



май 2021 #2 (062)

Pajero — 40 лет в строю! 04



Отчаянные «проходимцы» В Калининград за впечатлениями и янтарем

СКИДКА до 2 рублей на литр





заправка от **1000 р**.

АИ-95 ЕВРО/ЭКТО

скидка

]₽

на каждый приобретенный литр

заправка от **2000 р.**

АИ-95 ЕВРО/ЭКТО

2 Р

на каждый приобретенный литр





Для Участников Программы лояльности «ЗАПРАВЬСЯ ВЫГОДОЙ»

Покупайте топливо АИ-95 ЕВРО или АИ-95 ЭКТО и получайте прямую скидку или дополнительные литры.

- При заправке от 1000 руб. скидка 1 рубль на каждый приобретенный литр.
- При заправке от 2000 руб. скидка 2 рубля на каждый приобретенный литр.

При оплате топлива до его залива в бак вы получаете дополнительные литры на сумму скидки.

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

Период проведения Акции: с 01.05.2021 по 30.06.2021





ИЗДАНИЕ ЗАРЕГИСТРИРОВАНО В УПРАВЛЕНИИ ФЕДЕРАЛЬНОЙ СЛУЖБЫ ПО НАДЗОРУ В СФЕРЕ СВЯЗИ, ИНФОРМАЦИОННЫХ ТЕХНОЛОГИЙ И МАССОВЫХ КОММУНИКАЦИЙ ПО САНКТ-ПЕТЕРБУРГУ И ЛЕНИНГРАДСКОЙ ОБЛАСТИ. СВИДЕТЕЛЬСТВО О РЕГИСТРАЦИИ ПИ № ТУ 78-00915 ОТ 08.07.2011.

Распространяется бесплатно. 16+

УЧРЕДИТЕЛЬ И ИЗДАТЕЛЬ: ООО «ИД «КУРЬЕР-МЕДИА»

ГЛАВНЫЙ РЕДАКТОР

К. Е. ГАВРИЛЬЧИК.

ДИРЕКТОР

Д. Ю. МОСИН

ДИЗАЙНЕР-ВЕРСТАЛЬЩИК

А. С. ФРУМКИН

Адрес издателя и редакции:

197136, СПб, ул. Всеволода Вишневского, д. 12, лит. А, пом. 2H, офис 203, тел. 401-68-30.

Телефоны:

секретарь +7 (812) 401-68-30,

рекламный отдел +7 (812) 401-66-90,

отдел распространения +7 (812) 401-68-30.

Адреса в интернете: COURIER-MEDIA.COM

E-MAIL: info@kurier-media.ru

Отпечатано на полиграфической базе Издательства СПбГЭУ.

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

Тираж 20 000 экз Заказ № 317.

Установленные дата и время подписания в печать -20.05.2021. 16.00. Фактические дата и время подписания в печать — 20.05.2021, 16.00. Дата выхода — 24.05.2021.

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:

Посмотреть предыдущие НОМЕРА ЖУРНАЛА МОЖНО 3ДЕСЬ:





HOBЫE FERRARI — CAMЫE МОЩНЫЕ В ИСТОРИИ

КОМПАНИЯ FERRARI выпустила две новые модификации флагманского суперкара 812 Superfast под названием 812 Competizione и Competizione A. Автомобили получили самый мощный и высокооборотистый двигатель, который когда-либо устанавливался на машины итальянской марки, сообщает портал Autonews.ru.

Речь идет о 6,5-литровом атмосферном моторе V12, развивающем 830 л. с. и 692 H·м крутящего момента — это на 30 л. с. и 26 Н⋅м больше, чем у агрегата стандартного Ferrari 812 Superfast. Двигатель, работающий вместе с 7-ступенчатой роботизированной коробкой, способен раскручиваться до 9500 оборотов в минуту.

Купе 812 Competizione получило и некоторые конструкционные изменения. Так, вместо заднего стекла установили особый алюминиевый обтекатель с массивными воздухозаборниками для оптимизации набегающего потока. На капоте ради снижения массы появилась поперечная планка из углепластика. Кроме того, в целях облегчения конструкции из композитных материалов выполнили ряд элементов в салоне.

В результате автомобиль массой 1487 кг способен набирать первую сотню за 2,85 секунды, а на разгон до 200 км/ч уходит 7,5 секунды, что на 0,05 и 0,4 секунды быстрее стандартного 812 Superfast. Максимальная скорость суперкара осталась прежней — 340 км/ч.

Кабриолет 812 Competizione A получил открытый кузов типа «тарга». Правда, он чуть медленнее купе из-за более высокой массы, однако в Ferrari постарались максимально снизить вес за счет съемной крыши из карбона. Оба автомобиля будут выпущены малыми тиражами, размеры которых не уточняются.



В ПЕТЕРБУРГЕ ОТКРЫЛАСЬ НОВАЯ АЗС «ЛУКОЙЛ»

НА ДОЛГООЗЕРНОЙ УЛИЦЕ, 30, В Петербурге заработала новая заправочная станция «Лукойл». Удобное местоположение делает ее доступной как для водителей, ездящих по городу, так и для автомобилистов, следующих в дальнее путешествие.

На новой АЗС работают магазин и уютное кафе, где можно перекусить вкусными хот-догами, выпить кофе, отдохнуть. Также на станции доступны дополнительные услуги: подкачка шин, зарядка мобильного телефона, протирка стекол и многое другое.

Автозаправочная станция № 78271 реализует высококачественные бензины АИ-92, АИ-95, дизель, а также фирменное топливо под брендом ЭКТО.

На АЗС можно воспользоваться виртуальной или пластиковой картой программы лояльности «Заправься выгодой». Ее использование позволяет участвовать в актуальных акциях и копить бонусы на покупку топлива или сопутствующих товаров.



ДЕТСКИЙ BUGATTI BABY II — ЗА ВЗРОСЛУЮ ЦЕНУ



ФРАНЦУЗСКАЯ MAPKA BUGATTI начала клиентские поставки детского электромобиля Baby II, дебютировавшего два года назад. Стоит новинка вполне по-взрослому — 71 тыс. долларов, сообщает портал autonews.ru.

Один из первых экземпляров необычной модели уже привезли в Дубай, где он будет развозить пассажиров в международном аэропорту Аль-Мактум. Машину с карбоновым кузовом заказал один из операторов терминала для частных самолетов. Bugatti Baby II, окрашенный в ярко-оранжевый цвет, будет использован для перевозки пассажиров между VIPзонами воздушной гавани.

Автомобиль укомплектован светодиодной оптикой, стопсигналами, брызговиками, усовершенствованной системой проводки, а также сиденьем с отделкой из премиальной кожи. Выходную отдачу двигателя Bugatti Baby II можно варьировать от 1,36 до 13,6 л. с. В последнем случае автомобиль массой 230 кг способен ускоряться с места до 60 км/ч за шесть секунд. Максимальная скорость машины — 70 км/час.

Напомним, Bugatti Baby II дебютировал в 2019 году. Он стал современной версией оригинального автомобиля 1926 года выпуска, который Этторе Бугатти создал для своего младшего сына Ролана. Внешность машины была скопирована со знаменитого гоночного суперкара Bugatti Type 35.

PAJERO — 40 ЛЕТ В СТРОЮ!

