

сентябрь 2021 #4 (064)

Chevrolet Camaro получит новый мотор

06



Renault Duster II:
удобный и безопасный

В городе Сочи — здорово
очень

12

19



ПУТЕШЕСТВУЙ С ЛУКОЙЛОМ!

Для Участников Программы лояльности
«ЗАПРАВЬСЯ ВЫГОДОЙ»



от

35_л

60_л



АИ/СУГ



ДИЗЕЛЬНОЕ ТОПЛИВО

x2
Баллы*



*Акция действует на АЗС «ЛУКОЙЛ», расположенных на автомобильных дорогах федерального значения в России. Дополнительные Акционные Баллы не более, чем на 100 литров в чеке. **Срок действия Акционных Баллов – 20 дней.**

Полная информация об организаторе Акции, сроках, месте и порядке получения Акционных Баллов, адресах АЗС, размещена на Интернет-представительстве Программы по адресу: **auto.lukoil.ru**

 @LUKOILAZS

Период проведения Акции: с **01.04.2021 по 30.09.2021**

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
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 № 576.

Установленные дата и время
подписания в печать —
10.09.2021, 16.00. Фактические
дата и время подписания
в печать — 10.09.2021, 16.00.
Дата выхода — 17.09.2021.

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:
CHEVROLET.COM

**ПОСМОТРЕТЬ ПРЕДЫДУЩИЕ
НОМЕРА ЖУРНАЛА МОЖНО
ЗДЕСЬ:**



PRESS.BMWGROUP.COM

BMW ПРЕДСТАВИЛ НОВЫЙ ЭЛЕКТРОКРОССОВЕР iX3

КОМПАНИЯ BMW представила обновленную версию электрического кроссовера iX3. Продажи новинки в Европе начнутся осенью нынешнего года. Цены на автомобиль стартуют от 67 300 евро, сообщает агентство «Автостат».

От дорестайлинговой модели кроссовер, который будут поставлять со стандартным пакетом M-Line, отличается увеличенной решеткой радиатора, более тонкими адаптивными фарами и новыми бамперами.

В салоне машины установили 12,3-дюймовую цифровую приборную панель, сенсорный дисплей с такой же диагональю и обновлен-

ную мультимедийную систему. Также в iX3 изменили центральную консоль и селектор переключения передач. Кроме того, автомобиль получил новые спортивные сиденья.

Изменений в технической части не произошло. Кроссовер оснастили единственным электрическим двигателем мощностью 286 л. с., передающим тягу на задние колеса. Комплект батарей позволяет проехать без подзарядки до 460 км, а подзарядить их до 80 % можно всего за 30 минут. Разгон до сотни занимает 6,8 секунды. Максимальная скорость новинки — 180 км/ч.

TESLA ВЫПУСТИТ ПРОТОТИП РОБОТА-ГУМАНОИДА

TESLA ГОТОВИТСЯ в 2022 году представить прототип антропоморфного робота Tesla Bot, заявил глава компании Илон Маск. По его словам, прототип высотой около 172 см и весом порядка 56 кг будет оснащен системой искусственного интеллекта, а также набором датчиков, применяемых в электромобилях, производимых Tesla, сообщает ТАСС.

Прототип Tesla Bot будет собран из легких материалов. Робот оснащается монитором, на который выводится полезная информация. Благодаря примерно 40 приводным механизмам модель будет ходить со скоростью около 8 км/ч и сможет поднимать предметы весом до 20 кг. По словам Илона Маска, в первую очередь Tesla Bot будет предназначен для «выполнения сложных и скучных задач» и даже сможет ходить за покупками.

Напомним, по итогам второго квартала 2021 года Tesla показала рекордную квартальную прибыль, которая впервые в истории компании превысила 1 млрд долларов. Выручка американского бренда электромобилей составила 11,96 млрд долларов, чистая прибыль — 1,14 миллиарда.



TESLA.COM

JEEP COMMANDER — НОВЫЙ СЕМИМЕСТНЫЙ КРОССОВЕР

КОМПАНИЯ JEEP представила новый семиместный кроссовер Commander. Премьера модели, разработанной специально для Южной Америки, состоялась в конце августа в Бразилии, сообщает Autonews.ru.

Южноамериканский Commander представляет собой удлиненную версию обновленного европейского кроссовера Compass, дебютировавшего в апреле нынешнего года. Внешне он отличается от него бампером и радиаторной решеткой, а также подросшими габаритами и третьим рядом в кабине.

Салон новинки выглядит практически так же, как и у Compass. Commander

получил ту же 10,25-дюймовую виртуальную приборную панель, а также отдельный сенсорный дисплей информационно-развлекательного комплекса диагональю 10,1 дюйма.

Технические характеристики автомобиля пока не называются. По неофициальным данным, новинку предложат с 1,3-литровым бензиновым турбомотором,

действующим вместе с 6-ступенчатым автоматом, либо с 2,0-литровым наддувным дизелем и 9-диапазонным автоматом. Кроссовер будет доступен в модификациях как с передним, так и с полным приводом.



JEEP.COM

TIGGO 8 PRO ПОЛУЧИТ УМНЫЕ СИСТЕМЫ ПОМОЩИ ВОДИТЕЛЮ

CHERY добавит в линейку флагманского кроссовера Tiggo 8 Pro новую версию Ultimate с комплексом функций помощи водителю ADAS, который предусматривает наличие современных умных систем безопасности, сообщает агентство «Автостат».

Стоимость топовой версии Ultimate составит 2,45 млн рублей. За эти деньги к опциям, которыми богата модель, прибавятся функции системы ADAS. В частности, у таких Tiggo 8 Pro появится адаптивный круиз-контроль и ассистент

круиза, системы распознавания дорожных знаков и автономного экстренного торможения, предупреждения о фронтальном и заднем перекрестном столкновении. Кроме того, в пакет войдут ассистенты удержания в полосе и движения в пробке, а также умный свет. Первые российские дилеры Chery уже получили такие автомо-

били, продажи которых стартуют в ближайшее время.

Напомним, ранее стало известно, что Chery планирует привезти в Россию и полноприводную версию Tiggo 8 Pro. Источник «Китайских автомобилей» утверждает, что такие машины могут появиться у дилеров уже в декабре текущего года. Однако не исключено, что старт продаж отложат на первый месяц 2022 года.



CHERYINTERNATIONAL.COM

ОСАГО НЕ ПОДОРОЖАЕТ ИЗ-ЗА ОТМЕНЫ ОБЯЗАТЕЛЬНОГО ТЕХОСМОТРА

ОТВЯЗКА ТЕХОСМОТРА ОТ ОСАГО лишь незначительно поднимет аварийность и совсем не отразится на цене обязательного автострахования. Упрощенный порядок пойдет отрасли только на пользу, считают эксперты.

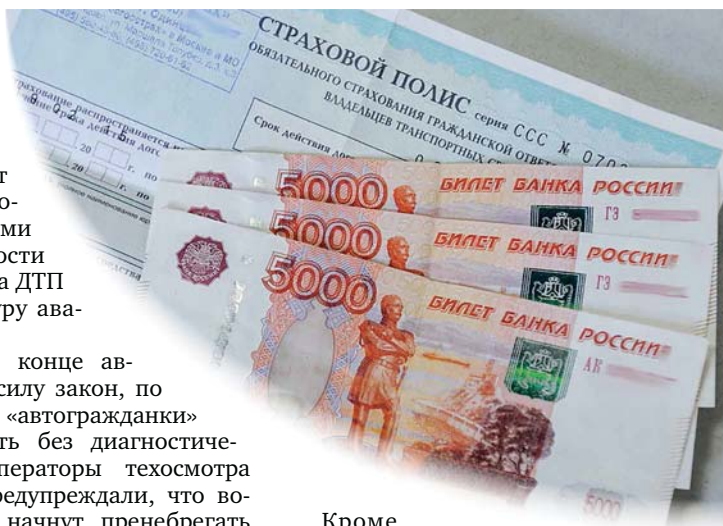
Статистика говорит о незначительной доле аварий по вине неисправных авто. Здесь не предвидится высоких рисков, которые могли бы привести к подорожанию.

«Стоимость полисов не будет расти вопреки слухам, которые появились после отмены обязательного прохождения процедуры техосмотра. По данным Российского союза автостраховщиков, по причине неисправности транспортных средств в стране происходит всего 2 тысячи дорожно-транспортных происшествий со средним убытком в 70 тысяч рублей, — говорит руководитель рабочей группы ОНФ «Защита прав автомобилистов» Петр Шкуматов.

По его словам, убытки от подобных ДТП ежегодно составляют 140 млн рублей. В расчете на 40 млн полисов ОСАГО, которые ежегодно продают страховщики, это даст увеличение сто-

имости каждого полиса в среднем на 3 рубля, или 0,05 %. Очевидно, что страховщики не станут заниматься подобными вещами ввиду ничтожности вклада этого типа ДТП в общую структуру аварийности.

Напомним, в конце августа вступил в силу закон, по которому полис «автогражданки» можно оформлять без диагностической карты. Операторы техосмотра встревоженно предупреждали, что водители массово начнут пренебрегать технической проверкой. Российский союз автостраховщиков возразил, что обязанность проходить техосмотр никто не отменял, а у водителей, не имеющих диагностической карты, могут быть проблемы с урегулированием последствий аварии. Страховщик после выплаты подаст к нему регрессный иск, если к ДТП привела неисправность авто.



MOSCOW-LIVE.RU

Кроме отвязки от страхования, Министерство внутренних дел предлагает упростить и саму процедуру техосмотра — исключить из нее проверку выхлопа, аптечки, стеклоомывателей и некоторых других узлов. Это уменьшит количество необходимого оборудования, сделает техосмотр дешевле.





30 ЛЕТ
ЛУКОЙЛ

ВСЕГДА В ДВИЖЕНИИ!



CAMARO ОТПРАВЯТ НА ПЕНСИЮ В 2026 ГОДУ

CHEVROLET CAMARO ZL1 получит 6,2-литровый мотор V8 мощностью 677 лошадиных сил от «заряженного» седана Cadillac CT5-V Blackwing. Это будет прощальная версия спорткара перед тем, как его окончательно снимут с производства, сообщает портал motor.ru.

Мотор семейства LT4 станет привилегией модификации Camaro ZL1.

Инсайдеры говорят, что она также может получить и другие компоненты от кадиллака — например, углерод-керамические тормоза. Новинка появится в 2023 году и будет доступна всего два-три года, после чего Camaro окончательно снимут с производства, поскольку руководство GM не видит в нем никаких дальнейших перспектив и считает, что продолжать работу над спорткаром

нецелесообразно из-за низких продаж в последние несколько лет.

