

июль 2021 #3 (063)

В России представили Land Cruiser 300

05



Полис ОСАГО — без
техосмотра

04

В Казань —
за красотой и чак-чаком

19

30
ЛЕТ
ЛУКОЙЛ

ПУТЕШЕСТВУЙ С ЛУКОЙЛОМ!

Для Участников Программы лояльности
«ЗАПРАВЬСЯ ВЫГОДОЙ»



ОТ

35_л



АИ/СУГ

x2
Баллы*

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

 @LUKOILAZS

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

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 «КУРИЕР-МЕДИА».

ДИРЕКТОР
Д. Ю. МОСИН.

ГЛАВНЫЙ РЕДАКТОР
К. Е. ГАВРИЛЬЧИК.

ДИЗАЙНЕР-ВЕРСТАЛЬЩИК
А. С. ФРУМКИН.

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

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

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

Отпечатано на полиграфической базе Издательства СПбГЭУ.

191023, Санкт-Петербург, Садовая ул., д. 21
Тираж 20 000 экз.
Заказ № 405.

Установленные дата и время подписания в печать — 28.06.2021, 16.00. Фактические дата и время подписания в печать — 28.06.2021, 16.00. Дата выхода — 01.07.2021.

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:
TOYOTA.COM

ПОСМОТРЕТЬ ПРЕДЫДУЩИЕ НОМЕРА ЖУРНАЛА МОЖНО ЗДЕСЬ:



HYUNDAI.COM

НОВЫЙ SANTA FE — ТЕПЕРЬ ГИБРИДНЫЙ

КОМПАНИЯ HYUNDAI официально представила кроссовер Santa Fe PHEV с гибридной силовой установкой, который должен стать конкурентом Toyota RAV4 Prime PHEV, сообщает портал carsweek.ru.

Для обновленного Santa Fe корейцы предложили пересмотренную моторную гамму. Прежние бензиновые моторы уступили место новым с большей отдачей, а еще новинка получит новые гибридные и плагин-гибридные модификации. Корейские дилеры марки уже предлагают клиентам Santa Fe HEV. Этот 225-сильный кроссовер оснащается четырехцилиндровым турбомотором объемом 1,6 литра и электромотором.

Стоимость версии PHEV пока держится в секрете. Однако корейцы успели поделиться данными о расходе топлива подзаряжаемо-

го гибрида: в городе Santa Fe PHEV тратит 7,1 литра на сотню, на шоссе — 7,4 литра, в смешанном цикле — 7,1 литра. Если работает двигатель и электромотор, комбинированный расход топлива составит 3,1 литра на 100 километров. Для версии HEV называются следующие цифры: 7,1/7,8/7,4 л на 100 км соответственно. В модификации PHEV кроссовер получает аккумулятор на 13,8 кВт·ч. С ним на одном электричестве новинка проедет около 50 километров. Общий запас хода — 708 км.

До дилеров Santa Fe PHEV может добраться уже в конце 2021 года. Покупатели смогут выбрать между модификациями Blue и Limited. За самый доступный паркетник, по предварительным данным, придется заплатить 2,46 млн в пересчете на российские рубли.

«ПАТРИОТ» СТАНЕТ «ОХОТНИКОМ»

УЛЬЯНОВСКИЙ АВТОЗАВОД представил новую версию внедорожника УАЗ «Патриот» под названием «Охотник». Выпуск такой модификации планируется наладить совместно с одним из партнерских предприятий, название которого пока не раскрывается. Цены на новинку также держатся в секрете, сообщает агентство «Автостат».

«Охотник» построен на базе самой дорогой комплектации «Люкс Премиум Автомат». От обычного внедорожника он отличается силовыми порогами, защитным покрытием Raptor, шинами BFGoodrich All-Terrain T/A, лебедкой. Также машина получила экспедиционный багажник с LED-балкой, домкрат и шанцевый инструмент. В багажном отделении появился органайзер с отсеками, оснащенными электромеханическими замками.

УАЗ «Патриот» укомплектован 6-ступенчатой автоматической трансмиссией 6L50 Punch Powerglide французского производства, которая была разработана совместно с концерном General Motors. Она работает в паре с двигателем ЗМЗ Про, развивающим 150 л. с. и 235 Н·м.

Оборудование в комплектации «Люкс Премиум Автомат» включает в себя круиз-контроль, климат-контроль, подогрев всех сидений, руля и лобового стекла, а также мультимедийный комплекс на базе Android с сенсорным дисплеем и шестью динамиками. В список оснащения также входят электропривод и подогрев внешних зеркал, ручки дверей, окрашенные в цвет кузова, кондиционер, фронтальные подушки безопасности и светодиодные дневные ходовые огни.



ФОТО: УАЗ

КИА ОБНОВИЛА САМЫЙ БОЛЬШОЙ КРОССОВЕР TELLURIDE

КОМПАНИЯ KIA представила полно-размерный внедорожник Telluride нового модельного года, который продается на американском рынке. Цены на самый большой кроссовер корейской марки стартуют с 32 790 долларов, сообщает агентство «Автостат».

Внешность новинки изменилась несильно: рестайлинг коснулся лишь решетки радиатора, а на капоте и крышке багажника появилась новая версия фирменного логотипа KIA. Зато существенно расширился список опций, доступных в базовых комплектациях. Теперь все машины оснащаются автоматическим климат-контролем, мультимедиа с дисплеем 10,25 дюйма, а также помощником движения по шоссе. Также кроссовер обзавелся системой Smart Cruise Control-Curve, которая, используя данные навигационной системы, автоматически замедляет автомобиль перед поворотом.

Во всех версиях новый Telluride оснащается 295-сильным бензиновым двигателем V6 объемом 3,8 литра и 8-ступенчатой автоматической коробкой передач. Опционально доступна система полного привода.

Напомним, на российском рынке самым большим внедорожни-

ком от KIA является рамный Mohave, который сегодня доступен в обновленных комплектациях 2021 модельного года. Стоимость автомобилей начинается от 3,76 млн рублей.



KIARU

ПОЛИС ОСАГО — БЕЗ ТЕХОСМОТРА



PIKABAY.COM

РОССИЙСКИМ АВТОВЛАДЕЛЬЦАМ заметно упростили жизнь: теперь они смогут купить полис ОСАГО без прохождения техосмотра. Соответствующие поправки приняты Госдумой и согласованы с профильными ведомствами.

Официально новые правила вступают в силу 22 августа. Однако, учитывая, что до 1 октября текущего года в нашей стране действует отсрочка на прохождение техосмотра и выдачу диагностических карт, можно считать, что нововведение уже работает. Штрафовать авто владельцев за отсутствие диагностической карты пока также не будут. Наказывать за езду без техосмотра могут начать с 1 марта 2022 года, когда в силу вступит новая редакция КоАП. Согласно документу, штраф за такое нарушение составляет 2 тысячи рублей. Вот только дойдет ли дело до выписывания штрафов, сказать сложно.

Дело в том, что процесс либерализации процедуры техосмотра в России не окончен. В настоящее время в Госдуму поступил еще один законопроект, в котором предлагается отменить техосмотр для всех личных машин. В ближайшее время документ будет рассмотрен, и есть большая вероятность того, что он будет принят. Однако, даже если это случится, необходимость своевременно проводить диагностику и ремонт автомобилей никто не отменял. Вот только следить за состоянием машин будут не сотрудники станций техосмотра, а сами авто владельцы, ведь в случае ДТП по причине неисправности автомобиля именно с них спросят по полной.

