

ПОЛЕЗНЫЙ ЖУРНАЛ ДЛЯ АВТОМОБИЛИСТОВ

Заправка

16+

курьер-советник



май 2019 #2 (050)

Оборона от эвакуатора

09

Когда в жизни
красивой женщины
остается лишь работа

06-07



Новый Porsche для миллионеров *05*

ЭВАКУАТОР-МАНИПУЛЯТОР С ФАРКОПОМ
(812) 977-7-977, 8 (921) 915-25-78



**24
ЧАСА**

РЕКЛАМА

МАСЛО
С ЖЕЛЕЗНЫМ
ХАРАКТЕРОМ

GENESIS ARMORTECH*

ЗАЩИЩАЕТ ДВИГАТЕЛЬ
В 10 РАЗ ЛУЧШЕ
ТЕСТОВЫХ НОРМАТИВОВ**



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

Госавтоинспекция в вашем компьютере

Как зарегистрировать машину, как оплатить штраф
и другие полезные советы автовладельцам

Внимание! Чтобы пользоваться порталом, необходимо зарегистрироваться

Это можно сделать онлайн через портал www.gosuslugi.ru

- 1 Указываете номер страхового свидетельства государственного пенсионного страхования (СНИЛС)
- 2 Пишете свою электронную почту и номер мобильного телефона
- 3 Через 2 недели получаете письмо с кодом активации по «Почте России»
- 4 Заводите «Личный кабинет» на портале с помощью кода активации

Можно обратиться в ближайший офис «Ростелекома» (адреса и телефоны офисов смотрите на портале www.gosuslugi.ru) и там получить код активации

Не забудьте взять с собой паспорт и страховое свидетельство государственного пенсионного страхования (СНИЛС)!

Как зарегистрировать машину?

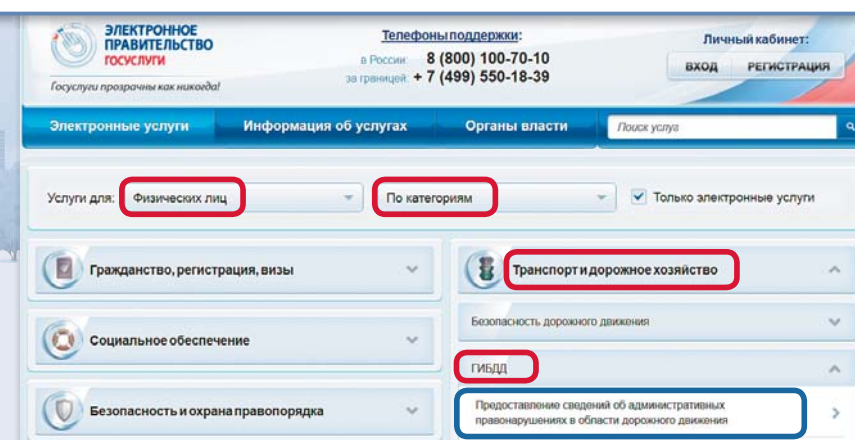
Есть ли у меня неоплаченные штрафы?

Потерял документы на автомобиль. Как восстановить?

Перекрасил автомобиль. Куда об этом сообщить?

Разбил машину вдребезги. Как ее снять с учета?

Заходите на портал «Электронное правительство»
www.gosuslugi.ru



Совместный информационный проект

АРГУМЕНТЫ
И ФАКТЫ www.aif.ru

Госавтоинспекция
МВД России
www.gibdd.ru



ЛУКОЙЛ ОБНОВИЛ МОБИЛЬНОЕ ПРИЛОЖЕНИЕ

ЛУКОЙЛ СОВЕРШЕНСТВУЕТ СЕРВИС

для клиентов автозаправочных станций. Компания представила новый функционал мобильного приложения «АЗС ЛУКОЙЛ», благодаря которому совершать покупки станет еще проще.

Ключевое нововведение — возможность оплаты топлива на АЗС прямо из мобильного приложения с помощью привязанной банковской карты. Клиенту нужно вставить пистолет в бак и далее следовать интуитивно понятным подсказкам на экране мобильного устройства.

Также клиентам для проведения операций накопления и списания баллов больше не нужно иметь при себе пластиковую карту лояльности — в мобильном приложении «АЗС ЛУКОЙЛ» доступна ее виртуальная копия. Помимо этого, обновленное приложение «АЗС ЛУКОЙЛ» позволяет получить информацию об акциях и конкурсах, продукции компании, статистику накоплений и списания баллов, также предусмотрена возможность обратной связи. Мобильное приложение «АЗС ЛУКОЙЛ» доступно в App Store и Google Play.



HYUNDAI SOLARIS — С НОВА ПЕРВЫЙ

САМОЙ ПОПУЛЯРНОЙ МОДЕЛЬЮ петербургского авторынка в нынешнем году стал Hyundai Solaris, разошедшийся за первые три месяца 2019-го тиражом в 1208 единиц (+15 %), сообщает аналитическое агентство «Автостат».

На второй строчке — KIA Rio с результатом в 1031 автомобиль (+11 %). Третьим в рейтинге оказался седан Volkswagen Polo, продажи которого в первом квартале упали на 14 % — до 934 экземпляров.

С небольшим отставанием за ним следует кроссовер Hyundai Creta, объем продаж которого составил 932 единицы, показав падение на 18 %. Замыкает пятерку лидеров отечественная LADA Vesta (859 шт.), объем рынка которой за первые три месяца ны-

нешнего года вырос на 29 %. Кроме перечисленных моделей, в топ-10 новых легковых автомобилей в Петербурге вошли: кроссоверы Mitsubishi Outlander (728 шт.; +9 %), Volkswagen Tiguan (701 шт.; +17 %), Renault Duster (599 шт.; +13 %), универсал LADA Largus (568 шт.; +5 %) и лифтбек Skoda Rapid (562 шт.; -5 %).

ЛУКОЙЛ МЕНЯЕТ НУМЕРАЦИЮ АЗС

В связи с организацией единого унифицированного подхода к нумерации АЗС сети «ЛУКОЙЛ» на территории России с 1 мая 2019 года изменилась нумерация всех автозаправочных станций ООО «ЛУКОЙЛ-Северо-Западнефтепродукт». Подробности на сайте компании: sznp.lukoil.ru/ru

НОВЫЙ PORSCHE 911 ДЛЯ МИЛЛИОНЕРОВ

РОССИЙСКИЙ ОФИС PORSCHE НАЧАЛ ПРИНИМАТЬ ЗАКАЗЫ НА НОВЫЙ 911 SPEEDSTER. Стоимость эксклюзивного спидстера стартует от 21,7 млн рублей, сообщает carexpert.ru.

Новинка оснащена съемным мягким верхом и выдвижными дугами безопасности, которые входят в базовую комплектацию. Под капотом стоит бензиновый 4-литровый двигатель мощностью 510 л. с. в паре с 6-ступенчатой МКПП.



Спидстер разгоняется с места до 100 км/ч всего за 4,0 секунды и развивает максимальную скорость 310 км/ч. Чтобы не терять динамику при переключении передач, коробка оснащена функцией Auto-blip с автоматической перегазовкой. Ее можно активировать в любом ездовом режиме.

В стандартную комплектацию автомобиля входят углепластиковые кузовные детали, кованые колеса R20 с центральным креплением, карбон-керамические тормоза PCCB.

Имеется также адаптивная спортивная подвеска, выдвижной задний спойлер и зеркала Sport Design с электроприводом и обогревом.

Высокая цена 911 Speedster обусловлена еще и ограниченным тиражом. В общей сложности планируется выпустить 1948 экземпляров. Это отсылка к легендарной Porsche 356 — первой модели марки, одобренной в 1948 году для дорог общего пользования.

ФЛАГМАН KIA K900 УЖЕ В ПРОДАЖЕ

РОССИЙСКИЕ ДИЛЕРЫ KIA НАЧАЛИ ПРОДАЖИ седана представительского класса K900, сообщает агентство «Автостат».

В России новинка доступна с двумя вариантами атмосферных бензиновых двигателей: 3,3-литровым V6 GDI мощностью 249 л. с. или 5-литровым V8 GDI мощностью 413 л. с. Вне зависимости от мотора на K900 устанавливается второе поколение 8-ступенчатой АКПП и система полного привода. K900 предлагается в трех комплектациях — Luxe, Prestige и Premium, при этом версия с 5-литровой «восьмеркой» предлагается только в максимальной комплектации Premium.

Уже в базовой версии Luxe (от 2,97 млн рублей) автомобиль оборудован светодиодными фарами, трехзонным климат-контролем и обогревом руля, 12 регуляторами водительского сиденья и 8 — у

пассажира. Комплекс безопасности включает 9 подушек безопасности. В число электронных ассистентов входит парковочный радар с камерой заднего вида, аудиосистема Krell с 14 динамиками и мультимедийная система с широким дисплеем 12,3 дюйма.

