

ГОТОВИМ МАШИНУ К ЗИМЕ

08-09

ПОЛЕЗНЫЙ ЖУРНАЛ ДЛЯ АВТОМОБИЛИСТОВ

Заправка

16+

курьер-советник



октябрь 2019 #5 (053)

Олег Басилашвили:
талант за рулем

14-15



Ferrari
F8 Spider –
яркий и быстрый

03

ЭВАКУАТОР-МАНИПУЛЯТОР С ФАРКОПОМ

☎ (812) 977-7-977, 8 (921) 915-25-78



24
ЧАСА

РЕКЛАМА

НОВАЯ ПРОГРАММА ЛОЯЛЬНОСТИ ЗАПРАВЬСЯ ВЫГОДОЙ



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



ОПЕРАТОРОМ ПРОГРАММЫ ЛОЯЛЬНОСТИ «ЗАПРАВЬСЯ ВЫГОДОЙ» ЯВЛЯЕТСЯ ООО «ЛИКАРД». ПОЛНЫЙ ТЕКСТ ПРАВИЛ УЧАСТИЯ В ПРОГРАММЕ ЛОЯЛЬНОСТИ «ЗАПРАВЬСЯ ВЫГОДОЙ» РАЗМЕЩЕН В ИНТЕРНЕТ-ПРЕДСТАВИТЕЛЬСТВЕ [HTTPS://AUTO.LUKOIL.RU/RU/ZAPRAVSIAVIGODOY/RULES](https://auto.lukoil.ru/ru/zapravsiavigodoy/rules). ПРОГРАММА ЛОЯЛЬНОСТИ «ЗАПРАВЬСЯ ВЫГОДОЙ» ДЕЙСТВУЕТ ДО 31.12.2021.

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
Вишневого, 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 «Типографский комплекс
«Девиз».
195027, СПб, Якорная ул., д. 10,
кор. 2, лит. А, пом. 44

Тираж 20 000 экз.
Заказ № ТД-5847.

Установленные дата и время
подписания в печать —
01.10.2019, 16.00. Фактические
дата и время подписания
в печать — 01.10.2019, 16.00.
Дата выхода — 02.10.2019.

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:
F8-SPIDER / FERRARI.COM

**Посмотреть предыдущие
номера журнала можно
здесь:**



FERRARI.COM

Ferrari F8 Spider - яркий и быстрый

FERRARI F8 SPIDER — открытая версия модели F8 Tributo — был показан публике в сентябре 2019 года, а к первым покупателям автомобиля попадут в середине 2020 года. Прием заказов уже открыт, сообщает портал sena-auto.ru.

Жесткая двухсекционная крыша у «Спайдера» такая же, как и у формального предшественника, модели F488 Spider: сервопривод складывает и поднимает ее за 14 секунд на скорости до 45 км/ч. Новый кузов с оптимизированными воздушными каналами и иным расположением радиаторов снизил аэродинамическое сопротивление на 10 % по сравнению с моделью предыдущего поколения.

На F8 Spider установлен 3,9-литровый битурбодвигатель V8 от модели 488 Pista мощностью 720 л. с. с крутящим моментом 770 Н·м. Трансмиссия — семиступенчатый «робот»

с двойным сцеплением и улучшенными характеристиками передаточных чисел.

По сравнению с моделями семейства F488 инженеры Ferrari произвели обновление программ управления двигателем и трансмиссией, доступ к которым осуществляется через традиционный поворотный рычажок на рулевом колесе. Автомобиль оборудован последним поколением системы контроля угла бокового скольжения, тяги и устойчивости.

Время разгона «Спайдера» от 0 до 100 км/ч — те же 2,9 секунды, что и у купе F8 Tributo. Ускорение до 200-километровой отметки, правда, занимает 8,2 секунды против 7,6 у купе, а максимальная скорость та же — 340 км/ч. Ожидаемая стоимость автомобиля в России — от 26 млн рублей.

В РОССИИ ВЫРОСЛИ ПРОДАЖИ LAMBORGHINI

С НАЧАЛА 2019 ГОДА в России было продано 105 новых автомобилей Lamborghini. Этот результат почти в 3 раза больше, чем в январе — августе прошлого года, сообщает агентство «Автостат».

Основной объем продаж приходится на кроссовер Urus. За отчетный период было куплено 84 таких автомобиля, и это почти в 8 раз больше, чем годом ранее. Также россияне купили 13 спорткаров Lamborghini

Aventador и 8 Lamborghini Huracan. Больше всего новых автомобилей итальянского бренда — 47 штук — обрело прописку в Москве. На дорогах Петербурга прибавилось 17 таких машин. В Московскую область отправилось 7 новых Lamborghini, в Краснодарский край — 4. По 3 автомобиля появилось в Новосибирской и Свердловской областях, по 2 — в Томской и Челябинской областях. Еще в 20 регионах было приобретено по одному Lamborghini.

JAGUAR F-TYPE СТАНЕТ ЭЛЕКТРОКАРОМ

КОМПАНИЯ JAGUAR планирует сделать следующее поколение спорткара F-Type среднемоторным и полностью перевести его на электротягу, сообщает агентство «Автостат».

По данным СМИ, новое поколение будет вдохновлено гибридным концепт-каром C-X75, который дебютировал в 2010 году на Парижском автосалоне. Сейчас руководство компании решает, какую именно силовую установку выбрать для нового F-Type, чтобы он мог составить конкуренцию Porsche 911. По словам бывшего шеф-дизайнера марки Иэна Кэллума, основных вариантов два: полностью электрифицированная модель со средним расположением двигателя и гибридная модификация с переднемоторной компоновкой на основе бензинового мотора V8.

Работа над новым поколением спорткара начнется в ближайшее время. Главной проблемой является высокая стоимость создания еще одной платформы — за последний финансовый квартал Jaguar Land Rover потерял почти 500 млн долларов, поэтому сейчас разрабатывать

архитектуру с нуля или делать ее на заказ нерационально. А использование в качестве основы для нового F-Type концепции 2010 года поможет избежать новых трат. В конце июля 2019 года стало известно, что руководство концерна задумалось о переходе на моторы BMW — ранее ком-

пании уже договорились о сотрудничестве в сфере разработки электромобилей, однако британцы решили использовать также гибридные силовые установки и обычные ДВС. Таким образом, у компании появятся ресурсы для работы над электромоторами.



JAGUARUSA.COM

НОВЫЙ VOLVO S60 — УЖЕ В РОССИИ

РОССИЙСКИЕ ДИЛЕРЫ VOLVO начинают выдавать покупателям первые автомобили Volvo S60, заказы на которые принимаются с конца мая 2019 года, сообщает агентство «Автостат».

В первый год продаж на российском рынке новинка будет доступна в перед-

неприводной и полноприводной версиях, с бензиновыми двигателями разной мощности — 190 или 249 л. с. Стоит отметить, что седан S60 стал первой моделью шведской марки, для которой не предлагаются дизельные версии. Цены на новый Volvo S60 начинаются от 2,35 млн рублей за переднеприводную версию Momentum с 190-сильным двигателем.

Стоимость топовой версии R-Design

с 249-сильным двигателем и полным приводом составит 3,17 млн рублей.

Как и на всех моделях Volvo, система безопасности City Safety уже входит в базовую комплектацию новинки. Технология способна распознавать автомобили, пешеходов, велосипедистов и крупных животных на дороге и в случае опасности может помочь избежать столкновения, применив автоматическое торможение. В стандартное оснащение автомобиля также входит система предотвращения съезда с дороги, система предотвращения выезда на полосу встречного движения, адаптивный круиз-контроль. В качестве опции доступна система предупреждения о движущихся в поперечном направлении транспортных средствах.



VOLVO.COM




АВТОДОР
ПЛАТНЫЕ ДОРОГИ

НОВЫЙ ПЛАТНЫЙ УЧАСТОК от ВЕЛИКОГО НОВГОРОДА до ТОСНО
Автомобильной дороги М-11 «МОСКВА – САНКТ-ПЕТЕРБУРГ»

ТАРИФЫ НА ПРОЕЗД

Категория транспортного средства	I	II	III	IV				
Стоимость проезда без транспондера/с транспондером	1050	630	1180	708	1240	744	1630	978
Маршрут 208 км – 646 км Тверь - А-120	209	647	209	647	209	647	209	647
Маршрут 208 км – 543 км Тверь - Великий Новгород	209	545	209	545	209	545	209	545
Маршрут 258 км – 646 км Торжок - А-120	258	647	258	647	258	647	258	647
Маршрут 334 км – 646 км Вышний Волочек - А-120	330	647	330	647	330	647	330	647
Маршрут 543 км – 646 км Великий Новгород - А-120	545	647	545	647	545	647	545	647

ЭКОНОМЬ С ТРАНСПОНДЕРОМ «Т-pass» от 20%
ПОСЕТИТЕ НОВЫЙ ЦЕНТР ПРОДАЖ И ОБСЛУЖИВАНИЯ
647 КМ РЯДОМ С ГОРОДОМ ТОСНО

ПОДРОБНОСТИ
8-800-707-23-23
avtdor-tr.ru

реклама

ПОБЕДИТЕЛЯМ КОНКУРСА «Я — ГРАЖДАНИН РОССИИ!» ВРУЧИЛИ НАГРАДЫ



14 СЕНТЯБРЯ В ПЕТЕРБУРГЕ при поддержке ООО «ЛУКОЙЛ-Северо-Западнефтепродукт» состоялся заключительный этап награждения победителей III межрегионального конкурса сочинений «Я — гражданин России!»

