Автомобиль научили летать









доедет до России в феврале



НОВАЯ ПРОГРАММА ЛОЯЛЬНОСТИ

ЗАПРАВЬСЯ ВЫГОДОЙ



- БОЛЬШЕ ЗАПРАВЛЯЕШЬСЯ ВЫШЕ УРОВЕНЬ
- ПРОГРЕССИВНАЯ СКИДКА НА ТОПЛИВО И ТОВАРЫ
- ПРИВИЛЕГИИ ОТ ПАРТНЕРОВ
- НОВОЕ УДОБНОЕ МОБИЛЬНОЕ ПРИЛОЖЕНИЕ



DEKIL



ИЗДАНИЕ ЗАРЕГИСТРИРОВАНО В УПРАВЛЕНИИ ФЕДЕРАЛЬНОЙ СЛУЖБЫ ПО НАДЗОРУ В СФЕРЕ СВЯЗИ, ИНФОРМАЦИОННЫХ ТЕХНОЛОГИЙ И МАССОВЫХ КОММУНИКАЦИЙ ПО САНКТ-МАССОВЫХ КОММУЯНИАЦИИ ПО САНКТ-ПЕТЕРБУРГУ И ЛЕНИНГРАДСКОЙ ОБЛАСТИ. СВИДЕТЕЛЬСТВО О РЕГИСТРАЦИИ: ПИ № ТУ 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. 2H, 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 «Типографский комплекс 195027, СПб, Якорная ул., д. 10, кор. 2, лит. А, пом. 44.

Тираж 20 000 экз . Заказ № ТД-7302

Установленные дата и время подписания в печать 06.12.2019. 16.00. Фактические дата и время подписания в печать — 06.12.2019, 16.00. Дата выхода — 10.12.2019.

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:

Посмотреть предыдущие номера журнала можно здесь:





ПРОДАЖИ НОВОГО компактного кроссовера KIA Seltos в России начнутся 1 февраля 2020 года, сообщает портал «Автосреда».

Главный потенциальный конкурент Creta будет доступен у нас в комплектациях Luxe, Style, Prestige, Premium и Premium+. В зависимости от исполнения кроссовер имеет 2,0-литровый 149-сильный «атмосферник» в паре с вариатором или 1,6-литровый 177-сильный турбомотор в паре с семиступенчатым «роботом». Привод — передний или полный. В цветовую палитру войдут 8 стандартных оттенков плюс 6 вариантов двухцветной окраски.

Список доступного оснащения включает в себя полностью светодиодную оптику, 10,25-дюймовый экран медиасистемы со встроенной навигацией, подогрев всех сидений, передние кресла с функцией вентиляции, люк на крыше, а также комплекс электронных ассистентов: адаптивный «круиз», контроль рядности движения, мониторинг «слепых» зон и экстренное автоматическое торможение.

По данным некоторых СМИ, на первом этапе Kia Seltos, скорее всего, будут импортировать на российский рынок с завода в Южной Корее. Однако без локализации производства установить конкурентоспособные цены вряд ли удастся. Как утверждается на странице «Kia Seltos Клуба», планы по локализации модели у Кіа все же имеются: собирать кроссовер будет калининградский «Автотор» по крупноузловому методу. Данных о цене новинки пока нет, но некоторые дилеры марки якобы уже начали формировать списки предварительных заказов.

INFINITI G37 СТАЛ ГИПЕРКАРОМ

ЛИВАНСКОЕ ТЮНИНГ-АТЕЛЬЕ Zedro Motors показало свою дебютную работу — гиперкар Notorious. Модель построена на базе купе Infiniti G37 первого поколения и оснащена 1250-сильным мотором.

Новинку, которая претендует на звание одного из самых необычных гиперкаров на рынке, представили публике на моторшоу в Дубае. Создатели Zedro Notorious полностью переработали кузов автомобиля-донора. Дизайн получился ярким и агрессивным, родство с Infiniti выдает лишь форма остекления. При заказе гиперкара будущему владельцу предлагается выбрать материал кузова – — он может быть изготовлен как из стекловолокна, так и из карбона.

А вот силовая установка осталась прежней — это бензиновый 3,7-литровый мотор V6, для которого создатели Zedro Notorious предлагают два варианта форсирования. С топовым вариантом, где с помощью двух турбин мощность двигателя увеличена до впечатляющих 1250 лошадиных сил, гиперкар ускоряется с места до 100 километров в час за 3,4 секунды. Также можно заказать менее производительную версию мотора — до сотни она разгоняется уже за 5,2 секунды.

Всего компания планирует выпустить 100 гиперкаров Zedro Notorious, при этом ни один из них не будет повторять предыдущие. Начальная стоимость новинки составляет около 65 тыс. долларов (4,1 млн рублей).







Эпоха возрожден

ЛУКОЙЛ к 80-летию ВДНХ восстановил

павильон «Нефть»

После почти тридцатилетнего перерыва открылся павильон № 25 «Нефть». Экспозицию, созданную компанией «ЛУКОЙЛ», уже называют одной из лучших интерактивных площадок в мире, которая достойно отображает достижения важнейшей для страны отрасли.

юбилейный для ВДНХ год ПАО «ЛУКОЙЛ» открыло в историческом павильоне №25 «Нефть» учебно-методичеинтерактивный ский центр, посвященный истории российской нефти, развитию отечественной науки и технологий. Масштаб реконструкции здания и его новые возможности для жителей и гостей столицы оценили мэр Москвы Сергей Собянин и президент ПАО «ЛУКОЙЛ» Вагит Алекперов.

- Нефтяная отрасль сегодня является основополагающей в нашей стране, в ней работают миллионы людей, — отметил на открытии павильона Вагит Алекперов. -- Конечно. обретя свой дом здесь, на ВДНХ, мы получили не только музей, но и центр подготовки наших специалистов не только компании «ЛУКОЙЛ», но и всей отрасли. Мы можем демонстрировать высочайшие технологии, которые использует нефтяная промышленность, жителям Москвы и гостям столишы.

Павильон «Нефть» — крупнейшая мультимедийная экспозиция в России на научно-прикладную тематику, которая познакомит посетителей с полным производственным циклом вертикально интегрированной нефтяной компании — от добычи до переработки и реализации.

Павильон представляет собой четыре связанных между собой зала: «Человек и нефть», «История», «Технологии», «Наука», — воссоздающих историю нефтяной промышленности и перспективы ее развития с помощью интерактивных инсталляций. Использованы передовые технологические решения: виртуальная и дополненная реальность, голографический театр, а также современные phygital-решения стыке цифрового и физического мира. Присутствие нефти в сферах жизни человека показано через синхронизацию предметного, графического и мультиме-

ленного 150 сюжетами. Павильон «Нефть» рассчитан на широкий круг посетителей, в том числе на детей, увлеченных наукой и техникой, студентов, профильных специалистов. Рядом с павильоном расположилась детская интерактивная площадка «Нефтеград», на которой установлены четыре стилизованных игровых комплекса с горками и элементами для лазания: «Морская нефтедобывающая плат-«Нефтеперерабатывающий завод», «Бензовоз», «Гоночный болид», а также батуты, качалки и интерактивные панели. Площадка оборудована специальным безопасным покрытием и обеспечивает беспрепятственный доступ взрослым внутрь конструкций.









GEELY ПРИВЕЗЕТ В РОССИЮ КОНКУРЕНТА RENAULT ARKANA

КОМПАКТНЫЙ КРОССОВЕР GEELY SX 11 вскоре появится на российском рынке под названием Coolray. Модель уже получила одобрение типа транспортного средства, а старт продаж в России запла-

нирован на первое полугодие 2020 года,

сообщает портал «Автосреда» со ссылкой на пресс-службу марки.

Напомним, Geely Coolray был представлен на Московском международном автосалоне в 2018 году. Тогда автомобиль носил внутризаводской индекс Geely SX11. а в мае 2019 года новинка появи-

лась в китайских автосалонах под именем Geely Binyue. Однако в российском офисе компании настояли на более звучном

названии. 4,33-метровый автомобиль с внешностью Geely Atlas построен на современной модульной платформе, разработанной китайскими специалистами совместно с компанией Volvo.

Технические характеристики модели пока не раскрываются, но эксперты предполагают, что в движение Coolray будет приводиться 1,5-литровым трехцилиндровым бензиновым турбоагрегатом, работающим в паре с 7-ступенчатой роботизированной трансмиссией и передним приводом.

Стоит отметить, что по итогам первых трех кварталом текущего года продажи Geely в России выросли в три раза, в том числе и благодаря

> повышенному спросу на кроссоверы Atlas, поставляемые с белорусского завода. Вполне возможно, что более компактный кроссовер Coolray сможет повторить успех «старшего брата». Информация о дате официального запуска, а также о российских це-

нах на новый Geely Coolray будет опубликована в ближайшее время.

АВТОМОБИЛЬ НАУЧИЛИ ЛЕТАТЬ

В США НАЧАЛСЯ прием предзаказов на летающий автомобиль Pioneer Personal Air Landing Vehicle, или сокращенно PAL-V. Несмотря на высокую стоимость — 599 тысяч долларов, создателям удалось собрать уже 70 заявок, сообщает портал avtocod.ru.