РАБОТА НА АЗС «ЛУКОЙЛ»

СЕТЬ АЗС «ЛУКОЙЛ» приглашает на работу операторов-кассиров заправочных станций. Работа в «ЛУКОЙЛ» в качестве оператора АЗС подразумевает обслуживание посетителей на АЗС, работу с нефтепродуктом и поддержание чистоты в торговом зале и на прилегающих территориях.

- Стабильная заработная плата 35-45 тыс. рублей в месяц в зависимости от АЗС.
- Оформление в соответствии с ТК РФ.
- Сменный график работы по 12 часов (дневные и ночные смены).
- Полный социальный пакет и поддержка.
- Возможность профессионального и карьерного роста.
- Возможность подбора работы ближе к дому.



РЕК/АМА

Контакты: тел. (812) 449-67-76 с 9.00 до 16.30 (по будням).
Электронная почта: Dinara.Syabitova@spb.lukoil.com.

В РОССИИ ПРЕДСТАВИЛИ LAND CRUISER 300

Фото: TOYOTA.COM



КОМПАНИЯ TOYOTA официально представила в России новое поколение легенды — Land Cruiser 300, сообщает пресс-служба японской марки.

Долгожданная новинка сохранила все лучшие качества предшественников — рамную конструкцию, постоянный полный привод и отличную внедорожную геометрию. При этом Cruiser 300 построен на новой платформе GA-F, которая позволила улучшить все базовые характеристики внедорожника: от ездового комфорта и управляемости до безопасности и шумоизоляции.

Внешность нового Cruiser также изменилась. Широкая решетка радиатора в сочетании со светодиодными фарами, выраженными колесными арками и крупными задними фонарями формирует узнаваемый образ, который подчеркивает преемственность поколений. При этом новинка отличается улучшенной аэродинамикой и новым расположением боковых зеркал, что позволило сделать машину более экономичной и повысить акустический комфорт во время движения.

На первом этапе автомобиль будет доступен в России с бензиновым битурбомотором V6 объемом 3,5 литра, выдающим 415 л. с. и 650 Н·м крутящего момента. Двигатель, работающий в паре с 10-ступенчатым автоматом, обеспечивает ровную тягу во всем диапазоне оборотов и разгоняет внедорожник до сотни всего за 6,7 секунды.

Cruiser 300 имеет и прекрасный внедорожный потенциал, который обусловлен прочной рамой и отличными показателями геометрии кузова. При дорожном просвете в 230 мм угол въезда автомобиля составляет 32 гра-

дуса, а угол съезда — 26,5 градуса. Новинка оснащается постоянным полным приводом с тремя принудительными жесткими блокировками, адаптивной подвеской AVS и системой активного управления VDIM. Система Multi-Terrain Select, помимо привычных режимов движения, получила два новых: AUTO и «Глубокий снег».

Поклонников модели наверняка порадует и новый комплекс защиты от угона, в который входит кнопка запуска двигателя, способная распознавать владельца по отпечатку пальца. В смартфонах эта технология уже считается старомодной, уступая место распознаванию лица и глаза, а для автомобилей она скорее в новинку. При этом внедрение сканера отпечатка позволяет решить две задачи. С одной стороны, это дает возможность точно определить всех, кто допущен к управлению автомобилем. Кроме того, система умеет запоминать все настройки водителя, включая положение сиденья, руля, настройки климат-контроля, зеркал, проекционного дисплея, и активирует их сразу после прохождения контроля. С другой стороны, датчик отпечатка дополнит внедренную ранее технологию T-Mark, подразумевающую маркировку элементов автомобиля для защиты от угона.

Безопасность водителя и пассажиров в дороге у Cruiser 300 также на высоте. За нее отвечает пакет систем активной безопасности Toyota Safety Sense последнего поколения, который теперь включает систему удержания автомобиля по центру полосы, адаптивный круиз-контроль, работающий во всем диапазоне скоростей до полной остановки, и адаптивную систему дальнего света фар,

которая способна определять задние фонари впереди идущего автомобиля или фары встречного и корректировать световой пучок так, чтобы не ослеплять водителей. При маневрировании на узких городских улицах на помощь придут передние и задние датчики с функцией автоматического торможения.

Помимо вышеперечисленного, оснащение Cruiser 300 включает мультимедийную систему с 12,3-дюймовым дисплеем и поддержкой Apple Carplay и Android Auto, а также проекционный дисплей, электропривод рулевой колонки, ионизатор воздуха, систему активного подавления и оптимизации звука двигателя, беспроводную зарядку для смартфона, камеры панорамного обзора, заднюю дверь с электроприводом и бесконтактным датчиком, теплоизолирующие задние стекла и многое другое.



GRONOS — САМЫЙ ЖЕЛТЫЙ GELANDEWAGEN

НЕМЕЦКИЙ ТЮНЕР MANSORY сильно доработал Mercedes-AMG G 63 и назвал свое ярко-желтое творение Gronos, сообщает портал 32cars.ru.

Мастера из Mansory добавили автомобилю разных элементов из углеродного волокна, включая спойлеры и сплиттеры, а также установили четыре светодиодные полосы в переднем бампере в качестве дневных ходовых огней и две дополнительные светодиодные полосы над лобовым стеклом.

В капоте из углеродного волокна появились дополнительные отверстия для охлаждения. 4,0-литровый двигатель V8 мощностью 850 л. с. и 1000 Н·м крутящего момента получил больше «пространства для дыхания». Благодаря этому внедорожник разгоняется до сотни всего за 3,5 секунды и развивает максимальную скорость 250 км/ч.

Получил Gronos и эксклюзивные колесные диски, а вот от привычной для G-Class тонировки решено было отказаться. Зато так гораздо лучше виден замечательный желтый интерьер машины: в яркий цвет окрашены сиденья, приборная панель, коврики и по-

толок. Некоторые детали выполнены в контрастном черном цвете. Также бросаются в глаза черные лакированные элементы с желтыми крапинками.

Под логотипом Mansory на рулевом колесе можно прочесть: Limited Edition, что вполне соответствует реальному положению дел, потому что будет выпущено не более десяти экземпляров

Yellow G. Цена ярко-желтого творения пока неизвестна, но понятно, что внедорожник Gronos на базе Mercedes-AMG G 63 не может стоить дешево.



КИА ПОКАЗАЛА ОБНОВЛЕННЫЙ SPORTAGE

КОМПАНИЯ KIA представила внешность и интерьер кроссовера Sportage пятого поколения. Автомобиль радикально изменился как снаружи, так и внутри, сообщает журнал auto.ru.

Кроссовер получил новую оптику с несколькими светодиодными элементами и бумерангоподобными ходовыми огнями, а также необычный «многоэтажный» бампер. Силуэт машины стал более вытянутым и динамичным, что подчеркивается подоконной линией,

развитыми колесными арками и интегрированным спойлером на крышке багажника. Крышу теперь можно будет окрасить в контрастный черный цвет. Оригинальные задние фонари соединяются тонкой горизонтальной линией, а патрубки выхлопной системы спрятаны за имитацией защитной накладки на бампер.

В интерьере модели появился огромный монитор, в котором совмещены два 12,3-дюймовых экрана для панели приборов и медиасистемы. На центральном туннеле находится панель, где размеще-

ны основные органы управ-

ления с дополнительными функциями и шайба селектора передач, которой заменили традиционный рычаг. Кнопки на руле остались, а сам руль получил раздвоенную нижнюю спицу. Дефлекторы вентиляции, обрамляющие экран, призваны переключаться как элементами оформления кузова. Как именно изменится задняя часть салона, пока неизвестно.

