

КИА SOUL:

НОВЫЕ ВОЗМОЖНОСТИ

6



Согрей свою машину

8-10

Увидеть Владивосток
и полюбить

19-22

НОВАЯ ПРОГРАММА ЛОЯЛЬНОСТИ

ЗАПРАВЬСЯ

ВЫГОДОЙ



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



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

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

Распространяется бесплатно. 16+

УЧРЕДИТЕЛЬ И ИЗДАТЕЛЬ:
ООО «ИД «КУРЬЕР-МЕДИЯ».

ДИРЕКТОР
Д. Ю. МОСИН.

ГЛАВНЫЙ РЕДАКТОР
К. Е. ГАВРИЛЬЧИК.

ДИЗАЙНЕР-ВЕРСТАЛЬЩИК
А. С. ФРУМКИН.

Адрес издателя и редакции:
197136, СПб, ул. Всеволода
Вишневого, д. 12, лит. А, пом. 2Н,
офис 203, тел. 401-68-30.

Телефоны:
секретарь
+7 (812) 401-68-30,
рекламный отдел
+7 (812) 401-66-90,
отдел распространения
+7 (812) 401-68-30.

Адреса в интернете:
COURIER-MEDIA.COM
E-MAIL: info@kurier-media.ru

Отпечатано
на полиграфической базе
Издательства СПбГЭУ.

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

Тираж 20 000 экз.
Заказ № 67.

Установленные дата и время
подписания в печать —
19.02.2021, 16.00. Фактические
дата и время подписания
в печать — 19.02.2021, 16.00.
Дата выхода — 20.02.2021.

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:
KIA.RU

**ПОСМОТРЕТЬ ПРЕДЫДУЩИЕ
НОМЕРА ЖУРНАЛА МОЖНО
ЗДЕСЬ:**



NISSAN-GLOBAL.COM

НОВЫЙ NISSAN PATHFINDER СКОРО ПОЯВИТСЯ В РОССИИ

КОМПАНИЯ NISSAN представила внедорожник Pathfinder нового поколения, продажи которого на российском рынке начнутся в конце 2021 года, сообщает пресс-служба японской марки.

На машине установлен 3,5-литровый мотор мощностью 284 л. с. и с крутящим моментом 259 Н·м, который работает в паре с новой 9-ступенчатой АКПП. Полноприводные версии Pathfinder оснащены новой интеллектуальной системой полного привода с 7-позиционным селекторным переключателем с двумя режимами — Drive и Terrain. Новинка способна буксировать лодки, квадроциклы, автодома и прицепы массой до 3000 кг. Система контроля заноса прицепа входит в базовую комплектацию автомобиля.

Среди изменений интерьера Nissan Pathfinder бросается в глаза новая электронная приборная панель с диагональю

12,3 дюйма, которую дополняет 10,8-дюймовый проекционный экран с отображением на лобовом стекле. Впервые на 8-местном Pathfinder для второго ряда предусмотрена возможность быстрого складывания/смещения одного из сидений одним нажатием на кнопку, что возможно как со стороны водителя, так и с пассажирской стороны. Третий ряд сидений складывается в пропорции 60/40, что обеспечивает возможность организации дополнительного пространства для перевозки грузов.

Также впервые в Pathfinder представлена инновационная система автономного вождения ProPilot Assist, которая сочетает в себе функцию помощи при движении и интеллектуальный круиз-контроль для управления разгоном, торможением и рулением как в условиях сильной загруженности трафиком, так и на свободной дороге.

ЛУКОЙЛ И ГАЗПРОМ ОБСУДИЛИ ХОД РАБОТ ПО СОЗДАНИЮ СОВМЕСТНОГО ПРЕДПРИЯТИЯ

22 ЯНВАРЯ В ПЕТЕРБУРГЕ состоялась рабочая встреча президента ПАО «ЛУКОЙЛ» Вагита Алекперова и председателя Правления ПАО «Газпром» Алексея Миллера, сообщает пресс-служба ПАО «ЛУКОЙЛ».

Стороны обсудили текущие вопросы сотрудничества. Отдельное внимание было уделено проекту разработки Ванейвисского и Лаявожского месторождений. В частности, рассмотрен ход работ по созданию совместного предприятия для реализации проекта.

Напомним, между ПАО «ЛУКОЙЛ» и ПАО «Газпром» действует генеральное соглашение о стратегическом партнерстве на 2014-2024 годы, в рамках которого, в частности, ЛУКОЙЛ осуществляет поставки газа в газотранспортную систему Газпрома. Ванейвисское и Лаявожское месторожде-

ния расположены восточнее Нарьян-Мара в Ненецком автономном округе. Суммарные извлекаемые запасы жидких углеводородов двух месторождений — 27,4 млн тонн, природного газа — 225,3 млрд куб. м. Лицензия на пользование участком недр федерального значения, включающим эти месторождения, принадлежит ПАО «Газпром». В 2020 году ЛУКОЙЛ и Газпром подписали основное соглашение об условиях реализации проекта освоения Ванейвисского и Лаявожского месторождений. В документе, в частности, определен порядок создания совместного предприятия. Его учредят дочерние общества ПАО «ЛУКОЙЛ» и ПАО «Газпром» — ООО «ЛУКОЙЛ-Коми» и ООО «Газпром добыча Краснодар». Этой проектной компании будет передана лицензия на месторождения.

ПРОДАЖИ НОВОГО ISUZU D-МАХ СТАРТУЮТ В АПРЕЛЕ

КОМПАНИЯ ISUZU RUS представила на российском рынке новый пикап Isuzu D-Max. Продажи новинки начнутся в начале апреля 2021 года, цены будут объявлены ближе к старту продаж, сообщает агентство «Автостат».

Новый Isuzu D-Max построен на современной рамной платформе, модель получила новую силовую линию, продвинутую систему полного привода и расширенные внедорожные возможности, а также пакет инновационных решений в области безопасности.

Новый 3-литровый двигатель Isuzu 4JJ3 обеспечивает увеличенную до 190 л. с. мощность и максимальный крутящий момент 450 Н·м, доступный в более широком диапазоне от 1600 до 2600 оборотов в минуту, а также пониженный расход топлива — 8,1 л на 100 км пути в смешанном цикле для модели с полупортной кабиной и механикой.

Силовой агрегат работает в паре с 6-ступенчатой МКПП Isuzu либо 6-ступенчатой АКПП Aisin.

Новый Isuzu D-Max оборудован системой подключаемого полного привода Part-time с понижающим рядом и функцией блокировки заднего дифференциала. Внедорожные возможности автомобиля дополняются максимальным дорожным просветом в 240 мм и увеличенной с 600 до 800 мм глубиной преодолеваемого брода.



TESLA CYBERTRUCK МОЖЕТ ВСТАТЬ НА КОНВЕЙЕР В 2021 ГОДУ

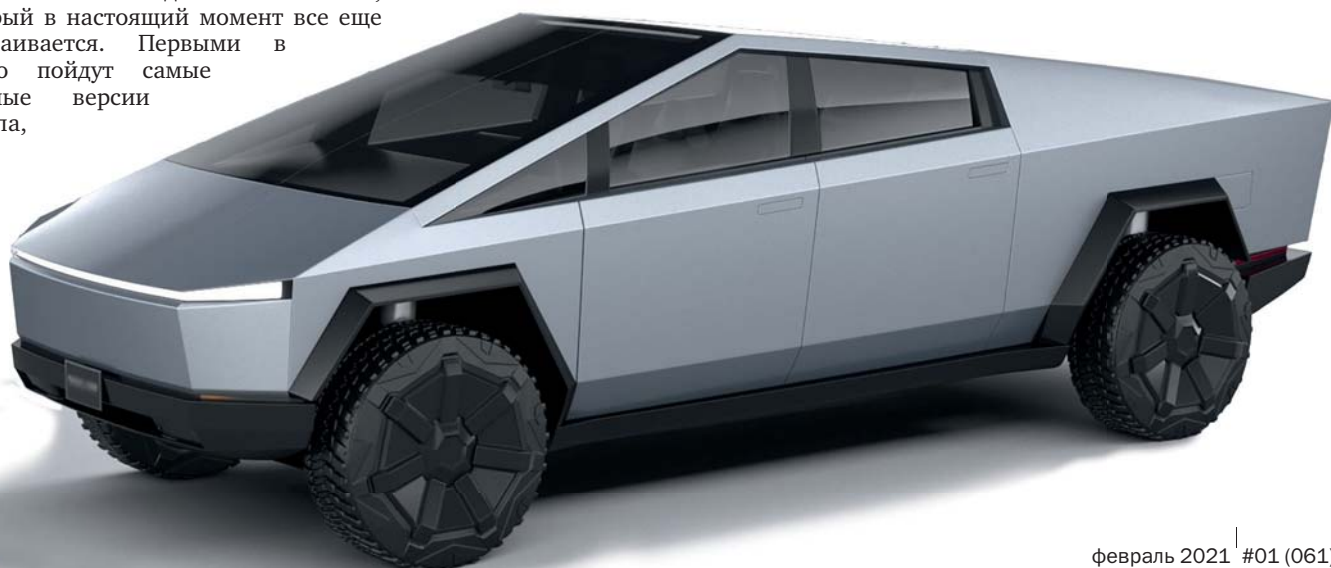
TESLA ОБЪЯВИЛА о завершении этапа проектирования серийной версии Tesla Cybertruck. По словам главы компании Илона Маска, инженеры уже утвердили окончательный дизайн электропикапа, который должен встать на конвейер до конца нынешнего года. Массовый выпуск Cybertruck планируется начать в следующем году, сообщает портал Motor.ru.

