

Кроссовер за миллион

10-12

ПОЛЕЗНЫЙ ЖУРНАЛ ДЛЯ АВТОМОБИЛИСТОВ

Заправка

16+

курьер-советник



август 2019 #4 (052)

Гость номера:
Семен Альтов
14-15



Suzuki Jimny -

создан для выживания

13

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

Распространяется бесплатно. 16+

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

ДИРЕКТОР
С. А. ЯРКОВА.

ГЛАВНЫЙ РЕДАКТОР
К. Е. ГАВРИЛЬЧИК.

ДИЗАЙНЕР-ВЕРСТАЛЬЩИК
А. С. ФРУМКИН.

Адрес издателя и редакции:
197136, СПб, ул. Всеволода Вишневского, д. 12, лит. А, пом. 2Н, офис 203, тел. 401-68-30.

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

Адреса в интернете:
COURIER-MEDIA.COM
E-MAIL: info@kurier-media.ru

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

Тираж 20 000 экз.
Заказ № 1800-19.

Установленные дата и время подписания в печать — 16.08.2019, 16.00. Фактические дата и время подписания в печать — 16.08.2019, 16.00. Дата выхода — 20.08.2019.

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:
SUZUKI JIMNY / GLOBALSUZUKI.COM

ПОСМОТРЕТЬ ПРЕДЫДУЩИЕ НОМЕРА ЖУРНАЛА МОЖНО ЗДЕСЬ:



В РОССИИ СТАРТОВАЛИ ПРОДАЖИ TOYOTA GR SUPRA

9 АВГУСТА В РОССИИ начались продажи спортивного купе Toyota GR Supra, сообщает агентство «Автостат» со ссылкой на пресс-службу японского автопроизводителя.

Автомобиль будет доступен всего лишь в 13 дилерских центрах, расположенных в 9 городах нашей страны. При этом эксклюзивные тест-драйвы новинки будут организованы на гоночных треках в Москве, Петербурге, Краснодаре и Ростове-на-Дону. Новая Supra является первой глобальной моделью Toyota, выпускаемой под брендом GR — Gazoo Racing. Под капотом новинки установлен 6-цилиндровый турбомотор мощностью 340 л. с. До 100 км/ч новая GR Supra разгоняется всего за 4,3 секунды, причем «потолок» максимальной скорости искус-

ственно ограничен на отметке спидометра в 250 км/ч.

Напомним, что Toyota Gazoo Racing — это подразделение компании, занимающееся разработкой и производством гоночных автомобилей, спорткаров и спортивных версий серийных моделей. В настоящее время ее модельный ряд включает две линейки — GR и GR-Sport. Если модели GR являются истинно спортивными, то автомобили серии GR-Sport — более массовые. При этом запуск нескольких моделей линейки Toyota GR-Sport на российском рынке намечен на 2020 год.



TOYOTARU

НОВЫЙ DEFENDER ДОЕДЕТ ДО ПОКУПАТЕЛЕЙ В 2020 ГОДУ

СТАЛИ ИЗВЕСТНЫ новые подробности о Land Rover Defender следующего поколения, премьера которого состоится в сентябре на Франкфуртском автосалоне, сообщает агентство «Автостат».

Продажи новинки начнутся в 2020 году. По данным СМИ, внедорожник будет доступен с пневматической подвеской. В основу нового Defender ляжет алюминиевый монокок, который уже используется на новых Range Rover, Range Rover Sport и Discovery. При этом он подвергнется существенной модернизации — в частности, инженеры марки усилят подрамники и рычаги подвески. Кроме того, на

внедорожнике применят особые настройки системы полного привода, а также фирменной системы помощи движения по бездорожью Terrain Response. Как и прежде, Land Rover Defender будет доступен в трех- и в пятидверной модификации. А вот двигателей V8 внедорожник лишится — в линейку агрегатов войдут бензиновые и дизельные моторы с четырьмя и шестью цилиндрами. Двигатели будут работать в паре с автоматической коробкой передач.



LANDROVER.RU

ВОДИТЕЛЕЙ БЕЗ ОСАГО НАЧАЛИ ВЫЛАВЛИВАТЬ ВИДЕОКАМЕРЫ

В РОССИИ начала работать видеосистема автоматического выявления не застрахованных по ОСАГО машин. Пока она действует в пилотном режиме в Москве, ГИБДД ограничивается письмами с предупреждением для нарушителей, — сообщает «Коммерсантъ». В дальнейшем водителям без полиса начнут приходиться извещения о штрафах. По сведениям «Ъ», за три месяца тестирования камеры выслеждали на дорогах более 700 тысяч автомобилей без страховки.

Введение отлова машин без ОСАГО с помощью видеокамер планировали еще три года назад, но сроки неоднократно переносили. Основная сложность с ее запуском кроется в механизме информационного обмена между оператором системы видеонаблюдения, дорожной инспекцией и базой Российского со-

юза автостраховщиков. Автоматическая проверка все еще не налажена. «Пока речь идет фактически о ручной сверке баз данных», — резюмировал один из собеседников издания.

Штраф за управление автомобилем без полиса ОСАГО сейчас составляет 800 рублей. В июне 2019 года на рассмотрение в Госдуму был внесен законопроект об ужесточении ответственности — вплоть до лишения прав за повторное управление машиной без полиса. Российский союз автостраховщиков поддерживает эту меру.

По мнению экспертов страхового рынка, система автоматического выявления поможет потеснить мошенников, продающих фальшивые электронные полисы «автогражданки». Многие водители покупают электронное ОСАГО ниже



PIXBAY.COM/FRANK MAGDELVINS

рыночной цены и ездят, не подозревая, что на самом деле страховки у них нет. Письма с предупреждениями заставят их озаботиться оформлением подлинного полиса и впредь не доверять жуликам.



ЯН ЗИНГЕР

ВОКРУГ СВЕТА — ЗА 37 ДНЕЙ

ПЕТЕРБУРЖЕЦ ЯН ЗИНГЕР совершил кругосветное путешествие на трехколесном спорткаре Slingshot. Он в одиночку преодолел более 26 тысяч километров, поставив мировой рекорд, который теперь занесут в Книгу рекордов Гиннеса.

Ян Зингер стартовал из Петербурга 15 июня и проехал по всей территории России, а затем побывал в Канаде, США и Европе. По его словам, из маршрута выпали Китай, который не пустил гостя, и Мексика, которую путешественник объехал стороной по соображениям безопасности.

К экспедиции Ян Зингер готовился целый год и в итоге смог объехать вокруг

света всего за 37 дней. При этом вдали от дома он провел чуть больше времени — у петербуржца произошло ЧП при перелете из Штатов в Швейцарию, поскольку согласно американским законам байк должен был провести три дня в карантине. Затем произошла путаница на таможне, и транспортное средство снова не смогло прилететь к хозяину в Европу. В результате в родной город путешественник вернулся в начале августа.

По словам Яна Зингера, одной из целей поездки было показать, что в мире огромное количество возможностей, а человеческий потенциал не имеет границ.

РЕТРОМАШИНЫ — ПО ЦЕНЕ ВЕЛОСИПЕДА

РЕСТАВРАЦИОННАЯ И РЕМОНТНАЯ автомобильная компания Aspen Import Auto в американском штате Колорадо выставила на распродажу все имеющиеся ретромашины, чтобы скорее освободить площадку в связи с переездом, сообщает портал «Курьер-Медиа». Цена автомобилей чисто символическая — от 200 до 250 долларов (около 16 000 рублей). Об этом компания рассказала на своей странице в Facebook, приглашая всех желающих раскупить остатки транспорта. Столь низкие цены на эксклюзивные модели объясняются тем, что машины находятся не в идеальном состоянии и потребуют вложений. Почти все они не на ходу, поэтому покупателям придется вывозить их со стоянки самостоятельно.

Зато выбор машин впечатляет — в большом количестве представлены родстеры Fiat 124 Spider выпуска 1966-1979 годов, кабриолеты X1/9 и 850, седаны модели 128 и 131. Также можно купить

автомобили Lancia Beta и Lancia Scorpion (итальянское купе Lancia Montecarlo продавалось под названием Lancia Scorpion в

США с 1975 по 1981 год), Subaru XT6 из Японии, Simca из Франции и Yugo из бывшей Югославии.



WIKIMEDIA.ORG/FIAT-124 SPIDER 1974

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

Текст: БОРИС ИГНАШИН

Фото: HYUNDAI.COM



Hyundai Tucson: напористый и яркий

Корейские кроссоверы нынче в тренде, правда, в качестве лидера продаж у нас выступает Creta, а вот более крупный Hyundai Tucson как-то потерялся в тени и уступает даже соплатформенному KIA Sportage. Впрочем, в абсолютных цифрах все очень неплохо, к тому же машину недавно основательно обновили, и продажи идут вверх.

НОВЫЕ МОТОРЫ И КОРОБКИ

Нынешний Hyundai Tucson наследник модели ix35, которая, в свою очередь, в России сменила Tucson в кузове JM, выпускавшийся до 2010 года. В новом кузове TL машина производится с 2015 года, а в 2018 году пережила глобальный рестайлинг — с полной заменой салона, новыми штрихами во внешности и об-

новлением силовых агрегатов. Приятных изменений меньшего масштаба тоже хватает: так, машина получила в числе опций полностью светодиодную оптику, обновилась навигация и т. д. На первый взгляд машина интересная, а почему она менее популярна, чем ближайšie «сородичи», будет интересно разобраться.

Правильно называть машину «Хенде Тусон». Свое имя кроссовер получил в честь американского города в штате Аризона, жаркого и сухого. К характеру авто это вряд ли имеет какое-то отношение, зато название честно сообщает нам, что машина создавалась в расчете на вкусы американского водителя, и это стоит учитывать. Tucson — простой и довольно крепкий, непритязательный и не пытается быть больше, чем транспортным средством.

В технической части машина после рестайлинга способна удивлять. Привыкшие к простым атмосферным моторам на корейских машинах покупатели смущаются моторной гаммой, из которой изыали моторы 2,4 литра, зато теперь автомобиль можно заказать с турбомотором 1.6 и преселективной автоматической коробкой передач, в просторечии DSG. Турбодизельная версия имеет восьмиступенчатую АКПП, да и мощность в 185 л. с. для дизельного двухлитрового мотора до сих пор выглядит внушительно. Но самой популярной версией машины наверняка останется самая обычная, классическая комплектация, простой атмосферный мотор 2.0 и шестиступенчатая АКПП. Для поклонников «олдскула» Tucson можно заказать с МКПП, правда только с передним приводом. А вот пол-

В ТЕХНИЧЕСКОЙ ЧАСТИ машина после рестайлинга способна удивлять. Привыкшие к простым атмосферным моторам на корейских машинах покупатели смущаются моторной гаммой, из которой изъяли моторы 2,4 литра, зато теперь автомобиль можно заказать с турбомотором 1.6 и преселективной автоматической коробкой передач, в просторечии DSG.