На европейский рынок новый Sportage должен выйти в сентябре, а позже появится и в США — уже как автомобиль 2023 модельного года. Перспективы продажи обновленного кроссовера в России пока официально не озвучены, но ожидается, что они стартуют к концу года. Что касается технических характеристик, то, скорее всего, силовые установки новинка позаимствует у соплатформенного Hyundai Tucson. Это значит, что Kia Sportage может получить два бензиновых атмосферных мотора (2,0 л, 149,6 л. с. и 2,5 л, 190 л. с.) и двухлитровый дизель на 186 л. с.



KIA.RU

Розы и вазы для Летнего сада

Текст: Ольга Грунская
Фото: ЛУКОЙЛ

17 июня в Петербурге компания «Лукойл» передала в дар Русскому музею четыре фигурные майоликовые вазы и сорок два куста роз. Вазы были воссозданы взамен утраченных и поврежденных в прошлом году и предназначены для Парадного партера Летнего сада.

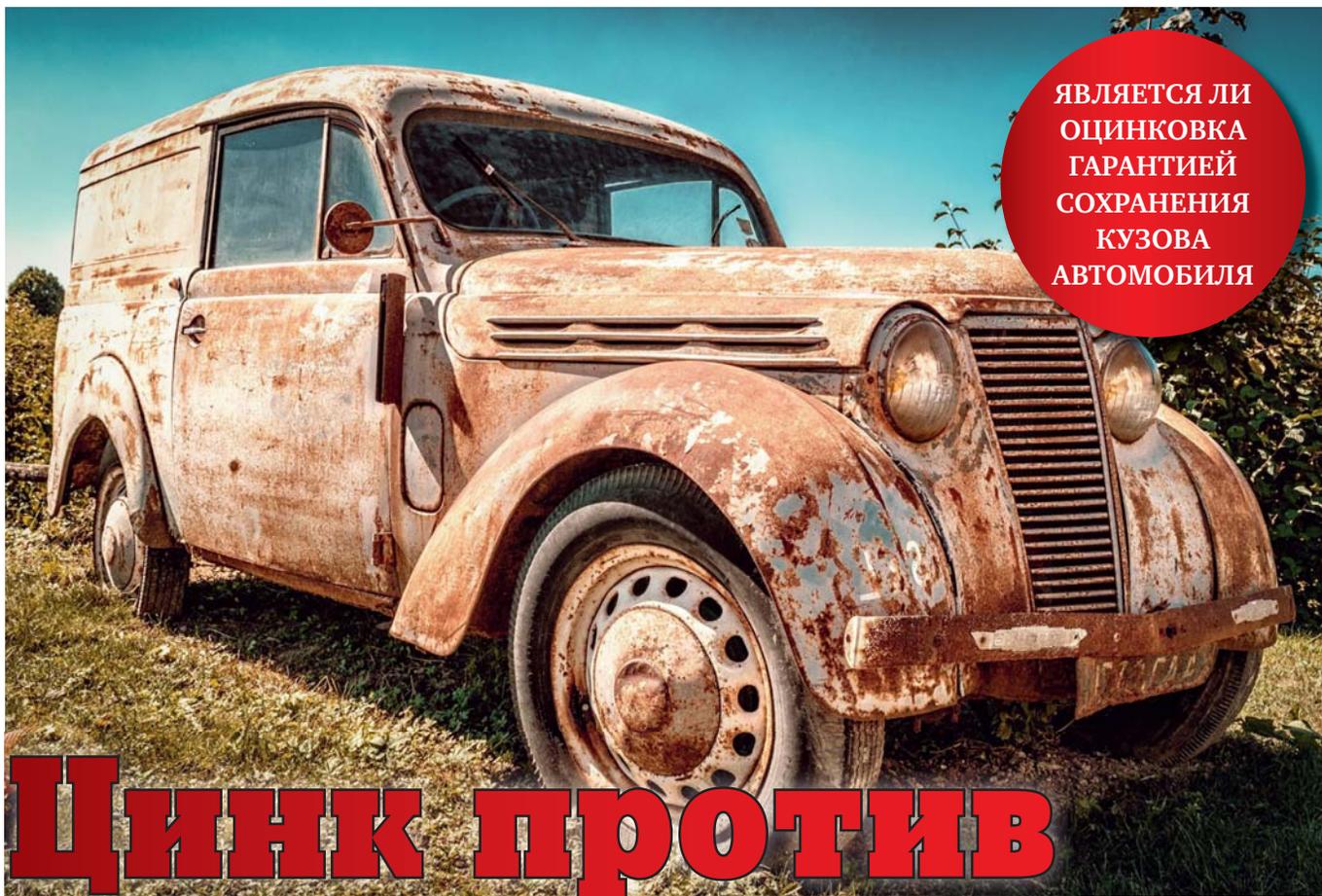
В торжественной церемонии приняли участие заведующий отделом по работе со спонсорами Русского музея Марина Похвалинская, заведующий филиалом «Летний сад, Михайловский сад и зеленые территории музея» Сергей Ренни, заместитель генерального директора ООО «ЛУКОЙЛ-Северо-Запад-нефтепродукт» по связям с общественностью Рустэм Ибрагимов, сотрудники компании, а также посетители и гости Летнего сада.

«Мы все знаем, что история Петербурга тесно связана с возведением обширных парков и садов, в проектировании которых принимал участие сам Петр I. Сегодня его творения — наша большая гордость. И наша обязанность — сохранить их для будущих поколений. Я искренне рад, что мы можем внести свой вклад в доброе дело пополнения коллекции такого объекта национального достояния, каким является Летний сад, — отметил Рустэм Ибрагимов в своем выступлении. — Компания «Лукойл» гордит-



ся тем, что уже много лет поддерживает этот и другие проекты, являясь членом Международного общества «Друзья Русского музея». В подобной акции мы участвуем не впервые, но всегда рады такой возможности. Я уверен, что и в дальнейшем наше сотрудничество будет столь же теплым и дружеским. Потому что «Лукойл» — это в первую очередь социально ответственная компания, которой небезразлична судьба подобных объектов».

Традиция устанавливать вазы с цветами на Парадном партере на летний период возникла еще в петровские времена. Позднее в результате многочисленных наводнений они были утрачены или вывезены из сада. Во время реставрации Летнего сада (2009-2011 гг.) декоративные изделия были воссозданы по черепкам, найденным во время археологических работ. Всего Парадный партер украшают четырнадцать ваз. Они являются важной частью исторической композиции сада, весной в них высаживаются тюльпаны и гиацинты, а летом розы. Раз в несколько лет розовые кусты необходимо обновлять. Около миллиона посетителей ежегодно любуется цветением этих роз. Они вошли в знаменитые стихотворные произведения и являются одним из символов Летнего сада. Розы сорта «Августа-Луиза» в фигурных вазах на Парадном партере Летнего сада стали знаковым подарком к 30-летию компании «Лукойл».



ЯВЛЯЕТСЯ ЛИ
ОЦИНКОВКА
ГАРАНТИЕЙ
СОХРАНЕНИЯ
КУЗОВА
АВТОМОБИЛЯ

Цинк против коррозии

Текст: Борис Игнашин
Фото: PXHERE.COM

Появление в конце прошлого века недорогих машин с оцинкованными кузовами произвело в нашей стране эффект разорвавшейся бомбы. Все хотели именно такую, и недорогие VW Passat, Golf, FIAT Tipo и другие модели стали бестселлерами в своем классе. В отличие от «жигулей», у этих машин в десятилетнем возрасте было «родное» лакокрасочное покрытие, и смотрелись они на все сто. На три десятка лет «оцинковка» стала синонимом беспроблемной жизни кузова автомобиля. И люди до сих пор активно интересуются, оцинкована их машина или нет. Почему? Давайте разбираться вместе.