В комплектации Prestige (от 3,5 млн рублей) сиденья получают отделку кожей Nappa, декоративные вставки интерьера выполняются из натурального дерева. Рулевая колонка оснащается электроприводом, передние сиденья имеют вентиляцию и электроприводы регулировки с функцией памяти настроек. В распоряжении задних пассажиров имеются солнцезащитные шторки дверных стекол и заднего стекла. Автомобиль комплектуется проекционным дисплеем, панелью беспроводной зарядки смартфона, премиальной

аудиосистемой Lexicon. Список опций безопасности дополняется системами BSM (монитор «слепых» зон), SVM (круговой обзор), LKA (контроль полосы движения), SCC (интеллектуальный круиз-контроль), системой экстренного торможения.

В максимальной комплектации Premium отделку кожей Nappa имеет весь интерьер, потолочная панель получает замшевую отделку, устанавливается система фоновой подсветки. Автомобиль оснащается электронно-управляемой адаптивной подвеской. Отличительной особенностью K900 Premium с двигателем V8 станут колесные диски диаметром 19 дюймов. Стоимость автомобиля в этой комплектации с двигателем V6 3,3 л составит 3,9 млн рублей, а с самым мощным двигателем V6 5,0 л — 4,4 млн рублей.



Анна Меликян
на съемочной
площадке

Когда в жизни красивой женщины остается лишь работа

Всем трудоголичкам посвящается

Главная
героиня фильма
в исполнении
прекрасной
Виктории
ИсаковойЕвгений
Цыганов
в роли
любownika

УСПЕШНАЯ ЖЕНЩИНА УСПЕШНА ВО ВСЕМ

Во всем, кроме... личной жизни. Новая работа режиссера Анны Меликян «Нежность» посвящается всем трудоголичкам Москвы и Петербурга, забывшим за пресловутым крп семью, дружбу и секс. За семнадцать с небольшим минут экранного времени режиссер ставит диагноз новому поколению сорокалетних женщин.

Главная героиня короткометражки «Нежность» (в исполнении прекрасной Виктории Исаковой) далека от гламура, несмотря на то что отправляется из Москвы в Петербург первым классом модного «Сапсана». Она не обладает ни «утиным профилем», ни предметом гордости новой эпохи в виде увеличенного силиконового бюста. Шнуровские образы остались в прошлом — за скромными каштановыми кудрями Елены Ивановны Подберезкиной виден интеллект.

ЗА «ПРИНЦЕМ» — В ПИТЕР

Словно удар бойка по пуле историю запускает короткая фраза оставшейся за кадром подруги Елены Ивановны о том, что та больше не представляет

КОЗЛОВСКИЙ — МИМО

Преследование незнакомца в исполнении Даниила Козловского по лестнице, ведущей на колоннаду Исаакиевского собора, срывается из-за шпилек Елены Ивановны, крутизны лестницы и того, что выход оказывается не там, где вход. Рыбка упущена. А часики тикают обратный отсчет. Слово жизнь Елены Ивановны проводит неумолимый водораздел, оставляя в прошлом ее молодость: Елена Ивановна снова вспоминает, что ей уже 42.

В модных местах — кафе, музей — мужчин, как назло, не оказалось. (Искусство порой грешит против правды жизни. В Эрмитаже много мужчин, пусть даже и китайцев.) Казалось бы, изначальный расчет на знакомство в Сети сработал. Елена Ивановна встречается со шведом, клонувшим на ее анкету в «Тиндере». Она предлагает ему не откладывать дела в долгий ящик и сразу «сыграть в зверя о двух спинах». И... швед оказывается поборником поэтапного развития отношений: свидание, музей, изучение друг друга вплоть до медицинских документов и только потом... супружество с «интеллигентной женщиной из Петербурга». Москвичка Елена Ивановна понимает, что просто не укладывается в отведенный ей срок. Да и брак со шведом с высот московского сити — не ее мечта.

Героиня вынужденно меняет критерии отбора целевой аудитории, почти на пятнадцать лет занижая свой реальный возраст на сайте знакомств. Планка героини стремительно падает: она готова рассматривать всех. Однако потенциальные претенденты не устраивают ее по разным показателям. Любопытно, что из пятерых кандидатов подлог с возрастом выявляет только один.

ЛЮБИМАЯ «АСТОРИЯ» МЕЛИКЯН

Как говорится, любая куртка может стать двухсторонней, если ты — непринципиальный человек. Часики продолжают обратный отсчет — на все про все осталось 34 минуты. В полном отчаянии Подберезкина обращается к случайному мужчине в коридоре «Астории», где она сама остановилась (Евгений Цыганов, как и во всех остальных своих ролях, играет Евгения Цыганова). Елена Ивановна давит на жалость и сострадание. Она готова заплатить. Ей даже не нужно само действие — только видимость для желанного селфи, чтобы доказать подруге, что она все еще способна на отношения. Авторы фильма интригуют: кажется, что подруга Елены Ивановны так и будет одурочена постановочными фотками.

Напору героини на последних минутах отведенного на пари срока остается только позавидовать. Она, наконец, берет все в свои руки. Становится понятно, как она смогла добиться карьерного успеха.

Анна Меликян объясняет трудности своей героини неправильным распределением приоритетов. Сумевшая забрать себе высоко по карьерной лестнице в «мужском мире», явная обладательница аналитического и креативного интеллекта оказывается абсолютно неопытной и неуверенной в гендерных отношениях. Комплексы в личной жизни до последнего удерживают Елену Ивановну, а в самый решительный момент и вовсе накрывают с головой — ее вдруг охватывает невыносимый стыд от нелепости и фальшивости ситуации, она уже готова уничтожить фотографии и признать свое поражение.

В финале мозг Елены Ивановны окончательно отключается. Она решает, что встретила своего единственного на том только основании, что тот оставил свой номер телефона на одном из совместных селфи.

SHOT TV

Еще больше короткометражек
на SHOT TV и сервисе WINK

НА НАБЕРЕЖНЫХ НЕВЫ ВНОВЬ ЗАРАБОТАЛИ АЗС «ЛУКОЙЛ»

С ОТКРЫТИЕМ СЕЗОНА навигации водные части АЗС «ЛУКОЙЛ» № 144 «Свердловская-2», расположенной на Свердловской набережной недалеко от пересечения с Арсенальной улицей, и № 145 «Матросова» на Выборгской набережной у Кантемировского моста приступили к работе. Владелец катеров, яхт и аквабайков заправочная станция предлагает высококачественное топливо «ЛУКОЙЛ» и удобный сервис.

Виды реализуемого топлива для водного транспорта: бензин АИ-95

и ДТ. Заправка судов осуществляется оператором АЗС со специального причала. Суда заправляются только в светлое время суток и только по одному в соответствии с требованиями безопасности. К оплате принимаются наличные денежные средства и банковские карты.

В период навигации на причалах будут работать мини-магазины, предлагая клиентам широкий ассортимент продукции.

Добро пожаловать на АЗС «ЛУКОЙЛ»!



RENAULT KAPTUR ПОЛУЧИЛ НОВЫЕ КОМПЛЕКТАЦИИ

РОССИЙСКИЕ ДИЛЕРЫ RENAULT начали продажи кроссовера Renault Kaptur 2019 модельного года, сообщает пресс-служба французской марки.

Обновленный кроссовер доступен в четырех комплектациях (Life, Drive, Style, Extreme), также в лимитированной серии Play по цене от 944 тыс. рублей за версию с 1,6-литровым двигателем (114 л. с.). Стоимость кроссовера с бензиновым двигателем 2,0 л (143 л. с.) стартует от 1,14 млн рублей.

Новинка получила полностью автоматические складывающиеся боковые зеркала, новую аудиосистему Radio Connect, которая дает возможность управлять мультимедийной системой и читать важную информацию об автомобиле на экране смартфона, а также новое поколение штатной мультимедийной системы MediaNav 4.0, оборудованной 8-дюймовым экраном с технологией multi-touch и возможностью

масштабирования, как на планшете или смартфоне.

Покупатель может без доплаты выбрать между классическим черным и коричневым вариантами обивки кожаных сидений. Кроме того, для других комплектаций становятся доступны ключевые элементы Extreme: эксклюзивный цвет «слоновая кость» и полностью светодиодная головная оптика с технологией Pure Vision и динамическими

указателями поворота. Также у обновленного Kaptur расширилась и улучшилась линейка персонализации интерьера. Для версий Drive и Style, помимо оранжевой персонализации, теперь доступен пакет Red с красными элементами в оформлении салона.



LOTUS ПРЕДСТАВИТ СВОЙ ЭЛЕКТРОКАР В 2020 ГОДУ



БРИТАНСКАЯ АВТОМОБИЛЬНАЯ компания Lotus намерена представить первый собственный электрокар, сообщает портал speedme.ru.

Последние двенадцать лет автопроизводитель не демонстрировал новых гоночных и спортивных автомобилей. В основном его деятельность сводилась к совершенствованию уже имеющихся моделей.

Однако руководство британской марки провело некоторую переоценку ценностей и пришло к выводу о готовности выпустить электрический гиперкар, чтобы в очередной

раз продемонстрировать широкие инженерные возможности и потенциал компании.

Согласно официальным данным, модель будет представлена в следующем году. Известно, что новинка получит совершенно новую платформу, которая ранее не применялась для спорткаров марки. Остальная информация, которая касается нового эклектического Lotus, держится представителями спортивного бренда в секрете. Но, по заявлению британских разработчиков, электрический гиперкар станет самым динамично развивающимся Lotus за всю историю бренда.