Напомним, отправить Camaro на пенсию планировалось в 2024 году, однако затем ему продлили жизнь еще на два года. Шестое поколение модели, которое дебютировало в 2016 году, оказалось наименее популярным. В России продажи Camaro завершились прошлой осенью — после того как с января по октябрь 2020 года в стране продали всего 42 авто. Chevrolet готовит на замену спорткару электрический спортседан, разработанный с чистого листа, — он и унаследует культовое имя.



VOLVO ПРИВЕЗЕТ В РОССИЮ ДВА ЭЛЕКТРОКРОССОВЕРА

КОМПАНИЯ VOLVO ПРЕДСТАВИТ на российском рынке электрические кроссоверы XC40 Recharge и C40 Recharge, сообщает «Авторевю».

Подписку на Volvo XC40 Recharge покупатели смогут оформить уже в начале 2022 года. XC40 Recharge — первый серийный электрокар марки, представляющий собой полностью электрическую версию кроссовера XC40, который построен на базе компактной модульной архитектуры CMA. Полноприводный Volvo XC40 Recharge обладает мощностью в 408 л. с. и способен проехать свыше 400 км на одной зарядке. Система быстрой зарядки позволяет восполнить заряд аккумуляторной батареи с 0 до 80 % примерно за 40 минут.

Позже компания Volvo выведет на российский рынок другой электрический кроссовер — Volvo C40 Recharge. Это купеобразная версия модели XC40, которая имеет точно такие же агрегаты и увеличенный запас хода на одной зарядке — 420 км. Стоит отметить, что модель C40 бывает только чисто электрической: в гамме нет ни чисто бензиновых или

дизельных версий, ни даже гибридов.

Других электромобилей под маркой Volvo пока нет, хотя к середине десятилетия их будет уже шесть. Пока что из электрифицированных моде-

лей Volvo предлагает в России только подзаряжаемые гибриды. Это кроссоверы Volvo XC60 Recharge (от 6,4 млн рублей) и XC90 Recharge (от 7,3 млн рублей).



ОБНОВЛЕННЫЙ CHEVROLET TRAILBLAZER — СКОРО В ПРОДАЖЕ

РОССИЙСКИЕ ДИЛЕРЫ CHEVROLET начали прием заказов на компактный кроссовер Trailblazer нового поколения, который поступит в продажу 15 сентября, сообщает агентство «Автостат» со ссылкой на пресс-службу американской марки.

На российском рынке новинка от Chevrolet будет представлена в 4 комплектациях: LS, LT, Activ и RS, с 3 вариантами дизайна и 4 пакетами дополнительных опций. Внешний вид автомобиля отличаются спортивные пропорции кузова, фирменная решетка радиатора, прищуренные фонари дневных ходовых огней и трехуровневая передняя оптика.

Новый Trailblazer оснащен бензиновым турбированным двигателем объемом 1,3 л, который развивает 150 л. с. Расход топлива в смешанном цикле начинается от 5,5 литра на 100 км, а разгон до сотни составляет 9,2 с. Двигатель работает в паре с бесступенчатым вариатором на переднеприводных автомобилях или с 9-ступенчатым автоматом на автомобилях с подключаемым полным приводом (AWD).

В стандартное оснащение новинки входит пакет для плохих дорог, который включает стальную защиту картера и адаптированную для суровых условий эксплуатации подвеску. В конструкцию передних стоек добав-

лен ограничитель отбоя для более комфортного движения по грунтовым дорогам. Дорожный просвет составляет до 194 мм для версий с колесами 18".

Уже в базовой комплектации Trailblazer оснащен 6 подушками безопасности, а также предлагает систему предупреждения о возможном фронтальном столкновении, автоматическую систему экстренного торможения, систему обнаружения пешеходов при движении вперед, систему опреде-

ления расстояния до впереди идущего автомобиля, активную систему удержания в занимаемой полосе, систему предупреждения об объекте, двигающемся поперечным курсом сзади, систему предупреждения о появлении объектов в слепой зоне и HD-камеру заднего обзора при движении задним ходом.

Цены на новинку стартуют с 1,99 млн рублей с учетом предложения по программе Trade-in.



CHEVROLET.COM

ЭКЗАМЕН НА ПРАВА СТАЛ СЛОЖНЕЕ

В РОССИИ НОВЫЙ водительский экзамен смогли сдать с первого раза лишь 148 тысяч новичков, это всего 13 процентов выпускников автошкол. Правила вступили в силу четыре месяца назад. За период с 1 апреля по 20 июля в стране провели 1,15 миллиона таких экзаменов, передает «Коммерсант».

Главным отличием и основной трудностью для кандидатов в водители стали тайна экзаменационного маршрута и отмена «площадки». Парковка и маневры в ограниченном пространстве выполняются теперь в условиях городского движения. А поскольку по новым правилам маршрут нельзя узнать заранее, то его невозможно отъездить перед практической проверкой. Те, кто плохо подготовлен, дезориентируются в городе, где условия движения постоянно меняются, рассказали в МВД.

Это приводит к типичным ошибкам на экзамене. Наиболее часто новички забывают пропустить имеющих приоритет пешеходов или транспорт, включить или выключить сигнал поворота, а при парковке заезжают за сплошную линию разметки.

Насколько эта форма экзамена влияет на аварийность, можно будет су-

дить через год, поясняют в ведомстве. Автошколы и ученики еще не приспособились к новым условиям. По статистике первого полугодия 2021 года, количество спровоцированных новичками аварий уменьшилось на 16 процентов — до 1,1 тысячи происшествий.

Условия экзамена еще будут менять. МВД планирует внести «уточнения в части действий экзаменатора и кандидата в водители при проверке отдель-

ных маневров и действий». Программа обучения в автошколах тоже будет обновлена — впервые за восемь лет. Разработку совместно проведут эксперты Минпросвещения и ГИБДД. Главный смысл преобразований состоит в том, чтобы будущие водители не зубрили правила, а поняли логику принятия решений на дороге. В связи с изменением учебной программы ГИБДД обновит экзаменационные билеты.



AUTOSERVICESPOLSKO

VOLKSWAGEN ID.5 GTX ГОТОВИТСЯ К ДЕБЮТУ

КОМПАНИЯ VOLKSWAGEN представит электроприводный купе-кроссовер ID.5 GTX в рамках Международного автосалона в Мюнхене, сообщает агентство «Автостат» со ссылкой на пресс-службу немецкой марки.

Купе-кроссовер, созданный на базе модульной матрицы электрического привода (MEB), оснащен мощной системой полного привода с двумя электродвигателями. Энергии большой литий-ионной батареи, установленной между осями автомобиля, хватает для поездок на расстояние до 497 км. Благодаря системам подключения модель ID.5 GTX получает обновления по технологии Over-the-Air и оснащена системой Car2X.

Внешний вид ID.5 GTX отличают светодиодные фары с интеллектуальным управлением дальним светом. Световая полоса, которая сужается к логотипу

Volkswagen, гармонично сочетается с тремя крупными подсвеченными элементами сотовой формы со сторон водителя и пассажира, которые дополняют характерную форму фар ближнего света.

Сильно наклоненные передние стойки, смещенные к передней части новинки, дают начало плавной ли-

нии крыши — она низко простирается над кузовом и, сужаясь, постепенно переходит в интегрированный задний спойлер. Ширину задней части кузова подчеркивают горизонтальные линии, среди которых внимание к себе притягивают светодиодные фонари с объемным эффектом и световая полоса.

Сообщается, что продажи модели ID.5 GTX на европейском рынке начнутся в следующем году.



VOLKSWAGENAG.COM

В РОССИИ СТАРТОВАЛИ ПРОДАЖИ ОБНОВЛЕННОГО KIA CERATO

РОССИЙСКИЕ ДИЛЕРЫ KIA начали продажи обновленного седана Kia Cerato. Новинку можно приобрести в шести комплектациях по цене от 1,395 млн до 1,83 млн рублей, сообщает пресс-служба корейской марки.

Габаритная длина нового Kia Cerato составляет 4640 мм, колесная база — 2700 мм, ширина — 1800 мм, высота — 1450 мм. Переднюю часть автомобиля отличают тонкие светодиодные фары, визуально объединенные с широкой решеткой радиатора. Передний бампер с интегрированными дневными ходовыми огнями при-

обрел спортивный облик, а очертания нижнего воздухозаборника вызывают ассоциации с крылом истребителя. Задняя часть имеет выраженную горизонтальную архитектуру, основным элементом которой стала рельефная комбинация фонарей, визуально объединенных полосой по всей ширине автомобиля. Новинка предлагается с колесными дисками нового, более спортивного дизайна, в размерности 16 и 17 дюймов.

Дисплей мультимедийной системы увеличен до 10,25", экран цифровой приборной панели так-

же имеет ширину 10,25 дюйма. Новый блок сенсорных переключателей создаст удобное и комфортное управление мультимедийной и навигационной системами.

У обновленного Kia Cerato расширен список опций комфорта и безопасности, включая парковочный тормоз и систему дистанционного запуска двигателя с помощью смарт-ключа. Также обновлены комплекс систем помощи водителю и информационно-развлекательная система.

Обновленный Kia Cerato доступен в России с бензиновыми двигателями 1.6 MPI и 2.0 MPI мощностью 128 л. с. и 150 л. с. соответственно, которые адаптированы под АИ-92. Первый двигатель будет предлагаться как с механической, так и с автоматической 6-ступенчатой КПП. Для 2,0-литрового мотора доступен только автомат.

Отметим, что новинка стала первой моделью Kia, которая вышла на российский рынок с новым логотипом бренда.



KIA.RU



Розыск украденных машин привел оперов на криминальную авторазборку в Калининском районе. Полицейские задержали группу злоумышленников, специализировавшуюся на французских авто, а также успели спасти от расчленения одну из пропавших машин. Продолжается поиск сообщников, есть вопросы и к руководству гаражного кооператива.

Началась эта история после того, как двое автовладельцев из Калининского и Невского районов обратились в полицию с заявлениями об угоне. У обоих пропали Renault Logan. Опера возбудили дела о краже и вскоре вышли на след похитителей. В гараже на проспекте Непокоренных они схватили двух подозреваемых — 55-летнего жителя Новгородской области и 50-летнего петербуржца. В тот же день на Московском проспекте у площади Победы полицейские заковали в наручники еще одного жителя Новгородчины в возрасте 35 лет. Гараж арендовал старший из новгородцев. Он утверждает, что не знал о преступном бизнесе.

Как рассказали в ГУ МВД по Петербургу и Ленобласти, группа продавала дорогостоящие детали, а остальные части сдавала на металлолом. Фигуранты дела имеют судимости за групповые кражи и грабежи. Приезжие сопротивлялись и были задержаны жестко. Петербургский сообщник не пострадал. Он признает вину. Младший из новгородцев тоже не отрицает. Двое сознавшихся уверяют, что машины не угоняли, а только разбирали. Это соответствует современному разделению криминального труда. Банды, крадущие машины на запчасти, имеют специалистов разного профиля.

