

Новый Lexus LX добрался до России

11



Береги мотор смолоду

8

В Ярославль за красотой и историей

19

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
Д. Ю. МОСИН.

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
на полиграфической базе
Издательства СПбГЭУ.
191023, Санкт-Петербург,
Садовая ул., д. 21
Тираж 20 000 экз.
Заказ № 756.
Установленные дата и время
подписания в печать —
25.10.2021, 16.00. Фактические
дата и время подписания
в печать — 25.10.2021, 16.00.
Дата выхода — 29.10.2021.

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:
DISCOVERLEXUS.COM

**ПОСМОТРЕТЬ ПРЕДЫДУЩИЕ
НОМЕРА ЖУРНАЛА МОЖНО
ЗДЕСЬ:**



WWW.PRESS.BMWGROUP.COM

BMW 2-SERIES ACTIVE TOURER СМЕНИЛ ПОКОЛЕНИЕ

КОМПАНИЯ BMW представила компактвэн BMW 2-Series Active Tourer второго поколения. Продажи новинки в Европе начнутся в феврале 2022 года, сообщает портал Autonews.ru.

После смены поколения компактвэн существенно изменился внешне: получил большие «ноздри» радиаторной решетки, как у рестайлингового X3, а также узкие светодиодные фары — за доплату доступна адаптивная матричная оптика.

По сравнению с предшественником новый BMW 2-Series Active Tourer немного прибавил в размерах. Так, длина машины теперь составляет 4386 мм (+32 мм), ширина — 1824 мм (+24 мм). Размер колесной базы остался без изменений — 2670 мм. Объем багажного отделения у нового компактвэна — 470 л.

В салоне новинки установлен большой экран изогнутой формы, который объединяет цифровую приборную панель и дисплей мультимедийной системы. Компактвэн получил новые сиденья с кожаной обивкой, четыре порта USB-C, двухзонный климат-контроль и

беспроводную зарядку для смартфона. За доплату клиентам предложат панорамную крышу и аудиосистему Harman/Kardon. Водителю доступны круиз-контроль с функцией Stop & Go, автоматическая система управления дальним светом, система мониторинга слепых зон, камера заднего вида и функция удержания в полосе движения.

В моторную гамму нового BMW 2-Series Active Tourer вошел 1,5-литровый бензиновый турбодвигатель мощностью 136 л. с. До сотни он разгоняет компактвэн за 9 секунд. При этом максимальная скорость новинки — 214 км/ч. Кроме того, клиентам предложат две модификации «i» с технологией «мягкий гибрид», в которых мотор действует совместно со стартер-генератором. Мощность версий 220i и 223i составляет 170 и 218 л. с. Разгон до 100 км/ч занимает у них 8,1 и 7 секунд соответственно. Новинку также можно будет купить с 2-литровым дизелем мощностью 150 л. с. Позже будет представлена и полноценная гибридная модификация с системой полного привода.



WWW.PRESS.BMWGROUP.COM

ОБНОВЛЕННЫЙ EXEED TXL — СКОРО В РОССИИ

ПРЕМИАЛЬНАЯ МАРКА EXEED в ближайшее время представит на российском рынке обновленную версию среднеразмерного кроссовера TXL. Для новинки будет доступна полностью светодиодная оптика, включая галогеновые фары, а также 19-дюймовые литые диски из алюминия, сообщает пресс-служба «Чери Автомобили Рус».

Панели приборов и информационно-развлекательного комплекса выполнены в виде сдвоенных ЖК-экранов с диагональю 12,3 дюйма и HD-разрешением 1920×720 пикселей.

На мониторе мультимедийной системы пользователь может персонализировать настройки ассистентов и контроллеров безопасности, звукового поля, за формирование которого отвечают система обработки звука и восемь динамиков Sony, выбрать цвет подсветки и следить за окружающей обстановкой благодаря системе кругового обзора 360°AVM. На «парящей» центральной консоли установлен сенсорный экран управления климатом, включая очистку воздуха и его ионизацию, а также обогревом и вентиляцией сидений.

Салон обновленного EXEED TXL будет доступен только в черном кожаном

исполнении с ромбовидной прострочкой. Панорамная крыша с люком площадью 1,12 кв. м выполнена из высокопрочного теплоизоляционного стекла толщиной 5 мм. Для защиты от палящего солнца предусмотрена шторка.

Внедорожник построен на модульной платформе M3X, разработанной совместно конструкторами концерна Chery и немецкой компании Benteler. Габариты автомобиля составляют 4780×1885×1730 мм при колесной базе в 2800 мм, дорожный просвет равен 210 мм. EXEED TXL оснащен системой полного привода Torque-on-Demand, управляемой многодисковой муфтой. Под капотом новинки установлен двигатель 1.6TGDI мощностью 186 л. с., который работает в паре с 7-ступенчатым роботом. Разгон до 100 км/ч занимает у EXEED TXL 9,8 секунды.



AUTOWHOM.COM.CN

ПЯТЬ НОВИНОК ОТ ALFA ROMEO

КОМПАНИЯ ALFA ROMEO планирует до 2026 года выпустить пять новинок — по одной модели в год. В настоящее время известна только первая из них — это кроссовер Tonale, который получит гибридную силовую установку. Новинка должна дебютировать в марте следующего года, а ее продажи планируется начать в июне 2022-го, пишет портал Motor.ru.

В интервью изданию Automotive News Europe глава итальянской компании Жан-Филипп Импарато отказался назвать остальные будущие модели, ссылаясь на секретность. По данным инсайдеров, после Tonale дебютирует еще более компактный кроссовер Brennero, который разделит платформу с Fiat 500X и Jeep Renegade. Как и соплатформенные модели, выпускаться он будет на заводе в Польше.

Одной из будущих новинок может стать флагманское купе Alfa Romeo с легендарным именем GTV, у которого будет гибридная и полностью электрическая версии. О планах по его возвращению в модельный ряд стало известно еще в 2018 году, однако вскоре после презентации проект заморозили по финансовым причинам. Вероятно, теперь его все-таки перезапустят — уже под крылом альянса Stellantis, который намерен инвестировать во все 14 своих брендов как минимум в течение 10 лет, чтобы добиться успеха.

Напомним, ранее Жан-Филипп Импарато уже отмечал, что весьма заинтересован в возрождении таких культовых имен, как GTV и Duetto, но перед тем, как строить подобные планы, добавлял топ-менеджер, необходимо довести компанию до определенного уровня экономических показателей и тем самым обеспечить марке стабильное будущее, в котором станет возможен выпуск имиджевых моделей. До тех пор придется заниматься более прибыльными направлениями, то есть кроссOVERами.



ALFA ROMEO КОНЦЕПТ

TONALE © ALFA ROMEO

КИА ПРИВЕЗЕТ В РОССИЮ ЭЛЕКТРОКРОССОВЕР

КОМПАНИЯ KIA планирует в 2022 году начать продажи в России электрического кроссовера EV6, сообщает агентство «Автостат» со ссылкой на пресс-службу корейской марки.

Kia EV6 — первый электромобиль марки, который изначально разрабатывался как машина на аккумуляторных батареях. Кроссовер может иметь привод на заднюю ось или на обе оси — соответственно, один или два электродвигателя. Клиент может выбрать стандартную аккумуляторную батарею с запасом энергии 58 кВт·ч или батарею с увеличенным до 77,4 кВт·ч запасом энергии.

Заднеприводные Kia EV6 со стандартной батареей оснащаются электродвигателем мощностью 170 л. с. У полноприводных версий суммарная

мощность силовой установки составляет 235 л. с. Для кроссоверов с более мощной батареей эти характеристики равны 228 л. с. и 325 л. с. соответственно. Крутящий момент двигателя задних колес составляет 350 Н·м, а двигателя передних колес — 255 Н·м. Таким образом, в полноприводной версии суммарный крутящий момент составляет внушительные 605 Н·м.

Расчетный запас хода заднеприводного Kia EV6 с более мощной

батареей составляет 528 км на одной зарядке. В полноприводной версии — 506 км. В этой версии электромобиль способен разогнаться до сотни за 5,2 с. Со стандартной батареей полноприводный EV6 разгоняется до 100 км/ч за 6,2 с. Сообщается, что информация о комплектациях и ценах на новый Kia EV6 появится ближе к дате начала продаж.



KIA.RU

RENAULT KAPTUR ПОЛУЧИЛ НОВУЮ СПЕЦВЕРСИЮ INTENSE

КОМПАНИЯ RENAULT РОССИЯ представила новую лимитированную серию Kaptur Intense, которая будет доступна для заказа в ноябре. Цены на новинку будут объявлены ближе к старту продаж, сообщает агентство «Автостат» со ссылкой на пресс-службу французской марки.

Renault Kaptur Intense впервые будет доступен в эксклюзивной двухцветной окраске — кузов цвета оранжевый металлик (Orange Atakama) с черной

или серебристой крышей. Кроме этого, с контрастной крышей сочетаются белый, красный, синий, серебристый и темно-серый цвета кузова. Внешний вид авто дополняют антенна «акулий плавник», 17-дюймовые легкосплавные диски в сером исполнении и накладки на боковые зеркала под карбон, а на крыльях расположены фирменные шильдики с надписью Intense. В качестве опции будет доступна полностью светодиодная головная оптика Pure Vision.