По словам производителя, транспортное средство сочетает в себе черты легкового автомобиля и автожира гибрида самолета и вертолета. Для подъема в воздух трехколесная машина оснащена двумя втягивающимися пропеллерами наверху и сзади корпуса и хвостовыми крыльями. На земле PAL-V может развить скорость до 160 км/ч, а в небе передвигается в два раза быстрее и способен подниматься на высоту до 3,8 км.

Автомобиль приводит в движение 4-цилиндровый бензиновый двигатель. 123-литровый топливный бак позволяет пролетать на одной заправке 495 км либо проезжать 1207 км.

Кузов и шасси автомобиля выполнены из алюминия, титана и карбона, благодаря чему машина весит всего 680 кг. В салоне новинки могут уместиться два человека.

Для трансформации из обычной машины в летательный аппарат требуется около десяти минут. Чтобы взлететь, транспортному средству хватит 165 м, для посадки нужно обеспечить 30 м свободного пространства.

Необычное транспортное средство впервые показали публике на фестивале Miami Art Week, проходившем во Флориде. Пока PAL-V существует в единственном экземпляре, его серийное производство начнется в конце 2020 года.







Трасса М-11, связывающая два крупнейших города России, открыта для сквозного движения 27 ноября, проходит от МКАД до примыкания к кольцевой автомобильной дороге вокруг Петербурга. Имя новой трассы — «Нева» — объявил Владимир Путин на официальном открытии в Санкт-Петербурге. Общая протяженность автомагистрали составляет 669 километров. Стоимость проезда по трассе М-11 — около 2 тысяч рублей.

а дороге расположены 16 пунктов взимания платы, шесть многофункциональных сервисных зон, полтора десятка контейнерных заправок. К моменту запуска федеральной трассы две новые автозаправочные станции «ЛУКОЙЛ» открыли свои двери для первых клиентов на 423-м км М-11.

Станции входят в сеть АЗС компании ООО «ЛУКОЙЛ-Северо-Западнефтепродукт» и расположены на обеих сторонах трассы в Новгородской области. На новых заправочных станциях представлена полная линейка топлива ЭКТО, в том числе ЭКТО-100, а сами станции оснащены четырьмя современными двусторонними топливораздаточными колонками. Для заправки большегрузного транспорта установлены две выносные скоростные колонки. Для водителей, желающих сделать небольшую паузу и отдохнуть, круглосуточно работает кафе и мини-маркет.

Планируется, что заправки в дальнейшем разрастутся до многофункциональных зон, на каждой из которых будут располагаться АЗС, торговый

центр с рестораном быстрого питания, станция техобслуживания, детская площадка, зона отдыха водителей и пассажиров, спортивная площадка, парковки для автобусов, грузовых и легковых автомобилей, а также легковых автомобилей с прицепами. На данный момент запланировано строительство двенадцати таких зон.

За день до официального открытия тест-драйв автострады устроили 11 автомобилей. До Санкт-Петербурга колонну проводили губернатор Московской области Андрей Воробьев, помощник

президента РФ Игорь Левитин и глава Минтранса РФ Евгений Дитрих. На АЗС «ЛУКОЙЛ» в Новгородской области к автопробегу присоединились губернатор Андрей Никитин и генеральный директор ООО «ЛУКОЙЛ-Северо-Западнефтепродукт» Максим Хитров. Вместе они обсудили перспективы развития М-11 и реализацию совместного проекта между ООО «ЛУКОЙЛ-Северо-Западнефтепродукт» и ГК «Автодор» по созданию зон придорожного сервиса.

В период строительства многофункциональных комплексов для удобства автомобилистов компания установила на трассе четыре АЗС «ЛУКОЙЛ» контейнерного типа. Контейнерные заправки — это временное решение для экстренных случаев. Чтобы избежать подобных ситуаций, станции работают круглосуточно и размещены на площадках для отдыха по обе стороны дороги. Здесь водители могут заправиться бензином марки АИ-95 и дизельным топливом.

Строительство трассы М-11 вели девять лет, поэтапно сдавая участки. Заключительным стал участок от Тосно до Петербурга. Разрешенная скорость сейчас 110 км в час, к лету ее обещают поднять до 130 км в час. На магистрали нет перекрестков и светофоров — все пересечения разноуровневые. Министр транспорта РФ Евгений Дитрих во время открытия выразил уверенность, что пробок на дороге не будет.

По наличному расчету проезд по всей магистрали в будний день обойдется в 1820 рублей, по транспондеру — 1331 рубль. Вместе с бензином выйдет около 3,5 тысячи рублей и даже меньше. Транспортники ставили задачу сделать расходы на проезд сопоставимыми со стоимостью билета на поезд или самолет. Из столицы в столицу можно доехать на машине за 6 часов.







декабрь 2019 #06 (054)





Свершилось! «УАЗ-Патриот» теперь доступен с автоматической коробкой передач. Это не самоделка, не свап старого японского двигателя с автоматом под капот отечественного внедорожника, а самое что ни на есть заводское решение. Мотор ZMZ Pro и шестиступенчатая АКПП Powerglide 6L50 разработки GM, производимая сейчас во Франции. K тому же машина изрядно обновилась с той поры, когда «Заправка» последний раз тестила «УАЗ-Патриот».

ты помнишь, КАК ВСЕ НАЧИНАЛОСЬ

Новости про обновления «УАЗ-Патриот» появляются каждый год. Завод дорабатывает модель неустанно, благо там есть что улучшать. За пятнадцать лет выпуска машина серьезно изменилась, но основа конструкции у нее куда старше, технические решения восходят не только к УАЗ-3162/3160, но и к совсем старым УАЗ-469. Столь усердная работа над ошибками должна была дать результат, и эпизодические встречи с продукцией УАЗ показывали, что да, изменения идут во благо. «Патриот» уже пять лет назад был машиной со многими достоинствами и таким же количеством недостатков. Но уже больше легковым автомобилем, чем суровым внедорожником, конструкторы которого не знали таких слов, как «эргономика» и «управляемость». И все же дистанция между «нормальным» автомобилем и УАЗ была очень велика. И вот я снова за рулем «Патриота»...

Напомню, что собой представляет отечественный внедорожник. Развитие конструкции классических УАЗ в какой-то момент потребовало переделки передней подвески с рессорной на пружинную и смены кузова. Так появился УАЗ-3160 с полностью закрытым кузовом и УАЗ-3162 на удлиненной «классической» раме. Именно последняя модель и легла в основу «УАЗ-Патриота», который носит индекс 3163 и выпускается с 2005 года. Новое имя машина получила после серьезной модернизации интерьера и внешнего вида. При этом основа конструкции осталась, по сути, прежней. За следующие 15 лет машина постепенно менялась. Несколько раз меняли моторы, сменили сцепление, МКПП и раздаточную коробку, поменяли подвески, мосты и рулевое управление, тормозную систему. Поменяли бензобаки, несколько раз изменили салон, климатическую систему и бортовую

электронику, а заодно качество изготовления, многие элементы кузова, внешний вид. У машины появились модификации с укороченной базой, с кузовом пикап и т. д. Нынешний «УАЗ-Патриот» не имеет ничего общего с собой пятнадцатилетней давности, да и от машины пятилетней давности отличается значительно. В основе конструкции все та же лонжеронная рама. Подвески зависимые, с неразрезными мостами спереди и сзади. Решение архаичное, но сами мосты новые, новые также карданы и подвески. Передняя подвеска — на пружинах, задняя рессорная. Привод полный подключаемый, в случае с раздаточной коробкой Dymos — с электрическим приводом. Есть система АБС, передние тормоза дисковые. А последнее обновление привнесло замену раздаточной коробки на Divgi, появление новой АКПП и связанные с этим изменения кузова, системы охлаждения и электрики.





ВНУТРИ И СНАРУЖИ

Новый шестиступенчатый «автомат» пока стыкуется только с одним вариантом мотора — ZMZ Pro мощностью 149 л. с. и 235 Н-м крутящего момента. Однако в арсенале компании есть еще несколько вариантов данного силового агрегата, а у АКПП имеется изрядный запас прочности, она выдерживает до 500 Нм момента, а значит, до 300+ л. с. мощности. Также «автомат» сочетается только с раздаточной коробкой Divgi TTS индийского производства. Цена стартовой комплектации — «Оптимум автомат» — 1 млн 34 тысячи рублей. Топовая версия — Edition I — обойдется чуть менее 1 млн 300 тысяч рублей, но опциями можно легко увеличить эту сумму. Так, хороший владелец раскошелится на дополнительную антикоррозийную обработку, дополнительный комплект ковров для грязи и зимы, лишний комплект резины и еще тысячу полезных мелочей.

Снаружи новый «Патриот» отличить от первых выпусков легко, внешность менялась два раза, и последнее обновление 2017 года все еще выглядит свежо. Великоваты зазоры, но ЛКП яркое и нарядное, а машина не похожа на продукт доморощенных «тюнеров» — все хорошо сочетается и создает удачный цельный образ. Выглядит автомобиль парадно, можно даже рискнуть и сказать «дорого», но боюсь, цены на УАЗ знают все, с иномаркой его не перепутает и слепой. Аккуратные колесные арки с уширителями и локерами, причем все крепится пластиковой фурнитурой, плотно, без торчащих элементов и шурупов. Вполне европейская светотехника, есть и противотуманные фары, а на лобовом стекле видна сеточка подогрева. Сзади все так же висит на двери запасное колесо. Впрочем, внешность машины далеко не нова, в различных вариантах она встречается уже больше 20 лет, а новые штрихи и качество изготовления хоть и идут на пользу, но сути не меняют. Машина проста, брутальна и функциональна, образ цельный и приятный.