Оборона от эвакуатора

Текст: Дмитрий Полянский

Как водители защищают свои машины от штрафов и вывоза на спецплощадки

Мэр Москвы Сергей Собянин обещает найти управу на изворотливых водителей, придумавших способы избежать эвакуации и штрафов за парковочные нарушения. Столичного градоначальника возмутил испытанный водителями трюк: стоящие бок о бок Nissan и Mercedes сцеплены тросиком-замком за дверные ручки.

Обычно так поступают коллеги по работе, приезжающие в офис одновременно. У обеих машин также были сняты номера, что не дает возможности выписать хозяевам штраф.

«Не советую этого делать. Во-первых, это вызывает вполне оправданное недовольство законопослушных автомобилистов, — пригрозил в своем блоге Собянин. — А во-вторых, «хитрецов» эвакуируют по решению антитеррористической комиссии. То же произойдет и с пристегнутыми друг к другу машинами. Советую не экспериментировать».

Мэр столицы подчеркнул, что город взимает плату за парковку не ради пополнения казны за счет автомобилистов, а для регулирования транспортных потоков и пропускной способности улиц. Снятые номера не мешают эвакуировать автомобиль — службы лишь вносят специальную запись в протокол.

В этом году в столице вдвое повысили штрафы за неоплату парковки — с 2,5 до 5 тысяч рублей. Поправка внесена в Кодекс Москвы об административных правонарушениях. Депутат Мосгордумы Татьяна Портнова объяснила, что размер



штрафа должен соответствовать размеру общественной опасности проступка и быть экономически целесообразным: ранее многие водители предпочитали время от времени отдавать 2,5 тысячи рублей штрафа, чем регулярно оплачивать парковку.

Эвакуация и услуги штрафстоянок в столице тоже подорожали. Для легкового транспорта они выросли на 4 %.

Вот некоторые типичные способы, которыми хозяева пытаются защититься от денежных взысканий и принудительного вывоза транспорта.

Тросик или противоголономную цепь чаще всего пристегивают к столбу, ограде или дереву. Перекусить эту привязку клещами-болторезом несложно, но водитель вправе обжаловать порчу имущества и эвакуацию через суд. Высока вероятность, что ГИБДД и водители спецтранспорта не станут связываться с такими машинами.

Распространение получил «анти-эвакуатор» — стальной щиток, который крепится к одному из колес. Он мешает эвакуатору затащить машину на платформу лебедкой и не дает подхватить ее

с четырех сторон манипулятором. Зачастую водители берут в поездку родственника. На время парковки в неположенном месте он становится сторожем.

Хитрецы иногда держат на заднем сиденье манекен в полный человеческий рост. Такая уловка не обманет внимательный взгляд, но расчет направлен на то, что эвакуаторщики с инспекторами спешат выполнить план и поэтому займутся другими машинами, где меньше хлопот.

В январе 2019 года следователи СКР в Новгороде выявили «штрафной картель» — сговор полиции и эвакуаторщиков грузовых машин. За каждый вызов коммерсант платил ГИБДД от 1 тысячи до 3 тысяч рублей, рассказала пресс-служба Следственного комитета. В представленной видеозаписи фигурировала фирма ООО «Аксиома», владеющая штрафстоянками в Новгороде. Корреспондент журнала «Заправка» попросил у фирмы комментарий, но при словах «дело о взыскании» связь оборвалась, и офис больше не отвечал на звонки.



ВАШ ПУТЬ К УСПЕХУ

с Топливной картой «ЛУКОЙЛ»



-  **Выгодные условия сотрудничества**
-  **Экономия средств на ГСМ, возврат НДС – 18%**
-  **Широкая сеть АЗС**
-  **100% надежность и безопасность расчетов**
-  **Полный контроль расходов**

Топливная карта «ЛУКОЙЛ» – выбор более 100 000 корпоративных клиентов

www.licard.ru

Заставка ЛУКОЙЛ

КИНОСЕАНС

Лучшие короткометражки сезона



«ЗА КУЛИСАМИ»

Под руководством худрука (Юрий Стоянов) репетиция спектакля «Укрощение строптивой» принимает неожиданный поворот! Великолепная игра Стоянова и Виктории Верберг не позволит оторваться от экранов. В сборник вошли короткометражки «Всё в ящик» и «Бравист». «Всё в ящик» — комедия о том, как непросто гениальному артисту сниматься в плохих сериалах. «Бравист» — грустная история о цинике, который, оказывается, не такой уж и циник.



«ПОСЕТИТЕ ЗЕМЛЮ»

Комедийный путеводитель для инопланетян, такого еще не было! Первое в своем роде шоу о путешествиях по Земле для инопланетян получило название «Посетите Землю». Совместные усилия агентства Wieden + Kennedy Amsterdam и канадского режиссера Маккензи Шепарда подарили нам картину, которая удивляет мощностью красоты и свежестью картинки. Вишенкой на творческом торте стал голос видеоблогера Дмитрия Сыендука!



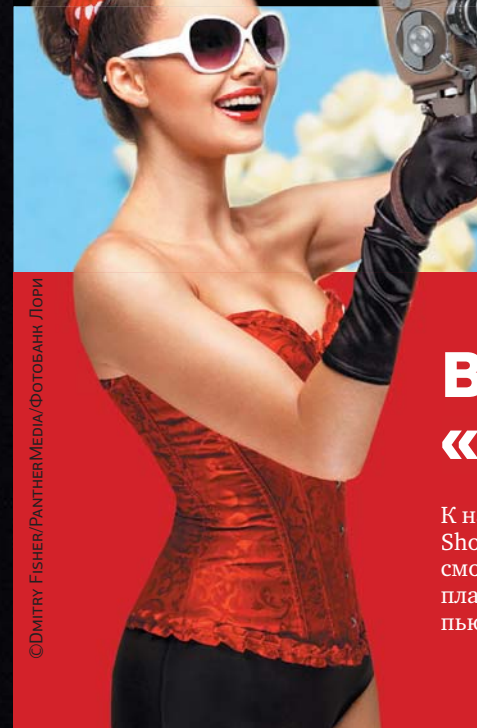
«КАК ПЕРЕЖИТЬ РАЗРЫВ»

Есть ли жизнь после расставания? Пошаговая инструкция, как на все плюнуть и жить дальше. Кому-то это поможет встретить своего Валентина в преддверии Дня всех влюбленных. Фильм — победитель в номинации «Лучший комедийный фильм» как на американских, так и на европейских фестивалях короткометражного кино.



«ПОСВЯЩЕНИЕ ФАБРИЦИО»

В юном возрасте всех ребят мучают одни и те же вопросы и проблемы, Фабрицио не исключение. Как остаться с девушкой наедине? Что делать, когда вы одни? Где «это» должно произойти? Фабрицио и друзья покупают старую машину и превращают ее в уютное любовное гнездышко для Фабрицио и его спутницы. Но все идет хорошо ровно до тех пор, пока об этом не узнают их родители. Фильм — обладатель «Хрустального медведя» Берлинского кинофестиваля.



SHOT TV

Важная новость из мира «короткого метра»!

К нам часто обращаются с вопросами: «Ок, с телевизором понятно, ну а в интернете Shot TV посмотреть можно?» Ответаем: «Да, можно!» Специально для тех, кто хочет смотреть Shot TV с любой платформы, появилось решение. Сайт мультимедийной платформы Wink доступен по подписке с любого устройства: телефон, планшет, компьютер! Подписывайтесь на канал Shot TV!



Škoda Octavia:

машина для всей семьи



Škoda Octavia на российском рынке традиционно ходит в лидерах продаж в своем классе. По итогам прошлого года она разошлась тиражом, более чем на 10 % превышающим результат 2017 года. Что изменилось в обновленной модели и стала ли она лучше? Несколько лет назад мы уже тестировали Octavia A7, самое время обновить впечатления.

Текст: БОРИС ИГНАШИН
Фото: АВТОР И ŠKODA-AUTO.COM

КАРДИНАЛЬНОЕ ОБНОВЛЕНИЕ

Напомним, Škoda Octavia A7 вышла в 2013 году, сменив прошлое поколение, которое пользовалось большой популярностью у российских покупателей. В линейке моделей были лифтбек и универсал, а также варианты с полным приводом и версия Scout с «внедорожным» обвесом. В России традиционно наибольшей популярностью пользуются версии с простым атмосферным мотором 1.6 и «классической» шестиступенчатой АКПП Aisin, но на выбор есть преселективные коробки, «механика» и, разумеется, турбомоторы.

Обновление 2017 года кардинально изменило внешность машины. Новая передняя оптика абсолютно узнаваема, а вот насчет красоты мнения расходятся. Зато теперь среди опций есть светодиодное головное освещение. Несколько штрихов в новый облик вносит дизайн бамперов. Изменился и дизайн задних фонарей, но это менее очевидно. Изменения салона тоже не бросаются в глаза, разве что замена линейки мультимедийных систем на более современную видна сразу. В качестве опции доступны столики в спинках передних сидений. На потолочной консоли теперь ненавязчиво присутствуют кнопки системы ЭРА-ГЛОНАСС. Контурная подсветка

будет заметна только ночью, днем не разглядеть. Появился USB-порт для пассажиров заднего ряда.