В конкурсе приняли участие более 250 тысяч человек, в финал вышло 219 работ, из которых окружная экспертная комиссия отобрала 44 лучших — по одной в каждой возрастной категории в каждом регионе округа. Еще три лауреата были определены по итогам народного онлайн-голосования на

сайте оператора конкурса — АНО «Стратегическое партнерство «Северо-Запад». Полномочный представитель президента РФ в Северо-Западном федеральном округе Александр Гуцан и председатель комитета по образованию Жанна Воробьева вручили лауреатам конкурса дипломы и памятные подарки. С победой ребят также поздравил генеральный директор ООО «ЛУКОЙЛ-Северо-Западнефтепродукт» Максим Хитров. «Для нас было действительно важно принять участие в столь масштабном творческом проекте, который стал но-

вой замечательной традицией. И мы гордимся тем, что были у ее истоков. Конкурс дает возможность участникам с любовью рассказать о нашей Родине, он побуждает каждого задуматься об ответственности за ее судьбу и своей будущей роли в этой судьбе», — отметил Максим Хитров, обращаясь к организаторам и участникам конкурса. Для конкурсантов была подготовлена обширная культурная программа: обзорная экскурсия по Петербургу, посещение Эрмитажа и Государственного музея-заповедника «Петергоф».

NISSAN ПРЕДСТАВИЛ ОБНОВЛЕННЫЙ PATROL

КОМПАНИЯ NISSAN ПРЕДСТАВИЛА обновленный внедорожник Patrol, сообщает агентство «Автостат».

Новинку легко опознать по «бумерангам» ходовых огней и новому прочтению фирменной V-образной решетки радиатора с горизонтальными «ребрами» и массивной окантовкой. В задней части автомобиля появились другие фонари, тоже с рисунком в виде бумерангов и динамическими поворотниками, и соединяющая их хромированная накладка с названием модели.

В салоне рестайлингового Patrol установлены сиденья с новым профилем и обивкой из стеганой кожи, а также руль, обтянутый и простроченный вручную. Опционально передние кресла можно

оборудовать системой вентиляции и поясничным валиком с электроприводом. На видеоизмененной центральной консоли отныне установлены два дисплея: верхний предназначен для навигации и мультимедиа, нижний — для управления основными функциями автомобиля.

Также расширен список доступных активных систем безопасности. Новыми для модели стали система экстренного торможения с функцией определения пешеходов и интеллектуальная система предупреждения о фронтальных столкновениях. Поскольку презентация обновленного Patrol состоялась в Дубае, пока известен набор силовых агрегатов лишь для ближневосточного рынка. Базовым двигателем станет 4,0-литровый V6 мощностью 275 л. с. и выдающий 394 Н·м момента, а за доплату будет предлагаться 5,6-литровый V8, выдающий 400 л. с.

и 560 Н·м момента. Привод — полный All-Mode 4X с переключателем режимов контроля тяги. Для машин с V8 доступна антикреновая система HBMC (Hydraulic Body Motion Control).



МОТОЦИКЛУ ИЖ — 90 ЛЕТ!

ОТЕЧЕСТВЕННЫЕ МОТОЦИКЛЫ Иж отметили свое 90-летие.

Первые мотоциклы этого бренда были выпущены в сентябре 1929 года. Конструкторы всего за несколько месяцев до Всесоюзного мотопробега на базе специального цеха Ижевского оружейного завода разработали и выпустили сразу 5 моделей (Иж-1, Иж-2, Иж-3, Иж-4 и Иж-5). Осенью все они приняли участие в пробеге и без проблем преодолели 3 тысячи километров. Серийное производство в Ижевске появилось намного позже — в 1933 году, а завершилось в 2008 году.

За 90 лет с конвейера сошли более 11 млн мотоциклов Иж. По данным агентства «Автостат», на 1 июля 2019 года в российском мотопарке числилось 735,4 тысячи байков данного бренда. Что касается географии, то больше всего любят Иж мотоциклисты Приморского края и Республики Башкортостан. В каждом из парков этих двух регионов числится по 40 с лишним тысяч таких мотоциклов.

В РОССИИ СТАРТОВАЛИ ПРОДАЖИ НОВОГО MITSUBISHI ECLIPSE CROSS

РОССИЙСКИЕ ДИЛЕРЫ MITSUBISHI начали продажи компактных кроссOVERов Eclipse Cross 2020 модельного года. Автомобиль получил новый яркий цвет в существующей цветовой гамме — насыщенный голубой с эффектом металлик, который доступен в России эксклюзивно только для модели Eclipse Cross, сообщает агентство «Автостат» со ссылкой на пресс-службу японской марки. Что касается прочих измене-

ний в экстерьере автомобиля, дополнительные секции габаритных огней на крышке багажника теперь образуют единую горизонтальную линию. Изменения коснулись также расположения логотипов на двери багажника, знак с названием модели Eclipse Cross перенесен на левую сторону вместо логотипа Mitsubishi.

Для удобства водителя и пассажиров в передние двери были добавлены светодиодные лампы подсветки в зонах ручки открытия двери, под ручкой закрытия двери и в зоне места для хранения. Другие опции и технические характеристики остаются

без изменений согласно комплектациям.

Напомним, Mitsubishi Eclipse Cross предлагается на российском рынке в трех исполнениях по цене от 1,91 млн рублей до 2,256 млн рублей. Уже в базовой комплектации машина имеет противотуманные фары, 18-дюймовые легкосплавные диски, индикатор давления шин (TPMS), аудиосистему с 4 динамиками и USB-разъемом, климат-контроль, многочисленные ассистенты водителя, подогрев передних сидений, шторку багажного отделения. В зависимости от комплектации автомобили также оборудованы панорамной крышей, проекционным дисплеем, премиальной аудиосистемой Rockford Forgate, системами активной безопасности, подогревом лобового стекла, руля и заднего ряда сидений. Под капотом Mitsubishi Eclipse Cross расположен 1,5-литровый бензиновый турбодвигатель мощностью 150 л. с., который работает в паре с вариатором. Автомобиль предлагается как с передним, так и с полным приводом.



MITSUBISHICARS.COM

КОГДА ОТМЕНЯТ «БЕСПЛАТНЫЕ 20 КМ/Ч»?

СТАЛИ ИЗВЕСТНЫ примерные сроки, когда вопрос о снижении так называемого нештрафуемого порога будет вынесен на обсуждение законодателей, сообщает портал «Автосреда».

В ГИБДД в целом поддерживают идею о снижении ненаказуемого порога за превышение скорости с нынешних 20 км/ч до 10 км/ч. Об этом в эфире «Авторадио» заявил генерал-майор полиции, заместитель начальника ГИБДД России Владимир Кузин. По его словам, данная норма может быть прописана в новом КоАП, который правительство планирует внести на рассмотрение Госдумы в начале следующего года. Впрочем, представитель ГИБДД оговорился, что пока трудно судить, насколько эта норма будет реализована в будущем.

Напомним, ранее отмену нештрафуемого порога в 20 км/ч уже поддержал начальник ГИБДД Михаил Черников, МВД и Минтранс. В ГИБДД считают, что условия для снижения порога могут сложиться через год-два. Штраф за такое нарушение может составить 500 рублей. А в Госдуме, напротив, рекомендовали не снижать существующий порог превышения скорости. В частности, правительству посоветовали для начала провести ревизию улично-дорожной сети. «Статистики о том, что аварийность растет из-за превышения на 10 км/ч, нет. Давайте на дорогах порядок наведем, уберем разные «кормушки» и только потом будем обсуждать эту тему», — считает депутат Вячеслав Лысаков.

SUBARU ПРЕДСТАВИЛА СПЕЦВЕРСИЮ OUTBACK BLACK LINE

РОССИЙСКИЕ ДИЛЕРЫ SUBARU начали прием заказов на новую версию кроссовера Subaru Outback, которая получила название Black Line. Продажи новинки стартуют 15 октября, сообщает агентство «Автостат» со ссылкой на пресс-службу японской марки.

Subaru Outback Black Line построен на базе максимальной комплектации Premium ES и доступен с бензиновыми моторами объемом 2,5 и 3,6 л. В зависимости от объема двигателя стоимость новинки составит 3,16 млн рублей и 3,67 млн рублей соответственно. Из внешних отличий автомобиль получил колесные диски, рейлинги на крыше, решетку радиатора и окантовку проти-

вотуманных фар. Все эти элементы выполнены в черном цвете, чтобы подчеркнуть премиальность версии Black Line. В салоне появился логотип на подголовниках с указанием спецверсии и комплект текстильных ковриков с вышивкой.

Кроме этого, Subaru Outback Black Line оснащается высококлассной аудиосистемой Harman JBL с десятью динамиками. А в камеру заднего вида добавлен омыватель. Цветов кузова у версии Black Line будет два: «белый перламутр» (Chrystal White Pearl) и, конечно же, «черный металлик» (Chrystal Black Silica).



SUBARU.COM

ТЕКСТ: ДМИТРИЙ ПОЛЯНСКИЙ



ПЛЮСЫ
И МИНУСЫ
ИСПОЛЬЗОВАНИЯ
АРЕНДОВАННЫХ
МАШИН

Каршеринг рулит?!

Машины арендной расцветки и с надписью «драйв» быстро заполняют улицы городов-миллионников. У каршеринга наряду с преимуществами есть и чувствительные изъяны, и это ведет к новым ограничениям для пользователей.

Сначала о хорошем. Если отказаться от личного автомобиля и совершать поездки на арендованной машине, можно сберечь время и деньги. Для горожан, которым машина нужна лишь пару раз в неделю, такой способ передвижения в разы дешевле, чем покупка и содержание собственного авто. Минута поездки в Москве и Петербурге стоит в среднем 8-10 рублей, средний чек — менее 300 рублей. При этом не нужно брать на себя техобслуживание, беспокоиться о ночной парковке. «Вышел, и она уже не твоя, нет проблем», — говорят водители. Не то что собственная машина, которая требует расходов не только в дороге, но и на стоянке. На Москву приходится 84,6 % количества постоянных пользователей каршеринга, на Петербург — 8,35 %, Екатеринбург — 1 %.