ный привод тут с достаточно продвинутой муфтой, способной реализовать 60 % мотора на задней оси, что должно хорошо сказаться на возможностях автомобиля на бездорожье. В остальном все довольно типично. Мотор — поперечно спереди, подвески — спереди МакФерсон, а сзади — многорычажка. Размеры салона, оснащение и дизайн — все без особых изысков. Азиатский кроссовер среднего размера, приятного дизайна и с неплохим базовым оснащением и набором опций.

ВНЕШНОСТИ И ОПЦИИ

В тест-драйве принимал участие Tucson с мотором 2.0, шестиступенчатой АКПП и полным приводом в комплектации Family. Это одна из началь-

ных комплектаций, но тем не менее из реально необходимого в ней есть все. Двухзонный климат, АБС+ESP, круиз, датчики света и дождя, электропривод багажника, полный набор подушек безопасности, датчики давления в шинах, неплохие мультимедийная система с WT и экран, а также камера заднего вида, все нужные регулировки, приводы и т. д. имеются. Хотелось бы добавить светодиодные фары головного света и лучшие материалы отделки салона, но это невозможно. Только если покупать машину с другим мотором и коробкой. Стоимость такого автомобиля составляет 1 689 000 рублей, что несколько выше, чем объявленные минимальные 1 499 000 за самую простую версию с передним приводом и МКПП, но доплата не выглядит слишком большой.

Внешность нового автомобиля приятна и вместе с тем безлика. Простите меня, поклонники азиатской школы дизайна, но я не испытываю к новому «напористому и яркому» дизайну никаких положительных чувств, как, впрочем, и отрицательных. Машина вполне гармонична, не очень запоминается, и через пять минут я уже забыл о том, как она выглядит. Совершенно стандартные пропорции, уверенная напористость, и при этом явно видно, что машина не для бездорожья и грязи. Пластиковый «обвес» — штука неплохая, арки в нашем климате с ним сохраняются хорошо, но выступающий пластиковый порожек даже летом способен испачкать джинсы, а если вы косите под хипстера и носите их подвернутыми, то можно даже зацепиться и собрать целую пригоршню грязи после

небольшой поездки по грунтовке. Причем джинсы будут грязными от колена и ниже — посадка достаточно высокая, а порог сильно вынесен от сиденья. Дальше критиковать не буду, рейлинги на крыше аэродинамичные и низкие, зеркала большие и удобные, ручки не пачкаются, багажник с электроприводом, и руки при закрытии останутся чистыми, да и при открытии максимум палец испачкаете, если ключ не под рукой.

САЛОН И БАГАЖНИК

Попасть на переднее сиденье несложно, разве что джинсы пачкаются, если пороги грязные. Внутри довольно просторно. Все красиво и удобно, к эргономике придраться бесполезно, она не образцовая, но радует присутствием классических кнопок климат-контроля, удобно расположенным подлокотником, привычными кнопками на руле, отлично читаемой классической приборной панелью и приятным дизайном. Вот только мультимедийная система в виде «планшета» мне кажется не лучшим решением, но это личное. Конечно, кнопка электроручника и drive mode рядом с подстаканником — это саботаж, но зато все под рукой.

Выглядит все нарядно, но не вычурно. Много приятных мелких дизайнерских элементов, таких как прострочка и окантовка, но качество материалов на ощупь уже не столь радует. Кожа руля «потеет», да и скользкая, панель гулкая, хотя мягкая вставка добавляет приятных впечатлений. Грубоват пластик консоли и дверных карт, зато есть место для беспроводной зарядки. Поставить смартфон при этом некуда, можно только положить, крепление на дефлекторы выглядит не лучшим решением (они хлипковаты), а до лобового стекла тянуться далеко. Зато сиденья вполне удобные, подушка длинная и удачно сprofilирована. А вот более «навороченные» сиденья с регулировками длинны подушки и подпора в этой комплектации отсутствуют.

Залезть на задние сиденья сложнее, само сиденье чуть выше, а вот «шаг» приходится делать больше. Внутри при этом

достаточно удобно, если спереди водитель ниже среднего роста. Иначе колени упрутся в жесткую спинку переднего сиденья. А центральная консоль откровенно мешает среднему пассажиру или перемещению между правым и левым местами, если размер ноги у вас больше 43-го. Климат двухзонный, но сзади воздухопотоки организованы хорошо, стекла быстро очищаются от запотевания, в лицо приятно дует прохладой. Сама подушка сиденья удачно сprofilирована, крепления ремней уложены в свои ниши, крышки креплений IsoFix прикрывают механизм и выглядят очень эстетично, угол наклона спинки можно поменять. Обратная сторона системы изменения угла наклона спинок задних сидений — отсутствие жесткой полки багажника, а значит, и повышенная шумность на заднем ряду, да и положить вещи на шторку не получится. Над головой места неожиданно много, можно откинуться даже при самом вертикальном положении спинок.

Багажник у машины неплохой, сама шторка очень удобная, имеет несколько положений, и для нее даже есть ниша, если она не нужна вовсе. Под полом багажника располагается полноразмерное запасное колесо, да еще и на легкосплавном диске. А весь объем необходимого водительского скарба можно упрятать по краям ниши. Крепления для груза имеются, их практичность в целом на твердую четверку, разве что новомодных кнопок складывания сидений из багажника нет, зато пол ровный и раскладывается в площадку длиной в 180 см. Да и электропривод — это удобно, если вы подходите к машине с сумками.

КЛЮЧ НА СТАРТ

За рулем машины устроиться легко, для моих 183 см роста и неплохого животика места хватает с запасом, над головой пространство имеется. Правда, край капота не видно в любом случае и габариты «читаются» не очень хорошо, зато зеркала удобны и камера заднего вида позволяет не думать об обзоре назад. Приборы читаются отлично. На мой взгляд, новомодные электронные дис-

плеи заметно уступают по эргономике хорошей «классике», а достаточно крупный дисплей мультимедийной системы с возможностью подключения смартфона максимально функционален для использования с навигацией. Старт мотора кнопкой, и звук его слышен только по началу, пока он не прогрелся. Через несколько минут все стихает, и атмосферник под капотом не слышен и не выдает себя вибрациями.

Старт с места неожиданно резкий, впрочем, сразу вспоминается Creta, там АКПП настроена точно так же. Это по началу радует псевдоспортивнойностью, но очень напрягает при парковке и маневрировании в ограниченном пространстве. Динамика двухлитрового мотора лучше всего характеризуется как «достаточная для города», а вот на трассе уже стоит быть аккуратнее. При скоростях за сотню машина становится откровенно ленивой, больше шума, чем динамики, выкручивающийся «в звон» мотор не дает тяги, скорость растет не спеша. В остальном к управлению тягой не придраться, коробка услужливо подключает нужную передачу, моментально переходя на две-три ступени вниз при необходимости, передачи при спокойном движении выбирает адекватно, не доставая переключениями вверх-вниз без видимых причин. Но если вы думаете, что кроссовер — это спортивно и вообще любите «позажигать», то я вас расстрою. Даже с МКПП — это совершенно «пензионерский» вариант. Лучшую динамику обеспечат моторы 1.6t или 2.0 турбодизель, но даже с ними эта машина вряд ли станет более драйверской. К тормозам никаких претензий, работают они хорошо, точно и удобно. Разве что слабая тяга на холостых у АКПП вынуждает использовать режим AutoHold электронного ручника, иначе машина скатывается назад на крутых горках. На петербургских мостах вы вряд ли столкнетесь с этой проблемой, а в пробке в многоэтажном паркинге будет неудобно: или резковатый старт с пробуксовкой колес после короткого отката (особенно в дуге), или задержка из-за «автохолда».

Рулитя Tucson точно и солидно. Руль достаточно тяжелый даже в обыч-





ном «комфортном» режиме, в городских условиях это не напрягает, а на трассе тем более удобно. Крены при обычном маневрировании небольшие, и машина ощущается достаточно жесткой и собранной. Только не стоит излишне активно маневрировать: автомобиль при большой скорости и амплитуде работы рулем вдруг «теряется», начинает плыть передней осью, пропадает реактивное действие на рулевом колесе, оно становится совсем уж искусственным и вязко-неинформативным, и проявляет себя раскачка. Хуже, если под колесами грунтовка, задняя ось может неожиданно дать тяги, и хорошо, что тут есть ESP. Машина просто намекает, что не ее это, не нужно шустрить, это не горячий хетчбэк и даже не европейская школа настройки подвесок и электроники.

Комфорт в Tucson достаточно специфичный. К эргономике претензий нет, но на ходу машина достаточно жесткая, по мере ухудшения дорог это делает автомобиль все менее и менее приятным, а на разбитой грунтовке оборачивается ощущением запаса по энергоемкости подвески. Правда, пройти «ходом» разбитый участок вы не захотите, салон начинает греметь даже на неплохой гравийной дороге, недавно пройденной грейдером, не говоря уже о более разбитых вариантах. А вот с шумоизоляцией все хорошо. На скорости до 110-130 км/ч

и спокойном стиле передвижения разве что аэродинамические шумы где-то снизу немного мешают музыке и разговору передних пассажиров. Сзади уже на меньшей скорости появляются низкочастотные шумы, но до откровенного дискомфорта далеко. На шершавом асфальте начинают гудеть задние арки, зимой это может стать очень неприятным, но летом на штатной резине все хорошо.

Поскольку Tucson — кроссовер, традиционно несколько слов о проходимости. Я не забирался в глубокую грязь, но петербургская погода позволила полноценно «насладиться» передвижением по лужам и глубокой глинистой колее. На удивление неплохо тянет задняя ось, она подключается без ощутимых задержек и позволяет ехать с постоянной пробук-

совкой длительное время. Ни сигналов о перегреве муфты, ни падения тяги на задней оси не замечено. А общая проходимость машины ограничена в первую очередь геометрией переднего бампера (он «снимает» холмики даже на средних грунтовках) и возможностями резины. Геометрия подвесок совсем не внедорожная, но система ESP хорошо справляется диагональными вывешиваниями, если машина еще не потеряла ход совсем. А вот мыть машину после внедорожных покатушек тяжело: грязь забивается везде, войлочные локеры задних колес отмыть вообще невозможно, грязь свисает с аэродинамических экранов днища и забивает радиаторы. В общем, для таких режимов эксплуатации машина не очень подходит.