А вот основные изменения в списке опций. Появился подогрев руля, обогрев лобового стекла получил более тонкие нити, имеется беспроводная подзарядка для телефона, в числе опций теперь есть ассистент парковки, система предупреждения столкновения, а для универсала стал доступен электропривод пятой двери.

Техника практически не изменилась. Линейка моторов и трансмиссий та же, что и до рестайлинга. Базовым мотором в России все так же является 1.6 MPI мощностью 110 л. с. (5-ступенча-



тая механика), и только с этим мотором как опция доступен обычный «автомат» Aisin, остальным полагаются только DSG-преселективы. Турбомотор 1.4 мощностью 150 л. с. выглядит оптимальным вариантом, он принадлежит к новому поколению моторов EA211, как и базовый атмосферный 1.6. Для тех, кому нужно больше мощности, есть двигатель 1.8 TSI третьего поколения моторов EA888, он тоже с наддувом, а «лошадей» уже 180. Подвески незначительно изменились, сзади расширена колея. Жаль, что теперь к нам больше не поставляют Octavia RS и Scout и комплектация Laurin & Klement для этой модели более недоступна.

ЦАРСТВО ДОПОЛНИТЕЛЬНЫХ ОПЦИЙ

На тест-драйв нам досталась машина в комплектации Style с пакетом Black Edition, турбомотором 1.4 и семиступенчатой преселективной DSG. Эта комплектация ощутимо дороже, чем базовая с атмосферным мотором, но именно со 150-сильным двигателем и DSG шасси проявляет себя лучше всего. Более мощный мотор обеспечивает машине отличную динамику, при этом расход топлива даже меньше, чем с «атмосферником». Частично причина этого кроется в использовании преселективной роботизированной трансмиссии, которая имеет заметно меньшие потери, больший динамический диапазон и лучшую динамику, чем классическая АКПП или даже МКПП. Оснащение машины по меркам Octavia среднее, но на первый взгляд все, что нужно, имеется. Снаружи — легкосплавные диски и датчики парктроника, светодиодная головная оптика. Внутри, аудиосистема Volero с 8-дюймовым емкостным сенсорным дисплеем, Bluetooth, USB, слотом для карт памяти, управлением мультимедийной системой с руля, а также технологией SmartLink+, позволяющей использовать мультимедийную систему совместно со смартфоном для навигации или приложений. Двухзонный климат-контроль, круиз-контроль, автоматически затемняемое зеркало, датчик дождя, автоматический выбор

режима работы ДХО, ассистент парковки, система помощи старта в горку, система контроля слепых зон и много других полезных мелочей — казалось бы, есть все что нужно, но это лишь малая часть доступных опций. Многих не менее приятных моментов не хватает: камеры заднего вида, адаптивной системы головного света, аудиосистемы Columbus с 9,2-дюймовым экраном, беспроводной зарядки... Список возможных опций у Octavia длинный, можно поднять цену от базовой в полтора раза только за счет различных «приятностей». И почти пустая панель с заглушками кнопок перед рычагом КПП показывает это очень наглядно.

КРАСИВАЯ И АКТУАЛЬНАЯ

Внешность автомобиля описывать особого смысла нет, это поколение Octavia давно известно. Машина красива и актуальна, на фоне очень сдержанного дизайна последних моделей марки рестайлинговая «Октавия» выделяется сильно, и с Superb ее теперь не перепутать при всем желании. Размеры почти

идеальные, машины большего размера уже ощущаются громоздкими в городе, меньшего не позволяют обеспечить приемлемый комфорт на заднем ряду и нормальный объем багажника. В новой Škoda Octavia с этим проблем нет, машина действительно семейная, не для одного водителя.

Водительское место ничуть не изменилось, все та же образцовая эргономика, простор и хорошие материалы кругом. В нашей комплектации шика не наблюдается, простая черно-серая гамма материалов, вполне достаточного размера мультимедийная система, классические шкалы приборов, тканевая обшивка сидений с красивой прострочкой, светлый потолок. Но все под рукой, именно там, где привыкший к европейским машинам водитель хотел бы видеть органы управления. С отлично выверенным усилием на любом элементе управления, с хорошо видимыми обозначениями на всех кнопках и дисплеях. Куча мест для мелких вещей, в дверях карманы под литровую бутылку с водой, есть место для телефона и подстаканники. Центральный бокс небольшой, но достаточно емкий, а в перчаточный ящик отлично влезают папки формата A4. За это и любят данную модель, эргономика хороша в любой комплектации, и никаких новомодных сенсорных интерфейсов климатической системы, даже у «мультимедиа» есть нормальная ручка регулировки громкости. Очень радует обычный «ручник», без электрических приводов. Такая конструкция проста, надежна и полностью функциональна. Регулировки сидений хватает для моих 183 см с хорошим запасом, руль можно поправить по высоте и по вылету. Профиль сидений образцово-немецкий, жестковатый, но позволяющий разместиться очень удобно. Задний ряд радует широко раскрывающимися дверями и удобством посадки. И запас пространства в длину отличный, с моим ростом я помещаюсь там без проблем, над голо-





вой, правда, уже давит крыша. Вдвоем тут очень удобно, а вот третий пассажир будет уже немного мешать, места в плечах хватает, но сидеть ему придется широко расставив ноги, да и профиль сиденья не располагает к надежной посадке. Зато с детским креслом удобно, только довольно взрослый малыш достанет ногами до передних кресел. К тому же задний ряд не обделили местами для мелких вещей, а в нашей комплектации тут еще USB-интерфейс и отдельная зона климат-контроля. Багажник традиционно огромен. Сюда влезут коляска и еще несколько чемоданов или детский велосипед, а если сложить задний ряд сидений, то и холодильник поместится. Высота салона большая, проем почти квадратный. Традиционные приятные мелочи в виде уголков-органайзеров и крючков присутствуют.

КНОПКУ — НА СТАРТ

Последнее время бесключевой доступ и запуск стал появляться даже в базовых комплектациях машин. Особых удобств запуск кнопкой не несет, но и вреда от него немного, пока все исправно работает. В условиях нашей холодной зимы ключ, как мне кажется, предпочтительнее, но народ голосует рублем за кнопки. Двигатель 1.4 TSI под капотом оживает и первую минуту работает достаточно громко и жестко, но тут же стихает. Пока я пару минут осматривался в салоне и регулировал сиденье и зеркала, указатель температуры сдвинулся с края шкалы, температура достигла 50 градусов, притом что на улице было плюс 2°. Через километр после старта стрелка указателя температуры заняла строго вертикальное положение, мотор полностью прогрелся. Его практически не слышно на городских режимах. На удивление ровно работает коробка DSG, да, первую передачу она менять не горюпит, но за счет аккуратной работы

сцеплений «клепка» можно не опасаться. При отпущенных педалях газа и тормоза машина уверенно трогается и не спеша ползет с минимальной скоростью, практически как классический «автомат». Ни рывков, ни ударов при переключениях я за все время тест-драйва не ощутил, коробка работала идеально. Даже после разгонов «в пол» ни запаха сцеплений, ни подергиваний, задумчивости или

С ДЕТСКИМ КРЕСЛОМ УДОБНО, ТОЛЬКО ДОВОЛЬНО ВЗРОСЛЫЙ МАЛЫШ ДОСТАНЕТ НОГАМИ ДО ПЕРЕДНИХ КРЕСЕЛ, К ТОМУ ЖЕ ЗАДНИЙ РЯД НЕ ОБДЕЛИЛИ МЕСТАМИ ДЛЯ МЕЛКИХ ВЕЩЕЙ.

каких-то еще проявлений непослушания. Все же за более чем десять лет выпуска «роботов» серии DQ200 их конструкцию и алгоритмы основательно усовершенствовали. По отзывам, надежность значительно повысилась, а стоимость ремонта упала в разы, как и качество диагностики. В городском цикле нареканий к удобству управления тягой



никаких, что в обычном D-режиме, что в спортивном S. Нужно только привыкнуть к особенности старта, он ощущается чуть «затянутым», но не более того. На трассе коробка ведет себя и вовсе идеально, особенно если заранее перед «силовыми упражнениями» подсказать трансмиссии, чего от нее ждут, и дернуть рычаг в S. Ручное переключение совершенно не актуально, если только для буксировки или движения по бездорожью.

Динамика 1,4-литрового мотора выше всяких похвал, в потоке мощности хватает всегда, 250 Нм момента это больше, чем у моторов объемом 2,5 литра, так что не смотрите на сравнительно скромные цифры мощности, по факту двигатель больше похож на 200-сильные «атмосферники» конкурентов. Да и DSG обеспечивает нужную передачу моментально, без каких-либо задержек. Динамика разгона до сотни «по паспорту» чуть более 8 секунд, при этом при скорости 70-80 км/ч по трассе на «круизе» расход топлива опускается до 3,9 литра, а при 130 не превышает 7 литров на сто километров. При современных ценах на бензин это заставляет задуматься о смене машины. В городском цикле

расход устойчиво менее 10 литров, при подчеркнуто экономичном стиле вождения он опускается еще на литр и более. Удалось достичь показателя в 6,9 литра в условиях смешанного движения и небольших пробок. К тормозной динамике не придираться при всем желании, очень эффективные тормоза, небольшой тормозной путь даже на неровной дороге и зимней резине, образцовая устойчивость при торможении и очень правильное реактивное действие на педали при небольшом усилии.