Модель краткосрочной аренды зародилась в Европе и в СССР в 1970-е годы, но заглохла из-за хлопотной процедуры оформления и контроля. Бурное развитие идее дали интернет и смартфоны. Достаточно один раз зарегистрироваться в выбранном сервисе и потом находить через мобильное приложение ближайшее авто. Как правило, ездить можно в пределах города и области, но оставить машину необходимо в городской черте, чтобы ею мог воспользоваться следующий клиент.

Главный минус каршеринга — в высоком риске. Автовладельцы на дороге опасаются таких машин, не зная, какого финта можно от них ожидать. Поминутная аренда побуждает спешить, и водители нахально объезжают пробки вразрез с ПДД, пересекают сплошную, идут на запрещенные маневры. В немалой

степени влияет ощущение, что за все заплачено вперед, в том числе за амортизацию и страховку. «Была бы своя — пожалел бы», — неприяженно цедят автовладельцы, когда каршеринговая машина объезжает их через тротуар, скребя брюхом по бордюру.

Новым пользователям, перед тем как сесть в машину, нужно ее внимательно осмотреть, нет ли повреждений. Иначе потом придется расплачиваться самому.

Высока вероятность трагических ошибок с непривычки, когда водитель не успевает приноровиться к машине. У разных моделей разная динамика разгона, разные габариты и обзорность. По соцсетям гуляет выразительное фото «рено», посреди двора напрыгнувшего брюхом на газонное ограждение. Только постоянные пользователи каршеринга могут с ходу перестроиться на управление очередной моделью, они уже имеют опыт попеременной езды то на «Каптюре», то на «Рио», то на «Поло».

Но главный бич рынка автомобильной аренды — легкий доступ к услуге в обход системы контроля. Он порождает безнаказанность. Недобросовестные пользователи заказывают машину по купленному в сети аккаунту, садятся за руль без прав, без опыта, под мухой. Если они попадут в ДТП и сбегают, то отвечать придется не им, а владельцу аккаунта.

В системах защиты «Яндекса», YouDrive и других компаниях есть уязвимые места, позволяющие оформить машину на другого человека без его ведома. Специальные сайты продают аккаунты по 250-300 рублей. Этим охотно пользуются подростки, а также лица, заблокированные в системе каршеринга.

Самое резонансное каршеринговое ДТП произошло 29 декабря 2018 года на Невском проспекте у канала Грибоедова. Арендованный «Киа Соул» врезался в четыре стоящие машины, его 22-летний водитель вообще не тормозил. Погиб человек в смятой «четверке». Парень на «Киа» был пьян, он попытался сбежать после аварии, но его поймали.

Чтобы уберечься от неопытных водителей, компании ввели ограничения по возрасту и стажу. Машину, как правило, предоставляют клиентам не моложе 19-20 лет, получившим права не меньше двух лет назад. Некоторые участники рынка установили порог в 21 год, а к пользованию дорогими машинами вроде BMW или Mercedes допускают водителей не моложе 26 лет со стажем не менее 6 лет.

Страховщики утверждают, что повышенная аварийность каршеринга — миф. Да, эти машины попадают в ДТП в шесть раз чаще личных авто, но ведь они и используются интенсивнее. Частные машины ездят в среднем по 1,5-2 часа в день, а остальное время стоят на парковке. Арендные автомобили ездят по городу примерно 12 часов в сутки и бьются пропорционально плотности своей работы.

При этом есть повышенный риск тяжелых аварий. У компаний с нестрогим возрастным цензом машины арендует молодежь, причем берет их поздним вечером и ночью, когда дороги свободны и есть возможность мчаться на высоких скоростях.

Сейчас и в нашей стране, и за рубежом законодатели и бизнес стремятся дополнительно ужесточить условия для каршеринга. Компании тестируют и вводят компьютерный контроль, вычисляющий опасных клиентов по агрессивной манере вождения. Датчики снимают информацию с тормозов и руля, алгоритм оценивает, насколько осторожен или неосторожен водитель. Лихачу сперва заблокируют доступ к машинам премиум-класса, а если он не изменит стиля езды, то его отключат от арендных услуг совсем.

НА ЧТО СЛЕДУЕТ
ОБРАТИТЬ ВНИМАНИЕ,
ЧТОБЫ БЕЗ ПРОБЛЕМ
ПОЛЬЗОВАТЬСЯ
АВТОМОБИЛЕМ
С НАСТУПЛЕНИЕМ
ХОЛОДОВ

ГОТОВИМ МАШИНУ К ЗИМЕ

Текст: Борис Игнашин
Фото: PXHERE.COM

Холода — это серьезное испытание и для водителя, и для автомобиля, и подготовиться к ним лучше заранее. Например, в октябре, пока заморозки редки и от них к утру остается лишь тонкая корочка льда на лужах, а машина еще может сама завестись и доехать до сервиса и магазинов...

НА ЗАРЯДКУ СТАНОВИСЬ

Начать лучше всего с аккумулятора. Вспомните, сколько лет вашей батарее, давно ли вы ее ставили на зарядку, когда в последний раз замеряли напряжение, которое выдает генератор. Если оно меньше 13.0 вольт, то с наступлением холодов аккумулятор будет заряжаться крайне слабо, не всегда успевая восстановить необходимый уровень заряда во время коротких поездок. Современные машины часто имеют датчики тока разряда аккумулятора и датчики температуры воздуха и аккумулятора, а напряжение заряда у них регулируется. В результате помимо износа или отказа генератора и износа аккумулятора поломка одного из датчиков легко может привести к разряду и выходу аккумулятора из строя. К тому же срок службы батареи редко превышает 5-7 лет.

Напряжение заряда нужно проверить сразу после старта машины и после прогрева. Возраст аккумулятора придет-

ся вспомнить, либо можно обратиться в сервис, который должен все проверить. Подзарядить аккумулятор «до полного» тоже очень полезно, для этого нужно «умное» зарядное устройство, которое подберет оптимальный ток, «потренирует» аккумулятор и зарядит батарею максимально, что хорошо скажется на ее работоспособности зимой. К сожалению, для работы зарядного устройства нужны 220 вольт, так что эту процедуру проще будет провести тем, кто живет за городом. Обладателям многоквартирных домов придется рассчитывать на подземные паркинги, удлинители и «служебные» розетки службы эксплуатации зданий.

МАСЛО И ФИЛЬТРЫ

Свежее масло и новые, чистые фильтры также будут полезны мотору в зимний период. Если их последняя замена была почти год назад или более 10 ты-

сяч километров пробега, стоит провести ТО пораньше. Со свежим маслом мотор и заводится по утрам лучше, и изнашивается меньше, и долгие прогревы и короткие поездки не столь повредят маслу, а значит, и мотору. Новый масляный фильтр еще важнее, ведь старый хуже пропускает вязкое масло, а значит, большая его часть пойдет в обход, через клапан сброса давления, что вызовет повышенный износ двигателя. И разумеется, если ваши пробеги за осенне-зимний период составляют более 8-10 тысяч километров, используйте масла с низким «холодным» индексом вязкости, это та цифра, что стоит перед буквой W в обозначении вязкости масла по SAE. 0W40 в холодное время года предпочтительнее 5W40, а если в вашем регионе бывают температуры ниже -25, то разница в износе мотора может быть очень большой. А вот заливать масла с пониженной вязкостью при рабочей температуре не стоит, разве что вы будете использовать

двигатель только для коротких поездок. Или использовали высоковязкие масла для перестраховки от перегрева масла в летний период, ведь рабочая температура исправного мотора задается его системой охлаждения, и зимой она не ниже, чем летом.

СМЕНА РЕЗИНЫ

Сезонная замена резины — обязательная процедура в нашем климате. Не стоит надеяться на полный привод и АБС и использовать всесезонную или вообще летнюю резину. Зимой резина должна быть качественной, свежей и исправной. Вспомните, в каком виде вы отправили ваш комплект зимней резины на хранение? Сколько на ней осталось шипов (если резина шипованная), целы ли ламели, какова остаточная глубина протектора, нет ли неравномерного износа, трещин, какой возраст у ваших покрышек, наконец. Если не хватает шипов, а протектор еще хороший, шипы можно поставить новые, это не очень дорого, порядка 4 рублей за шип. Качество протектора определяется не только его глубиной, но и состоянием ламелей — тоненьких полосок резины. У них должны быть острые, хорошо очерченные края. Именно «гранями» резина цепляется за дорогу на снегу и в грязи, если грани уже округлые, то на асфальте резина еще будет держаться, а на снегу покатится как летняя. Заодно посмотрите на свои колесные диски, может быть, стоит отдать их в ремонт, окраску или просто купить новые? В последний момент перед самой сменой резины заниматься этим будет не очень удобно. Заказанные заранее запчасти обходятся значительно дешевле. Это относится и к дискам, и к резине. Обязательно проверьте состояние домкрата, баллонного ключа, «секреток» и запасного колеса. А секретки вообще лучше удалить на зиму, они склонны закисать, и выяснится это в самый неподходящий момент.