Производство новинки наладят на американском заводе Tesla в Техасе, который в настоящий момент все еще достраивается. Первыми в серию пойдут самые мощные версии пикапа,

оборудованные тремя электромоторами. Всего на данный момент компания собрала более полумиллиона предварительных заказов на эту модель.

Кроме того, в 2022 году Tesla представит новый электрический суперкар Roadster. Его проектирование закончится в этом году, а летом компания планирует утвердить дизайн будущей машины. Новый Roadster будет предлагаться с тремя

электрическими моторами. По неофициальным данным, разгон до сотни будет занимать у электрокара менее двух секунд, запас хода составит 965 км. Цены на автомобиль будут начинаться от 200 тысяч долларов. Также в планы компании входит разработка электрического минивэна, однако запуск такой модели во многом зависит от поставок необходимого количества батарей.



Подарочная карта ЛУКОЙЛ



Идеальный выбор к любому празднику



Для оплаты топлива, масел, автохимии и других товаров на АЗС «ЛУКОЙЛ»

auto.lukoil.ru

KIA SOUL: НОВЫЕ ВОЗМОЖНОСТИ

КОМПАНИЯ KIA обновила комплектацию кроссовера Soul 2021-го модельного года. Стоимость модели составляет от 1,15 до 1,79 млн рублей, сообщает агентство «Автостат» со ссылкой на пресс-службу корейской марки.

Вне зависимости от комплектации для Soul теперь доступна система напоминания о присутствии пассажиров на заднем ряду сидений. Перед выходом из автомобиля ассистент даст знать водителю о нахождении на заднем сиденье детей или домашних животных. Начиная с комплектации Prestige, появилась возможность дистанционного запуска двигателя для системы бесключевого доступа Smart Key. Завести машину можно с помощью кнопки на ключе с расстояния 30-50 м.

Двигатель работает на протяжении 10 минут, обеспечивая прогрев перед поездкой, но исключая перерасход топлива.

Комплектации Luxe+, Prestige+ и Style+ получили мультимедийную систему с 8-дюймовым цветным сенсорным дисплеем и доступом к сервисам «Яндекс», Apple Carplay и Android Auto. Они могут работать в режиме онлайн при подключении по сети Wi-Fi, в этом случае в качестве точки доступа выступает мобильный телефон пользователя или другой способ подключения

к интернету в беспроводном режиме. Для того чтобы он функционировал в офлайн-режиме, необходимо предварительно загрузить карты.

Напомним, KIA Soul третьего поколения представлен на российском рынке в 17 вариантах комплектаций с тремя вариантами двигателей. Автомобили с моторами 1,6 MPI (123 л. с.) могут быть оснащены как механикой, так и автоматом. Двигатель 2,0 MPI (150 л. с.) предлагается только в сочетании с 6-ступенчатой АКПП. А самый мощный мотор с турбонаддувом 1,6 T-GDI (200 л. с.) в версии GT Line работает в паре с 7-ступенчатым роботом.



В РОССИИ ПРЕДСТАВЛЕН НОВЫЙ RENAULT DUSTER

ВНЕДОРОЖНИК RENAULT DUSTER нового поколения доберется до российских дилеров марки в первом квартале 2021 года. Цены и комплектации новинки будут объявлены в конце февраля, сообщает агентство «Автостат».

Обновленный Duster построен на модульной SUV-платформе нового поколения. Автомобиль оснащается рулевым управлением с электроусилителем. Моторная гамма включает новый бензиновый турбодвигатель TCe150 (150 л. с., 250 Н·м), турбодизельный мотор 1,5 dCi

(109 л. с., 240 Н·м), бензиновый двигатель 2,0 л (143 л. с., 192 Н·м) и модернизированный бензиновый мотор 1,6 л (117 л. с., 156 Н·м). Любой из двигателей сочетается с 6-ступенчатой МКПП. Двигатель TCe150 также доступен с автоматической трансмиссией CVT X-Tronic.

Система полного привода сохранила три режима работы: 2WD — 4WD Auto — 4WD Lock. Все полноприводные версии оснащаются системой динамической стабилизации ESP с возможностью отключения, которая эффективно борется с диагональным вывешиванием благодаря функции электронного перераспределения крутящего момента, а также обеспечивает

уверенный старт на подъеме, удерживая автомобиль от скатывания. Наряду с внедорожными алгоритмами работы ABS и антипробуксовочной системы новый Duster предлагает и новые системы помощи водителю: ассистент спуска с горы, камеры кругового обзора и монитор 4×4 — отображение пространственного положения автомобиля на экране мультимедийной системы Easy Link.

В рамках адаптации к российским условиям Duster получил обогрев передних и задних сидений, рулевого колеса, форсунок омывателя и ветрового стекла по всей поверхности, систему дистанционного запуска Renault Start — с кнопки на ключе или программированием в мультимедийной системе, а также энергоемкую подвеску, металлическую защиту картера двигателя и высокую стойкость к коррозии.

Рулевая колонка в Duster теперь регулируется по высоте и вылету, водительское сиденье обладает регулируемой поясничной поддержкой, а между передними сиденьями расположены регулируемый бокс-подлокотник и подстаканники. Новая мультимедийная система Easy Link, а также до пяти разъемов USB и две 12-вольтовые розетки обеспечивают комфорт водителя и пассажиров в поездке любой продолжительности.



АЗС «ЛУКОЙЛ» — ЛУЧШИЕ ПО МНЕНИЮ ПОКУПАТЕЛЕЙ

В КОНЦЕ УХОДЯЩЕГО ГОДА были объявлены результаты «Retailer of the Year».

По итогам 2020 года АЗС «ЛУКОЙЛ» уверенно заняли первое место в России в номинации «Лучший магазин года — 2020» в категории «АЗС». Премия «Retailer of the Year» — крупнейшее голосование покупателей в Европе. Впервые она была вручена в Нидерландах в 2003 году. На сегодняшний день голосование проводится в 11 странах: Австрии, Бельгии, Германии, Дании, Италии, Люксембурге, Нидерландах, Португалии, России, Швейцарии и Швеции.

В список выбранных покупателями любимых магазинов попали более 190 торговых сетей и более 140 онлайн-магазинов. Десятки ретейлеров участвовали активно, призывая своих покупателей оценить их работу. Результаты опроса прошли многоуровневую проверку на выявление

случаев мошенничества. После технических и аналитических фильтров собраны данные, методика и анализ

результатов были сданы на официальный внешний аудит, а итоги заверены печатью нотариуса.



КИА ОБЪЯВИЛА ЦЕНЫ НА ОБНОВЛЕННЫЙ ФАСТБЭК STINGER

ОБНОВЛЕННЫЙ ФАСТБЭК STINGER будет доступен в девяти вариантах комплектации по цене от 2,4 до 3,8 млн рублей. Продажи автомобиля начнутся 15 марта, сообщает пресс-служба корейской марки.

Новинка предлагается с двумя моторами: 2.0 T-GDi с двойным турбонаддувом мощностью 197 л. с. и 247 л. с. и 3.3 T-GDi с двойным турбонаддувом мощностью 370 л. с. Вне зависимости от двигателя и типа привода автомобиль оснащается 8-ступенчатым автоматом, имеет улучшенную систему рулевого управления с электромотором усилителя на рулевой рейке, систему выбора режимов движения и функцию «спортивного» старта. Обновленный Stinger будет доступен с системой динамического полного привода, получившей ряд усовершенствований, и приводом на заднюю ось.

Уже в базовой комплектации автомобиль оснащается новыми светоди-

одными фарами и дневными ходовыми огнями. Модель также получила новый дизайн задних фонарей, соединенных широкой светящейся линией. В задней части нижняя накладка бампера и воздушный диффузор, новые формы патрубков системы выпуска делают Stinger еще более динамичным.

Обновление коснулось и интерьера Stinger. На модели установлены более крупные экраны с диагональю 8" и 10.25". Появились новые функции — обновленный проекционный дисплей, разделение экрана, многоканальный Bluetooth-модуль, вывод на приборную панель изображения обстановки в «слепых зонах» при маневрировании. Контрастная прострочка в отделке интерьера, новый дизайн «звенья цепи» в оформлении сидений, алюминиевые вставки, цветовые акценты, цветная подсветка

интерьера Mood Lamp — все эти обновления подчеркивают спортивный характер автомобиля.

Вне зависимости от комплектации Stinger оснащается ABS, системой курсовой устойчивости, ассистентом старта на подъеме, системой контроля давления в шинах, электронным приводом стояночного тормоза, системой напоминания о пассажирах на заднем ряду сидений и оборудованием экстренной связи «ЭРА-ГЛОНАСС». Помимо фронтальных и боковых подушек безопасности, боковых шторок безопасности и коленной подушки безопасности водителя, Stinger также имеет систему дополнительной защиты пешеходов — автоматическое поднятие капота при столкновении с пешеходом AHS. Также во всех комплектациях Stinger оснащается мультимедийным трехспицевым рулем с отделкой кожей, центральными подлокотниками для первого и второго ряда сидений, имеет сетку в багажном отделении.