КОМФОРТ И УПРАВЛЯЕМОСТЬ

Управляется машина легко и приятно, хорошее реактивное действие на руле, правильные переднеприводные реакции на тягу, очень хорошая устойчивость на прямой и в повороте, в предельной ситуации машина позволяет чуть «поиграть», под сброс газа в крутом повороте проявляется небольшая избыточная поворачиваемость. И все это при неплохой плавности хода. Напомню, сзади на 150-сильной Octavia стоит скручиваемая балка, а не многорычажная подвеска. По трассе и в городе комфорт почти образцовый для этого класса, чуть жестковато машина проходит крупные стыки, но зато ощущается хороший запас энергоемкости подвески, автомобиль не чувствителен к «волне» и колее. На очень разбитой дороге с глубокими ямами в асфальте машина уже показывает, что это не ее стихия. Подвеску не пробивает, но ямки жестко отдаются на кузов, сзади очень громко бухает балка, передвижение на скоростях 20-40 км/ч по такой дороге пытка, нужно или медленнее, или быстрее, но машину и времени жалко. Словом, по таким дорогам лучше ездить на армейском «Урале».

С комфортом в нормальных условиях у Škoda Octavia все хорошо. Вибраций нет, шум двигателя слышен только при нажатии педали в пол, шумы аэродина-



мические и от дороги хорошо сбалансированы и на скоростях до 130-140 км/ч не мешают совершенно. На более высоких скоростях не удалось прокатиться так долго, чтобы составить впечатление. Приятным сюрпризом оказалась работа штатной акустической системы на таких скоростях, низкий уровень шума в салоне позволяет без проблем не только пользоваться громкой связью, но и прослушивать музыку на небольшой комфортной громкости. Мне показалось, что машина стала немного мягче, чем до рестайлинга, и тише, а работа мультимедийной системы чуть улучшилась. Возможно, дело еще в том, что

мотор 1.4 TSI очень тихий и тяговитый, а передаточные числа АКПП позволяют ему работать на очень малых оборотах в стабильных режимах, тогда как мотор 1.6 банально приходится «крутить». 1.8 шумнее из-за конструктивных особенностей — у него в ГРМ и приводе балансирующих валов применена цепь, да и выхлоп настроен на более яркий звук. Разница на уровне нюансов, и для подтверждения пришлось бы провести «очный тест», но вот беда, где найти новую Octavia 2016 года выпуска? Так что пусть это утверждение останется в статусе предположения, проверить его я, к сожалению, не могу.



РЕЗЮМЕ

Главный итог тест-драйва — это подтверждение того, что Octavia осталась отличной машиной и даже стала чуточку лучше. А 150-сильный мотор 1.4 TSI — один из самых удачных силовых агрегатов в линейке, с очень хорошей мощностью и впечатляющей экономичностью. Напомню, двигатели семейства EA211 имеют ременной привод ГРМ, являются одними из самых надежных у VW Group и разительно отличаются по надежности от старого поколения 1.4 TSI семейства EA111, проблемы которых с цепным ГРМ и прогаром поршней до сих пор на слуху.



Текст: Марианна Николина
Фото: ПРЕСС-СЛУЖБА ТЕАТРА
«Балтийский дом» и архив
Вадима и Светланы Яковлевых

Актер
Вадим Яковлев
знаком петербуржцам
по многим ролям и
в том числе полковника Тихомирова —
неизменного наставника
Леши Николаева из сериала «Агент
национальной безопасности».
С момента получения прав артист
водит машину на пару с женой. Супруги
вместе уже более полувека — и по
жизни, и за рулем. Поэтому
и интервью вышло
совместное — об автомобилях,
творчестве и секретах
семейного счастья.

Двое за рулем

ПЕДАЛИ И «ПОЦЕЛУЙ»

— Когда вы начали водить машину?
Вадим Яковлев: В 1968 году.

Светлана Яковлева: Мы поженились в 1965 году. Вадим был одним из любимых учеников Товстоногова, и когда Георгий Александрович узнал о предстоящей регистрации, отпустил с занятием весь свой курс, чтобы ребята организовали нам свадьбу. Для нас это стало сюрпризом! Мы планировали просто прийти во Дворец бракосочетания и расписаться, а оказалось, что, во-первых, нас там встречают и поздравляют все однокурсники, а во-вторых, в общежитии нас ожидал праздничный стол. Через три года после свадьбы Вадим решил — надо покупать машину! И я отправилась учиться вождению.

— А почему именно вы, а не супруг?

С. Я.: Вадим был очень занят в театре и присоединился позже, когда у него появилось время. Хотя потом долго не мог получить права — гастролы, съемки. А я отучилась, но с первого раза сдать экзамен не вышло — меня попросили задним ходом въехать в какую-то длинную подворотню, а я не смогла! (Смеется.)

— С какой машины начался ваш «семейный гараж»?

В. Я.: Денег на новый автомобиль у нас не было, но знакомый актер недорого продавал свой старый 401-й «Москвич»: маленький, смешной, защитного цвета. Его мы и купили, но проехали на нем совсем недолго!

— Почему?

С. Я.: Я училась на нем водить, и во дворе «Ленкома» (сейчас «Балтийский дом»). — Прим. авт.) въехала в здание: перепутала педали и «поцеловала» то ли стену театра, то ли трансформаторную будку, уже не помню. Здание не пострадало, а вот автомобиль восстановлению не подлежал.

— А у вас, Вадим Васильевич, были столкновения на дороге?

В. Я.: Серьезных аварий, к счастью, не было, хотя однажды я врезался в автобус и разбил капот. Машину потом пришлось вручную толкать к дому — я позвонил другу, и он мне помог.

О ПОЛЬЗЕ РАССТАВАНИЙ

— Кто в вашей семье главный водитель?

В. Я.: Сейчас я машину практически не вожу уже несколько лет, потому что зрение стало хуже. Меня возит Светлана. Она и раньше чаще пользовалась автомобилем. У меня разбег, гастролы, съемки, а жена дома, и машина ей нужна больше. Если оценивать наш водительский стаж — мы полвека за рулем.

С. Я.: Поскольку я много ездила по Петербургу, весь его знала наизусть. Куда бы ни заехала, быстро понимала, где нахожусь, а сейчас можно и заблудиться! С годами изменились маршруты — сейчас чаще ездим в поликлинику. А вообще для актера жена, которая водит автомобиль,

это очень удобно. Я отвозила супруга на съемки, встречала с комфортом с гастролей — в аэропорту, на вокзале.

— А когда муж получал права, вы его инструктировали?

С. Я.: Нет, в этом я совершенно не участвовала. Он очень самостоятельный мужчина. Кроме того, так сложилось, что в нашей семье каждый занимался своим делом — я работала и воспитывала детей, а у Вадима был другой режим — кино, театр — иногда по 28 спектаклей в месяц, репетиции каждый день. Мы часто расставались из-за работы мужа, и сейчас я понимаю, что в этом вынужденном «отдыхе» заключен секрет нашего семейного счастья. Мы не успевали друг другу надоесть. Он уезжает — я его провожаю, мы ждем встречи, перезваниваемся, а потом с радостью встречаемся, и так всю жизнь!

СЕМЕЙНЫЕ ПУТЕШЕСТВИЯ

— Вы путешествовали на автомобиле?

В. Я.: Всегда, особенно если учесть, что у нас дача довольно далеко — под Лугой. Там чудесные места, дивный воздух и хорошая экология. После перестройки закрыли многие фермы, ликвидировали совхозы, заводы, и, видимо, очистилась вода. В местных водоемах даже раки появились, да и рыбалка там необыкновенная! Помнится, ловил таких щук, что голову рыбины можно было положить на плечо, а хвост волочился по земле. Потом на какое-то время рыбы не стало, я даже к рыбалке интерес утратил. Сейчас, говорят, снова рыба появилась — в дачный сезон надо будет проверить!

С. Я.: Если бы не комары, то в Лужском районе был бы настоящий рай! Летом там комариное царство. Что касается путешествий, то мне вспоминается совместная поездка в Мисхор. Из Ленинграда мы отправились туда на «Жигулях». Я заявила, что на горных дорогах опасно и руль я никому не отдам! Там действительно страшно было ездить, а мы брали с собой ребенка, и я увереннее себя чувствовала, когда сама управляла автомобилем. От поездки осталось много приятных впечатлений. В Крыму с друзьями-актерами мы собирались компанией и катались на машине, восхищались местной природой и кухней, покупали домашнее вино.

ПОДАРОК КО ДНЮ РОЖДЕНИЯ

— Вы часто меняли автомобили?