Владелец уцелевшего «Рено» выразил уважение полицейским, кото-

рые отыскали его машину за два дня и успели предотвратить уничтожение. В боксе лежали двигатели и другие узлы автомобилей, инструменты для взлома, средства подавления сигналов, приспособление для перебивки номеров автомобильных агрегатов. Рядом со строением были закопаны номера, детали, документы ОСАГО.

Обычно криминальные авторазборки на территории гаражных кооперативов не могут долго вести бизнес без ведома руководства и вахтеров, контролирующих въезд. Пресс-служба ГУ МВД не указала точный адрес КАС, где действовала группа. На проспекте Непокоренных расположена КАС-35. На вопрос редакции дежурный кооператива ответил, что ничего не знает об указанных событиях. В соседнем гаражном комплексе «Пискаревский» администрация сообщила, что к ним полиция не являлась.

Большинство разборок угнанных машин располагается в ближних пригородах Петербурга. В промзонах города тоже есть излюбленные точки притяжения автоворов. Ранее останки украденного транспорта неоднократно находили в ангаре на улице Салова, где расположена площадка для ремонта и разборки авто.

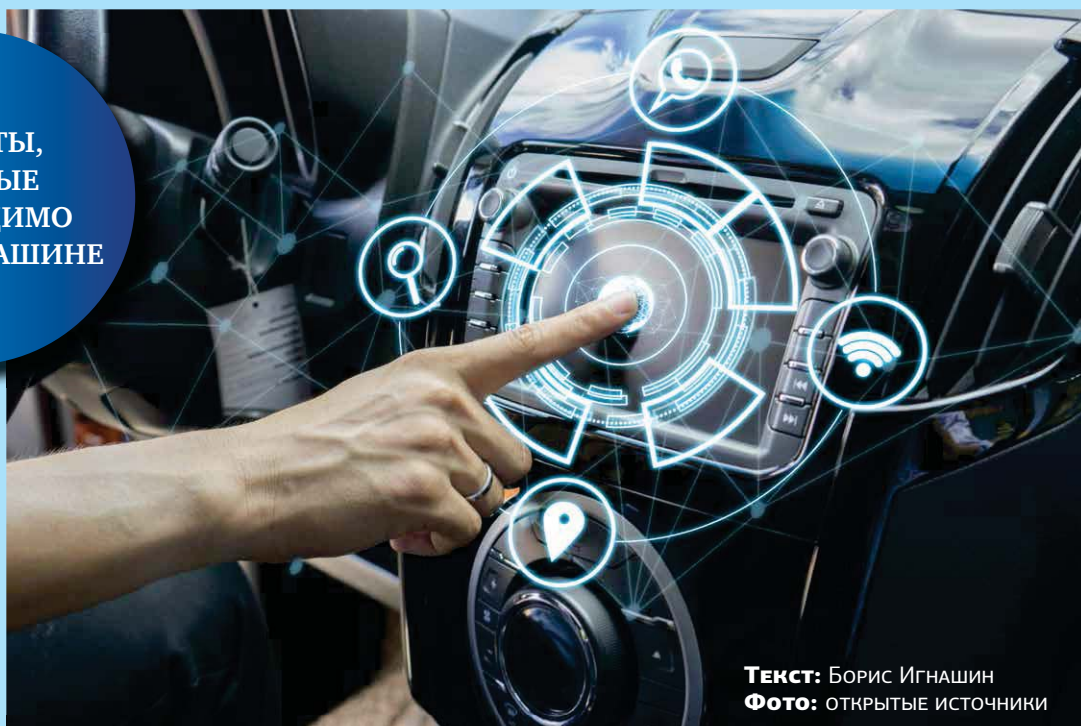
Некоторые автоворы вовсе не нуждаются в мастерских, обходятся без угона и разбирают машины по ночам

прямо на месте. В декабре 2020 и январе 2021 года, по данным канала «78», в Калининском районе неизвестные злоумышленники снимали с припаркованных машин двери, крышки капота, колеса, электронику. Они откручивали детали выборочно, зачастую не обращая внимания на другие, более дорогие и легкоъемные части. Такая избирательность может объясняться просто: преступники работали по заказам, исходя из того, какая запчасть и от какой модели нужна в текущий момент. О поимке этой группы данных нет, но волна ночных ограблений пока стихла. Возможно, это были гастролеры, которые покинули регион, не дожидаясь, пока полиция раскутит их тактику и устроит успешную засаду.



ГАДЖЕТЫ,
КОТОРЫЕ
НЕОБХОДИМО
ИМЕТЬ В МАШИНЕ

Современная машина потихоньку превращается в гаджет с функционалом, о котором еще лет тридцать назад даже писатели-фантасты не могли мечтать.



Текст: Борис Игнашин
Фото: открытые источники

АВТОПОМОЩНИКИ

Адаптивный свет, активные поворотники, круиз-контроль и даже «почти автопилот», навигационные и мультимедийные системы с загрузкой карт и видео через интернет, парктроники и камеры кругового обзора, различ-

ные ассистенты безопасности, умеющие тормозить при опасности и даже просто парковать машину без водителя.

Жаль только, что самые продвинутые из этих замечательных функций недоступны простым людям, машины кото-

рых стоят менее пятидесяти тысяч долларов, а многие просто нельзя купить в России. Впрочем, даже в недорогую машину можно поставить что-то из гаджетов самостоятельно. А без некоторых из них сейчас не обойтись в принципе.

СМАРТФОН И СИСТЕМА ГРОМКОЙ СВЯЗИ

Навигация понемногу превращается в самую важную систему автомобиля. Она и маршрут проложит самый быстрый, и адрес найдет, подскажет, где припарковаться, где находится нужная вам организация, во сколько разводят мосты и где заправить машину. Причем прогресс в этой области идет настолько быстро, что даже на вполне актуальных еще машинах выпуска 2006-2008 годов встроенные навигационные системы смотрятся сейчас как нечто из юрского периода, заставшее динозавров. Да и на многих новых машинах тоже банально удобнее бывает пользоваться смартфоном или планшетом. Хорошо, если есть интерфейс, позволяющий отображать приложения смартфона на штатном экране мультимедийной системы. Но если его нет — не беда, достаточно смартфона помощнее, зарядного устройства и крепления на стекло или на переднюю панель салона, и вот уже в машине есть собственный продвинутый и всегда актуальный мультимедийный центр. Он и музыку может воспроизводить, причем

и через BT-, и через AUX-интерфейсы — смотря что есть в машине. По сути, смартфон сегодня является самым главным и востребованным гаджетом для любого автомобиля. Он и навигацией обеспечит, и мультимедиаконтентом, и аварийной связью. Лучшее смартфона может быть только мультимедийный центр, интегрируемый в машину: с большим экраном, непосредственно подключенный к колонкам и микрофону, когда тот же функционал постоянно привязан к автомобилю, не требует лишних проводов и не занимает прикуриватель.

Улучшить безопасность движения позволяют системы громкой связи для автомобилей. Не секрет, что в большинстве телефонов есть громкая связь, но специализирован-



ное устройство лучше гасит шумы и имеет специально подобранный для условий автомобиля микрофон и более удобные для использования кнопки. Занятно, что качество связи даже не очень дорогих устройств иногда лучше, чем у встроенных в штатную мультимедийную систему премиальных машин. Сказывается слишком большое время разработки встроенных мультимедийных систем у большинства автопроизводителей.

ВИДЕОРЕГИСТРАТОР

Видеорегистратор, напротив, крайне редко имеется среди штатных опций, но как устройство, повышающее шансы на установление истины в любой экстренной ситуации, он крайне важен. Да и просто посмотреть со стороны на собственное вождение полезно любому водителю, многие ошибки более очевидны при спокойном просмотре. К сожалению, даже у машин с кучей камер по кругу запись с них не ведется, поскольку законодательство ряда стран запрещает скрытую запись и ограничивает возможности по видеофиксации на специализированные устройства. В последнее время на служебных машинах видеорегистратор превратился из полезной опции в обязательное к использованию устройство, часто интегрированное в систему управления движением предприятия. А водители легковых машин обходятся комплексами попроще, обычно интегрирован-

ными устройствами на одну или две камеры, не требующими специальной установки. Их просто крепят на лобовое и заднее стекла с помощью клея, присосок или двустороннего скотча, подключают к питанию — и вот уже машина пишет видео.

В последние годы камеры, поддерживающие разрешение меньше FullHD и со слабыми кодеками, не умеющие снимать качественно в сумерках, почти исчезли, а цена вполне пристойных устройств опустилась буквально до тысячи рублей. Часто даже хорошая SD-карта для них стоит дороже вполне качественного девайса. Конечно, можно заменить регистратор смартфоном, но зачем? Специализированное устройство лучше приспособлено для решения этих задач, и лишняя нагрузка вряд ли приведет к падению его ресурса. А качество камер современных смартфонов для такой съемки скорее избыточно.



Правда, устройства с хорошими возможностями коммуникации могут стоить как приличный смартфон, и если вам нужно постоянно копировать снятое видео с кинематографическим качеством картинки, то можно задуматься об установке вместо регистратора экшен-камеры или смартфона.



КАМЕРА ЗАДНЕГО ВИДА

Еще одна опция, которую полезно установить в свой автомобиль, — камера заднего вида. Вместе с парктрониками такое устройство позволит куда увереннее чувствовать себя за рулем большой машины с плохим обзором спереди и сзади. Особенно это актуально для высоких кроссоверов, где не увидеть человека можно не только в задней полусфере, но и просто сбоку от капота или даже перед самой машиной. Опять же штатные камеры машин выпуска буквально пятилетней давности могут оказаться ниже качеством, чем самые недорогие устройства, предлагаемые как дополнительный гаджет. Даже на многих современных машинах камеры могут показывать в сумерки бессмысленную кашу из шума с едва заметными контурами предметов, тогда как недорогое устройство (в сравнении с ценой штатной системы) обеспечит картинку куда как лучше. Правда, часто на таком устройстве показ траектории весьма условен — не хватает качественной калибровки, но это решаемая проблема и не самая полезная опция для такого устройства.