MITSUBISHI MOTORS окончательно прощается с внедорожником Pajero. Компания объявила о выпуске последней партии модели четвертого поколения, которая производилась 15 лет — с 2006 года, сообщает «Российская

Последние 800 экземпляров легендарного внедорожника завод в Сакахоги собрал еще в марте. Машины выполнены в специальной комплектации Final Edition и вся партия машин экспортирована в Австралию. Под капотом у них установлен 3,2-литровый турбодизель мощностью 189 л. с. и крутящим моментом 441 Н м, работающий с 5-ступенчатой АКПП и системой полного привода.

Final Edition предполагает специальные шильдики на кузове, кожаную отделку салона, накладки на педали из полированного алюминия, люк в крыше.

Напомним, Pajero присутствовал в модельной гамме Mitsubishi с 1981 года. За 40 лет производства общий объем выпуска моделей всех четырех поколений составил более 3,3 млн единиц. Легендарное имя теперь используется только меньшим по размеру рамным внедорожником Pajero Sport.







Арифметика скоростного режима: видим знак «60», едем восемьдесят, держа двадцать в уме. Это нештрафуемый порог. Карательные меры начинаются при превышении разрешенной скорости более чем на 20 км/ч. В будущем планируется снизить порог превышения в два раза — до 10 км/ч.

одготовка данного законодательного новшества в настоящее время обсуждается в федеральном правительстве с подачи мэрии Москвы. По планам, в КоАП будет добавлен штраф за нарушение скоростного режима в диапазоне 10-20 км/ч сверх установленного предела. Речь идет о снижении штрафного порога в городской черте, а не на трассах. С учетом постоянного увеличения количества камер автоматического слежения автовладельцев при новом порядке завалят «письмами счастья».

Правительственная комиссия по безопасности дорожного движения поручила МВД и Минтрансу представить в течение трех месяцев «согласованную позицию» по данному вопросу. По сведениям газеты «Коммерсанть», за введение нового штрафа выступает столичная мэрия. К ней прислушивается вице-премьер Марат Хуснуллин, который в прошлом был в Москве заместителем градоначальника, а сейчас среди своих новых обязанностей руководит комиссией по безопасности дорожного движения. За поправки выступает руководитель столичного транспортного департамента Максим Ликсутов, он тоже входит в комиссию. Подготовка к законодательным изменениям шла давно и сейчас вступает в финальную стадию.

Цель нештрафуемого порога заключается в том, чтобы избавить водителей от штрафов за ненамеренное и некрупное нарушение, которое может быть вызвано погрешностью спидометра. Это официально признанное право на ошибку. Споры о рискованности и допустимости такого права шли с 2013 года, когда наказание за превышение на 10 км/ч исключили из КоАП. Министерство внутренних дел добивалось восстановления порога в 10 км/ч, но продвижение законопроекта застопорилось, позиция МВД менялась вместе со сменой начальства Госавтоинспекции.

В 2020 году в интервью Forbes Максим Ликсутов назвал существующее правило устаревшим понятием и предложил снизить нештрафуемый порог на обычных улицах до 10 км/ч, оставив 20 км/ч для магистралей.

«На вылетных магистралях, шоссе, скоростных дорогах, которые соответствуют всем требованиям безопасности, можно оставить нештрафуемый порог в 20 км/ч», — сказал он. Чиновник приводит данные Всемирной организации здравоохранения: при движении автомобиля на скорости 50 км/ч вероятность смертельного исхода для взрослого человека составляет 20 %. Попав под машину, идущую на скорости 80 км/ч, пешеход гибнет в четырех случаях из пяти, а при скорости машины под сотню у него вовсе нет шансов выжить.

Дептранс ссылается на успешный американский опыт, в Чикаго благода-

ря ужесточению контроля за скоростью удалось значительно снизить травматизм и смертность на дорогах.

Представители общественных организаций автомобилистов предостерегают, что в этом случае государство должно будет более тщательно подходить к регулированию скорости и не вводить на участках дорог неоправданные предельные ограничения. Кроме того, нужно избегать волнового режима расстановки знаков, например, - «60» — «40» — «80». Дерганая езда и чрезмерные ограничения нервируют водителей. Продуманный же подход будет способствовать большей законопослушности. Сейчас власти ставят ограничения с запасом, с учетом нештрафуемого порога.



ВЕПТІЕЎ ВЫПУСТИТ ПЕРВЫЙ ЭЛЕКТРИЧЕСКИЙ КРОССОВЕР

БРИТАНСКАЯ MAPKA BENTLEY планирует выпустить первый в своей истории автомобиль с электрической силовой установкой. Им станет кроссовер, спроектированный в тесном сотрудничестве с Audi, сообщает портал Motor.ru.

Автомобиль будет построен на той же платформе РРЕ, на которой разрабатывается электрокар Audi в рамках проекта Artemis концерна VW Group. Главную роль в проекте играет Audi: именно под этой маркой в 2024 году должен появиться принципиально новый электромобиль с высокой степенью автономности. Чуть позже родственную модель выпустит Volkswagen, а британцы из Bentley представят свой первый электрокар в 2025 году.

По словам главы Bentle Эдриана Холлмарка, раньше клиенты британской марки довольно скептически относились к автомобилям «на батарейках», но в настоящее время уже около 39 процентов покупателей потенциально готовы пересесть на электрокар. Хотя британские инженеры по-прежнему считают большую массу аккумуляторных батарей существенным недостатком, прогресс

в сфере «электрических» технологий

неоспорим. Дизайнерам еще предстоит переосмыслить фирменный стиль бренда с учетом всех нюансов платформы.

Напомним, в настоящий момент у Bentley есть только одна электрифици-



ЛУКОЙЛ: «ПЕРЕХОДИ **НА НОВЫЙ УРОВЕНЬ»**



С 1 ИЮНЯ 2021 ГОДА для участников программы лояльности «Заправься выгодой» снижаются пороги уровней «Серебро» и «Золото». С начала лета достичь премиального уровня станет быстрее и проще!

Мы приняли во внимание многочисленные пожелания наших клиентов и обновили условия программы лояльности.

Чтобы достичь уровня «Серебро» и получать 1,5 балла за каждый рубль при покупке топлива, необходимо заправиться от 4000 рублей с картой лояльности в течение трех месяцев.

Чтобы достичь уровня «Золото» и получать 2 балла за каждый рубль, потраченный на покупку топлива, совершите в течение трех месяцев заправки на общую сумму от 10 000 рублей и покупки товаров магазина и кафе при АЗС на сумму от 1000 рублей. Обязательное условие — использование мобильного приложения «АЗС ЛУКОЙЛ».

Самое время начинать лето с приятных новостей, пользоваться новыми условиями программы лояльности и переходить на новый премиальный уровень!

FIAT ПРЕДСТАВИЛ НОВЫЙ КОМПАКТНЫЙ КРОССОВЕР

КОМПАНИЯ FIAT опубликовала первые изображения компактного кроссовера, который в ближайшее время появится на рынке Южной Америки. На бразильском сайте марки пользователям предлагается проголосовать за одно из трех названий: Tuo, Domo или Pulse. Под одним из них новая модель и поступит в продажу в сентябре 2021 года, пишет портал Motor.ru.

Сообщается, ЧТО вый, пока еще безымянный кроссовер разработан

платформе MLA, которая обеспечивает «улучшенные динамические характеристики, надежность конструкции и ездовой комфорт». По неофициальным данным, в линейку двигателей модели войдет 1,3-литровый атмосферный мотор, развивающий 110 л. с. и работающий в сочетании с вариатором. качестве альтернативы будет доступна 1,0-литровая «турботройка» мощностью 125 сил, которая сочетается с 6-диапазонным «автома-



НА НЕВЕ ВНОВЬ ЗАРАБОТАЛИ ВОДНЫЕ АЗС «ЛУКОЙЛ»

К ОТКРЫТИЮ СЕЗОНА навигации водные части АЗС «Лукойл» № 144 «Свердловская-2», расположенной на набережной реки Невы, недалеко от пересечения с Арсенальной улицей, и № 145 «Матросова» на Выборгской набережной у Кантемировского моста приступают к работе.