Интерьер новинки отличается оранжевая прострочка на дверях и центральной консоли, а также отделка воздуховодов. В контраст яркому оттенку передняя панель получила отделку «под карбон». Эргономичные сиденья с комбинированной обивкой сочетают ткань и экокожу.

В оснащение Kaptur Intense вошли такие опции, как климат-контроль, камеры заднего вида и задние датчики парковки. Автомобиль оснащен аудиосистемой премиум-класса Bose, которая имеет шесть динамиков, сабвуфер и цифровой усилитель со звуковым процессором.

Kaptur Intense оснащается турбодвигателем TCe150 в сочетании с трансмиссией CVT X-tronic, передним или полным приводом, а также мотором 1,6 л в паре с CVT X-tronic или механической коробкой передач и передним приводом.



ПРЕСС-СЛУЖБА RENAULT

МЕТРОПОЛИТАН — НОВЫЙ ФЛАГМАН ЛИНЕЙКИ DISCOVERY

КОМПАНИЯ LAND ROVER представила новую версию внедорожника Discovery — Metropolitan. Новинка получила особую отделку экстерьера, а также расширенную стандартную комплектацию, став флагманом линейки Discovery. В России автомобиль будет доступен с мощным бензиновым двигателем Ingenium P360 с 48-вольтовой системой Mild-Hybrid Electric Vehicle, сообщает агентство «Автостат» со ссылкой на пресс-службу марки.

Новый Discovery Metropolitan, основанный на топовой комплектации R-Dynamic HSE, отличается решетка радиатора с отделкой Bright Atlas и выполненная в этом же стиле надпись Discovery. Их дополняют вставки на нижнем бампере Hakuba Silver, 22-дюймовые легкосплавные колесные диски Diamond Turned с отделкой Gloss Grey, тормозные суппорты черного цвета, тонировка стекол задних дверей и сдвижная панорамная крыша. Интерьер ав-

томобиля выполнен с элементами отделки Titanium Mesh.

Базовое оснащение новинки включает проекционный дисплей, рулевое колесо с подогревом, беспроводную зарядку телефона, передний отсек с охлаждением и четырехзонный климат-контроль.

Добавим также, что в других версиях Discovery спецификация R-Dynamic теперь будет стандартно комплектоваться контрастной крышей Gloss Black. Автомобили семейства также доступны с усовершенствованной системой ионизации и фильтрации салонного воздуха. Полноразмерный внедорожник Discovery обладает возможностями буксировки прицепа весом до 3500 кг, а также оснащается системой Advanced Tow Assist, которая позволяет легко управлять им при движении задним ходом даже в стесненном пространстве.



НАЛОГ НА РОСКОШЬ ДОБРАЛСЯ ДО МАСС-МАРКЕТА

ДО 1 ДЕКАБРЯ российские водители обязаны заплатить транспортный налог. Традиционно больше всего вопросов вызывает так называемый налог на роскошь. Раньше он касался только премиальных автомобилей. В список входили модели марок Aston Martin, Rolls-Royce, Ferrari, Bentley, Mercedes-Benz, BMW, Audi.

Однако с каждым годом перечень машин, которые подпадают под налог на роскошь, растет. Дело в том, что за последние пять лет автомобили на российском рынке выросли в цене более чем в два раза, а условия начисления налога на транспорт не изменились с 2014 года. В результате под увеличенный налог попали многие автомобили из массового сегмента.

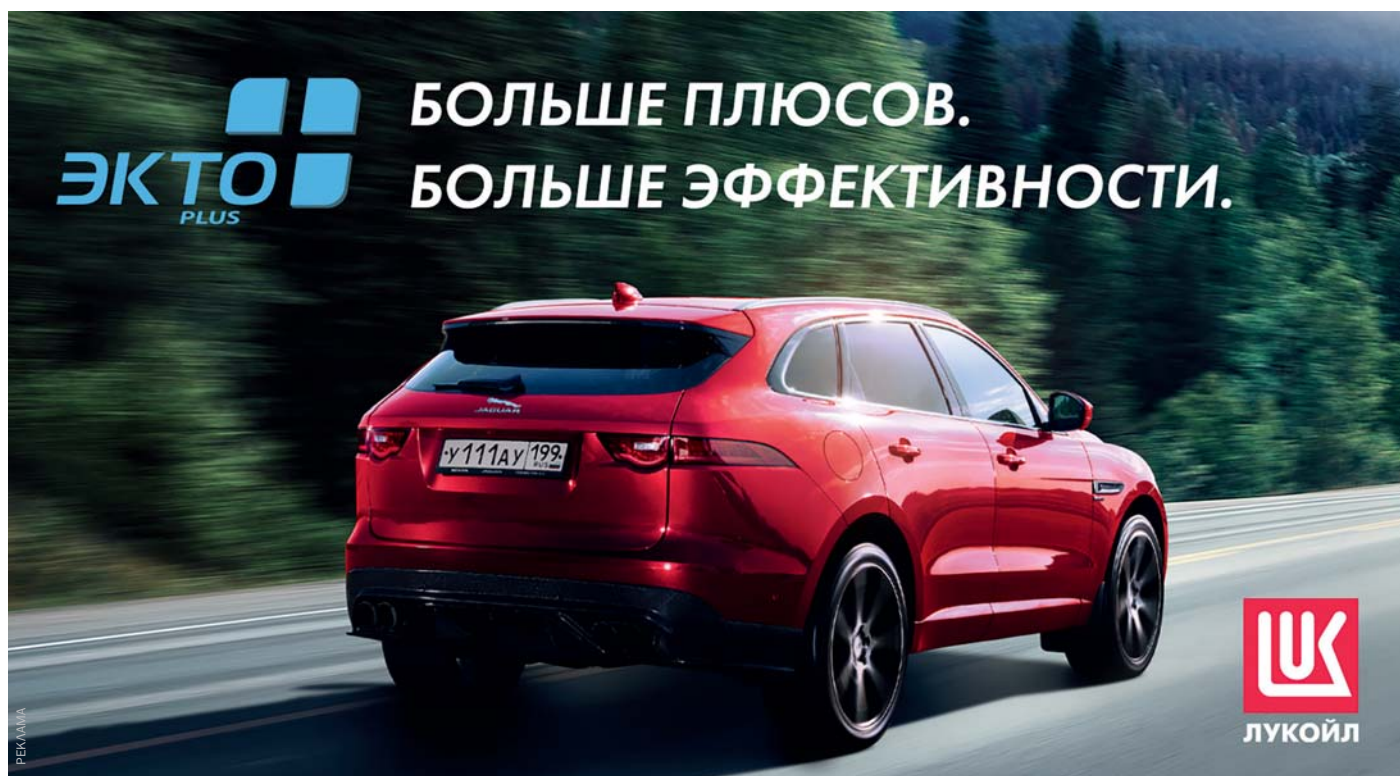
В обновленном списке оказались: Kia Mohave, Kia Stinger GT, Toyota Hiace, Chevrolet Traverse, Toyota Fortuner, Toyota Highlander, Nissan Pathfinder, Nissan Murano, Mazda CX-9, Peugeot Traveller, Subaru Outback, Škoda Kodiaq, VW

Amarok, VW Teramont и VW Multivan, сообщает портал Autonews.ru. Всего в перечень машин, подпадающих под налог на роскошь, в этом году вошли 87 новых моделей.

Напомним, согласно закону владельцы машин стоимостью от 3 до 5 млн рублей платят транспортный налог, умноженный на повышающий коэффициент 1,5. Для автомобилей со сроком эксплуатации

1-2 года этот коэффициент составляет 1,3, для 2-3-летних моделей он снижен до 1,1. Если цена машины в возрасте до 5 лет превышает отметку 5 млн рублей, ее владелец уплачивает налог в двойном размере. При цене от 10 млн рублей в возрасте до 5 лет, а также от 15 млн и не старше 20 лет — в тройном.





ОБНОВЛЕННЫЙ SORENTO — УЖЕ В ПРОДАЖЕ

В РОССИИ СТАРТОВАЛИ продажи кроссовера Kia Sorento 2022 модельного года. Стоимость модели в обновленных комплектациях составляет от 2,5 до 3,63 млн рублей, сообщает агентство «Автостат» со ссылкой на пресс-службу корейской марки.

Компания Kia продолжает расширять мультимедийные возможности кроссовера: теперь в комплектациях Classic, Comfort и Luxe, оснащенных мультимедийной системой с 8-дюймовым дисплеем, доступна беспроводная поддержка Android Auto и Apple Carplay.

Во всех комплектациях 2022 модельного года расширен фирменный пакет Kia «Теплые опции»: в него включены электрообогрев лобового стекла и форсунок стеклоомывателя. Улучшены внедорожные возможности полноприводных версий кроссовера с двигателем 2,5 MPI, которые получили функцию принудительной активации системы полного привода — режим AWD Lock. Доступнее стал комплекс систем безопасности и помощи водителю Drive Wise. Теперь, уже начиная с комплектации Prestige, Sorento оснащается системой предотвращения фронтального столкновения, системой предотвращения выезда из полосы движения, системой контроля

внимания водителя с функцией предупреждения о начале движения, ассистентом движения в полосе и ассистентом управления дальним светом.