Двери открываются с усилием: нужно прожать упругую кнопку — и замок лязгнет. При закрытии дверь лязгнет



«УАЗ-Патриот» оборудован современной мультимедийной системой с 7-дюймовым цветным сенсорным экраном, встроенной навигацией и картами

еще внушительнее, но закроется при этом достаточно мягко и четко. Подниматься в салон высоковато, без подножки это сделать тяжело, но она как раз тут есть, как и ручки на стойках кузова спереди и сзади. Через проем двери открывается вид на вполне цивильный салон. Пол — высокий и плоский, сзади тоннеля нет, спереди нет порожков, поломать что-то, наступив, не получится, лишней фурнитуры под ногами не путается. Руль — большой, но удивительно современный, с кнопками круиз-контроля и управления мультимедийной системой. А под рулем всего две педали, и это основное новшество «Патриота».

ВЫГЛЯДИТ АВТОМОБИЛЬ ПАРАДНО, МОЖНО ДАЖЕ РИСКНУТЬ И СКАЗАТЬ «ДОРОГО», НО БОЮСЬ, ЦЕНЫ НА УАЗ ЗНАЮТ ВСЕ, С ИНОМАРКОЙ ЕГО НЕ ПЕРЕПУТАЕТ И СЛЕПОЙ.

На водительском месте просторно, посадка ожидаемо высокая, запас пространства по всем направлениям выдающийся. Если бы еще и руль не был таким огромным... Зато он регулируется и по наклону, и по вылету — как минимум мешать не будет. Профиль сиденья вполне удачный, есть продольная регулировка наклона спинки, причем бесступенчатая, и регулировка поясничного подпора и высоты. Верхнее положение позволит устроиться за рулем даже людям невысокого роста, а в среднем, мне с моими 183 см, запас пространства над головой позволит усесться в шапке-ушанке или даже цилиндре. Сам за собой я устраи-

ваюсь легко, в коленях места очень много, над головой еще больше, по ширине троих взрослых тоже разместить не проблема. А вот 7-местной версии больше не предлагается, и это обидно, вышла бы неплохая замена минивэнам, тем более что машина с АКПП стала более «семейной».

Основной перчаточный ящик очень небольшой, хотя форма у него удобная. Над ним подушка безопасности, которая есть у машин начиная со средней комплектации. Но если что-то не поместилось в перчаточный ящик, в подлокотнике два очень широких бокса. В спинках сидений большие карманы. Есть места для мелочей в дверях и в передней панели.

Качество салона далеко ушло от УАЗа советских времен. Формы современные, дизайн тоже. Эргономика вполне легковая. Все органы управления под рукой, функционал интуитивно понятен, тем более что климат-контроль тут автоматический, а по центру передней панели расположен экран мультимедийной системы с неплохим функционалом, вплоть до навигации от Navitel. В тестовой машине рулевое колесо обшито кожей и в духе времени имеет множество кнопок, на него выведено управление круизом, компьютером и мультимедийной системой. К сожалению, тактильные ощущения не столь благостны: пластик везде жесткий и гулкий, кожа грубая, кнопки нажимаются жестко и коротко, без ощутимой обратной связи. Приятное исключение — работа подрулевых рычагов и селектора АКПП. К сожалению, УАЗ пока не дотягивает даже до Solaris/Rio/Polo Sedan или Весты по качеству оснащения салона и эргономике. Но помните, главное в новой модели «Патриота» именно АКПП.





КЛЮЧ НА СТАРТ

Старт мотора проходит буднично, он хорошо слышен на холодную и звук понемногу стихает с прогревом. Вибрации на руле и кузове небольшие и не раздражающие. На рычаге АКПП вибраций не чувствуется, привод селектора и раздаточной коробки полностью электронный, механической связи с трансмиссией нет. У машины новая панель пола без вырезов, и потому нет вибраций и зуда от рычагов, хорошо знакомых по машинам с МКПП и уазовской раздаткой. Хорошо видна приборная панель, читаемость неплохая, обзор ничего не перекрывает. Если лобовое стекло запотело, можно не ждать, пока прогреется мотор и выдаст теплый воздух, лобовое тут с подогревом по всей площади. Из сюрпризов — передний парктроник нужно включать отдельно, по умолчанию он выключен. Автоматический режим климат-контроля ведет себя не лучшим образом, сильно задувая прохладным воздухом, пока мотор не прогрелся, да и его ручки ощутимо люфтят, есть ощущение не вполне исправного агрегата. Работает система при этом не очень громко и потоки распределяет нормально, в ноги дует, стекла тоже не потеют.

Перевожу рычаг АКПП в положение Drive. Машина трогается степенно, поначалу кажется, что тяги совсем уж мало, но, если чуть прожать педаль, появляется желаемая резвость. С некоторым напряжением и порыкивая мотором машина поспевает за потоком и даже позволяет вести себя в нем свободно. «Автомат» переключается вовремя и аккуратно, обеспечивает тягой без ощутимых ошибок, своевременно включая нужные передачи. Изредка логика работы АКПП теряется, действия с педалью газа становятся суетливыми, но в целом пилотирование машины заметно облегчается в сравнении с МКПП, а потери в динамике не ощутимы.

Высота посадки водителя потрясающая, выше большинства кроссоверов и коммерческой техники. Разумеется, обзорность прекрасная во все стороны. А при движении задним ходом спасает камера заднего вида. Валкости на оригинальной подвеске тоже не ощущается, крены, на удивление, небольшие.

А вот чего тут нет, так это реактивного действия на руле в околонулевой зоне. Усилие какое-то фоновое, проходят вибрации и шлепки от разметки, но «ноль» нечеткий, машина чуть плавает, сохраняя примерно прямолинейную траекторию, но пугает ощутимое «козление» задней оси. В такие секунды на душе становится тоскливо, а машину сдергивает с траектории и нащупывать ее крайне неприятно. В пологих поворотах на «баранке» вдруг появляется обратная связь, все такая же нечеткая, но, куда смотрят колеса, понятно, как и состояние покрытия. В целом можно приспособиться, но приятного мало. Вождение УАЗ с АКПП хоть и стало легче, но это все еще далеко не самое приятное занятие на свете. Во всяком случае, с заводскими настройками подвески и элементами рулевого управления. Судя по тестам, более жесткие тяги в передней подвеске и сошка позволяют заметно улучшить стабильность прямолинейного движения и даже дать водителю неплохое реактивное действие на руле. А пока, несмотря на заметное улучшение в сравнении со старой версией, машина все же на высокой скорости управляется плохо.

На скоростях за 80 км/ч «Патриот» с «автоматом» заметно приятнее, чем с «механикой». Благодаря расширенному динамическому диапазону коробки стало меньше шума мотора. Двигатель неплохо тянет на оборотах от полутора тысяч, и, если спокойно ехать 60-80 км/ч, его почти не слышно на фоне трансмиссионных и аэродинамических шумов. Причем я не могу сказать, что машина шумная: на скоростях около сотни в салоне достаточно спокойно, шумов хватает, но они приглушены и сильно не досаждают. У машин с МКПП начинает солировать мотор, но у версии с АКПП его обороты намного ниже и на умеренных скоростях он не шумит. Музыка и





спокойный разговор при этом неплохо слышны, пока стрелка спидометра не переваливает за 110-120. А дальше несколько страшно ускоряться. Высокие скорости все еще не стихия УАЗов.

В ГОРОДЕ И НА БЕЗДОРОЖЬЕ

Плавность хода сложно оценивать с легковых позиций, так лежачих полицейских и откровенные ямы в асфальте можно игнорировать. Они отзываются мягким толчком, без удара и дискомфорта. При этом безобидная волна на асфальте заставляет машину «козлить» задней осью, с неприятным дискомфортом для водителя, а вся дорожная мелочь ощущается на руле и кузове. Крены и клевки минимальны, что удивительно для такой высокой машины. Правда, и в поворотах шустрить не хочется: «Патриот» уверенно сползает передней осью наружу поворота, и не хочется думать, как отлавливать машину, если задняя ось решит поехать вперед. Впрочем, тут есть ESP в базовой комплектации, так что можно не беспокоиться о таких мелочах. Главное — аккуратнее с подбором резины, похоже, слишком «цепкая» может оказаться даже опасной.

УАЗа Внедорожные возможности настолько далеко выходят за рамки повседневной эксплуатации, что рассказывать, что на грунтовке и в лужах проблем не возникает даже на стоковой резине, наверное, бессмысленно? Трансмиссия на новых «Патриотах» управляется шайбой, на которую выведено переключение режимов 2H, 4H и 4L, а еще есть опционная блокировка заднего дифференциала. В сочетании с солидными ходами подвесок, огромным дорожным просветом и короткими свесами засаживать «Патриот» придется, специально выискивая места, где он не проедет. В общем, тестовая грунтовка показала лишь, что подвеска на бездорожье обеспечивает неплохой комфорт на скорости километров в 60, а если ехать быстрее, то снизу что-то бухает и пытается оторваться, ну и появляются удары от подвески. Я просто притормозил и поехал поспокойнее, это не ралли-рейд, трасса не закрыта, а тормозной путь на грунте будет огромным. Просто «Патриот» все это может, но в его способностях я лично не сомневался. Вылезая из машины, я почти автоматически вывернул ногу так, чтобы не испачкать брюки о грязный порожек. Надо бы в базовую комплектацию включить салфетницу в водительскую дверь.