Владельцам катеров, яхт и аквабайков заправочная станция предлагает высококачественное топливо «Лукойл» и удобный сервис. Виды реализуемого топлива для водного транспорта: бензин АИ-95 и дизельное топливо. Заправка судов осуществляется оператором АЗС со специального причала. Суда заправляются только в светлое время суток и только по одному в соответствии с требованиями безопасности. К оплате принимаются наличные денежные средства и банковские карты. В период навигации на причалах будут работать мини-магазины, предлагая клиентам широкий ассортимент продукции.



RENAULT ARKANA ПОЛУЧИЛА НОВУЮ ТОПОВУЮ ВЕРСИЮ

В РОССИИ СТАРТОВАЛИ продажи купе-кроссовера Renault Arkana 2021 модельного года. Стоимость новинки начинается от 1,24 млн рублей, сообщает пресс-служба французской марки.

В линейке появилась новая топовая комплектация Prime, которая доступна с двигателем ТСе150 с бесступенчатой автоматической трансмиссией CVT X-Tronic, с передним или полным приводом за 1,7 млн рублей и 1,78 млн рублей соответственно.

Сиденья новинки получили двухцветную кожаную обивку с перфорацией и тиснением с надписью Arkana, салон — прострочку на передних и задних дверях. Интерьер автомобиля также отличают хромированные элементы — окантовка ручек дверей, подрулевого переключателя, селектора привода. В дополнение к этим изменениям для версии Prime доступна новая опция — пакет «Дизайн», который включает в себя черную окраску крыши кузова, 17" легкосплавные диски черного цвета и полностью черный потолок салона.

Версия Renault Arkana Prime получила максимально возможное для модели оборудование, в том числе: электрохромное зеркало заднего вида с автоматическим затемнением и наружные зеркала с электроприводом, обогревом и автоматическим складыванием, камеры кругового обзора, мониторинг слепых зон, подогрев задних сидений, шторки безопасности для переднего и заднего ряда и др.

Кроме того, для всех версий Renault Arkana 2021 модельного года с мультимедийной системой Easy Link доступны подключаемые сервисы Renault Connect. Клиенты могут через мобильное приложение MY Renault дистанционно управлять рядом функций автомобиля и пользоваться новыми возможностями штатной онлайн-навигации.



май 2021 #02 (062)



Споры о том, что надежнее и лучше, начались сразу же после появления первых автомобилей и не утихают до сих пор. Сегодня в тренде темы «турбированные моторы против атмосферных», «бензиновые против дизельных», «алюминиевый блок против чугунного», «механика против автомата» и другие. Если посчитать количество энергии, затраченное на эти диспуты, оно наверняка превзойдет суммарные затраты на майнинг криптовалюты. «Заправка» решила внести свой вклад в этот процесс.

ТАК ЛИ СТРАШЕН ТУРБОНАДДУВ?

Самая модная нынче тема для споров — про турбонаддув и его мнимую ненадежность. Противники яростно доказывают, что мотор с турбиной заведомо ненадежен и имеет небольшой ресурс. Сторонники вяло отбиваются, настаивая на топливной экономичности и отличной динамике таких двигателей. Что тут сказать?

С одной стороны, любой наддув делает мотор сложнее и дороже в обслуживании. И если говорить о вероятности отказа любого из его узлов, то да, он в самом деле менее надежен. Но он менее надежен, чем точно такой же мотор, но без наддува. Да и ненадежность его связана исключительно с тем, что наддув — сложная система и у нее просто больше элементов. С другой стороны, на практике найдутся примеры как крайне надежных атмосферных моторов, так и вполне надежных наддувных, если говорить о ресурсе двигателя в

целом, а не об отказе одного из второстепенных узлов.

Мне довелось ездить на Saab с 2-литровым турбированным двигателем В205Ет, который без капремонтов легко преодолел 500 тысяч и продолжает накатывать лометры дальше. Рядный 2,5-литровый

EA113

мотор Volvo B5254T и его производные так же надежен, как Volvo 850/S70/S60, на которые их ставили. А может

> быть, даже надежнее. Если говорить о более новых и массовых двигателях, то семейство турбомоторов ЕА113/ЕА827 1.8т от VW для многих стало пропуском в мир

двигателей с турбиной. Да и моторы линейки M271 от Mercedes тоже малоресурсными не назвать. Что же касается более новых наддувных двигателей, то ситуация примерно та же. Есть вполне удачные и очень ресурсные модели, есть слишком форсированные и потому проблемные их версии, а есть просто неудачные атмосферные.

Если вас волнует общий ресурс и затраты на обслуживание, а не число поломок, найденных во время ТО, то вопрос «наддувный или атмосферный» при выборе машины стоит исключить. Наддувный мотор, который изначально разрабатывался как таковой, обычно сделан с хорошим запасом возможностей блока, ГБЦ, коленвала и удобно скомпонован. Сложности возникают тогда, когда наддув внедрили позже, неудачно скомпоновали на машине, слишком форсировали конструкцию. Сейчас большинство моторов изначально сделано для применения с турбонаддувом, поэтому основная часть проблем с ними возникает из-за новизны конструкции, а не из-за ее сложности.

ЦЕПЬ ИЛИ РЕМЕНЬ

Вопрос о ненадежности ремня ГРМ тоже поднимается регулярно. Решение с цепью многими воспринимается как абсолютный идеал надежности, а конструкция с ремнем — как простенький эрзац, который постоянно подвергает владельца риску обрыва и ремонта ГБЦ. Казалось бы, ситуация уже перевернулась с ног на голову. Сегодня гораздо больше хлопот доставляют как раз цепи, которые дороже в замене, а ресурс их порой ниже, чем у ремней на удачных моторах. Однако давний спор никак не утихает.

Удобство ремня в том, что он сравнительно недорог в замене и при правильном обслуживании моторы с ним работают долго и исправно, а на некоторых двигателях ремень практически вечный. На практике, а не в теории. Например, на французских дизелях

1.6 серии DV6 рекомендуемый интервал его замены — 180-240 тыс. км. Причем в конструкции есть еще и цепь, и на 16-клапанных вариантах именно она является слабым звеном. Да и владельцы бензиновых двигателей часто ремнем более чем довольны, например обладатели тойотовских моторов серий JZ и UZ, где оригинальный ремень рекордов не ставит, но подводит крайне редко.

Увы, гораздо больше примеров того, как ресурс цепи оказывается непредсказуемым, а конструктивные ошибки устраняются медленно и требуют больших затрат. Отказ от двухрядных цепей и переход на более дешевые варианты, однорядные, а часто еще и малошумные пластинчатые — это примета времени. Классический пример — уже упомянутые моторы Mercedes M271. Ресурс цепи первых их версий оказался очень невелик, да и последние часто недотягивают до 120 тыс. км. Ситуация осложняется неудачной конструкцией звездфазорегуляторов и их ценой. В итоге владельцы Mercedes начала 2000-х часто шокированы ценой ремонта и тянут с заменой до последнего, часто с печальными последствиями.