ОСМАТРИВАЕМ КУЗОВ

Проверить состояние кузова перед зимой тоже полезно. Оторванные локе-ры, брызговики, следы коррозии лучше устранять, пока неприятности не скрылись под толстым слоем грязи и мокрого снега с наледью. Если же отложить ремонт на весну, объем работ может значительно увеличиться. Кузовной ремонт не всегда очень дорог, законсервировать сколы куда дешевле, чем выполнять полную перекраску детали после глубокой коррозии. Часто элемент придется менять после одного-двух циклов окраски, потому что вывести ржавчину куда сложнее, чем просто покрасить. В салоне обратите внимание на чистоту стекол, фильтра салона и ковров. Грязные стекла со слоем масел и жиров легко запотевают, а это самая распространенная неприятность в зимний период. Грязный воздушный фильтр — еще один

источник запотевания стекол, он препятствует нормальному воздушному потоку. Дырявые и проношенные напольные ковры — это не только грязь, но и влага на полу, где на большинстве современных машин много важной электроники. А владельцам BMW стоит проверить педаль газа: когда под ней образуется ледок, ее отрывает. Также не забудьте про личинки дверных замков. В сезон, когда садятся аккумуляторы, они очень могут пригодиться. Стоит как минимум смазать их и проверить, функционируют ли они еще.

ДВОРНИКИ И ФАРЫ

Наконец, замените щетки дворников, если не помните, насколько давно вы их меняли. Зимой старые, размазывающие влагу и снег по стеклу резиновые щетки могут принести немало бед. Незамерзающую жидкость также залейте заранее. К сожалению, жидкости на основе изопропанола по-прежнему не лучшее решение, они плохо льются, плохо пахнут и очень токсичны.

Уделите внимание оптике. Если ваши фары светят куда угодно, но не на дорогу, вряд ли можно считать движение безопасным. Даже в вечерних сумерках, на которые зимой приходится большая часть суток, ездить с таким светом нельзя. Выполните регулировку света ламп, замените блоки корректоров, датчики уровня кузова при необходимости, устраните прочие ошибки. Если наружная поверхность фар мутная, попробуйте полировку или восстановление поверхности. Часто это не помогает, особенно у так называемой линзованной оптики, выполненной по схеме трехосного эллипсоида, самой эффективной на данный момент схеме, которая сочетается и с ксеноновыми лампами, и со светодиодами. Если линза выгорела, придется ее заменить или реставрировать.

ПРОВЕРЯЕМ ТОРМОЗА

Техническое обслуживание автомобиля тоже будет не лишним. Нагрузка на тормозную систему зимой даже выше, чем летом. Система стабилизации и противобуксовочные системы активно задействуют тормоза, и будет лучше, если на машине установлены свежие тормозные колодки и диски. И ручной тормоз подрегулируйте, вдруг пригодится. При обслуживании старых машин часто пропускают часть операций по обслуживанию, такие как смазка петель, кронштейнов, замков, обновление смазки в разьемах. Не лишним будет считать ошибки, заменить свечи и вообще вспомнить, какие неприятности у вас случались с машиной и не стоит ли исправить их.

Зимой вставшая на трассе машина — это опасно. Если она не завелась утром во дворе, это не страшно, общественный транспорт спасет вас. Но если вы любите дальние загородные поездки,

то техническому состоянию автомобиля нужно уделить самое пристальное внимание. Любые шорохи, гул, провалы тяги, ошибки стоит проверить в сервисе. Просто отсутствие ошибок не говорит о том, что машина исправна, многие неисправности можно предвидеть, если внимательно слушать и чувствовать. Об этом стоит напомнить и сотрудникам сервиса, там обычно очень халатно относятся к ранней диагностике, действуя по принципу: «Когда умрете, тогда и приходите».

НА ВСЯКИЙ СЛУЧАЙ

Помимо подготовки собственного автомобиля уделите внимание и дополнительным мерам страховки. Положите в багажник теплую обувь и одежду, лишний плед и перчатки. Немного самых необходимых технических жидкостей: тормозной, масла, антифриза, хотя бы немного, часто литр масла или антифриза может спасти двигатель и позволит ему проработать лишнюю сотню километров, а в случае необходимости даст возможность поддерживать костер. В конечном счете это может спасти вашу жизнь или еще чью-то.

А главное, помните, зима — это время, когда проверяются не только возможности техники, но и ваши водительские навыки. Так что подготовка машины — лишь половина дела, неплохо бы еще заняться собой. Даже самая современная машина под управлением человека, сдавшего «водительский минимум» в виде экзамена на права, не будет безопасной. А плохие дорожные условия, ограниченная видимость и отсутствие помощи могут устроить очень суровый экзамен. Так что записывайтесь на курсы дополнительной подготовки, читайте специальную литературу и статьи об особенностях зимнего вождения, которые можно найти в предыдущих номерах «Заправки».



GRADE RESTYLING CENTER

ЦЕНТР ПО УСТАНОВКЕ АНТИГРАВИЙНОЙ ПЛЕНКИ И ЗАЩИТНЫХ ПОКРЫТИЙ

СПб, Цветочная ул., 17Б
+7 812 911-53-11, graderc.ru
 пн.-пт. 8.00-20.00, сб. 10.00-17.00

Реклама

«ЗАПРАВКА»
ПРЕДСТАВЛЯЕТ
ОБЗОР САМЫХ
НЕДООЦЕНЕННЫХ
МАШИН
РОССИЙСКОГО
РЫНКА

Текст: Борис Игнашин

Фото: с сайтов производителей

Вячеслав Палес / Фотобанк Лори

Особенности национального ценообразования

По мнению тех, кто плохо учился в школе, рынок — это такой инструмент, который обязательно все расставит по своим местам. Что лучше, что хуже, все сразу будет ясно. Плохое будет дешевым и вообще исчезнет, хорошее всегда будет дорогим и займет весь рынок. На деле все, конечно же, не так. Все мы разные, у нас разные требования, и к тому же отделы маркетинга автопроизводителей не зря едят свой хлеб, а потихоньку влияют на вкусы автолюбителей.

ДЕШЕВЛЕ, ЧЕМ ОДНОКЛАСНИКИ

Как итог, стоимость различных автомобилей с трудом поддается обоснованию, но если в случае с новыми машинами в этом присутствует какая-то система, связанная с классом, престижем, рейтингами безопасности, динамикой и объективными характеристиками, то на вторичном рынке творятся удивительные вещи. От начальной привязки к стоимости такой же, но новой машины уходят достаточно быстро, уже на пятилетние машины цены скачут самым причудливым образом, а вполне еще бодрые десятилетки в зависимости от марки и модели могут как скинуть стоимость до минимума, так и держать цену, при которой логичнее немного доплатить и взять новое аналогичное авто. Чаще приходится удивляться именно завышенной стоимости, когда причин к тому нет. Но для читателей «Заправки» наверняка будет интереснее прочесть об обратной тенденции, когда автомобиль стоит дешевле ближайших одноклассников, но при этом не хуже их.

Про совсем уж дешевые машины В-класса ничего сказать нельзя, банально потому, что к десяти годам у них обычно весьма печальное состояние. Лишь единицы могут прослужить достаточно долго, не превратившись в конструктор, место которого на свалке. А поскольку машины эти массовые, то стоимость держится до последнего, ведь каждый владелец старается поставить цену выше, чем у такой же машины в состоянии похуже. В итоге смысла в покупке машин такого класса в возрасте обычно нет совсем. Практичность не бывает старой.

Среди машин С-класса начинают попадаться интересные экземпляры, хорошо пережившие свои 6-7-10-15 лет эксплуатации и способные порадовать приятной ценой при покупке и в эксплуатации. В D-классе таких машин уже довольно много, в основном это сравнительно малоизвестные модели без огромной толпы фанатов. Бизнес-класс может порадовать знатоков, тут и новшества внедряются в первую очередь, и качество изготовления обычно высокое, и в итоге интересных машин в хорошем состоянии много, но в практическом

смысле они представляют минимальный интерес. Скорее это отличный выбор для янгтаймеров: новые машины стоят недешево, старые дороги в обслуживании. Особенно хорошие традиции качества у марок, тяготеющих к премиальности. Это вполне логично, в этом случае производитель старается обеспечить повышенное качество, а значит, и долговечность. А вот цена для машин в возрасте уже не столь привязана к начальной, и вся «премиальная надбавка» успешно растворилась с годами, или же на нашем рынке марка как премиальная не рассматривается вовсе, ну просто в силу весьма странных представлений наших соотечественников о классификации и вообще автомобильном рынке.

НАДЕЖНЫЕ ЯПОНЦЫ

Удивительно, но среди японских машин можно встретить недооцененные. Так, на фоне одноклассников удивляют Mazda 6 GG/GH более низкой в среднем на сотню-полторы ценной. Причина достаточно очевидна: очень сильно гниющие дорестайлинговые GG — Mazda 6

первого поколения и слабенькое ЛКП в целом даже у второй серии. Но большинство экземпляров находятся в неплохом состоянии, у них все очень хорошо с силовыми агрегатами, а коррозия силовых элементов кузова даже у совсем уж дешевых экземпляров GG после рестайлинга слабо выражена. В парадное состояние привести их уже сложно, но ездить можно без проблем и хлопот. Особенно удивляют цены на второе поколение Mazda 6 в кузове GH: они дешевле Solaris, которые на пару лет моложе. 320-370 тысяч рублей за машины 2007-2008 годов выпуска, в том числе с АКПП. Это просто неприличная цена для современной и очень приятной на ходу машины, тем более не имеющей страшных недостатков. А вполне живой и без внешней коррозии экземпляр GG после рестайлинга можно приобрести и за вдвое меньшую сумму, он вряд ли будет в родной краске, но прослужит еще долго.

Аналогичная ситуация с Nissan Teana первого поколения — сезонные колебания цен на нее достаточно велики, а варианты 3.5 CVT и праворульные машины очень сильно сбивают цену. Проблема коррозии для этих машин актуальна, но они не сгнивают в труху, просто понемногу ржавеют, и большая часть их проблем — косметические. Цены до 300 тысяч на машины D+ класса 2004-2007 года — это вполне реально.