ЧЕМ ХОРОША ОЦИНКОВКА?

Оцинковка — удачный способ сохранения стальной конструкции. Цинк создает прочную оксидную пленку на поверхности, которая защищает и сам цинк, и сталь под ним от влаги и кислорода воздуха. К тому же цинк выступает анодом в электрохимической паре «цинк — сталь» и разрушается, защищая силовую конструкцию кузова. Простые стальные детали длительное время могут обходиться даже без окраски. Однако кузов автомобиля, скроенный из множества марок стали, с местами сварки и изгибов, обязательно требует еще и защитного покрытия поверхности, поскольку различные его участки имеют разный электрический потенциал. В принципе подобный эффект дает и алюминизирование стали, но оцинковка оказалась более технологичным процессом, лучше совместимым со

сваркой, а степень защиты у цинкового покрытия даже немного выше. Двусторонняя горячая оцинковка совместима со многими марками стали, обладает очень высокой степенью защиты, и первые опыты в создании коррозионно-стойких серийных авто были связаны именно с ней. Конечно, односторонняя оцинковка дешевле, потому на нее тоже сразу обратили внимание и стали широко применять в автомобилестроении.

Использование столь прочного и эластичного покрытия, как слой цинка, позволило кардинально сократить затраты на окраску кузова автомобилей. Несмотря на более высокую цену стального проката, сильно снижалась стоимость подготовки кузова к окраске и вероятность проявления коррозии. Все это позволило повысить срок гарантии на сквозную коррозию кузова до 10 с лишним лет и при этом не сделало машину дороже.

Любой технологический дефект, скол или микротрещина в слое ЛКП не приводили к немедленному развитию коррозии, а сталкивались с окислением слоя цинка, который корродировал крайне медленно и в основном при электрохимических процессах и попадании кислот. Увидеть, как это бывает на практике, довольно легко. Машин с облезшим ЛКП на оцинкованном металле много. Серое «покрытие» — это как раз слой окислившегося цинка, а ржавые точки — это места, где слой был механически поврежден или просто начал истончаться.

МАССОВОЕ ПРИМЕНЕНИЕ

Первый опыт эксплуатации оцинкованных авто породил миф о том, что они не нуждаются в антикоррозийной обработке. На первый взгляд это была правда. Машин очень долго

сохраняли приличный внешний вид без каких-либо дополнительных работ по кузову. Даже в случае ДТП недорогой ремонт позволял сохранить достойную внешность на долгие годы. Правда, это относилось по большей части к немецким и шведским машинам, сталь которых имела толстую двустороннюю оцинковку. Тогда мало кто задумывался о том, что цинк распределен по поверхности неравномерно, что при создании кузова он выгорает в местах сварки и расходуется на его защиту от коррозии при нарушении слоя ЛКП. Подобный подход к обслуживанию аукнулся лишь спустя добрых 20 лет с момента выпуска автомобилей, а в сухих регионах они действительно оказались вечными.

Использование односторонней оцинковки позволило получить почти такой же эффект. Первыми ее освоили французские и итальянские производители, а потом переняли практически все остальные. Однако у стального проката с односторонней оцинковкой есть один существенный недостаток: оксидная пленка создается только на повреждениях с одной стороны листа, вторая никак не защищена, и потому слой цинка для нее работает лишь как катодная защита.

Конечно, 20 лет для автомобиля — очень большой срок, тем более что многие машины с правильной оцинковкой не доставляли хлопот по кузову гораздо дольше, разве что в особо проблемных зонах появлялись следы. К тому же слой ЛКП у машин конца 80-х — начала 90-х годов оставался достаточно толстым и прочным, а от фосфатации кузова и не думали отказываться. В итоге слой цинка дополнялся еще плотным слоем фосфатов на поверхности, который был очень устойчив к кислороду и влаге и к тому же защищал все поверхности, где слой цинка был истончен в результате сварки или штамповки. Использование безводных лакокрасочных составов вплоть до начала 90-х не позволяло влаге попасть на металл до полной готовности кузова, что тоже хорошо



Оцинковка кузова автомобиля

сказывалось на качестве ЛКП первых «цинковых» и работало на создание положительного образа технологии.

Автопроизводители быстро поняли, что такой вид защиты избыточен для массового автомобиля. Односторонняя оцинковка в сочетании с дополнительными конструктивными мерами по защите внутренней поверхности металла позволяла неплохо экономить на окраске. К тому же слой оцинковки можно сделать тоньше в несколько раз, сократив до 4-7 мкм вместо избыточных 12-15 мкм, а слово «оцинкованная» в названии сохранится. В условиях, когда слова означают больше, чем дела, это важное подспорье в конкурентной борьбе. К тому же к началу 2000-х годов новые требования по экологичности и прочности конструкции вынудили почти всех производителей полностью отказаться от неводорастворимых покрасочных материалов, минимизировать процессы фосфатирования, время и температуру сушки, а заодно уменьшить толщину металла несущих элементов кузова, применять более высоколегированные стали, хуже поддающиеся фосфатации, и заодно уве-

личить число точек сварки кузовных элементов в несколько раз. Если бы не использование оцинкованного проката, срок службы кузовов сократился бы значительно. Практически все современные автомобили можно именовать «оцинкованными», без этой технологии защиты машины уже немислимы. Однако коррозия осталась, она лишь немного поменяла формы.

ПОДВОДНЫЕ КАМНИ ЭКСПЛУАТАЦИИ

Если вспомнить топ автомобилей с неудачным ржавеющим кузовом за последние лет 15, то среди них все окажутся... оцинкованными. Да, отлично гнивающие Mazda 3 и Mazda 6 первой половины двухтысячных, Ford Focus и Mondeo, Nissan Maxima и Teana и другие модели, ржавеющие менее заметно, но все же ржавеющие, все они сделаны из оцинкованной стали. Неоцинкованную сталь применяют разве что для панелей крыши. Или в совсем уж бюджетных авто вроде ZAZ Sens или Daewoo Matiz, о долговечности которых не стоит и говорить.



DROM.RU



CARSUNIX.FANDOM.COM

Правда, речь всегда идет не о двусторонней горячей оцинковке, а об односторонней и с минимальной толщиной слоя. Но, как ни странно, это не столь принципиально. Если разбирать наиболее неудачные примеры, то станет ясно, что оцинковка не может помочь, если используется много слоев стали. В полостях между ними из-за плохой вентиляции накапливается влага, а внутренние полости, даже если имеют внутреннюю оцинковку, не имеют нормального слоя ЛКП, не покрыты воском и защитными составами. Оцинковка наружной поверхности позволяет до последнего



моментом машины завальцовка задних арок по кромке отходит в прошлое, а передние крылья давно штамуются из одного листа, и внутренняя их часть не имеет ни цинкового слоя, ни антигравийной защиты. Зато накопление влаги и механические повреждения таких поверхностей случаются часто.

