

июнь 2020 #3 (057)

Range Rover Fifty доедет до России

04



Красуйся, Пражский Град

19



Mercedes – Benz
представил
обновленный E 63 AMG

03

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.

ИЗДАНИЕ ЗАРЕГИСТРИРОВАНО В УПРАВЛЕНИИ
ФЕДЕРАЛЬНОЙ СЛУЖБЫ ПО НАДЗОРУ В СФЕРЕ
СВЯЗИ, ИНФОРМАЦИОННЫХ ТЕХНОЛОГИЙ И
МАССОВЫХ КОММУНИКАЦИЙ ПО САНКТ-
ПЕТЕРБУРГУ И ЛЕНИНГРАДСКОЙ ОБЛАСТИ.
СВИДЕТЕЛЬСТВО О РЕГИСТРАЦИИ:
П/И № 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. 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
на полиграфической базе
Издательства СПбГЭУ.

191023, Санкт-Петербург,
Садовая ул., д. 21

Тираж 20 000 экз.
Заказ № 542.

Установленные дата и время
подписания в печать —
25.06.2020, 16.00. Фактические
дата и время подписания
в печать — 25.06.2020, 16.00.
Дата выхода — 29.06.2020.

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:
MEDIA.JAGUARLANDROVER.COM

**ПОСМОТРЕТЬ ПРЕДЫДУЩИЕ
НОМЕРА ЖУРНАЛА МОЖНО
ЗДЕСЬ:**



ФОТО: MERCEDES-BENZ

MERCEDES-BENZ ПРЕДСТАВИЛ ОБНОВЛЕННЫЙ E 63 AMG

КОМПАНИЯ MERCEDES-BENZ представила заряженную версию седана и универсала E-Class. Вариант с пятидверным кузовом в Россию не привезут, а седан будет доступен в самом мощном исполнении E 63 S 4Matic+. Ориентировочный срок поставки новинки к российским дилерам — сентябрь 2020 года, сообщает агентство «Автостат».

AMG-версия выполнена в стилистике обновленных моделей, но при этом имеет множество оригинальных деталей. Среди них — передний бампер с развитыми воздухозаборниками, решетка радиатора с вертикальными планками, увеличенный задний диффузор, 19- или 20-дюймовые колесные диски, карбоновый спойлер на кромке багажника, расширенные на 27 мм колесные арки, патрубки выпускной системы.

Салон также перекроили по лекалам современных моделей Mercedes-Benz. Мультимедийный комплекс MBUX теперь управляется более удобным трекпадом, руль получил сдвоенные горизонтальные спицы с сенсорными кнопками, а еще появился новый голосовой помощник, оживающий по команде «Привет, «мерседес»!». От гражданских версий салон отличается сиденьями с развитой боковой поддержкой, карбоновыми вставками на дверях и передней панели и контрастной строчкой на коже. В меню настроек автомобиля добавились дополнительные пункты, а цифровая приборка получила уникальную графику.

Новинка оснащается знакомой по дорестайлинговой модели 4-литровой восьмер-

кой с парой турбонагнетателей в развале блока. В базовом исполнении двигатель развивает 571 л. с. и 750 Н·м, а для S-версии показатели довели до 612 л. с. и 850 Н·м. В зависимости от версии седан ускоряется с места до 100 км/ч за 3,5 и 3,4 сек. соответственно. Цифры для универсала: 3,6 и 3,5 сек. В паре с силовым агрегатом работает 9-ступенчатая роботизированная трансмиссия AMG Speedshift MCT. В комфортном режиме по умолчанию активируется функция остановки и запуска двигателя, а в программе Individual поддерживается функция движения накатом.

Все версии E 63 оснащены фирменной системой полного привода AMG Performance 4Matic+, которая перераспределяет крутящий момент между осями в зависимости от выбранного пользователем режима или дорожной ситуации. По умолчанию автомобиль приводится в движение задними колесами, электроника вмешивается по мере необходимости. Также переднюю ось можно принудительно отключить, активировав дрифт-режим. В подвеске использованы многокамерные пневмоэлементы AMG Ride Control+ с адаптивными амортизаторами ADS+. В качестве стандартных тормозных механизмов для E 63 предлагаются 360-миллиметровые диски с шестипоршневыми суппортами спереди и однопоршневыми сзади. Для версии E 63 S передние диски увеличены до 390 мм, а в качестве опции доступна карбон-керамика диаметром 402 мм.



ФОТО: MERCEDES-BENZ

ЮБИЛЕЙНЫЙ RANGE ROVER ДОЕДЕТ ДО РОССИИ

КОМПАНИЯ JAGUAR LAND ROVER представляет эксклюзивную версию флагманского внедорожника Range Rover, выпущенную в честь 50-летнего юбилея модели, сообщает агентство «Автостат» со ссылкой на пресс-службу бренда.

Специальная версия Range Rover Fifty будет выпущена ограниченным тиражом в 1970 экземпляров, 64 автомобиля из этого количества будут представлены на рынках России, Армении, Беларуси и Казахстана. На российском рынке новинка появится в ноябре 2020 года.

Созданный на базе комплектации Autobiography, Range Rover Fifty получил ряд эксклюзивных элементов дизайна экстерьера в цвете Auric Atlas и два варианта 22-дюймовых колесных дисков. Среди новых элемен-

тов — надпись Fifty, которая присутствует на элементах внешнего дизайна, а также в интерьере — на уникальной табличке «1 из 1970» на центральной консоли, подголовниках, отделке передней панели и подсвечиваемых накладках на пороги. Автомобили Range Rover Fifty будут предлагаться в версиях со стан-

дартной и удлиненной колесной базой. На российском рынке Range Rover Fifty будет доступен с 4,4-литровым дизельным и 5,0-литровым бензиновым двигателями для версий как со стандартной, так и с удлиненной колесной базой.



MEDIA.JAGUARLANDROVER.COM/

НОВЫЙ MINI COUNTRYMAN СКОРО У НАС

АВТОКОНЦЕРН BMW ПРЕДСТАВИЛ новый MINI Countryman. Линейка силовых агрегатов в России включает три бензиновых и один дизельный двигатель, которые работают в паре с 8-ступенчатой коробкой передач Steptronic, сообщает агентство «Автостат» со ссылкой на пресс-службу BMW Group.

Новый MINI Countryman отличается модернизированной решеткой радиатора, которая получила характерную для MINI шестиугольную форму с хромированной рамкой. В зависимости от версии решетка радиатора украшена тремя горизонтальными планками или одной хромированной планкой и красной буквой «S». Изменилась также форма переднего и заднего бамперов.

В расширенный список стандартного оборудования вошли отделанные кожей нижняя часть передней панели и дверей, спортивный кожаный руль и климат-контроль, а также светодиодные фары головного света с функцией поворотного света. В качестве опции доступны адаптивные светодиодные фары с матричной секцией

дальнего света. Автоматическая корректировка формы пучка помогает защищать от ослепления водителей встречных и попутных автомобилей, а также подсвечивать обочину при повороте и адаптировать свет фар под погодные условия.

В палитре цветов появились два дополнительных цвета кузова «металлик»: White Silver и Sage Green. Среди опций — легкосплавные 17-дюймовые диски Channel Spoke Black и двухцветные 19-дюймовые диски Turnstile Spoke. Для оформления интерьера до -

ступны новые варианты обивки сидений Chester Indigo Blue и Chester Malt Brown.

В списке опций появилась цифровая панель приборов с экраном диагональю 5 дюймов дизайна Black Panel. Плюс функции Connected Media и Connected Navigation Plus с 8,8-дюймовым дисплеем как альтернатива базовой конфигурации.



BMW.RU

ДНИ ПРИНЦИПИАЛЬНО НОВОГО

ŠKODA RAPID

4-12 ИЮЛЯ



ŠKODA
SIMPLY CLEVER



**Кредит
от 0,1%**

Выезд до восхода солнца или на закате дня? Остановки в оживлённых местах или уединённых уголках? Музыка погромче или звуки природы фоном? Отдых на ярком солнышке или в прохладной тени?

Правильная семейная поездка у каждого своя. А правильный семейный автомобиль – это новый ŠKODA RAPID, оснащённый полностью светодиодной оптикой, системой круиз-контроля, кожаным мультирулём и радиосистемой Bolero 8.¹

Встречайте принципиально новый ŠKODA RAPID в салоне Гриффин-Авто.

Подробнее об особых предложениях в Дни Нового ŠKODA RAPID 4-12 июля:

vk.com/skoda_griffin, instagram.com/skoda.griffin.



Оптика Full-LED²



Кожаный мультируль



Радиосистема Bolero 8



Система круиз-контроля

¹Болеро. ²Full-LED – полностью светодиодная.

Изображённый автомобиль оснащён дополнительным оборудованием, которое может устанавливаться за отдельную плату.

Реклама

*Основные условия кредитования ООО «Фольксваген Банк РУС» (далее Банк) на покупку нового ŠKODA RAPID по продукту «Кредит на приобретение нового автомобиля» валюта кредита – рубли РФ; сумма кредита от 120 тыс. до 3,6 млн. руб. при предоставлении двух документов. Процентная ставка при сроке 12 мес. – от 0,1% при первоначальном взносе от 50% (включительно) и оформлении договора личного страхования, заключаемого в отношении заемщика. При отказе заемщика от заключения договора личного страхования процентная ставка составит: при сроке 12 мес. – 4,1%. Условия кредита действительны на 01.06.2020 и могут быть изменены Банком. Информация по телефону Банка: 8-800-700-75-57 (звонок по России бесплатный). Лицензия ЦБ РФ № 3500, 117485, г. Москва, ул. Обручева, д.30/1, стр.2. www.vwbank.ru.