РЕЗЮМЕ

Удивительно, но спустя неделю после тест-драйва у меня осталось только впечатление, что с машиной все было хорошо: чтобы «оживить» память, пришлось просматривать снятые фото. Это автомобиль-функция, он не очень индивидуален, но удобен и практичен. Вот только расход топлива великоват. В городском спокойном режиме он уверенно поднимался выше 12 литров и доходил до 15 при динамичном передвижении, зато на трассе можно увидеть цифры менее 7 литров при спокойной езде. Если вам нужна длинная гарантия и простые силовые агрегаты, Tucson — ваш выбор. Правда, надежность моторов серии G4KD и прочих скомпрометирована и до конца непонятно, все ли в порядке с ними у нынешнего поколения.

Кроссовер за миллион

Текст: Борис Игнашин
Фото: с сайтов производителей

Кроссоверы остаются самым востребованным классом на российском автомобильном рынке. Как среди новых, так и среди подержанных машин. Сегодня наш материал о выборе авто в ценовой категории около 1 миллиона рублей. Что предпочесть — дешевую комплектацию нового автомобиля или его же, но в версии подороже и возрастом в год-два? А может, вообще выбрать что-то заметно старше, но солиднее. Ведь машины выше классом могут быть не только комфортнее, но и иметь более надежные силовые агрегаты.

HYUNDAI CRETA

Новые или почти новые машины «за миллион» и без пробега в этом классе — это в первую очередь Hyundai Creta и Renault Duster. Им на пятки наступают Renault Kaptur и Nissan Terrano, но это все различные варианты той же платформы B0 от Renault-Nissan. Предложения других моделей возрастом до года единичны, хотя попадаются и Nissan Juke, и Suzuki Vitara, какое-то количество Ford EcoSport также присутствует в выборке. Что они могут предложить?

Лидер продаж новых иномарок — Hyundai Creta — радует в первую очередь сочетанием неплохих шестиступенчатых коробок передач с достаточно мощными моторами 1.6, что обеспечивает неплохую динамику даже самой слабой версии машины, а также вполне

актуальным дизайном. Подкачали размеры, но в этом классе Creta не самая маленькая внутри. EcoSport ощущается куда менее удобным, да и Duster немногим просторнее, хотя багажник у него больше. Новую машину в богатой комплектации с мотором 2.0 или полным приводом за эту сумму не купить, она дороже тысяч на триста, да и основная масса предложений за миллион может оказаться обманом. Машина до сих пор в дефиците, срок ожидания на заказные или самые дешевые комплектации может быть больше трех месяцев. Машины «в наличии» обычно не самое выгодное предложение: или в цену заложена какая-то переплата, или б/у машину выдают за новую, это не говоря уже о более наглом обмане. Тем не менее шансы приобрести Creta в диапазоне до миллиона есть,

в том числе в самых востребованных вариантах с автоматической коробкой передач. А вот предложения ценой менее 950 тысяч наверняка обман.

DUSTER И TERRANO

Renault Duster и его клон в лице Nissan Terrano — одни из лидеров сегмента на протяжении уже многих лет. Очень практичная машина и сравнительно недорогая. За миллион с мелочью можно найти уже полноприводную новую машину с мотором 1.6 в комплектации Drive или переднеприводную машину с 2.0 АКПП. В отличие от Hyundai данный вариант не пытается радовать прогрессивными техническими решениями, богатым оснащением или дизайном. Все практично, довольно мрачно и



просто. Для города Duster подходит куда меньше, зато можно купить вариант с полным приводом, к тому же эта машина куда крепче и проще в обслуживании. К сожалению, четырехступенчатая АКПП серии DP8 не может похвастаться надежностью, моторы не радуют динамикой и топливной экономичностью. Зато с проходимостью проблем нет: если бамперов не жалко, то машина проедет там, где городской житель ходить не станет.

Альтернативу паре «сильный и красивый» предоставляет еще одна машина от Renault. Kartur тоже основан на платформе ВО, и многие воспринимают его как еще один клон Duster, но на деле это куда более новая разработка. У Kartur приятнее салон, чуть лучше эргономика, аэродинамика, больше места внутри. Управляемость настроена совсем иначе, и машина едет совершенно по-другому. К тому же у этой машины мотор 1.6 сочетается с вариатором, что создает очень неплохой городской вариант. И пусть этот вариатор по надежности не факт что лучше старой четырехступенчатой АКПП, но как минимум машина получается достаточно экономичной. Хотя в случае Renault оптимальным выбором все также видится шестиступенчатая МКПП. В среднем комплектация Kartur несколько дороже Duster: чтобы уложиться в условный миллион, нужно сильно себя ограничить, но самый простой 1.6 CVT обойдется в 995 000 рублей, а 1.6 МКПП5 можно приобрести не в самой бедной комплектации Drive за 1 025 000 рублей.

Все четыре дешевых кроссовера легко преодолевают порог в 1,3-1,4 млн рублей, если вы вдруг начнете добавлять опции, но игра едва ли стоит свеч. Обычно проще посмотреть модель классом выше, например Hyundai Tucson, в базовой комплектации с МКПП он будет чуть дороже двухлитровой Creta с АКПП с похожим набором опций, при том что автомобиль куда удобнее и солиднее.

Если же покупать машину возрастом до двух лет, можно подыскать и более богатые комплектации этих автомобилей исходя из нашего бюджета. Но предложений менее 900 000 рублей будет немного, и они будут сомнительны. Зато за условный миллион можно найти немало кроссоверов классом выше.



YETI, TIGUAN И KUGA

Среди самых популярных моделей 2016-2017 годов в первую очередь Nissan Qashqai и X-trail и Mitsubishi Outlander и ASX, а также Ford Kuga. За эти деньги можно найти Kia Sportage, Suzuki Vitara, попадают и Skoda Yeti, и VW Tiguan первого поколения, и Mazda CX-5 I. У этих машин уже совершенно другой набор достоинств.

Европейские Yeti и Tiguan порадуют управляемостью, неплохой эргономикой и не всегда богатыми комплектациями, а также хорошим качеством ЛКП и материалов, что позволяет им в возрасте трех лет выглядеть не хуже, чем новые, при минимальном уходе. К тому же скрутить пробег у этих машин на порядок сложнее, чем у корейских и японских, что в нашем случае немаловажно. А вот вопросы с надежностью стоят остро. Yeti после рестайлинга с мотором 1.6 и АКПП достаточно консервативна и надежна как минимум до пяти лет эксплуатации и пробега в 120-150 тысяч, чего нельзя сказать о Yeti и Tiguan с турбомоторами 1.8-2.0 и коробками DSG. В отношении преселективных роботов этих лет выпуска плохого сказать ничего нельзя. DQ250, который стоял на этих авто, довольно надежен, но они весьма чувствительны к человеческому фактору. Ну а турбомоторы EA888 имеют много слабых мест. Хотя в этих поколениях они не очень склонны к масложору, но

проблемы с цепью ГРМ, задирами опоры распредвала и фильтрами балансвалов случаются, как и другие неприятности с топливной системой, вентиляцией и наддувом. Требуется тщательная диагностика и полное понимание плюсов и минусов конструкции. Tiguan с мотором 1.4 — тоже очень рискованное приобретение, даже его версия в 122 л. с. имеет набор проблем с цепью ГРМ, а у более мощных версий к ним добавляются серьезные опасения за ресурс поршневой группы и масляный аппетит. Тем не менее проблемы с моторами решаемы, да и диагностируются они хорошо. Жаль, что в этой ценовой категории их мало, не больше десятка предложений по каждой модели.

Ford Kuga после ухода марки с российского рынка многие пытаются продать, и цена держится очень привлекательная для машин такого возраста и состояния. Но проблема в том, что сама машина тесновата внутри, а ее АКПП серии 6T40/6T45 внушает куда больше опасений за ресурс, чем DSG. Хотя в целом эти машины проявили себя неплохо, особенно с мотором 2.5. А вот с наддувным 1,6-литровым EcoBoost и преселективной коробкой хлопот побольше, они очень чувствительны к качеству обслуживания и режиму эксплуатации. Зато «фордов» много, и есть шанс подобрать удачный экземпляр. Правда, остается вопрос с ликвидностью.



SPORTAGE, OUTLANDER И ДРУГИЕ

Kia Sportage/Hyundai Tucson пораду-ют в первую очередь тем, что у них еще есть гарантия, ведь производитель на основную часть агрегатов дает все 5 лет. Правда, есть нюансы: так, ресурс катализатора, который легко «убивает» мотор, куда меньше, а шансы на то, что мотор будет поврежден именно из-за него, очень высоки. Вполне надежны коробки, причем обычные АКПП не особенно чувствительны к стилю эксплуатации, за исключением открытых «гонок». А еще эти машины хорошо сбалансированы, имеют современный набор опций, почти европейскую эргономику и вполне приличное качество материалов. Дизайн неплох. Правда, есть определенные сложности со стуком моторов 2.0 и 2.4, да и в целом число предложений ограничено, их заметно меньше, чем Ford, и лишь чуть больше, чем Skoda/VW. Ну не хотят владельцы расставаться со столь молодыми Hyundai и Kia.

А вот машины Nissan Qashqai/Nissan X-trail, которые в этом поколении суть близнецы и отличаются лишь длиной задней части кузова, продают охотно в этой ценовой категории. И причин тому несколько. Они были несколько дешевле моделей, упомянутых ранее, и цена быстрее упала в нужный нам диапазон. А вторая причина — это проблема с вариаторами Jatco JF015E/RE0F11A, которые ставили на машины с мотором 1.6. На машинах с мотором 2.0 вариатор другой, куда более надежный JF011E, но большинство автолюбителей различий между моделями вариаторов не делают, а значит, цена снижается у модели в целом. Вариатор JF015E, применяемый также на Mitsubishi ASX и Suzuki Vitara, оказался не особенно удачным. Новая конструкция с планетарным делителем и рано блокируемым гидротрансформатором поначалу была откровенно ненадежной, со множеством сбоев. Да и после всех модификаций он остался очень чувствительным к манере вождения, все родовые недостатки вариаторов в виде плохой работы до прогрева, раннего износа ремня при частом торможении двигателем в спортивном режиме у него были дополнены износом фрикционных блокировки

муфты, перегревом и другими проблемами. Как итог — много ремонтов коробок при пробегах еще до сотни тысяч.