Среди японских авто можно поискать еще что-то интересное, но две данные модели выглядят наиболее привлекательно. Особенно если сравнивать с одноклассниками от Toyota, ведь цены на Самгу ниже 400 тысяч не опускаются, даже если там мертвая АКПП и налог в 40 тысяч рублей в год, а живые экземпляры стоят 500 плюс.

ЛЕГЕНДАРНЫЕ ФРАНЦУЗЫ

Цены на французские машины в России просто поразительные. Причем как на Renault, так и на Peugeot. Это тем более удивительно, что мало кто сомневается в практичности и надежности Renault Logan/Duster, а ведь силовые агрегаты на Renault до С-класса включительно хорошо унифицированы. Тем удивительней наблюдать бросовые цены на Megane II/Megane III/Fluence возрастом более 10 лет. Конечно, предпосылки к чуть заниженной стоимости экземпляров с вариаторами есть, но совершенно аналогичные по технике японцы, уступающие европейским машинам и в комфорте, и в комплектациях, стоят

ОСОБЕННО УДИВЛЯЮТ ЦЕНЫ НА ВТОРОЕ ПОКОЛЕНИЕ MAZDA 6 В КУЗОВЕ GH: ОНИ ДЕШЕВЛЕ SOLARIS, КОТОРЫЕ НА ПАРУ ЛЕТ МОЛОЖЕ.

дороже. О наличии в линейке Renault более крупных машин вообще не принято вспоминать, а ведь Laguna, Safrane и Latitude не самые плохие машины в своем классе. Особенно занятно смотрятся цены на Latitude 2010 года, в среднем за них хотят 400-450 тысяч рублей, но реальные цены «с торгом» порядка 350. Самгу тех же лет дороже в два раза, и еще неизвестно, кто надежнее, с учетом средних пробегов модели.

У Peugeot дела тоже обстоят очень интересно, цены на Peugeot 407 в среднем очень небольшие и значительно уступают немецким одноклассникам. При том что машина хоть и не без недостатков, но «немцам» прощают и не такое. Из

машин С-класса относительно высокие цены держатся только на Peugeot 307/308 за счет массовости, а модели с ЕР6 и вовсе, на мой взгляд, сильно переоценены. Соплатформенные Citroen на их фоне как минимум недооценены. Особенно модели с моторами TU5JP и EW10A. А ведь они как минимум имеют лучшие комплектации и более высокое качество отделки. Цена на второе поколение Citroen C5 II тоже удивляет. Прекрасно оснащенные машины с отличным дизайном и без гидропневматической подвески, которой так боятся, 2008-2012 года выпуска можно найти в пределах 300 тысяч рублей. И большая часть машин с «нормальными» моторами, а не с ЕР6t. Конечно, недостатки у машин имеются, но примерно те же, что у соплатформенного Peugeot 407, т. е. не очень существенные.

ИТАЛЬЯНЦЫ МЕЧТЫ

FIAT у нас как-то совсем уж не любят, видимо полагая, что итальянцы до сих пор выпускают рестайлинговые «жигули». Я раскрою страшную тайну: современные итальянские машины никакого отношения к нашим старым добрым «жигулям» не имеют, да и FIAT 124 по тем временам был действительно неплохой машиной. Просто его стоило оставить в 70-х, а не тянуть в двухтысячные. Зато вполне современный FIAT Grande Punto 2007-2008 годов можно приобрести менее чем за 200 тысяч рублей, часто даже за 150. Учитывая, что машина очень неохотно ржавеет, у нее отличные моторы и действительно классный дизайн, это просто даром. Машины 2011-2013 годов уверенно поспорят с Polo Sedan по стоимости, при том что итальянские авто



интереснее и на ходу, и по интерьеру, да и классом выше. Остальные модели менее актуальны для России, поскольку компания тяготеет либо к особо дешевым авто для стран третьего мира, или особо компактным, но тоже неплохим. Переоценен у нас лишь FIAT 500, за эту игрушку хотят много.

СТАРЫЕ ДОБРЫЕ ШВЕДЫ

У шведов было два автопроизводителя — Saab и Volvo, а сейчас остался всего один. Причем оба в свое время пользовались повышенным спросом у россиян. Сейчас совсем старые «шведы» популярностью не пользуются, но фанатов у них хватает до сих пор, а цены часто совсем не низкие. Удивительнее другое, как много машин дожило до наших дней. Гораздо интереснее ситуация с машинами середины двухтысячных годов, на роль раритетов они ну никак не годятся, но цены на эти авто устойчиво ниже, чем на немецких конкурентов, и порой я не вижу причин такой дискриминации. Относительно Saab 9-5 я глубоко не объективен, но, на мой взгляд, эти машины сильно недооценены. Я приобретал 9-5 не в последнюю очередь потому, что машина старомодна, но всегда актуальна, да и цены очень невысокие, при том что это Е-класс. Да, он больше похож на D++ сейчас, но все равно это очень хорошее авто.

Цена на Volvo S80 первого поколения вообще удивительна, машина чуть непропорционально смотрится, но у нее отличный салон, нет проблем с комфортом, с надежностью у самых распространенных бензиновых версий с 2.4 тоже все неплохо. Ну а насчет стоимости запчастей молва привирает, все не так уж страшно. Купить Е+ класс 2003-2006 годов по цене порядка 200 тысяч рублей да еще не гниющий и в хорошей комплектации? Lexus тех же лет будет раза в три дороже, при том что объективных предпосылок к этому немного, разве что Aisin для Lexus и Aisin для Volvo по надежности различаются, но не настолько, чтобы отдавать машины даром. К слову, соплатформенные S60 стоят все же существенно дороже. Еще одна странная аномалия — это большой кроссовер XC90. Его топовые комплектации с мотором 2.9 стоят менее 300 тысяч рублей. Правда, более ходовые 2.5 и дизеля все же заметно дороже. Да, сложности с техникой у самой мощной версии XC90 до рестайлинга есть: и коробка чуть слабовата для такого двигателя, и мотор греется, и налог большой, но все же найти машину такого класса за схожую сумму вы не сможете. Да и стоимость более «приземленных» вариантов тоже очень невысока. А ведь даже Кларксон эту машину хвалил. Напомните, что он еще похвалил? SL55, юбилейные Range Rover, Jaguar XJR и TLC100? В компании с 911 и Ferrari F355 Volvo смотрится странно, но это действительно очень хорошая машина. И не забывайте про S40 II, технически простая и дешевая машина, но



в очень хорошем исполнении. А стоит дешевле соплатформенного Focus II, которого превосходит во всем, кроме динамики и расхода.

ОСТАЛЬНЫЕ ЕВРОПЕЙЦЫ

Сложно отыскать недооцененную машину немецкой сборки. Именно по ним формируется средняя стоимость, и они задают правила на рынке. Многие откровенно переоценены. Однако случаются не то чтобы совсем уж недооцененные модели, но автомобили с заметными перекосами в формировании цены. Почему Audi A8 стоит дешевле, чем A6 тех же лет? Понятно, налоги, но мощная A6 стоит еще дороже. Почему Skoda Superb первого и второго поколений стоит удивительно недорого на фоне VW Passat B5+ для первого поколения и на фоне Skoda Octavia A5 для второго? Я пару причин вижу, например худшее качество окраски у первого поколения относительно VW и наличие в гамме Octavia версий с обычной АКПП. Но как может Octavia с 1.4 80 л. с. пустая и из такси стоить столько же, сколько хорошо нафаршированный Superb на год старше, но с 1.8 и МКПП, я не понимаю. Разум говорит, что примерно несколько тысяч человек, продающих

Octavia, неадекватны. Удивительно невысокие цены на некоторые Mercedes тоже могут вызвать шок. Обратите внимание на W203, цены на машины в еще приличном, но не парадном состоянии бывают крайне низкими. Я сомневаюсь в том, что Mercedes за 200 тысяч рублей — это хорошая покупка в принципе, но не могут же все W203/W210 начала двухтысячных быть настолько ужасными, что какой-нибудь Golf 4 с гнилыми порогами стоит столько же?

Удивительно, но среди Ford и Opel недооцененных машин не просматривается, разве что четвертое поколение Mondeo немного удивляет. Но если вспомнить о крайне дешевых комплектациях и очень неудачном ЛКП, то все приходит в норму. В целом цены на Focus II и Astra H кажутся необоснованно высокими, как и на Vectra C/Mondeo III. Как сформирована стоимость Opel Insignia, вообще умолчу, это что-то запредельное, во всяком случае, дешевле будет купить Superb тех же лет или Mercedes C класса W204 в заметно более интересной комплектации.

Какие еще модели «вываливаются» за стандартные рамки сетки ценообразования? Может быть, вы знаете полные аналоги, которые сильно различаются по цене?



ДМИТРИЙ НЕУМОИН / ФОТОБАНК ЛОРИ

БОЛЬШОЙ КОНЦЕРТНЫЙ ЗАЛ

БКЗ

ОКТАБРЬСКИЙ
www.bkz.ru

4 ДЕКАБРЯ
2019 19:00



PROGRESSIVE
CLASSICS



Jazz VOL 2

В КРУГУ ДРУЗЕЙ

Д Е Н И С

МАЦУЕВ

(ФОРТЕПИАНО)

АНДРЕЙ ИВАНОВ (КОНТРАБАС)
АЛЕКСАНДР ЗИНГЕР (УДАРНЫЕ)
ШЕНДА РУД (ВОКАЛ) / США

ЯРОСЛАВА СИМОНОВА (ВОКАЛ)
СОФЬЯ ТЮРИНА (САКСОФОН)
АНАСТАСИЯ ТЮРИНА (БАЛАЛАЙКА)

vk.com/bkz_ru КАССА БКЗ - 275-13-00

Ticketland.ru

BILETSOFIT.RU 327 7400

БИЛЕТ
СОФИТ

380-80-50



bileter.ru

ВСЕ БИЛЕТЫ KASSIR.RU

Реклама

ТЕКСТ: МАРИАННА НИКОЛИНА

АЛЕКСАНДР НИКОЛАЕВ/ИНТЕРПРЕСС



Олег Басилашвили: талант за рулем

26 сентября петербургский актер Олег Басилашвили отпраздновал юбилей – 85 лет, из них несколько десятилетий он водит автомобиль. С годами актер садится за руль все реже и предпочитает ездить с водителем, но в его актерской копилке полно интересных автомобильных историй – из жизни и со съемочных площадок. Они отлично раскрывают его характер – смелый и немного озорной.