Гриффин-Авто
Официальный дилер ŠKODA

ул. Симонова, д. 14
www.griffin-auto.ru

(812) 441 39 39

НОВЫЙ KIA CARNIVAL МОЖЕТ ПОЯВИТЬСЯ В РОССИИ

КОМПАНИЯ KIA MOTORS представила дизайн четвертого поколения флагманского минивэна — Carnival. Продажи новинки на рынке Кореи планируется начать в третьем квартале 2020 года, далее последует поэтапный запуск в других регионах мира. Вопрос о появлении новой модели в России сейчас изучается, сообщает пресс-служба KIA.

Новый Carnival получил классическую форму решетки радиатора KIA «улыбка тигра», которая объединена с высокотехнологичными фарами. При взгляде на автомобиль сбоку бросается в глаза ярко выраженная «поясная» линия, протянувшаяся по всей длине кузова и соединяющая фары и задние фонари. Стойка крыши за

задними дверями выполнена в виде характерного «плавника», причем его хромированное покрытие переходит и на широкую полосу, опоясывающую всю корму.

Напомним, что с момента выхода в

1998 году на рынок первого поколения Carnival обладателями данной модели стали более 2 млн человек во всем мире.



KIA.RU

MAZDA ПРЕДСТАВИЛА НОВЫЙ ПИКАП BT-50

КОМПАНИЯ MAZDA ПРЕДСТАВИЛА пикап BT-50 третьего поколения. В основу новинки легла платформа Isuzu D-Max, с которым у машины унифицирована не только рама, но и каркас кабины, грузовая платформа и даже часть внешних панелей. Кроме того, BT-50 получил новый двигатель Isuzu, пишет портал Motor.ru.

Пока представлен вариант с двухрядной кабиной и грузоподъемностью 1065 кг. Он комплектуется турбодизелем Isuzu объемом 3,0 л, который выдает 190 л. с. и 450 Н·м крутящего момента. Позже моторная гамма пополнится менее мощным дизельным 1,9-литровым агрегатом мощностью 150 л. с., который также по-

заимствуют у D-Max. Нынешний турбодизель сочетается с 6-ступенчатой МКПП либо 6-диапазонным «автоматом» Aisin.

Новый BT-50 доступен с системой полного привода с жестким подключением передней оси, понижающей передачей и блокировкой заднего дифференциала. Со сменой поколения пикап изменился в размерах. По сравнению с предшественником длина сократилась на 93 мм, до 5373 мм, а высота — на 25 мм, до 1790 мм. Колесная база уменьшилась на 95 мм и составляет 3125 мм.

Вместе с тем пикап стал шире на 20 мм (1870 мм). Что же касается дизайна, то Mazda BT-50 получила оригинальную переднюю часть, выполненную в стиле современных моделей бренда.

В салоне фирменные черты Mazda гармонизируют с компоновкой D-Max, у которого позаимствовали конфигурацию центральной консоли и тоннеля, расположение воздухозаборников, а также мультимедийную систему с 9-дюймовым экраном. Для новинки заявлены кожаный салон, адаптивный круиз-контроль, системы удержания в полосе и автоматического торможения. Модель поступит в продажу во второй половине 2020 года и будет поставляться с завода Mazda в Таиланде.



MAZDA.RU

ЛУКОЙЛ ДО КОНЦА ИЮНЯ ПРОДЛИЛ БЕСПЛАТНУЮ ЗАПРАВКУ СКОРЫХ В КОМИ

С АПРЕЛЯ КОМПАНИЯ БЕСПЛАТНО заправляет машины скорой помощи и автопарк больниц в регионе. За два месяца на АЗС ЛУКОЙЛ выдано более 220 тыс. литров топлива. Акция проходит в рамках программы поддержки медиков, борющихся с COVID-19.

Бесплатная заправка машин Центра медицины катастроф и карет скорой помощи в городах и районах Коми — один из пунктов масштабной программы поддержки медиков, призванной исключить сбой в работе экипажей из-за высокой нагрузки во время пика вызовов. Ведь сейчас работники скорых находятся на передовой борьбы с инфекцией.

С апреля ЛУКОЙЛ заправляет автомобили больниц Печоры, Инты, Вуктыла, Сосногорска, Воркуты, Троицко-Печорского, Ижемского, Удорского, Корткеросского, Койгородского, Княжпогостского, Усть-Вымского и Прилузского районов.

— Число вызовов существенно увеличилось, в разы выросло и количество потребляемого топлива, — говорит старший фельдшер отделения скорой помощи Усинской ЦРБ Любовь Лескова.

— За смену мы расходует около 30 литров бензина — очень много выездов. С апреля наши автомобили бесплатно заправляют на АЗС ЛУКОЙЛа. Такая помощь в сложившейся ситуации просто необходима. К тому же ЛУКОЙЛ помогает нам не только с топливом, но и со средствами индивидуальной защиты.

Изначально акция планировалась на период с 10 апреля по 10 мая. Затем ее продлили до 10 июня, а теперь — до конца первого летнего месяца.

— Заправка с помощью топливных карт происходит быстро, мы не задерживаемся, — отметил фельдшер бригады скорой помощи Виталий Полищук. — Бесплатная заправка сейчас — отличный вклад в общее дело борьбы с вирусом: и помогает станции скорой помощи, и экономит бюджет больницы.



VOLKSWAGEN НАЧАЛ ПРОИЗВОДСТВО КРОСС-КУПЕ НА БАЗЕ POLO

КОМПАНИЯ VOLKSWAGEN ОБЪЯВИЛА о запуске серийного производства нового купе-кроссовера Nivus, который разделил основные узлы с моделью Polo седьмого поколения, пишет портал Autonews.ru.

Выпуск новинки стартовал в Бразилии на предприятии в Сан-Бернарду-Кампу. Новый купе-кроссовер был разработан специально для рынков развивающихся стран, однако в 2021 году он доберется до Европы — сборку машин организуют в Испании. Volkswagen Nivus построен на упрощенной модульной платформе MQB-A0 с передними стойками McPherson и задней полузависимой подвеской. В Южной Америке Volkswagen Nivus предложат исключительно с трехцилиндровым турбомотором рабочим объемом 1 литр. На бензине он развивает 116 л. с., а на этаноле мощность вырастет до 128 л. с. Двигатель работает в паре с 6-ступенчатым автоматом. В Бразилии продажи Volkswagen Nivus стартуют летом нынешнего года, а затем он доберется до Аргентины и других южноамериканских государств.

Напомним, Volkswagen в рамках заключенного с российским правительством специнвестконтракта намерен наладить производство трех совершенно новых моделей на территории

России. Первым на конвейер должен встать компактный кроссовер Tarek, который в немецком концерне позиционируют в качестве «народного» SUV.



CHERY TIGGO 7 PRO — СКОРО В РОССИИ

КОМПАНИЯ CHERY в третьем квартале 2020 года представит на российском рынке новое поколение кроссовера Tiggo 7 — модель Tiggo 7 Pro, сообщает агентство «Автостат».

Передняя решетка новинки выполнена в оригинальном стиле 3D-матрицы, светодиодные фары заняли максимально высокое положение на стыке решетки радиатора и капота. Ярко выраженные линии

профиля кузова автомобиля в сочетании с тремя текстурными боковыми линиями плавно ниспадающей к задней стойке кузова крыши и выступом спойлера добавляют облику автомобиля стремительности. Характерной особенностью кроссовера Chery Tiggo 7 Pro являются задние светодиодные фонари, соединенные горизонтальной световой планкой.

Напомним, по итогам пяти месяцев

2020 года российские дилеры Chery реализовали 2228 автомобилей, что на 1 % ниже показателя за аналогичный период прошлого года. Бестселлером Chery остается среднеразмерный кроссовер Tiggo 4, который разошелся в количестве 1257 единиц. Стоит также отметить, что в марте на российском рынке стартовали продажи нового полноразмерного кроссовера Chery Tiggo 8.



CHERY.RU

TESLA ВЫПУСТИЛ САМЫЙ ДАЛЬНОБОЙНЫЙ ЭЛЕКТРОКАР

АМЕРИКАНСКИЙ ПРОИЗВОДИТЕЛЬ электромобилей Tesla объявил о выходе Model S с запасом хода на 20 % больше, чем у модели S 100D 2019 модельного года. На данный момент это самый дальнобойный электрокар в мире, сообщает «Российская газета».

Электромобиль Tesla Model S может преодолеть 402 мили (почти 647 км). Добиться такого запаса хода компании удалось за счет использования более легких материалов, впервые примененных на Model 3 и Model Y, новых шин с уменьшенным на 2 % со-

противлением качению, изменения алгоритмов работы торможения. При

этом обошлось без установки тяговой батареи большего размера. Также в компании напомнили, что цена на Tesla Model S Long Range Plus была снижена на 5 тысяч долларов, теперь купить флагманскую модель можно начиная от 69,5 тысячи долларов (4,9 млн рублей).

Напомним, в начале весны 2020 года Tesla начала серийное производство компактного кроссовера Model Y. Кроме того, компания готовится к запуску электрического пикапа Cybertruck и грузовика Semi.



ФОТО КОМПАНИИ TESLA

Автоматрица

Текст: Борис Игнашин

ДЛЯ ЧЕГО НУЖНА
УНИФИКАЦИЯ
АВТОМОБИЛЬНЫХ
ПЛАТФОРМ



Общая архитектура может обеспечить широкий спектр продуктов нескольких связанных брендов

Анонсы очередной модели часто начинаются со слов «машина создана на платформе X, как и...» Далее следует перечисление многочисленных технологических родственников. Часто бывает, что в близком родстве состоят автомобили, которые в этом даже сложно заподозрить, настолько они разные. Так для чего нужна унификация автомобильных платформ и что она может дать автолюбителям? Давайте попробуем разобраться вместе.