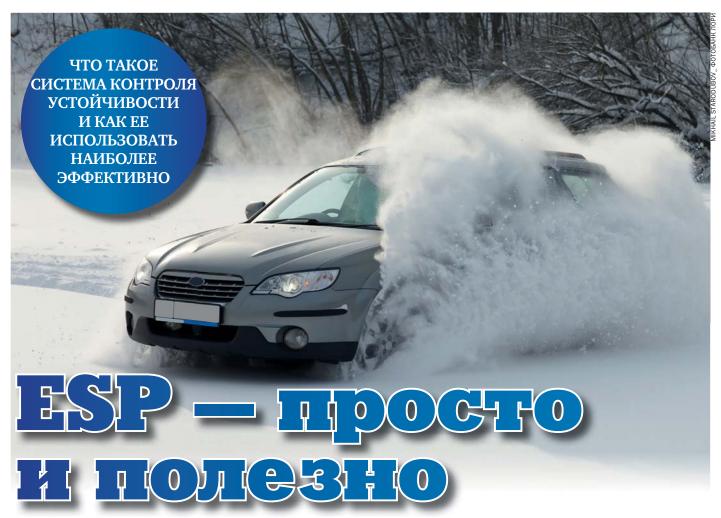
РЕЗЮМЕ

УАЗ может делать машины лучше, жаль «Патриот» поначалу был совсем другим. Я вспоминаю машину пятилетней давности, гораздо более шумную, плохо управляемую и без АБС и ESP.

Я бы сказал, опасную машину. Да и салон был намного хуже. Современный «Патриот» сделал большой шаг в сторону обычных авто, на которых не зазорно ездить каждый день. И дело не только в АКПП, которая позволяет снизить шумность и даже расход топлива на трассе. У него намного лучше эргономика, больше комфорта, у него есть АБС и система контроля устойчивости в базовой комплектации. А внутри он остался простым и крепким, хотя порой хлопотным в обслуживании и уже не столь элементарным, как старинный 469. Порода ощущается, жаль только, это не всегда во благо.







Появившиеся в конце прошлого века электронные системы контроля устойчивости прогрессировали настолько быстро, что уже к 1995 году появилась первая система, которая объединила функционал антиблокировочной, противобуксовочной и собственно системы поддержания устойчивости. У разных автопроизводителей она называлась по-разному, но «в народ» пошло обозначение ESP, предложенное Mercedes. А в 2014 году машины без этой системы в Европе оказались под запретом. Чем же так важна ESP, что на одном из крупнейших автомобильных рынков она стала обязательной для легковых автомобилей и автобусов? И правильно ли мы используем ее возможности? Давайте разбираться вместе.

4TO TAKOE ESP?

Для начала традиционный рассказ о том, что это вообще такое. Визуально блок AБC с ESP от блока AБC без ESP отличается разве что наклейками. Любой четырехканальный блок АБС имеет в своем устройстве все необходимое для работы. Дополнительно всего-то нужно добавить датчик положения руля и датчики ускорений — вокруг вертикальной оси (рысканья), вокруг продольной (крена) и желательно датчик ускорения по продольной оси. Небольшое усложнение системы дает возможность очень эффективно предотвращать занос и в меньшей степени снос. А также позволяет не допускать раскачки и потери устойчивости. Первыми такую систему получили именно машины с задним приводом, поскольку именно с заносом задней оси под воздействием тяги ESP справляется лучше всего. Но переднеприводные и полноприводные автомобили недолго оставались без систем стабилизации, алгоритмы вскоре создали и для них.

Зачем нужны все эти датчики? Для предотвращения заноса. Благодаря наличию датчика положения рулевого колеса система способна понять, поворачивает ли водитель, или машина делает это самостоятельно. Данные датчика ускорений вокруг вертикальной оси сравниваются с данными датчика положения руля, и если система понимает, что машина вращается против воли водителя, то начинает ее стабилизировать. Поворачивать руль ESP не может, хотя современные системы с электроусилителями теоретически могли бы. Хватает управления тягой и тормозами. Ранние системы не умели добавлять тяги и препятствовали ее добавлению на переднеприводных машинах, что ставило под сомнение эффективность работы ESP. Но потом алгоритмы работы улучшились, и сейчас системы контроля устойчивости работают более эффективно.

Типичный алгоритм работы ESP это притормаживание внешнего, по отношению к заносу, переднего левого колеса или замедление внутреннего за-

ПОНАЧАЛУ НАЗВАНИЯ ДАННОЙ СИСТЕМЫ РАЗНИЛИСЬ, НА ВМW ОНА НАЗЫВАЛАСЬ DSC, HA VOLVO — DSTC И ТАК ДАЛЕЕ. РАЗЛИЧНЫЕ АВТОМОБИЛЬНЫЕ КОМПАНИИ И СЕЙЧАС ПЫТАЮТСЯ ИСПОЛЬЗОВАТЬ СОБСТВЕННЫЕ МАРКЕТИНГОВЫЕ НАИМЕНОВАНИЯ ТАКИХ СИСТЕМ. НО «В НАРОД» ПОШЛО ОБОЗНАЧЕНИЕ ESP, ПРЕДЛОЖЕННОЕ MERCEDES.

днего при сносе передней оси в сочетании с работой тягой. Такой алгоритм прост и крайне эффективен, он не только меняет момент вращения автомобиля вокруг вертикальной оси, но и ослабляет сцепление колес на одной из осей, помогая машине справиться с ситуацией. В сочетании с правильными действиями рулем работа ESP очень эффективна, при этом требования к квалификации водителя заметно снижаются. Система с частотой от 150 герц анализирует ситуацию, подстраиваясь под его действия. К тому же она не позволит водителю



ошибиться с избытком тяги, обеспечив ее оптимальное значение на ведущих колесах.

ПЛЮСЫ И МИНУСЫ

Работа электроники позволяет повысить скорость прохождения поворотов на 15-20 % или скорее создать запас безопасной скорости в таком же объеме. Избежать ошибок водителя, связанных с несвоевременным рулением или просто отсутствием управляющих воздействий при занонсе/сносе. А заодно повысить проходимость автомобиля на слабых грунтах, если электроника умеет распознавать такие ситуации. Помимо этих основных функций в прошивке ESP обычно бывает еще много «полезностей». Во-первых, система помощи при торможении BAS/EBA, когда тормозная система по поведению водителя распознает ситуацию с экстренным торможением. Это позволяет раньше «ударить по тормозам» и нажать педаль действительно в полную силу, что заметно повышает эффективность торможения. Функция появилась еще на первом поколении ESP и тогда позволяла сократить тормозной путь на весомые 2-5 метров. Осушение тормозного диска — функция даже более полезная, в дождь она позволяет сохранить стабильность торможения. Быстрые тормозные импульсы снимают лишний слой влаги и грязи с поверхности тормозного диска еще до начала торможения, и водитель не сталкивается с потерей эффективности торможения. Управлять машиной становится удобнее и безопаснее. Предотвращение «качка» при торможении — еще одна полезная функция, которая позволяет избежать качания машины при остановке, что ощутимо повышает комфорт пассажиров. Помощь при старте в гору и при спуске с горы — тоже функция ESP, это полезно для машин с МКПП и преселективными АКПП, а также для всех внедорожников. Для машин с керамическими тормозными дисками и очень мощными тормозными системами полезна функция нормализации тормозного усилия по расчетной температуре тормозных дисков и колодок, чтобы избежать ощущения плохого торможения до прогрева дисков. Помимо этого, могут быть активированы функция стабилизации при движении с прицепом, электронной имитации блокировки дифференциала, контроля устойчивости при крене, контроля диаметра/давления в колесах и т. д. В общем, ESP — крайне полезная штука.

Минусов немного, система чуть сложнее обычной АБС и почти в любой ситуации только помогает. Ранние или плохо настроенные системы могут немного мешать водителю самому управиться с проблемой, особенно на переднеприводных машинах, из-за несовершенных алгоритмов по работе с тягой мотора система не давала возможности использовать ее для выправления заноса. Сказывается и человеческий фактор. Снижая требования к квалификации водителя, система позволяет неопытным автолюбителям

вплотную подобраться к пределу шасси по сцепным свойствам и управляемости без явного дискомфорта. В итоге провоцируя более серьезные ситуации на более высокой скорости. Помимо этого, есть определенные нюансы, связанные с износом тормозных механизмов на мощных автомобилях при постоянном активном движении, что может выражаться в перегреве тормозов в ситуациях, когда водитель сам не тормозит. Кроме того, с ESP машина настроена «тоньше» и потому сильнее реагирует на использование дисков и резины, не рекомендуемых производителем размеров, цепей противоскольжения, а также модификаций подвески. Ну и конечно же, ESP мешает тем, кто сознательно хочет вызвать занос, а ведь часто система является неотключаемой, а ее алгоритмы жестко гасят все «опасные» режимы.