ЧТО НУЖНО ЗНАТЬ
ПРИ ВЫБОРЕ
ДОПОЛНИТЕЛЬНЫХ
ИСТОЧНИКОВ
ОБОГРЕВА
АВТОМОБИЛЯ

Текст: Борис Игнашин

Согрей свою машину

Практически для любого автомобиля основным источником тепла для салона и груза является сам мотор. КПД даже самых современных двигателей оставляет массу тепловой энергии, и ее можно и нужно утилизировать. Но по ряду причин использовать двигатель как единственный источник тепла не всегда удобно, он и греется долго, и стартует в холодном состоянии плохо, да и повышенный износ никто не отменял. А какие еще источники тепла предлагаются сейчас и какие у них сильные и слабые стороны? Давайте разбираться вместе.

ДЕДОВСКИЕ СПОСОБЫ

Обогревать машину чем-то помимо двигателя придумали далеко не вчера. Не будем сейчас вспоминать про костры под картером, но даже такая технологичная штука, как автономный жидкостный подогреватель, существует с незапамятных времен. Так, Шадринский автоагрегатный завод начал выпуск обогревателя П-100 для ЗиЛ-157 в 1960 году, а «сухой» подогреватель ОВ-65 появился еще в 1956 году, и это были массовые изделия, как и камазовский ПЖД-30. А какие еще источники тепла предлагаются сейчас и какие у них сильные и слабые стороны?

В СССР для старта мотора зимой предлагалось использовать жидкостный подогрев за счет подачи горячей воды на «пролив». Для этого даже создавались специальные пункты подогрева воды в автопарках, ну а в крайнем случае ведро с водой можно было закипятить на любой печке. Несколько ведер кипятка при открытых кранах помогали согреть блок цилиндров и без проблем запустить мотор, если он исправен, а аккумуляторные батареи тоже хранились в тепле. Главное,

правильно выбрать момент старта, когда блок уже немного прогрелся и можно закрыть сливной кран и заполнить систему охлаждения свежим кипятком доверху. Разумеется, метод неприменим к технике, работающей на антифризе, и доставляет много хлопот. Но он вполне действенный и требует минимальное количество ресурсов. Я был удивлен, но его используют в автопарках и поныне, вполне возможно, что маршрутное такси, которое везло вас этим утром, заводилось именно «на кипятчке».

ЭЛЕКТРИЧЕСКИЕ ОБОГРЕВАТЕЛИ

Гораздо более действенным и современным методом является установка электрического подогревателя в рубашку охлаждения двигателя. Простейшие системы мощностью в киловатт-два могут устанавливаться в заглушку блока цилиндров, и у них нет никаких движущихся частей вообще. Более сложные системы могут иметь датчики температуры, мощный нагревательный элемент, подогрев масла в картере, электриче-

скую помпу, блок подзарядки аккумулятора и систему запуска климатической системы в салоне машины. Главное, чтобы было электричество на месте стоянки автомобиля. В остальном это идеальный вариант — простой, почти безотказный и образцово эффективный, позволяющий обеспечить быстрый и беспроblemный запуск. При этом стоимость установки и обслуживания вполне доступна, «кипяtilьник» обойдется в тысячи полторы-две рублей, и максимум еще столько же потребует на монтаж и удлинитель. Жаль, доступен способ далеко не всем автолюбителям, а только обладателям частных домов и стоянок с подводом электричества. Греть машину от аккумулятора — идея не лучшая по той же причине, по которой можно обогреть мотор парой-тройкой ведер кипятка. Теплоемкость воды очень велика, и понадобится мощный и дорогой аккумулятор для достижения значимого эффекта. Тем более в сильные морозы емкость аккумуляторов падает, а самый хладостойкий из них, кислотно-свинцовый, имеет крайне низкие показатели

мощности к массе и без того нагружен запуском мотора. Разве что масло в картере можно подогреть таким способом в «автономном» варианте, но эффективность его все равно будет низкой. Практика показала, что лучше использовать аккумулятор для запуска мотора.

СИСТЕМЫ АВТОЗАПУСКА

Автозапуск — это простое и эффективное решение проблемы. Идея гениальна — просто не давать остыть мотору. Ведь даже без капсулирования моторного отсека двигатель остывает достаточно долго, три-четыре часа и больше даже при минусовых температурах. Если заводить мотор при охлаждении его до 15-20 градусов, он стартует легко, без потери ресурса, ведь масло при таких температурах имеет рабочую вязкость, нормально работают все уплотнения и нормальный рабочий процесс в двигателе формируется тоже почти сразу. А полный прогрев бензинового мотора занимает еще минут 15 без всяких дополнений. Правда, минусов у автозапуска тоже хватает. Во-первых, не все моторы нормально переносят частые запуски в едва теплом состоянии, у многих современных двигателей от этого страдают катализаторы. Дизельные моторы без дополнительных устройств и нагрузки вообще не прогреваются. Кроме того, в системе безопасности автомобиля образуется огромная дыра, ведь иммобилайзер придется как-то отключать, и не всегда это делается качественно. А на машинах с МКПП это опасно, авто имеет шанс попросту покатыться, а затянутый ручной тормоз и другие варианты «коштылей» могут и не сработать. В итоге авто врежется куда-нибудь. К тому же у машин с автозапуском может замерзнуть система выпуска и будет подсаживаться аккумулятор, если он не успеет зарядиться за малое время работы. Однако в сочетании со средствами утепления моторного отсека метод достаточно эффективен даже при температурах за -30 и позволяет эксплуатировать машины в сибирские морозы без гаража.



ЭЛЕКТРИЧЕСКИЕ ПРЕДПУСКОВЫЕ ПОДОГРЕВАТЕЛИ ДВИГАТЕЛЯ

СИСТЕМЫ ПОСЛЕПУСКОВОГО ПОДОГРЕВА

Системы послепускового подогрева — тоже штука простая и эффективная. Простейшие из них используют дизельные свечи накала, помещенные прямо в блок цилиндров или в емкость системы охлаждения. Особенно популярны такие системы на дизельных моторах, которые на малой нагрузке не прогреваются. Здесь два лишних киловатта нагрузки и два киловатта тепловой мощности в системе охлаждения позволяют значительно ускорить процесс. Впрочем, это можно сделать и не нагружая генератор. Так, на Toyota ранее использовалась схема с вискомуфтой. Расположенные в резервуаре с силиконовой жидкостью пластины вращаются от вала двигателя через муфту, наподобие муфты кондиционера. При вращении пластин образуется тепло, которое подогревает мотор, а повышенная нагрузка на двигатель увеличивает скорость его прогрева.

Часто используется схема с дополнительным электронагревателем непосредственно в климатической системе. Помимо подогрева сидений и стекол, греется и воздух. Конечно, мощность такой системы не может быть очень большой, до киловатта, но этого хватает, чтобы разморозить стекла и обеспечить возможность движения машины. Опять же, дополнительная нагрузка на мотор позволит ему быстрее прогреться. Такие системы часто применяют и с малообъемными бензиновыми двигателями. Они хоть и прогреваются сами по себе достаточно эффективно, но им не хватает производительности по теплу для отопления еще и салона, что сильно замедляет процесс прогрева.

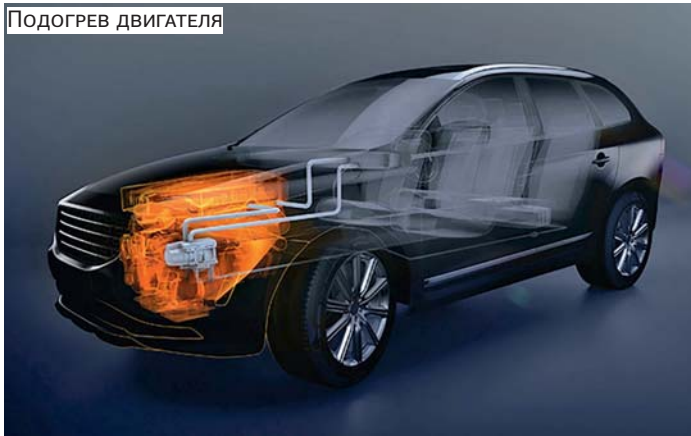
ТЕРМОС С АНТИФРИЗОМ

Интересный способ ускорения прогрева пользовался популярностью в начале 90-х годов. Речь об установке так называемого термоса — емкости с антифризом в теплоизолированном кожухе. После полного прогрева двигателя жидкость там изолируется клапаном и остается горячей, пока двигатель остывает. А перед стартом мотора клапан открывается и 5-6 литров кипятка добавляются в систему охлаждения, что позволяет поднять ее температуру на 20-40 градусов, чего обычно хватает для облегчения запуска. Среди минусов этих систем — только масса, объем и ограниченное время сохранения тепла. Когда температура жидкости опускается ниже 50 градусов, эффективность такого способа становится сомнительной. А недорогие колбы позволяют сохранить температуру только на 5-8 часов. Нужен или запас емкости, или температуры. Однако данные недостатки не помешали серийно использовать систему на автомобилях BMW в кузовах e39/e38 в конце 90-х. Она заметно ускоряла прогрев мотора при сравнительно небольшой сложности.