САММАРИ

В итоге наличие оцинковки на современных машинах вовсе не означает, что кузов не требует обслуживания. Скорее это просто особенность, которую нужно учитывать при эксплуатации и ремонтах автомобиля. Основные проблемы, которые служат причинами повреждения кузова, сохраняются. Это накопление влаги и грязи во внутренних полостях и локерах, недостаточная защита швов, тонкое и ломкое лакокрасочное покрытие, наличие участков, подвергающихся постоянным повреждениям. Кузов нового автомобиля часто требует антикоррозийного обслуживания для продления срока его эксплуатации. В цинке нет ничего волшебного, тончайший слой этого металла не магия, а просто еще один очень тонкий барьер между машиной и враждебной ей окружающей средой.

момента сохранять хороший внешний вид автомобиля, но не защищает его кузов от разрушения, пасуя как раз там, где защита нужна больше всего, — внутри, у силовых элементов.

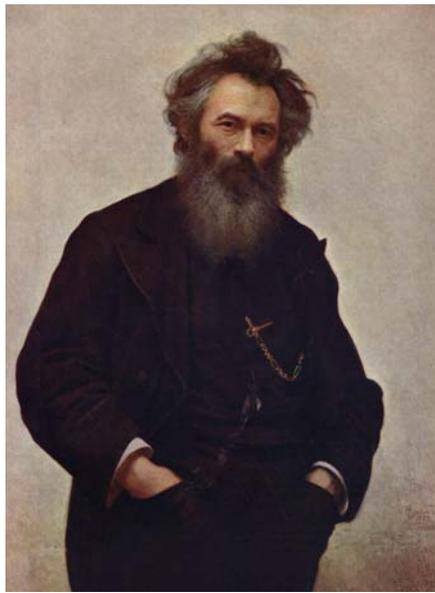
К тому же быстро обнаружилось, что оцинкованный металл с минимальной фосфатацией при нарушении ЛКП начинает создавать на поверхности новый толстый слой оксидной пленки. Она защищает сталь, но наружный слой ЛКП отваливается или, что еще хуже, между слоем ЛКП и оксидной пленкой образуется полость, в которую попадает влага. Типичный пример — коррозионные повреждения на машинах VAG и Volvo середины двухтысячных. Там коррозия обычно проходит по такой схеме. Наружный слой краски отваливается, если вовремя не подкрасить поврежденный участок, а если краска прикрыта антигравием или ее слой в результате ремонтных окрасов толстый, то металл под ним разрушается очень быстро в результате постоянного присутствия влаги.

Еще одной проблемой остается защита сварных швов, которых в машинах становится все больше. Особенно их много в порогах, боковых панелях кузова и моторном отсеке. Это позволяет поднять их жесткость за счет создания ячеистых структур. Но каждая точка сварки — это нарушенный слой цинка и участок, который необходимо

защитить от попадания влаги наилучшим образом. Современные синтетические материалы не всегда хорошо выносят перегрев, и часто возникают проблемы с адгезией на участках, где цинковый слой окисляется.

Односторонняя оцинковка имеет уязвимую внутреннюю поверхность. Когда она хорошо окрашена и это закрытая полость или даже полость залона автомобиля, это не так страшно. Однако в погоне за облегчением и упро-





И. Н. КРАМСКОЙ. ПОРТРЕТ И. И. ШИШКИНА. Русский музей, Санкт-Петербург

Новый взгляд на творчество Шишкина

23 июня в Корпусе Бенуа Русского музея прошло торжественное открытие выставки великого творца русского изобразительного искусства Ивана Шишкина. Выставка организована при поддержке Благотворительного фонда «ЛУКОЙЛ».

художника, которого мы все знаем с детства», — сказал в своей приветственной речи Рустэм Ибрагимов. Он также отметил, что Благотворительный фонд «ЛУКОЙЛ» много лет сотрудничает с Русским музеем и поддерживает такие прекрасные проекты, а недавно на площадке ПМЭФ было подписано пятистороннее соглашение о строительстве в городе Когалыме Ханты-Мансийского автономного округа собственного здания музейного комплекса, в котором будет располагаться филиал Государственного Русского музея. Это позволит жителям региона получить доступ к культурным ценностям и информационным ресурсам крупнейшего в мире собрания национального искусства.

Помимо произведений Шишкина, на экспозиции можно будет увидеть уникальный слепок руки художника, принадлежавшие ему инструменты, посмотреть фильм, посвященный творчеству пейзажиста. Дополняют экспозицию прижизненные графические и скульптурные портреты Шишкина, созданные Иваном Крамским, Ильей Гинцбургом и Николаем Досекиным.

Выставка будет интересна и любителям искусства, и специалистам, поскольку позволит сопоставить подготовительные материалы художника с его законченными полотнами и представит все грани уникального таланта выдающегося мастера русского пейзажа. Она продлится по 30 августа 2021 года.

В церемонии открытия приняли участие заместитель генерального директора Русского музея по научной работе Евгения Петрова и заместитель генерального директора ООО «ЛУКОЙЛ-Северо-Западнефтепродукт» Рустэм Ибрагимов.

На экспозиции представлено более 160 произведений: картины, рисунки, офорты и литографии из собрания Русского музея. Выставка призвана познакомить широкого зрителя с малоизвестными и редко участвующими в выставках произведениями Шишкина из фондов музея.

«Казалось, что можно сказать нового про Шишкина? — отметила Евгения Петрова. — Уже все сказано, книжки написаны, выставки были... Тем не менее оказалось, что можно — великолепным гравюрным собранием. В этот раз мы решили удивить зрителей именно тем, что есть в фондах Русского музея, сделать акцент на том, чего зрители не знают и не видели».

В середине 1870-х Шишкин изобрел совершенно новый способ гравирования, при котором на доске — деревянной или цинковой — вытравливается не штрих, а фон. Техника выпуклого офорта как техника высокой печати дает возможность печатать одновременно изображение и набранный текст. Это новшество Шишкина предназначалось специально для изданий, публиковавших художественные произведения. Автоцинкографии Шишкина печатались в журналах «Пчела», «Свет» и «Нива». Изобретение выпуклого офорта сыграло впоследствии важную роль в развитии российских иллюстрированных изданий. Оно наряду с прочими трудами Шишкина в области печатной графики принесло ему большую золотую медаль на первой Всероссийской выставке печатного дела в Петербурге (1895).

«Я считаю, это одна из тех выставок, которая покажет с новой стороны



ТОП-5 САМЫХ
ВОСТРЕБОВАННЫХ
НА ВТОРИЧНОМ
РЫНКЕ
АВТОМОБИЛЕЙ



Текст: Борис Игнашин
Фото: с сайтов производителей

Машины второй свежести

Подорожание новых автомобилей — процесс постоянный, но в последний год он стал принимать катастрофический характер. Только все привыкли, что минимальная цена приличного кроссовера составляет 1,3-1,6 млн рублей, как их стоимость взлетела до 2,3-2,5 млн. Похожая ситуация и с легковушками С и D класса, «входной билет» в этих сегментах подорожал до 2 млн рублей и более. В результате взлетели вверх цены и на вторичном рынке. При этом машины, которые пользуются повышенным спросом, буквально вымели. «Заправка» составила список моделей, которые оказались самыми востребованными в силу сочетания возраста и стоимости.

