили: по взаимным пожеланиям сторон окрестности «сапога» полностью отошли к Эстонии, которая взамен предоставляла России лес неподалеку. Был даже подписан новый договор о границе, но до его ратификации не дошло — все уперлось в Тартуский договор, который Эстония захотела вспомнить в преамбуле нового договора, а Россия — нет. В 2012 и в 2015 годах снова возвращались к вопросу определения границы и злосчастного «сапога» (и тут уже подключилась одна из комиссий программы Приграничного сотрудничества, касающаяся поддержки народа сето, поскольку земли вокруг «сапога» населены именно ими). Но пока до реальной ратификации договора с Эстонией о государственной границе дело так и не дошло.

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

РЕКЛАМА

БОДРОЙ ДОРОГИ!

АКЦИЯ С 1 ПО 31 ОКТЯБРЯ 2017 ГОДА



**НАЧИНАЯ С 3-Й ЗАПРАВКИ ОТ 30 Л
ПОЛУЧАЙТЕ ЧАШКУ БОДРЯЩЕГО КОФЕ**

**А ТАКЖЕ ДВОЙНЫЕ БАЛЛЫ ПРИ ЗАПРАВКЕ
ОТ 30 Л БЕНЗИНА/ГАЗА ИЛИ ОТ 40 Л ДИЗЕЛЯ**



Акция проводится для держателей карт Программы поощрения клиентов ЛУКОЙЛ. При совершении каждой третьей заправки от 30 л любым видом топлива Участнику предоставляется право на приобретение Акционного напитка за 1 рубль. При каждой заправке от 30 л бензина/газа или 40 л ДТ Участнику предоставляется один дополнительный балл за каждые 50 рублей, потраченные на заправку. 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.