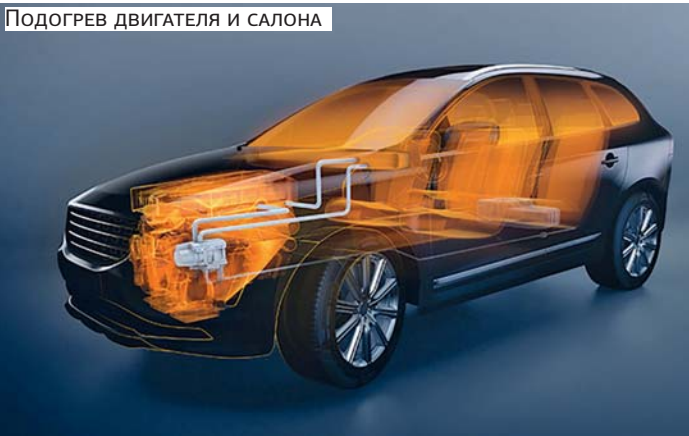


АВТОМОБИЛЬ «ЗИМУЕТ» НА ОТКРЫТОЙ СТОЯНКЕ, ПОДОГРЕВАТЕЛЬ ПОДКЛЮЧЕН К ЭЛЕКТРОСЕТИ

ПОДОГРЕВ ДВИГАТЕЛЯ



ПОДОГРЕВ ДВИГАТЕЛЯ И САЛОНА



АВТОНОМНЫЕ ПОДОГРЕВАТЕЛИ

Теперь поговорим об автономных подогревателях. По типу нагреваемой среды они делятся на сухие и жидкостные. Сухие нагревают воздух для обогрева салона и кузова, часто дополнительно они подогревают топливные баки и масло за счет работы их выхлопной системы или аккумулятора при расположении его в подогреваемом отсеке. Основной конек таких систем — эффективность при малых затратах на топливо и электроэнергию. КПД сухого котла меньше, чем у жидкостного, но за счет отсутствия затрат на привод помпы и потерь на прогрев большого, массивного и открытого всем ветрам двигателя общие потери тепла в такой системе меньше и для прогрева салона она более предпочтительна, особенно если мотор мощный и большой.

Запуск самого мотора она обычно не облегчает, разве что побочным эффектом будет прогрев каких-то компонентов, облегчающих запуск, — баков, аккумуляторов, топливных фильтров. Сфера использования таких устройств ограничена грузовыми автомобилями, автобусами, автокемперами. В общем, тем транспортом, который иногда должен согреться чем-то на стоянке, а заводить мотор для этого слишком расточительно. Цена на модули сухого подогрева сравнительно невелика, простую систему можно приобрести и за 10-20 тысяч рублей, а установка намного проще и дешевле, чем установка систем жидкостного подогрева. Продвинутое системы с высокими мощностью, КПД и безопасностью стоят существенно дороже. И если вас заботит именно собственный комфорт и комфорт пассажиров, ну, или груза, то это хороший выбор.

Жидкостные автономные обогреватели нагревают антифриз в системе охлаждения, а значит, в первую очередь сам мотор и только потом уже салон. Сам по себе жидкостный теплообменник ненамного сложнее, чем сухой, но он требовательнее к обслуживанию, имеет меньший ресурс, более сложен в установке, многие образцы просто вписать в доступное пространство. К тому же ему нужна электропомпа, которая потребляет дополнительную энергию. Мощные и компактные системы требуют совершенной системы контроля. Для большей эффективности они интегрированы в электронику авто, поскольку им придется управлять климатической системой, следить за степенью разряда аккумулятора и температурой мотора. Обычно такая система по-настоящему автономна, она должна срабатывать автоматически, без контроля со стороны человека. Цена простейших систем вроде упомянутых ШААЗ П-100 начинается буквально от 15 тысяч рублей, но продвинутые «котлы» Eberspächer и Webasto стоят минимум в два раза дороже только за сам блок подогревателя, а общая стоимость систем может легко превысить сотню тысяч рублей. При желании получить тепловую мощность свыше 10 кВт имеет смысл обратить внимание на отечественные аналоги, которых тоже хватает, например «Теплостар» и «Прамотроник». Стоимость установки тоже выше, чем у воздушных систем, поскольку требуется установить основной блок в непосредственной близости от двигателя, соединить его с системой охлаждения и обеспечить ее прокачиваемость. Зато владелец машины может сесть в уже теплый салон и завести почти полностью прогретый двигатель. Главное, чтобы хватило заряда в аккумуляторе.

При тепловой мощности в 5-20 киловатт и мощности в длительном режиме 200-300 ватт для прогрева мотора потребуется время от 15 минут до часа, а расход энергии от аккумулятора может оказаться существенным. Зато теплый мотор легко заводится, работает с самого начала в максимально экономичном режиме, и в итоге получается экономия ресурса и топлива. Добавим сюда возможность старта по радиоканалу, а не по штатному «будильнику», и получится очень удобная, хоть и сложная система.

АВТОНОМНЫЕ ГЕНЕРАТОРЫ

Еще одной разновидностью автономного жидкостного подогревателя может служить автономный генератор для машины. У нас такие устройства почти не известны, но использование простейшего 4-тактного одноцилиндрового мотора в комплекте с генератором 12 В в качестве источника тепла и электроэнергии практикуется в Скандинавии. При мощности мотора в 1 кВт его тепловая мощность составляет все 5, так что по эффективности он не уступает легковым «автономкам». Правда, при холодном старте такой мотор потребляет топлива значительно больше 1,5-2,5 кг в час, типичных для жидкостных подогревателей. Зато время прогрева у него небольшое, и посадить аккумулятор не получится. Генератор позволяет поддерживать постоянную плюсовую температуру салона, включаясь по таймеру или датчику, может работать в автономном режиме месяцами, позволяя при необходимости воспользоваться машиной спустя чуть ли не годы простоя без лишних задержек.

Видно, что конструкторская мысль не стояла на месте. Решения для облегчения запуска и ускорения прогрева мотора и салона существуют на любой вкус и кошелек. К сожалению, идеальных среди них нет. Одни просты и эффективны, но работают, только если есть внешнее электричество, другие недостаточно эффективны, третьи расходуют ресурс мотора, а автономные системы дороги и сложны в установке. Однако даже в наше время, когда ДВС легко запускаются при минусовых температурах, такие решения актуальны, особенно в России и зимой.



Отопитель салона Webasto



Обогреватель жидкотопливный Webasto



JP-GARAGE.COM.UA

Техосмотр по новым правилам

С 1 марта 2021 года техосмотр будет проходить по новым правилам. Меняется процедура, усложняется оформление, ужесточается ответственность. Следить за соблюдением всех правил и оформлением техосмотра, вести электронную базу данных ЕАИС ТО будет полиция. Данные будут храниться не менее пяти лет.

Новая система прохождения техосмотра готовилась давно, ее намеревались ввести летом 2020 года, однако перенесли на весну 2021-го. Основные новшества выражены в следующем.

Диагностическую карту будут оформлять в электронном виде, ее формирует специальная программа.

Все полученные данные сразу заносятся в единую информационную систему по ходу прохождения процедуры. При заезде машины на СТО техник входит в систему со своей электронной подписью, и такое право будет предоставлено только авторизованным станциям.

Весь ход осмотра фотографируется. На снимках должны быть четко видны номер, марка, модель и цвет машины. Если что-то идет не по установленному порядку, дальнейший ввод и оформление результатов будут приостановлены.

Чтобы не допустить обходной фиктивной продажи диагностических карт, программа подсчитывает число машин, проверенных на техстанции, и сравнивает с заявленным при аккредитации.

Кроме этого, фиксируется местонахождение автомобиля и станции, сравниваются их координаты, они должны совпадать в момент съемки. Так проверяющая сторона сможет удостовериться, что машина действительно проходит техосмотр в конкретном сервисе в указанное время.

По новым правилам при прохождении техосмотра обязательно присутствие работника ГИБДД. С этого года изменилась и периодичность прохождения техосмотра для разных видов транспорта. Не требуется проходить техосмотр легковым автомобилям возрастом до 4 лет. Машины возрастом от 4 до 10 лет обязаны проходить техосмотр раз в 2 года.

Более старые машины — каждый год; такси старше 5 лет — каждые полгода.

Бумажную диагностическую карту водитель автомобиля может получить по запросу. Она требуется только для выезда за границу.

НЕТ ТЕХОСМОТРА — ПЛАТИ ШТРАФ

Новые штрафы за отсутствие техосмотра, а также за нарушение правил диагностики со стороны СТО вступят в силу через год после запуска новой системы — с 1 марта 2022 года.

«Сейчас штрафы за отсутствие техосмотра на владельцев легковых автомобилей не распространяются. При этом доля автомобилей старше 10 лет составляет более 50 %, и такие автомобили могут представлять опасность для других автовладельцев и пешеходов», — сказал заместитель исполнительного директора Российского союза автостраховщиков Сергей Ефремов.

Единая система контроля станет выявлять не прошедшие техосмотр машины по базе автомобильных номеров. При отслеживании через камеры и проверке на постах дорожной полиции можно выписывать штрафы с частотой до одного раза в сутки.

Водителей, купивших диагностическую карту без реального прохождения осмотра, будут штрафовать на 2 тысячи рублей.

Для техстанции за продажу диагностической карты без прохождения техосмотра предусмотрено наказание с достаточно широкой вилкой, от 5 тысяч до 300 тысяч рублей. Зависит от того, кто признан виновным — отдельный сотрудник или организация.

Водителям, которые сознательно купят карту в неаккредитованных организациях, грозит уголовная ответственность по статье «Приобретение заведомо поддельного документа». Наказание по ней предусматривает ограничение или лишение свободы на срок до одного года.