«РАБА ЛЮБВИ» И ЗАПАДНЫЕ КОММЕРСАНТЫ

В «Рабе любви» — тонком и удивительном красивом по атмосфере фильме Никиты Михалкова — Олег Басилашвили сыграл Савву Южакова, прототипом которого был Александр Ханжонков — продюсер и режиссер начала прошлого века. Его персонаж должен был водить автомобиль. Интрига заключается в том, что у актера... не было водительских прав.

— Не умея водить, я натерпелся страху на съемках, — рассказывает Олег Басилашвили. — Я ездил на «Форде», который взяли напрокат у одного рижского коллекционера. Старинная машина с

открытым верхом и клаксоном. Автомобиль ставили на платформу и везли, а я крутил руль, делая вид, что управляю. В кадре была полная иллюзия того, что я — лихой водитель. Но потом мне нужно было выполнить трюк самому — по сюжету надо было врезаться на машине в палатку. Никита Сергеевич попросил нажать и отпустить педаль газа, объяснив, что машина сама поедет и затормозится о препятствие. Так я и сделал, но от ужаса себя не помнил. После съемок ко мне подошел владелец автомобиля — оказывается, он коллекционировал не только машины, но и значки. Он узнал, что я собираюсь на съемки в Германию, и по-

просил купить значок с эмблемой «Форда» в фирменном магазине. Значок ему я привез. Разыскал в Берлине автосалон «Форда», вошел в него с видом миллионера и решил сыграть роль покупателя. Осматривал одну машину за другой, приценивался и в итоге сообщил продавцу, что приехал из России и собираю автомобильные значки. Менеджер посмотрел на меня презрительно, вытащил из ящика стола полную горсть значков, бросил их передо мной на прилавок и ушел! (Смеется.) Естественно, он был раздосадован, потому что видел во мне потенциального покупателя. Зато коллекционер из Риги был счастлив.

О ТОМ, КАК ШУТЯТ АКТЕРЫ

Известно, что в жизни актеры любят разыгрывать друг друга — звонят, представляясь известными режиссерами, всячески шутят и при этом совершенно не обижаются. Подобная игра для них — безобидный тренинг, который помогает поддерживать творческую форму и украшает жизнь. Однако иногда артисты не могут удержаться от искушения разыграть кого-либо вне актерского клана. О таком случае и рассказал Олег Валерианович.

— В середине 90-х я приехал в Москву и с прекрасным настроением отправился на прогулку. Шел по Тверской и увидел фирменный автосалон «Мерседеса». Заглянул из любопытства, а меня тут же спросили: «Что желаете?» Я решил сыграть и ответил: «Хочу приобрести «Мерседес», что у вас есть в наличии?» (Смеется.) Мне начали показывать машины одну за другой. Я сел в них, крутил руль, пробовал газовать, а потом заявил, что мне нужен кожаный салон! (Улыбается.) Мне продемонстрировали машину с кожаным салоном. В общем, я вдоволь намечтался и понял, что пора заканчивать розыгрыш. На прощание сказал, что мне необходимо подумать и, как только я приму решение, — вернуться за автомобилем. Я вышел из салона и отправился в кафе. Сделал заказ и погрузился в мысли за чашкой кофе о том, как чудно прошел день, какая веселая была прогулка и каким смешным был розыгрыш. Но когда принесли счет, я обнаружил, что сумки с деньгами у меня нет! Со всех ног я помчался обратно в автосалон и, вероятно, удивил продавцов — такого покупательского напора они не ожидали! (Смеется.) К счастью, моя сумка все еще лежала на сиденье одного из автомобилей...

ЗА КАДРОМ СОВЕТСКИХ РЕАЛИЙ

Ностальгия по временам СССР сегодня в моде. Режиссеры снимают фильмы, действие которых происходит в тот период, интернет полон печальных воспоминаний о светлом прошлом, но, вероятно, многие детали быта остались вне поля зрения ностальгирующих граждан. Олег Басилашвили отлично осведомлен о том, что, к счастью, миновало вместе с той эпохой и, надо надеяться, никогда не вернется.

— Я мечтал иметь автомобиль, но долго не мог его купить. Даже во сне видел, что сижу за рулем, еду. Поглядывал на машины, но мечта оставалась мечтой. Актерам платили сущие копейки, и купить машину на гонорар со съемок картины было невозможно. Так, за роль в «Вокзале для двоих» мы с Людмилой Марковной Гурченко получили по две тысячи рублей. Самая дешевая машина стоила тогда пять тысяч. После перемен в стране я стал больше зарабатывать, и в начале 90-х мне удалось купить шестую модель «Жигулей». К сожалению, в этой машине постоянно что-то ломалось, и



ФОТО ИЗ КИНОФИЛЬМА «РАБА ЛЮБВИ»

я почти ежедневно ездил в автосервис. Однажды даже пришлось приваривать сиденья, потому что они... отвалились.

На мой взгляд, машина — прежде всего средство передвижения. Но в советские времена автомобиль был не только роскошью, доступной немногим, но и признаком достатка, принадлежности к состоятельной части общества. Пример тому мой герой — Юрий Самохвалов в картине Эльдара Рязанова «Служебный роман». Вернувшись из заграничной командировки, он ездит на недостижимой для рядового советского обывателя «Волге». Кстати, тогда я тоже еще не умел водить машину, и

НА МОЙ ВЗГЛЯД, МАШИНА —
ПРЕЖДЕ ВСЕГО СРЕДСТВО
ПЕРЕДВИЖЕНИЯ. НО В СОВЕТСКИЕ
ВРЕМЕНА АВТОМОБИЛЬ БЫЛ
НЕ ТОЛЬКО РОКСОШЬЮ,
ДОСТУПНОЙ НЕМНОГИМ,
НО И ПРИЗНАКОМ ДОСТАТКА,
ПРИНАДЛЕЖНОСТИ
К СОСТОЯТЕЛЬНОЙ ЧАСТИ
ОБЩЕСТВА.

пришлось использовать комбинированные съемки. Меня сажали в автомобиль и тащили его на канате. Иногда я выполнял несложный поворот. Однако имидж Самохвалова требовал умения водить автомобиль с шиком, и для этого мне пригласили инструктора. Он работал шофером в британском посольстве в Москве, а одновременно был чемпионом СССР по спидвею.

МОШЕННИКОВ НА ДОРОГАХ НАДО НАКАЗЫВАТЬ

На российских дорогах автомобилиста подстерегает масса проблем — водители с «липовыми» правами, различные мошенники и пр. Актеры сталкиваются с подобными трудностями так же, как и обычные автолюбители. Однако у артистов есть возможность покончить с мошенниками — используя актерский талант. Таким образом Олег Басилашвили поймал дорожных бандитов в форме сотрудников ГИБДД.

— Однажды в переулке, где всегда был свободный проезд, меня вдруг остановил мордастый инспектор и заявил: «Вы под «кирпич» проехали!» Я вспомнил, что накануне этого знака не было и по правилам сотрудники ГИБДД должны стоять перед вновь установленным знаком и предупреждать водителей. Сказал об этом инспектору, а он парировал, что сегодня уже поймал на этом участке 15 машин! Показал мне ряд автомобилей, где действительно якобы сотрудники ГИБДД, а как потом выяснилось, подельники моего собеседника, разбирались с доверчивыми гражданами. Смекнув, что имею дело с бандитом, я решил его разыграть. Сказал: «Я вам заплачу, только назовите мне свою фамилию и номера! Запишу их и поеду к своему другу — начальнику ГИБДД Санкт-Петербурга, выясню, почему в свой выходной день вы взяли форму, государственную машину, повесили знак и ловите таких, как я?» Мгновенно я получил ответ: «Не надо, шеф, мы всегда можем договориться!» Я потребовал отпустить всех задержанных, а на следующий день знака «кирпич» в этом переулке уже не было...



В ГОСТИ к ПАНИКОВСКОМУ

Текст: Татьяна Хмельник

Фото: Александр Потрапнов

Мы как-то уже писали об Архангельском тракте. А сегодня отправимся по другому тракту — на юго-запад, в Европу. Эта дорога исторически тесно связана с другим трактом, который вел в Киев и теперь называется Киевским шоссе. Более того, Динабургское шоссе когда-то считалось частью этого тракта — оно шло от Петербурга через Псков до Острова и далее по трассе современного шоссе на Пыталово, где уже совсем рядом граница с Латвией. Сейчас эта часть до Острова называется Киевским шоссе, а от Острова до Пыталова дорога имеет только номер — E262.

ГЛАДКО БЫЛО НА БУМАГЕ...

Псково-Рижский тракт, который прошел мимо Изборска, так нынче и ведет на Ригу. Но старая дорога из Пскова на Изборск и далее на ливонский замок Нейгаузен (сейчас эстонский городок Вана-Вастселинна) шла по-другому. По современным меркам это была ужасно кривая дорога, которая металась то вправо, то влево, то в одну деревню, то в другую, но в те неспешные времена шоссе сквозь дикие леса не прокладывали, безопаснее было двигаться по обжитым местам. Да и владельцы у земель менялись, прокатывались войны — до дорог ли было, когда целые районы становились безлюдными. Поэтому потребность в строительстве скоростной дороги возникла, когда Россия уже стала довольно цивилизованной страной. Несколько лет назад Рижскому шоссе повезло: в связи с юбилеем Изборска,

через который оно проходит, деньги выделили и на ремонт дороги, поэтому состояние этой трассы выгодно отличается от бывшего Динабургского шоссе. При этом дорога бесплатная, в отличие тех, которые ведут к двум соседним погранпереходам.