ДАТЧИКИ КОНТРОЛЯ ДАВЛЕНИЯ

Датчики контроля давления воздуха в шинах — очень полезная штука. Они позволяют избежать лишнего расхода топлива и изменения сцепных свойств резины из-за потери давления или его избытка. Это была недорогая функция, которая к тому же была часто привязана к одному комплекту резины, и ее могли отключить после поломок и сбоев. Позже на недорогих машинах научились проводить контроль давления в колесах более простыми способами — опосредованно, через контроль диаметра покрышки. Но всегда можно добавить функциональности, установив систему TPMS (именно такое сокращение обычно используется) самостоятельно. Благо нужно лишь поставить 4 датчика в колеса. Самые простые си-



стемы даже не требуют замены корпусов нипелей, их ставят вместо колпачка, а работают они по bluetooth со смартфоном. У более продвинутых систем блок ставится внутрь колеса, как заводской, и работает с отдельным блоком контроля, который уже может выводить показания как на собственный дисплей или экран мультимедийной системы, так и на смартфон.

САММАРИ

В общем-то, число опций, которыми стоит дополнить свой автомобиль, еще достаточно велико. Тут и программируемые реле паузы стеклоочистителей для машин, где этой опции нет, и разнообразные подогревы — от банальных «попогреев» до ТЭНа в климатическую систему и автономных подогревателей, опциональное освещение и многое другое. Сейчас можно даже массаж поставить в кресло настоящий, а не в виде коврика с деревянными кольцами. Но пятерка фаворитов «Заправки» выглядит именно так. А что бы выбрали вы?

Текст: Борис Игнашин

Фото: автора и с сайтов производителя



Renault Duster II: новый, удобный, безопасный

Выход нового поколения Renault Duster — большое событие для российского авторынка. Ведь это самое продаваемое авто в классе на протяжении уже десятка лет, и нет сомнений, что второе поколение останется столь же популярным и востребованным. Конкуренцию модели могли бы составить внедорожники Lada Niva в двух своих ипостасях, но, судя по последним анонсам, наследник «Нивы» будет сделан на той же платформе, что и Duster.

НОВОМУ DUSTER — НОВУЮ ПЛАТФОРМУ

Рассказ о машине стоит начать с описания платформы и связанных с ней нюансов. Не секрет, что первое поколение Duster было сделано на платформе B0, выпускалось с 2010 года и во многом унаследовало технические решения от Logan. Среди них не только такие безусловно положительные особенности, как простота и надежность, но и компоновочные решения, а также невысокое качество материалов салона, что не лучшим образом сказалось на эргономике и стало одним из самых больших недостатков модели.

Не так давно Renault анонсировала платформу CMF-B в двух вариантах: HS

и LS, которые отличаются в первую очередь архитектурой бортовой электроники и проработкой элементов пассивной безопасности. У версии HS, предназначенной для европейских потребителей, больше возможностей подключения различных современных опций, и она чуть прочнее за счет использования высокопрочных сталей и лазерной сварки. А версия LS предназначена для машин, в которых нет автопарковщиков, активного круиз-контроля и отсутствуют высокие требования к интеграции бортовых устройств. Кроме того, LS используют для рынков, где не востребована максимальная пассивная безопасность.

На российском рынке одной из первых машин на новой платформе стал

Renault Arkana. Поскольку на момент его анонса пресс-релиз по CMF-B еще не выпустили, создатели авто изначально рассказали, что основан он на старой доброй B0 после модернизации. Сейчас уже заявлено, что модель создана на CMF-B HS, но первый анонс Arkana не столь уж ошибочен, ведь сама CMF-B в части механики действительно продукт модернизации платформы B0.

Второе поколение Renault Duster основано на CMF-B LS, поэтому некоторые элементы подвесок и кузова схожи с теми, что были у первого поколения. Однако это все же самостоятельная модель и нового тут гораздо больше, чем старого. Заметно это даже не по более сложной электронике. Все же покупа-

тель видит лишь список опций, а что и как реализовано и какие возможности есть у бортовой электроники — это дело десятое. А вот полностью измененная архитектура салона и иной подход к эргономике очевиден.

ВНЕШНОСТЬ СТАЛА НАРЯДНЕЙ

Внешность нового Duster изменили очень аккуратно, понять, что перед тобой второе поколение, получится не с первого взгляда. Сохранен общий силуэт, стилистические решения боковых и передней частей кузова, характерные ручки дверей под обратный хват, передняя светотехника. То, что это именно новая модель, можно понять разве что при взгляде на заднюю часть машины — тут совсем другие фонари, напоминающие Jeer. А также при виде передних крыльев — пластиковая окантовка арки получила дополнительный «нарост» с решетчатой и повторителем поворотов.

Габариты изменились минимально, колесная база такая же, а небольшой прирост длины за счет другой формы бамперов не влияет на габариты салона. Вместе с тем все наружные панели новые, и силовая структура значительно переработана. Изменились толщина металла, тип сталей, точки сварки. Наверное, это почти идеальный компромисс между созданием новой модели и развитием старой архитектуры, где все слабые места уже выявлены. По сути, это совершенно новый кузов в старых габаритах и присоединительных размерах, который по затратам на создание не отличается от совершенно новой модели. Именно по этой причине некорректно говорить, что CMF-B — это то же самое, что и ВО. При внешней схожести внутри они очень сильно различаются.

Вместе с тем внешность Duster изрядно округлилась, появилось больше деталей, прорисовка поверхностей стала немного сложнее, стали заметны аэродинамические элементы в арках. Если поставить рядом машины двух поколений, на ум сразу приходит слово «наряднее». Именно так можно охарактеризовать внешность нового Duster. Да, нет оригинальности, но все по-прежнему практично, удобно, логично. А если нужны эксперименты, к вашим услугам еще два кроссовера от Renault в схожей ценовой категории и почти на том же шасси — Arkana и Kaptur, так что выбор есть.

САЛОН БЕЗ СЛЕДОВ БЮДЖЕТНОСТИ

Самые важные изменения произошли в салоне. Пожалуй, тут Renault Duster перещеголял всех, даже Dacia Duster, ведь салон у российских машин — от более дорогого Arkana и куда качественнее, чем достался европейцам. Никаких следов старого Logan тут нет. Совершен-



но другое решение передней панели с нормальной высотой и компоновкой центральной консоли, полноценными дефлекторами, приятным дизайном и материалами. В топовых комплектациях выглядит все приятно и дорого, нет следов бюджетности, которые изрядно портили жизнь владельцам первого Duster. Вот только пластик тут — софтлук, он только выглядит дорогим и мягким, так что лишний раз руками лучше ничего не трогать. Зато фактура и формы подобраны идеально, фурнитура не упрощена, даже кнопки стали тактильно приятнее.

Доминирующим элементом оформления передней панели у дорогих версий является «планшет» мультимедийной системы Easy Link с богатым набором функций. Варианты попроще довольствуются встроенным дисплеем. Панель автоматического климат-контроля выглядит смело и чуточку футуристично, а ее функционал чуть улучшился — это однозонный климат с подогревом сидений и руля. Панель приборов вполне обычная, но новая — очень лаконичная, с хорошим дисплеем между основными приборами. Руль стал наряднее — и, что приятно, рулевая колонка получила регулировку по вылету. Не то чтобы в старой машине с регулировкой только угла наклона было неудобно, но водители небольшого роста иногда жаловались, что не могут подобрать удобную посадку.

Сиденья спереди и сзади, а также общее пространство мало изменились. В Duster достаточно удобно вчетвером, ширина салона не слишком большая и

«чувство локтя» не оставляет пассажиров, но даже в дальней поездке жалоб не будет, все удобно. Спереди могут разместиться особо длинноногие, на втором ряду просто достаточно места, правда, только в том случае, если передние кресла не сдвинуты максимально назад. Подушка дивана сзади достаточно длинная, а угол наклона ее спинки немного увеличили, и места над головой стало явно больше.

Объем багажника балансирует на пределе практичности, недотягивая до 500 литров, но есть возможность полностью сложить задние сиденья. Есть крепления для груза, имеется достаточно удобная ниша для мелких принадлежностей в левом крыле. Запаска полноразмерная — под полом. В целом машина явно стала лучше, приятнее и удобнее.

ОПЦИИ: НЕОБХОДИМО И ДОСТАТОЧНО

С точки зрения функциональности все неплохо, самые востребованные в наших условиях опции имеются. Подогрев лобового и заднего стекол, форсунок омывателя, зеркал, рулевого колеса, сидений переднего и заднего ряда, ТЭН в климатической системе — все это есть среди опций. Добавился дистанционный запуск двигателя, что удобно в ряде случаев. Для пассивной безопасности имеются передние и боковые подушки, а также штормки, есть крепления ISOFIX для детских кресел и ремни с преднатяжителями. За активную безопасность



отвечает обязательная для полноприводных версий система ESP. К сожалению, для переднеприводных машин в базе ставится лишь ABS. Есть система помощи при торможении AFU, камера заднего вида и парктроники.

Из полезных опций нет разве что более мощных фар и датчика дождя. Впрочем, последний можно поставить, правда, не заводской. Активный круиз — достаточно дорогая опция, и ее просто нет на этой платформе, как и систем распознавания знаков. В теории такие опции могут быть на Arkana, но на деле они не востребованы в России. Зато есть система кругового обзора.

НОВЫЙ МОТОР И ВАРИАТОР

По технической части новый Duster воображение не поражает. Базовый силовой агрегат — 1,6 литра H4M 114/117 л. с., который ставят на многие машины Renault, Nissan и Lada. Сохранили и 2-литровый атмосферный мотор 143 л. с., старый добрый F4R, который пользовался большой популярностью. Оба мотора доступны только с механикой, причем 1,6 в переднеприводной версии оснащается 5-ступенчатой коробкой, а полноприводные версии 1,6 и 2,0 — уже 6-ступенчатой МКПП с первой «ползущей» передачей. Вариант с автоматом теперь только один — это полноприводный кроссовер с новым мотором 1.3 TCe150 и вариатором Jatco

JF16. В качестве альтернативы доступен 1,5-литровый дизель 1.5dCi с 6-ступенчатой механикой и полным приводом. Если вы водите машину с автоматом, вариантов у вас нет — только топовый мотор или выбор другой модели Renault. Если же любите и умеете ездить на механике, выбор достаточно неплох, ведь и новый топовый двигатель доступен с МКПП. Полный привод в новом Duster реализован, как и в первом поколении модели, простой электромагнитной муфтой — от добра добра не ищут.

Как видно, основные изменения новинки связаны с отказом от сочетания 2-литрового мотора и 4-ступенчатого автомата и появлением нового двигателя с турбонаддувом. Что дает новая связка? Исчезает самый «бензинолюбивый» вариант, который создавал Duster славу очень прожорливой машины. Все же 13-16 литров на сотню — для маленького внедорожника явный перебор. Ну и старая АКПП была не самым удачным творением галлов, работала не очень хорошо, и ресурс у нее был очень умеренный из-за склонности к перегреву и загрязнению масла. Новый вариатор гораздо экономичнее, да и динамика в сочетании с маленьким турбомотором у него очень неплохая. Насчет надежности 1,3 TCe150 беспокоиться, скорее всего, не стоит. Ресурс должен быть на уровне H4M, новый мотор относится к той же серии, но, конечно, он намного сложнее и, как все турбомоторы, не прощает наплевательского отношения и плохого обслуживания.