ГОТОВИМСЯ СТОЯТЬ В ОЧЕРЕДЯХ

Технически страна пока не готова к началу реформы. Список аккредитованных операторов опубликован на сайте Российского союза автостраховщиков — на всю страну насчитывается всего 5,1 тысячи станций, допущенных к контрольной системе. Страховщики и политики предупреждают, что эта сеть не справится с потоком из 60 миллионов автомашин.

По данным главы Госавтоинспекции Михаила Черникова, лишь 69 регионов России обеспечены пунктами техосмотра в необходимом количестве. Да и в этих регионах не все благополучно. Не только Крым, Сибирь и Дальний Восток, но даже Московская область не имеет соответствующих сервисов в должном количестве. Москва тоже захлебнется: она лишь на 50 процентов обеспечена техстанциями с необходимым допуском.

При этом, отмечает глава ГИБДД, нигде нет системы электронных очередей. Будут выстраиваться огромные живые очереди.

Поэтому звучат предложения отложить старт реформы, временно отвязать диагностическую карту от полиса ОСАГО, а то и вовсе отменить техосмотр для личных легковых автомобилей.

Как считают некоторые эксперты, жесткие требования к личным авто неоправданны, контролировать техническое состояние надо прежде всего у пассажирского и грузового транспорта, где оно действительно влияет на безопасность. Эту позицию разделяет часть парламентариев.

«Так называемая реформа техосмотра не имеет никакого отношения к безопасности дорожного движения и никому не нужна, кроме узкого круга «выгодоприобретателей», — заявил депутат, глава одной из фракций Госдумы Сергей Миронов.



ТЕКСТ И ФОТО: БОРИС ИГНАШИН

Peugeot Partner — практичный «каблучок»

Сегодня в обзоре далеко не самая новая модель. Peugeot Partner в кузове В9 вышел еще в 2008 году и с тех пор радует многочисленные службы доставки и всех, кому нужен практичный «каблучок». В Европе он уже «ушел на пенсию», но у нас в Калуге сборка продолжается.

НА ВСЕ РУКИ МАСТЕР

Peugeot Partner — техника сугубо коммерческая, всего два места в салоне, просторный багажный отсек, пара моторов (бензиновый или дизельный) и только механика. Привод лишь на передние колеса, да и моторы не слишком мощные — бензиновый EC5F 115 л. с. и дизельный DV6DTED 90 сил. И как раз бензиновый мотор интересен: это не двигатель семейства Prince, а старый добрый чугунный наследник TU5JP4, неубиваемого мотора из начала 2000-х. Зато есть АБС и ЕСП в базовой комплектации. Кузов доступен в двух исполнениях — короткий и длинный, у второго варианта имеется дополнительная боковая сдвижная дверь в грузовой отсек. Список оборудования минималистичный, никаких кожаных кресел и автоматического

климат-контроля, активных подвесок и ксенона. Разве что кондиционер да мультимедийную систему с BT можно дозаказать, а заодно и дополнительное покрытие пола.

Внешность машины примелькалась за годы выпуска, вы ежедневно встречаете Partner на улицах в различных livreaх: развозка пиццы, доставка кормов или просто грузовичок онлайн-магазина. Машину явно не пытались сделать изящной и красивой, в грузовой версии с некрашеными бамперами и огромным отсеком кузова без окон она смотрится почти гадким утенком. Но какой-то дизайнерский шик проглядывает в деталях. Пассажирские версии смотрелись наряднее, будучи украшенными многочисленными декоративными элементами, и причудливая пластика передка выглядела на них бо-

лее уместной. Впрочем, водителю такой машины не до красот. Зато некрашенные прочные бамперы он наверняка оценит, особенно в отсутствие парктроника и салонного зеркала заднего вида. А также крупные зеркала, большие колпаки на удивление ярких фар и двери грузового отсека с надежной фиксацией на максимальном открытии, управляющиеся с общего ключа-брелка. Высокий лобастый кузов — образец максимально практичного использования пространства. Моторный отсек небольшой, но откровенной однообъемности в формах нет. Полноценный капот с удобным доступом к двигателю, ведь коммерческая техника должна обслуживаться максимально быстро. Лобовое стекло большое, и салон за ним светлый, несмотря на серый пластик обшивки. Дверные ручки удобные, позволяют комфортно

ВЫ ЕЖЕДНЕВНО
ВСТРЕЧАЕТЕ
PARTNER
НА УЛИЦАХ
В РАЗЛИЧНЫХ
ЛИВРЕЯХ



пользоваться ими даже в защитных перчатках и пачкаются минимально даже в снежную погоду.

ИНТЕРЬЕР БЕЗ ИЗЛИШЕСТВ

Поскольку на улице зима и погода не способствует восхищению машинами снаружи, открываем большую водительскую дверь и первым делом заводим двигатель. Машина на тест-драйве в топовой комплектации, с дизельным мотором и длиннобазным кузовом. Из опций — мультимедийная система с ВТ, кондиционер и дополнительный прочный пол в грузовом отсеке.

Старт двигателя быстрый, практически бензиновый. Даже холодный дизель стартует мягко, без дыма и стука, не выдавая ничем, что работает на тяжелом топливе. Пока он прогревается, есть время осмотреться в салоне. Тут просторно, над головой куча места, между водителем и пассажиром легко можно поставить еще детское кресло или большой бокс, но там лишь полочка где-то далеко внизу и крупный рычаг ручного

тормоза. Сзади пространство ограничено сеткой безопасности грузового салона, а за ней находится гибкая мембрана, позволяющая сохранять тепло в салоне зимой, ведь грузовой отсек не имеет никакой тепло- и шумоизоляции. Прямо на каркасе сетки безопасности расположено пара крючков для одежды.

Эргономика водительского места достаточно специфична. За приборной панелью большой бокс под документы с крышкой, под рулевой колонкой полочка в двери, далеко внизу большой карман. Полочек для мелочовки и телефона попросту нет, разве что положить его вниз, под рычаг ручного тормоза к подстаканнику или пристроить у крохотного экрана мультимедийной системы. Небольшая полочка в центральной консоли вместит пачку сигарет или телефон десятилетней давности, да еще на консоли рычага КПП сзади есть кармашек, но помещать туда мобильный опасно, в спешке можно его переломить. Пристроить крепление для смартфона тоже некуда: дефлекторы воздуховодов круглые, до лобового стекла далеко. Разве что придумывать какие-то

нестандартные решения. Хорошо хоть, есть ВТ-связь в магнитоле, можно держать телефон в кармане, но как навигатором вы им не воспользуетесь без специальных усилий.

Приборная панель отлично видна, а ее старомодный ненавязчивый дизайн ничуть не раздражает, он идеально функционален при любом освещении. Посадка достаточно высокая, руки на руле в любом случае располагаются ниже плеч, а вот развалиться на сиденье не выйдет, никаких опор тут нет, разве что можно податься вперед и к водительской двери, подержаться за ручку. Само кресло не очень комфортное, постоянно давит в нижней части спинки, а регулировка наклона ступенчатая, очень грубая. Боковой поддержки почти нет. Зато обшивка не скользит и колени имеют опору. Руль радует, он удачной формы, пластик приятен на ощупь, не скользит и не имеет обоя. Да и рычаг КПП точно под рукой. Чуть менее удобно тянуться до панели управления климатом — даже с моим ростом выше 180 см приходится отрывать спину от подушки сиденья. А к



кнопкам управления стеклоподъемниками, аварийной сигнализацией и блокировкой дверей нужно еще и наклониться. Чтобы добраться до подстаканников на полу, придется припарковаться или тянуться вслепую. Зато в остальном расположение кнопок и рычажков довольно удобное, если вы привыкли к французским авто и дополнительным блокам управления под рулевым колесом.

Отдельное внимание рабочему месту пассажира. Тут обилие полочек в передней панели — аж три штуки разной глубины, и на центральной консоли отличный карман с крючком. Сиденье не хуже водительского, с него легко управлять центральным замком при необходимости.

Общее качество материалов салона, конечно, заставит поморщиться даже тех, кто ездит на машинах В+ класса. Простой пластик, простые безыскусные кнопки, никаких софт-тач и имитаций прострочек. Лаконично, но довольно крепко. Для коммерческого применения самое то, а ни на что большее машина не претендует. Хотя для перевозки двух сорванцов такой вариант достаточно практичен: можно не оттирать шоколад и печенье с панелей, а просто смыть из шланга.

ПЛЮС ДИЗЕЛЬНОГО МОТОРА

Про мультимедийную систему достаточно сказать, что она в машине есть, может проигрывать диски и в ней есть радио, AUX и даже BT. Само головное устройство знакомо всем владельцам Citroen C4 первого поколения и некоторым владельцам Peugeot первой половины двухтысячных. Звук вполне приемлемый, информативность экрана мультимедиа минимальная. Но главное, виден расход топлива и это цифры не для слабонервных. На трассе при 80 километрах в час светятся цифры 3,3-3,7 литра на 100 километров, а по городу средний расход спокойно уложился в 4,5. Фантастика, если борткомп не привирает.