ПЛАТФОРМЫ СНОВА В МОДЕ

Когда-то давно принадлежность к одной из платформ означала в первую очередь агрегатную совместимость с какими-то моделями, одинаковые двигатели, КПП, подвески и наличие взаимозаменяемых элементов. В случае с американскими производителями это могли быть и совершенно одинаковые авто с разными шильдиками и отделкой.

Постепенно технологии уходили вперед. Унификация перестала быть важным фактором снижения себестоимости. Производители научились создавать индивидуальные комплектации для каждой модели, а «соплатформенность» вдруг стала понятием совершенно бесполезным. На одной и той же платформе создавали настолько разные машины, что одинаковые элементы и свойства их характера можно было пересчитать по пальцам. Тем не менее последние десять лет платформы снова в моде. Опять стало важным, на какой платформе выполнена машина, а их количество у производителя говорит о том, сколько рыночных ниш он пытается занять.

ДЛЯ ЧЕГО ЭТО НУЖНО

Что же произошло и зачем снова нужна унификация? Появление возможно-

сти «тонко настраивать» автомобиль под определенный сегмент рынка и снижение требований к унификации кузовных панелей, салона и шасси породили удивительную тенденцию к расширению модельного ряда, появлению многочисленных вариантов базовой платформы под требования разных рынков и рыночных ниш. А глобализация и укрупнение основных автопроизводителей, увеличение числа марок в обойме концернов лишь потворствовали осуществлению давней мечты маркетологов: «каждому сверхку свою модель машины». Одновременно потеряли актуальность старые сложности с настройкой шасси. Теперь цифровая модель позволяет в разы снизить затраты на доводку управляемости, а сервисная электроника во многом позволяет отказаться от тонкой доводки в предельных режимах, обеспечивая высокий уровень активной безопасности для большинства пользователей. Зато куда больше приходится уделять внимания различным электронным системам, системам безопасности, опциям комфорта. Причем в силу многочисленности компонентов требуется всесторонняя проверка на совместимость, проработка совместной работы всех узлов и элементов. А также совместные вложения в разработку множества элементов. Все это

ПРОИЗВОДИТЕЛИ УЖЕ ПОНЯЛИ, НАСКОЛЬКО МАТРИЧНЫЕ РЕШЕНИЯ ПОЗВОЛЯЮТ СОКРАТИТЬ РАСХОДЫ НА РАЗРАБОТКУ И ПРОИЗВОДСТВО, ТАК ЧТО ВРЯД ЛИ СВЕРНУТ ТЕПЕРЬ С ЭТОГО ПУТИ. А ЕСЛИ ВЕК МАШИН С ДВИГАТЕЛЯМИ ВНУТРЕННЕГО СГОРАНИЯ ОКАЖЕТСЯ НЕДОЛОГ, ТО ПОСЛЕДНИЕ ИЗ НИХ НАВЕРНЯКА БУДУТ БАЗИРОВАТЬСЯ ИМЕННО НА УНИВЕРСАЛЬНЫХ ПЛАТФОРМАХ.

дорого, и есть лишь один способ снизить затраты и обеспечить высокое качество всех элементов. Нужно применять все компоненты на большем числе моделей, унифицировать интерфейсы, стандартизировать их совместимость.

РОДОМ ИЗ МАТРИЦЫ

В результате на смену простой «платформенной» совместимости пришли «матрицы» — «инженерные кубики», фактически безграничные в своих возможностях настройки. В XXI веке само понятие «платформа» далеко

ушло от строго заданных рамок базы и колеи — обязательных силовых и несущих элементов как непрременных ее сегментов. Матрица позволяет варьировать сотни параметров, не выходя за рамки уже проверенной математической модели шасси и кузова, расчетов по активной и пассивной безопасности, по акустическому и виброкомфорту. Она дает возможность совмещать в одной модели десятки вариантов исполнения тормозной системы, подвесок и силовых агрегатов в зависимости от нагрузки и стоимости. Конечно, все это совсем не ново. Раньше также применялись различные подвески в рамках одной платформы, создавались модели, мало похожие друг на друга и вместе с тем совместимые по технике, но сейчас методика стала системной. Едва ли вы никогда не слышали о PQ46, MQB, MLB, MLB-evo, TNGA, CMF, B0, EMP2... Эти аббревиатуры постоянно мелькают в прессе. Часть терминов относится к «старомодным» платформам в их классическом понимании. Однако если речь идет о современных моделях, то обычно имеются в виду именно матричные платформы, даже крупному производителю достаточно одной базы для каждого типоразмера. Это позволяет обойтись одной-двумя платформами для модельного ряда из сотен наименований. Дает возможность создавать действительно уникальные по своим потребительским свойствам автомобили, предположить технологическое родство которых сложно. Согласитесь, невозможно поверить, что такие разные автомобили, как VW Golf и Teramont, созданы на одной платформе. Однако, несмотря на отсутствие общих элементов кузова и шасси, они очень похожи, в первую очередь для инженеров и мастеров, программистов и разработчиков дополнительного оборудования. Они диагностируются одинаковыми программами, имеют одинаковую архитектуру и схемы настройки оборудования, интерфейсы и т. д.

Именно принадлежность к определенной платформе определяет, какие технологии доступны покупателям машины. Не всегда производитель предоставляет полный набор для каждой конкретной модели, но вполне можно оценить технологический запас по принадлежности к архитектуре. В первую очередь речь идет о функционале систем безопасности и комфорта, завязанном на сложные комплексные решения с лидами и средствами кругового обзора, такими как активный круиз-контроль, системы распознавания разметки, автоматическая парковка, активные подвески, адаптивное освещение и т. д.

НА ПОЛЬЗУ ПОТРЕБИТЕЛЯМ

Не все автопроизводители разрабатывают новые матричные платформы с нуля. Так, FIAT-Chrysler, он же FCA, несмотря на отсутствие громких заявлений, тоже имеет планы на глобальную



VW GOLF



VW TERAMONT

архитектуру, но избрал путь эволюции и объединения, с сокращением числа компонентов. И пусть их платформы не имеют узнаваемых названий и по конструкции кузова больше напоминают классическую «платформенность», но

/// СОГЛАСИТЕСЬ, НЕВОЗМОЖНО
/// ПОВЕРИТЬ, ЧТО ТАКИЕ РАЗНЫЕ
/// АВТОМОБИЛИ, КАК VW GOLF И
/// TERAMONT, СОЗДАНЫ НА ОДНОЙ
/// ПЛАТФОРМЕ. ОДНАКО, НЕСМОТЯ
/// НА ОТСУТСТВИЕ ОБЩИХ ЭЛЕМЕНТОВ
/// КУЗОВА И ШАССИ, ОНИ ОЧЕНЬ
/// ПОХОЖИ, В ПЕРВУЮ ОЧЕРЕДЬ
/// ДЛЯ ИНЖЕНЕРОВ И МАСТЕРОВ,
/// ПРОГРАММИСТОВ И РАЗРАБОТЧИКОВ
/// ДОПОЛНИТЕЛЬНОГО
/// ОБОРУДОВАНИЯ.

они все же следуют основным тенденциям. Аналогично действует и General Motors, где сокращение числа платформ идет параллельно с расширением их степени адаптации и переносом технологий с одних брендов и решений на другие.

Подобный подход характерен для производителей второго эшелона, у которых нет нужды в очень высокой адап-

тивности платформ или очень высокой кастомизации их внутри небольшой линейки моделей.

Зачем это нужно производителям, надеюсь, понятно. А зачем это нужно потребителям? Помимо очевидных плюсов в виде снижения стоимости автомобиля и повышения его качества, вроде бы ничего. Да и эти плюсы часто весьма условны. На самом же деле упрощение обслуживания машины за счет стандартизации и совместимость компонентов оказались очень полезны и для конечного потребителя. Для него автомобиль тоже становится «конструктором», в котором по определенным правилам можно построить свою конфигурацию, не считаясь с ограничениями и маркетингом производителя. А это и возможность получить новые интересные опции, пусть и внедрять их выходит довольно дорого, и больший выбор комплектующих и технических решений, порой более интересных, чем предлагается по умолчанию. В любом случае альтернативы у конечного потребителя нет. Производители уже поняли, насколько матричные решения позволяют сократить расходы на разработку и производство, так что вряд ли свернут теперь с этого пути. А если век машин с двигателями внутреннего сгорания окажется недолог, то последние из них наверняка будут базироваться именно на универсальных платформах.

ТЕКСТ: ДМИТРИЙ ПОЛЯНСКИЙ

ФОТО: PIXABAY

Водители против видеокамер

ОШТРАФОВАННЫЕ
ЛИХАЧИ ПЫТАЮТСЯ
ДАТЬ СДАЧИ
УСТРОЙСТВАМ
СЛЕЖЕНИЯ

Развитие дорожного видеослежения и рассылка автоматических штрафов вызывает иногда нервную реакцию наказанных водителей. Нередки случаи посягательства на видеокамеры. Обозленные взысканиями автовладельцы разбивают или утаскивают технические устройства, пытаясь таким путем защититься от всевидящего электронного ока. Зачастую они попадают и только усугубляют свои злоключения.

А втовладелец из Астраханской области сорвал с опоры линии электропередачи у дороги Астрахань — Камызяк радиолокационный прибор контроля и фотофиксации нарушений, аккумулятор и уличный инфракрасный прожектор. Фирма, обслуживавшая устройство и обратившаяся в полицию, оценила ущерб в 180 тысяч рублей.

Отдел МВД по Приволжскому району нашел похитителя по горячим следам. Злоумышленник не учел, что рядом на ЛЭП висела видеокамера, запечатлевшая все его действия. Жители ближайшего села опознали на видеозаписи своего 26-летнего односельчанина. Парень в разговоре с полицией пытался отпираться, но в гараже у него нашли куртку, которая видна на кадрах с места преступления. Следы колес возле мачты электролинии совпали с протектором шин его «жигулей». Тогда он признался, что решил избавиться от системы контроля, несколько раз обеспечившей его автоматическими фотоштрафами за нарушение скоростного режима на этом участке дороги. Водитель надеялся прекратить таким образом поток «писем счастья».