В. Я.: У нас были «Москвичи», несколько моделей «Жигулей», позже появились иномарки. В советское время машины были в дефиците. Их можно было купить только по очереди или имея какие-то правительственные заслуги и т. п. Однако актерам предоставлялось больше возможностей для приобретения автомобиля. Я своих шансов не упускал, и каждые три-четыре года мы машину меняли. Отсутствие предложения на рынке позволяло продать старое авто практически по цене нового! Таким образом, мы продавали старую машину и выбирали следующую.

— А когда вы купили иномарку?

С. Я.: В 90-е годы. Тогда деньги обесценились — зарплата мужа в театре и моя на радио стали пшиком. Моментально все оказались нищими: актеры и режиссеры подрабатывали на овощных базах, чтобы прокормить семью. Я решила заняться бизнесом. Пробовала многое, но лучше всего получилось работать с недвижимостью. Хотя мне в этой сфере не понравилось — много криминала. Я работала некоторое время и ушла, а на полученные деньги купила Вадиму подарок на день рождения — BMW.

— Вам понравился подарок?

В. Я.: Конечно! Я впервые понял, что такое комфортный автомобиль. Машина была очень красивой и удобной — ее любили и я, и супруга. Оба мы несколько лет ездили на этой BMW с удовольствием. Когда она стала ржаветь, мы начали подыскивать ей замену, нашли покупателя, которые с радостью ее приобрели. Потом еще благодарил, потому что оказалось, что внутри все функционировало отлично. Они заменили «железо», и машина стала как новая.

— А что купили на смену BMW?

С. Я.: Вадим уже привык к удобству автомобиля, и следующий ему уже советовали в театре. Коллеги, которые ездили на машинах с автоматической коробкой передач, уверяли, что это нечто особенное! Мы поддались на уговоры и не пожалели. Купили Ford Focus — сначала седан, а потом хэтчбек. По ходовым качествам она хороша, но прежняя машина нравилась мне больше. Возможно, в следующий раз снова остановим выбор на седане.

ТВОРЧЕСКИЕ ЗАГАДКИ И СОВПАДЕНИЯ

— Вадим Васильевич, что нового у вас в театре?

В. Я.: Спектакли в театре «Балтийский дом» в постановке Леонида Алимова — «Театральный роман» по Михаилу Булгакову и «Сталин. Ночь» по произведению Виктора Некрасова, где я играю Иосифа Сталина. Эта работа меня очень заинтересовала. На протяжении двух часов у меня практически монолог. Трудно играть, но этот спектакль я всегда особенно жду. С одной стороны, очень устаю, а с другой — получаю кайф.

— А что происходит в кино?

— Недавно снимался в продолжении «Агента национальной безопасности» у Дмитрия Светозарова. С ним приятно работать — он режиссер с фантазией, что очень важно. Обычно актеры горят, что-то предлагают, а режиссер рассудочно распределяет, как это можно использовать в реализации его замысла. А Светозаров отталкивается от актера, ему необходимо, чтобы в работе было живое актерское дыхание. Кстати, в 1963 году, еще будучи студентом, я снимался у его отца — Иосифа Ефимовича Хейфица. У меня была небольшая роль без слов, эпизод в фильме «День счастья». Любопытное творческое совпадение.

ИЛЬМЕНСКОЕ БОГАТСТВО: РАКУШЕЧНИК, РЫБА И СОЛЬ

Сегодня мы отправимся на прекрасное и загадочное озеро Ильмень. Для этого нужно доехать до Великого Новгорода и двинуться дальше, в сторону Шимска, а от Шимска — к Старой Руссе. День прибывает, и, хотя погода еще неустойчивая, хочется все дальше уехать от дымного мегаполиса.



Текст: Татьяна Хмельник
Фото: Александр Потрапнов

ДЕРЕВНЯ С ДВОРЦОМ

По-разному называли это озеро за всю историю жизни человека на его берегах — Ильмень, Илмерь, Славенское море... Много названий, масса легенд и мифов, огромное количество загадок. По легенде, Новгород основали братья Словен и Рус, а озеро они назвали именем сестры своей Илмеры. Множество исторических событий, порой коренным образом изменивших судьбу нашей страны, связано с этим удивительным озером. Споры начинаются уже с названия — откуда оно пошло? Одни предлагают прибалтийско-финскую версию — «озеро изменчивой погоды» Ilma-järvi (Ilmanj rvi), поэтизированно — «воздушное море», другие придерживаются славянской теории — «заиленное озеро». В пользу последней версии говорит тот факт, что в Центральном Черноземье встречается много небольших озер, которые также называются Ильмень. А еще южнее «ильменем» называют разлив реки, похожий на озерко, как, например, в дельтах Волги и Урала.

В Ильмень впадает более 50 рек, а вытекает всего одна — Волхов. Но так устроены все озера на свете — разве можно представить себе озеро, из которого в разные стороны вытекают разные реки?! Увы, Ильмень, оправдывая одно из своих названий, действительно заливается: слой ила на дне уже составляет более 10 метров! А что касается изменчивой погоды, так и это правда. Особенно учитывая, что волна в непогоду на Ильмене коварная, тяжелая, с песком и илом, разбивающая в щепки деревянные суда, — много купеческих корабликов, много рыбацких лодок погребло в этих волнах. А еще одна особенность Ильменя заключается в том, что у него нет точных размеров. Площадь водного зеркала озера может меняться в несколько раз: при сильном спаде воды она меньше 700 квадратных километров, а при большой воде может достигать более 2000 квадратных километров!

Ильмень лежит в плоских болотистых берегах, и только южный его берег в одном месте высокий — это знаменитый ильменский глинт. Чтобы к нему попасть, нужно на шоссе Шимск — Старая Русса не пропустить указатель налево — на село Коростынь. Оно впервые упоминается в связи с Шелонской битвой 1471 года, когда новгородцы попробовали освободиться от ужесточающегося давления Москвы. Увы, в этом бою они были полностью разбиты, потеряв убитыми около 12 тысяч человек. И именно в Коростыни был подписан мирный договор между Москвой и Новгородом, который еще больше укрепил великокняжескую власть.

В центре села у самой дороги мы увидим здание, построенное по проекту Василия Стасова в 1826-1828 годах. Это не дворец Екатерины Великой и Александра I, как любят рассказывать краеведы, — это дом для начальства, которое приезжало в размещавшееся

здесь военное поселение. Долгое время дворец был фактически брошен и консервирован до лучших времен. Как ни странно, времена эти наступили, и сейчас заканчивается реставрация здания. В нем будет размещаться музей истории и природы здешних замечательных мест. Напротив дворца через дорогу видны заметно одичавшие фруктовые сады. Любопытно, что именно в Коростыни в 1499 году был зафиксирован самый большой и старый сад в новгородских землях — 970 вишневым и 60 яблоневым деревьям! Выращивали здесь и картошку — новгородский губернатор Яков Сиверс в 1765 году лично проводил здесь агрономические опыты, одни из первых в России.

АД ДЛЯ РАЗБОЙНИКОВ И ТАТЕЙ

Недалеко от дворца стоит еще один памятник архитектуры — Успенская церковь. Первый проект ее был разрабо-

тан в 1722 году итальянским архитектором Гаэтано Киавери. Коростынь была подарена Петром Первым своей жене Екатерине Алексеевне, это была ее личная волость, поэтому проект курировала сама императрица. За церковью и садами — берег озера. Это единственное место на Ильмене, где берег высокий, с отвесными обрывами до 15 метров. Общая протяженность этого возвышения, которое числится официальным памятником природы и носит название «ильменский глинт», около восьми километров, наиболее высокая его часть составляет около двух километров. Выходы известняков, глины и прочих отложений девонского периода — просто рай для любителей палеонтологии и геологии. Есть и разнообразные валуны, принесенные сюда ледником, которые порой таят любопытные образцы, как, например, вкрапления алмазидина. Для парапланеристов это тоже райское место, но уже по другим причинам: восходящие потоки воздуха у обрыва позволяют парить над ним часами.

ИЛЬМЕНЬ ЛЕЖИТ В ПЛОСКИХ БОЛОТИСТЫХ БЕРЕГАХ, И ТОЛЬКО ЮЖНЫЙ ЕГО БЕРЕГ В ОДНОМ МЕСТЕ ВЫСОКИЙ — ЭТО ЗНАМЕНИТЫЙ ИЛЬМЕНСКИЙ ГЛИНТ. ЧТОБЫ К НЕМУ ПОПАСТЬ, НУЖНО НА ШОССЕ ШИМСК — СТАРАЯ РУССА НЕ ПРОПУСТИТЬ УКАЗАТЕЛЬ НАЛЕВО — НА СЕЛО КОРОСТЫНЬ.

ГЛИНТ



БУРЕГИ

В самом конце старой коростыньской дороги, если двигаться в сторону Старой Руссы, будет поворот на деревню Пустошь, которая стоит на самом берегу озера. И если в деревне берег невысокий, то дальше, в сторону деревни Ретле и устья Ловати, он снова становится скальным обрывом. Именно это место очень популярно среди рыбаков. Зимой и летом Пустошь отнюдь не пустует: весь берег уставлен машинами, летом в воде болтаются лодки, а зимой по льду рассекают рыбаки на мотособаках (так называют мотобуксировщики) с прицепами для пассажиров и груза.