Вот с моторами 2.0 у Nissan стоит совсем другой вариатор, и он действительно неплох. Если менять масло каждые 50-60 тысяч и не пренебрегать основными правилами эксплуатации, он может пройти более 200-250 тысяч километров до первых ремонтов. Правда, с мотором 2.5 на X-trail шансы на это меньше, но все же имеются. В остальном машины неплохи, хотя еще встречаются трещины головки блока цилиндров у моторов 2.0-2.5, но это достаточно редкая, хоть и предсказуемая неприятность.

Наличие в ценовой категории трехлегков Mitsubishi Outlander/ASX тоже не сюрприз. Помимо откровенно скучного дизайна салона у Outlander и не очень хороших материалов отделки в минус репутации работают и проблемы с вариаторами, хотя у Outlander стоит как раз JF011E, но очень много машин с моторами 2.5, да и сама машина тяжелая, а значит, и вариаторы работают на пределе. А у ASX с 1.6 тот же злосчастный JF015E, и в итоге владельцы просто боятся вариаторов. Да и японские моторы последнее время не блещут феноменальной надежностью. Во всяком случае, серия B11/B12 имеет те же проблемы, что и родственные двигатели G4KD/G4KA и другие на Hyundai/KIA, могут при сравнительно небольших пробегах иметь задиры и стук поршней. Это не очень распространенная проблема, но тем не менее на репутации и стоимости она сказывается. Стоимость более нового и компактного ASX на вторичном рынке сравнима с более крупным и дорогим Outlander — что удивительно.

Редкие предложения на Suzuki Vitara последнего поколения встречаются, шансы найти машину в нужной комплектации минимальные, но есть. Сам автомобиль вполне интересен. Но в первую очередь тем, что это настоящий полноприводный минивэн. Очень просторный внутри для своих размеров, но при этом компактный, с хорошим качеством материалов отделки и с хорошей эргономикой. Но, к сожалению, вариатор тут тоже очень проблемный JF015E, и почти наверняка машины будут с «подводными камнями».

А вот Mazda CX-5 первого поколения — вариант неплохой, но именно 2016 года и с ценой около миллиона они — редкость. В среднем машины эти немного, но дороже. В ценовой категории до миллиона в основном встречаются машины 2015 года выпуска и более ранние. Машина хороша, имеет надежные силовые агрегаты, но по долговечности ЛКП и материалов салона, а также по шумоизоляции традиционно уступает европейским маркам. В остальном CX-5 — одна из самых удачных машин в своем классе. Но, к сожалению, шансы найти хороший экземпляр в нашем ценовом диапазоне невелики, это будут самые дешевые машины этого года выпуска.

Остальные модели в данной ценовой категории встречаются редко, делать выводы по единичным экземплярам не стоит. А рассматривать всерьез б/у китайские машины пока сложно. Можно отметить только очень выгодные предложения от Naval, их модели H2 и H6 в этой ценовой категории можно приобрести с минимальными пробегами, и их очень много, чуть меньше, чем Duster и Creta. При качестве материалов отделки и сборки на хорошем европейском уровне все же стоит отметить слабые ступицы и откровенно потеющие впускные патрубки турбомоторов 1.5, а также забавные огрехи перевода в русификации систем. Но машины будут почти новые, еще на гарантии, и это кроссоверы, относящиеся к С-классу, да еще с очень хорошим уровнем оснащения.

РЕЗЮМЕ

Выбор в данной ценовой категории достаточно широкий, и достойных представителей хватает. Вторичный рынок составляет существенную конкуренцию новым машинам в минимальной комплектации, особенно если у вас высокие требования к оснащению и характеристикам машин. Но всегда есть искушение приобрести автомобиль еще чуть старше и выше классом, ведь, накинув годик-другой, можно купить что-то из премиальных авто, пусть и не в лучшем состоянии, или просто что-то большое или мощное.

А ВОТ MAZDA CX-5 ПЕРВОГО ПОКОЛЕНИЯ — ВАРИАНТ НЕПЛОХОЙ, НО ИМЕННО 2016 ГОДА И С ЦЕНОЙ ОКОЛО МИЛЛИОНА ОНИ — РЕДКОСТЬ. В СРЕДНЕМ МАШИНЫ ЭТИ НЕМНОГО, НО ДОРОЖЕ. В ЦЕНОВОЙ КАТЕГОРИИ ДО МИЛЛИОНА В ОСНОВНОМ ВСТРЕЧАЮТСЯ МАШИНЫ 2015 ГОДА ВЫПУСКА И БОЛЕЕ РАННИЕ.





Новый Jimny — создан для выживания

ФОТО: JIMNY.SUZUKI-MOTOR.RU

SUZUKI JIMNY 2019 МОДЕЛЬНОГО ГОДА ПОСТУПИТ К РОССИЙСКИМ ДИЛераМ ОСЕНЬЮ ТЕКУЩЕГО ГОДА, А ЗАКАЗЫ НА НОВИНКУ ПРИНИМАЮТСЯ УЖЕ С 1 АВГУСТА, СООБЩАЕТ ПОРТАЛ GT-NEWS.RU.

Принципиальная конструкция автомобиля не изменилась: перед нами по-прежнему внедорожник с пружинным шасси и двумя неразрезными мостами, механизмом полного привода и понижающей передачей в раздатке. Новая рама стала более жесткой за счет дополнительных поперечин. Колесная база осталась такой, как и прежде, — 2250 мм. Габариты внедорожника: 3480×1645×1725 мм, а дорожный просвет — 210 мм.

Экстерьер новинки типичен для внедорожников японской компании. Геометрия кузова немного напоминает «Ниву» и, конечно же, «Гелендваген». Салон Suzuki Jimny полностью изменен. В первую очередь хочется отметить наличие угловой передней панели и аналоговых приборов. Медиасистема автомобиля вполне соответствует реалиям нашего времени. За комфорт водителя и пассажиров отвечает климат-контроль.

Передние кресла внедорожника расширились на 70 мм, а места крепления данных кресел опустили на 30 мм. Расстояние между первым и вторым рядом кресел увеличилось на 40 мм. Поэтому пострадал объем багажника — он стал еще меньше, чем у предшественника. Прежнее значение объема багажника — 113 литров, нынешнее — 85. Однако если сложить второй ряд, то объем станет больше: 830 литров вместо прежних 816.

Самой большой технической обновкой Suzuki Jimny 2019 года является бензиновый «атмосферник» K15B, который пришел на смену мотору 1.3 (85 л. с., 110 Н·м). Объем нового двигателя — 1,5 л, мощность — 102 л. с., крутящий момент — 130 Н·м. Новый мотор может работать в паре с четырехступенчатым «автоматом» или пятиступенчатой «механикой». Цены на внедорожник начинаются от 1 359 000 рублей.



Текст: МАРИАННА НИКОЛИНА
 Фото: ИЗ ЛИЧНОГО АРХИВА СЕМЕНА АЛЬТОВА



Семен Альтов: «В нашей семье — все автомобилисты»

Писатель Семен Альтов — добропорядочный семьянин, чудесный дед и ответственный водитель, хотя машина для него — лишь средство передвижения. Много лет Альтов предпочитал BMW, но сейчас пересел на Mercedes. У нашего гостя мы узнали, почему это произошло, а также расспросили про вождение, качество дорог и скелеты в шкафу.

АЛЬТОВЫ РУЛЯТ

— Семен Теодорович, ваш младший внук Вася проявляет интерес к автомобилям?

— Да, и это вполне естественно, поскольку его отец (Павел Альтов. — Прим. авт.) — автомобилист.

— А также дед и бабушка...

— В нашей семье сейчас все автомобилисты. Просто одни получают от этого удовольствие, а другие — нет. Я спокойно отношусь к машине, для меня это средство передвижения, а жена и сын действительно любят водить. Но это же здорово, когда

ты можешь добраться до места и получить при этом удовольствие! Мой сын хочет, чтобы его сын был близок ему во всех его устремлениях, и учит его ездить на багги. Обе внучки — Варя и Катя — водят машину. Васю, думаю, ждет та же судьба — придет время, он получит права и сядет за руль. Других вариантов для мальчика нет — скорость добавляет мужественности. Наверное, раз мы все за рулем, пора купить автобус и ездить вместе.

— Тогда автомобилистом будет кто-то один, а остальные только пассажирами!

— Можно меняться каждые пятнадцать минут! Помню, когда я учился водить, был уверен, что из этого ничего не выйдет. Три педали плюс две ручки — это в пять раз больше, чем я могу одновременно воспринимать. Однако я поехал и до сих пор возвращаюсь домой живым. Было два-три аварийных случая, но это нормально, если раз в десять лет случаются неприятности.

— Внучки обращаются к вам за советом по поводу вождения?

— Ко мне бесполезно, а бабушка — человек опытный, хорошо им все разъясняет.

ТВОРЧЕСТВО И ПРОБКИ

— Вы хотели бы ездить с личным водителем?

— Не отказался бы! С удовольствием пользуюсь такой возможностью, когда сын дает мне машину с шофером или во время поездок в Эстонию. Мы с женой по очереди сменяем друг друга. Супруга едет и получает удовольствие, а когда веду я — думаю о своем.

— Сочиняете?

— Голова работает. Этот орган пока не отказывает. Хотя понимаю, отвлекаться нельзя, поскольку слева, справа и сверху могут быть непредсказуемые водители. За рулем стараюсь быть очень собранным, гоню посторонние мысли, тем более что движение с каждым годом становится интенсивнее.

— В одном из интервью вы сказали, что в дорожных пробках удобно изучать иностранный язык, а именно китайский... Как успехи?

— В петербургских пробках теперь можно не только научиться говорить по-китайски, но и рисовать их красивые иероглифы, особенно когда приезжает высокое начальство. Слышали бы руководители, что про них говорят в это время! Наверняка подумали бы, стоит ли останавливать движение в городе. По телевизору я видел проезд премьер-министра в Японии. Едет черная большая машина, перед ней такая же, из окна которой высовывается охранник с вытянутой рукой. Все остальные автомобили прижимаются к краю дороги. За это время три лимузина правительства проскакивают, и движение продолжается в том же ритме, как было. Жизнь в городе не останавливается! А в Токио тоже трафик немаленький...

— Возможно, у нас больше любят церемонии?

— Я думаю, что таким образом службы доказывают свою необходимость. Не хочу, чтобы это воспринималось как предложение, но если бы кто-то из руководства ездил на обычных «жигулях», то никому бы в голову не пришло, что едет начальство. А это гарантия безопасности. А когда мчится кавалькада, всем понятно, кто едет.