Греть дизельный мотор без нагрузки занятие бесполезное, но через минуту в салон уже идет слегка теплый воздух, а мотор начинает работать совсем мягко. За теплый воздух спасибо ТЭН в климатической системе — ждать прогрева не нужно. И пусть стрелка температуры не сдвинулась с места, надо ехать, поначалу

МОДЕЛЬ СОЗДАНА НА ПЛАТФОРМЕ PF2 ГРУППЫ PSA, И ЭТО РОДНИТ ЕЕ С ВЫПУСКАЮЩИМИСЯ ТАМ ЖЕ PEUGEOT 408 И CITROEN C4 SEDAN

аккуратно, позволяя мотору прогреться до рабочей температуры. Такой режим прогрева оптимален для любого мотора, но для дизельного это особенно важно. На холостых у него даже выхлоп едва теплый, спустя минуту-другую можно аккуратно потрогать выхлопную трубу, она будет горячей, но вряд ли выше сотни градусов. Без нагрузки он не прогре-

ется никогда. Зато в движении стрелка сдвигается с места уже минут через 5-6 и бодро поднимается градусов до 70, выше она поднимется только при высокой нагрузке или движении по трассе. Ну или летом. Автомобиль достаточно бодрый, несмотря на паспортные 90 л. с. А сам дизель в сочетании с 5-ступенчатой МКПП довольно удобен, он имеет широкий рабочий диапазон, тянет с холостых и до 4,5 тысячи, но основной подхват все же от 1,5 тысячи оборотов. Крутить его выше 5 тысяч бесполезно, 8-клапанный мотор со сравнительно небольшой турбиной создан не для этого. В городских условиях растянута коробка передач даже не провоцирует переключаться на высшую, пятую передачу, в большинстве случаев до скоростей 60-70 км/ч мотор лучше себя чувствует на четвертой, легче откликаясь на газ и при этом работая без вибраций и рева на небольших оборотах порядка 1200-1400. При желании интенсивно ускоряться нужно активнее задействовать коробку передач, тогда пустой Partner способен посостязаться с другими бюджетными легковушками. И да, никакого дыма и запаха солянки ни под нагрузкой, ни в простое.

Однако вернемся к температурам. Особенность малообъемного дизеля в том, что на холостых оборотах его теплотворной способности не хватает для поддержания температуры и обогрева салона. Спустя 15 минут простоя на холостых стрелка температуры опускается ниже первой отметки, а воздух из дефлекторов становится холоднее. Тут бы очень пригодились автоматический климат-контроль, ручным приходится крутить рукоятку температуры регулярно, в зависимости от нагрузки и прогрева.

НЕ ТОЛЬКО ДЛЯ ГОРОДА

К разгонной динамике претензий нет, она более чем достаточна, а вот к тормозной? Пустая машина замедляется хорошо, разве что явно перетормаживает заднюю ось в повороте, без ABS





авто с таким большим диапазоном изменения нагрузки на одной из осей пришлось бы туго. А тут все отлично. К тому же есть система ESP, она и буксовать не даст, и сгладит излишнюю резкость машины на высоких скоростях.

Управляемость вполне легковая, легкий руль, хорошая информативность. Французы даже для коммерческой техники отлично настроили шасси. На трассе машина становится резковатой в реакциях, да и парусность кузова очень большая, любые волны воздуха и боковой ветер ощутимо меняют траекторию машины. Но основная стихия развозных грузовиков — это город. А в таких условиях все отлично. Острый и чувствительный руль, малый радиус поворота, образцовые реакции на изменение тяги, мягкие и типично «переднеприводные». Не просто удобно

и интересно, но и безопасно. Даже без ESP занос затухает сам собой за счет парусности и работы задней подвески при минимальной работе рулем. Да и с тягой проблем нет, мотор готов вытаскивать из любой ситуации и на любой передаче.

Вот только гонять все равно не хочется, потому что на скоростях от 50 км/ч гул из грузового отсека начинает давить на уши, а на скоростях за 90 км/ч уже становится крайне дискомфортным. Да и на малых скоростях слышен любой камешек, попавший по крыше или днищу, можно на слух определить тип снега под колесами. Наверное, если загрузить кузов подушками станет полегче. Но лучше просто не нарушать.

Поскольку на улице зима, а у машины зубастые шины и неплохой дорожный просвет, то она отправилась на за-

городную дорожку, на которой обычно тестируются кроссоверы. Я ничуть не пожалел о том, что туда сунулся. Во-первых, зимний лес выглядит замечательно, а во-вторых, машина уверенно тянет по рыхлому свежему снегу и насту, главное — не давать зарыться ведущим колесам. Даже снег высотой чуть выше бампера не проблема. И ESP неплохо помогает, если ведущее колесо вывело. В пассажирской версии можно было бы большой компанией кататься в интересные места, а вот зачем грузовичок в лесу, я, право, придумать не могу. Как корзинка для грибов он великоват.

РЕЗЮМЕ

Стоимость такого автомобиля на данный момент составит порядка 1,4 млн рублей. Базовая цена чуть меньше, с опциями еще немного выше. Это сравнимо с ценой «газели», и выше цен на такую популярную модель, как «Ларгус». Для тех, кому важна только стоимость покупки и грузоподъемность, машина вряд ли будет интересна. Но радуют несколько аспектов. Во-первых, расход топлива — при больших пробегах экономия в сравнении с бензиновой машиной или грузовиком побольше будет существенной, а дизельные моторы этой серии славятся ресурсом. Общее качество сборки и эргономика опять же очень достойные, работоспособность водителя и экспедитора такой машины намного выше, чем на более бюджетных развозных фургонах. Ниша не слишком большая, но в больших городах она достаточно емкая. Именно по этой причине Peugeot Partner и продолжает собираться в Калуге.





Текст и фото: АЛЕКСЕЙ ЛЕБЕДЕВ

По волнам блокадной памяти

Данный выезд совпал по срокам с двумя выдающимися памятными датами — годовщинами прорыва блокады Ленинграда и полного ее снятия. Во многом поэтому маршрут был проложен по местам боевой славы РККА. Как известным, так и не очень. Наиболее драматичные события битвы за Ленинград происходили на небольшом участке между Синявинскими высотами, Шлиссельбургом и Кобоной. Нам удалось увидеть достаточно мест, напоминающих о героизме участников событий тех дней, и вспомнить связанные с ними истории.

ДОРОГА СМЕРТИ

На трассе, ведущей к Ладоге от Мурманского шоссе, можно увидеть стелу, посвященную подвигу строителей и железнодорожников (59.933698, 31.008853). После прорыва блокады Ленинграда была освобождена лишь узкая полоска суши вдоль озера. Ни о каких дорогах там не было и речи, места были заболоченные и к тому же простреливались вражеской артиллерией. Но городу требовался канал для поставок продовольствия и оружия. Ставкой был реализован небывалый по смелости инженерный проект — проложить по болотам и топам железную дорогу длиной 33 км. Еще более фантастическим выглядит отведенный на работы срок — 20 дней. За это время требовалось не только проложить колею, но и возвести несколько мостов. Задача была выполнена досрочно — за три дня до планового срока. 7 февраля 1943 года к Финляндскому

вокзалу по новой линии прибыл первый поезд. «Дорогой смерти» эту железнодорожную ветку машинисты называли из-за постоянных обстрелов врага. Пока Красной армии не удалось справиться с дальноточными батареями, поезда ходили только по ночам. Вскоре после начала работы ветки в Ленинграде был увеличен продовольственный паек.

СНАЙПЕРЫ-Артиллеристы

Наверное, в любом российском городе есть памятник героям Великой Отечественной. Есть таковой и в Шлиссельбурге (59.935013, 31.011892). В 1941 году после ожесточенных боев противник занял станцию Мга и вышел на левый берег Невы. Чтобы не допустить форсирования противником реки, в Шлиссельбург перебросили войска для помощи действующей тут Ладожской военной флотилии. Тем не



менее, сопротивляясь превосходящим силам противника, 8 сентября наши подразделения вынуждены были оставить город и под прикрытием кораблей переправиться на правый берег Невы. Но захват Шлиссельбурга не позволил врагу форсировать Неву. Войдя в город, противник так и не смог взять крепость Орешек, расположенную на острове у входа в Неву. Защищенность крепости и прекрасный обзор города с ее стен позволили разместить на невском острове артиллерийскую батарею, точно уничтожавшую наиболее важные цели противника в городе. За время оккупации Шлиссельбурга крепость сильно пострадала от постоянных обстрелов, но продолжала сражаться до дня освобождения города.

ОПЕРАЦИЯ «ИСКРА»

Мы покидаем Шлиссельбург по дороге, идущей вдоль ладожских каналов. В нескольких километрах от города установлен небольшой мемориальный камень (59.907387, 31.190365). В этом месте произошли события, связанные с одной из первых попыток прорыва блокады Ленинграда. В 1941 году, воспользовавшись рано вставшим на Ладоге льдом, тут высадили лыжный десант, сформированный из военных моряков. К сожалению, оставшись без прикрытия и связи, десантники не сумели выполнить задачу по удару в тыл противника, занявшего Шлиссельбург, и после героического многочасового боя были вынуждены отступить. Прорвать коль-

цо блокады на этом направлении удалось только в 1943 году в ходе операции «Искра». Через несколько километров на другом берегу Староладожского канала расположен памятный знак на месте подвига Я. И. Богдана (59.907699, 31.194914). В 1943 году старший лейтенант в ходе боя подобрался к дзоту противника и забросал его гранатами. Считая, что огневая точка уничтожена, он встал, чтобы поднять роту в атаку, но пулемет вновь открыл огонь. Тогда старший лейтенант Богдан накрыл амбразуру своим телом, повторив подвиг Александра Матросова.