Максимальные комплектации Premium и Premium+ получили передние тормозные диски увеличенного диаметра. Проекционный дисплей, отображающий наиболее важную информацию на лобовое стекло, стал доступен и в комплектации Premium. Также в этих комплектациях теперь предлагается обивка потолка черного цвета, а в комплектации Premium+ — металлические накладки на педали. Стоит также отметить, что в комплектации Premium+ клиенты теперь имеют возможность

выбора между отделкой салона черного цвета и коричневой. Комплектация Premium+ Brown предусматривает отделку сидений с использованием премиальной кожи Nappa коричневого цвета.

Начиная с комплектации Prestige, Kia Sorento 2022 модельного года оснащается штатно устанавливаемым комплексом телематики Kia Connect, благодаря которому владелец всегда может оставаться на связи с автомобилем при помощи смартфона и использовать различные сервисы, в том числе и геолокационные.



КАК УХАЖИВАТЬ
ЗА ДВИГАТЕЛЕМ,
ЧТОБЫ ОН
СЛУЖИЛ ДОЛГО?

Береги мотор смолоду!

Текст: Борис Игнашин

Фото: открытые источники

«Заправка» уже писала о том, чего с мотором делать не стоит: и вообще, и конкретно зимой. А как ухаживать за двигателем, чтобы он служил долго? Советов на этот счет в Сети немало, но большая их часть вызывает разве что грустную улыбку, а попадаются и такие, которые просто опасны. Более того, современные моторы настолько различаются между собой, что полностью универсальных рецептов тут нет и быть не может. Поэтому в рамках этой статьи мы попытаемся выделить лишь общие закономерности.

ПРАВИЛО № 1

Основное правило, которое позволяет мотору проехать без капремонта много-много километров, на удивление простое. Он должен быть полностью исправен. Элементы, обеспечивающие смесеобразование, контроль температуры, электропитание, и все навесное оборудование должны быть исправными, а желательно новыми и заводскими. На мой взгляд, секрет долголетия моторов такси и других развозных авто строится именно на этом факторе. Несмотря на космические, по меркам обычных легковушек, пробеги, моторы у них служат хорошо и долго. Во многом это обусловлено именно тем, что та обязанность, которая обеспечивает работу цилиндропоршневой группы, у них еще «молода», а

ее износ связан больше с возрастом, чем с пробегом.

Для сохранения того же эффекта в более длительной перспективе необходимо уделять много внимания качеству работы всех вспомогательных систем двигателя и особенно его систем саморегулирования. Датчиков, клапанов, регуляторов, проводки, патрубков, модулей зажигания. Ведь не секрет, что лямбда-сенсоры, датчики массового расхода воздуха (ДМРВ) и датчик абсолютного давления (ДАД), датчики температуры меняют в основном тогда, когда они полностью отказывают и двигатель переходит в аварийный режим работы. Если вы хотите, чтобы силовой агрегат и катализатор служили дольше, нужно диа-

гностировать и тестировать датчики или менять их превентивно. Причем на детали заводского качества, а не неизвестные эрзацы. Любое отклонение состава смеси, характеристик рабочего процесса, температур — это потери ресурса «железной» части мотора.



ПРАВИЛО № 2

Чистота — второй важнейший фактор долголетия двигателя. О том, что масло нужно менять и держать его максимально чистым, еще помнят. Иногда вспоминают о состоянии воздушного и топливного фильтров. Однако для долгой безотказной работы нужно держать чистым весь мотор. Маслянистые отложения и песок вредят всем патрубкам, прокладке, модулям зажигания, ремню ГРМ, насосу вторичного воздуха и катализатору (при использовании СВВ). Для современных, бензиновых и дизельных, наддувных моторов с топливной аппаратурой непосредственного впрыска чистота — один из важнейших факторов выживаемости. Атмосферные двигатели с обычным впрыском обычно менее чувстви-

тельны к загрязнениям как воздуха, так и топлива. Это во многом объясняет их лучшее «долгопробежие» в наших условиях. Фильтры нужно менять часто, ставить их тщательно, особенно воздушный, применять только качественные, подходящие к условиям эксплуатации комплектующие, следить за их состоянием и системами дополнительной фильтрации — коробами и воздуховодами. Обязательно проверять систему впуска на герметичность. У современных моторов с их обилием пластиковых фитинговых соединений и гофротрубок шансы на подсосы с возрастом сильно возрастают. Даже небольшая запыленность резко сокращает ресурс турбин, седел клапанов и поршневой группы. А в случае применения тон-

копленочных упрочнений, по типу технологий «Алюсил» или «Локасил», поршневая группа убивается быстро и безвозвратно.



ПРАВИЛО № 3

К первым двум факторам нужно добавить еще и правильное обслуживание, ведь даже самые качественные материалы и запчасти при условии, что их ставят кривые руки, работать не будут. Необходимо точно соблюдать технологии ремонта и обслуживания и упрощать/улучшать их только при полном понимании происходящих процессов. Нужна банальная аккуратность и честность. Для новых моторов также крайне важно наличие качественных сканеров для полноценной диагностики и контроля систем управления двигателем и навыка обращения с ними.

Эти факторы абсолютно универсальны и исключений, оговорок и противопоказаний не имеют. Вы можете трактовать их несколько по-разному для моторов разной сложности и делать акценты на каких-то нюансах обслуживания, например топливных фильтрах для дизелей или свечах для мощных бензиновых турбомоторов. Масло можно менять раз в 150-300 мото-часов или чаще, смотря какие нагрузки у двигателей и насколько оно загрязняется пылью и продуктами сгорания. А вот масло чище, лучше, новее и как можно качественнее — это правило универсальное. Если финансы позволяют, соблюдайте его.



ПРАВИЛО № 4

Остальные факторы также существенны, но для каких-то агрегатов они могут оказаться крайне важны, а для некоторых попросту неприменимы. Все же конструкций даже обычных поршневых моторов за последние пару десятков лет выпущено очень много, и они крайне разнообразны. Поэтому мы постараемся выделить ключевые моменты.

То, что мотор нужно прогревать и нельзя перегревать выше 85-90 градусов, для меня совершенно очевидно, и я уже неоднократно об этом писал. На практике вплоть до серьезных морозов нужна буквально минута-две при запуске холодного двигателя, чтобы мотор немного прогрелся, плюс немного терпения, чтобы не жать газ в пол еще

какое-то время. Всегда необходимы чистые радиаторы и контроль за температурой. А если она конструктивно завышена, желательно принимать меры по ее снижению до оптимальной. Могут помочь замена термостата, чип-тюнинг, постоянно включенный кондиционер для раннего включения вентиляторов и т. д.

Кстати, о чип-тюнинге. В большинстве случаев это опасно и требует от владельца отличного понимания всех нюансов. Чаще всего добиться этого не получается, потому для сохранения надежности двигателя лучше не трогать заводские прошивки. Хотя следует признать, что в ряде случаев это может быть очень полезно, если использовать только тщательно проверенные модификации.



ПРАВИЛО № 5

В эксплуатации также есть много моментов, которые сказываются на общем ресурсе, но тут от водителя не так уж много зависит. Особенно если машина с автоматом. Понятно, что если постоянно крутить мотор до звона, то он прослужит меньше. Иногда поднять на десяток-другой секунд обороты выше середины шкалы тахометра полезно. Ну знаете, там клапаны должны понемногу вращаться, масляные каналы промываться, натяжители натягивать по максимуму, система ВКГ самоочищаться. Однако основной режим работы двигателя — равномерное движение и малые нагрузки. В этом случае его ресурс будет максимальным, поэтому надо стремиться к тому, чтобы мотор работал в таком режиме. Работа

же длительное время на холостых просто расходует ресурс плюс некоторым двигателям вредна как минимум потому, что плохо сказывается на работе системы ВКГ и турбин. Однако в целом моторы нормально это переносят. Зато высокую нагрузку на малых оборотах они переносят куда хуже. С автоматом в такой ситуации сложно оказаться, а вот у водителей авто на механике шансы поломать мотор в этом случае имеются. Поэтому просто запомним: «в натяг» не всегда полезно даже с точки зрения расхода топлива, а иногда и попросту опасно для вкладышей коленвала и всех систем, работоспособность которых зависит от давления масла. Особенно на дизельных и наддувных моторах.

ПРАВИЛО № 6

Теперь несколько слов про масло. Главное в том, что масло не должно оставлять в моторе следы лака, нагара, создавать шлам и отложения. Для этого его достаточно просто менять вовремя и не пытаться лить какие-то особые сорта с огромным пакетом присадок или с уникальным диапазоном вязкости. Не нужно использовать менее вязкое масло, чем предписано, это опасно. Лить более вязкое всегда безопасно, в худшем случае из-за этого чуть вырастет расход топлива. Рассуждения о более высокой температуре поршней, разнице в теплоотдаче и прочих факторах основаны обычно на очень спорных тестах и умозаключениях. Если ваша задача — выжать последние доли процента мощности и граммы расхода топлива, то разница, может,



и будет. На практике же вам просто нужно, чтобы мотор не поломался. Дорогие масла с уникальными наборами присадок нужны тогда, когда мотор постоянно работает на пределе, когда есть расход масла, есть проблемы с рабочим процессом или исправностью самого двигателя либо неудачно подобрана вязкость.