— Тогда лучшим вариантом маскировки стал бы мотоцикл с коляской...

— Нет, потому что тогда все бы увидели, кто за рулем, а в «жигулях» — никто бы не догадался. Ты никому не нужен, если на «жигулях».

УЖАСЫ ДОРОГ И ЭСТОНИЯ

— А как вам качество нынешних дорог? Помнится, несколько лет назад Средний проспект на Васильевском острове вы называли хорошим массажным средством...

— Возраст у меня солидный, остатки памяти есть, но название улиц в Петербурге не помню, где лет двадцать назад ехать можно было только по тротуару, по проезжей части передвигаться было невозможно. Такие ямищи были, овраги и выбоины, даже мат не спасал. Приходилось идти пешком. Но это было давно. Сейчас

дороги в городах и между большими городами на порядок лучше. Но поскольку территория наша огромная, есть места, куда не добраться даже на танке. Хотя и на ЗСД есть неровный асфальт — то ли слишком тяжелые машины ездят, то ли чего-то не хватает в асфальте. Молодые не знают, как было раньше, они могут быть недовольны. Чтобы оценить «лучше», надо помнить про «хуже».

— Вы ездите в Эстонию на отдых. Там по-прежнему строго штрафуют?

— Да, и поскольку там высокие штрафы, никто не нарушает, даже наши сограждане ездят аккуратно. В Эстонии штрафуют всех независимо от должности — даже вице-премьера эстонского поймали за превышение скорости. Пересекаем границу, и на родине инспекторы, узнав меня, говорят: «Будьте осторожны, не гоните!»

— И не штрафуют?

— Нет. С одной стороны, приятно, с другой — надо штрафовать. Либо один закон для всех, либо это не закон.

— На чем сейчас ездите?

— На «мерседесе». Этим у нас руководит мой сын. Павел сказал, что надо поменять BMW на Mercedes, и мы поменяли. Багажник большой. Всякий раз удивляюсь, как жена умудряется набить его полностью и по дороге «туда», и «оттуда». Возим банки варенья, у которых уже «пробег», как вокруг экватора.

— Варенье, наверное, съедаете?

— Если мы все не съедаем там, везем обратно и потом едим здесь, потом опять везем туда...

— Вишневое?

— Черносмородиновое. Жена делает заготовки, все чертыхаются, но когда зимой достаем соленые огурцы, варенье или что-то еще сделанное своими руками... Вкусно! Сейчас женщины не занимаются заготовками, едят в кафе, ресторанах, покупают еду в магазине. Но когда приготовлено дома, а значит, с душой, это имеет совсем другой вкус.

СЕКРЕТЫ ГАЗОНА И ШКАФА

— Вы по-прежнему увлекаетесь садоводством?

— Сейчас мы с женой больше ландшафтничаем. На даче несколько кустов крыжовника, черной смородины, стоящие в ряд туи, которые я сажал. У меня ощущение, что они тянутся ко мне, когда приезжаю, — я за ними ухаживаю, подкармливаю их. За всем надо следить, это закон. Если за газоном не ухаживать, его нет. За всем надо ухаживать: за женщиной, за домом, за газоном. Ну а весь участок, цветы, планировка — дело рук Ларисы. У нее врожденный вкус, поэтому есть на что посмотреть.

— Вы сами косите газон?

— Да, косилкой. Косить приятно. Людям нравится наводить порядок — уборка, мытье посуды... Чем тупее работа, тем нагляднее результат. Было грязно — стало чисто, был некрасивый газон — скошил, и он ровненький. У нас, к сожалению, почва для газона не очень подходит — то ли соленая, то ли кислая,

и в результате газон не совсем английский, а скорее среднерусский.

— Думается и пишется лучше здесь или там? Что нового в творчестве?

— Без разницы — есть голова, и она временами работает. Был с концертами в Калининграде, Воронеже и в Алма-Ате.

— Какие впечатления от выступления в Казахстане?

— Там большой процент русскоговорящего и русскопонимающего населения. В Алма-Ате я был впервые, и, похоже, мы остались довольны друг другом. До этого я бывал только в Астане. Впечатление от Астаны было странное: туда пригласили известных архитекторов и построили оригинальные красивые отдельно стоящие здания. Но практически не было людей, будто макет для съемок кино. Оказалось, туда хотели переселить всех чиновников, а они еще не переехали. Нас свозили на Медео. Красивое место! Я когда-то катался на лыжах, но в этот раз с гор не поехал. Зато наблюдал, как малыши, которым три-четыре года, еще толком не говорят, но уверенно на лыжах и на каких-то досочках передвигаются и спускаются с гор. Тут же каток.

— Вас уговорили встать на коньки?

— Нет, бесполезно. Когда был маленький, мама пыталась поставить меня на коньки, даже водила на каток на улице Правды, но осталось ощущение выворачиваемых ног и очень узкого лезвия конька, на котором должно удержаться все тело. Я пару раз грохнулся, на этом тренировки закончились. Хотя, когда по льду красиво скользят, становится завидно... Но я и с парашютом ни разу не прыгал, есть вещи, которые в этой жизни мне сделать не довелось.

— С другой стороны, что такое прыжок с парашютом без необходимости, если человек не военный и не диверсант с листовками?

— Не скажите! Можно «с полными штанами» спуститься, за это, очевидно, и любят парашют. Кому-то необходим адреналин, как соль или сахар.

— Вам адреналин нужен?

— Нет — либо его во мне достаточно, либо я в нем особо не нуждаюсь. Тем более парашют ведь не сразу раскрывается, и за 20-30 секунд при желании можно вспомнить всю свою жизнь. Если не прыгали с парашютом и особой нужды нет — смотрите, как прыгают другие. Тот же адреналин плюс полная безопасность.

Что же касается творчества? В Театре Комиссаржевской идет моя пьеса «Скелеты в шкафу». Про мужчин и женщин, про вечную веру в чудо. Премьера была весной, но пьеса еще «нарабатывается» — сыграли восемь спектаклей. Это мой первый театральный опыт, поэтому история сочинялась и доводилась до ума вместе с актерами. Поставили ее Владимир Богданов и Родион Приходько. Богданов еще и замечательно играет главную роль. В спектакле заняты Александр Сыдорук, Юрий Ершов, Александр Анисимов и Александр Ганелин. Еще один проект готовим с продюсером Никитой Владимировым и режиссером Виктором Крамером.

СЛОВАКИЯ: ЗА ЛЬДОМ И СЕРЕБРОМ



Много ли вы знаете о Словакии? Наверное, не очень много. Слыхали, что это страна небогатая, в основном сельскохозяйственная, но ухитрившаяся отделиться от Чехии без драк и ненависти. Что здесь есть множество не очень высоких гор и немножко высоких, а значит, есть горнолыжные склоны. Что можно посетить средневековые города и замки, карстовые пещеры, горные луга, отведать вкусной еды и вообще недорого отдохнуть. Недорого не только по сравнению с Норвегией или Швейцарией — курорты Крыма и Кавказа со своими услугами останутся далеко позади по соотношению цена/качество.

Текст: Татьяна Хмельник
Фото: Александр Потравнов



Ну и люди в Словакии неизменно доброжелательные, включая дорожную полицию, особенно если вы не лезете на платную дорогу без виньетки. Кстати, виньетки в этой стране только электронные — ничем портить лобовое стекло не нужно. Они бывают сроком на 10 дней, на месяц и на год. Купить виньетку можно хоть через интернет, хоть на границе, если вы оказались в стране случайно.

КАК НИ НАЗОВИ, ВСЕ РАВНО РАЙ

Мы сегодня, разумеется, посетим не всю страну, на всю надо потратить не один отпуск. Ограничимся осмотром нескольких очень славных и достопримечательных мест. Одно из них называется «Словенский рай» — это национальный парк, 19 тысяч гектаров дикой природы, горных речек, водопадов, гротов, цветов и птиц. Множество туристических троп разной степени сложности — хоть просто по дорожке, хоть по лестнице в скалах, хоть по веревке чуть ли не вниз головой, это действительно настоящий рай для любителей активного отдыха. Сюда едут из соседней Чехии, Венгрии, Голландии, Германии, даже из Норвегии, а вот русские здесь встречаются нечасто. Но больше всех — самих словаков, они очень любят этот нацпарк.

Уже в названии кроется подвох. Почему Словенский, если мы в Словакии? Многие помнят, что в Чехии есть сходный национальный парк под названием «Чешский рай». Но все дело в том, что жители этой страны называют себя словенцами, а страну — Словенией, тогда как мы Словенией именуем бывшую югославскую республику со столицей в Любляне.

Найти входы в парк весьма просто — они все отмечены в стандартном атласе, выпущенном издательством Tatraplan. Атлас удобный, подробный и полезный. В конце есть список населенных пунктов с указанием квадрата на странице. Скажем, вы захотели к тому входу, который ближе к городку Спишске-Томашовце (Spišské Tomášovce), чтобы походить по ущелью речки Горнад. Посмотрели в атласе — ага, это близ городка Спишска-Нова-Вес Кошицкого края. От этого входа, где есть и парковка, и всяческие едадни, и указатели на отели и гостевые дома, можно отправиться

«СЛОВЕНСКИЙ РАЙ» — ЭТО НАЦИОНАЛЬНЫЙ ПАРК, 19 ТЫСЯЧ ГЕКТАРОВ ДИКОЙ ПРИРОДЫ, ГОРНЫХ РЕЧЕК, ВОДОПАДОВ, ГРОТОВ, ЦВЕТОВ И ПТИЦ. МНОЖЕСТВО ТУРИСТИЧЕСКИХ ТРОП РАЗНОЙ СТЕПЕНИ СЛОЖНОСТИ — ХОТЬ ПРОСТО ПО ДОРОЖКЕ, ХОТЬ ПО ЛЕСТНИЦЕ В СКАЛАХ.



вверх по речке, к водопадам и скалам. В жару водяная пыль очень освежает, но стоит помнить: потоки с гор очень холодные, поэтому даже сидеть, опустив ноги в воду, не рекомендуется — наморск гарантирован.