БЛОКАДНАЯ ЭВАКУАЦИЯ

Далее наш путь продолжается вдоль каналов до деревни Лаврово. Тут расположено братское захоронение ленинградцев, погибших при эвакуации в 1941-1943 гг. (59.949985, 31.577792). В те годы в Лаврово находился эвакуационный пункт, в который по Дороге жизни прибывали ленинградцы. Второй эвакуационный пункт, со стороны Большой земли, находился в Кобоне. Ленинградцы сначала получали документы, подтверждающие, что они не задействованы в обороне города или на производствах. Затем с Финляндского вокзала эвакуированные прибывали на аналогичные пункты, расположенные на противоположном берегу Ладоги. А далее в зависимости от сезона по озерному льду на машине или по воде на барже ленинградцы прибывали в Кобону. К эвакуационным пунктам были проведены

железнодорожные ветки. Согревшись и поев, люди садились в поезда и отправлялись в тыл. Зимой для эвакуации использовались как грузовики, так и автобусы. Если полторка брала около 12 человек, то на автобусе эвакуировались 20-25 ленинградцев. В условиях тонкого льда, обстрелов и бомбежек до конечного пункта доходили не все машины...

Сегодня в Кобоне, помимо познавательного официального музея, посвященного подвигу ленинградцев тех лет (60.024187, 31.556439), размещается экспозиция, созданная силами местных энтузиастов — дайверов (60.024242, 31.548598). Они не только поднимают со дна Ладоги затонувшие машины, но и восстанавливают их практически до идеального состояния. Экспозицию можно свободно осматривать, а если предварительно договориться, вам покажут и процесс кропотливого восстановления военных машин. Кстати, одна из поднятых и восстановленных полторок принимала участие в недавнем параде Победы в Москве.

СУХОПУТНАЯ ДОРОГА ЖИЗНИ

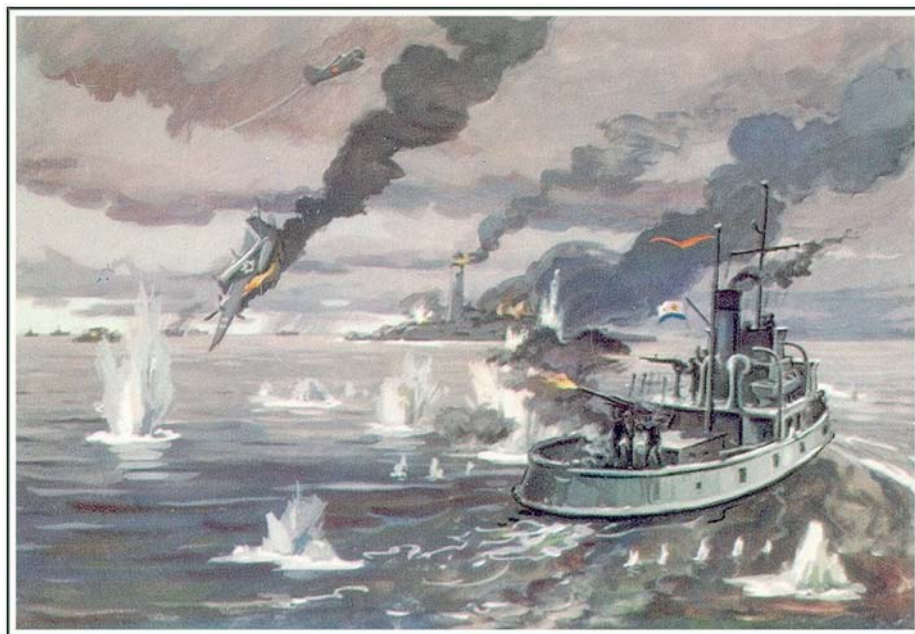
Военно-автомобильная дорога № 102 — часть легендарной Дороги жизни. В отличие от ВАД-101 необходимость ее появления была вызвана захватом немцами Тихвина. Это не позволяло обеспечить железнодорожное сообщение с берегом Ладоги. Дорога была построена в 1941 году в рекордно короткие



сроки — за 10 дней. Она представляла собой две ветки для одностороннего движения автомобилей. Более сложный участок, идущий через урочище Коровий хребет, был отдан для машин, направляющихся на Большую землю, а более простой параллельный участок использовали для движения груженого транспорта. В наши дни сохранилось несколько участков этой блокадной трассы, доступных для проезда. Однако нужно понимать, что параметры и подготовка машин должны соответствовать сложным условиям. Если участок для груженых машин от деревни Сухое может быть пройден обычным внедорожником, то путь через Коровий хребет способен покорить далеко не каждый любитель внедорожья. Кстати, по этой дороге сейчас организуется часть пешеходного маршрута «Большая Ладожская тропа». Во всяком случае, уже появились маркировки и указатели этого пешего пути.

БОЙ ЗА ОСТРОВ СУХО

Проехав часть Дороги жизни, путешественники попадают в Новую Ладогу — последнюю точку нашей поездки. Здесь на берегу установлены два корабля Ладожской военной флотилии (60.105843, 32). В годы блокады Дорога жизни подвергалась не только авиационным налетам и обстрелам. На озере действовали военные корабли противника. Наиболее известным боем стала неудачная попытка немцев завладеть маленьким островом Сухое. Небольшой гарнизон острова героически сдерживал атаки неприятельского десанта до подхода флотилии. Установленные здесь корабли-ветераны несли не только боевую службу. Тральщик ТЩ-100 использовался для перевозки грузов, эвакуировал раненых, принимал участие в высадке десантов на острова, тралит мины и даже служил ледоколом. Он был также одним из кораблей, принявших участие в отражении вражеского десанта. Пароход «Харьков» использовался на проводке судов к причалам западного берега Ладожского озера, занимался тралением, подъемом затонувших грузов. В 1942 году пароход использовался для прокладки подводного электрического кабеля, которую удалось осуществить в кратчайшие сроки и обеспечить ленинградские заводы энергией.



Картина И. И. Родионова «Бой у острова Сухое» (ru.wikipedia.org/wiki/Сухое)



История здешних мест помнит тяжелейшие годы военных испытаний. И хотя этот маршрут не изобилует зрелищными достопримечательностями, он позволяет узнать малоизвестные факты истории и сохранить память о героях, сражавшихся во время Великой Отечественной за мирное небо.



Текст: Константин Гаврильчик

ТОП-5
ДОСТОПРИМЕ-
ЧАТЕЛЬНОСТЕЙ,
КОТОРЫЕ НУЖНО
ПОСЕТИТЬ
В СТОЛИЦЕ
ПРИМОРЬЯ

Увидеть Владивосток и полюбить

Минувший 2020-й кардинально изменил отпускные предпочтения россиян. Лишившись возможности летать на отдых за границу, жители нашей страны массово приобщились к внутреннему туризму. Особенно это заметно в социальных сетях, чьи ленты нынче пестрят фотографиями отечественных городов и весей. «Заправка» решила выяснить, какие направления пользуются популярностью у российских туристов. Одним из них оказался Владивосток. Рассказываем, что обязательно нужно посмотреть, если вы решите посетить этот замечательный и прекрасный город.

ГОРОД, ВЛАДЕЮЩИЙ ВОСТОКОМ

Владивосток не может похвастаться многовековой историей, как, к примеру, Кёнигсберг или Казань, которые также весьма популярны у российских туристов. Однако столица Приморья точно заслуживает того, чтобы хоть один раз здесь побывать. Да, чтобы увидеть достопримечательности Владивостока, придется преодолеть не одну тысячу километров, но, поверьте, тяготы

длительного перелета с лихвой окупятся удивительной, по-настоящему экзотической красотой города и его окрестностей.

Первое, что бросается в глаза при посещении Владивостока, — это море. В отличие от Петербурга его можно увидеть прямо в центре города. Одно из лучших мест для того, чтобы любоваться морскими пейзажами, — набережная Спортивной гавани. Здесь расположена большая переходная зона, по которой можно прогуляться вдоль моря.



НАБЕРЕЖНАЯ СПОРТИВНОЙ ГАВАНИ



Музей «Владивостокская крепость»



ПРИМОРСКИЙ ОКЕАНАРИУМ

Особенно оживленно на набережной бывает вечером, когда местные жители и туристы приходят, чтобы насладиться потрясающими по красоте закатами — солнце здесь садится прямо в волны Японского моря!

Неподалеку от набережной находится музей «Владивостокская крепость». Этот уникальный фортификационный комплекс строился вплоть до 1918 года и должен был стать одной из самых мощных и хорошо укрепленных приморских крепостей начала XX века. Однако возвести объект успели лишь на две трети: работам помешали сначала Первая мировая война и революция, а затем острой необходимости в крепости уже не было. В результате строительство было свернуто.

В уличной экспозиции музея представлены артиллерийские и зенитные орудия, торпеды, ракетные комплексы, пулеметы и минометы, стрелковый брестер, памятные стелы и флагшток комплекса. В выставочных залах развернута историко-краеведческая экспозиция, включающая артефакты от средневекового периода освоения Приморского края до наших дней.

Еще одна знаковая достопримечательность — маяк на Токаревской кошке. Не был на Токаревской кошке — не был во Владивостоке, говорят местные. Это один из старейших маяков города. Он был возведен в 1876 году на оконечности искусственно насыпанной дамбы на узкой отмели, которая ведет от южной части побережья города к небольшому островку.

Маяк функционирует до сих пор, но популярность у туристов он снискал благодаря своей фотогеничности и тому факту, что здесь заканчивается материк и начинается Тихий океан. При посещении этого места следует учесть, что во время отлива до маяка можно беспрепятственно пройти по отмели, а вот во время прилива придется намочить ноги, поскольку иногда вода достигает щиколоток. Так что позаботьтесь о непромокаемой или сменной обуви.