А главное изменение — применение электроусилителя вместо ГУР в рулевом управлении.

ОДИН ТЕСТ-ДРАЙВ — ДВА АВТОМОБИЛЯ

В рамках тест-драйва нам удалось прокатиться сразу на двух вариантах нового Duster — переднеприводном с мотором 1,6 и самым мощным с турбомотором 1,3 и вариатором. Сравнение двух

сильно различающихся комплектаций получилось очень интересным.

Я понимаю, за что любят кроссоверы крупные люди. Посадка на водительское место напоминает посадку в офисное кресло: немного пригнуться и войти. Новый Duster в этом отношении почти идеален. Правда, нужно следить за тем, чтобы не испачкаться о сильно выступающий декоративный порожек. Но это скорее актуально для поездок по мокрым грунтовкам, в городских условиях порожек будет почти чистым.

В салоне достаточно просторно, главное — не пытаться отодвинуться до упора назад, пользуясь всей длиной ног и регулировкой руля по вылету, иначе «сам за собой» уже не сядешь. На машине с МКПП это получается само собой, левая нога ведь должна нажимать сцепление. А вот если стоит вариатор, то сиденье регулярно оказывается отодвинуто до упора, а руль вытянут. Кстати, сидеть так не очень удобно. Руль приборную панель перекрывает и кромки капота не видно, ехать приходится «на ощупь», полагаясь на чувство габаритов. В остальном в топовой комплектации все отлично — рычаги под рукой, температуру «климат» держит, экран мультимедийной системы на месте, руль просто просится в руки, есть место для телефона внизу консоли. Словом, все удобно и не вызывает раздражения.

А вот к версии с механикой есть претензии. К примеру, наиболее часто используемый диск регулировки температуры расположен со стороны пассажира, к нему нужно ощутимо тянуться, да еще через рычаг КПП. Внизу центральной консоли места больше, окантовка центрального тоннеля совсем другая, но нормальная ниши, в которой телефон не болтается, а именно надежно лежит, тут нет. Как нет и USB-портов, только розетка прикуривателя. Кроме того, простую версию обделили креплениями для напольных ковриков, и они постоянно норовят сбиться под педали. Другие материалы дверных карт и не обшитые кожаном ручки — это не страшно, однако проколы по части эргономики у дешевых версий куда сильнее. А вот пластиковый дешевый руль не так уж плох. Он хваткий и не скользкий, где-то даже приятнее экокожи. Если бы не слой обложки по наружному краю, было бы совсем хорошо.

КОМФОРТ — НА УРОВНЕ

Звук холодного двигателя слышно только первую минуту, потом в салоне тихо. На машине с механикой есть небольшие вибрации, а вот с вариатором вообще незаметно, что мотор запущен. Двигатели заглушены достаточно хорошо, их звук становится явно слышен только ближе к трем тысячам оборотов. 1,6-литровый мотор с механикой такие обороты развивает регулярно, тяги все же мало, приходится его крутить, а вот 1.3TCe работает на очень малых оборотах, его не слышно и в движении.

Общий уровень шумоизоляции явно невысокий. Звуки улицы приглушены минимально, очень хорошо слышен шум резины, а с ростом скорости появляются и аэродинамические шумы. Акустический комфорт до скоростей 130 км/ч вполне приемлемый, если же хочется послушать музыку и поговорить, лучше ограничиться 90-110 км/ч. При такой скорости на гладком асфальте штатная резина достаточно тиха и комфорт максимален. Да и в целом Duster не создан для высоких скоростей, удовольствия от быстрого движения он не дарит, а расход топлива растет. В городских условиях машина с автоматической трансмиссией в своей стихии. Динамика позволяет легко держаться в потоке, шума минимум, вариатор очень предсказуем и постоянно держит мотор в тонусе, небольшие паузы возникают только на старте: не любит коробка резкого ускорения с места. Версия с механикой ощущается более тяжелой, мотор приходится «крутить» даже на пустом автомобиле, чтобы ехать в первых рядах. Вскоре приходит понимание, что лучше «отпустить», ехать не спеша, не втыкать передачи, а плавно переключаться. Так спокойнее и тише. Зато к тормозам претензий нет, никаких сюрпризов они не преподносят. Чуть грубовато работает система при торможении на миксте, но по функционалу все нормально.

Толстая резина и внедорожная подвеска, да еще в сочетании с мягкими сиденьями, на малых скоростях позволяют наслаждаться максимальным комфортом. Машина плывет через трамвайные пути и рытвины, мягко покачивая пассажиров. Жесткие неровности дороги доходят до водителя почти нежно. Салон молчит, на руле все мягко и округло. Дискомфорта не вызывает даже совсем уж убитый асфальт и грунтовка. Приятный запас энергоемкости ощущается всегда, главное — не заиграться в ралли. Версия с турбомотором имеет более низкопрофильную резину, но разница в комфорте невелика, а чуть более подробная передача профиля дороги скорее полезна.

ВНЕДОРОЖНЫЙ ПОТЕНЦИАЛ

Играть в гонщика за рулем Duster не стоит. Машина флегматична, спокойна и послушна. Усилие на руле чуть ватное, но если вы не фанат итальянских или немецких машин со спортивным характером, то вряд ли разочаруетесь. Информативность вполне приемлемая, в городских условиях руль достаточно острый, а на трассе машина демонстрирует высокую стабильность и лишь глубокая колея или совсем резкие маневры требуют повышенного внимания к рулежке. Ну а изысканное усилие в поворотах — это не про кроссоверы на высокопрофильной резине. Главное, что у полноприводной версии есть ESP в базовой комплектации. А переднеприводный вариант на скользких покрытиях наверняка будет достаточно стабилен, если не делать грубых ошибок. На мокром асфальте его поведение скучное и предсказуемое. Полноприводная машина отличается только более быстрыми и выраженными реакциями за счет более жесткой резины и лучшей тяги.

Попытка преодолеть внедорожную трассу закончилась сразу после съезда на размокшую лесную дорожку. Горка покруче — и вот уже штатная резина «замылилась» и машина начала раскидывать грязь и закапываться. Все же проходимость во многом зависит от выбора шин, штатные покрышки годятся лишь для не очень скользких грунтов и плотного песка. С геометрической проходимостью все отлично, дорожный просвет — прежние 210 мм, очень хорошие углы въезда и съезда, угол рампы за счет небольшой базы тоже хороший. При желании машина покажет чудеса на бездорожье, если чуть подготовиться или покрытие будет подходящим. Очень корректно в таких условиях ведет себя вариатор, тяга есть при старте в горку и на крутые препятствия, хотя иногда коробку жалко — мотор уже ревет, а машина чуть двигается. На удивление мала разница между режимами трансмиссии Lock и Auto, но во многом потому, что почти все профильные пре-



пятствия пришлось брать ходом из-за недостаточного сцепления колес. По-суху разница в алгоритмах блокировки муфты привода наверняка должна быть более явной.

САММАРИ

Вспоминая тест-драйвы Renault Duster и Nissan Terrano, я прихожу к выводу, что шасси у машины осталось примерно тем же. Другая рейка и усилитель не сделали ее спортивнее, просто в городских условиях рулить стало чуть приятнее. Управляемость и комфорт если и изменились, то немного. В основном за счет меньшей шумности резины и более тихого мотора 1.3TСе в сравнении со старым F4R. Внешность поменялась мало, машина теперь выглядит приятнее, но главное — это улучшение эргономики и пассивной безопасности. Салон лишился нарочитой бюджетности, которая так раздражала в машине прошлого поколения, когда эргономику приносили в жертву унификации и себестоимости. Ну а смена силового агрегата для версии с вариатором и вовсе сродни революции. В итоге это совершенно другой автомобиль, заметно более удобный и легковой. И, что немаловажно, намного более экономичный.

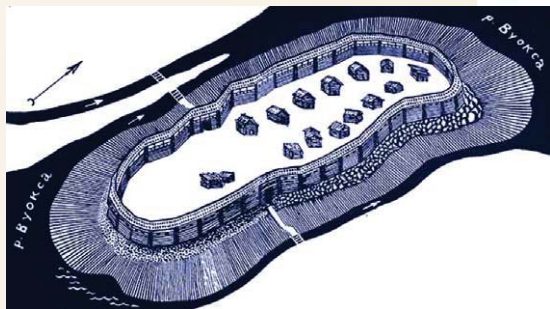


Текст и фото: Алексей Лебедев

В поисках граничных камней Ореховского мира

В 1323 году территорию современной Ленинградской области делили шведская корона и новгородское вече. Именно в этом году соседи подписали в крепости Орешек договор о вечном мире и о разграничении своих владений. Важному событию предшествовало 30 лет войн, причиной которых были попытки шведского короля захватить Карелию и прилегающие земли. Новгородско-шведская граница начиналась в устье реки Сестры и заканчивалась Ботническим заливом. Документ предусматривал, что граница будет маркирована выбитыми на камнях символами двух стран — короной с одной стороны и крестом с другой.