ПЕРВОЕ И САМОЕ ГЛАВНОЕ, ЧТО НУЖНО ПОМНИТЬ, — МИГАЮЩИЙ ОГОНЕК ESP ГОВОРИТ О ТОМ, ЧТО ВЫ УЖЕ ИСПОЛЬЗУЕТЕ СВОЮ «СТРАХОВКУ» НА СЛУЧАЙ КРИТИЧЕСКОЙ СИТУАЦИИ. СТОИТ СНИЗИТЬ СКОРОСТЬ И АККУРАТНЕЕ ДЕЙСТВОВАТЬ РУЛЕМ И ТЯГОЙ, ИНАЧЕ ВЫ РИСКУЕТЕ ОКАЗАТЬСЯ В БЛИЖАЙШЕЙ КАНАВЕ, А ВОВСЕ НЕ В ПУНКТЕ НАЗНАЧЕНИЯ.

Согласно статистике, доля автомобилей с ESP в мире непрерывно растет, в Германии уже в 2005 году 72 % новых автомобилей имели эту систему. У нас такой статистики нет, и, судя по всему, эта доля значительно меньше, поскольку солидную часть рынка занимают машины, для которых ESP является опцией. Но тенденции таковы, что даже продукция «АвтоВАЗ» сегодня имеет ESP в качестве базового оснащения многих модификаций. А в дальнейшем, со сменой поколений автомобилей, можно ожидать тотальной «ESP-изации» автопарка. Словом, если на вашей нынешней машине еще нет системы стабилизации, то она, скорее всего, будет на вашем следующем автомобиле. А значит, стоит научиться ею пользоваться.

НЕ МЕШАЕМ, А ПОМОГАЕМ

На первый взгляд наличие ESP тем и ценно, что от водителя ничего не требует. Это так, система будет работать всегда и всегда постарается избежать опасных ситуаций. Но, зная о наличии системы, вы можете как минимум ей не мешать, а еще лучше — помочь.

Первое и самое главное, что нужно помнить, — мигающий огонек ESP говорит вовсе не о том, что все в порядке, можно гнать дальше, а о том, что вы уже используете свою «страховку» на случай критической ситуации. Стоит снизить скорость и аккуратнее действовать рулем и тягой, иначе вы рискуете оказаться в ближайшей канаве, а вовсе не в пункте назначения. Значок сработавшей ESP —

это последнее предупреждение, а не индикатор наличия системы и ее работоспособности.

Второе и не менее важное — не отключайте ESP никогда, если только вы не на треке. Система не помешает вам быстрее пройти поворот, зато без нее вы можете запросто оказаться в кювете. Исключения с профессиональными водителями лишь подтверждают правило. Не каждый водитель и не на всякой машине может сделать лучше, чем делает электроника. Отключение системы при внедорожном вождении или для обеспечения «чистых» реакций машины и «вкатывания» в трассу вне дорог общего пользования, безусловно, иногда требуется, но не более того.

Третье — если не знаете, куда крутить руль, лучше не крутите его. Эффективность системы зависит от управляющих воздействий водителя, и если руль сильно повернут не в ту стороны, система будет работать плохо. При заносе руль следует вращать в сторону заноса или оставить в положении «почти прямо», в случае сноса — не доворачивать до упора в сторону поворота и не распрямлять полностью, система в этих случаях не сможет вам помочь или попросту не поймет, куда вы хотите exaть. ESP не видит дорогу. Удержание в полосе — это функция совершенно другой системы, которой у вас, скорее всего, нет. Направлять автомобиль придется именно водителю.

На машинах с ESP нужно тщательно следить за состоянием тормозной системы. Конечно, это нужно делать на любой машине, но если на машине стоит ESP, то выбор расходных материалов и состояние всех элементов сказываются не только на тормозном пути автомобиля, но и на его способности к стабилизации. Не забывайте проверять задние суппорта и колодки, обычно их состояние мало сказывается на эффективности торможения, но система стабилизации может нагружать их очень сильно, особенно если задняя ось ведущая.

Автомобили с ESP очень чувствительны к состоянию резины и дисков. Оптимально, если колеса новые и одинаковые (заводских параметров) на обеих осях. При существенных отклонениях по износу или использовании запасного колеса или просто отличного от других, система может не сработать в нужный момент. Всегда учитывайте это. Следите за давлением в колесах.

РЕЗЮМЕ

Выполняя эти простые правила, вы существенно повышаете возможности систем стабилизации и тем самым свои шансы на счастливое завершение каждой поездки на автомобиле. Впрочем, полностью надеяться на электронику опасно, такие системы все еще не абсолютно надежны и настроены не идеально, и потому есть смысл заниматься повышением собственных водительских навыков, лучше под руководством опытных инструкторов и на специально оборудованных площадках.





B

і как живы ревнуют и ломаются»

Актера Михаила Разумовского публика хорошо знает по культовому сериалу «Бандитский Петербург». Как выяснилось, в кино Михаил часто оказывается за рулем. В жизни актер недавно завел белого «мишку» на четырех колесах – так переводится название модели Skoda Kodiaq. Мы побеседовали о том, как артист передвигается на новом автомобиле, играет в театре 50-летнего Дон Жуана и о съемках погони в кино.

АВТОМОБИЛЬНАЯ МИСТИКА

— Как себя чувствует ваш «медведь» и можно ли его сравнивать с предыдущим автомобилем?

— Раньше я ездил на Dodge Caliber, и по сравнению с ним новая машина — космический корабль. Конечно, после двенадцати лет тяжело было расставаться, к тому же, я консерватор по натуре и «прирастаю» к вещам. Еще немного — и я уже не смог бы его продать... Когда оставлял Dodge в салоне, даже обнял, менеджеры смущенно от-

вернулись: мол, такой интимный момент — прощание с машиной. Впрочем, Dodge я не буквально продал, а отдал в залог стоимости нового автомобиля, и когда оформлял документы, не обошлось без мистики. Машины ведь как живые существа — ревнуют, ломаются перед продажей и т. д. Многие автовладельцы об этом знают.

— А что произошло?

— Я должен был сдать «Додж» и на его же номера оформить новую машину. Хотел управиться за один день, но увы... Только приехал в ГИБДД, убедился, что в очереди передо мной всего два человека, как вышла девушка и сообщила, что компьютерная база «полетела» и на ее восстановление потребуется, возможно полчаса, а может, и два дня. Я посмотрел в окно на припаркованный «Додж», и он мне в ответ прищурился! (Смеется.) Вопреки своим планам я потратил на решение всех вопросов четыре часа, а машину удалось забрать лишь на следующий день.

– В других интервью вы рассказывали, что каждому своему автомобилю даете имя. Как назвали новую машину?



- Поскольку это девочка, хоть и «мишка», я назвал ее «Красотка». Так и обращаюсь к ней, когда подхожу: «Привет, Красотка!»
- Но перемена получилась резкой — прежняя машина была черной, новая — белая...
- Да, я человек крайностей! (Улыбается.) Шучу. На самом деле по поводу выбора этого цвета есть объяснение. Когда я впервые увидел в интернете презентацию этого автомобиля, это было год или даже полтора года назад, он был именно в белом цвете. В таком цветовом решении лучше видна геометрия машины, она выглядит эффектнее. Вообще, у меня с покупкой автомобиля

В ДАННОМ ЦВЕТОВОМ РЕШЕНИИ ЛУЧШЕ ВИДНА ГЕОМЕТРИЯ ЭТОЙ МАШИНЫ, ОНА ВЫГЛЯДИТ ЭФФЕКТНЕЕ.

всегда связан момент «желания». Так, когда я впервые увидел свой Dodge, меня буквально затрясло: я понял — это моя машина, буду покупать ее и только в черном цвете. Она действительно в черном варианте смотрится впечатляюще. Когда увидел белую Skoda Kodiaq, тоже сразу же захотел ее приобрести. Есть и другой момент — за любой цвет, кроме белого, в автосалоне нужно было доплачивать сорок тысяч рублей, так что мне удалось немного сэкономить.

- Вы уже куда-нибудь ездили с «Красоткой»?
- Пока только на дачу дальних путешествий не было. Мне, кстати, сделали замечание в салоне, что я мало езжу. На «Додже» за 12 лет эксплуатации всего 106 тысяч километров про-

КАК ВЗРЫВАЮТ «ГЕЛЕНДВАГЕНЫ»

- Ваши герои в кино участвовали в погоне на автомобиле? Насколько страшно сниматься в подобных сценах?
- Иногда это даже приятно, как в фильме «Опергруппа 2. Швед под Вы-

боргом». Там я играл сотрудника полиции, которому надо было уходить от погони. Я ехал на Nissan Teana. Maшина хорошая, с мощным двигателем, так что «убегать» было одно удовольствие. А вот в сериале «Замок из песка», действие которого происходит в 90-е, у меня была роль бандита по кличке Добрый. Погоню снимали на «гелендвагене», и мы с моим партнером по фильму даже забыли произнести текст от страха! За рулем был каскадер, а мы держались друг за друга и за сиденья, чтобы не упасть, и были уверены, что на такой скорости машина вот-вот перевернется. К счастью, она оказалась устойчивой на дороге, но в конце каждого дубля пахло горелыми тормозными колодками. Кстати, в конце фильма автомобиль взорвали.

- Почему? Расскажите, как вообще в кино взрывают машины?
- По сюжету мой герой с подельниками расстреливает машину из автоматов, затем подходит к сидящему в ней персонажу и спрашивает: «Ты живой еще?!» — а у того из руки вываливается граната. Взрыв потом нарисовали на компьютере, так что на съемках фильма ни один «гелендваген» не пострадал.
 - A где снимают такие сцены?
- Обычно в удаленном месте, например в промзоне, чтобы никому не мешать. В данном случае все снималось в Кронштадте, на одном из островов.