Фигуранту уголовного дела о краже грозит крупный штраф или срок до 5 лет лишения свободы. Расследование завершено, материалы направлены в районную прокуратуру, а затем с утвержденным обвинительным заключением поступят в суд.

В январе 2020 года в Еврейской автономной области 43-летний житель Биробиджана расстрелял из охотничьего ружья комплекс фиксации нарушений, благодаря которому часто попадал под штрафы. Бил он метко, кучно, всадив в приборный ящик не менее 4 зарядов. Стрелка привлекли к ответственности по статье «Уничтожение имущества», ему также предстоит оплачивать ущерб.

В Петербурге 9 октября 2019 года водитель «Форд Фокуса» разбил ногой переносной фоторадарный прибор на



Лахтинском проспекте и напал на работника дорожных служб, фотографировавшего его действия. В ходе разбирательства нервный автолюбитель признал вину и возместил организации и пострадавшему работнику причиненный вред. 21 февраля Приморский районный суд закрыл его уголовное дело о самоуправстве с насилием, назначив штраф в 50 тысяч рублей.

Установленные у дорог переносные камеры часто подвергаются наездам. В июле прошлого года в городе Электросталь Московской области задержали водителя Ssang Yong Kyron, который явно умышленно сбил частную мобильную камеру. Наезд попал в объектив видеорегистратора припаркованной на обочине машины. Полицейские пустились в погоню за мужчиной, он несколько раз создавал опасные ситуации, в том числе выскакивал на встречную полосу в запрещенном месте.

Как сообщает агентство «Москва», за 9 месяцев 2019 года власти Подмоскovie лишили прав десять автомобилистов за таран передвижных видеокomплексов скоростного контроля. Их также штрафовали на 5 тысяч рублей. Трое злоумышленников были наказаны условными сроками от двух до четырех лет по статье об умышленном повреждении имущества.

В большинстве подобных происшествий деньги за ущерб выжимают из виновников страховых компаний. Передвижные комплексы фотовидеоконтроля застрахованы, в том числе от неправомерных действий третьих лиц. После возбуждения уголовного дела о порче камеры компания покрывает убытки владельцу, а затем взыскивает с водителя возмещение в регрессивном порядке.

КСТАТИ

Немало критики и подозрений вызывает видеоконтроль, который выполняют частные компании. В 2019 году группа депутатов внесла в Думу законопроект о запрете частных комплексов видеофиксации нарушений ПДД. Они полагают, что доверить такие функции можно только государственным службам. В работе камер бывают ошибки, а умышленная неверная настройка создаст коммерсантам золотой дождь за счет необоснованно выписанных штрафов.

«Многие недобросовестные владельцы в целях увеличения количества выявленных административных правонарушений некорректно устанавливают камеры видеофиксации по отношению к дороге либо искусственно увеличивают показатель погрешности, чем существенно нарушают права владельцев транспортных средств», — говорится в документе.

Камеры частных компаний применяются с 2013 года. Всего в России следят за дорогами свыше 12,5 тысячи стационарных камер и 3,8 тысячи мобильных комплексов фиксации нарушений.

Текст: Дмитрий Полянский

Фото: PIXABAY



Звездные аварии

В начале лета в двух столицах произошла серия «именитых» дорожных происшествий. Устроил аварию артист Михаил Ефремов, оборвав чужую жизнь и загубив, по всей видимости, свою сценическую карьеру. Вслед за этим произошли по меньшей мере два ДТП с золотой молодежью из влиятельных семей российских политиков. Редакция приводит подробности некоторых звездных аварий настоящего и прошлого.

МЕСЯЦ НЕВЕЗЕНИЯ

Вечером 8 июня на Смоленской площади в Москве на Jeep Grand Cherokee Михаил Ефремов выехал на встречную полосу и столкнулся с автофургоном. Водитель «Лады» Сергей Захаров от тяжелых ран умер в больнице на следующее утро. Артист в суде признал вину. 13 июня он выступил с покаянным видеообращением.

В 2018 году Ефремов в интервью журналисту и видеоблогеру Юрию Дудю говорил, что он не алкоголик, а жизнерадостный пьяница. Именно в то время артист стал появляться на публике явно под градусом. Близкие, очевидно, не пытались его урезонить. Напротив, сетовали, что против Ефремова «развязана травля».

После смертельной аварии экспертиза выявила сильное опьянение и следы наркотиков. Ефремову грозит от 5 до 12 лет колонии.

16 июня в Петербурге на Чкаловском проспекте Яна Волчек, дочь экс-депутата Госдумы Дениса Волчека, по данным издания «Фонтанка.ру», сбила своим Range Rover на переходе пятилетнего мальчика.

Тест показал, что девушка была трезва. Видеозапись не свидетельствует о стопроцентной вине водителя. Автомобиль шел медленно и уже начал пересекать «зебру», когда ребенок бросился через дорогу и врезался в левое крыло и колесо машины.

17 июня Игорь Ишаев, внук бывшего губернатора Хабаровского края Виктора Ишаева, устроил аварию в центре Москвы. ТАСС пишет, что он на своем Porsche Panamera разворачивался под Ваганьковским путепроводом и столкнулся с двумя автомобилями. Телеграм-канал «112» уточняет, что Ишаев-младший оказался нетрезв, к тому же он был лишен прав и не впервые становится виновником ДТП.

СКОРБНАЯ ЗНАМЕНИТОСТЬ

В мае 2005 года сын тогдашнего вице-премьера и министра обороны Сергея Иванова Александр Иванов насмерть сбил в Москве на нерегулируемом пешеходном переходе 68-летнюю Светлану Беридзе. Следствие не нашло состава преступления в действиях Иванова, и через полгода дело закрыли. Зато привлекли к уголовной ответственности зятя погибшей,

якобы напавшего на Иванова. В мае 2016 года «Новые известия» писали, что представители Иванова забрали заявление. Больше новостей по этому делу не было, и оно осталось пятном на биографии Иванова-младшего. Да и Иванову-старшему СМИ о нем не раз напоминали, подозревая, что на весах правосудия надавил политический вес сподвижника президента Путина. Дочь погибшей заявила о необъективном расследовании и указывала, что обстоятельства смерти пенсионерки искажены, а установленная экспертизой скорость машины не могла бы привести к удару такой сокрушительной силы.

12 января 2008 года устроил смертельную аварию и погиб на 37-м году жизни телерадиоведущий Геннадий Бачинский, главный продюсер дирекции радиовещания ВГТРК, генеральный продюсер радио Maximum. На своем Volkswagen Golf он в Тверской области попытался обогнать грузовик и на встречной полосе столкнулся с микроавтобусом Volkswagen Transporter. Бачинский погиб на месте. Водитель микроавтобуса Юлия Меркулова умерла от травм через 10 дней.

В последние месяцы жизни ведущий стал уделять много внимания теме религии. Он жертвовал деньги монастырю, а в не состоявшейся 13 января передаче планировал выступить с ответами на вопросы православного журнала «Фома».

10 июля 2011 года писатель и драматург Эдвард Радзинский пытался объехать на своем внедорожнике Volvo XC90 пробку в Истринском районе Подмосковья и столкнулся со встречным автомобилем. Погибла 24-летняя жительница Одинцовского района Мария Куликова. Радзинский не отрицал своей вины. В октябре 2014 года уголовное дело прекратили по амнистии. Писатель по решению суда выплатил 2 млн рублей компенсации родственникам погибшей.

27 декабря 2012 года в Киевской области Украины композитор Константин Меладзе, брат певца Валерия Меладзе и продюсер группы «Виа Гра», на Lexus сбил насмерть 30-летнюю Анну Пищало. Она вышла на дорогу из-за маршрутки поблизости от пешеходного перехода. Водитель был трезв, тормозил, но не смог избежать наезда. У погибшей остались двое малолетних детей. Меладзе взял на себя их содержание до совершеннолетнего возраста. Уголовное производство закрыли. Проверка показала, что водитель сделал все на тот момент возможное, чтобы избежать ДТП, а после произошедшего вызвал милицию и пытался оказать экстренную помощь.

10 мая 2013 года певец Витас (настоящее имя Виталий Грачев) на машине сбил

28-летнюю велосипедистку Ольгу Холодову недалеко от ВДНХ. По словам девушки, он пытался скрыться с места ДТП и стал угрожать ей предметом, похожим на пистолет. Позже появилась видеозапись, где артист при задержании бьет ногой полицейского. Пистолет оказался муляжом. Витаса по делу о насилии к представителю власти и угрозе убийством оштрафовали на 100 тысяч рублей и лишили водительских прав на полтора года. Впоследствии певец извинился перед сбитой велосипедисткой, поклонниками, а также своей мамой, женой и дочкой, которые в момент аварии находились в машине.

27 февраля 2017 года в подмосковном поселке Загорянский опрокинулась Toyota,

водителем которой была заслуженная артистка РФ Людмила Поргина, а пассажиром — ее муж, народный артист РСФСР Николай Караченцов, ровно за 12 лет до этого уже попадавший в ДТП и получивший тогда тяжкую травму. В машине были также родственница и медсестра. Подозрение на сотрясение мозга у Караченцова не подтвердилось.

Было установлено, что Людмила Поргина села за руль не вполне трезвой. Мировой суд Щелковского района Московской области оштрафовал ее и лишил водительских прав.

Караченцов через полтора года после этой аварии умер от отказа почек. Его здоровье было подкошено тяжелой травмой, полученной еще в аварии 2005 года.



В РОССИИ ВЫПУЩЕНА 450-ТЫСЯЧНАЯ LADA VESTA

НА ЗАВОДЕ «ЛАДА ИЖЕВСК» сошел с конвейера 450-тысячный автомобиль семейства LADA Vesta с момента начала производства этой модели в сентябре 2016 года.