Дальше нас ждут Бурегы — село с руинами двух храмов. Один из них — Воскресенский собор 1764 года постройки с коло-

кольней, которая на 34 года старше и числится федеральным памятником архитектуры. Второй храм — Никольская церковь 1736 года постройки. Иногда этот комплекс называют Бурегским монастырем, хотя монастырь в этих краях был, но в стороне, на берегу озера Ильмень, там, где сейчас деревня Пустошь. Назывался он Покровским. Попытка реставрации комплекса в советское время не увенчалась успехом, и остатки лесов теперь не менее опасны, чем падающие сверху кирпичи. Внутри Воскресенско-

го собора можно еще увидеть остатки фресок, особенно в западной части, где показаны сцены ада для различных групп потенциальных посетителей, включая татей, разбойников и прочих грешников.

Вскоре после Бурег повернем по указателю на Устреку, старую рыбацкую деревню, которая очень удачно расположилась в устье реки Псижи. Ловили на Ильмене на протяжении сотен лет разную рыбу: стерлядь, тайменя, линя, сома, шуку, судака, леща, сига, снетка. В Устреке есть своя набережная, которая идет по краю уже невысокого в этом месте глинта к устью реки Псижи, по ней вы попадете в миниатюрный рыбацкий порт. Там стоят рыболовецкие суда различных конструкций, но с одинаковыми приспособлениями для лова. История местного судостроения уже давно перевалила за тысячу лет, а внешне соймы не менялись уже лет так четыреста. А если пойти в другую сторону набережной, то можно увидеть карьеры, где брали ракушечник-плитняк — красноватый, с большим количеством окаменевших раковин. Именно из него строили старые новгородские церкви — этот материал очень легко узнаваем, он эксклюзивный, когда будете возвращаться через Новгород, загляните посмотреть.

КОГДА ПОРА ПОКУПАТЬ ВОДКУ...

Есть на Ильмене и другая рыбацкая деревня — Взвяд. Она стоит в дельте широкой реки Ловати и почти каждую весну становится островом, когда вода заликает единственную дорогу в деревню от Старой Руссы. Но там сойм

не держат, потому что парусной сойме нужен ветер и простор, а в камышах речных заводей удобнее простые лодки и катера. Когда Взвяд отрезает вода, временные островитяне не горюют: в каждой семье есть лодка, у каждого жителя — рыбацкие сапоги, а в кладовках полно запасов. Продавщицы в Старой Руссе точно знают, когда будет потоп, — когда взвядские мужики начинают скупать водку.

Ну а мы тем временем поедем в Старую Руссу, столицу Южного Приильмения. Она хоть и не на самом Ильмене находится, но неразрывно с ним связана. Ведь рушане (так называют жителей города) в свою метрополию ездили в основном по воде, и даже в советское время озеро пересекал теплоходный маршрут. Город по местным меркам большой, а уж богатству его истории можно только позавидовать. Впервые в летописных письменных источниках Руса, так она тогда называлась, упоминается в 1167 году. Однако, что подтверждают и археологические раскопки, люди тут поселились намного раньше. Увы, официальная археология Старой Руссой занимается очень мало — раскопки проводились на территории меньше чем 0,1 % исторической застройки города, и если финансирование раскопок будет таким же мизерным, то и результаты будут скромными. А работы для археологов здесь более чем достаточно.

Уже в XI веке это был вполне компактный и богатый город. В результате многолетних раскопок археологи так и не нашли в слоях XII-XIII веков ни одного фрагмента лаптя или валенка — только остатки кожаных сапог! А в слоях XII века находили ракушки каури и куски настоящего китайского шелка, не говоря уже о европейских шерстяных тканях тонкой выделки. Можно себе представить цену шелкового платка на Новгородской земле в те времена! Богатое поселение привлекало соседей с целью хорошо пожить. Местные знатоки истории подсчитали, что город более 20 раз подвергался тотальному разорению и каждый раз восставал из пепла. Откуда, спрашивается, богатство такое? А все от соли. Какой такой соли, спросите вы? Простой, пищевой.

Старая Русса стоит на соляных источниках и всю жизнь жила этим — выпаривала соль из воды и продавала. Поэтому все близстоящие великолепные дубовые леса были вырублены и сведены на нет — их использовали для солетрубопроводов, а также как топливо для солеварен. Даже во время Великой Отечественной войны, в оккупации, когда ничего было не купить, рушане продолжали выпаривать соль и этим спасались — обменивали ее на продукты. Потому что в других местах не купить было соли, а без нее, как известно, жить нельзя. Без сахара можно, а без соли никому не удавалось. И самое интересное в городе — даже не его изрядно пострадавшие в войну и поэтому во многом новодельные достопримечательности типа купеческих особняков и

церквей, даже не отличный бальнеологический курорт, который никогда не пустует, а знаменитое Царицыно поле. Это участок в городе, который никогда не застраивался и, вероятно, застраиваться не будет, ибо здесь бьют соляные источники.

...А КОГДА — ДОСТАВАТЬ ЗАКУСКУ

Другая группа источников находится на территории курорта. Найти это чудо достаточно просто: участок находится между улицами Возрождения, Царицынский Источник и Чайковского. Вплотную подъехать невозможно, обычно машину оставляют на улице Возрождения у дома 102, там есть переулок, которым и проходят на поле. Дальше все увидите сами. Здесь были пробурены скважины, которые изливались соленой водой, она по деревянным трубам поступала в солеварни, стоявшие тут же на поле, проходила через градирни и потом рассол выпаривался. На более мелкие производства, пыхтевшие практически во всех окрестных дворах, отводили воду небольшими трубами, а то и просто с ведрами бегали на соленое озеро. А соль выпаривалась на особых противнях — цренах. Почти в каждой старорусской семье, где когда-то промышляли солью, такой црен сохранился, а конструкция его не менялась веков так десять. Ну а потом соль выпаривать стало невыгодно, теперь ее добывают промышленным способом, а источники на Царицыном поле просто выливаются на землю.

Туристы с кружками любят пробовать эту воду. Попробовать можно, это не вредно, только вот она горько-соленая, как морская вода. Возьмите закуску! Кстати, зимой на это поле тоже интересно посмотреть: источники никогда не замерзают, а от соленых испарений вся растительность вокруг покрывается густым инеем, это очень живописно. Потом вода из источников ручьями течет в реку Полисть, впадающую в Ильмень, поэтому уровень солености в этом участке озера повышенный.

Наиболее крупное промышленное добывающее предприятие организовал здесь известный в XVIII веке в России гидротехник, спроектировавший Таицкий водовод в Царском Селе и Мытищинский водовод в Москве, — Ф. В. Бауэр. Вместо того чтобы сразу выпаривать соль в привычных для рушан цренах (склепанных из металлических полос противнях для выпаривания соли), Бауэр стал использовать специальные градирни. Градирни обеспечивали более насыщенный рассол, что должно было значительно снизить количество дров для выпаривания соли. Иной раз рассол пропускали через градирни до восьми раз, прежде чем начать выпаривание! По технологии Бауэра из одного кубометра воды получали до 17 килограммов соли.

СТАРАЯ РУССА СТОИТ НА СОЛЯНЫХ ИСТОЧНИКАХ И ВСЮ ЖИЗНЬ ЖИЛА ЭТИМ — ВЫПАРИВАЛА СОЛЬ ИЗ ВОДЫ И ПРОДАВАЛА.

СОЛЯНЫЕ ИСТОЧНИКИ И СЕГОДНЯ ПРОДОЛЖАЮТ СЛУЖИТЬ РУШАНАМ, НО НЕ ДЛЯ ДОБЫЧИ СОЛИ, А В КУРОРТНЫХ ЦЕЛЯХ. КУРОРТ НА СОЛЕННЫХ ИСТОЧНИКАХ ДЕЙСТВУЕТ С 1834 ГОДА, А ЗНАМЕНИТЫЙ МУРАВЬЕВСКИЙ ФОНТАН — АРТЕЗИАНСКАЯ СКВАЖИНА ГЛУБИНОЙ 118 МЕТРОВ — ПОЯВИЛСЯ В 1859 ГОДУ.

В УСТРЕКЕ ЕСТЬ СВОЯ НАБЕРЕЖНАЯ, КОТОРАЯ ИДЕТ ПО КРАЮ УЖЕ НЕВЫСОКОГО В ЭТОМ МЕСТЕ ГЛИНТА К УСТЬЮ РЕКИ ПСИЖИ, ПО НЕЙ ВЫ ПОПАДЕТЕ В МИНИАТЮРНЫЙ РЫБАЦКИЙ ПОРТ. А ЕСЛИ ПОЙТИ В ДРУГУЮ СТОРОНУ НАБЕРЕЖНОЙ, ТО МОЖНО УВИДЕТЬ КАРЬЕРЫ, ГДЕ БРАЛИ РАКУШЕЧНИК-ПЛИТНЯК. ИМЕННО ИЗ НЕГО СТРОИЛИ СТАРЫЕ НОВГОРОДСКИЕ ЦЕРКВИ — ЭТОТ МАТЕРИАЛ ОЧЕНЬ ЛЕГКО УЗНАВАЕМ, ОН ЭКСКЛЮЗИВНЫЙ, КОГДА БУДЕТЕ ВОЗВРАЩАТЬСЯ ЧЕРЕЗ НОВГОРОД, ЗАГЛЯНИТЕ ПОСМОТРЕТЬ.