ДОКТОР, ЖУРНАЛИСТ И ДОН ЖУАН

- Что нового у вас в театре и в кино?
- Съемок в кино пока нет, а в театре вышли два новых спектакля. В антрепризе у Андрея Федорцова я играю Дон Жуана в «Испанских страстях» по пьесе Леонида Жуховицкого. Это история, где Дон Жуану исполнилось пятьдесят лет, у него духовный кризис, и он решил скрыться в деревне, «залечь на дно». Кроме того, ему все хотят отомстить — Дон Карлос, брат убитого Капитана, Эльвира — брошенная жена и т. д. Вторая новая работа (премьера состоялась 18 октября. — Прим. авт.) — в

Театре на Литейном. Я играю доктора Эмметта в комедии «Странная миссис Сэвидж» по пьесе Джона Патрика. Поставил спектакль худрук ярославского театра Александр Кузин. В главной роли Татьяна Дмитриевна Ткач, с которой мы уже неоднократно пересекались на сцене и в кино.

- Сейчас артисты нередко ведут различные программы на телевидении, и у вас был подобный опыт несколько лет назад...
- Когда-то я действительно записал цикл программ для канала «Культура». Вел передачу «Легенды Царского Села», а затем «Петербургские встречи», где мне надо было делать интервью с известными людьми. Я беседовал с Семеном Альтовым, Эдитой Пьехой, Давидом Голощекиным, Эдуардом Хилем. Для Хиля, похоже, это было одно из последних появлений на телевидении — он сделал исключение для нашей программы.

Поначалу редакторы писали мне вопросы, а когда я начал импровизировать в кадре, им понравилось, и они махнули на сценарий рукой. Видимо, потому, что я спрашивал о том, о чем обычно никому в голову не приходит спрашивать.

- А какие вопросы вы задавали гостям программы?
- Например, в какой подворотне вы выпивали, курили? Где находится ваше любимое место в городе, как оно связано с вашими детьми? Передаете ли вы Петербург по наследству вашим детям
- Вам понравилось работать на телевидении? Не хотите вернуться в журналистику, сделать программу об актерах прошлого?
- Это оказалось очень интересно погружаться в мир другого человека, интересоваться его жизнью, переживать с ним какие-то его истории. В этом есть что-то и от профессии психолога, и врача, но есть и что-то актерское.

А на телевидении я работаю и сейчас, озвучивая программы «Письма из провинции» и «Царская ложа» на канале «Культура». Что касается авторской программы, это, безусловно, было бы любопытно, но таких предложений мне не поступало.







Черногория — страна, для изучения которой нужен автомобиль. В Монтенегро летом едут за пляжным отдыхом, зимой — за горнолыжным, а в межсезонье для того, чтобы изучить все красоты этой небольшой страны. Общественный транспорт в стране развит слабо, а мест для посещения много. Чтобы объехать все самое интересное, потребуется или много денег на такси, или автомобиль.

ДЕШЕВЛЕ, ЧЕМ НА ТАКСИ

В каждом черногорском прибрежном городе и его окрестностях расположено несколько разных пляжей: песчаные, бетонные, галечные, с пологим «заходом» или резким перепадом глубины. Советуем съездить на самый длинный в стране 16-километровый песчаный пляж, расположенный между городом Ульцинь и островом Ада-Баяна: там пологий заход в море, ветер и красивые волны. Тот, кто любит сочетание горных массивов с морским простором, может прокатиться вдоль Которской бухты и выбрать один из сотни пляжей, чтобы купаться в окружении зеленых гор.

Перемещаться по стране удобнее на машине. Общественный транспорт в виде автобусов хотя и ходит вдоль всего побережья от Ульциня до ХерцегНови, но не предполагает движения по расписанию. Автобус можно прождать на остановке до полутора часов, а если у водителя не будет настроения, он может вообще не выйти на работу. Сама поездка в местных автобусах навевает скорбную ностальгию по «Икарусам»: табачный дым, въевшийся в протертую обивку кресел, грязные окна, едкий запах солярки и гул слабого и уставшего мотора, с трудом тянущего большой и переполненный людьми автобус.

Вглубь страны, например к каньонам или к горнолыжным курортам, автобусы не ходят. Туда можно добраться на электричке: для начала от аэропорта придется найти дорогу до ближайшей железнодорожной станции, потом доехать по железной дороге до северной части страны, а затем взять такси до точки следования.

Такси между городами стоит намного дороже, чем аренда автомобилей. Например, добраться от аэропорта в Тивате или Подгорицы до Бара будет стоить от 30 до 45 евро в зависимости от сезона. Аренда автомобилей в среднем начинается с 9 евро в сутки в зависимости от марки, сезона и количества прокатных дней.

Советуем проехаться по извилистому горному серпантину от мавзолея Ловчен до Котора через деревню Негуши — пожалуй, это одна из самых живописных дорог Черногории. Также нелишним будет посетить национальный парк Дурмитор и восхититься видами природы, которые открываются с автомобильной дороги. Автобусные экскурсии по этим местам стоят дороже, к тому же автобус не останавливается

у каждого красивого места. Единственный способ свободно передвигаться по стране — арендовать машину.

ГДЕ АРЕНДОВАТЬ **АВТОМОБИЛЬ**

В Черногории работают три типа прокатных контор: крупные международные агрегаторы типа EuropCap, Rentalcars и другие; местные компании, работающие в Черногории: Sitngo, Myrentacar и пр.; индивидуальные предприниматели, сдающие свои машины, — такие найдутся в каждом прибрежном городе.

Крупные агрегаторы хороши большим количеством автомобилей: они работают со всеми местными компаниями. Заказывать у них машины надежно, так как при возникновении каких-то неурядиц агрегатор поможет разобраться. Основной минус такого выбора — цена. Она значительно выше, чем у местных компаний. Второй минус -– залог, который блокируется на карте. Обычно это от 100 до 300 евро за автомобиль.

Мой личный выбор — местные крупные компании. Мне нравится связываться с конторой без посредников и платить тоже напрямую, не отдавая процент промежуточному звену в виде агрегатора. У таких «рентакаров» часто большой автомобильный парк на 100+ авто, что позволяет выбрать любую машину: по марке, размеру, вместительности и классу. Чаще всего местные прокатные конторы не берут залог и даже бесплатно предоставляют детское кресло, доставку в прибрежные города

и зеленую карту для выезда в соседние страны. Минус этого типа «рентакаров» только в одном — нужно знать, к кому обращаться. Не всегда по сайту компании можно понять — крупные они или только прикидываются. Ищите отзывы в социальных сетях и блогах: крупные черногорские прокатные конторы активно развивают интернетмаркетинг и стараются быть заметными на всех популярных платформах от «ВК» и «Инстаграма» до собственных блогов и «Драйв2».

Взять автомобиль в аренду у индивидуальных предпринимателей можно еще дешевле, чем у местных контор. Фиксированных цен у них нет, конечная стоимость будет зависеть от умения договариваться и наглости владельца. Местные ИП имеют в наличии от 4 до 15 машин, за состоянием которых внимательно не следят. Мне попадались как грязные автомобили с мусором в багажнике, так и машины с неработающими фарами и даже с моргающим датчиком неисправности двигателя. Искать таких предпринимателей нужно уже на месте: спросите у водителя такси или у продавца на рынке, у владельца апартамента — большинство местных семей имеют по несколько машин, одну из которых с радостью сдадут в аренду туристам.

Во всех случаях для аренды потребуется загранпаспорт и водительское удостоверение. Получать международное ВУ перед отпуском не нужно здесь принимаются и российские.

Только сайты-агрегаторы примут оплату картой, для всех местных контор и предпринимателей придется везти наличные деньги.

С КАКИМИ ПРОБЛЕМАМИ можно столкнуться

Чаще всего туристов обманывают со страховкой. Стандартное ОСАГО в Черногории не покрывает повреждения кузова, днища и стекол. То есть, если от встречного автомобиля отскочит камушек и прилетит в лобовое стекло, придется заплатить за нанесенный ущерб — самые часто встречающиеся повреждения не входят в обычную страховку. Поэтому многие «рентакары» врут клиентам: «Страховка не распространяется на гравийных дорогах, не съезжайте с асфальта!» А также ОСАГО не покроет повреждения, полученные по вине арендатора, — страховая выплатит деньги только в том случае, если виноват в ДТП другой участник движения. КАСКО покроет расходы вне зависимости от того, по чьей вине произошло ДТП. Но, как правило, автомобили по КАСКО страхуют с франшизой (депозитом). Эти деньги уйдут на ремонт автомобиля в случае повреждений. Если сумма ремонта выше депозита, страховая компания берет на себя дополнительные расходы. Если же на ремонт будет потрачено меньше средств, разница



вернется арендатору. КАСКО также не покрывает расходы на повреждения стекол и колес. А третий и самый дорогой тип страховки — Супер КАСКО она покроет все расходы в любой неприятной ситуации на дороге. Поэтому тщательно проверяйте все документы, просите у менеджера саму страховку, а не только бланк! Потому что часто КАСКО продают, но «забывают» оформить. Этим грешат не только местные предприниматели — некоторые конторы тоже так делают.