Супермюющие масла с PAG полезны, если у вас мотор расходовал обычное масло, а вы не хотите его ремонтировать, раскоксовывать, и нужно «малой кровью» снизить расход масла. Также лучше не экономить на масляном фильтре и сроках его замены.

«ЭКСПЕРТ» ГОВОРИТ, КРУТИТЬ ИЛИ НЕ КРУТИТЬ. СОВЕТУЕТ ЛИТЬ МАСЛО ЗАВОДСКОЕ, ЛИТЬ ВЯЗКОЕ, ЛИТЬ СИНТЕТИКУ. РЕКОМЕНДУЕТ ИСПОЛЬЗОВАТЬ 98-Й ИЛИ 92-Й БЕНЗИН, ПРОГРЕВАТЬ ИЛИ НЕ ПРОГРЕВАТЬ МОТОР. ТАКИХ СОВЕТОВ В ИНТЕРНЕТЕ МНОГО, ОНИ ПОРОЙ ВЗАИМОИСКЛЮЧАЮЩИЕ И ДАЖЕ ОТКРОВЕННО ОПАСНЫЕ.

САММАРИ

Большая часть поломок мотора связана вовсе не с тем, что он износился, а с тем, что мелкую неисправность вовремя не заметили или игнорировали. В этой связи простые конструкции служат дольше, там меньше ломающихся элементов. А более современные моторы в среднем работают дольше:

у них лучше системы самодиагностики, и они раньше поднимают панику. Наконец, если вы купили авто со сложным мотором, требующим специального обслуживания, то вам не годятся общие советы из интернета. Поможет лишь изучение конструкции и понимание ее слабых мест и особенностей.

А также забота и уход. Не нужно надеяться на формальное соблюдение регламентов обслуживания. Они написаны исключительно для сохранения двигателя и репутации производителя в гарантийный срок и сразу после него — примерно на пятилетний период и вовсе не для российских условий эксплуатации.



В РОССИИ СОСТОЯЛАСЬ ПРЕМЬЕРА НОВОГО LEXUS LX

КОМПАНИЯ LEXUS представила в нашей стране флагманский внедорожник LX нового поколения. Сохраняя традиционную рамную конструкцию кузова, специалисты Lexus обновили характеристики внедорожника с новой платформой GA-F и кузовом высокой жесткости, сообщает агентство «Автостат» со ссылкой на пресс-службу японской марки.

Новый кузов сделан преимущественно из алюминия, включая панель крыши. Рама с кузовом стали легче на 200 кг, а максимальный диаметр колес увеличился до 22 дюймов. Внешний вид нового LX отличает фирменная решетка радиатора, которая является трехмерной, а в центре задней части авто расположена надпись Lexus. На приборной панели новинки установлен двойной дисплей с 12,3-дюймовым верхним экраном и 7-дюймовым нижним. Верхний экран отвечает за медиасистему,

настройки автомобиля и навигатор. А нижний дисплей управляет климат-контролем и ездовыми режимами, включая «внедорожные».

Новинка имеет камеры кругового обзора, а электронная система Multi-Terrain Monitor может отображать на экране предварительно записанную картинку того, что сейчас находится под передней и задней частями машины. Среди других технологий стоит отметить первый в модельном ряду японской марки переключатель старт-стоп с функцией аутентификации по отпечатку пальца, который позволяет сохранить основные настройки автомобиля за каждым пользователем. Для самых искушенных клиентов специалисты Lexus создали VIP-комплектацию с четырьмя отдельными сиденьями и наивысшим уровнем комфорта.

Обновленный флагманский внедорожник получил турбированные двигатели V6 нового поколения. Lexus LX 500d оснащен дизелем объемом 3,3 л, который выдает 300 л. с. и 700 Н·м крутящего момента против 272 л. с. и 650 Н·м у прежнего агрегата. А бензиновый Lexus LX 600 имеет двигатель объемом 3,4 л с отдачей 415 л. с. и 650 Н·м крутящего момента вместо 367 л. с. и 530 Н·м у старого атмосферника. Оба силовых агрегата работают в паре с 10-ступенчатой коробкой передач.

Как и прежде, Lexus LX имеет гидроподвеску, которая может изменять высоту кузова, хотя дорожный просвет фиксированный, ведь принципиальная схема шасси с неразрезным задним мостом на четырех тягах не изменилась. Скорость подъема и опускания кузова увеличена, адаптивные амортизаторы теперь установлены не только сзади, но и спереди. Ход подвески на отбой увеличен на 20 мм, до 145 мм. Версия F Sport — с более жесткой подвеской и задним самоблокирующимся дифференциалом Torsen.

Ожидается, что Lexus LX нового поколения появится в продаже уже через несколько месяцев и окажется заметно дороже прежней модели, которая сейчас стоит минимум 7,9 млн рублей.

Добавим, что с начала выпуска Lexus LX в 1996 году было продано более 500 тысяч этих автомобилей более чем в 50 странах мира. Из них свыше 51 тысячи нашли покупателей в России.



Текст и фото: Борис Игнашин



Новая Octavia: машина отличного настроения

За время присутствия на российском рынке Škoda Octavia с каждым новым поколением делала шаг вперед. Увеличивались размеры, улучшалось оснащение и престиж. Из весьма демократичного лифтбока С-класса за три поколения она эволюционировала в сторону «бизнеса» и класса D+. В конце прошлого года в России появилось четвертое поколение модели. «Заправка» протестировала машину, чтобы понять, что она собой представляет.

МОТОРЫ И КОРОБКИ

Ожидания потенциальных покупателей новой Škoda Octavia были очень велики, но были и опасения, связанные с тем, что в этот раз платформа осталась прежней, да и моторы вроде бы те же самые. Зато ощутимо выросла цена автомобиля на фоне ковидной инфляции и смены поколений. Потенциальные покупатели и старые поклонники модели остались в смешанных чувствах. Ведь новинка, чтобы оправдать все ожидания, должна была стать намного лучше. Надеемся, наш тест ответит на все имеющиеся вопросы.

Начнем, как обычно, с технической информации. Машина основана на платформе MQB, которая остается безальтернативной для всех переднеприводных машин концерна с ДВС. Сборка

автомобиля локализована в Нижнем Новгороде, причем моторы EA211 также собираются в России. Выбор двигателей и коробок сильно отличается от европейских — фактически у нас машина имеет свои, уникальные комплектации.

Базовая версия оборудована атмосферным 1,6-литровым мотором (110 л. с.) и МКП. С этим двигателем доступен и 6-ступенчатый автомат. Следующий уровень — мотор объемом 1,4 литра с наддувом и мощностью 150 л. с. Он доступен с 6-ступенчатой механикой или 8-ступенчатым автоматом Aisin. А на вершине моторной гаммы — силовой агрегат 2,0 л мощностью 190 л. с., который идет в паре только с 7-ступенчатой коробкой DSG. Других двигателей, полного привода и кузова «универсал» на данный момент у нас в стране не предлагается.





Список опций по сравнению с европейскими авто также сокращен, но адаптивный круиз, система удержания в полосе и другие ассистенты предлагаются. Стоимость машины начинается от 1,54 млн рублей — за самую простую версию с «ручкой» и мотором 1,6 литра в комплектации Active Plus. Цена авто с 2-литровым мотором в топовой комплектации Style Plus начинается уже от 2,267 млн рублей. На нынешнем автомобильном рынке такая цена выглядит уже интересным предложением, но хороша ли сама машина?

КРАСИВАЯ И ПРОДУМАННАЯ

В тесте принимала участие Škoda Octavia в топовой комплектации с мотором 2,0 литра и мощностью 190 л. с. Первое впечатление от машины: она снова стала красивой и гармоничной. Правда, время простых форм прошло и теперь узнаваемый шкодовский дизайн стал сложнее, появилось больше деталей и элементов нового корпоративного стиля. Дизайн этого поколения не поражает воображение, но он вновь стал цельным, продуманным от и до. В отличие от рестайлинга A7, который выглядел спорно.

Противников нового чешского стиля хватает, но большую часть упреков можно списать на нефотогеничность новой Octavia, в реальной жизни машина выглядит отлично. Да и с более компактным Rapid ее не перепутать, индивидуальность сохранена.

Колесная база и основные размеры кузова остались такими же, как и у прошлого поколения, а небольшие изменения габаритов связаны с изменениями в дизайне. При этом кузов все же новый, более 80 % панелей внутренней структуры у машины сделаны заново, но основные изменения внутри.

Двери все так же широки и открывают доступ в очень просторный и светлый салон. Приятное удивление вызывают задние двери: из-за дизайнерского решения с «изгибом Хофмайера» проем получился большой и удобный, но длина двери огромна. На парковке придется следить за тем, чтобы она не коснулась соседних автомобилей. Хорошо, что ограничитель имеет несколько положений, облегчающих удержание. Ну а размеры пятой двери просто рекордные. Похоже, в багажнике можно смело расположить еще пару мест, а под распахнутой дверью проводить пикники. В нашей комплектации доступ в салон бесключевой, а у задней двери есть электропривод.