Невысокий ресурс и цена цепей поначалу были проблемой и для печально известных моторов VW 1.4TSI и 1.2TSI линейки ЕА111. Но улучшения механизма и уменьшение стоимости запчастей позволили со временем снизить остроту проблемы до почти нулевой. Ресурс цепи стал стабильным, и пусть ходит она не больше иных ремней — 120-150 тыс. км, но и цена ее замены сопоставима со стоимостью замены ремня. Устранение других «детских болячек» моторов и появление доработок и способов диагностики позволило сделать надежность этих двигателей вполне приемлемой. А наиболее распространенный вариант 1.4TSI 122 л. с. с кодом САХА преодолевает порог в 350 тыс. км до капремонта.

Ремень требует применения качественных комплектующих и регулярной их замены. Попытки экономии обычно приводят к сокращению ресурса и недовольству владельцев машин. Единственное неудачное конструктивное решение, которое я могу вспомнить, это применение гидронатяжителей для ремней ГРМ. Как показала практика, это не лучший вариант с точки зрения надежности. Цепь же просто пора уже перестать считать вечной. Ее ресурс может быть большим, но он сильно зависит от применяемого типа цепи, материалов звезд, конструктива всех элементов и даже масла и интервалов его замены.

КАКОЕ МАСЛО ЛУЧШЕ

Типичная ошибка владельца современного автомобиля — считать, что интервал ТО, заданный производителем, гарантирует хорошее состояние двигателя и коробки передач на все время гарантии или даже на все время эксплуатации. Не стоит также думать, что производители машин, назначающие интервалы ТО в 20-30 тыс. км и «новейшее масло со всеми допусками», могут что-то сделать с происходящими в моторах процессами. Никакие ухищрения не позволят поднять ресурс масла более чем до 300-400 моточасов. При типичной для России средней скорости в 25 км/ч получается максимум 10 тыс. км между заменами масла. После этого начинается его деградация, и чем масло дороже и сложнее, чем больше в нем присадок, тем выше шансы, что присадки эти выпадут в виде отложений в зоне поршневых колец, забьют каналы гидрокомпенсаторов, сеточки клапанов и другие «закоулки» ДВС. А чем масло горячее, тем больше степень его деградации и больше проблем у владельцев.

Применение в таких условиях маловязких масел также повышает риски задиров вкладышей коленчатого вала, постели распредвалов, поломок фазорегуляторов или блоков балансирных валов. Споры на тему «какое масло лучше»





май 2021 #02 (062)





часто не учитывают ни его реального ресурса в моточасах, ни температуры. Зато вязкость масла почему-то оказалась в фокусе внимания маркетологов, которые окончательно запутали все дело, запугивая «слишком вязким маслом» и продвигая одним им ведомые идеалы.

Когда мы вздыхаем: «ах, раньше было так хорошо», то часто не догадываемся, что хорошо было как раз по той причине, что простое масло с полным пакетом присадок меняли раз на 7-10 тысяч километров. Лили довольно вязкие его сорта, потому что не рисковали ради долей процента экономии топлива. Да и средние скорости лет двадцать назад были побольше, а охлаждалось масло по старинке, никто не пытался его специально подогревать в теплообменнике.

ВОЗДЕЙСТВИЕ ВЫСОКИХ **ТЕМПЕРАТУР**

Температура масла, которая связана с температурой двигателя, является важнейшим параметром, влияющим на его ресурс. Простая проверка показывает, что как только рабочие температуры мотора поднимаются до 106-110 градусов, он сразу становится менее надежным. Казалось бы, металл нагревается на лишние 20-30 градусов, что тут страшного? Мало кто в принципе пытается узнать, при какой температуре он должен работать. Даже указатель на приборной панели стараются убрать, мол, и греть не обязательно, и перегрева не бывает. А если указатель имеется, то все равно он не показывает истинной температуры, чтобы не пугать водителя.

Постепенное повышение температуры термостатирования для улучшения экологических показателей на малой нагрузке в конце девяностых привело к появлению управляемых термостатов, а в двухтысячных — к появлению золотниковых термостатов с электронным управлением, управляемых помп и многоконтурных систем охлаждения. Беда в том, что на полной мощности излишек температуры вредит рабочему процессу, создавая условия для детонации, так что температуру приходится менять в зависимости от нагрузки. А еще лишние 20-30 градусов очень важны для работы соединений «с натягом», например седел клапанов, различных заглушек, да и резьбовые соединения нагружаются намного сильнее.

Изменение теплосъема и иное распределение потоков тепла заметно меняют температуру самых горячих элементов мотора — поршня, клапанов и верхней части цилиндра. Сильнее нагревается масло — значит, меняется и его вязкость. Самое же неприятное заключается в том, что все виды маслобензостойкой резины при температурах выше 80-100 градусов имеют очень небольшой ресурс, да и срок службы большинства пластиков также сильно снижается. А в моторе резиновых изделий достаточно много, и они выполняют очень важную часть работы.

Сальники и прокладки не пропускают масло наружу, антифриз в масло, масло в антифриз и пыль внутрь мотора. Повышение рабочей температуры сокращает их ресурс буквально до двух-трех лет. Всего несколько десятков градусов, но под нагрузкой мотор не сразу может выдавать полную мощность и часто срывается в детонацию. Смазка в моторе жиже, давление в системе меньше, более уязвимы подшипники скольжения, хуже смазываются цепи ГРМ. Само масло имеет меньший ресурс и гораздо сильнее разогревает-

ся, особенно в поршне, что создает условия для закоксовки. Нарушается работа всех эластичных уплотнений, больше масла попадает на поршни через сальники клапанов, больше масла вытекает наружу, выше шансы на течи теплообменников, хуже фазорегуляторы. работают В общем, воздействие «лишней» температуры комплексное, к тому же управляемый термостат имеет дурную при-

вычку ломаться, обеспечивая постоянный перегрев.

КАК НЕ НУЖНО БЕРЕЧЬ **MOTOP**

Еще один важный момент, который часто не затрагивается, — это средняя нагрузка. Моторы стараются сделать как можно более эластичными, повысить момент и мощность на малых оборотах. Автоматические коробки стараются держать нагрузку максимальной, делая это даже лучше, чем средний водитель с МКПП. Занятно, что в спортрежиме АКПП средняя нагрузка на двигатель даже ниже, чем в обычном экономичном. И чем более совершенна трансмиссия, чем лучшими цифрами экономичности хвалится производитель, тем ниже будет ресурс мотора.

Потому что максимальный КПД у мотора достигается на загрузке, близкой к пиковой, при максимальном среднем эффективном давлении, а значит, максимальной нагрузке на поршневую группу и клапана и максимальном тепловом потоке через поршень и ГБЦ.

В результате оказывается, что водители, эксплуатирующие мотор «аккуратно», всегда еле нажимающие на педаль газа, вдруг оказываются в числе тех, кто перегружает мотор. Потому что именно на таких режимах автомат может поддерживать максимальную нагрузку. И не удивляйтесь тому, что вы мотор «берегли» а он не оправдал ваших ожиданий. Просто на самом деле он у вас всегда работал на износ. К тому же едва ли вы меняли масло почаще и выбирали то, что получше.

СКИДКА рубль или два





заправка от **1000 р.**

AM-92 EBPO/9KTO

заправка от **1500 р.**

AM-92 EBPO/9KTO

скидка

1 рубль

на каждый приобретенный литр

скидка

2 рубля

на каждый приобретенный литр





Для Участников Программы лояльности «ЗАПРАВЬСЯ ВЫГОДОЙ»

Покупайте топливо АИ-92 EBPO или АИ-92 ЭКТО и получайте прямую скидку или дополнительные литры.