Часовня Андрея Первозванного на Вуоксе ([wikipedia.org](https://ru.wikipedia.org/wiki/Часовня_Андрея_Первозванного))



Тиверский городок, XIV-XV вв.
Реконструкция С. И. Кочуркиной и В. А. Базегского

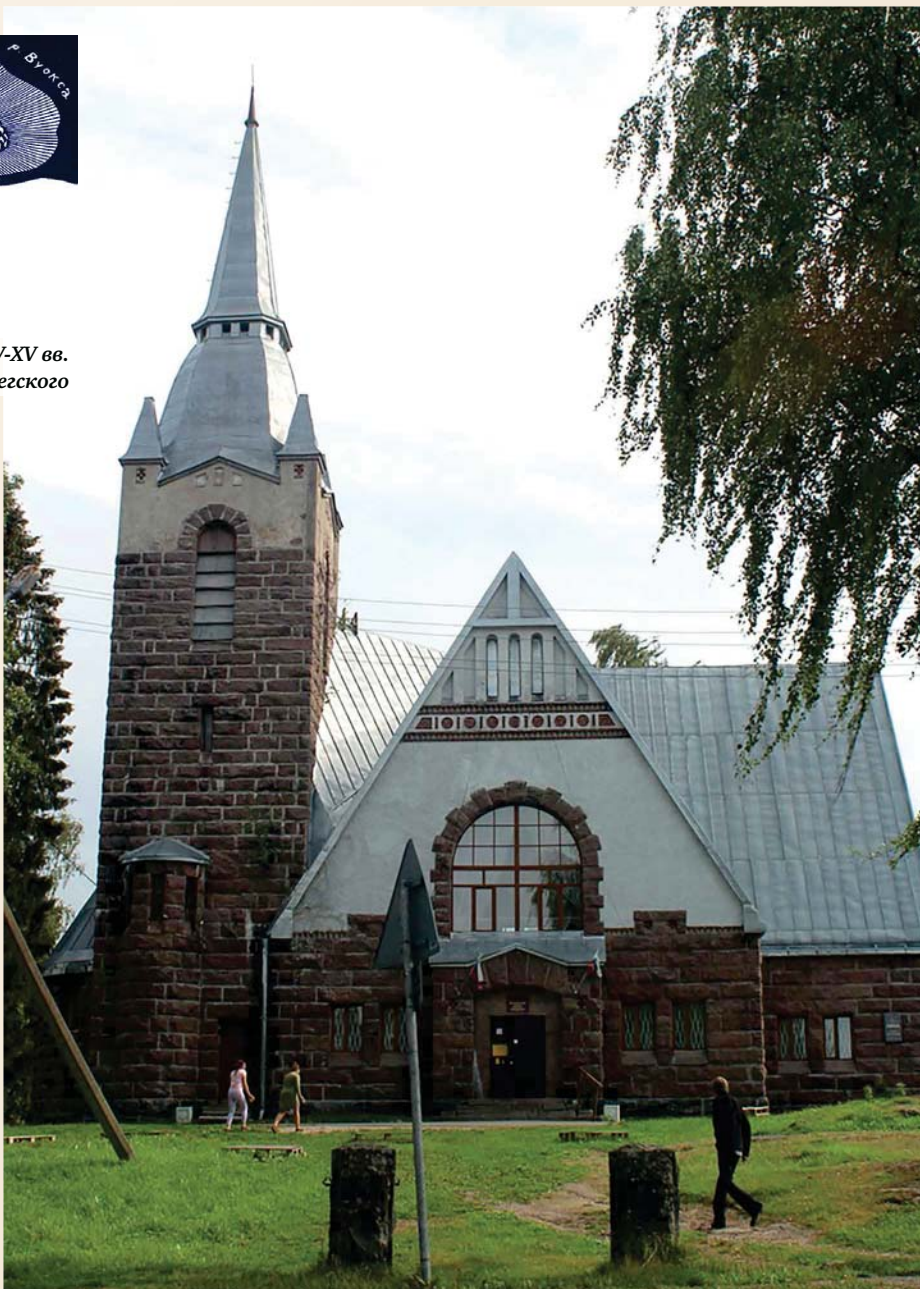
ТИВЕРСКИЙ ГОРОДОК

По тем или иным причинам граничные камни, напоминающие о столь значимых событиях российской истории, оказались незаслуженно забыты. В рамках двухдневной поездки наш коллектив решил посетить три камня разной степени известности и доступности. Одной из целей путешествия по линии старой границы была попытка систематизировать сохранившиеся артефакты и описать, как до них можно добраться. Конечно, в рамках поездки мы не забывали и о других достопримечательностях, встречающихся на нашем пути.

Сбор участников состоялся в первой точке осмотра — Тиверском городке. Сегодня о когда-то грозной крепости напоминает лишь небольшой фрагмент кладки «насухую» из гранитных валунов да камень с крестом. В период обострения отношений Новгорода и Швеции крепость защищала водный путь из Выборга в крепость Корелу (Приозерск). Первый раз данный форпост упоминается в рукописях XIV века, хотя археологи уверены в том, что появился он гораздо раньше, а разрушен был, судя по всему, во время одного из шведских походов на Корелу.

По дороге были осмотрены некоторые местные достопримечательности. Церковь Андрея Первозванного построена в начале 2000-х на маленьком каменном островке посередине Вуоксы по образцу старинных русских деревянных церквей. Из-за необычного расположения храм был занесен в Книгу рекордов Гиннеса и крайне популярен у паломников и туристов. Относительно недавно на островок был сооружен мост.

Следующим архитектурным объектом стала кирха в поселке Мельниково. Это уже четвертый храм, стоящий на этом месте. Красивая и хорошо сохранившаяся кирха была построена по проекту архитектора Йозефа Стенбека в 1912 году. Здание, рассчитанное на одновременный прием тысячи прихожан, хорошо сохранилось за счет того, что с 1969 года в нем разместился совхозный Дом культуры. Учреждение функционирует и по сегодняшний день, а его радужный персонал организовал в кирхе небольшую экспозицию, посвященную истории здания и самого поселка.





БЕЛЫЕ ГРИБЫ ВМЕСТО КАМНЯ

После посещения кирхи наша группа отправилась на поиски первого граничного камня. Надо отметить, что окрестности поселка Мельниково еще с финских времен изобилуют дорогами. По некоторым из них можно проехать лишь на серьезном полноприводном автомобиле. При этом до конечной точки часто можно добраться на любом транспорте, просто увеличив общую дистанцию и пользуясь путями-дублерами. К сожалению, современные системы навигации не наделены способностью оповещать владельца о состоянии каждой дороги и просто рассчитывают кратчайший путь. А он далеко не всегда оказывается проходным...

В результате, всего лишь единожды воспользовавшись тросом, наша небольшая колонна прибыла на разворотный круг финской дороги — точку наименьшей удаленности от камня Rajulahti на Любимовском озере. Такие поворотные круги финны строили у последнего, туликовского хутора для удобства снегоуборочной техники. Искомый камень относится к наименее известным маркерам старой границы — в качестве начальных координат мы обладали примерными координатами и фотографией самого межевого знака. От поворотного круга пришлось пройти около 5 километров по пересеченной местности и еще прилично поплутать по берегу самого озера. К сожалению, отыскать камень так и не получилось. Пришлось вернуться к машине и отправиться искать место для ночлега. Единственной компенсацией нашей неудачи стала собранная по дороге сумка белых грибов.

ПРИКЛЮЧЕНИЯ ПРОДОЛЖАЮТСЯ

Второй камень, на поиски которого мы отправились на следующий день, куда как более известен. Его имя Солнечный камень, или Päiväkivi. В интернете можно найти множество отчетов

о посещении данного места. Да и добраться к нему значительно легче — пешком нужно пройти всего 2 километра, а если подойти по воде, то от берега Вуоксы и вовсе подать рукой. У камня установлена памятная табличка. А вот

поиск самих граничных символов на огромном, стоящем посреди леса валуне оказался задачей не слишком легкой даже с учетом наличия фотографий, позволяющих приблизительно понять, где искать.

Третий камень из числа осмотренных — один из самых известных и посещаемых граничных камней. Его имя Ristikivi (Крест-камень). Он не так велик, но находится гораздо ближе к городу, в паре сотен метров от асфальтированной трассы. Чья-то заботливая рука даже соорудила мостки через канаву для удобства посещения и осмотра.

По итогам вылазки стало ясно, что для сохранения столь важной части отечественной истории нужно продолжить выезды к камням, чтобы потом распространить полученную информацию, позволяющую всем любителям путешествий как минимум узнать побольше о граничных камнях и иметь понимание о возможностях их поиска и трудностях проезда. Словом, для нас эта история стала первым звеном целой серии путешествий по линии старой границы, так что приключения продолжаются.



КООРДИНАТЫ ДОСТОПРИМЕЧАТЕЛЬНОСТЕЙ

Тиверский городок —
60°50'10" с. ш. 29°49'01" в. д.

Церковь Андрея Первозванного —
N60.87700° E29.82501°

Кирха в Мельниково —
N60.92317° E29.76064°

Päiväkivi — Солнечный камень — N60.676781° E29.807830°

Ristikivi — Крест-камень — N60.378459° E30.087895°



ЧТО
ОБЯЗАТЕЛЬНО
НУЖНО
ПОСМОТРЕТЬ
В ЮЖНОЙ СТОЛИЦЕ
РОССИИ

В городе Сочи — здорово очень

Виртуальное путешествие «Заправки» по популярным туристическим местам России продолжается. На этот раз мы отправляемся в Сочи. Сегодня этот южный город славится не только своими темными ночами, но и Олимпийским парком, знаменитыми на всю страну горнолыжными курортами и единственной в России трассой «Формулы-1». Рассказываем, что обязательно нужно посмотреть, если вы планируете посетить Сочи.

Текст: КОНСТАНТИН ГАВРИЛЬЧИК

Фото: WIKIPEDIA.ORG

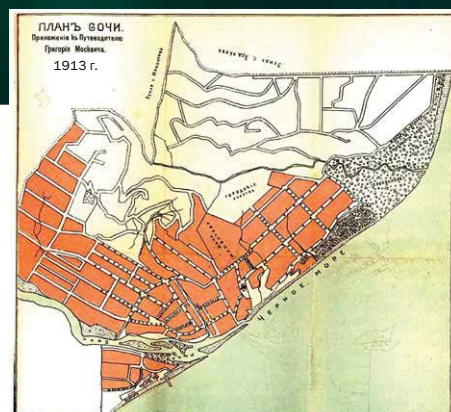
ОЛИМПИЙСКИЙ ПАРК

В советское время Сочи ассоциировался у большинства жителей нашей страны исключительно с пляжным отдыхом. Сегодня же туристов привлекает сюда не только море. Достопримечательностей в этом южном городе и его окрестностях столько, что на их осмотр может уйти не один отпуск. Причем многие из них появились не так давно.

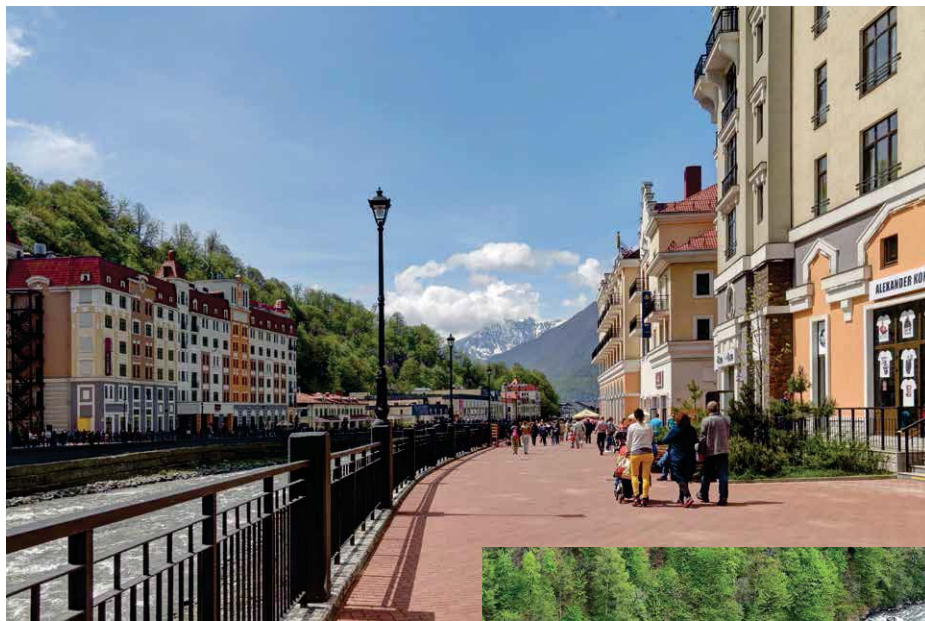
Самой известной из новых достопримечательностей Сочи является Олимпийский парк. Здесь можно увидеть множество спортивных и инфраструктурных объектов, построенных с нуля к зимней Олимпиаде 2014 года. Самый

яркий из них — поющий фонтан, знаковый многим россиянам по церемонии открытия сочинских Игр. Даже далекие от спорта люди приезжают в парк, чтобы насладиться красотой грандиозного светомузыкального шоу. Представление проходит каждый день, но время его проведения меняется в зависимости от сезона, так что лучше уточнить расписание загодя.