На водительском месте на удивление уютно. Новая архитектура передней панели и центральной консоли выглядит очень стильно. Сокращение числа кнопок и панелей с ними достигнуто переносом всех элементов управления климатической системой и мультимедиа на сенсорный экран, который занял все освободившееся место. Попутно под раздачу попал традиционный блок управления светом с вращающейся ручкой, теперь на этом месте только кнопки управления освещением, прямо как на классических «жигулях». Передняя панель приобрела явное разделение на «слои». Наверху обычная накладка из черного мягкого пластика с козырьком приборной панели, ниже элегантная вставка из алькантры и в этом же слое приборная панель и дефлекторы климатической системы. Далее идет декоративная глянцевая накладка и потом нижняя накладка, тоже из мягкого пластика, с большим перчаточным ящиком и маленьким вещевым отсеком слева от руля для водителя.

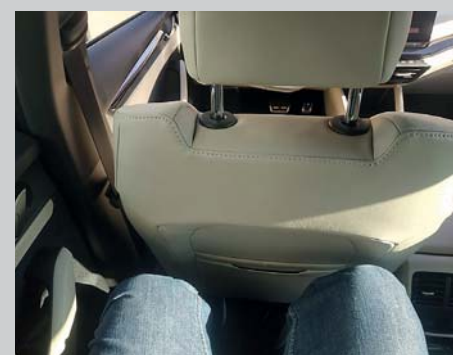
Центральной консоли как таковой нет, а обрамление центрального тоннеля

лаконично и просто, с огромной нишей для мелких вещей, парой портов USB и беспроводной подзарядкой для телефона, а также очень компактным рычагом управления трансмиссией и неизменной кнопкой электроручника и подстаканниками. Прорисованы все элементы просто шикарно, к качеству исполнения тоже нет никаких претензий. Приятно, что на руле оставили обычные кнопки, а не заменили их на модные сенсорные, которые ставят на многие модели VW/Audi и у которых есть неприятная склонность к случайным нажатиям. В самом сердце поразили мягкие вставки в карманах дверных карт, их ворсистое покрытие не даст завалившимся мелким вещам звонко перекатываться и биться о пластик.

ВМЕСТИТЕЛЬНАЯ И ФУНКЦИОНАЛЬНАЯ

Места хватает и спереди, и сзади — «сам за собой» при росте 183 см я сажусь легко и непринужденно. При более компактном водителе сзади просто «лимузин»: можно сидеть, положив ногу на ногу или кинув рюкзак на коврик. Жаль, в спинках передних кресел нет столиков, как у кроссоверов. Они были бы актуальны. Кармаши удобны, но здесь можно позволить себе больше, например поработать с ноутбуком в дороге. Благо розетка 220 В в данной комплектации имеется. Объем багажника традиционно рекордный, и все основные «фишки» с его разделением и креплениями груза имеются.

Качество подбора фактуры очень хорошее. Так сразу и не распознать, что ручки дверей сделаны из жесткого софт-лук пластика, который выглядит точь-в-точь как мягкие элементы подлокотника





и верхней декоративной вставки, а по фактуре они совпадают с нижней частью передней панели. Такой прием сохраняет приятное ощущение качества, и вместе с тем самый нагруженный элемент — ручки — выполнен «на века». Пластик не сотрется следующие лет двадцать минимум. Вот такая семейная премиальность пополам с практичностью. Правда, замечательно выглядящий руль на деле оказался не так удобен. Проблема даже не в том, что он подрезан в нижней части. При такой чувствительности рулевого управления много крутить его не приходится. А вот приятное на вид кожаное покрытие намокает под ладонями и становится скользким.

Перенос большей части функций управления на сенсорный дисплей — решение небесспорное. Почти все упрятанные в недра мультимедийной системы настройки не из тех, что нужно менять на ходу. Но иногда все же приходится вносить коррективы здесь и сейчас, и тогда это проблема. Любое взаимодействие с интерфейсом сильно отвлекает от дороги, поэтому лучше не проводить никаких действий на ходу. Даже если вам нужно включить подогрев сидений, лучше остановиться. Функционал стоит изучать заранее, и если вы не очень легко осваиваете современные UI, лучше прочитать мануал, который прилагается к машине.

Новая панель приборов привлекает внимание. Это еще один дисплей, его контрастность и отрисовку интерфейса в очередной раз улучшили, а температуру двигателя и количество топлива в баке вынесли на боковые светодиодные индикаторы-столбики. Это и смотрится отлично, да и в случае проблем с начинкой ЖК-панели два важнейших индикатора

останутся в вашем распоряжении. Интересно, что дисплей сильно отличается от того, которым оснащались машины VW еще пять-шесть лет назад. У него намного меньше недостатков в сравнении с обычными стрелочными приборами. Он быстрый, графика отрисована так, что читается при любом освещении. Дисплей не утомляет глаза, в нем нет вычурности, а основные режимы функциональны.

ДИНАМИЧНАЯ И ЭКОНОМИЧНАЯ

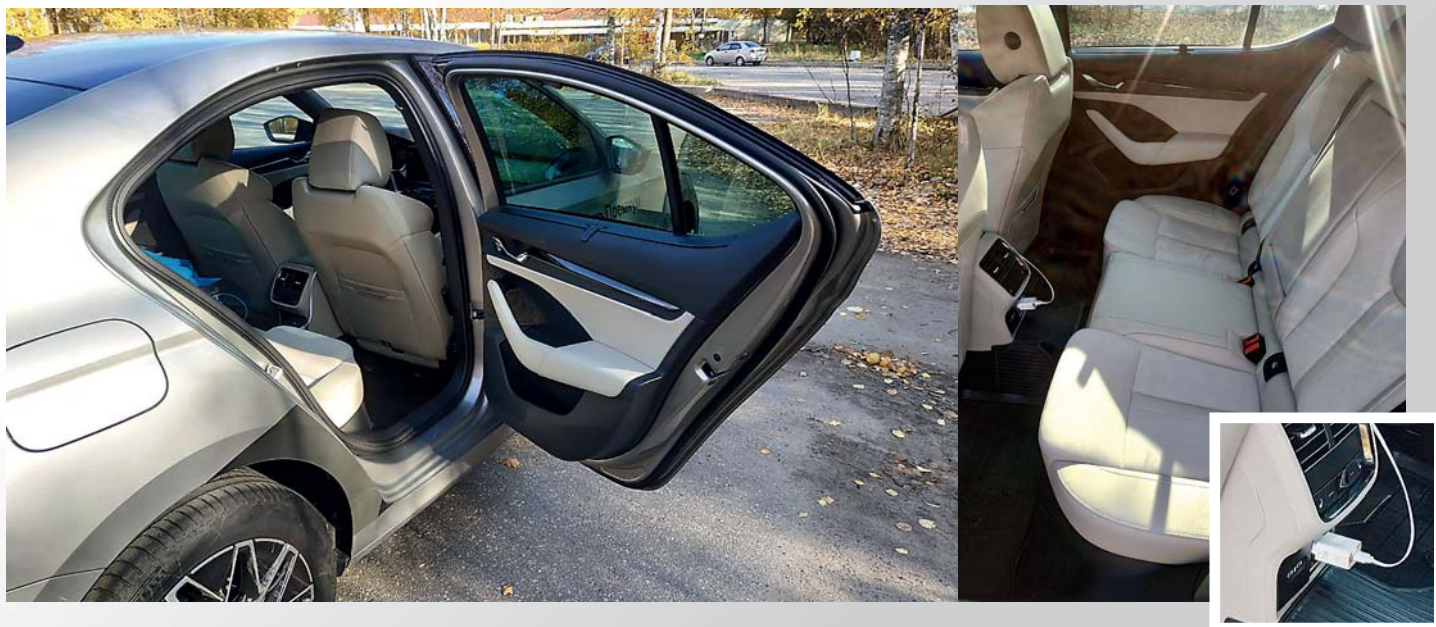
Звук двухлитрового мотора слышен на холостых оборотах первые несколько секунд, потом только мягкая вибрация говорит о том, что он запущен. Прогревается мотор также на удивление быстро. Пока я осваивался с интерфейсами, подстраивал водительское сиденье, зеркала, выяснял, что можно настроить, чтобы руль был потяжелее, он уже прогрелся —

минут за пять при температуре на улице плюс 15 °С. Скорее всего, и зимой проблем с комфортом у владельцев не будет.

Жечь бензин на парковке скучно. Маленьким селектором с отдельной кнопкой включения паркинга выбираем режим Drive, и в путь. Конструкция чуть непривычная, но удобная, функционально схожая с «джойстиком» на BMW, Mercedes и прочих машинах с электронными селекторами.

Не очень тяжелое авто с турбомотором и быстрой коробкой DSG — просто сказка для водителя. В любую точку на дороге машина телепортируется мгновенно, стоит только захотеть. Шасси на удивление мягкое, но кренов нет, сиденья со вставкой из алькантры намертво приклеивают спину, руль очень чувствительный и легкий. В итоге есть ощущение, что машина порхает над дорогой и послушно выполнит любую команду. Всегда есть тяга, в любой момент и на любой разумной скорости мотор всегда готов дать еще немного. Коробка всегда наготове с нужной передачей. Колеса держатся за дорогу так, что вроде уже и предел, а нет, резина даже еще не пищит. Уровень динамики намного превосходит возможности среднего владельца. Хорошо, что шасси не провоцирует, оно настроено скорее на комфорт и легкость, чем на драйв. Большая часть дорожной мелочи, а заодно люки и рельсы сопровождаются тихим шлепком и мягким покачиванием. Крайне редко какое-то препятствие отдается жестко. Шумовые полосы можно проходить ходом, а вот лежащие полицейские — лучше не надо, все же это не джип, но красться тоже не обязательно. При этом управляется машина отлично, на очень легком руле есть реактивное действие в любых поворотах. Сделать руль тяжелее не получается, даже в спортивном режиме он остается почти невесомым. Если вы хотите ехать очень активно, никаких проблем, машина это сдела-





ет. Она может настолько много, что на загородной извилистой дорожке мне становится страшно подбираться к пределам ее возможностей. На такой скорости большинство кроссоверов откровенно плывет, а легковушки на неровностях скачут и их переставляет. Octavia же упорно держится, а на ямки и трещины не обращает внимания, даже с отключенной стабилизацией машина максимально предсказуема.