YETI И TIGUAN

Пятилетняя Škoda Yeti уверенно перешагнула ценовую планку в миллион рублей для машин после рестайлинга, оснащенных атмосферным мотором и автоматом Aisin. Начальные цены немного ниже, машина все же чуть проще оснащена и слабее конкурентов, но в богатых комплектациях и хорошем состоянии уверенно пробивает планку 1,1 млн рублей. Напомним, машина создана на платформе PQ46 от VW и после рестай-

линга оснащалась либо очень удачным мотором 1.6MPI серии EA211 и 1.4TSI моторами двух поколений и мотором 1.8TSI — в сочетании с преселективной АКПП DSG. Варианты с турбомоторами менее популярны, тем более что турбин, прямого впрыска и DSG наши автоладельцы пока откровенно боятся, но среди них оба варианта с мотором 1.4TSI выглядят предпочтительно — цена низкая, а надежность и стоимость обслуживания этих моторов сейчас небольшая. Даже мотор 1.4TSI EA111 первого по-

коления, который ставили до 2015 года, служит достаточно долго, и цена обслуживания машины с ним не велика. Цену «вниз» тянут и проблемы машин до рестайлинга — там более старые версии моторов и, что самое неприятное, плохое ЛКП и даже коррозия. В итоге именно Yeti часто оказывается самой выгодной покупкой по соотношению цены и качества. Особенно если вам не нужны полный привод и большой багажник, но очень важна стоимость эксплуатации, а также хорошее состояние. Аудитория у



модели очень удачная, ухоженных машин с дилерским обслуживанием в популяции достаточно. Жаль, что в продаже их не так много.

VW Tiguan первого поколения на платформе PQ46 — машина очень распространенная, и с выбором проблем нет. Стоимость автомобилей 2015 года и более новых начинается ниже отметки в миллион рублей, но в топовых комплектациях с 2-литровыми моторами легко ее превосходит. Найти ухоженный экземпляр вполне возможно, хотя это и будет машина не по нижней границе рынка. Простых атмосферных двигателей на Tiguan не ставили, и основной спрос смещен в сторону более мощных моторов, поскольку достаточно крупная машина с 1,4-литровым двигателем, по мнению многих, не может быть динамичной. Нюанс в том, что 122-сильные и даже 150-сильные моторы 1.4TSI тех лет и с пробегами около 100 тысяч километров вполне надежны, а динамика у Tiguan даже с младшим мотором лучше, чем у конкурентов с двухлитровыми атмосферными двигателями, — он банально мощнее их до 4500 оборотов. Пожалуй, это лучший выбор для этой модели. Детские болезни с цепью ГРМ и прогарам поршневой группы устранили полностью у младших моторов (122 л. с.), а у 150-сильных с двойным наддувом их нет — при хорошем обслуживании и эксплуатации на 98-м бензине летом. Трещины горячей части турбин и прочие неприятности характерны для более серьезных пробегов, а стоимость регламентных и ремонтных работ по этим двигателям сейчас сильно упала. А вот моторы 2.0TSI линейки EA888Gen 3 пусть и стали лучше своих предшественников Gen 2, но все же остаются крайне сложной конструкцией с кучей мелких особенностей, которые могут вылиться в большие траты при отсутствии должного ухода. Такие двигатели хороши своим потенциалом для тюнинга, но мощность 200+ сил избыточна для большинства водителей.

Сама машина хорошо окрашена, имеет отличные комплектации, великолепное качество, хороший объем салона и

крупный багажник. Кроме того, у Tiguan образцовая эргономика, а выбор дополнительного оборудования — просто потрясающий для машин этого класса.

FORD KUGA II

Ушедший с нашего рынка Ford оставил много не очень нужных EcoSport и очень востребованные Kuga II. Большинство покупателей хотят получить сочетание мощного и простого атмосферного мотора 2,5 и крепкой автоматической коробки передач в кузове крупного кроссовера. Машина менее «раскручена», чем близкие по концепции японские модели, а качество окраски и отделки у нее выше. Жаль, что вполне удачный наддувный мотор 1,6 в версии на 182 л. с. даже на 98-м бензине очень плохо переносит нагрузки в рваном городском ритме летом, есть и прогары поршней, и задиры. А более слабый 150-сильный его вариант пусть и надежнее, но летом тоже едет плохо. Атмосферный 2,5-литровый двигатель по конструкции мало отличается от моторов Ford/Mazda начала 2000-х годов,

разве что объем чуть подрос и фазорегуляторов стало два. Если при пробегах более 50 тысяч километров не лить «дилерское» масло SAE20 и брать «народное» SAE40, то риски задилов коленвала и поршневой минимальные. Автомат Ford 6F35 технически аналогичен коробке GM 6T35/6T40, это совместная разработка, но на деле фордовский вариант настроен куда удачнее. Как минимум потому, что служит он дольше опелевского, и даже «врожденные» проблемы с волнистой пружиной этой коробки почти не коснулись.

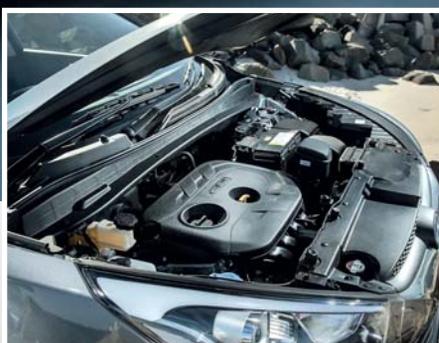
К минусам стоит отнести рекордный объем салона при больших внешних габаритах, да и внутри сравнительно простенько. Качество материалов и дизайн у Ford Kuga II хуже, чем у европейских «одноклассников». Зато автомобиль на удивление хорошо управляется, и шумоизоляция в нем на уровне. При условии более низкой стоимости как самой машины, так и ее эксплуатации можно смириться с этими недостатками. Тем более что, несмотря на уход марки из России, сервис хорошего уровня все еще доступен для этих машин.





HYUNDAI IX35

Многие забывают о том, что у Hyundai была модель ix35, которая выпускалась до 2015 года. Цены на эту машину на удивление невысоки — начинаются от сумм менее миллиона. Motor — только 2-литровый атмосферник, 6-ступенчатая АКПП — классический гидроавтомат. На первый взгляд мечта рачительного владельца, на деле же есть множество нюансов. Во-первых, внешность у автомобиля не самая удачная, как и дизайн салона. А еще лакокрасочное покрытие довольно тонкое, и к пяти-шести годам у многих машин уже есть множество мелких косметических проблем. Да и салон изношен сильнее, чем у европейцев. Атмосферный 2-литровый мотор — это печально известный G4KD, основная проблема которого — задиры из-за ряда технологических особенностей на большинстве двигателях при пробегах еще до 100 тысяч км. Иногда



эти моторы без особых проблем могут пройти 200 тысяч, иногда стук поршня на перекладке и масляный аппетит вынуждают делать капремонт при пробегах до 60 тысяч, тут многое зависит от характера нагрузки и обслуживания. Ремонтируется он хорошо, но вряд ли те, кто знает об этой особенности, горят желанием купить машину с такими проблемами. Эндоскопия цилиндров при покупке — не панацея, тут и катализатор слабый, что может быть одной из причин появления задиров. Не все гладко у «корейца» и с трансмиссией. Коррозия точит шлицы приводных валов, и в итоге машина остается без движения. Да и автомат оказался достаточно хлопотным, хотя его ресурс весьма стаби-

лен и отказы при пробегах до 150 тысяч случаются редко.