Текст: Борис ГИНАШИН

Спасти мотор от капиталки

Что делать, если мотор работает уже далеко не как новый и откровенно расходует масло?

Ремонт, замена поршневой группы, колец... Обычно мастера рисуют грустные и откровенно недешевые перспективы. В свою очередь продавцы чудо-присадок обещают справиться со всеми бедами одним махом, только купи их продукт. А можно ли на самом деле не влезать в мотор глубоко, но убрать масляный аппетит и улучшить тяговые характеристики? Современная химия дает утвердительный ответ на этот вопрос. Иногда в таких случаях помогает раскоксовка. В каких и насколько, давайте разбираться вместе.

НАЧНИ С ДИАГНОСТИКИ

К сожалению, чудес не бывает, так что не ждите рекомендаций волшебных препаратов для излечения всего и вся. Масляный аппетит мотора может быть вызван многими факторами. Например, протечками прокладок и сальников, датчиков и даже заглушек. Нарушением герметичности системы вентиляции картера. Расходом масла турбиной, подсосами его через вакуумные насосы и другие вспомогательные агрегаты. Но самые популярные причины расхода масла — износ или другие нарушения в работе сальников клапанов, они же маслосъемные колпачки, и, конечно же, расход масла через поршневую группу из-за износа или потери подвижности поршневых колец, маслосъемного в первую очередь.

Любой ремонт нужно начинать с установления причин и последствий. Так и выявление масляного аппетита обычно начинается с диагностики. Проводятся осмотр мотора на предмет течей прокладок и сальников, трубок вентиляции, мойка блока и патрубков, проверка маслорадиатора, теплообменников, проверка люфтов турбины и замасленности впускного коллектора. Если все эти проблемы устранены, а между тем масло куда-то исчезает, эндоскоп пока-

зывает в камере сгорания явный масляный нагар, особенно на самом поршне, то обычно рекомендуют мотор «вскрывать» и производить уже серьезные и недешевые работы по ремонту. Если эндоскоп видит задиры и прочие повреждения поршневой группы, альтернативы ремонту нет. А если на первый взгляд проблем не видно, но масляный нагар на поршнях и клапанах имеется, возможны варианты с раскоксовкой.

ДЕДОВСКИЕ МЕТОДЫ РАСКОКСОВКИ

О таком процессе в общем-то знали еще наши деды. Моторы тех поколений загрязнялись сами по себе очень интенсивно, и дело не только в том, что отсутствие должного научного подхода к проектированию не позволяло создать ни надежную поршневую группу, ни качественные смазочные материалы. В дополнение ко всему система питания моторов исправно поставляла сажу из-за низкой точности работы и плохого смесеобразования, да и обслуживание в целом было низкокачественным. В эти незапамятные времена родились рецепты простейших раскоксовок: водой с метанолом, керосином или растворителем. Подача в камеру сгорания воды в

любом виде, например в составе спирто-содержащих компонентов топлива или как смеси для охлаждения, впрыскиваемой во впуск, оказалась на удивление действенным средством не только против детонации, но и против образования нагара в цилиндре. Буквально полчаса работы на смеси с содержанием обычной воды до 10-20 процентов — внутри мотора все будет блестеть, поршень, камера сгорания и даже клапаны избавляются от нагара почти любой толщины, а постоянная работа на топливе с содержанием 10-15 % спирта почти гарантирует полное отсутствие нагара. Правда, этот метод почти не помогает поршневым кольцам и образует много крупных кусков нагара, которые могут иногда что-то повредить. Так что нужно быть аккуратнее, если поршневая группа чувствительна к твердым частицам, клапаны тонкие и нежные, а нагара уже много. Однако если основная проблема — именно нагар внутри цилиндров, этот метод вне конкуренции до сих пор. И даже если не поможет, разбирать такой двигатель будет куда приятнее.

Промывка поршневой группы керосином или простым растворителем для красок, включая сольвенты, далеко не так эффективна. Но рыхлый нагар иногда «отходит», да и проделать эту опе-

рацию очень просто: открутил свечи, влил жидкость, подождал, пока «отмокнет», и прокрутил, чтобы грязь вместе с остатками жидкости вылетела через свечные отверстия и клапаны. Наши деды любили повозиться с машинами, и если проделывать такие операции часто, возможно, прок и был. Не забываем, что раньше «грязный» процесс сгорания создавал много сажевого, легко растворимого нагара. На современных моторах таких легко отмываемых загрязнений обычно не бывает. А нагар на поршневых кольцах по такой методике размыть сложно, жидкость малоефективна, да и поступает ее к кольцам немного, особенно к маслосъемному, ответственному за масляный аппетит.

СОВРЕМЕННЫЕ ВАРИАНТЫ

Для современных моторов приготовили куда более эффективные препараты. Одним из старейших средств нового поколения является сервисная жидкость Shumma компании Mitsubishi. Предназначалась она для первых моторов с непосредственным впрыском, которые в силу особенностей рабочего процесса достаточно быстро закоксовывали верхнее компрессионное кольцо и создавали много нагара на поршнях. Новые технологии и использование принципиально нового подхода позволили создать состав, который был в сотни раз эффективнее керосина и растворителей. Он именно разрушал карбоновые соединения нагара, а не только смывал и разрыхлял их. При использовании не «по мануалу» пена Shumma могла заметно улучшить компрессию мотора, почистить камеру сгорания и даже добиралась иногда до маслосъемных колец, что облегчало их дальнейшую промывку. Эффективность подобного средства была оценена по достоинству, и сейчас можно приобрести более дешевые и более эффективные составы для раскоксовки очень грязных моторов, например GZox или BG211, Carbon X, но суть действия у них одна. Заливаем или распыляем в цилиндр горячего мотора и ждем. Потом выдуваем/откачиваем то, что разъела композиция щелочей и растворителей.

Более интересным оказалось применение раскоксовок в качестве присадок к маслу. Дело в том, что подобные составы с маслом плохо сочетаются. Они его разрушают, и потому в составе обычных «чистящих» присадок набор веществ обычно совершенно другой или концентрации не те. А вот добавление в масло раскоксовывающих составов дало очень интересный эффект. Если на то короткое время, пока масло еще не совсем потеряло свои смазывающие свойства, обеспечить его интенсивную циркуляцию внутри мотора и особенно в канавках поршневых колец, оно начинает растворять все ранее запасенные отложения. Процесс этот идет очень быстро. А поскольку больше всего масла поступает именно к маслосъемным кольцам, то и эффект от составов, заливаемых в кар-



тер мотора, наиболее ощутим именно для них. Побочные эффекты в виде «размягкания» и набухания резиновых деталей двигателя тоже оказались полезны: чуть размягченные сальники начинают лучше работать, и даже изношенные маслосъемные колпачки могут вдруг перестать пропускать масло. И эффект этот достаточно длительный, во всяком случае резина сохраняет эластичность

ЧЕМ БОЛЕЕ ЭФФЕКТИВНО
СРЕДСТВО РАСТВОРЯЕТ
МАСЛЯНЫЕ ОТЛОЖЕНИЯ, ТЕМ
БОЛЕЕ ВЕРОЯТНЫ «ПОБОЧНЫЕ
ЭФФЕКТЫ».

надолго, а набухание длится несколько месяцев или же до серьезного нагрева. К сожалению, как и любое лекарство, в больших дозах раскоксовка способна превратиться в яд для мотора. Степень воздействия на различные внутренние элементы двигателя у раскоксовок разная, да и моторы внутри устроены по-разному. Часто применяются окрашенные поверхности, пластиковые детали и просто мелкие фильтры, которые забиваются слившимися в картер отложениями. Чем более эффективно средство растворяет масляные отложения, тем более вероятны побочные эф-

фекты. По этой причине всегда нужно тщательно соблюдать методики, уточнять допустимость использования различных составов для вашего двигателя и возможные способы их применения. Несоблюдение этих правил чревато потерей давления масла из-за изменения его вязкости, разрушением успокоителей цепей, датчиков давления и уровня масла, соленоидов регулировки, заглушек или даже масляного картера целиком, они сейчас могут изготавливаться из пластика.

РЕЗЮМЕ

Новые технологии раскоксовки являются крайне эффективными, но и куда более дорогими. Они требуют многократной промывки, тщательного соблюдения методики, качественных материалов и профессионалов, способных все это совместить. При этом могут предотвратить капремонт, который дороже на порядок.

Однако всегда возможен выбор средств: от очень эффективных, дешевых и откровенно опасных для мотора при неправильном применении вроде димексида до крайне простых в применении, но куда менее эффективных составов для использования в неспециализированных сервисах, таких как Shumma или BG211.



РЕВОЛЮЦИОННОЕ ТОПЛИВО ЭКТО 100



АБСОЛЮТНАЯ ЭНЕРГИЯ РОЖДАЕТ АБСОЛЮТНУЮ СКОРОСТЬ

ЭКТО 100