Среди спортивных объектов достойны внимания стадион «Фишт», ледовые дворцы «Айсберг» и «Большой», «Адлер-Арена» и ледовая арена «Шайба». Оценить их архитектурные достоинства и сделать на их фоне яркое и запоминаю-



щееся селфи можно в любой момент. Однако гораздо интереснее побывать внутри, купив билет на какое-либо спортивное мероприятие или музыкальный концерт.



КРАСНАЯ ПОЛЯНА

Любителям лыж и сноуборда обязательно стоит побывать в Красной Поляне. Это горный район Сочи, находящийся в 42 км от побережья Черного моря. Благодаря проведению Олимпиады место это сильно преобразилось и сегодня по праву считается столицей зимнего отдыха страны. Большой плюс Красной Поляны в том, что здесь расположены сразу четыре горнолыжных курорта: «Роза Хутор», «Газпром Альпика», «Газпром Лаура» и собственно «Красная Поляна», которая раньше называлась «Горки Город». Общая протяженность местных трасс — около 160 км. Такой обширной зоны катания в России больше нет, поэтому любой лыжник или сноубордист найдет себе склон по душе.

Самый большой и популярный из курортов Красной Поляны — «Роза Хутор». Именно здесь во время зимних Игр соревновались горнолыжники, однако местные склоны вполне пригодны и для райдеров-любителей. На курорте есть зеленые трассы для новичков, множе-



ство синих и красных трасс — для продвинутых лыжников и сноубордистов.

Расположенный неподалеку «Газпром Альпика» скорее подойдет для более опытных катальщиков — здесь расположены красные и черные трассы. Следующий курорт — «Красная Поляна» — можно назвать более универсальным. Тут имеются хорошие учебные трассы с удобными подъемниками и детские школы, где вашего ребенка поставят на лыжи или сноуборд. Есть также трассы для опытных райдеров и замечательные места для любителей фрирайда.

По другую сторону реки Мзымта расположен курорт «Газпром Лаура», который отлично подходит для любителей неспешного катания по синим и зеленым трассам. Хотя тут найдутся места и для более опытных райдеров, предпочитающих красный и черный уровни сложности.

Помимо катания, в Красной Поляне есть масса других вариантов провести время весело и увлекательно. Здесь можно покататься на квадроциклах и снегоходах, заняться альпинизмом, отправиться в аквапарк «Галактика», из бассейна которого открывается захватывающий вид на горные хребты.

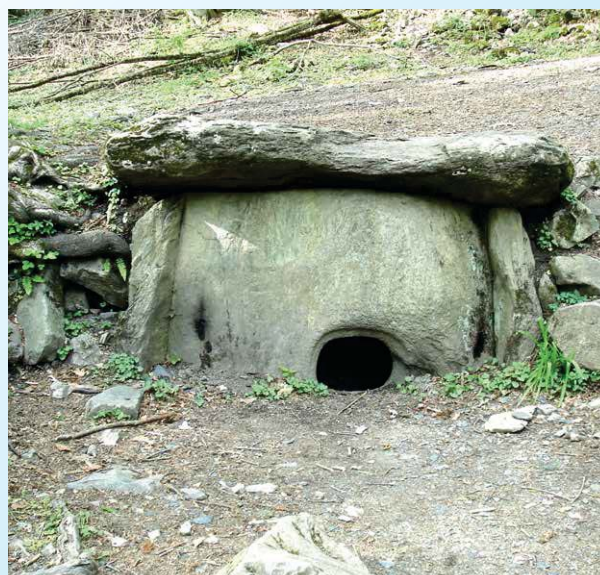
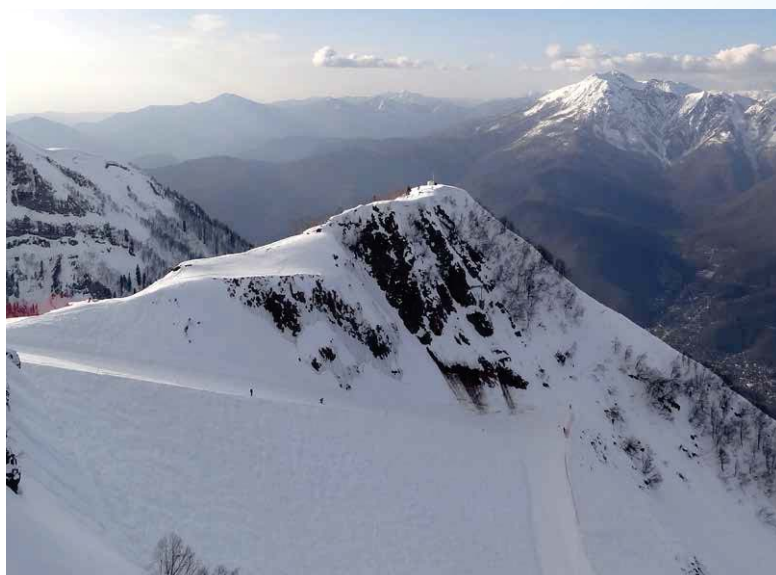
Словом, в Красной Поляне можно найти самый разный отдых на любой вкус и кошелек, поэтому ехать сюда можно и семьей, с детьми, и шумной компанией знакомых, и даже в одиночку, ведь друзей вы тут точно найдете. Не верите — зайдите в недавно открывшийся Музей друзей. Вам там точно понравится!

ДОЛЬМЕНЫ

В Красной Поляне можно увидеть и еще одну удивительную достопримечательность Большого Сочи — дольмены. Внешне эти сооружения больше всего напоминают

огромные каменные скворечники. Откуда они взялись, никто не знает. Ученым удалось определить лишь их примерный возраст — около 5000 лет. Как их строили — тоже не очень понятно. Отдельные плиты, из которых сложены дольмены, весят около 70 тонн. Как древние люди могли обрабатывать такие большие каменные глыбы и укладывать их, остается загадкой.

Нет единого мнения и по поводу того, для чего дольмены предназначались. Версии на этот счет существуют самые разные. Одни исследователи считают,



что дольмены, подобно египетским пирамидам, выполняли роль гробниц. Другие полагают, что они позволяли подключаться к информационному полю Земли. Третьи придерживаются точки зрения, что данные мегалитические сооружения возводились вдоль линий разлома земной коры и являются местами силы с колоссальной энергетикой. В пользу последней версии говорит тот факт, что многие люди, оказавшись рядом с дольменами, испытывают душевное умиротворение, гармонию с окружающим миром и невероятный прилив сил.

Прикоснуться к тайне древних дольменов и почувствовать на себе их уникальную энергетику можно не только в Красной Поляне. Всего на территории Большого Сочи расположено около 200 таких сооружений. Самыми популярными у туристов являются Черкесский камень, Волконский дольмен, Сырный камень и Долина дольменов, в состав которой входит 12 мегалитов.

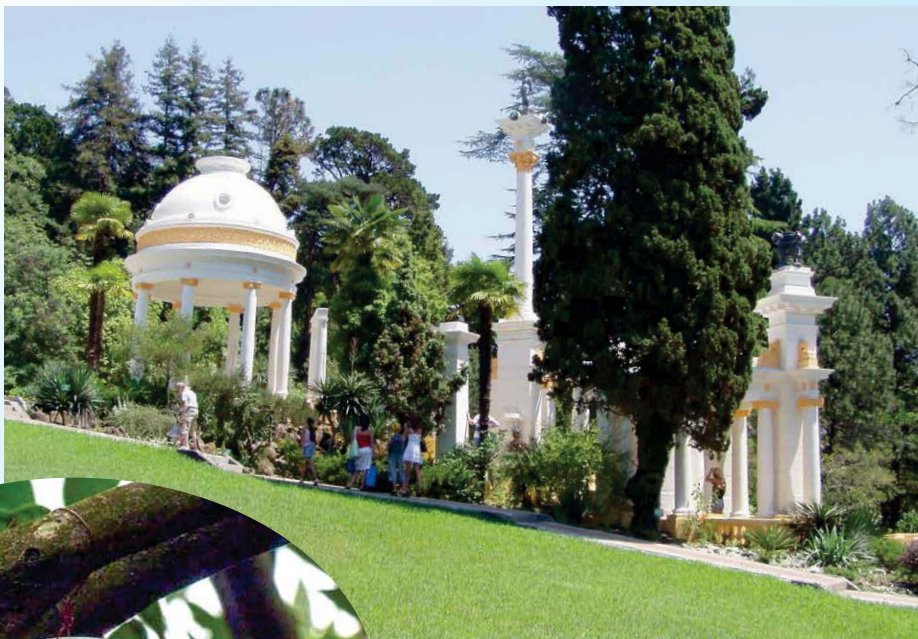
«ДЕРЕВО ДРУЖБЫ»

Любителям экзотических растений обязательно нужно посмотреть на «Дерево Дружбы». Посадил его в 1934 году селекционер Федор Зорин. В мае оно цветет белыми душистыми цветами, а осенью ветки склоняются под тяжестью плодов — все они разные по форме, размеру, вкусу и цвету. Здесь цитрусовые почти всех возможных «национальностей»: японские мандарины, итальянские лимоны, непальские апельсины, американские грейпфруты, китайские кинканы.

Всего на дереве около 600 прижившихся подвоев более чем из 160 стран мира! Причем каждый из них авторский. Год за годом дают урожай веточки первого космонавта планеты Юрия Гагарина, олимпийской чемпионки Ирины Родниной, первого президента России Бориса Ельцина и других известных людей. Говорят, что именно «президентские» цитрусы особенно хороши на вкус. Хотите проверить, так ли это, приезжайте в Сочи в конце октября — начале ноября, когда можно будет попробовать очередной урожай.