Юбилейным стал внедорожный универсал LADA Vesta SW Cross в комплектации Luxe, оснащенный автоматической бесступенчатой трансмиссией, двигателем 1,6 л (113 л. с.) и окрашенный в цвет синий металлик «Дайвинг». Как сообщает пресс-служба АвтоВАЗа, юбилейная Vesta SW Cross отправится к своему владельцу в город Орел.

Напомним, LADA Vesta SW Cross является самой популярной во флагманском семействе LADA после седана. С момента начала производства в сентябре 2017 года к настоящему моменту выпущено около 83 тысяч таких автомобилей.



БОЛЕЕ 45 МЛРД РУБЛЕЙ — НА ПОДДЕРЖКУ АВТОПРОМА

ГОСПОДДЕРЖКА АВТОПРОМА в России в 2020 году составит более 45 млрд рублей. Об этом сообщил глава департамента автомобильной и железнодорожной промышленности Минпромторга РФ Денис Пак.

«Только на автопром в этом году выделено более 45 млрд рублей. В результате мирового экономического кризиса, который вызван пандемией и падением цен на нефть, на всех автомобильных рынках спрос на машины существенно снизился, и российский рынок тоже находится в этом общем негативном тренде. Принимая во внимание высокую результативность всех программ стимулирования спроса, которые мы реализуем, в этом году мы продолжили эту практику и по многим мерам увеличили бюджетирование», — отметил Денис Пак.

Согласно презентации Минпромторга РФ, на программы льготного автокредитования в этом году выделено 17 млрд рублей, ожидаемый эффект — продажа 119 000 автомобилей. На льготный лизинг выделено 8 млрд, ожидаемый эффект — 26 000 машин. На новую программу «Доступная аренда» — 2,5 млрд с ожидаемым эффектом в 14 000 реализованных авто. На субсидии производителям газомоторной техники выделено 3,3 млрд рублей, ожидается продажа 8 330 единиц. Кроме этого, на опережающие закупки 33 000 единиц автотехники ведомствами и госкомпаниями выделено 4,5 млрд рублей и еще 10,2 млрд — на закупку регионами 2 500 машин скорой помощи.

ТЕКСТ: БОРИС ИГНАШИН
ФОТО: PIXABAY

КАК ПРАВИЛЬНО
ИСПОЛЬЗОВАТЬ
И ОБСЛУЖИВАТЬ
КЛИМАТИЧЕСКУЮ
СИСТЕМУ
АВТОМОБИЛЯ



Кондиционер против коронавируса

Когда-то давным-давно люди открывали в машинах окна, чтобы наслаждаться свежим ветром. Но времена прошли, на улицах свирепствует вирус, люди опасаются ездить в общественном транспорте и с осторожностью присматриваются к окружающим. Самое время задуматься о чистоте воздуха, бактериях, пыли и прочих вопросах.



1954 Nash Ambassador Custom Two-Door Sedan, photographed in 1954. Archive.

New! Nash Year-'round Air Conditioning Costs Hundreds of Dollars Less!



1. Recline and relax! Nash's Custom Reclining Seats heat anything you ever tried for road comfort. (Other front seat back adjust to any of five reclining positions.)



2. Not a single inch of road travel spent with Nash Air Conditioning. And the conventional outside tire mounting bracket on Custom models adds extra baggage room.



3. You're free to sleep anywhere—in the front or the rear—with Twin Beds. From fitting mattresses and lower screen available.



4. Good view of the road through Nash's air filter on a galloping pace over desert roads.



5. Enjoy the best road view through Nash's air filter on a galloping pace over desert roads.

Nash Airfilter
AMBASSADOR • STATESMAN • RANGER • METROPOLITAN
BUILT WITH A "DOUBLE LIFE" ... YOUR SMARTEST INVESTMENT TODAY ... YOUR SUREST BET FOR TOMORROW

ТЫ ПОМНИШЬ, КАК ВСЕ НАЧИНАЛОСЬ?

В 1954 году на автомобиле Nash Ambassador впервые появилась интегрированная климатическая система. Она осуществляла вентиляцию салона, его подогрев и кондиционирование. Опция под названием All-Weather Eye позволяла не открывать окна, поддерживала в салоне избыточное давление, не дающее пыли проникать внутрь. Это событие сложно переоценить, ведь современные климатические системы построены по тому же принципу. Однако потребовалось еще одно усовершенствование, чтобы внутри машины действительно стало не просто комфортнее, а чище. В 1979 году компания Saab на модели 900 представила невиданную новинку — воздушный фильтр для салона. Теперь воздух, поступающий к водителю и пассажирам, был намного чище, чем снаружи.

Качество фильтрации было настолько высоким, что в салоне можно было не бояться аллергии на пыльцу растений, пыли, других раздражающих запахов. Фильтрация частиц размером в 2 мкм смотрится неплохо и сейчас. Фильтр со слоем активированного угля, дающим столь высокое качество очистки воздуха, был одной из фишек этой модели.

Схему довели до совершенства уже к 1991 году, когда на Mercedes S-класса в кузове W140 поставили поглощающие фильтры с фильтрацией частиц в 0,5 мкм. Однако результат был достигнут примерно по той же технологии, просто фильтр стал более совершенным, а масса угля выше в несколько раз. Он не только фильтровал частицы определенного размера, но и поглощал многие вещества за счет абсорбции их слоем активированного угля. Немного дальше пошла Tesla, заявив, что защитит даже от атаки химического оружия.

ЕЗДИТЬ ЛИ С ОТКРЫТЫМ ОКНОМ В МАШИНЕ?

Если вы заботитесь о своем здоровье — вопрос даже не стоит. Дорога — это источник множества загрязнений. Тут и банальная пыль от песка, соли, продуктов износа шин, асфальта, частиц коррозии, продуктов износа ЛКП и пластика машин, выхлопные газы, тяжелые металлы, канцерогенная сажа и мелко-дисперсные капли кислот и даже озон. Вся таблица Менделеева поднимается в воздух вслед за машинами, стремительно бегущими по дороге. Может, и приятно подставить голову и руки ветру, но для здоровья это наверняка не слишком полезно. Для материалов салона, кстати, тоже. Исправная климатическая система с фильтром хорошего качества при нормальных уплотнениях кузова позволяет избежать нежелательных примесей в воздухе салона и заботится о вашем здоровье лучше, чем многие лекарства. В условиях мегаполиса воздух чище, чем у вас в автомобиле, вы можете ощутить, только поднявшись выше 15-го этажа, да и то не везде. Или почувствовать в современных зданиях, оборудованных сложными системами фильтрации.

И снова вернемся к пандемии и вирусу. Сам по себе автомобиль — отличная безопасная капсула для перемещения нескольких человек в пространстве. Степень изоляции очень высокая, никаких контактов с потенциально инфицированными личностями, идеальная безопасная дистанция и никаких сквозняков, открытых дверей, соседей, грязных поручней и сидений. И чистый воздух. Гораздо комфортнее и надежнее, чем перчатки, маска или костюм химзащиты. Правда, теоретически даже хороший фильтр не защищает от вирусов, ведь размер его частиц около 20 нанометров — такой фильтрации даже в современных машинах нет. На деле, даже если представить страшную ситуацию, когда машину окружают сплошные носители вируса, шансы есть. Дело в том, что вирус переносится не сам по себе, а с частичками влаги, чешуйками эпителия и слизью, которые имеют значительно большие размеры. А их фильтр задерживает прекрасно. В сухом воздухе климатической системы у них нет шансов прожить долго. В любой ситуации в машине будет безопаснее, чем на улице. В закрытой машине еще безопаснее и чище. Меньше любых возбудителей, меньше бактерий, меньше пыли и нет вирусов.

ИСПОЛЬЗУЙТЕ КОНДИЦИОНЕР ПРАВИЛЬНО

А вот с использованием кондиционера ситуация не столь однозначна. Многие источники считают, что конденсат в системе кондиционирования служит подспорьем вирусу. Но вирус не размножается просто в подходящей питательной среде. Ему нужен живой организм. Во влажной среде на металлических поверхностях, например, он просто сохраняется

дольше, но срок его жизни ограничен 24-48 часами, а картон фильтра как раз один из материалов, которые долго его сохраняют. Однако условия работы климатической установки в автомобиле таковы, что происходит регулярный нагрев всей системы до температуры 60 и более градусов, которая естественным образом дезинфицирует систему. И небольшое увеличение влажности в корпусе климатической системы компенсируется снижением влажности материалов салона в целом. Конечно, было бы безопаснее гонять воздух через печку с рециркуляцией, тогда все живое погибнет на радиаторе обогрева, разогретом до 80 с лишним градусов, но, боюсь, людям тогда тоже не выжить. Скорее всего, работа кондиционера вредит только тем, что при неправильном его использовании пассажиры

ПРОТИВОБАКТЕРИАЛЬНАЯ ОБРАБОТКА И ПРОМЫВКА ВНУТРЕННОСТЕЙ СИСТЕМЫ — МЕРОПРИЯТИЕ ОБЯЗАТЕЛЬНОЕ. ПОМНИТЕ, ЧТО ЗДОРОВЬЕ ЕСЛИ И НЕ БЕСЦЕННО, ТО В ЛЮБОМ СЛУЧАЕ ДОРОЖЕ ЛЮБЫХ ПРОЦЕДУР ТЕХНИЧЕСКОГО ОБСЛУЖИВАНИЯ!