- При заправке от 1000 руб. скидка 1 рубль на каждый приобретенный литр.
- При заправке от 1500 руб. скидка 2 рубля на каждый приобретенный литр.

При оплате топлива до его залива в бак вы получаете дополнительные литры на сумму скидки.

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









«ПАТРИОТ» И «НИВЫ»

В нижнем ценовом сегменте традиционно сильны позиции отечественных производителей внедорожников. Первое место в категории «около миллиона» занимает УАЗ «Патриот». По проходимости он мало уступает «Буханке» и «Хантеру», но серьезно превосходит их по комфорту и эргономике. Постоянные обновления позволяют этой модели сохранять актуальность. У машины появилась АКПП, поменялся салон, и управляемость в очередной раз доработали. Цена начинается от 840 тысяч рублей за версию с «ручкой» и от миллиона с мелочью за версию с автоматом. При этом машина без подготовки

чувствует себя на бездорожье лучше, чем большая часть конкурентов после недешевого тюнинга.

Забыть про «Ниву» не получится. Она, правда, теперь не Chevrolet, a LADA Niva Travel. Конструкция у машины тоже старая, но сохраняет актуальность именно для тех, кому важна проходимость. При этом у нее вполне приемлемая эргономика и хорошие ходовые качества на асфальте. Для фанатов сохраняется и производство классической LADA Niva Legend, которая еще недавно пряталась за стыдливым обозначением LADA 4x4. Однако при всей харизматичности этой модели по эргономике и ходовым характеристикам этот вариант уступает наследнице очень серьезно, хотя и имеет небольшое преимущество в проходимости за счет меньшей массы и короткой базы.

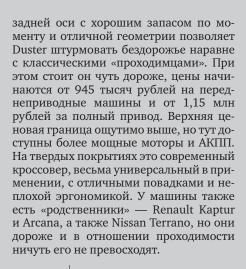
RENAULT DUSTER

В данной ценовой категории представлены и иномарки, хотя грань между иностранными и отечественными моделями понемногу стирается. Скажем, Renault Duster производится сегодня у нас и по локализации понемногу приближается к российским автомобилям. По проходимости к этой машине вопросов нет. Пусть полный привод тут подключаемый и пониженного ряда нет, но сочетание небольшой массы авто, короткой первой передачи, достаточно мощных моторов, муфты подключения













КРОССОВЕРЫ ДЛЯ АСФАЛЬТА

Больше серьезных «проходимцев» в бюджете около миллиона нет. Даже если расширить диапазон до 1,5 млн рублей, ситуация не поменяется. Современные кроссоверы мало приспособлены для бездорожья. Европейские VW Tiguan и Škoda Kodiaq в первую очередь подводят небольшие хода подвесок и не лучшие геометрические параметры проходимости. У них удачная трансмиссия и мощные моторы, отличная эргономика и управляемость, но выезд на настоящую «пересеченку» этим машинам противопоказан — бампера оторвут и застрянут, даже на хорошей резине. Японские и корейские кроссоверы еще частенько подводит практически безальтернативный вариатор и простенькие электромагнитные муфты в приводе задней оси при достаточно большой массе. Не секрет, что на Duster ставится муфта, применяемая на куда более тяжелых Nissan Murano и X-Trail, однако более мощных муфт просто нет. Вариатор же не очень хорошо приспособлен к движению на малой скорости с переменными нагрузками, даже у моделей, обеспечивающих достаточный запас тяги в таком режиме, сохраняются ресурсные риски. Subaru как внедорожник лучше не эксплуатировать. Низко расположенный в переднем свесе мотор, относительно слабые атмосферные версии, шоссейные подвески сводят на нет все плюсы продвинутого полного привода. Словом, это тоже кроссоверы.

JIMNY, PRADO **И PAJERO SPORT**

Если ни одна из вышеперечисленных моделей вам по каким-то причинам не подходит, то следующие варианты будут уже в бюджете почти двух миллионов. За эту сумму можно приобрести очень серьезного и маленького «проходимца» — Suzuki Jimny. Цена на него начинается от 1,74 млн рублей, но прилично оснащенная версия — с автоматом и легкосплавными дисками — обойдется уже почти в два миллиона, благо опций там хватает. На бездорожье эта машина может творить чудеса даже в стоковом варианте. К тому же новое поколение стало заметно дружелюбнее к водителю. Теперь в Jimny можно разогнуть спину и вдыхать полной грудью, салон стал чуть шире, а сиденья — выше.

Следующая ценовая категория — три миллиона рублей. За эту сумму можно приобрести Toyota Land Cruiser Prado и Mitsubishi Pajero Sport. Обе машины во внедорожной линейке марок занимают «нижнюю ступень», но дешевыми их не назвать. Цены стартуют с отметки в 2,6-2,9 млн рублей, а верхний предел — уже за 4 млн. Обе машины рамные, строго с полным приводом и отличным внедорожным потенциалом. Выбор моторов не очень богатый, но для машин, не претендующих на спортивность, вполне достаточный. Самые дешевые базовые версии можно даже заказать с МКПП,

что в более высоких ценовых категориях невозможно. Тут уже не встретишь никаких ненадежных решений, муфт и вариаторов, только классические АКПП, 8-ступенчатые, с очень большим силовым диапазоном, и межосевой дифференциал/жесткое подключение передней оси. Обе модели очень консервативны с конструктивной точки зрения, но это их совершенно не портит в глазах основных потребителей, которые готовы переплачивать за прочность и надежность. Данные модели если и уступают УАЗу на бездорожье, то немного. Зато во всем остальном превосходят его на голову и выше.

MOHAVE И WRANGLER

Кто сказал Mohave? У корейского внедорожника от KIA, несмотря на наличие рамы и возможности жесткого подключения передней оси, линейки неплохих моторов и 8-ступенчатой АКПП, на бездорожье репутация не очень хорошая. Во многом из-за слабых параметров геометрической проходимости и откровенно кроссоверных характеристик подвесок с явным акцентом на движение по асфальту.

Легендарный внедорожник Јеер Wrangler стоит еще больше — от 3,8 до 5,2 млн рублей. Легкий, мощный и очень проходимый. Вы не ослышались, он ощутимо дороже более крупных моделей, но при этом динамичнее за счет мотора с турбонаддувом. Несмотря на то что Wrangler рамный и построен на неразрезных мостах, у него современный и безопасный по конструкции кузов, а сама машина набита современной электроникой под завязку. Конечно, этот выбор далек от практичности, но для того, кто выезжает на бездорожье, очевидно, что больше — не всегда лучше. Но топовые комплектации стоят дороже 5 миллионов, а в этом ценовом диапазоне есть еще одна машина с легендарным именем и хорошими задатками на проходимость по бездорожью.



DEFENDER И LAND CRUISER 200

Классический Land Rover Defender уже пару лет как сняли с производства. Наследник модели тоже имеет отличный внедорожный потенциал, хотя шасси его такое же, как у Range Rover, те же подвески, такая же опционная пневмоподвеска. Однако базовые моторы тут заметно проще, что добавляет ему практичности. Как и заметно упрощенный кузов с отличными параметрами геометрической проходимости. Наверняка найдутся и те, кто со спокойной душой будет использовать его по назначению. Даже при цене от 5 млн рублей за трехдверную версию и 5,7 млн — за пятидверную. В этом классе техника уже позволяет не переживать ни за высокую шумность внедорожной резины, ни за плохую управляемость из-за длинноходной подвески. Все учтено, и высокие технологии успешно разрешают компромиссы.