ПАРК «ДЕНДРАРИЙ»

Достоин внимания путешественников и знаменитый сочинский «Дендрарий». Этот парк, основанный еще в XIX веке, является одним из самых популярных туристических объектов. Здесь можно погулять в зарослях бамбука, сфотографироваться в роще секвой, посмотреть на мамонтовое дерево и узнать много смешных названий растений, например лох колючий или зизифус настоящий.



Кроме того, в «Дендрарии» есть обзорная площадка, откуда открывается великолепный вид на Сочи, башню на горе Ахун и начало Кавказского хребта. Добраться туда можно пешком через парк, но гораздо интереснее подняться на площадку по канатной дорожке.

А самое замечательное, что в любое время года в

парке вы обязательно найдете какие-нибудь цветущие растения. Весной можно любоваться цветением сакуры и магнолии. В межсезонье тут цветут камелии, османтусы, юкка, бругмансия, лантана и еще два десятка растений с малоизвестными названиями.

Всего в «Дендрарии» представлены 1800 видов субтропических деревьев и кустарников из Северной Америки, Австралии, Новой Зеландии, Евразии. Рядом со многими зелеными экспонатами есть таблицы с текстовой информацией и QR-кодами, которые можно считать с помощью специального приложения.

ТЮЛЬПАННОЕ ДЕРЕВО

Видели ли вы когда-нибудь тюльпаны, растущие на ветвях огромного дерева? Если нет, тогда смело поезжайте в поселок Головинка. Здесь можно увидеть еще одну природную достопримечательность Сочи — тюльпанное дерево. Его высота — около 35 метров, диаметр кроны — 27 метров, а ствол настолько толст, что его едва могут обхватить 8 взрослых мужчин. Во всех путеводителях сказано, что дерево в 1840 году посадил сын прославленного героя войны 1812 года — генерал Раевский-младший. Однако бабушки, которые торгуют у чудо-растения орешками и медовухой, уверены, что ему не менее 600 лет от



роду. Вот только объяснить, как дерево из Северной Америки оказалось на сочинской земле, они не могут.

Любоваться тюльпанным деревом лучше всего в пору его цветения — обычно это происходит в конце мая — начале июня. Зрелище это яркое и незабываемое. Листья дерева похожи на лиры, цветы немного напоминают по форме тюльпан, отсюда и название, а силуэт плода — 5-6-сантиметровую шишку. Все это источает тонкий приятный аромат и является точкой притяжения и источником качественного нектара для пчел.

Тюльпанное дерево привлекает туристов не только своей красотой и исполинскими размерами, но и связанными с ним легендами. Пожалуй, самая забавная из них касается дупла, которое нельзя не заметить на стволе. Считается, что оно способно исполнять самые сокровенные человеческие желания. Правда, для того, чтобы это произошло, нужно обязательно кинуть в дупло монетку. Ее номинал народная молва не уточняет, хотя интуитивно понятно, что чем больше — тем лучше. Ну и попасть в дупло нужно обязательно, иначе ничего не получится.

ВОРОНЦОВСКИЕ ПЕЩЕРЫ

Если вы предпочитаете более активный отдых, отправляйтесь в Воронцовские пещеры. Поверьте, любая прогулка по пещерам — это яркое и увлекательное приключение, особенно для человека городского, который если и спускался под землю, так только на эскалаторе. По этой причине отправляться в пещеры лучше в составе организованной группы. Под землей вас первым делом ждет



радость узнавания базовых навыков работы с альпинистским снаряжением, поскольку никаких ступенек и лестниц там нет. Впрочем, как и освещения. Зато у вас есть шанс увидеть фантастические по красоте подземные водопады, сталактиты со сталагмитами, огромные залы, до потолка которых не достает луч фонарика. А еще в пещерах можно постичь темноту. Участники группы один за другим гасят фонарики, и, когда последний из них погас, ты начинаешь терять чувство реальности. Тишина вокруг такая, что слышно, как бьется собственное сердце. Вскоре от страха девушки начинают инстинктивно жаться поближе к

мужчинам, давая им почувствовать себя смельчаками и героями.

Кстати, во время вашего дальнейшего путешествия под землей смелость вам не раз еще понадобится. После всех «шкуродеров» и прогулок ползком для выхода из пещеры нужно будет преодолеть 2-метровый «сифон» с ледяной водой. Зато, вынырнув с другой стороны, вы будете чувствовать себя хотя и мокрым, но абсолютно счастливым. Останется лишь вернуться в Сочи, съесть только что пойманную форельку, запив ее белым вином, чтобы потом зажигать до самого утра. Спать в этом городе — преступление.



ЗАПРАВЛЯЙТЕСЬ **ВЫГОДНО!**

Программа лояльности
«ЗАПРАВЬСЯ ВЫГОДОЙ»

СКИДКИ:



до 10%
на топливо



до 15% на товары
в магазине на АЗС

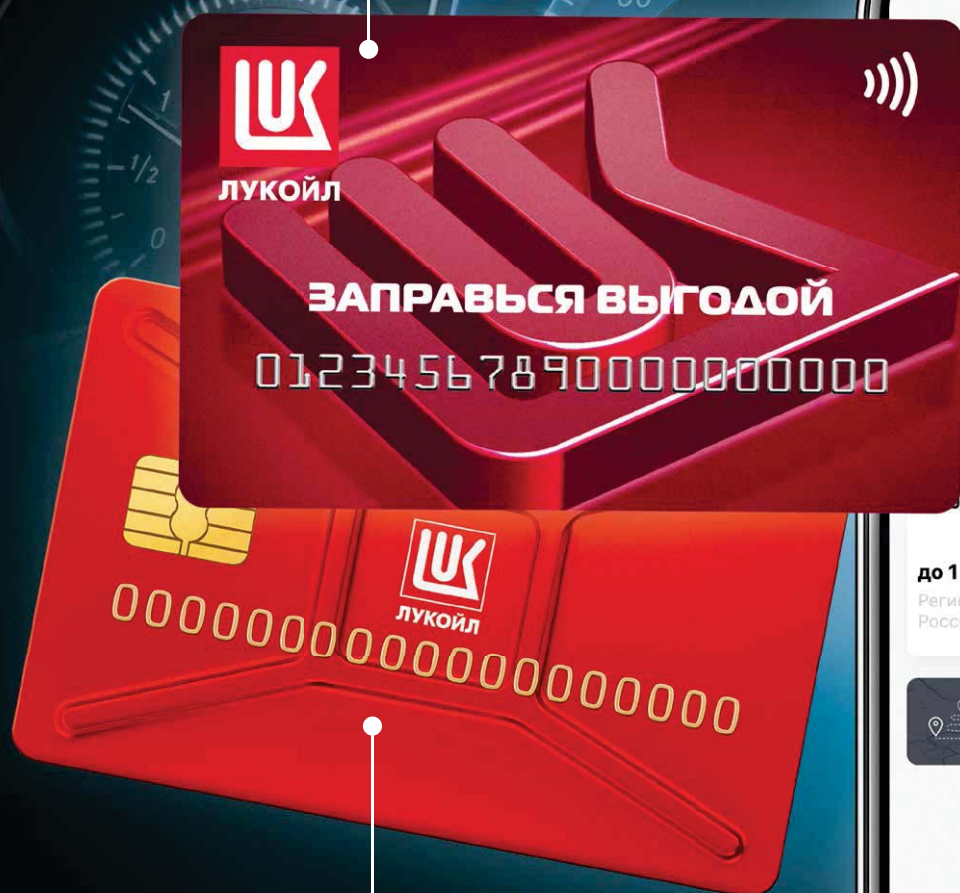
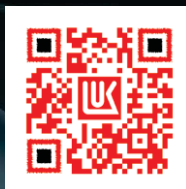
Подробности на сайте:

auto.lukoil.ru

Скачайте

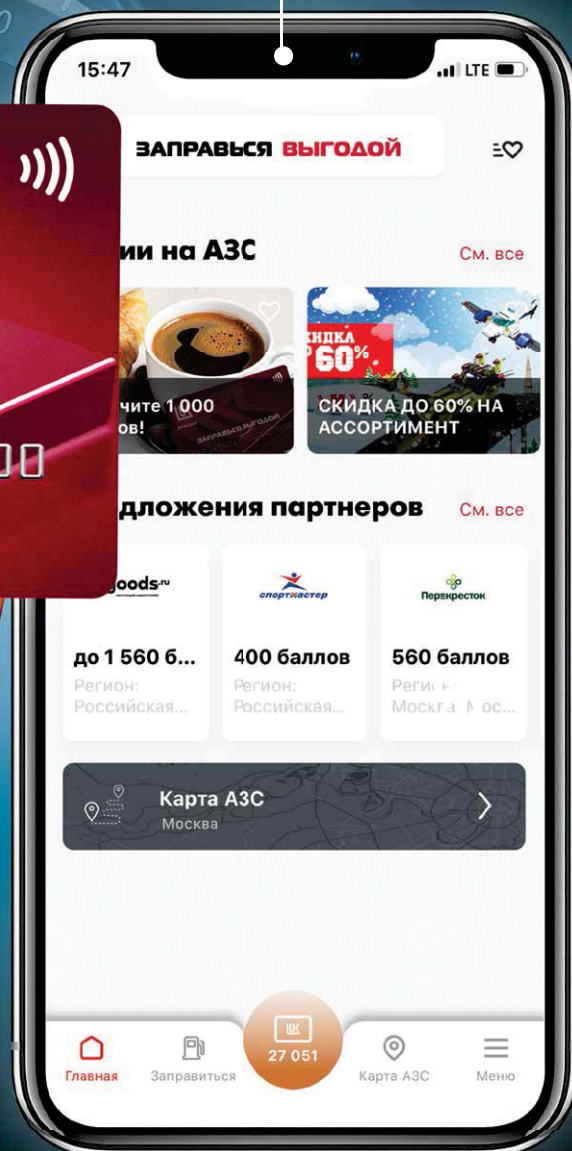
Мобильное приложение

«АЗС ЛУКОЙЛ»



Топливная карта «ЛУКОЙЛ»

Удобное решение для Вашего бизнеса



- Контролируйте расходы
- Экономьте на топливе
- Управляйте картами
в Личном кабинете

Поддержка Клиентов ЛУКОЙЛа



ВЫБОРЫ

ДЕПУТАТОВ ГОСУДАРСТВЕННОЙ ДУМЫ



ВЫБИРАЕМ ВМЕСТЕ!

Узнайте всё о выборах



Информационно-справочный центр
ЦИК России

cikrf.ru

8 800 200 00 20