В Черногории любят старые автомобили. Во-первых, это красиво. А вовторых, пошлина на ввоз в страну авто старше 10 лет очень низкая. Поэтому вся страна ездит на автомобилях из 1990-х и 2000-х годов. Встречаются даже югославские «Заставы» и «Ситроены» 1970-х годов! Автопарки тоже обновляют неохотно. Новые модели можно найти только у крупных контор. Я у частных предпринимателей еще не встречала машины моложе 2009 года.

Техническое состояние автомобилей не всегда идеально. Проверьте работоспособность света, кондиционера, мультимедиа еще перед тем, как оформить документы. На ближайший подъемник ехать не стоит, но допросить с пристрастием будет полезно. Узнайте хотя бы, когда обновлялись детали тормозной системы и рулевого управления. «Убитые» автомобили охотно сдают частные «рентакары». Они покупают дешевые и сильно уставшие машины, а затем сдают их туристам. В сезон в Черногорию прилетает настолько много людей, что в аренду легко сдается даже откровенный хлам.

КАКУЮ МАШИНУ **АРЕНДОВАТЬ**

Идеальный автомобиль для черногорского отпуска зависит от типа отдыха. Для того чтобы кататься между городами и пляжами по приморским ривьерам, подойдет любой автомо-

биль — дороги в стране хорошие. Внедорожник потребуется разве что для экстремального отдыха или для специфических целей. Обратите внимание на компактные машины типа Toyota Yaris, Skoda Fabia, Fiat 500, Smart и прочее, если планируете остановиться в Ульцине, Будве или в одном из городов Боко-Которского залива. Парковки в этих местах маленькие, а желающих на них разместиться много. В Черногории почему-то не принято делать проезды между рядами на паркингах, поэтому, доехав до упора, придется сдавать задом или развернуться в несколько приемов, если автомобиль небольшой. Большинство узких горных серпантинов с одной стороны «вырастают» из скалы, а с другой нависают над пропастью — ограждения установлены не везде. На таких дорогах компактность машины помогает без страха разъехаться со встречным транспортом.

Если отпуск предстоит провести в горах, а на календаре время с ноября по апрель, уточните у сотрудников «рентакара» насчет зимней резины. Зимой на летних шинах ездить можно только вдоль побережья.

Поэт лорд Байрон однажды назвал Адриатическое побережье Черногории «самой красивой встречей между сушей и морем». Самый крупный в мире издательский дом Cond Nast включил Черногорию в список 40 самых красивых стран мира. Журнал Forbes рекомендовал посетить черногорский город Котор и включил его в список лучших туристических направлений в 2020 году. Если вы еще не видели красоты Черногории и не прониклись балканским духом, пора покупать билеты на самолет. Стоимость перелета из Петербурга до Тивата от 3,5 до 15 тысяч рублей в одну сторону. Виза россиянам в Черногории не нужна. Арендуйте автомобиль в первый же день и наслаждайтесь лучшим адриатическим отпуском.



Текст: Татьяна Хмельник Фото: Александр Потравнов

Новый год приближается, а мы отправляемся в новое путешествие. Куда на этот раз? А в Варминско-Мазурское воеводство, которое полу-Польша, полу Восточная Пруссия. Земля, вобравшая в себя разные культуры, обильно политая кровью многочисленных войн, — она настолько интересна, что короткого зимнего дня, конечно, мало, чтобы все рассмотреть. Но у зимних путешествий есть пара неоспоримых преимуществ: нет зелени, никакие густые кущи не заслоняют многочисленные замки, соборы, старинные дома, а толпы туристов редки. Может так статься, что на улицах варминских городов вы вообще будете бродить в одиночестве, в зимнем тумане, в ожидании чуда...

Бранное поле в Грюнвальде



ПОМЕНЯЛИ НЕМЦЕВ НА ПОЛЯКОВ

Попадают к варминцам двумя путями. Есть путь мазохистский — через Белоруссию, Литву и Калининградскую область, это иллюзия почти прямой дороги, но если посчитать время, потраченное на границах, то это не самый удачный вариант. Второй путь дальше, но мы предпочитаем ездить так: Эстония, Латвия, Литва и вот уже Польша. Одна граница — и дальше без остановки. В первом случае вы можете сэкономить на бензине, во втором — на нервах. Мы неоднократно выезжали раненько утром через Нарву, а спать ложились уже в Сувалках, потратив часок на обед в Литве. Есть еще промежуточные варианты: через Даугавпилс, через Псков и Остров. Разница между ними по расстоянию небольшая, но самое главное — это латышская граница, а мы про нее не раз писали. Латвийские пограничники, вероятно, учились работать в Папуа — Новой Гвинее. Хотя так можно объехать злополучную Калининградскую область. В общем, смотрите по карте сами, варианты имеются.

Начнем с Ольштына — столицы воеводства, в котором останавливаются многие туристы (кроме тех, кто ищет уголок поглуше, кровать помягче и загородный воздух послаще, как мы). Город находится в 67 километрах от Калининградской области, поэтому российские машины с номерами 39-го региона здесь встречаются. Сейчас, конечно, реже — из-за падения покупательского спроса, а раньше гордые кенигсбергцы сюда аж за туалетной бумагой и подгузниками приезжали. Также покупают они детскую одежду, сыр, сласти всякие и свинину во всех видах. Поляки до свинины великие охотники, можно вспомнить фантастическое блюдо под названием бигос. Адам Мицкевич, по его собственным словам, впадал в полный восторг от аромата этой капусты, тушенной с множеством видов копченостей. А вот польское спиртное популярностью у соседей не пользуется. Так что вывески настоящих «монополек» рассчитаны только на своих.

Но ведь мы приехали не подгузники покупать, а любоваться старинным городом! Прежде всего вспомним его название до 1945 года — Алленштайн. Да, здесь жили немцы и была это Восточная Пруссия. После Второй мировой войны побежденная Германия полностью лишилась этой земли — ее распилили между СССР, Литвой и Польшей. Так что все ценности, которые здесь завелись столетие-другое назад, были сугубо германскими — замки, дворцы, церкви, мосты, водонапорки, вокзалы, заводы... И что характерно, поляки, выгнав немцев (112 тысяч гражданского населения, взамен переселив примерно столько же поляков из СССР), эти ценности не раздраконили, не распотрошили, не пропили, а стали использовать по назначению. Конечно, Польша зна-







декабрь 2019 #06 (054)







чительно беднее Германии, поэтому постройки выглядят не всегда ухоженно, но они есть, они не сметены с лица земли, а многие восстанавливаются и радуют глаз местных жителей и туристов.

УЧЕНОМУ НАДО УТЕРЕТЬ НОС

В Ольштыне много достопримечательностей, но две из них пользуются особой популярностью. Это две статуи — одна молодая, другая старая. Молодая — это скульптура Николая Коперника, который жил в соседнем городке у дядюшки, капитула Вармии. Не все знают, что Коперник — поляк лишь по отцу, уроженцу Кракова, а по матери он немец, именно поэтому в прусские времена память об ученом сохранялась исправно. Но немецкая кровь и сан священника вовсе не помешали Копернику организовать оборону города от тевтонских рыцарей, разбойничавших в округе. Потереть нос бронзовому герою приходят очень многие туристы, отчего внушительный нос Коперника сияет, как начищенный пятак.

А вот старая статуя таких вольностей не принимает. Это древний идол, поставленный во дворе замка-музея, но изваяние куда старше этого здания. По мнению археологов, его создали из гранита пруссы — древний балтийский народ, живший здесь до поляков и немцев, но исчезнувший. Считается, что немцы, осевшие здесь, имеют в своих жилах кровь пруссов, недаром они так и назвали землю. Кто-то из прежнего населения ушел в нынешнюю Литву, кто-то — в Белоруссию. А идол остался. Давно прошли времена, когда ему поклонялись, приносили богатые дары. Сумрачно и печально смотрит он на

любопытных туристов, которые, несмотря на строгие запреты, все-таки ухитряются погладить его по гранитной голове. Кто-то, говорят, желание загадывает. Но какой же идол будет исполнять желания без подарков? А подарков у ольштынского идола мы никогда не видели, либо их оперативно уносят музейные работники.

Недалеко от Ольштына есть и другие очаровательные городки. Вот взять Гижицко — бывший Летцен. Он находится на Мазурской озерной системе, через которую проходят каналы. Уже в середине позапрошлого века здесь было развито судоходство, а вскоре появилась и железная дорога. Жизнь города была тесно связано с водой, он стал курортным еще в начале XX века, и такая слава тянется за ним до сих пор. Парусные регаты, гонки на буерах — все эти развлечения собирают здесь массу туристов. Зимой, конечно, в воду не тянет, только многочисленные утки ютятся на канале у знаменитого поворотного моста когда его разводят, он не поднимается, а отъезжает в сторону. И так он бесперебойно работает с 1889 года, а обслуживает его один человек, управляясь с механизмом за 5 минут. А вот старая водонапорка по назначению уже не служит — теперь там музей и кафе.

ПОСЛЕДНЯЯ ОФИЦИАЛЬНАЯ ВЕДЬМА

Очень мил городок Кентшин (попольски пишется Kętrzyn, понять это невозможно, придется запомнить). Немцы называли его Растенбург. Здесь уцелели старинные краснокирпичные фабрики, в готическом замке работает музей, можно полюбоваться кирхами, вполне бережно переделанными в ко-

стелы (здешние немцы были лютеранами — Восточная Пруссия первой из немецких земель стала полностью протестантской, поляки всегда оставались католиками). В маленькой речке, протекающей через город, бобры трудолюбиво валят деревья, и никто их не останавливает.