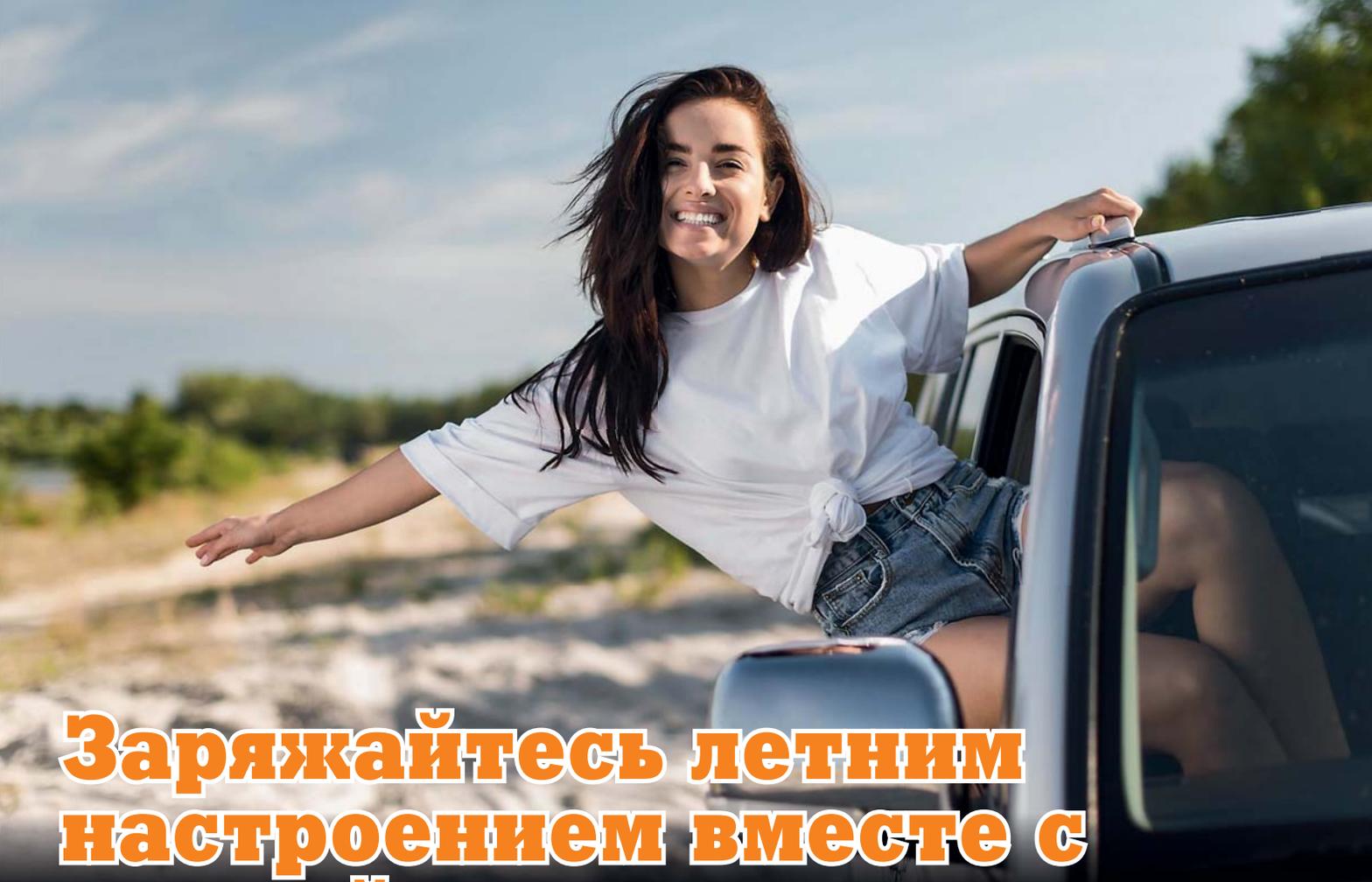
В целом же это достаточно практичное авто, радующее почти японской надежностью при невысокой цене эксплуатации. И даже неудачный мотор не смущает большинство потенциальных покупателей, они попросту не знают о подобного рода проблемах и не ищут их, а жестковатый звук его работы маскирует стук от перекладки поршня на первой стадии развития проблемы.

KIA SPORTAGE И ДРУГИЕ

KIA Sportage III тех же лет технически является копией Hyundai ix35, но с гораздо более привлекательной европейской внешностью и более интересным салоном. Это немного повышает его стоимость, а в эксплуатации эти машины практически близнецы. При этом KIA сложнее найти в хорошем состоянии — он привлекал более молодых и активных водителей, и это сказывается на общем состоянии автомобилей. В сочетании с чуть более высокой ценой при том же наборе достоинств он явно занимает более низкую позицию в рейтинге и замыкает пятерку самых востребованных кроссоверов в ценовой категории «порядка миллиона».

За пределами этой ценовой категории внезапно оказались Toyota RAV4, Mazda CX-5 и Mitsubishi Outlander с ASX. Все модели, кроме ASX, значительно дороже, притом что пробеги у них сматываются куда как успешнее, ЛКП и качество салона намного хуже, чем у европейских и даже корейских авто. Toyota и Mitsubishi активно применяют вариаторы на самых массовых вариантах своих кроссоверов, а этот тип трансмиссии очень чувствителен к стилю вождения, и у него низкая «дуракоустойчивость». На моторах Mazda встречается «корейская напасть» в виде задиров, пусть и более редко выраженная. При этом у данных автомобилей очень высокая угоняемость и цена на КАСКО, что, казалось бы, должно отпугивать покупателей, однако репутационный задел «японцев» очень высок.





Заряжайтесь летним настроением вместе с «ЛУКОЙЛ»

Лето — замечательная пора путешествий! Самое время отправиться туда, куда вы так давно хотели. Главное здесь — не только определиться с маршрутом, но и правильно выбрать попутчиков, особенно тех, которые заправляют ваш автомобиль.

К теплому морю, сказочному Крыму, скромной Джубге ведет трасса М-4. М-8 проложит путь к загадочному русскому Северу и древнему Ярославлю. А может быть, вы хотите посетить чистые реки и озера Карелии или насладиться красотами мудрого Петербурга? Тогда выбирайте трассы М-1, М-11. Если желаете провести время в самобытной Казани или живописном Нижнем Новгороде, для этого отлично подойдет трасса М-7.

Выбрав трассу, которая ведет к месту отдыха, заезжайте на АЗС «Лукойл» для заправки вашего автомобиля и

участвуйте в акции «Путешествуй с Лукойлом». Покупайте топливо на трассовых станциях и получайте двойные баллы по программе лояльности «Заправься выгодой».

Конечно же, не забывайте про энергию и новые силы, которые так необходимы в пути. Акция «Кофейный абонемент» поможет в этом. Покупайте 5 чашек кофе объемом 300 или 400 мл, предъявляя пластиковую или виртуальную карту в мобильном приложении «АЗС ЛУКОЙЛ», и получайте купон на 6-ю чашку за 1 рубль.

Кроме этого, на АЗС «Лукойл» действуют много других персональных предложений специально для вас. Узнать всю подробную информацию можно в мобильном приложении «АЗС Лукойл».

Пора отправляться в путь!

6-й кофе за 1 рубль

После покупки 5-ти чашек кофе объемом 300мл или 400мл



РЕКЛАМА

Текст и фото: Алексей Лебедев

Карелия: знакомая и незнакомая

В силу пандемических ограничений за прошедшие два года в Карелии я был только на Воттовааре, без особых заездов куда-то еще. Наконец пришло время освежить в памяти впечатления о знакомых местах и побывать там, где еще не доводилось оказаться.

Реконструкция трассы «Сортавала» и трудности с выездом за границу привели к резкому увеличению потока туристов в Карелию. А поскольку основной фишкой этого края всегда была природа, сегодня в республике активно продолжается процесс «окультуривания» природных достопримечательностей. К сожалению, в отличие от Ленинградской области вся новая туристическая инфраструктура появляется в Карелии исключительно в платном формате. Петербуржцам немного странно, что за прогулку по экологическому маршруту берут деньги. Не свойственно это для нашего региона.