При столь комфортном, цепком и неазартном шасси акустический комфорт тоже на высоте. Мотор чуть взрывает на разгоне, но звук приятный, шумы от дороги и шин незаметны как минимум до 130 км/ч. Даже на высокой скорости какого-то доминирующего источника звука нет, просто в машине становится чуть шумнее.

Особый вид комфорта в движении создает работа электронных помощников. Автопилота в машине такого класса, конечно, нет, но адаптивный круиз здорово облегчает вождение по загородной трассе и по городу, пока нет совсем уж глобальных пробок. Ма-

шина аккуратно держит дистанцию до впереди идущей машины, замечает большую часть угроз, позволяет расслабиться за рулем при мягком трафике. Ассистент полосы намекает, что я регулярно прижимаюсь в полосу влево, он любит, когда все правильно. Задние радары намекают, что нас сейчас будут обгонять справа, а теперь слева, а вот обоченник спешит. Машина всеми силами старается облегчить вождение, а заодно заставить меня все делать максимально правильно. Не включил поворотник при переключении? Руль упирается, крути сильнее! При этом тут не чувствуешь себя как в командном пункте обеспечения безопасности. Таким поведением страдал Kia Quoris или ранние Volvo XC60, в которых все пищало и мигало. Škoda делает все мягче. Перемигивается, вибрирует, упирается. В целом водителю воспринимать это легче, нет раздражения и не хочется все отключить. Тут даже старт-стоп работает комфортно, надо просто привыкнуть отпускать на желтый тормоз.

САММАРИ

Отдавал я машину с легким сожалением. Она умело подстраивается под твоё настроение. Едет быстро или медленно, но всегда комфортно и с заботой, стараясь не отвлекать водителя на мелочи, которые машина может сделать сама. К примеру, включить свет, отрегулировать температуру, держать дистанцию или двигаться по выбранной полосе. При этом весьма динамична и реально экономична — средний расход поездки оказался меньше 9 литров на сотню.

Совершенствовать шасси дальше, в общем-то, некуда, но системы повышения комфорта и безопасности развиваются в таком темпе, что автомобилестроение просто не успевает выпускать новые машины. Каждая новая модель — это плюс несколько поколений помощников. Любопытно посмотреть, что научатся делать сравнительно бюджетные машины в следующей итерации.

Благодарим за помощь в проведении тест-драйва официального дилера Škoda «Авто Премиум».



Текст и фото: Алексей Лебедев

Забутые тайны Зимней войны



Исторические события, происходившие на территории современной Ленинградской области в 1939-1940 годах, почти всегда ассоциируются с Зимней войной между СССР и Финляндией. В самом начале этой кампании Советский Союз успел применить военные корабли. По местам тех боев, проходивших на побережье Ладожского озера, мы и решили проехать, а заодно осмотреть фортификации совсем иной эпохи — времен Петра I.



БОИ НА ЛАДОГЕ

Получив независимость от РСФСР, руководство новообразованной Финляндии опасалось продолжений военных конфликтов с восточным соседом. Прежде всего военачальники рассматривали неблагоприятные сценарии с высадкой советского десанта. За побережье Балтики опасаться не приходилось: в наследство от империи здесь финнам достались хорошо оборудованные и вооруженные форты и батареи. А вот берег Ладожского озера до того времени никак не укреплялся. Высадка десантов на озере считалась основной уязвимостью обороны. Поэтому в 1920-х годах началось строительство фортификации на берегах Ладоги и реки Бурной. Одна из таких батарей, принявшая бой с силами РККА, и стала объектом нашего посещения.

Батарея Ярсева была построена в 1921 году частной компанией, получившей заказ от финского правительства. Она представляла собой бетонное сооружение с двумя открытыми орудийными двориками, соединенными подземным коридором. На батарее были установлены 120-миллиметровые орудия «Армстронг» образца 1890 года. Недостатка в старых пушках у финнов не было — их просто сняли с одной из приморских батарей.

Расположение фортификации оказалось довольно уязвимым для корабельной артиллерии и зимнего десанта. Да и для советской разведки работы по укреплению побережья Ладоги не стали тайной. Поэтому вокруг финны оборудовали пулеметные точки и поставили зенитные пулеметы на крышах казармы и офицерского дома.

В 1939 году батарея приняла первый бой. Тогда лед встал на Ладоге довольно поздно, и к батарее подошли два советских пограничных катера, по которым

финны открыли огонь. Катера повреждены не получили и открыли ответную стрельбу, ранив трех солдат на батарее. На следующий день огонь велся по тральщикам Ладожской военной флотилии. Анализируя бой, советское командование сделало расчет дальности боя батарейных орудий. Все дальнейшие взаимные обстрелы происходили с безопасных дистанций и не наносили вреда обеим сторонам. Неприятности финнам доставляла лишь советская авиация, уничтожавшая деревянные строения батареи.

Такое достаточно вялое противостояние длилось до марта 1940 года, когда стороны конфликта заключили перемирие. Двое суток финны демонтировали на батарее все ценное и покинули ее, оставив после себя лишь голые стены.

Батарейные пушки находятся сейчас в военном музее Хельсинки, а остатки взорванных укреплений так и стоят на живописном Ладожском мысу. Подъезд

к месту нельзя назвать сложным для внедорожника, однако от поездки сюда на обычной легковой машине лучше воздержаться.

ФОРТ ПАТОНИЕМИ

Двухэтажный артиллерийский форт Патониemi на берегу Суходольского озера входит в число укреплений линии Маннергейма. Финны построили его в 1924 году и надолго о нем забыли, посчитав не слишком значимым и устаревшим объектом. Однако в 1939 году были задействованы все имеющиеся ресурсы и Патониemi получил три орудия, а с флангов были построены два небольших пулеметных дота.

В декабре 1939 года форт потерял пулеметноекрытие в результате обстрелов советской артиллерией. Бойцы РККА несколько раз вплотную подходили к укреплению и даже предприняли попытку заложить взрывчатку на его крыше. Однако первые серьезные повреждения удалось нанести лишь в феврале 1940 года, когда после двух прямых попаданий произошел подрыв боезапаса одного из казематов. Гарнизон сумел потушить пожар и даже забаррикадировать пробоины, однако боеспособность укрепления заметно снизилась. Последующие обстрелы привели к тому, что использовать форт было уже невозможно. Он прекратил оборону и был подорван изнутри советскими саперами.

Сегодня руины форта окружены городком рыбаков, постаравшихся оборудовать свой быт с максимальным комфортом и установивших на подъезде к мысу самодельные ограждения. По этой причине последние 200 метров до Патониemi придется проделать пешком.

Дорога к мысу оказалась довольно непростой за счет глубокой колеи, поэтому было принято решение оставить недостаточно подготовленные машины перед началом сложного участка.





Однако даже эта предосторожность не спасла участников выезда от необходимости разматывать лебедку и доставать буксировочные тросы.

УЛИЦКИЙ ШАНЕЦ

В 1721 году Россия и Швеция заключили Ништадтский мир. Граница между странами значительно изменила свои очертания, увеличив площадь Российской империи. На карте нашей страны появились Выборгская и Кексгольмская провинции Финляндии. Однако отечественные полководцы понимали возможность реванша со стороны шведов. На тот момент основные пути к Петербургу были надежно перекрыты, но оставались дороги, по которым враг мог осуществить переброску войск в обход действующих крепостей. В этой связи было принято решение о строительстве четырех новых укреплений, защищающих все сухопутные пути.

Улицкий шанец был возведен для прикрытия дороги из Петербурга в нынешний Приозерск. В то время бассейн Вуоксы был таков, что строительство предполагалось осуществить на узком перешейке, затрудняющем для противника обход фортификации. Редут шанца был построен в форме звезды со стороной около 140 метров для расширения секторов обстрела и оборудован валом и бруствером. Гарнизон укрепления превышал тысячу бойцов.

Этой крепости так и не пришлось отражать атаки противника. Война пришла сюда лишь в прошлом веке, добавив окопы и ходы сообщения, а также воронки от снарядов.

К сожалению, редкий образец фортификации XVIII века сегодня никак не охраняется. Тем не менее лучи звезды отчетливо видны в лесу Карельского перешейка и очень неплохо сохранились. Подъезд к укреплению особых сложностей не вызвал.