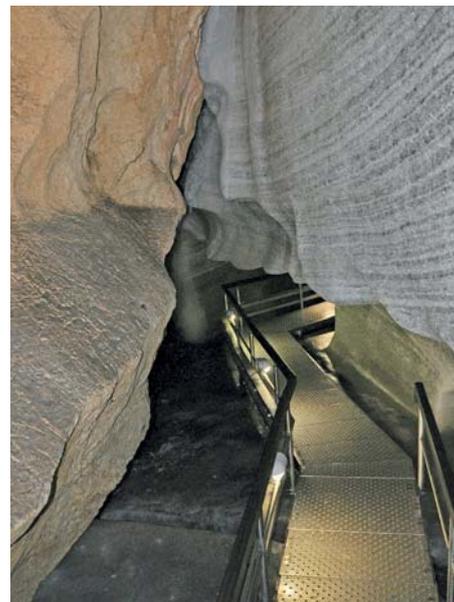
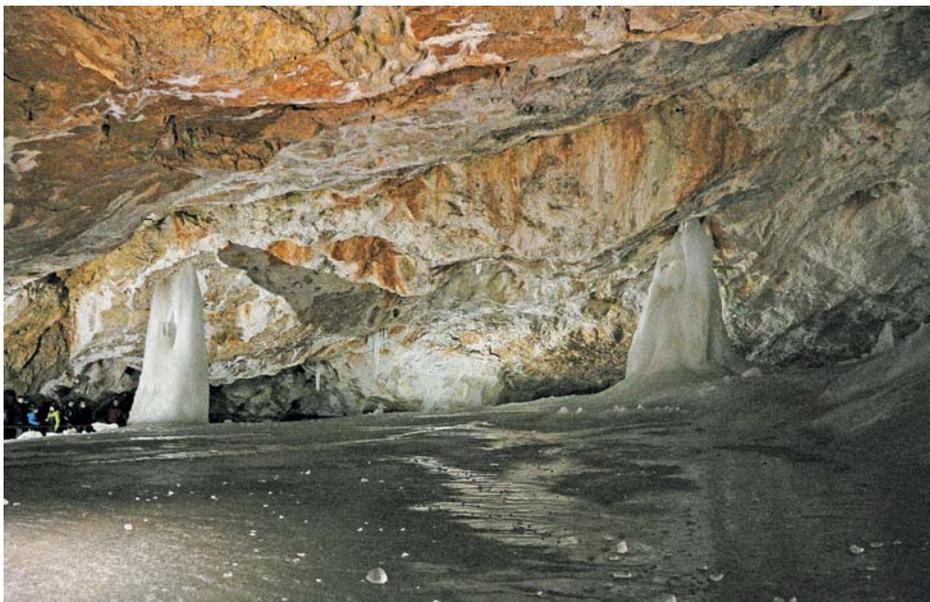
НАПИСАНО — СЛОВАКИЯ, ЧИТАЙ — ВЕНГРИЯ

А с южной стороны «Словенского рая» есть достопримечательность, которая охладит в любую жару, — это Добшинская ледяная пещера (Dobšinská ľadová jaskyňa). Правда, чтобы добраться до нее, придется подниматься в гору, набирая по серпантину высоту 130 метров. Экскурсии проходят строго по расписанию, которое вывешивается ежедневно и может сильно меняться в зависимости от сезона и некоторых других причин (праздники, непогода, сейсмическая нестабильность, полом-

ка освещения). «Дикарем» туда не пускают — в европейских пещерах с этим строго, там следят за безопасностью. За фотосъемку (причем можно пользоваться вспышкой) надо платить отдельно и вешать на себя заметную бирочку, и если не заплатил, а снимаешь, хоть на телефон, то очень вежливо, но непреклонно предложат оплатить на выходе.

Эта пещера включена в список ЮНЕСКО как природная достопримечательность, одна из самых больших ледяных пещер Европы. Нашли ее в 1870-х годах случайно — горный инженер Руффини решил заползти в щель, откуда дуло холодным воздухом. Оценив увиденное и благоустроив вход для туристов, местные власти уже через 12 лет сделали пещеру первой электрифицированной в Венгрии.

А-а-а-а! Какая Венгрия?! Мы же в Словакии?! — а вот вам и второй казус. Дело в том, что нынешняя Словакия вместе с Чехией входила в состав Австро-Венгрии. До сих пор во многих



**СЕЙЧАС ТОЛЩИНА ЛЬДА
ВНУТРИ ОКОЛО 26 МЕТРОВ,
ТЕМПЕРАТУРА — МИНУС
2 ГРАДУСА, ПОЭТОМУ ВНИЗУ, ГДЕ
НАЧИНАЕТСЯ МАРШРУТ, ВИСИТ
ПРЕДУПРЕЖДЕНИЕ, ЧТО В ЛЕГКОЙ
ОДЕЖДЕ МОЖНО ЗАМЕРЗНУТЬ.**

уголках страны живет почти миллион мадьяр, в некоторых районах даже дублируются уличные вывески. Но не стоит пытаться с насюко прочесть венгерскую надпись, ибо этот язык один из сложнейших в Европе, и финны, к примеру, говорящие с венграми на родственном языке (во всяком случае, так утверждают ученые), даже выговорить эти диковинные слова не могут. Зато многие словаки за столько лет тесного общения наловчились понимать венгров, даже в состоянии произнести такую лингвистическую шутку с одной гласной: *Öt török öt görögöt dögönyöz ögökös ögömök között* (Пять турок бьют пятерых греков с неизменным удовольствием). А другой язык межнационального общения здесь тоже из прошлого — это немецкий, все-таки император был австрийцем. Так что английский здесь не в ходу, и вы это почувствуете сами.

Раньше Добшинская пещера соединялась со Стратенской и была поистине огромной, ее посещали даже болгарский царь и сербский король. В 1890 году в Большом ледяном зале организовали концерт в честь одного из Габсбургов, там же летом катались на коньках. Но после обвала ход закрылся и пещеры разделились на две самостоятельные системы.

Сейчас толщина льда внутри около 26 метров, температура — минус 2 градуса, поэтому внизу, где начинается маршрут, висит предупреждение, что в легкой одежде можно замерзнуть, а на каблуках — переломать себе ноги или уехать в бездну на попе. Над экскурсантами бешено носятся местные нетопыри. Мышка безобидная, питает-

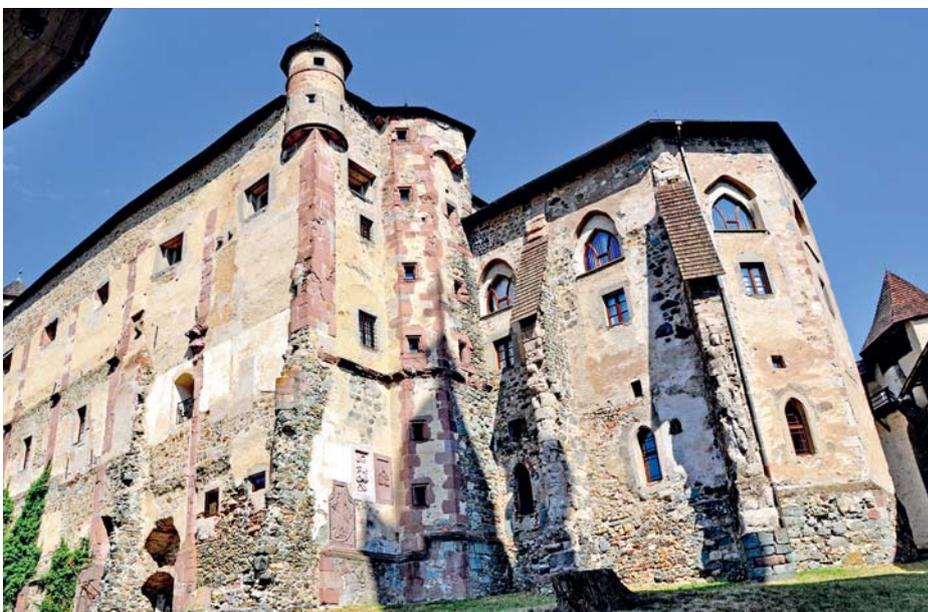
ся комарами, но напугать может, когда закладывает фигуру высшего пилотажа перед твоим носом. На самом деле Добшинская пещера даже сейчас куда больше, чем стандартный экскурсионный маршрут, но вглубь ходят только люди со спелеоподготовкой, причем ледового класса.

ГОРОД НА ВУЛКАНЕ И ПОЖАРНЫЕ В ЗАМКЕ

Придя в себя после ледяного подземелья, можно отправиться в другое подземелье — серебряное. Там не так холодно, но тоже величественно. Это в окрестностях города Банска-Штьявница (Банска — это горная выработка, шахта). Чтобы туда попасть, надо порядком проехать в сторону Братиславы. Старая шахта, которую превратили в горный музей, находится рядом с городом, поэтому осмотр Банска-Штьявницы тоже входит в наши планы. Упомянутые выше венгерские черты здесь тоже вылезают очень быстро. Например, на одном

весьма потрепанном здании можно увидеть мемориальную доску, из которой следует, что в этом лицее учился национальный герой Венгрии, поэт и революционер Шандор Петёфи, боровшийся за национальную свободу. При этом нетрудно выяснить, что молодой герой, павший от рук проклятых русских казаков, нанятых Габсбургами, на самом деле звался Александром Петровичем и был он сыном серба, торговца скотом, и бедной словаки. То есть ни капли венгерской крови! И столько пафоса в защите мадьярского самосознания.

Если оторваться от революционных реалий и просто побродить по городу, то удовольствия получите больше. Исторический центр — совсем маленький, компактный, с двумя замками (старым и новым) и ощутимыми следами экономического кризиса (ободранные стены, заросшая брусчатка, слепые окна пустых домов). Центр устроен в крайне пересеченной местности, там нет ни одной ровной улицы, и парковаться здесь — сущее мучение. Вот разве что возле замка таки соорудили нормаль-



ную парковку. Геологи отмечают, что это кальдера — провал, образовавшийся в результате взрыва древнего вулкана, который решили обжить строители города. Вулкана больше не было, а вот землетрясение случилось — в 1443 году город был буквально стерт с лица земли, пострадали и шахты, пришлось все начинать сначала.

На центральной площади возле стандартной Чумной колонны ленивые нищие читают газеты и обсуждают внешнюю политику. Словацкий язык достаточно быстро ложится на русское ухо, и через день активного блуждания по стране начинаешь уже понимать, о чем говорят вокруг. Чумная колонна (моровой столп) — это обязательный атрибут средневекового города, они есть по всей католической Европе. Их ставили в знак благодарности за божественное избавление от страшной чумы (и как профилактическое средство от возникновения новой волны болезни). На такой колонне изображались разнообразные святые, обязательно — Иисус и Дева Мария. В каждом городе эти артефакты разные, и все же они однотипные. Банско-штъявницкий столп — один из самых монументальных не только в Словакии, но и в окрестных странах, это уже не колонна, а группа колонн с большим количеством скульптур и украшений.