Ничем не хуже соседний городок Решель (его называли практически одинаково и немцы, и поляки), разве только он меньше по размеру. Там даже есть особая страшноватая достопримечательность — здесь родилась последняя женщина, казненная в Европе за колдовство, звали ее Барбара Здунк. Якобы эта 40-летняя горничная-полька, неоднократно замеченная в магических обрядах, подожгла город. За это ее... нет, не стали жечь живьем, ведь был уже просвещенный 1811 год, ее просто задушили, а сожгли уже труп. Теперь в память о невинной жертве (хотя когда-то горожане считали иначе!) в Решельском замке ежегодно устраивают представление из жизни восточно-прусских ведьм, а в последние десятилетия на свои сходки стали съезжаться молодые колдуньи, отбирая славу у немецкой горы Брокен. Противостоит черной магии соседний монастырский комплекс в Свента-Липке, где стоят потрясающей красоты церкви, а дорога к ним пролегает по аллеям, где через каждые метров сто — по божничке под старыми деревьями, на которых вольготно устроилась вечнозеленая омела-паразит. Издали кажется, что деревья в январе с листьями, подходишь ближе, а это листья омелы.

Чудо как хорош городок Лидзбарк-Варминьски, урожденный Гейльсберг, который до Ольштына был столицей Вармии. После перемещения административного центра он несколько зачах. Но там тоже есть красивый замок, в котором, как водится, музей. Замок небольшой, компактный, неплохо отреставрированный. Именно в нем жил Николай Коперник, когда писал свои астрономические трактаты, именно гейльсбергское небо подсказало ему революционную для того времени идею гелиоцентризма. В центре города есть даже фахверковые постройки, не такие красивые, как в Тюрингии или Саксонии-Анхальт, но все же здесь даже старая пожарная часть фахверковая. Местами бережно сохранена булыжная мостовая, к неудовольствию местных модниц, падающих с каблуков.

КАК ТАТАРЫ ТЕВТОНЦАМ вломили

Ну а нам на сладкое, возможно, самое знаменитое место Варминско-Мазурского воеводства — Грюнвальд. Ныне так зовется маленькая деревушка, зато возле нее — огромное поле с музеем и всяческими скульптурами, которое хранит воспоминания об одной из самых эпических европейских битв. 15 июля 1410 года объединенные войска Королевства Польского и Великого княжества Литовского разгромили армию Тевтонского ордена. Историки расходятся в оценке количества участвовавших войск. Со стороны ордена указывается от 11 до 27 тысяч, а численность польско-литовской армии варьируется от 16 до 39 тысяч человек. При этом в составе литовских войск учитывались отряды (хоругви) из Смоленска и Киева, а также татары, которыми командовал сын Тохтамыша хан Джелал-эд-Дин. Татары, между прочим, состояли на службе у литовских князей. Настоящий интернационал рубился в этой страшной сече! Тевтонский орден потерпел

сокрушительное поражение, после чего начал терять доминирующие позиции в регионе, а вскоре совсем сдулся и признал себя вассалом Польши.

Грюнвальдское поле оставляет колоссальное впечатление, но при одном условии: если там никого, кроме вас, нет. Для этого стоит приехать с утра пораньше, переночевав поблизости, и оказаться первым, а зимой — и единственным посетителем. Да, музей закрыт, но практически все, что там есть, вы можете увидеть в интернете. А вот походить по знаменитому полю в лучах восходящего солнца, рассеивающего туман, потрогать покрытые инеем выразительные памятники, поставленные здесь, — это надо испытать лично. Кажется, чувствуешь дрожь земли, по которой несется конница, слышишь лязг железа, крики и стоны раненых, восторг победивших, боль побежденных... Летом здесь устраивают реконструкции, но это мероприятие на любителя, не всем нравится такой цирк. В эту пору на Грюнвальде могут и затоптать — не татары, а гости мероприятия.

Ну а ночевать можно в усадьбе Паколтово — это всего 5 километров от Грюнвальда, поэтому вы и будете первыми на поле брани. Строгий барский дом, превращенный в отель, стоит почти в лесу, пока к нему едешь кривыми дорожками, даже как-то беспокоиться начинаешь — рано стемнело, вокруг, кажется, волки зубами клацают и филины ухают. Зато когда выбираешься на освещенную площадь и вдыхаешь аромат свежих булочек и вечернего чая, становится спокойно и уютно. В конюшнях топают лошади, топится печка, от постельного белья пахнет лавандой и мятой — вот оно, зимнее счастье!

Удачных и интересных путешествий!







Преждевременный выезд на перекресток оборачивается тяжкими авариями, и судебная практика складывается не в пользу тех, кто считает красно-желтый сигнал разрешающим. В начале декабря в Петербурге произошли два столкновения торопливых водителей. А месяц назад завершилось громкое уголовное дело по аварии на Невском проспекте, где столкновение автомобилей разметало толпу пешеходов у Аничкова моста.

УСПЕЛИ НА ЖЕЛТЫЙ

В плотном городском движении для многих водителей привычное дело проскакивать перекрестки на мигающий зеленый и трогаться на красно-желтый. Последствия фальстарта бывают плачевными для всех участников аварии.

Есть два типичных сценария ДТП при проезде на желтый: первый — встреча разогнавшегося водителя-«проскакуна» с поперечным участником движения, который тронулся первым из всего потока на красно-желтый. Второй вариант — левый поворот «впереди светофора» и удар встречного автомобиля в правый борт или крыло. Такие случаи сложны для разбирательства.

Вечером 3 декабря на перекрестке Авангардной улицы с проспектом Народного Ополчения автомобиль обошел стоящий левый ряд и при переключении сигнала пытался повернуть первым налево по стрелке. В него на скорости врезался встречный автомобиль, стремившийся успеть проскочить на желтый свет.

Днем ранее встретились Mercedes и Skoda на перекрестке проспекта Добролюбова с Большим проспектом Петроградской стороны. На запрещающий сигнал ехали оба участника ДТП. Видеозаписи в паблике «ДТП и ЧП в Петербурге» показывают, что «мерседес» стартовал преждевременно. Он тронулся с проспекта Добролюбова к Ждановской улице впереди своего потока даже не на красно-желтый, а за полсекунды до него. По Большому проспекту мчалась «Шкода Октавия». Судя по видео, «шкоде» перед выездом на перекресток уже горел глубокий желтый, а при встрече с «мерседесом» — чистый красный. Удар был сильным, искореженная «шкода» с расплющенной мордой еще несколько дней являла собой труднозабываемое зрелище у въезда на Тучков мост.

РВАНУВШЕМУ ПЕРВЫМ — УГОЛОВНОЕ ДЕЛО

Пункт 6.2 ПДД указывает, что «сочетание красного и желтого сигналов запрещает движение и информирует о предстоящем включении зеленого сигнала». Таким образом, движение на красно-желтый сигнал светофора равнозначно движению на красный свет. Трогаться можно только при включении зеленого сигнала светофора и с учетом пункта 13.8 ПДД, по которому водитель даже при включении зеленого «обязан уступить дорогу транспортным средствам, завершающим движение через перекресток, и пешеходам, не закончившим переход проезжей части».

Показательным, хоть и незавершенным стал судебный процесс по делу о прошлогоднем ДТП в центре Петербурга. Авария произошла 30 декабря 2018 года. Олег Ходько на Mercedes E200 двигался по набережной реки Фонтанки и пытался успеть пересечь Невский проспект при переключении светофора. По Невскому с Аничкова моста стартовал на красный с желтым водитель Subaru Forester Павел Микулич. Он врезался в правую заднюю часть машины Олега Ходько. От удара Mercedes занесло и отбросило на тротуар, где стояли пешеходы в ожидании своего сигнала на переход улицы. Пострадали семь человек.

При предварительном разбирательстве следствие видело виновным водителя Павла Микулича. Subaru стартовал с моста преждевременно, на красножелтый сигнал. К тому же правая полоса, где он ехал, предназначена только для поворота направо.

Однако такой поворот в деле, когда сын крупного экс-чиновника Олег Ходько мог остаться безнаказанным, вызвал общественный резонанс. После этого органы правопорядка распределили уголовную ответственность между двумя участниками столкновения.

6 ноября 2019 года Куйбышевский районный суд Петербурга закрыл их уголовное дело. Каждый из виновников ДТП загладил причиненный вред и примирился с потерпевшими. Раненые пешеходы и их родственники больше не имеют претензий к водителям.

Для хозяина «субару», который из-за фальстарта с Аничкова моста едва не был признан единственным виновником, такой исход можно считать благополучным. Чтобы следователи увидели вину «проскакуна» с набережной Фонтанки, понадобилось вмешательство главы Следственного комитета России. А приговор (если бы до него дошло дело) мог быть суровым, ведь среди сбитых пешеходов было двое детей, к тому же двум раненым потребовались сложные операции.





для оплаты топлива, масел, автотоваров и автохимии

Номиналы на выбор:

 $1000 \, \rho$., $3000 \, \rho$., $5000 \, \rho$., $10000 \, \rho$., $15000 \, \rho$.

Порадуйте автолюбителя полезным подарком!