Дорого? Примерно столько же стоит легендарная и любимая машина нефтяников Toyota Land Cruiser 200. Цены на нее начинаются от 5,4 млн рублей за бензиновую и 5,6 млн рублей — за дизельную версию. По проходимости она может сравниться с более компактным Prado, а вот лишняя масса и люксовый салон вне асфальта скорее вредят. В целом же потенциал этой машины на бездорожье очень велик, но мало кто решается топить ее в бродах и сажать брюхом в грязь. Разве что в рамках мероприятий для прессы иногда можно увидеть что-нибудь удивительное в исполнении Cruiser 200.

Забавно, но второй японский одноклассник TLC 200, Infiniti QX80, который унаследовал конструкцию легендарного Nissan Patrol, внезапно на бездорожье выступает очень слабо, на уровне кроссоверов.

ЛЕГЕНДАРНЫЙ GELÄNDEWAGEN

Шесть с гаком миллионов в грязи кажутся вам безумием? А что вы скажете о легендарном Mercedes Geländewagen? Цены только начинаются от 12 млн рублей за самую простую версию, а топы стоят более 20 млн. В 2018 году машину капитально переработали, внутри она совершенно новая. Прежними остались лишь «квадратная» внешность и ультимативная проходимость этого автомобиля. Даже имиджевые «спортивные» версии не выглядят на бездорожье мальчиками для битья, а на правильной резине и с дизельным мотором

отлично справятся с трассой, на которой может спасовать стоковый УАЗ. Главное, чтобы владелец не считал машину слишком дорогой игрушкой и не берег сверх меры. Кстати, военная версия классического G-Wagen W461 выпускается и поныне, но вряд ли ее можно импортировать, а по проходимости он уступает только Unimog — универсальному шасси повышенной проходимости от Mercedes.



С одной стороны, имеем больше десятка моделей и ценовой диапазон от 700 тысяч до 20 миллионов, с другой — есть всего десяток машин, на которых без особой подготовки, просто сменив резину на внедорожную, можно сунуться в непролазные топи. За рамками об-



зора остались еще пикапы и некоторые микроавтобусы, но кардинально ситуацию это не изменит. Рынок машин с серьезным внедорожным потенциалом постепенно снижается. Основной массе покупателей это попросту не нужно. Уходят в прошлое легендарные имена, порог вхождения в настоящие «джиперы» повышается, ведь проходимость плохо сочетается с требованиями активной безопасности. Однако не унывайте. Если вам действительно нужен настоящий внедорожник на каждый день, то к вашим услугам индустрия тюнинга. Многие серийные машины вполне можно доработать для получения достойных показателей проходимости. Главное тут — не переоценить необходимый уровень внедорожности и грамотно сертифицировать переделки.





По Лужскому уезду за рулем внедорожника

Лужский район не так часто привлекает любителей достопримечательностей, проигрывая в популярности более известным уголкам Ленинградской области. Однако, как показал очередной краеведческий выезд, недооценена Лужская земля напрасно. Посмотреть здесь есть на что.

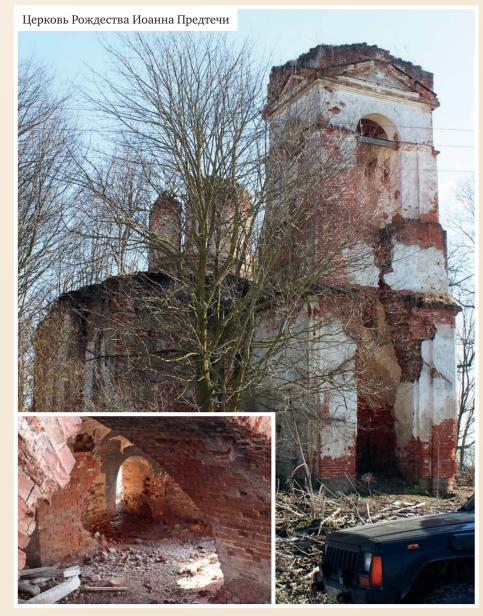


ПУТЕШЕСТВИЕ ИВАНА ГРОЗНОГО

Церковь Рождества Иоанна Предтечи — этот четырехстолпный двуглавый храм возведен в XVI в. Существует несколько легенд, касающихся его появления, и все они связаны с именем Ивана Грозного. Именно он положил конец Новгородской вольнице, навсегда присоединив эти земли к Москве. Для этого Ивану IV пришлось совершить поход на непокорный город. По одной из версий, уже оказавшись на Новгородских землях, царское войско заблудилось, а местные не хотели показывать путь в свою столицу. Когда же в одной из деревень нашелся человек, указавший путь, Грозный приказал построить там церковь. Для ее строительства якобы использовали материалы из покоренного вскоре Великого Новгорода. Вторая легенда куда более правдоподобна и встречается в одной из книг XIX века. Согласно ей, Иван Васильевич, отправившись в поход против литовцев, двигался лесами и болотами и, достигнув равнины, возблагодарил Бога за благополучное завершение трудного пути закладкой церкви. К сожалению, храм получил значительные повреждения во время Великой Отечественной и продолжает разрушаться до сих пор. Но даже в руинах он выглядит величественно и самобытно.

УСАДЬБА ЛЮТКА

Она получила свое название от находящейся здесь деревни, а та в свою очередь была именована в честь стрекоз, в избытке живущих в этих местах. Заложили усадьбу две дворянские семьи: Болотниковы и Сукины. Сыновья этих почтенных семейств — Алексей Болотников и Александр Сукин — оставили след в истории нашей страны — оба входили в состав суда, вынесшего приговор по делу декабристов, а Александр



Яковлевич к тому же служил комендантом Петропавловской крепости, где содержались арестованные бунтовщики. Впоследствии, уже в начале XIX века,

именно Болотников и Сукин предпочли избавиться от усадьбы.

Более известная часть истории усадьбы связана с именем востоковеда, академика Федора Щербатского. Близость ученого к советской власти позволила ему сохранить усадебный дом. Но, увы, и этот архитектурный памятник не пощадила Великая Отечественная война. Сейчас от усадьбы осталась часть сада, руины главного дома «Марьянин» да несколько хозяйственных построек. К счастью, ситуация выглядит не такой безнадежной — Санкт-Петербургский Дацан Гунзэчойнэй уже разработал проект восстановления усадьбы. Это дань памяти Федору Ипполитовичу Щербатскому, сделавшему многое для воссоединения буддийского духовного космоса с миром русской культуры.



Эти пещеры появились в результате добычи кварцевого песка для стекольного производства. Сегодня они довольно известны и посещаемы. Песок, как известно, сыпуч, поэтому в пещерах про-







исходят частые обвалы, а многие переходы оказались полностью завалены. Власти предпринимали попытки заблокировать входы в пещеры, но желание людей увидеть неизведанное оказалось сильнее. Сегодня доступ в пещеры возможен. Чья-то добрая рука даже оставила привязанные у входов веревки, значительно облегчающие спуск и подъем. Если вы решитесь на посещение этого природного объекта, помните о мерах безопасности, не шумите и не забудьте прихватить фонарик. Заблудиться в пещерах сложно, но при большом желании или отсутствии света все может быть.

ПЕЧЕРСКИЙ СВЯТОЙ ИСТОЧНИК

Появление святых источников почти всегда связывают с произошедшим здесь чудом. Печерский источник не стал исключением — в XVI веке Дева Мария спасла здесь пастушку от посягательств крестьянина. До революции местность вокруг источника активно благоустраивалась местными помещиками и зажиточными крестьянами. Современная жизнь источника началась в 1996 году, когда над ним появилась новая часовня и была устроена купель.