мерзнут и дышат очень сухим воздухом, вызывающим раздражение носоглотки, а также повышающим шансы на любое респираторное заболевание. Не COVID, конечно, но хлопот доставить тоже может. Просто используйте климатическую систему правильно, подогревайте охлажденный воздух. В случае автоматической климатической системы она это делает сама, а если у вас ручное регулирование, то переведите ползунок в положение подогрева при включенном кондиционере. Если машина это позволяет. И не злоупотребляйте интенсивностью обдува, не

направляйте весь поток в лицо. Для повышения безопасности использования кондиционера придумано множество противобактериальных методов обработки его внутреннего пространства, в том числе действующих и на вирусы. Но использовать вещества продленного действия следует с осторожностью, многие из них аллергенны. Даже обработка внутренних полостей климатической системы серебросодержащими препаратами не так безобидна, как кажется.

ПАРА СЛОВ ОБ ОБСЛУЖИВАНИИ

И немного о регламенте обслуживания климатической системы. Фильтр салона придумали в том числе, чтобы не допускать скопления грязи и особенно органических веществ во внутренних полостях климатических систем, а не только для очистки воздуха в салоне. Несвоевременно замененные фильтры или фильтры плохого качества сильно вредят работе климатической системы, допуская образование во внутренних полостях очагов размножения бактерий и других микроорганизмов, даже насекомые могут там жить в особо запущенных случаях. Не забывайте промывать и обрабатывать внутренности климатической системы. Если вы видите пыль на дефлекторах, а в закрытом салоне машины все равно пыльно, нужно искать источник неприятностей, и простой заменой фильтра в этом случае вы вряд ли отделаетесь. Если пыль уже идет в салон, значит, внутри ее скопилось много. Такая климатическая система не только не выполняет своих функций по обеспечению салона автомобиля чистым воздухом, но и просто загрязняет его. Противобактериальная обработка и промывка внутренностей системы в этом случае — мероприятие обязательное. Помните, что здоровье если и не бесценно, то в любом случае дороже любых процедур технического обслуживания!



Текст и фото: АЛЕКСЕЙ ЛЕБЕДЕВ



Камни креста и короны

Многие любители внедорожных поездок испытывают потребность в цели. Хотят съехать с дороги не только для проверки возможностей себя и автомобиля, когда требуется потратить пару часов на извлечение «боевого коня» из непроходимой грязи, но и с мыслями осмотреть какой-нибудь примечательный исторический объект. Причем желательно такой, добраться к которому можно либо пешком, либо на внедорожнике. Обычно после нескольких лет таких выездов выясняется, что смотреть в огромной вроде бы Ленинградской области больше уже и нечего. И вот тогда начинается поиск мест, не нанесенных пока на карты навигационных систем. Наш сегодняшний рассказ о поиске корон и крестов.

ИСТОРИИ БЫЛЫХ ВРЕМЕН

Начиная с далекого XIII века не прекращались войны между Россией и Швецией за земли, входящие сейчас в состав Ленинградской области. Причиной был стратегически важный для торговли район — именно в этих местах проходили вереницы купеческих судов, принося баснословные прибыли владельцу территории. Войны шли с переменным успехом, и земли часто меняли юрисдикцию. Кровавопролитные бои сменялись порой длинными периодами мира. А любой мир, особенно подтвержденный соответствующим договором между сторонами, требует соблюдать его условия. В какой-то момент стало ясно, что спорных ситуаций становится излишне много и с этим нужно что-

то делать. Выход был найден — линию границы нужно обозначить не только на карте, но и физически, на земле.

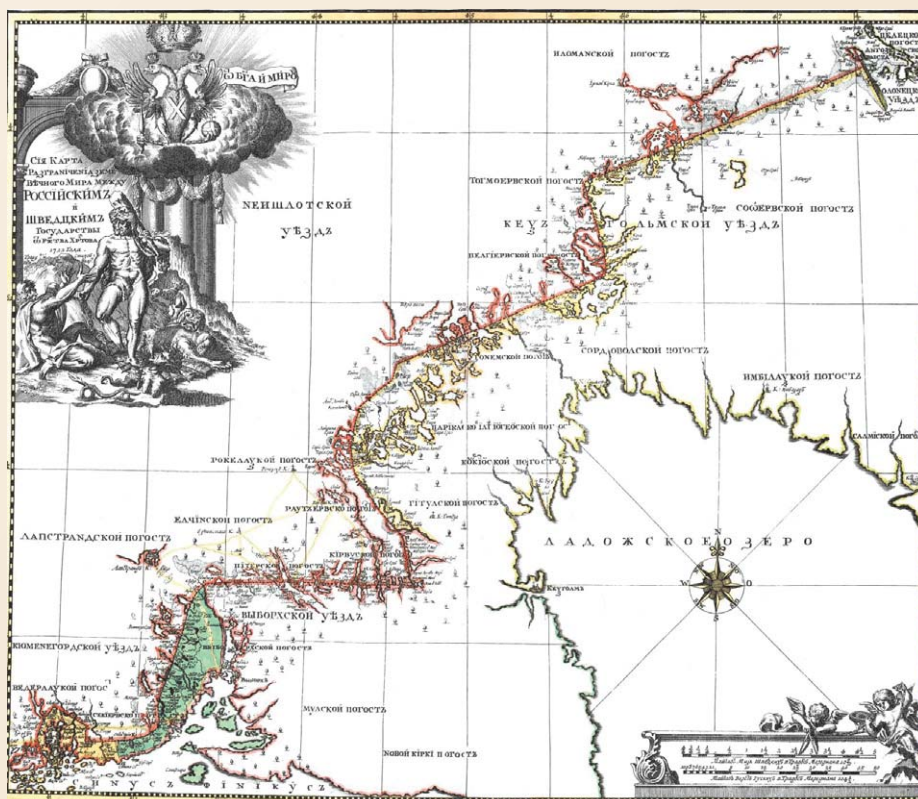
Дело в том, что в те далекие времена на границах не было пограничных столбов и колючей проволоки, не требовали здесь строгие пограничники паспорта и визы. Поэтому смелый охотник мог спокойно пойти за добычей на территорию сопредельного государства, даже не заметив данного факта. При этом обе стороны считали это вполне нормальным делом. Совсем другой колленкор получался при желании построить в районе границы деревню, а хуже того — форпост. А GPS-навигаторов и кадастровых инженеров тогда еще не было...

Поэтому после очередного «вечно-го мирного договора» было принято совместное решение промаркировать

камни, лежащие на линии границы. Нанести с одной стороны камня крест, а с другой корону. А потом дать каждому камню имя, внести его в список и приложить сей фолиант к договору. Сказано — сделано! И пошли по линии границы уполномоченные своими странами дядки, не забывшие привлечь для нанесения маркировок крестьян.

После очередной войны и следующего за ней «вечного мира» линию приходилось менять. Тогда, дабы избежать разночтений, на камне добавлялся год заключения договоров. Последние камни маркировали по итогам виктории Петра I, сильно подвинувшего границу вглубь Швеции по итогам Северной войны, закончившейся заключением Ништадтского мирного договора в 1722 году.

КАРТА РАЗГРАНИЧЕНИЯ
ЗЕМЕЛЬ МЕЖДУ РОССИЙСКИМИ
И ШВЕДСКИМИ ГОСУДАРСТВАМИ
СООГЛАСНО НИШТАДТСКОМУ
МИРНОМУ ДОГОВОРУ (1722)



НА ПОИСКИ КАМНЕЙ

Идея отправиться на поиск граничных камней показалаcя всем участникам выезда крайне интересной и привлекательной. Она вносила определенный элемент непредсказуемости в поездку, давала внятную и интересную цель, а также возможность определить то место, после которого благоразумнее продолжить путь на своих двоих. Граничные камни Ленинградской области относительно слабо исследованы. Их координаты основываются на приложениях к мирным договорам, где описание нахождения камня является для современного человека ребусом: «сверху Aitojerfui мыса, по имени Entzoniemi до Raunujoki, которой идти вверх до Pitkejerfui и так из Pitkejerfui вверх через ручей до Ylimeisenjerfui». По этой причине задолго до выезда пришлось запастись терпением и предпринять попытку привязать старинное описание (конечно, с учетом опыта предшественников, уже искавших и находивших камни) к новой сетке географических координат и карте. С тех незапамятных времен поменялись не только язык и названия — изменили свои границы многие болота и водоемы, а леса сменились полями. На момент вы-





езда большая часть координат камней имела весьма приличную погрешность.

Справедливости ради надо отметить, что отдельные граничные камни хорошо известны историкам и краеведам и даже обозначены поясняющими табличками, а некоторые, в силу утраты старинных описаний, неизвестны никому.

Район поиска был определен в окрестностях поселков Бородинское и Сосново. В расчет брались те камни, которые находятся на расстоянии примерно километра от места, до которого, предположительно, можно добраться на машине. Ибо как сказал один умудренный опытом джипер, «не для того я машину покупал, чтобы пешком ходить!»

ПРАКТИКА ПОИСКА

Первый найденный нами камень не относится к слишком известным. Во всяком случае, его фотографий или описаний при подготовке нам обнаружить не удалось. Это Saarisuo, что переводится как «На Болотном острове». На кратчайшем расстоянии от места, куда смогли доехать наши машины, был обнаружен жуткий бурелом и начало болота. Помогло в поиске не только наличие навигаторов, но и говорящее название самого камня. Знак оказался не крупным, лежащим на болотной возвышенности куском красноватого гранита. Остается загадкой, как находили его наши предки, отметившие на граните три мирных договоров — 1545, 1595 и 1721 годов.



Кроме того, выяснилась неприятная подробность — гранит местами эрозирует, а сами камни имеют свойство обрастать мхом, что затрудняет поиск выбитых на них знаков.