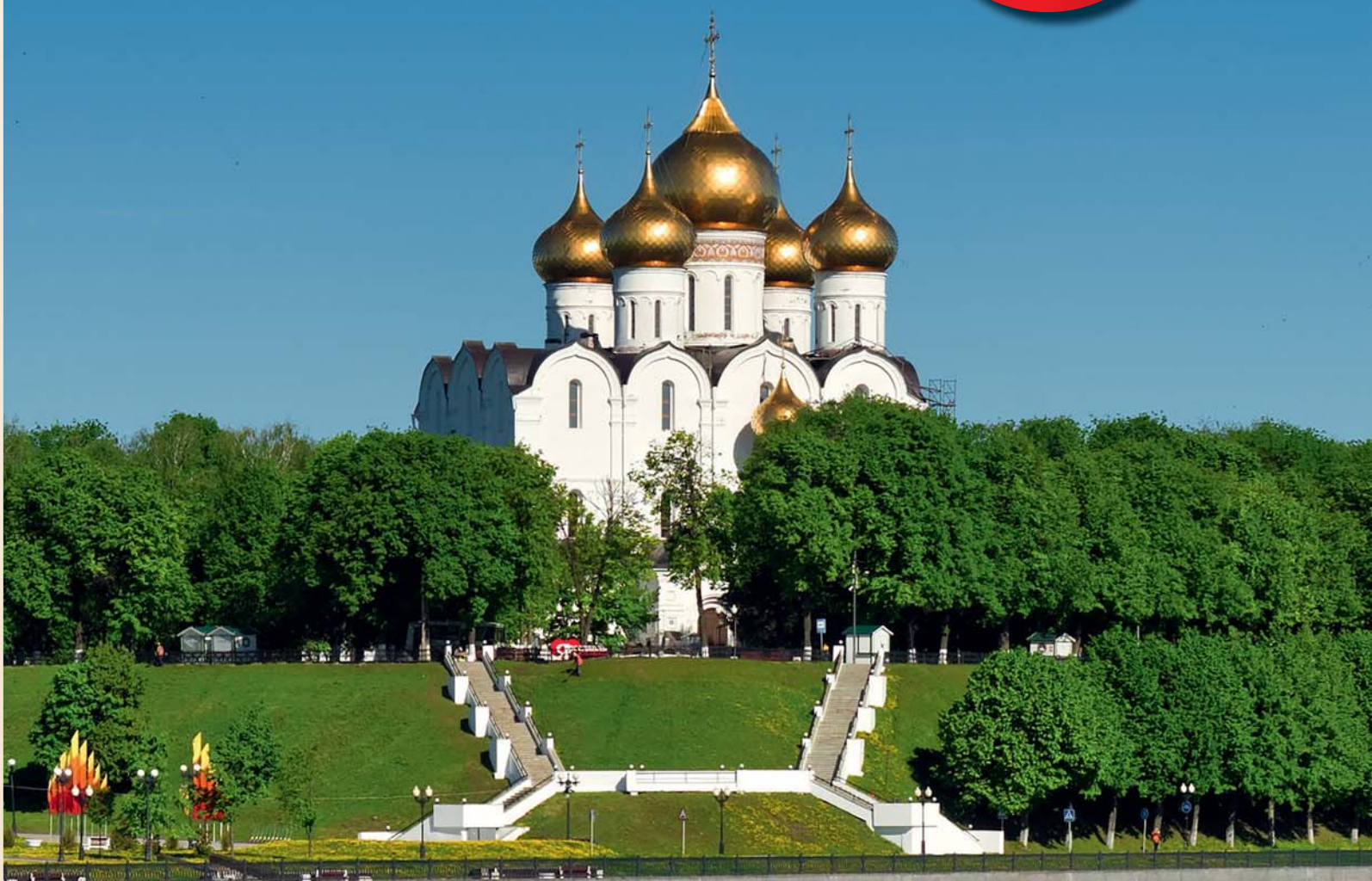
КООРДИНАТЫ ТОЧЕК ОСМОТРА

Батарея Ярисея —
N 60° 39.765' E 30° 31.672'
Форт Патониemi —
N 60° 36.729' E 30° 24.122'
Улицкий шанец —
N 60° 37.742' E 30° 29.630'



Виртуальное путешествие «Заправки» по популярным туристическим местам России продолжается. На этот раз мы отправляемся в Ярославль. Этот город официально признан столицей Золотого кольца. Его исторический центр идеален для пешеходных прогулок, а от обилия достопримечательностей здесь буквально разбегаются глаза. Рассказываем, что обязательно нужно посмотреть, если вы планируете побывать в Ярославле.

ЧТО ОБЯЗАТЕЛЬНО
НУЖНО
ПОСМОТРЕТЬ
В СТОЛИЦЕ
ЗОЛОТОГО КОЛЬЦА



В Ярославль за красотой и историей



Текст: Константин Гаврильчик
Фото: WIKIPEDIA.ORG



ЯРОСЛАВСКАЯ СТРЕЛКА

Осмотр Ярославля рекомендуем начать со Стрелки — это место слияния Волги и Которосли, которое является историческим сердцем города. Отсюда берет начало более чем 1000-летняя история нынешней столицы Золотого кольца. Согласно легенде, именно в этом месте в 1010 году Ярослав Мудрый основал новый город. А дело было так.

Ярослав, который в то время княжил еще в Ростове Великом, объезжал свои владения и неожиданно наткнулся на племя язычников. Те особого восторга по поводу визита приезжего князя не выказали и напустили на него медведицу. Это и стало их главной ошибкой. Ярослав осерчал, победил грозного зверя в честном бою, а затем покорил и строптивых язычников. А заодно решил заложить в месте слияния рек город с крепостью, чтобы торговые суда свободно могли ходить по Волге. Новый город в честь основателя нарекли Ярославлем.

Эта часть Ярославля с тех пор сильно изменилась, и сегодня панораму Стрелки определяют отреставрированные архитектурные памятники XVII-XIX столетий и несколько новоделов. Главный из них — Успенский кафедральный собор, утраченный в 30-е годы XX века и отстроенный заново к 1000-летию Ярославля. Сегодня храм вновь обрел статус духовного центра города.



Стрелка — отличное место для прогулок, тем более что набережная здесь двухуровневая. Гулять интереснее по верхней части — отсюда открывается великолепный вид на Волгу и Которосль. Здесь находятся и главные достопримечательности. Среди них: Митрополичьи палаты, Волжская башня, Музей истории Ярославля, десятки усадеб и купеческих домов, радующих глаз своей самобытной красотой. В нижней части

набережной тоже есть на что посмотреть. Правда, достопримечательности тут более новые, эту часть парка создали около десяти лет назад — к 2010 году. Здесь можно насладиться шоу светомузыкального фонтана, прогуляться по берегу Волги и пропустить по стаканчику в одном из местных кафе. А главное, волжский ветер миглом выдувает из головы все печали и тревоги. Проверено на себе!



ЦЕРКОВЬ ИОАННА ПРЕДТЕЧИ

Следующая достопримечательность, которую обязательно нужно посетить, — церковь Иоанна Предтечи. Этот храм является одним из самых знаменитых и самобытных мест Ярославля — неслучайно именно его изображение красуется на оборотной стороне тысячерублевой купюры. Церковь Иоанна Предтечи — единственный пятнадцатиглавый храм страны, который будто бы сошел со страниц русских сказок. К сожалению, далеко не каждый путешественник, оказывающийся в Ярославле, видел его уникальную красоту. Все дело в том, что церковь расположена вдалеке от нынешних туристических маршрутов — в бывшей слободе Толчково. Именно ее жители в XVII веке решили создать храм, которому не будет равных по красоте и величию.

Возводили церковь всем миром: одни помогали деньгами, другие преподноси-

ли ценные вещи, к примеру, из Казани в Ярославль привезли Царские врата великолепной работы, третьи просто предлагали свою помощь в строительстве. Возведение храма продолжалось с 1671 по 1687 год. Рядом с ним вознеслась 45-метровая шестиярусная колокольня. Мастера, выполнявшие декоративную отделку, постарались на славу: храм был украшен разноцветными изразцами, золочеными подзорами, растительными орнаментами и фигурными кирпичами. Этой красотой восторгались не только простые люди, но и царственные особы. Привлекала она и известных художников — у Василия Верещагина есть даже картина «Папёрть церкви Иоанна Предтечи в Толчкове».

Если приехать в Ярославль с 1 мая до 1 октября, когда храм открыт для посещения, можно повторить сюжет этого полотна в виде фотографии с участием друзей или родственников. Если же ваш визит случится в другое время, придется

ограничиться селфи на фоне церкви Иоанна Предтечи — с тысячерублевой купюрой в руках, разумеется. А снимки затем выгрузить в социальные сети: себе на память и друзьям на зависть.

СПАСО-ПРЕОБРАЖЕНСКИЙ МОНАСТЫРЬ

Знакомство с городом невозможно представить и без посещения Спасо-Преображенского монастыря — одного из самых древних мужских монастырей России, который иногда называют Ярославским кремлем. Мощные белоснежные стены надежно охраняют просторную его территорию от городской суеты. Кажется, в этом тихом, уютном уголке навсегда остановилось время, туристы это чувствуют и невольно понижают голос, чтобы громкими разговорами не нарушить царящую здесь атмосферу.