ЗОЛОТОЙ МОСТ И ОСТРОВ РУССКИЙ

Если вы любите делать селфи, обязательно посетите смотровую площадку, расположенную на вершине Орлиной сопки. Отсюда открывается совершенно потрясающий вид на город, бухту Золотой Рог и знаменитый Золотой мост. Подниматься на площадку не обязательно пешком. Можно проехать на фуникулере — на линии работают два вагончика с канатным приводом, которые ходят вверх-вниз по склону сопки. Появился он во Владивостоке по инициативе Никиты Хрущева в 1962 году — после того, как генсек побывал в США и решил сделать Владивосток вторым Сан-Франциско. Кстати, это единственный фуникулер в нашей стране, работающий как общественный транспорт.

Еще одна знаковая достопримечательность Владивостока — Русский мост,

построенный к саммиту АТЭС 2012 года. Именно он изображен на двухтысячной купюре, воспетой музыкантом Ильей Лагутенко в песне «Владивосток 2000». Возможно, по этой причине многие туристы любят фотографироваться на его фоне с этой купюрой. Русский — самый длинный в мире вантовый мост, он соединяет Владивосток с одноименным островом. Мост автомобильный, пешком прогуляться по нему не получится. Поездка на общественном или личном транспорте вызывает у туристов неподдельное восхищение: настолько красивые виды открываются с обеих сторон.

Остров Русский также заслуживает внимания. В советское время здесь размещалась закрытая военно-морская база, на которой, как известно, проходил службу и «ел собаку» писатель Евгений Гришковец. Потом остров открыли, но попасть сюда все равно было сложно, поскольку единственным способом



WIKIPEDIA.ORG

переправиться через пролив был паром. И только после возведения Русского моста остров стал доступен для массового посещения. Здесь, кстати, любят бывать не только гости Владивостока, но и местные жители. Они часто приезжают сюда на выходные, чтобы провести время вдали от шумного мегаполиса.

Есть чем заняться на острове и приедем. К примеру, можно посетить популярный у местных жителей Приморский океанариум. Открылся он сравнительно недавно, в 2016 году. Здание, площадь которого составляет почти пять футбольных полей, по форме напоминает раковину моллюска. В 135 аквариумах здесь живут обитатели вод Японского, Охотского, Берингова морей, озер Байкал и Ханка, реки Амур. В одном из самых больших аквариумов обустроен удивительный 70-метровый тоннель, по которому могут проходить посетители, любуясь разнообразием подводного мира. В бассейне-арене под чутким руководством профессиональных дрессировщиков выступают дельфины. Планируя посещение Приморского океанариума, стоит иметь в виду, что экспозиция здесь довольно большая. Чтобы полностью ее осмотреть, вам потребуется несколько часов.

МЫС ТОБИЗИНА И ВОРОШИЛОВСКАЯ БАТАРЕЯ

Кроме того, на острове Русский можно совершить увлекательную прогулку на мыс Тобизина. Маршрут к нему интересный и несложный. Часть пути проходит по лесу, а другая пролегает по вершине полуострова. Хорошо проторенная тропинка ведет мимо отвесных скал, с которых открываются живописные виды на морские просторы. По дороге нередко встречаются лисы-попрошайки. Милые зверьки уже так привыкли к людям, что подходят совсем близко. Сам мыс Тобизина — место настолько живописное и интересное, что



ВОРОШИЛОВСКАЯ БАТАРЕЯ

вам наверняка захочется туда вернуться. Отправляясь сюда, особое внимание следует уделить обуви. Идеальный вариант — трекинговые ботинки или кроссовки с толстой и нескользящей подошвой. Из одежды рекомендуется взять с собой дождевик, теплые вещи, а весной и осенью еще и шапку.

Неподалеку находится песчаный пляж, который в последнее время стал едва ли не популярней самого мыса. В теплое время года здесь полно народу. Местные в основном загорают. Говорят, купаться в Японском море не рекомендуется из-за большого количества ядовитой живности. Но туристы, конечно, лезут в воду, ведь неизвестно, когда представится еще один шанс окунуться в Японское море. Хорошо, если в этот момент на улице лето. Автор этих строк оказался во Владивостоке в октябре, поэтому купаться пришлось... быстро, ибо вода была, мягко говоря, прохладная. Ну, а выходя на берег, я умудрился наступить на морского ежа, к счастью, без особых последствий.

Еще одна достопримечательность Русского — Ворошиловская батарея, которая занимает особое место в истории

отечественной артиллерии. Грандиозное фортификационное сооружение появилось здесь в начале 1930-х в связи с угрозой японского вторжения на Дальнем Востоке. Для укрепления обороны Владивостока на острове была заложена тяжелая артиллерийская батарея из двух бронированных башен, снятых с линейного корабля «Полтава». В каждой из них — по три орудия калибром 305 мм, что позволяло держать под контролем зону на десятки километров вокруг. Башни установлены на расстоянии 200 м друг от друга и соединены подземными коммуникациями. Поэтому Ворошиловскую батарею образно называют «подземным линкором». Батарея расположена таким образом, что ее совершенно не видно с моря. Под башнями находится ряд помещений и сложных механизмов, предназначенных для поднятия снарядов к орудиям и для наводки стволов как по горизонтали, так и по вертикали. Также в подземелье размещались склады и штаб, где работал и жил личный состав. Сегодня подземные этажи бункера представляют собой интересную экспозицию, открытую для туристов.



Мыс Тобизина



Фуникулер

ЦАРСТВО ИКРЫ И КРЕВЕТОК

Есть во Владивостоке и кулинарные достопримечательности, которые также заслуживают пристального внимания. Одно из самых атмосферных заведений — грузинский ресторан «Супра», посещение которого вам запомнится. Во-первых, здесь нельзя заказать столик — чтобы попасть внутрь, придется постоять в очереди с другими желающими насладиться местной кухней. К счастью, двигается она довольно быстро, а клиентам предлагают пропустить по бокалу вина, чтобы ждать заветного столика было не так скучно. Во-вторых, всегда можно сказать, что у вас сегодня (вот ведь счастливое совпадение) день рождения — и тогда вас ждут настоящий грузинский тост от коллектива «Супры» и комплимент от шефа. А самое главное — здесь действительно очень вкусно и душевно кормят. Даже если вы не являетесь большим поклонником грузинской кухни, вам наверняка понравится.

В целом же общепит в столице Приморья есть решительно на любой вкус. Особенно много в городе заведений с паназиатской кухней — сказывается близость Японии, Китая и других азиатских стран. При этом можно найти рестораны и кафе с традиционным европейским и кавказским меню. Однако все эти блюда можно попробовать не только в столице Приморья. Владивосток же славится в первую очередь морскими деликатесами. Гребешок, крабы, кальмары, морские ежи, медведки, икра — все это вы встретите в большинстве ресторанов города. И все обязательно нужно пробовать, потому что морепродукты здесь свежи и прекрасны, в чем легко убедиться на примере красной икры. Она заметно дешевле, чем в Петербурге, при этом гораздо вкуснее



GORODV.COM

и продается везде. Икра настолько привычна для местных, что бутерброды с нею именуются просто — «приморским завтраком». Я, пока жил во Владивостоке два месяца, успел оценить все прелести такого варианта завтрака. Это действительно вкусно и питательно.

Не менее популярны у местных жителей морские гребешки. Не имеет значения, как вы будете их есть: жареными или запеченными, гребешки в любом виде будут восхитительны. Также стоит попробовать сырые гребешки с лимоном и соевым соусом. Они имеют приятный сладкий вкус, что несколько необычно для морепродуктов. Еще одна гастрономическая галочка, которую непременно нужно поставить в При-

морье, это краб. Он тоже чрезвычайно вкусен, особенно если запивать его охлажденным белым вином.

ВМЕСТО ПОСЛЕСЛОВИЯ

Увы, чтобы описать все достопримечательности Владивостока и все плюсы визита в этот замечательный приморский город, не хватит и десятка журнальных статей. Однако могу сказать точно: если вы все-таки решитесь побывать здесь, то никогда об этом не пожалеете, потому что во Владивосток невозможно не влюбиться. Искренне желаю всем читателям «Заправки» убедиться в справедливости данного утверждения на собственном опыте.

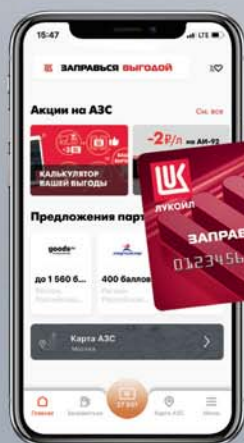


KRAZEMLRU

до **5** РУБЛЕЙ ЗА ЛИТР



ТОПЛИВО* + товары => КЕШБЭК
до 5 рублей Баллами**



Для Участников Программы лояльности «ЗАПРАВЬСЯ ВЫГОДОЙ»



За 1 товар



За 5 товаров



* От 5 до 100 литров.

** 1 рубль Баллами = 100 Акционных Баллов. 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

Период проведения: с 01.01.2021 по 31.03.2021

@lukoil4you

РЕВОЛЮЦИОННОЕ ТОПЛИВО ЭКТО 100



АБСОЛЮТНАЯ ЭНЕРГИЯ РОЖДАЕТ АБСОЛЮТНУЮ СКОРОСТЬ

ЭКТО 100