Прибыв на следующую точку, мы принялись искать камень Ојајярви («У ручья из озера»). Собственно, имелся ручей, имелось озеро, но на месте предполагаемого камня нас ждала огромная хатка бобра. То ли бобр подтопил исторический артефакт, то ли с камнем что-то произошло до нас, но обнаружить его не удалось. А камень Lahnalampi («У Лещева озера»), напротив, не доставил проблем в силу своей широкой известности. 5 октября 2008 года силами энтузиастов ИКО «Карелия» была завершена работа по установке здесь памятного знака. Он тоже стал свидетелем трех мирных договоров и трех границ — Ореховецкой 1323 г., Тязвинской 1595 г. и Ништадтской 1721 г. В отличие от других камней, отметки здесь сделаны прямо на огромной гранитной скале, с которой открывается фантастический вид на лесное озеро. Правда, дорога к данному камню большинству автомобилистов заказана, поскольку идет через небольшое, но крайне коварное болото. Судя по следам былых утрат, его форсирование оказалось не по зубам даже любителям квадроциклов.

Камень Laudanjärviharju («На Плоской горе») мы отыскивали легко. Он оказался довольно крупной скалой в лесу и современником двух мирных договоров

со Швецией. Определенной проблемой стало найти граничные знаки. Через некоторое время это удалось сделать. Кто же знал, что дьяки, избравшие его для маркировки границы, вырежут крест и корону на вершине скалы...

Были, конечно, и ненайденные камни, ведь даже при наличии примерных координат довольно сложно обнаружить на поле, заваленном камнями, именно тот, единственный и неповторимый. Были и те камни, которые участникам экспедиции не позволили осмотреть световой день.

ТУДА, ГДЕ НЕТ ДОРОГ

В описанном выезде приняли участие три экипажа, имеющие достаточно разную подготовку. Разумеется, не обошлось без посаженных машин и выдергиваний. Характер местности в районе поисков в целом достаточно болотистый. Однако разветвленная сеть лесных дорожек, многие из которых строили еще финны, сохранилась неплохо. При этом нужно учитывать, что даже финская гать не вечна. А в условиях удаленности от населенных пунктов и перебоев с сотовой связью лучше здраво оценивать свои силы и всегда иметь возможность справиться с проблемами без посторонней помощи и мифического трактора.

Также хочется обратить внимание, что часть маршрута проходила в непосредственной близости от рек и ручьев. При этом Водный кодекс РФ устанавливает водоохранные зоны от 50 до 200 метров, в которых запрещено движение и стоянка транспортных средств (кроме движения по дороге). В этом году уже поступали печальные сведения о любителях внедорожья, пострадавших из-за нарушения данной нормы.

Р. С. Пожалуй, сегодня никто не сможет сказать, сколько именно граничных камней лежит в Ленинградской области. Уверенно можно утверждать лишь то, что их количество измеряется десятками, если не сотнями. Поэтому, если вы решите придать цель внедорожному выезду и поискать камни, можно воспользоваться опытом описанного путешествия. Однако следует учитывать, что ряд приведенных координат является примерным и уж точно не предусматривает непосредственного подъезда на машине.

НЕКОТОРЫЕ КООРДИНАТЫ ГРАНИЧНЫХ КАМНЕЙ:

- ☛ Камень **Saarisuo** («На Болотном острове») — 61.188192, 29.533284;
- ☛ Камень **Suurikallio** («Большая скала») — 61.179618, 29.546781;
- ☛ Камень **Lahnalampi** («У Лещева озера») — 61.089716, 29.585451;
- ☛ Камень **Laudanjärviharju** («На Плоской горе») — 61.040422, 29.619907;
- ☛ Камень **Lemmänlampi** («У озера») — 60.998690, 29.574545;
- ☛ Камень **Ruskiasvuori** («Коричневая гора») — 60.986519, 29.562823;
- ☛ Камень **Pajulahti** («У Ивовой бухты») — 60.910820, 29.632788;
- ☛ Камень «У городища Тиверск» (**Tiurinlinna**) — 60.837784, 29.817862;
- ☛ Камень **Paahnosaari** («На Горелом острове») — 60.798830, 29.717866;
- ☛ Камень **Sikasaari** («На Кабаньем острове») — 60.733991, 29.769151;
- ☛ Камень **Päiväkivi** («Солнечный камень») — 60.676781, 29.807830.

Красуйся, Пражский Град

Текст и фото: Константин Гаврильчик



Отпуск нынешним летом я планировал провести в Праге, но, увы, от этих планов по понятным причинам пришлось отказаться. Надеюсь, что на время. А пока границы закрыты, остается лишь вспоминать былые поездки в этот прекрасный город. Мысленно прогуливаться по его старинным улочкам, любоваться удивительной красотой его соборов, дворцов, садов и площадей, наслаждаться его особой атмосферой и очарованием. Предлагаю совершить эту виртуальную прогулку по столице Чехии вместе. Поехали!



КАРЛОВ МОСТ

Прага — одна из самых посещаемых европейских столиц. Ежегодно миллионы туристов заполняют улочки этого старинного города, чтобы потом с восхищением описывать друзьям и знакомым красоты местной архитектуры. Достопримечательностей здесь столько, что с лихвой хватит на сотню поездок, поэтому возвращаться в Прагу можно и нужно. При этом у каждого, кто побывал в столице Чехии, в памяти остаются свои любимые места. Сегодня я расскажу о тех, которые нравятся мне.

Одна из самых любимых моих достопримечательностей Праги — Карлов мост. Это самый старый мост города, связующее звено между Малой Страной и Старым Местом. Увы, мою любовь к нему разделяют толпы туристов со всего света. Днем Карлов мост всегда заполнен людьми, которые снуют между расставленных тут и там торговых лот-

ков, где можно купить различные украшения, выбрать сувенир на память или заказать у уличного художника портрет или шарж. Поэтому, если вы хотите насладиться красотой этого места, а также сделать фотографии, на которых у вас за спиной не будет толпы туристов, приходите сюда ночью или рано утром.

Карлов мост украшен тридцатью скульптурами. Самая знаменитая из них — бронзовая фигура Яна Непомуцкого, небесного покровителя Праги. Его легко узнать по нимбу над святой головой. Множество туристов загадывают здесь желания, прикоснувшись к натертым до блеска барельефам под статуей. Говорят, если желание не корыстное, то оно сбудется. С обеих сторон моста установлены башни. С восточной стороны расположена Староместская готическая башня. В нее есть вход, через который можно подняться на смотровую площадку. За входной билет придется отдать 100 крон, но оно того стоит — с высоты открывается великолепный вид на Карлов мост. Западные башни — Малостранские — построены в разное время, поэтому они разной высоты и даже разной архитектуры. На Западной башне тоже есть смотровая площадка. Вход — те же 100 крон. Отсюда можно полюбоваться видом как на Карлов мост и Старый город, так и на противоположную сторону — на Пражский Град и Малу Страну.

ПРАЖСКИЙ ГРАД

Еще одна достопримечательность, которую обязательно нужно посетить в чешской столице, Пражский Град. Его невозможно не заметить. Он виден практически из любой точки города. Возвышаясь над узкими улочками, замок выглядит неприступным, между тем попасть туда может любой желающий. Войти в Пражский Град можно через Парадные ворота. Здесь стоит почетный караул, с которым любят фотографироваться туристы. Они любят наблюдать и за сменой караула, которая проходит

ежедневно в полдень. Также на территории замка можно попасть через противоположные ворота — Черную башню. У ворот есть бесплатная смотровая площадка на город. Правда, придется выглядывать из-за средневековых зубчатых стен.

В первую очередь Пражский Град потрясает своими невероятными размерами. Согласно Книге рекордов Гиннесса, это самый большой по площади замковый комплекс в мире, занимающий почти 70 тысяч кв. метров.

Первое, что вы увидите, заходя через центральные ворота, — Терезианский дворец. В следующем дворе расположена часовня Святого Креста, колодец с кованой решеткой и два фонтана. Наконец, в третьем дворе вас ждет собор Святого Вита, который является центром притяжения Пражского Града и всей Праги в целом. Огромный, поражающий своей красотой, вызывающий удивление и не помещающийся целиком в кадр ни одного фотоаппарата, он царит над окружающим его пространством. Строительство собора длилось около шести столетий — за это время свою руку к величайшему сооружению приложили архитекторы Чехии, Германии, Франции, а декорировал собор известный чешский художник Альфонс Муха. Обязательно зайдите внутрь, чтобы полюбоваться цветными витражами и многочисленными капеллами, где хранятся настоящие сокровища.

После посещения собора стоит побывать на Златой улочке. Кажется, что ее построили гномы — настолько сказочными выглядят расположенные здесь разноцветные маленькие домики. В одном из этих домиков когда-то жил Франц Кафка. Помимо писателя, здесь обитало много ремесленников, мастеров и, возможно, даже алхимиков, а сегодня в каждом из игрушечных домиков располагается небольшая сувенирная лавка.

Всего же в Пражском Граде более 50 достопримечательностей, в их числе



несколько садов, Пороховой мост, Картинная галерея Пражского Града, монастырь Святого Георгия и другие. Словом, посмотреть тут есть на что, но нас с вами уже ждет следующая пражская достопримечательность.

СТАРОМЕСТСКАЯ ПЛОЩАДЬ

Староместская площадь — сердце Старого города, так что мимо невозможно пройти. Рано или поздно вы обнаружите себя у стен Старой ратуши с нетерпением ждущим начала представления астрономических часов. История Ратуши началась в конце XIII века, на протяжении шести столетий она перестраивалась и достраивалась, поэтому сегодня здание кажется собранным из деталей разных архитектурных эпох. Судьба астрономических часов, или Пражских курантов, как их еще называют, не менее интересна. Впервые они упоминаются в документах 1402 года. Известно, что в 1410 году у часов появился новый механизм, а в XVII веке были установлены некоторые фигуры и указатели фаз Луны. Современный вид часы приобрели в 1948 году, когда они были восстановлены после войны. Представление астрономических часов проходит каждый час с 9:00 до 21:00. Минут за 15 до начала под часами начинает собираться толпа народа, не заметить это просто невозможно.