Старый замок теперь служит на благо культурного просвещения — там музей. Конечно, местами он весьма статичен и похож на многие сходные музеи почти каждой старой европейской страны. В Старом замке есть богатейшая оружейная коллекция и очень представительное собрание курительных трубок. Тут же можно полюбоваться на камеры средневековой тюрьмы и порадоваться, что не сидишь в них. Новый замок, потеряв оборонительное значение, стал прибежищем команды гасичей (это словацки и по-чешски пожарные, от слова «гасить»), которые с башни подавали гудок каждые четверть часа, чтобы горожане знали — гасичи не спят.

ПОЛУЧИТЕ ВАШУ КАСКУ

В Средневековье Банска-Штъявница была очень богата. И богатство это шло из недр — тут нашли серебряную руду, причем, по мнению археологов, добывать ее стали аж в III веке до нашей эры. Став городом еще в 1238 году, Штъявница всю свою жизнь связала с горным делом. Именно здесь в XVII веке впервые рудокопы применили порох, а век спустя открылась первая в мире Горная академия, которая сейчас работает как колледж (саму академию отняли венгры в 1919 году с криком «Это мы, мадьяры, основали!» и перевели ее в Будапешт). Сохранились здания Горного архива и других почтенных заведений. Работает великолепный Горный музей, который понравится даже весьма продвинутому посетителю.



Сейчас серебряная слава города угасла. В 2001 году закрыли последнюю шахту. Но комплекс не забросили, а музеефицировали. Теперь это великолепный горный музей в двух частях. На поверхности можно посмотреть фильм о последних десятилетиях жизни шахты (трудовые успехи впечатляют, на их фоне

/// ЧТОБЫ НЕ БЫЛО СКУЧНО,
 ЧАСТЬ МАРШРУТА ПРОХОДИТ
 «СВОЙКАМИ» — ПЕРЕХОДАМИ
 В РАЗНОВРЕМЕННЫЕ ШТОЛЬНИ,
 КОТОРЫЕ УСТРОЕНЫ
 /// В ДОВОЛЬНО ТЕСНЫХ МЕСТАХ.

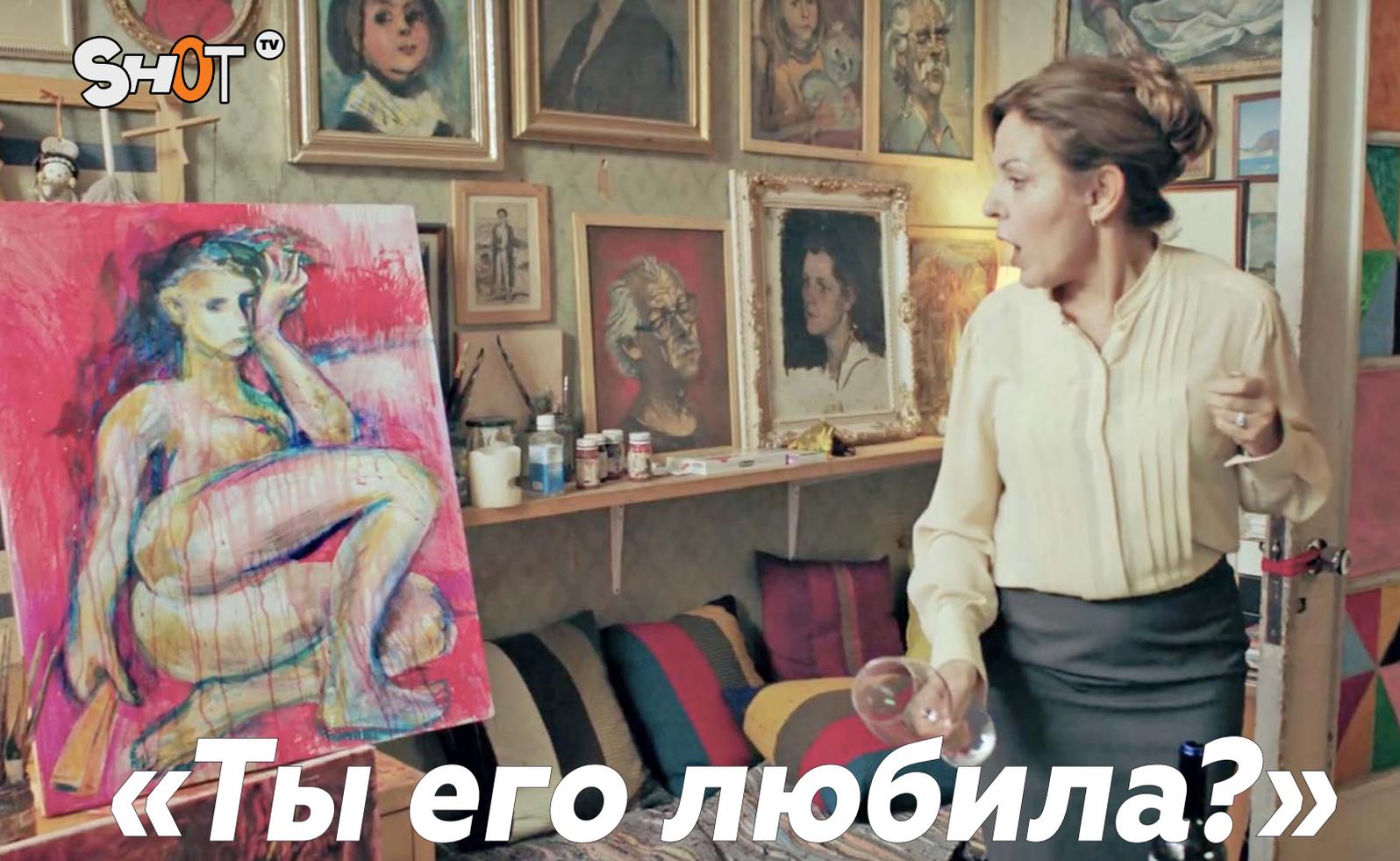
закрытие комплекса выглядит особенно скорбно, правда, дети от такого фильма засыпают на первой минуте), а также налюбоваться разными образцами горных пород, красиво расставленными на лужайке. Тут же воспроизведен шахтерский поселок со всеми деталями быта.

А вот вторая часть пожестче. Вам выдают плащ, каску и фонарь, а дальше вы топаете за экскурсоводом в самые недра, по ржавым рельсам, обходя навеки застывшие вагонетки и разные механизмы. Время от времени экскурсантам дают возможность почувствовать себя шахтерами — они вертят деревянное колесо-ворот для подъема руды с глубины, опрокидывают бабьи, откачивают вручную воду, в общем, погружаются в интерактивную среду. Чтобы не было скучно, часть маршрута проходит «с б о й к а м и» — переходами в разноре-

менные штольни, которые устроены в довольно тесных местах. Человеку с клаустрофобией после таких переходов тоннель метро должен показаться просто гигантским пространством. Протискиваешься между пластов породы, по которым сочится ржавая вода, под ногами хлопает (дамы в босоножках обычно поджимают пальчики, но тщетно), на каску сыплется всякая дрянь, разбегающаяся потом в свете фонаря.

Общая длина подземного экскурсионного маршрута составляет около 2 километров. После выхода на дневную поверхность первым делом хочется очистить грязь с ног, вымыть руки, которыми хватал в шахте что ни попадя, а потом — узнать об этом замечательном месте как можно больше. Потому что экскурсии, увы, ведутся в основном на словацком языке. Англоязычные тоже водят, но гораздо реже, похоже, в штате музея просто нет соответствующего специалиста с горной лексикой. Так что делайте, как мы: просто фотографируйте все подряд, дома со словарем разберетесь.





«Ты его любила?»



ОТКРЫТЫЙ
РОССИЙСКИЙ
КИНОФЕСТИВАЛЬ
КИНОТАВР

Как мало мы знаем о женщинах на рубеже шестого десятка! Новая эпоха изменила социальную норму: сегодняшняя бабушка в красивом платье, с идеальной прической, на крутом Porsche не просто «еще ничего», она способна покорить не только дедушку. Правда, ни красоты своей, ни таланта, ни собственной удачи увидеть не способна, ровно потому, что не способна разобраться с «тараканами» сорокалетней давности. Поэтому ведет себя как восемнадцатилетняя. Если старые раны так и не затянулись, фантомные боли будут преследовать в любом возрасте. «Ты его любила?» — новая работа переквалифицировавшейся в режиссеры актрисы Елены Поляковой снята в соавторстве с модным нынче писателем Александром Цыпкиным. Фильм был представлен на «Кинотавре» в номинации «Короткий метр» и мимо призов жюри пролетел. Но кино ведь снимают не ради призов. Ради зрителя.

Шестидесятилетние-молодящиеся не забыли ни о чувственности, ни о чувствах. «Еще раз назовешь меня бабулей!» — зло шепчет Вера внуку, грозя потенциальными карами за оплошность. «Бабуля» (реально, совсем еще не старая женщина в исполнении Сати Спиваковой) играет роль несостоявшейся невесты бывшего одноклассника — художника Юры, надумавшей в день его рождения поздравить вместе со своим внуком-подростком Сеовой (актер Антон Шаврин). Она не видела его чертову уйму лет, а недавно узнала от одноклассницы, что он болен и бедствует. Вот и решила поддержать. Внук не слишком доволен — у него другие планы на этот день. Но бабушка непреклонна.

Метки ее чувств к художнику даже избыточны, но авторы продолжают щедро рассыпать их по полотну истории. И вроде все уже понятно, но зрителю продолжают густо мазать маслом бутерброд. Любовь и ревность сплетаются клубком ядовитых змей. Вот, пытаюсь отобрать бокал с вином у внука, Вера как бы случайно выплескивает

вино прямо на портрет обнаженной натурщицы. Пытаясь скрыть следы происшествия, Вера устраивает в мастерской настоящий погром — вино она стирает курткой, которую приняла за тряпку, роняет картины, пробивает холст одной из них собственным каблуком... Локальный армагеддон в границах мастерской художника. Параллельно Вера работает над апгрейдом внешности — распускает волосы, красит губы. Как щедро выплескивает ее бессознательное сжигающие женщину ревность и страсть.

Вера дарит художнику картину. Свою собственную работу — оказывается, она пошла учиться рисовать — чего не сделаешь, чтобы почувствовать себя ближе к любимому человеку. Особенно если это не муж, а любовник. Абстрактное полотно в духе Пикассо, которого так горячо обсуждает художник с Вериним внуком. Веру задевает равнодушие, с которым художник принимает ее подарок. Вместо благодарности ей достаются обвинения в материализме. Конечно, куда уж разменявшему жизнь на страсти старому «лузеру» оценить брошенную им когда-то женщину. Однажды, сорок лет назад, он уже сравнял ее с пустым местом. Она закуривает и... прожигает сигаретой дырку на портрете натурщицы. Как раз на месте ее соска. (Доктор Фрейд, ау...)