Спасо-Преображенский монастырь являлся участником многих важнейших исторических и переломных событий в жизни Ярославля и страны в целом. Сюда любил наведываться Иван Грозный. В 1609 году его стены выдержали 24-дневную осаду сподвижников Лжедмитрия II, не позволив неприятелю пробиться на территорию монастыря. 27 июля 1612 года из монастыря в освободительный поход на захваченную поляками Москву отправилось 25-тысячное войско ополченцев, возглавляемое Мининым и Пожарским.

Наконец, именно здесь в приделе Спасо-Преображенского собора среди уникальных древних рукописей президентом Академии художеств и страстным коллекционером графом Мусиным-Пушкиным было обнаружено легендарное «Слово о полку Игореве» — чудом дошедшее до нас свидетельство о жизни древних русичей, которое до сих пор приковывает к себе внимание не только специалистов. Прикоснуться к истории этого литературного памятника сегодня можно, посетив единственную в



СТЕЛА «КЛЯТВА КНЯЗЯ ПОЖАРСКОГО»



России экспозицию, посвященную «Слову о полку Игореве», расположенную в Трапезной палате.

Самым старым из дошедших до нас храмов является Спасо-Преображенский собор с уникальными фресками времен Ивана Грозного. Кроме него, на территории монастыря расположены другие достопримечательности. Среди них: церковь Чудотворцев Феодора, Давида и Константина, Воскресенская и Введенская церкви, Келейный корпус, Трапезная палата и 32-метровая монастырская звонница. На ее вершину ведет узкая витая лестница, по которой непременно стоит подняться на смотровую площадку: отсюда открывается великолепный вид на Спасо-Преображенский монастырь и город в целом. Поверьте, лучшего места для селфи в Ярославле не найти. Кроме того, на звоннице можно увидеть 18 колоколов, самый крупный из которых — «Благовестник» — весит более ста пудов.

МУЗЕЙ НА ЛЮБОЙ ВКУС

Ярославль не зря называют городом тысячи церквей. Если вы серьезно интересуетесь лишь православным зодчеством, можете просто бродить по городу неделями, любуясь шедеврами старых мастеров. Остальным же мы рекомендуем посетить и другие достопримечательности Ярославля. К примеру, один из самых необычных музеев города «Музыка и время».

Это первый частный музей в России, основанный фокусником, иллюзионистом, артистом оригинального жанра и заядлым коллекционером Джоном Мостославским. В экспозиции представлены старинные музыкальные инструменты и механизмы, часы, колокола и т. д. Главная прелесть заключается в том, что все экспонаты находятся в рабочем состоянии. Вы сможете насладиться звуком граммофонов и патефонов, музыкальных шкатулок и шарманки. Услышать «голос» самых разных старинных часов: настенных, настольных, напольных, каминных и даже каретных. Все они настроены на разное время, чтобы вы могли узнать, каким разнообразным бывает часовой бой. Кроме того, посетители могут поддержать некоторые экс-



понаты в руках и сделать фотографии на память.

Еще одна необычная экспозиция — шоу-макет «Золотое кольцо». Идея ее создания пришла в голову предпринимателю Андрею Назарову. На реализацию проекта потребовалось 2 года, в течение которых почти 150 специалистов трудились над созданием целого мира. Художники и инженеры не просто собрали в одном помещении миниатюры городов Золотого кольца, они передали их движение, звучание и атмосферу, а также воссоздали главные культурные объекты. Результат работы мастеров впечатляет — макет насыщен сюжетами и событиями и позволяет всего за пару часов познакомиться с главными достопримечательностями сразу 13 городов нашей страны и узнать о жизни и быте их жителей. Словом, если у вас нет возможности совершить настоящее путешествие по Золотому кольцу, определенно стоит посетить эту замечательную экспозицию. Обещаем, вы не пожалеете!

ЯРОСЛАВСКИЙ АРБАТ

В Ярославле можно не только восхищаться красотой архитектуры и расширять кругозор, посещая местные музеи, но и просто прогуляться по историческому центру. Лучше всего для неспешного променада подходит улица Ки-

ва — одна из визитных карточек города и единственная пешеходная улица в его центре, за что ее называют ярославским Арбатом. Здесь всегда кипит жизнь, планирует празднующаяся публика, создают свои произведения и особое настроение уличные музыканты и художники, манят вывесками бары и рестораны на любой вкус. Здесь можно найти яства без глютена и вегетарианский сэндвич, порадовать себя вкуснейшим харчо и сочными хинкали, отведать жареную дорадо, нежнейшую пиццу или зажигательную тортилью. Найдутся и места, где можно выпить кружечку-другую пенного крафта, пропустить пару коктейлей или вкусить несколько шотов текилы. А заодно подумать, что же создает неповторимую атмосферу Ярославля? Его замечательные видовые набережные, многочисленные и каким-то чудом уцелевшие до наших дней церкви и храмы? Его музеи, заботливо сохраняющие для нас память давно ушедших лет? А может быть, ритм его жизни, неспешный и позволяющий замечать окружающую красоту и получать удовольствие от жизни? По своему опыту скажу: для того чтобы ответить на эти вопросы, одного визита в Ярославль оказалось мало. Поэтому готовьтесь к тому, что, оказавшись в этом городе в первый раз, вам захочется вернуться сюда еще. Я лично приеду обязательно, тут хорошо!

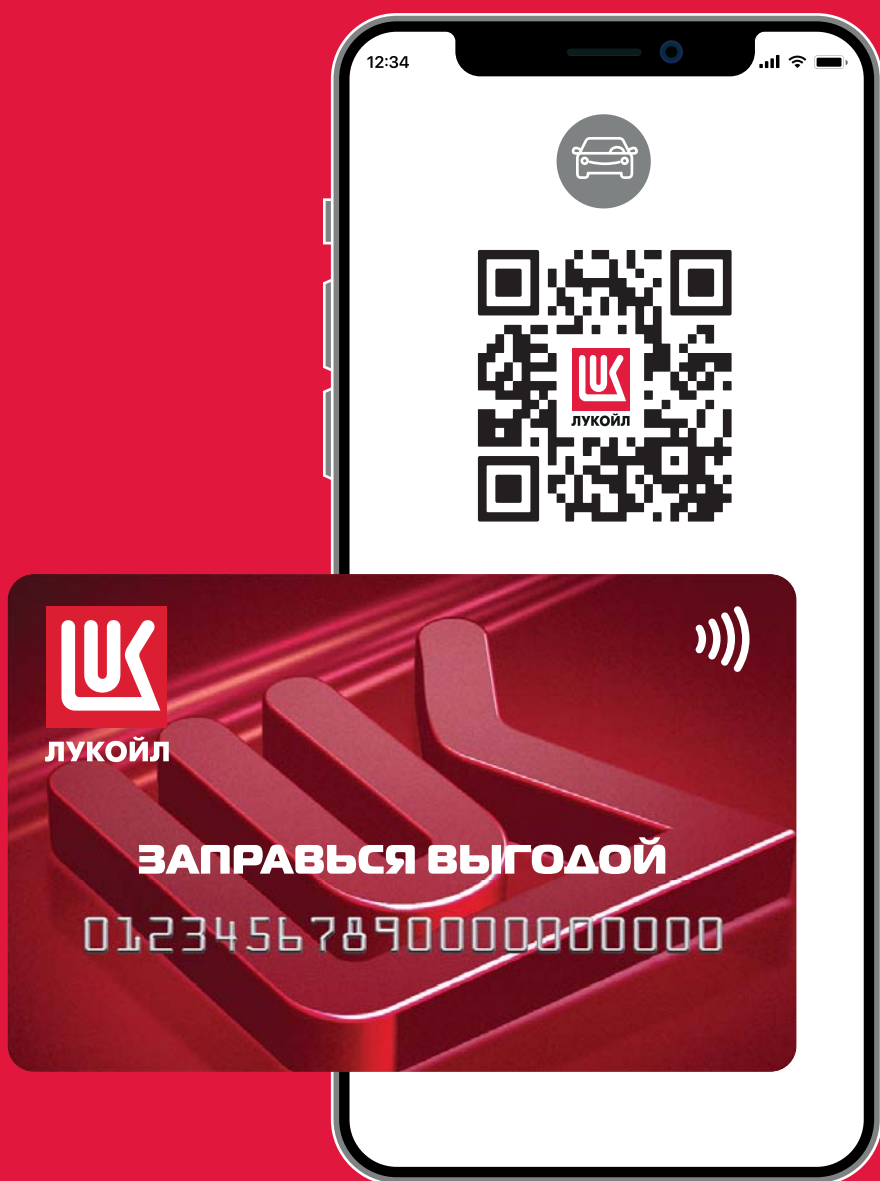


Заправляйтесь **ВЫГОДНО!**

С МОБИЛЬНЫМ ПРИЛОЖЕНИЕМ

«АЗС ЛУКОЙЛ»

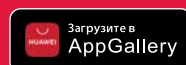
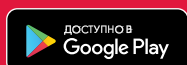
для автомобилистов



- СКИДКИ:
до 10% на топливо,
до 15 % на товары
кафе и минимаркета
- АКЦИИ на АЗС,
предложения
от партнеров

auto.lukoil.ru

 [@lukoilazs](https://www.instagram.com/lukoilazs)



РЕВОЛЮЦИОННОЕ ТОПЛИВО ЭКТО 100



АБСОЛЮТНАЯ ЭНЕРГИЯ РОЖДАЕТ АБСОЛЮТНУЮ СКОРОСТЬ

ЭКТО 100