История Псково-Рижского шоссе занимательна. В феврале 1847 года Николай I решил поддержать жителей Псковской губернии, страдавших от неурожая, — начать строительство новой дороги весьма нетривиальным способом. Комиссия по устройству шоссе, которую возглавлял псковский губернский предводитель дворянства, должна была заключать контракты на проведение строительных работ по устройству трассы, нанимая в основном местных жителей. Строительство рассчитывали закончить в 1850 году. Государство выделило 1 615 000 рублей, но сюда не входила стоимость ин-

женерных сооружений (мостов, водопропускных труб), а также постройка станционных зданий.

Но в срок не уложились. Подряды были отданы на откуп различным посторонним лицам, и, как замечали проверяющие чиновники, местные жители не получили никакой выгоды от нового проекта. При этом сама Комиссия на свое содержание забирала 8 процентов от стоимости работ. В 1854 году строительство обошлось казне уже в 2 067 484 рубля, но много еще требовалось доделывать минимум на 400 000 рублей. И это без учета строительства станционных и казарменных домов! Строительство шоссе закончили только в 1858 году, потратив на него почти втрое больше денег, чем рассчитывали изначально. Местные чиновники считали, что главная причина затягивания сроков и увеличения стоимости была связана с отличием фактических объемов работ от сметных, а также некоторыми корректировками проектных решений.

ВЫШГОРОДОК — ГРАНИЦА МЕЖДУ МИРАМИ

Не реконструировать старый Динабургский тракт было нельзя. Вот что писали современники о его состоянии: «Дорога песчана и бугриста, проезд бывает объездом... Имеются выбоины и бывает грязно и вязко... Дорога пролегает отлогористыми, частью косогористыми песчаными местами и большею частью за сыпучим песком объездом». Это все об одном фрагменте длиной почти три версты. Новую трассу начали строить как шоссе. Оно отличалось от обычной дороги тем, что для него делалось многослойное дорожное покрытие, с укреплением на склонах и в опасных местах, выполнялось водоотведение в виде кюветов, строились водопропускные трубы и мосты. Шоссе ста-



рались делать по возможности прямым, также старались не устраивать слишком крутыми спуски и подъемы. Конечно, здесь нет гор и ущелий, но холмы есть, и в межсезонье дорога, идущая по ним, могла становиться опасной, а то и вовсе непроезжей.

На одном из таких холмов стоял Вышгородок — укрепленный псковский форпост. Еще издали путники видели лесистую гору, в центре которой возвышалась церковь. Тот храм, который мы сейчас видим, был построен в 1890 году, но у него были предшественники. Те, кто ехал со стороны Острова, радовались, что еще немного — и они окажутся в Лифляндии, где и дорога получше, и всяких удобств побольше, типа корчмарских дворов. Те же, кто из Европы

возвращался, стискивали зубы и приготавливались терпеть. Вышгородок сейчас превратился в захудалую деревню, пусть и с церковью, а «столичные» функции отошли к соседнему городку с ярким названием Пыталово, где даже современный вокзал сохранился.

Псково-Рижское шоссе было положено отнюдь не по безлюдной местности. Территория от Пскова через Изборск и дальше, в Лифляндию, была вполне обжитым местом, за исключением разве что одного обширного болота. И места эти — сплошной заповедник истории, археологии и этнографии, хотя во времена строительства шоссе это только начинали понимать. Но уже какие-то зародыши бережного отношения к территории были — отчасти поэтому новая дорога не влезала вплотную к Изборской крепости, а оставляла ее в стороне. Крепость к тому времени потеряла всякое фортификационное значение, зато оставалась очень живописным местом. Приезжать в Изборск на прогулки становилось модным, причем со строительством новой хорошей дороги эта мода прогрессировала. Ну а кому крепость, озеро и великолепные родники-фонтаны были ни к чему, тот получал удовольствие от изборских трактиров, которые как раз жались к дороге.

КАРТОННАЯ «ЛИНИЯ СТАЛИНА»

И возле Динабургского шоссе, и возле Псково-Рижского сохранились грозные на вид бетонные доты — остатки знаменитой «Линии Сталина». Эта цепь дотов, входившая в Псковский и Островский укрепрайоны, должна была прикрывать старую границу, существовавшую до 1940 года. В реальности «Линия Сталина» ничего не могла прикрыть. Из доклада Ворошилову после осмотра укрепрайонов в феврале 1939 года





специалистами следует, что линия небоееспособна. Доты на полметра залиты грунтовыми водами, воздух там сырой и спертый, а вентиляции нет, как и какого-либо электрооборудования. Но самое главное — сооружения поставлены так, что «не могут вести огонь на дальность более 50-100 метров, так как местность имеет бугры, овраги и невырубленные леса». Некоторые огневые точки поставлены на склонах оврагов, как будто в них собирались прятаться, а не стрелять оттуда!

Когда на позиции прислали артиллеристов, командир полка написал в донесении: «Данный УР вовсе не явля-

ется укрепленным районом и ни в коей мере не способен оказать сопротивления вражеским частям». Не меньше были потрясены и немцы: они знали о якобы значительных укреплениях и собирались их штурмовать. Попавший в плен сапер лейтенант Бем на допросе сказал: «...Мы не смогли выполнить свою задачу, так как вместо мощных линий укреплений, которые мы ожидали встретить, мы находили только разрозненные заброшенные бетонные сооружения, в некоторых местах недостроенные... Те огневые точки, которые встречали нас пулеметным огнем, мы легко обходили, используя неровности местности... Мы долго не могли поверить, что это та самая неприступная линия старой границы...»

Изборск не станем сегодня посещать, потому что это место вместе со всеми прилегающими территориями на три дня детального осмотра. Мы заедем сюда как-нибудь в другой раз, чтобы и новое узнать, и отдохнуть. А вот гипсовые карьеры к югу от Изборска у деревни Турок быстренько

глянуть можно. На карте они показаны группой небольших прудов, к ним ведет отсыпанная известняком дорожка. Старые карьеры затоплены, и вид у них изумительный — вода выглядит как ледниковая, потому что дно белое. А на берегу лежит гипс разных формаций — и алебастр, он кристаллический, снежно-белый, с прожилками, и селенит жемчужно-серого цвета, мягкий, волокнистый. Купаться в карьере можно, вода чистая, и просто посидеть на берегу с термосом чая весьма приятно — здесь практически не бывает лишнего народа.

РЫБА ЛОВИТ РЫБАКА

Примерно на полпути между Изборском и латвийской границей (на карте — МАПП Шумилкино) будет поворот направо к деревне Сигово, где отмечен музей. Не пожалейте времени на него. Почти в самом конце деревни вы увидите старую крестьянскую усадьбу со странным флагом — цветастый красно-белый крест, как из ситца, по белому полю. Это флаг Сетомая — страны народа сето. Страна эта существует только в воображении, а немногочисленный народ живет по обе стороны границы — в Печорском районе Псковщины и в Эстонии. Этих людей с обеих сторон называли презрительно полуверцами (русские) или не совсем людьми (эстонцы). Эстонцы вообще называют их сету́, что их страшно обижает. Они, ближайшая родня эстонцам по крови и языку, исповедуют православие и тесно связаны с Псково-Печорским монастырем.

Народ очень своеобразный, добрый и трудолюбивый, при этом их искренняя религиозность замечательно уживается с языческими верованиями. Например, они идут в церковь, а по дороге совершают языческие обряды. Вся магия здесь передается только по женской линии и только от бабушки к внучке, как и удивительное серебряное украшение — большое конусообразное «блюдо», которое в праздники носят на груди, оно называется сыльг. Бедные женщины сето имели столько серебряных украшений, что могли бы купить себе дом, если продать их, но продавать их никому в голову не приходило — это



было не столько для красоты, сколько для оберега. Продашь подвески и сыльг — больше не сможешь ворожить, а это неинтересно и хозяйству урон: не сделаешь хорошего сыра, не вылечишь корову, не выдашь дочку замуж за хорошего человека. Сейчас на праздники в старой усадьбе Сигово, купленной когда-то под музейные цели у хозяев-сето, собираются сето с той стороны и с нашей, и если женщины идут при полном параде — их сначала слышно, а потом видно.

Есть у сето и свои табу. Самое серьезное — это ловить рыбу и выходить замуж за рыбака. Сетоская пословица звучит примерно так: «Не только рыбак ловит рыбу, но и рыба — рыбака» — здесь очень боятся утонуть. Смотрительница музея, образованная женщина Малле, проработавшая ветеринарным врачом много лет, на вопрос о боязни воды тут же округляет голубые глаза: «Что вы, вода — это страшно, там ухватиться не за что!» При этом сето рыбу любят, но покупают ее у русских или эстонцев. Больше рыбы они любят грибы (почти как хоббиты), а еще больше — сыр с тмином. Свежий сыр с тмином из фермерского коровьего молока можно попробовать и купить в музее — Малле сама сыроварит, а поскольку она ветврач, то никакой вредный микроб не проскочит.

БЕЗ «ЗОЛОТОГО ТЕЛЕНКА»

Увы, от старой застройки исторических деревень вдоль тракта сейчас мало что сохранилось, особенно в Псковском районе, который оставался в составе России. Там у дороги сплошной силикат да деревянные некрасивые хибары, ну разве что в деревне Неелово виднеется «горшок» каменной ветряной мельницы во дворе двухэтажки. А Печорский район, к которому относится и Изборск, входил в состав Эстонии. И там, где сейчас стоят таблички с названиями районов, проходила граница. Местные жители рассказывают, что, по словам их отцов и дедов, эстонская власть категорически запрещала сносить исторические постройки и разрушать археологические памятники распахкой.