Подарок несостоявшемуся жениху — контрольный выстрел в голову. Вера рисует лучше его. «Любовь и ревность навсегда ее поймали в сети» — так можно было бы перефразировать известную в России строчку Роберта Бёрнса. Художники, не пускайте ревнивых бабушек к себе в мастерскую. Целее будете и вы сами, и ваше творчество.

В «Ты его любила?» Цыпкин продолжает «топить» за женщин. Вечная противофаза в его творчестве, когда на фоне прекрасного пола показана убогость и бестолковость мужчин, которые по непонятным для него причинам продолжают привлекать женщин. Наверное, миллионы мух не могут ошибаться.

**Еще больше короткометражек
на SHOT TV и сервисе WINK**

«Городские легенды» на SHOT TV

«ГОРОДСКИЕ ЛЕГЕНДЫ»

Короткометражный сериал «Городские легенды» (Urban myths) производства британской Sky с бюджетом в 100 млн долларов впервые покажет обратную сторону жизни больших ньюсмейкеров. Британские сценаристы Нил Форсайт, Нил Уэбстер в соавторстве с Роджером Дрю поставили перед собой амбициозную задачу — получить монополию на историческую правду о Бобе Дилане, Элисе Купере, Дэвиде Боуи и других знаменитостях. Эпизод из жизни Агаты Кристи показан режиссером в той точке, когда жизнь гранд-дамы детектива кардинально меняется и уже может быть другой. Будучи известной писательницей, Кристи не могла сознаться, что ее муж бежит к гольфистке-любовнице. Как выкручивалась миссис Кристи — в режиссерской работе Гильема Моралеса «Городские легенды» впервые в России на Shot TV.

«СТЕРВА»

Мини-сериал «Стерва» (Bitch) производства студии Lagardère. Комедийные мини-серии в духе российской Иды Галич говорят о том, что современные женщины в разных обществах дышат одним и тем же воздухом и движут ими те же желания — выделиться и понравиться мужчине. Этот сериал показывается на российском телевидении впервые.

«СЛУГА НАРОДА»

Сериал, предсказавший будущее целой страны, впервые на российском телевидении! От любви до импичмента: когда полный успех сменяется полным провалом. Сериал о том, как можно обрести все и все потерять. Можно ли вернуть любовь народа лишь с помощью эффективной выборной кампании? Когда манипуляции подменяют действие, а лозунги — политику. Пройти весь политический путь от учителя истории Виктора Голобородько и до президента Владимира Зеленского вы можете вместе с телеканалом SHOT TV!

**SHOT TV — ПЕРВЫЙ И ЕДИНСТВЕННЫЙ
РОССИЙСКИЙ КАНАЛ
КОРОТКОМЕТРАЖНОГО КИНО**

ПРЕДСТАВЛЕН В «ИНТЕРАКТИВНОМ ТВ» ОПЕРАТОРА «РОСТЕЛЕКОМ», А ТАКЖЕ В СЕТЯХ НТВ+, АКАДО, ОРИОН-ЭКСПРЕСС, МГТС, МТС И ДРУГИХ. ДОСТУПЕН ДЛЯ ПРОСМОТРА В ИНТЕРНЕТЕ НА ПЛАТФОРМЕ WINK.

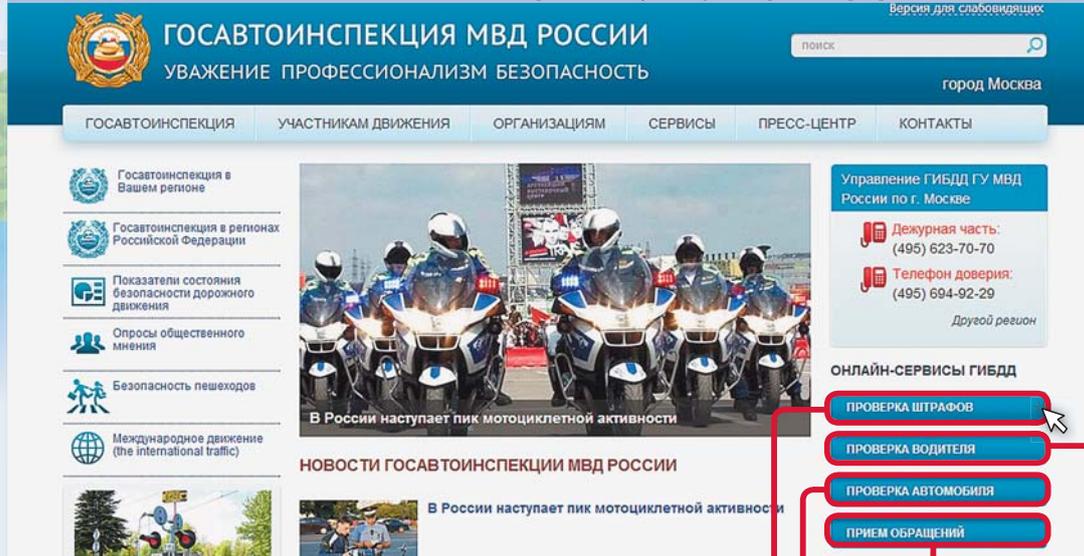


Как пользоваться сайтом Госавтоинспекции

Какие услуги Госавтоинспекции доступны водителям круглосуточно

Заходите на сайт www.gibdd.ru

Внимание! Чтобы пользоваться сервисами, не нужно регистрироваться



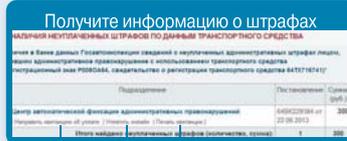
У меня есть неоплаченные штрафы?

Зайдите в раздел «Проверка штрафов»



Введите данные о своем автомобиле в нужные поля (государственный регистрационный знак, серия и номер свидетельства о регистрации).

Обрадуитесь, узнав об отсутствии долгов.



Направить квитанцию (сообщить, что штраф уже уплачен).

Уплатить штраф (переход на одну из платежных систем).

Печать квитанции (чтобы уплатить штраф в банке).



Хочу купить машину. Как понять, что она не в розыске?

Ищите раздел «Проверка автомобиля»



Введите идентификационный номер машины (VIN), номер кузова или шасси.

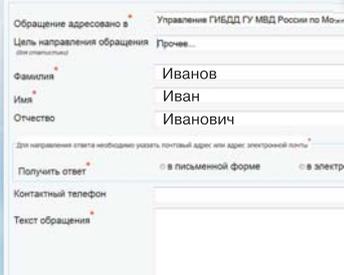
Узнайте, внесен ли автомобиль в «черный список» федеральной информационной системы МВД России. А именно, числится ли он в угоне и есть ли запреты и ограничения, которые не позволяют совершать регистрационные действия.

Обратите внимание - в настоящее время данный сервис не позволяет узнать, находится ли машина в залоге (например, у банка).



Как отправить заявление в Госавтоинспекцию?

Зайдите в раздел «Прием обращений»



Выберите подразделение Госавтоинспекции своего региона или укажите в качестве адресата ГУОБДД МВД России.

Заполните анкету с личными данными, своей электронной или обычной почтой и напишите свое сообщение (не более 2 тыс. знаков).

Вы можете прикрепить к своему обращению документы или фотографии в электронном виде. Главное, чтобы общий размер файлов не превышал 5 Мб.

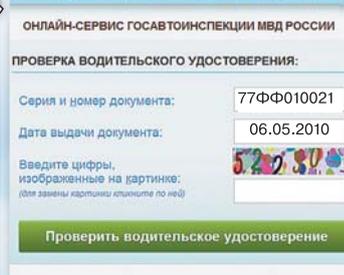
После отправки заявления на экране появится подтверждение о том, что письмо принято под номером ... (эта же информация придет на электронную почту, указанную в анкете).

Ответ на ваше обращение должен быть направлен в течение 30 дней со дня его регистрации.



Как проверить водительское удостоверение?

Ищите раздел «Проверка водителя»



Введите серию и номер водительского удостоверения, а также дату его выдачи.

Получите информацию о действительности данного водительского удостоверения, его категориях, а также о том, не лишен ли его владелец в настоящее время права управления.

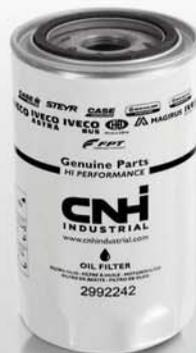
Совместный информационный проект
АРГУМЕНТЫ И ФАКТЫ www.aif.ru
Госавтоинспекция
МВД России
www.gibdd.ru

РЕКОРДНЫЕ РАССТОЯНИЯ, КАК ПО МАСЛУ С МОТОРНЫМ МАСЛОМ NEXPRO by IVECO

СПЕЦИАЛЬНОЕ
ПРЕДЛОЖЕНИЕ
ДЛЯ IVECO DAILY*



+



+



МОТОРНОЕ МАСЛО NEXPRO by IVECO**
+ ОРИГИНАЛЬНЫЙ МАСЛЯНЫЙ ФИЛЬТР
+ СЕРВИСНЫЕ РАБОТЫ ПО ЗАМЕНЕ

3 399
РУБЛЕЙ***

* Ивеко Дэйли

** НЕКСПРО бай Ивеко

*** Цена сервис-пакета действительна для постгарантийных автомобилей Iveco Daily. Изображения в макете использованы в ознакомительных целях и могут отличаться от реальных запасных частей. Цена указана с НДС и действует в период проведения акции – с 1 июня 2019 года по 31 декабря 2019 года. ООО «Ивеко Россия» оставляет за собой право на внесение изменений, в том числе и в условия акции. Акция ограничена складскими запасами и не является публичной офертой. Подробную информацию о стоимости и наличии необходимо уточнять в авторизованных мастерских «Ивеко».

**** Оригинальные запасные части «Ивеко». Высокая производительность.



реклама

IVECO

Genuine Parts
HIGH PERFORMANCE

www.iveco.com
www.iveco.nexpro-oil.ru
NEXPRO
by IVECO

РЕВОЛЮЦИОННОЕ ТОПЛИВО ЭКТО 100



АБСОЛЮТНАЯ ЭНЕРГИЯ РОЖДАЕТ АБСОЛЮТНУЮ СКОРОСТЬ

ЭКТО 100