ТРОПА АЛЕКСАНДРА НЕВСКОГО

Недавно появившийся и прекрасно оборудованный пешеходный маршрут по очень живописной местности — тропа Александра Невского. По этим местам проходил водный торговый путь из Новгорода в Юрьев. В те далекие времена дороги практически отсутствовали, а путешественники и купцы предпочитали использовать для передвижения сеть рек и озер. В некоторых местах суда приходилось волочить до следующей акватории. Именно такое место — древний волок — находилось раньше на тропе. От этого термина, кстати, пошло слово «сволочь» — в первоначальном значении это человек, профессионально занимающийся волоком судов. Ругательный же смысл возник, очевидно, из-за негуманной ценовой политики.

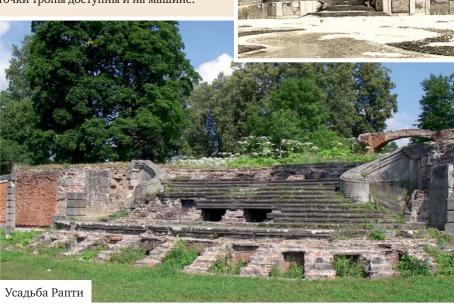
Этим путем воспользовался и Александр Невский, направляясь в один из своих ратных походов. По легенде, князь остановился в этих местах на ночлег изза целебного источника, помогающего при болезни ног. Во сне к нему явилась святая Параскева и сообщила о будущей победе. Когда предсказание сбылось, Александр Невский повелел поставить в этом месте часовню. Пешеходная часть маршрута составляет около 8 км, включая в себя часовню, место волока и церковь Спаса Нерукотворного, расположенную в деревне Сяберо.

На тропе имеются информационные щиты с указанием GPS-координат значимых точек маршрута. На всем его протяжении путешественник может сделать привал в одной из многочисленных беседок для отдыха. При этом все значимые точки тропы доступны и на машине.

УСАДЬБА РАПТИ — ЛУЖСКИЙ ВЕРСАЛЬ

Когда-то усадьба принадлежала семье Половцова. Дворец был выстроен в 1886-1892 годах по образцам французской классической архитектуры, за что и получил свое второе имя — «маленький Версаль». Сегодня о его былом величии напоминают лишь руины усадебного дома и частично сохранившаяся парадная лестница. По одной из версий, дворец взорван немцами в 1944 году. Среди строений усадебного комплекса сохранились здания оранжереи, кухни и дом управляющего. Бытует легенда, что в 1917 году хозяева пытались уйти от негодующих и прозревших масс по тоннелю, проложенному под озером. Но своды не выдержали, и фамильные драгоценности семьи вместе с их владельцами и сейчас лежат под слоями ила. А еще говорят, сохранился и доступен подземный ход от кухни к господскому

Р. S. Собираясь в поездку по Лужскому району, мы не знали состояния дорог и подъездов, поэтому отправились в путь на полноприводных автомобилях. Как выяснилось — наши опасения были напрасны. До каждой точки можно легко добраться на обычной городской машине.



НЕКОТОРЫЕ КООРДИНАТЫ:

- ⇒ Церковь Рождества Иоанна Предтечи 58°48'39"N, 30°41'38"E;
- ⇒ Усадьба Лютка 58°56'8"N, 30°42'18"E;
- ⇒ Борщовские пещеры 58°50'41"N 30°21'33"E;
- ⇒ Печерский источник 58°45'36"N, 29°55'37"E;
- ⇒ Тропа Александра Невского 58°47'34"N, 29°11'24"E.

ТЕКСТ: КОНСТАНТИН ГАВРИЛЬЧИК **ФОТО:** VLADMUZ.RU, PIXABAY.COM





СУВЕНИРНАЯ КАРТИНА С ИЗОБРАЖЕНИЕМ КАФЕДРАЛЬНОГО СОБОРА КЁНИГСБЕРГА, УКРАШЕННАЯ ЯНТАРЕМ



МОГИЛА ИММАНУИЛА КАНТА. КАЛИНИНГРАД

КАФЕДРАЛЬНЫЙ СОБОР И МОГИЛА КАНТА

Калининград называют городом с европейским духом и русской душой. До 1945 года он принадлежал Пруссии и носил другое название — Кёнигсберг. Калининград, вне всякого сомнения, является одним из самых востребованных направлений внутреннего туризма последних лет.

Самой известной его достопримечательностью является кафедральный собор на острове Канта — это гордость города и напоминание о его многовековой истории. Собор был основан в первой трети XIV века под покровительством Тевтонского ордена и является одним из немногих образцов готической архитектуры на территории нашей страны. К сожалению, здание сильно пострадало во время Великой Отечественной войны. 20 августа 1944 года англичане начали трехдневную бомбардировку Кёнигсберга, в результате которой храм превратился в обугленный остов. Долгие годы здание оставалось руиной, в одиночестве стоявшей среди опустевшего острова. От окончательного разрушения собор спасла могила Иммануила Канта, считавшегося в СССР едва ли не провозвестником коммунистической идеологии. Реконструкция многострадального здания началась в 1992 году и продлилась более 10 лет. В настоящее время храм не действует, службы проводятся лишь в православной и евангелической часовнях, расположенных внутри.

ФАСАД КАФЕДРАЛЬНОГО СОБОРА В КАЛИНИНГРАДЕ

Остальная его площадь используется как концертный зал, в котором проходят концерты органной музыки. Органный комплекс собора — самый большой в России, он включает в себя Большой и Малый органы, у которых в сумме более 8,5 тысячи труб. Важно помнить, что органные концерты очень популярны у жителей и гостей города, поэтому билеты лучше покупать заранее. На четвертом этаже собора находится музей Иммануила Канта, посвященный труду и жизни великого ученого. Также здесь можно узнать о деятельности масонских лож XVIII-XIX веков и истории острова, на котором расположен собор.

Еще одной знаковой достопримечательностью острова является могила Канта. Великий философ был похоронен последним в профессорской усыпальнице у северных хоров Кёнигсбергского собора в 1804 году. Почитатели его трудов любят посещать могилу ученого. Они относятся к этому месту как к святыне, а к путешествию на остров Канта — как к паломничеству.

ДЕДУШКА ХОМЛИН

Покидая остров Канта, обязательно пройдите по Медовому мосту. Несколько





лет назад на его перилах поселился симпатичный дедушка хомлин. Необычный памятник размером с ладошку с первых же дней покорил сердца жителей и гостей Калининграда, которые с огромным удовольствием фотографируются

Дедушка хомлин возглавляет клан домовых, которые по ночам шкодят или делают украшения из янтаря, а днем прячутся в домах калининградцев. Придумали эту семью художник Наталья Шевченко и скульптор Андрей Следков. В настоящее время в городе установлено уже пять фигурок, имена им выбирали народным голосованием. Помимо дедушки Карла, в бойнице башни Дона у входа в Музей янтаря прячется его супруга — бабушка Марта. Папа Лео сидит рядом с Музеем изобразительных искусств. Посетителей Калининградского зоопарка встречает забавная малышка Уля, а малыш Витя поселился в Музее мирового океана. Добрые местные жители ухаживают за хомлинами, а во время зимних месяцев надевают им шарфики и шапочки, чтобы было теплее. А совсем скоро в городе появятся еще два хомлина — на радость жителям и гостям Калининграда.