Старая ратуша — далеко не единственная достопримечательность, которой можно любоваться на Староместской площади. С не меньшим восторгом туристы, оказавшиеся здесь, разглядывают уносящиеся в небо шпили Тынского собора. Строительство этого грандиоз-

ного сооружения было начато еще в XIV веке, но завершено только через 160 лет. Две готические башни Тынского храма являются визитной карточкой Праги, их можно увидеть на всех местных сувенирах. При желании можно попасть и внутрь храма, но для этого лучше заранее выяснить расписание его работы. Вход бесплатный, правда есть рекомендуемое пожертвование — 25 крон. Однако посмотреть внутри есть на что. За мрачными готическими башнями скрывается несколько десятков алтарей, которые поражают вас своей роскошью.

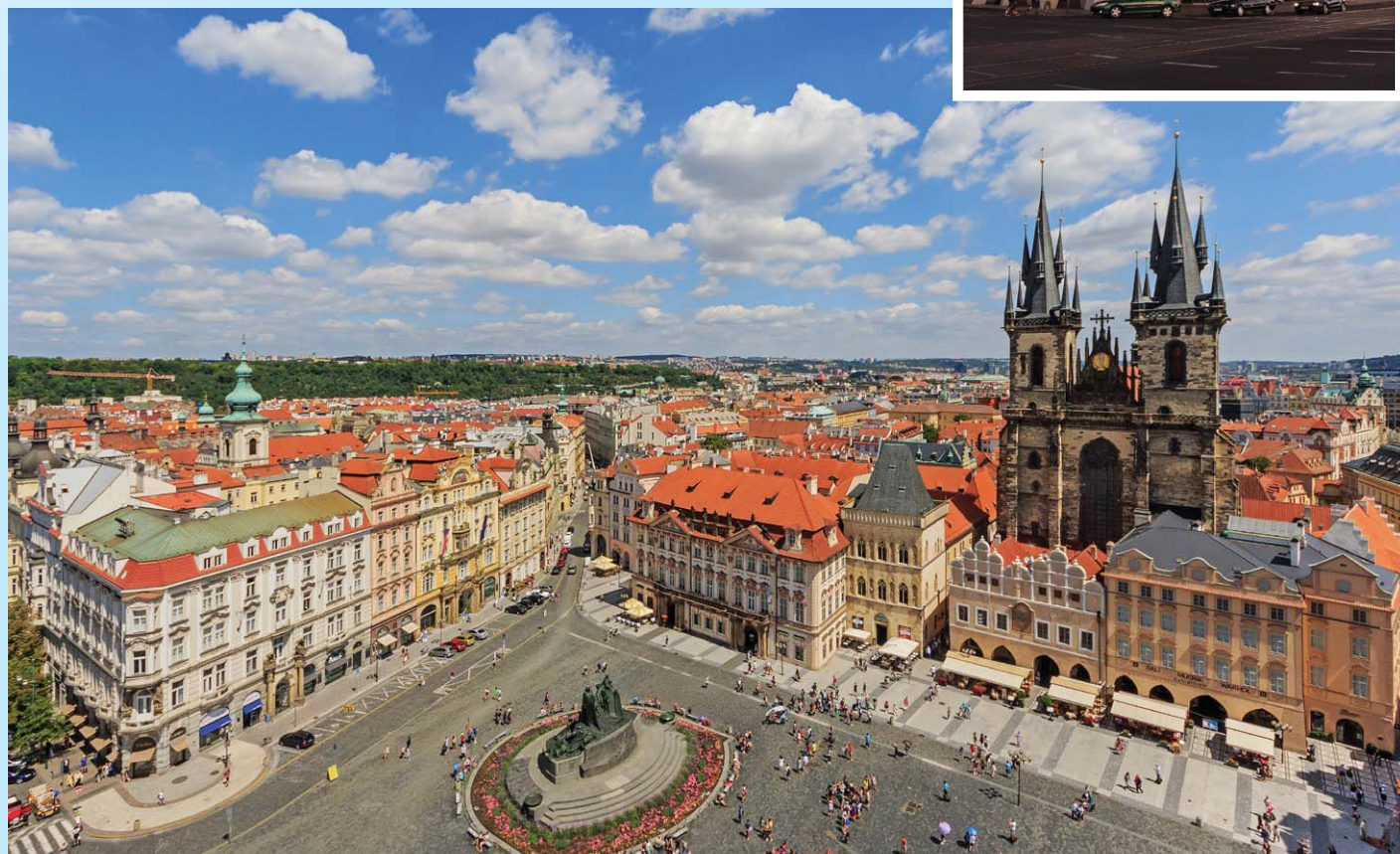
Помимо этого, на площади можно полюбоваться памятником Яну Гусу. Вокруг монумента расположены лавочки, где можно посидеть, послушать приятную музыку, посмотреть выступления уличных артистов. Интересно оказаться на Староместской площади перед каким-нибудь праздником, скажем Рождеством или Пасхой. В это время все ее пространство заполняют торговые павильоны, в которых жарят мясо на вертелах, пекут вкусное трдло и варят восхитительный глинтвейн. А еще на площади расположены кафе и ресторанчики, где можно отведать блюда местной кухни и попробовать замечательное чешское пиво, но это, пожалуй, тема отдельного разговора.

ТАНЦУЮЩИЙ ДОМ И ВИНАРНА ЧЕРТОВКА

Если все описанные выше достопримечательности Праги овевая преданиями старины глубокой, то Танцующий дом — вполне себе современный. Его еще называют Пьяным домом или Ста-

кает внешний облик здания. На самом деле две башни дома, одна нормальная, а другая изогнутая, символизируют танцующую пару, а здание имеет еще одно шутовское название — «Джинджер и Фред», в честь известной танцевальной пары Джинджер Роджерс и Фреда Астера. Танцующий дом был построен на месте здания, разрушенного во время Второй мировой войны американскими бомбардировщиками. На фоне старинной архитектуры Праги он выглядит очень нетипично. Жителям чешской столицы дом поначалу не понравился, но необычное здание быстро стало яркой изюминкой города.

Еще одна необычная достопримечательность Праги — Винарна Чертовка. Это самая узкая улочка чешской столицы, ширина которой составляет всего лишь 70 см. Если прийти сюда утром, когда еще нет большого количество туристов, вы запросто пройдете по ней на





пути к музею Кафки. Улочка действительно настолько узкая, что два человека в ней просто не могут разойтись, поэтому при входе и выходе из нее расположены светофоры! Преимущество имеют те, кто поднимается снизу, светофор при нажатии кнопки сразу загорается зеленым. Тем, кто заходит сверху, придется дожидаться разрешающего сигнала.

Кстати, по одной из версий, данная улочка является всего лишь маркетинговым ходом одноименного ресторана «Винарна Чертовка», потому что она больше никуда не ведет. Однако это, как нынче говорят, не точно. Как бы то ни было, Винарна Чертовка — весьма забавная достопримечательность Праги, на ее осмотр не требуется много времени, а располагается она совсем недалеко от Карлова моста, так что посетить ее однозначно стоит.

БРАВЫЙ СОЛДАТ ШВЕЙК И ДРУГИЕ

Главной же достопримечательностью Праги, без которой совершенно невозможно представить чешскую столицу, являются местные пивницы. Шум-

ные, веселые, традиционные и современные, они всегда готовы распахнуть свои двери перед уставшими туристами и предложить им кружечку холодного и вкусного, что крайне важно, пива.

Пожалуй, две самые знаменитые пивные Праги — «У Золотого Тигра» и «У Чаши». В первой пили пиво Вацлав Гавел и Билл Клинтон, во второй бывал сам бравый солдат Швейк. Многие пивные в чешской столице пытаются погреться в лучах славы этого литературного героя, но «У Чаши» — единственное заведение, где он или его прототип точно бывал. Надо ли говорить, что Швейк здесь повсюду. Бравый солдат изображен на вывесках у входа. Он встречает туристов и внутри заведения. Как обычно, бездельничает, развалившись на стуле, и охотно фотографируется с туристами. Неудивительно, что пивная «У Чаши» имеет еще одно почти официальное название — «У Швейка».

«У Золотого Тигра» — не менее легендарное заведение, расположенное на полпути между Староместской площадью и Карловым мостом. Сюда идут не только за восхититель-



ным пльзеньским нектаром, но и за неповторимой атмосферой. Здесь нечем дышать, а если опоздать к открытию, можно остаться без места. Из-за шумовой завесы тут нужно разговаривать на три тона выше, а плотность людей всех национальностей и цветов кожи втрое выше, чем на Карловом мосту в июльский вечер. Наконец, именно здесь в 1994 году пили пиво президент Чехии Вацлав Гавел с президентом США Биллом Клинтон! Словом, место достойно внимания всякого уважающего себя путешественника.

Как уже было сказано, «У Швейка» и «У Золотого Тигра» — два самых известных заведения Праги, но, разумеется, они далеко не единственные. Пивницы в чешской столице встречаются на каждом шагу. Где пропустить кружечку пенного напитка — в одном из раскрученных туристических мест или в забытой богом пивнушке, где бывают только местные завсегдатаи, — каждый решает сам. Одно могу сказать — куда бы вы ни отправились, в качестве пива можете не сомневаться. Оно в Праге везде вкусное!



МАСЛО
С ЖЕЛЕЗНЫМ
ХАРАКТЕРОМ

GENESIS ARMORTECH*

ЗАЩИЩАЕТ ДВИГАТЕЛЬ
В 10 РАЗ ЛУЧШЕ
ТЕСТОВЫХ НОРМАТИВОВ**



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


ЛУКОЙЛ



**ОБЩЕРОССИЙСКОЕ
ГОЛОСОВАНИЕ**

1 ИЮЛЯ

**НАШЕ
БУДУЩЕЕ**