Карались эти деяния вплоть до изъятия земли у нарушителя. Оттого и сохранилось еще что-то, например старинные часовенки вокруг дороги. Их может быть не видно проезжему, но они есть, за ними ухаживают местные жители.

Недалеко от границы у дороги стоит старинная деревня Паниковичи, где когда-то была усадьба. Таких усадеб здесь было довольно много — не дворец для отдыха, а прежде всего крупный хозяйственный комплекс. От усадьбы Паниковичи и сейчас еще осталось немало, а когда-то она процветала. Последним ее хозяином был Вильгельм Петерсен. Он был не только рачительным хозяином, но и археологом-любителем.

На это занятие его подвигло большое количество археологических памятников как на его земле, так и вокруг, но он не занимался «чернокопательством», а входил в Псковское археологическое общество. Деревня до 1940 года развивалась бурно. В ней была школа, причем двуязычная — для русских и для эстонцев, и при ней — Народный дом, была церковь, работали два завода — один производил спирт из картофеля, другой — молочные продукты, были большая кузница, многочисленные лавки и даже... ресторан. Дороги между деревнями поддерживались настолько хорошо, что по ним в 1934 году пошел первый рейсовый автобус.

И в Паниковичах, и в окрестностях стояли каменные ветряные мельницы, сейчас сохранилась только одна на заброшенном хуторе, да и та плоха. Вообще здесь все плохо давно. Да, во время войны пострадали многие здания, погибли люди. Но практически все, что делалось во времена совхоза «Паниковский», чья ржавая вывеска до сих пор болтается над дорогой, вызывая ассоциации с «Золотым тельцем», — все было каким-то убыточным. Старое крепкое разрушалось, новое оказывалось убогим и недолговечным. Ну разве что Псково-Рижское шоссе сияет свежим асфальтом, а остальные дороги вокруг так плохи, что водитель первого местного автобуса Уле Август отказался бы по ним ездить, жалея новенькую машину.



ТЕКСТ И ФОТО:
АЛЕКСЕЙ ЛЕБЕДЕВ

Манящий Бесов Нос



На Северо-Западе России есть несколько мест, которые как магнитом притягивают к себе любителей езды по бездорожью. Одно из них — красивый гранитный мыс на Онежском озере, прозванный Бесовым Носом. Жители ближайших поселков уже привыкли к вереницам внедорожников, едущих в сторону манящей точки.

ПРИ ЧЕМ ТУТ БЕС?

Живописный мыс со скалистыми берегами облюбовали наши далекие предки. Ученые до сих пор не смогли разобраться, кто и зачем наносил на плоские прибрежные камни Онеги загадочные петроглифы. Тем не менее до нас дошли вырезанные примерно 3000 лет до н. э. изображения людей, животных и различных мистических персонажей. По мнению специалистов, для древних людей такие места были святилищами для общения с богами и духами. Петроглифы разбросаны по значительной территории побережья, но самым известным местом стал именно Бесов Нос. На плоском камне древние люди вырезали изображение некоего существа в окружении выдры и налима. От головы к ногам беса в камне идет трещина. Если налить жидкость в рот существа, то вскоре она окажется в озере. Разумеется, это породило версии о жертвоприношениях крови местным богам.

Шли века, и онежские берега населялись уже совсем другими людьми, так или иначе живущими за счет водного торгового пути, пролегающего в

здешних местах. В XV веке относительно недалеко от мыса появился Муромский монастырь. Довольно скоро монахи узнали о легендах, ходящих о нем у местных жителей. Недолго думая, они пришли к бесу и вырезали на нем крест, объявив обитателям окрестных деревень о победе над нечистью.

Еще позже рядом с бесом отметились наши соотечественники, жившие в 30-х годах прошлого века. Скорее всего, память о себе оставили научные экспедиции, исследовавшие петроглифы.

Сам же мыс получил свое имя не только за счет беса, но и за схожесть с носом по своей форме. Он довольно глубоко вдаётся в Онегу и является навигационной точкой для судов. Кроме того, на нем можно увидеть заброшенный маяк.

ЭХ, ДОРОГИ!

Туристы попадают на Бесов Нос тремя способами: пешком от села Каршево, по воде с помощью местных лодочников и на машинах от поселка Шальский. Именно этот маршрут мы и использовали в небольшой экспедиции. К поселку Шальский идет относительно хорошая

дорога (27 км от Пудожя). Сам поселок довольно крупный и очень старый. В XV веке тут существовал Шальский Спасский монастырь. Путь на мыс лежит вдоль береговой линии, представляющей собой красивый и пустынный песчаный пляж. Следы ранее проехавших машин быстро скрывает вода и песок, оттого пейзаж выглядит первозданным. Как правило, автомобильные посетители Бесова Носа ставят в начале пути лагерь и идут на точку на следующий день без столь милого современному туристу походного инвентаря. Для установки лагеря имеются довольно удобные места в виде поднятых над берегом лесных полянок. Именно такой вариант следования мы и избрали, решив начать покорение мыса утром.

Путь к цели был бы крайне легкий и удобен, если бы не каменные мысы на пути к ней. Для их взятия приходится сворачивать с береговой линии и преодолевать песчаный подъем, ведущий в лес. Лесная дорога хорошо заметна, но узка и камениста. В ряде мест требуется грамотное управление автомобилем. В зависимости от сезона и погоды

отдельные участки дороги могут быть заполнены водой. Кроме того, часто попадаются довольно высокие каменные пороги. Честно говоря, принять решение о такой поездке разумно только при наличии достаточного клиренса и лебедки. Наиболее тяжелым местом является лесной подъем на первой трети маршрута. Перед ним расположена довольно глубокая каменистая лужа, не дающая места для разгона. Наиболее осмотрительные туристы проходят данное препятствие изначально на лебедке. Однако соблазн попробовать пройти участок с ходу велик! Одному из наших экипажей такая попытка стоила потери переднего кардана.

НАША ЦЕЛЬ

Конечно, знакомство с мысом мы начали с петроглифов. Они оказались крупными, очень хорошо заметными и крайне многочисленными. По Бесову Носу и ближайшим мысам можно ходить часами, обнаруживая новые свидетельства мастерства и искусства древних людей. Да и само место очень гармонично сочетает в себе суровую красоту Севера.

Вдоволь насладившись петроглифами, начали обращать внимание и на другие окружающие нас вещи. Мыс Бесов Нос является особо охраняемой природной территорией регионального значения, относящейся к государственному природному заказнику «Муромский». Здесь выставлены таблички, запрещающие установку лагеря. Мера, скорее всего, вполне оправданная, поскольку мыс крайне популярен и посещаем. Поэтому крайне желательно учитывать это обстоятельство при планировании маршрута, в каком бы формате он ни проходил. Нужно сказать, что в процессе поездки нам встречались егеря, следящие за режимом охраняемой территории. К счастью или к сожалению, на заброшенный маяк не подняться. Очевидно, из-за ветхости на нем демонтирована вся нижняя часть лестницы.

НЕМНОГО ЗАНУДСТВА

Уверен, что большинство автотуристов более склонно к бережному отношению к природе, нежели некоторые недобросовестные любители шашлыков. Тем не менее необходимо помнить, что существуют как законодательно установленные, так и морально-этические правила поведения. Одно из них — запрет на повреждение напочвенного покрова. Проще говоря, не стоит прокладывать новую трассу при наличии возможности двигаться по проторенному пути.

Второй, к сожалению, уже традиционной бедой является мусор. Некоторые активисты даже организуют специальные выезды на мыс для его вывоза. И уж коли вы отправились в гости к бесу на машине, постарайтесь вернуть отходы жизнедеятельности обратно в общество. Бесов Нос посещался людьми веками, а мы можем помочь ему остаться в том же виде, в каком видели его авторы таинственных петроглифов.





К последнему занудству отнесем использование корзащиты. Редкая машина проезжает маршрут, ни разу не применив лебедку. Так что, крепя трос через корзащиту, вы помогаете не только природе, но и последователям — автотуристам. В сложных местах удобных для лебедки деревьев становится все меньше...

РЕЗЮМЕ

Для опытных автотуристов, путешествующих на подготовленных машинах, проезд на Бесов Нос не будет сложен. Откорректировать ситуацию могут

только обильные осадки. Лебедка (хотя бы на части машин в колонне) в данном выезде будет практически необходима. Предусмотрите наличие достаточного количества топлива.

При всем уважении к владельцам стоковых кроссоверов на них от поездки лучше воздержаться во имя сохранности обвеса машины. В одиночку лучше не ехать. Места все же достаточно глухие, с мобильной связью могут быть проблемы. Лучше приготовить навигацию, не требующую наличия интернета. В тех краях интернет — роскошь.

Ну а если очень хочется ехать, машина не позволяет, а пеший и водный туризм не для вас, можно найти другие группы онежских петроглифов. Они не столь знамениты, но к некоторым из них можно подъехать даже на обычной легковушке.

Если позволит время, можно ознакомиться с Пудожем и историей водной системы, благодаря которой Онежье получило мощное развитие и процветало вплоть до появления железных дорог.

Удачных и интересных путешествий!



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

NEXPRO
by **IVECO**

www.iveco.com
www.iveco.nexpro-oil.ru

РЕВОЛЮЦИОННОЕ ТОПЛИВО ЭКТО 100



АБСОЛЮТНАЯ ЭНЕРГИЯ РОЖДАЕТ АБСОЛЮТНУЮ СКОРОСТЬ

ЭКТО 100