«РЫБНАЯ ДЕРЕВНЯ»

Еще одно место, которое обязательно стоит посетить в Калининграде, -«Рыбная деревня». Этот этнографический комплекс в средневековом стиле фахверк, построенный в 2007 году на набережной реки Преголи, часто называют «маленькой Европой». Раньше весь Кёнигсберг состоял из таких домов, но сегодня в Калининграде их осталось совсем немного.

В «Рыбной деревне» есть несколько ресторанов с видом на реку, три отеля, сувенирные лавки и маяк со смотровой площадкой, откуда открывается замечательный вид на остров Кнайпхоф, кафедральный собор и саму «Рыбную деревню». Лучше всего подняться на башню в вечернее время, перед закатом, фотографии будут просто фантастические. Кроме того, внутри маяка расположены музей стекла, кафе, а также сувенирная лавка.

В летнее время от пристани Преголи регулярно отправляются маленькие экскурсионные катера. Речная прогулка, наверное, один из самых интересных способов посмотреть Калининград, тем более что прогулочные суда идут через Калининградский торговый порт, в который обычному туристу иначе не попасть. Речная прогулка также идеально подойдет для романтического вечера. Еще одна точка притяжения для любителей романтики — Юбилейный мост. Здесь назначаются встречи и свидания, проводятся фотосессии и различные



флешмобы. Кроме того, мост — излюбленное место молодоженов, именно здесь новобрачные вешают на перила замки на счастье.

МУЗЕЙ ЯНТАРЯ

Не меньшей популярностью у туристов пользуются и калининградские музеи. Самый известный из них — Музей янтаря — единственная в России тематическая экспозиция, которая включает более 16 тысяч экспонатов и известна во многих странах мира. После экскурсии вы будете знать о солнечном камне все: откуда он берется, как его добывают и обрабатывают, какими свойствами обладает янтарь и где его применяют. Коллекция музея позволяет познакомиться с шедеврами, выполненными из этого

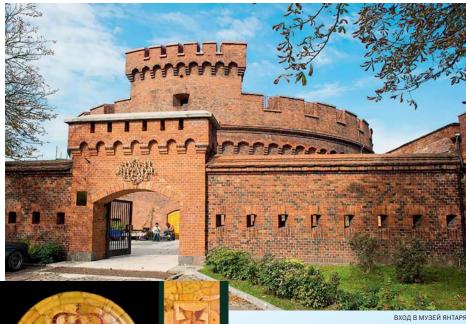
минерала, — как внушительными артефактами, так и миниатюрными ювелирными изделиями. Также вы увидите заточённых в янтарь насекомых и ящерок. Полюбуетесь исполинским куском балтийского самоцвета, самым крупным в России и вторым по величине в мире, вес которого 4,28 кг. Его нашли в поселке Янтарный, где расположен Калининградский янтарный комбинат. И конечно, смо-

жете приобрести сувениры, сделанные из «солнечного камня».

МУЗЕЙ МИРОВОГО ОКЕАНА

Этот музей будет интересно посетить как взрослым, так и детям. Главное его здание находится на набережной Петра Великого. Здесь в больших аквариумах с морской водой живут рыбы, осьминоги и другие обитатели подводного мира. Также в экспозиции представлены коллекции раковин морских моллюсков и кораллов, геологических и палеонтологических образцов.

Кроме того, в музее создана единственная в стране Набережная исторического флота, у причала которой пришвартованы различные суда и корабли. Здесь можно подняться на борт полярного ледокола, рыболовецкого траулера, побывать внутри боевой подводной лодки, ознакомиться с устройством гидросамолета и судна космической связи. Но больше всего туристов привлекает легендарный научно-исследовательский корабль «Витязь», на котором ученые из разных стран, в том числе и знаменитый Тур Хейердал, много лет изучали Мировой океан. Именно с него впервые измерили глубину Марианской впадины. Сегодня на судне работает музей и открыт ботель — здесь можно переночевать в каютах, в которых жили члены научных экспедиций. Важно помнить, что на осмотр всех судов, пришвартованных на Набережной исторического флота, стоит закладывать целый день.



ФРАГМЕНТ НИЖНЕЙ ПАНЕЛИ ЯНТАРНОЙ КОМНАТЫ. НАУЧНАЯ РЕКОНСТРУКЦИЯ. ИЗ КОЛЛЕКЦИИ МУЗЕЯ ЯНТАРЯ (WIKIPEDIA.ORG)

КУРШСКАЯ КОСА

Визит в Калининград сложно себе представить без посещения Куршской косы. Это уникальный природный заповедник, аналогов которому нет в мире. Длина косы — чуть меньше 100 км, а ее ширина в самом узком месте составляет 400 м, а в самом широком — 4 км. Слева косу омывает Балтийское море, справа — Куршский залив. Образовалась она за счет песка, нанесенного волнами, примерно 5 тысяч лет назад. Жили в этих местах и древние племена куршей, и викинги, так что археологи обнаружили здесь немало интересных нахолок.

Добираться сюда из Калининграда быстрее и удобнее всего, взяв машину в прокат или воспользовавшись услугами каршеринга. При въезде придется уплатить небольшой взнос. Эти деньги идут на доброе дело, они помогают беречь экологию косы. Также доехать на Куршскую косу можно и на рейсовом автобусе, который ходит примерно раз

Куршская коса — самый маленький национальный парк России и одновременно один из самых посещаемых в стране. Туристов в первую очередь привлекает удивительная красота здешних пейзажей, которые сменяют друг друга. Пройдя по пустыне, вы попадете на луг, а затем окажетесь в сосновом лесу, который неожиданно сменится болотом. На территории парка расположены туристические объекты.

Один из них — «Танцующий лес» наиболее фотографируемая достопримечательность Куршской косы. Здесь растут деревья с причудливо изогнутыми почти у самой земли стволами. Месту часто приписывают мистические свойства, но есть и биологическое объяснение феномена, которое можно услышать, оказавшись здесь на экскурсии. Вторая знаковая достопримечательность — «Высота Эфа» — самая высокая точка южной части косы. Здесь открываются потрясающие виды на живописные дюны.

Оказавшись на Куршской косе, вы забудете о времени, наслаждаясь шумом волн, голосами птиц, вдыхая запах соснового леса. А еще здесь можно найти янтарь и даже искупаться. Лето в этих краях относительно теплое, осень тоже мягкая, вода в неглубоких заливах прогревается до +26 °C. Словом, если ваша поездка придется на пляжный сезон, не забудьте взять с собой купальные принадлежности.

ВМЕСТО ПОСЛЕСЛОВИЯ

Разумеется, в рамках одной статьи нельзя рассказать обо всех достопримечательностях Калининграда. Да и задача изначально стояла другая — поведать о том, что нужно посмотреть в этом городе в первую очередь. Кстати, поездка в Калининград имеет для петербуржцев ряд дополнительных плюсов. Во-первых, это доступный перелет — сейчас билеты на самолет в оба конца можно купить всего за 5 тысяч рублей, что по нынешним временам, согласитесь, очень бюджетно. Во-вторых, лететь всего час, что позволяет сгонять в Калининград даже на выходные. Помнится, раньше петербуржцы любили на уик-энд отправиться в Таллин, но сейчас из-за коронавируса попасть туда невозможно. Калининград вполне может заменить эстонскую столицу для петербургских туристов.



60_л







дизельное топливо



*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



ЗАПРАВЛЯЙТЕСЬ ВЫГОДНО!