РЕКА ИХАЛАНЙОКИ

Ихаланйоки — красивая река с порогами у самой границы Карелии и Ленинградской области. Недавно здесь появился парк с гордым названием «Долина водопадов». Дорогу к реке привели в порядок, оборудовали пешеходный маршрут с лестницами и настилами. За отдельную плату можно покормить живущих тут северных оленей. Надо сказать, что недостатка в посетителях новый парк не испытывает. И все же былое очарование нетронутой природы это место потеряло. При этом нельзя сказать, что перемены затронули все достопримечательности Карелии. Например,

расположенная рядом финская кирха в Лумивааре застыла в полузаброшенном состоянии, и приводит ее в порядок, увы, никто не спешит.

КАРЕЛЬСКОЕ СРЕДНЕВЕКОВЬЕ

В XI-XII века Карелия стала быстро развиваться за счет торговли с соседями. Викинги, любившие пограбить торговые суда, а то и разорить пару поселений в этих местах, сильно мешали средневековым карелам. И меры были приняты — началось строительство крепостей. Благо обилие скал позволяло не возводить

полноценные фортификации, достаточно было найти неприступный утес и построить каменный вал только с пологой его стороны. В ладожских шхерах известно 24 места расположения крепостей с сохранившимися остатками таких валов. Функций у крепостей было три — обезпечить убежищем окрестных жителей, просигнализировать дымом соседям и держать оборону до прибытия подкрепления. Мы посетили крепость Линнавуори. Она защищала узкий пролив между островом Сорола и материком. Кстати, «взятие» крепости оказалось не такой уж легкой задачей из-за активного строительства на берегах ладожских шхер баз отдыха и прочей туристической инфраструктуры. Отчего-то некоторые задействованные на работах люди считают эту землю своей частной собственностью...

ГОРА ФИЛИНА

Эта гора находится в районе города Лахденпохья. Как-то раз Маннергейм озадачился вопросом строительства запасного командного центра. Свой замысел он осуществил именно в этом месте. Как положено у финнов, командный центр разместили прямо в горе, а рядом построили военный городок, частично сохранившийся до наших дней. Боев в этих местах не происходило — финны отступили, даже не уничтожив бункер и постройки. Теперь это частный музей. Посетители могут пройти небольшой маршрут по верху горы и осмотреть сам бункер в сопровождении экскурсовода. В музее представлена любопытная экспозиция, посвященная Карельской геологии и ходу военных действий в республике. Все экспонаты, не размещенные за стеклом, можно брать в руки. На территории музея доступна к осмотру военная техника и работает тир. В целом это очень удачный вариант музеефикации с учетом объема работ, позволивших сделать посещение бункера комфортным и безопасным.

СКАЛЫ ИМПИЛАХТИ

Невдалеке от поселка Импилахти, сохранившего часть финской застройки и имеющего весьма интересную историю, расположен очень красивый и живописный скальный массив. Однако подъезд к скалам требует правильной оценки возможностей водителя и машины. Точнее, верного выбора места, где можно оставить машину и продолжить путь пешком. Начало дороги проходит по заболоченным участкам, а по мере приближения к финишу начинают появляться многочисленные крупные камни. При этом какой-то шутник разместил на обочине этого «направления» знак ограничения скорости и указатель автобусной остановки. С самой верхней точки открывается сказочный вид на Ладогу. При некотором увеличении можно увидеть Валаам с куполами церквей. На вершине сохранились также финские ходы сообщения и насыпи из гранита.

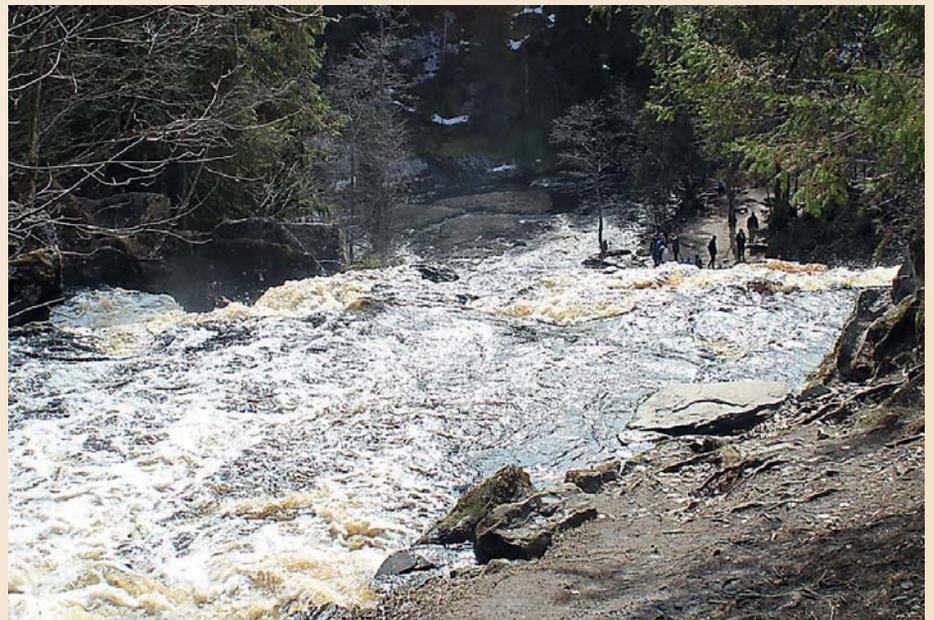
ХИЙДЕНСЕЛГА

Первое письменное упоминание о деревне Хийденсельга относится к 1500 году. Тогда она входила в Водскую пятину Новгородских земель, потом деревней владели шведы, а затем стараниями Петра I она вновь вернулась на карту России. В 1855 году поблизости нашли железную руду. Проектом заинтересовался Путилов. Начал разработку шахт, построил узкоколейку до поселка, а в нем — обогатительную фабрику. Местную руду по воде доставляли на его петербургские заводы. Однако революция 1905 года крайне негативно отразилась на бизнесе Путилова, и добыча руды была свернута. В черте поселка находится гора Хийденвуори высотой 111 метров. На ее вершине финны построили наблюдательный пункт и планировали поставить еще пару пушечек. Неведомый трудолюбивый строитель выбил внутри скального укрытия загадочную надпись — «J.T. 14.2.40». Видны на поселок и ладожские шхеры с

вершины открываются замечательные, однако восхождение требует крайней осторожности.

ВОДОПАДЫ

Совсем рядом с водопадом Белые Мосты есть еще один, находящийся на реке Хямяляйсеноя. Там наш экипаж остановился на ночевку. Удивительно, что красивый водопад и прекрасное место у расположенного неподалеку озера Андронино в совокупности с дорогой, позволяющей проехать практически на любом автомобиле, оказались крайне малопривлекательными. А наутро мы отправились на Белые Мосты. Это второй по известности водопад после Кивача. Но, как водится, все оказалось не так просто... Если ехать по хорошему асфальту федеральной трассы, можно увидеть указатель на Белые Мосты. После поворота начинается приличный грейдер, который не доходит до водопада всего несколько километров. В этом месте





находится парковка, а дальше тянется совсем уже нехорошая дорога. Раньше здесь даже стояла табличка, не рекомендуемая продолжать движение на машине. Несмотря на раннее утро, туристов на парковке было довольно много. Любителей местных красот можно разделить на три условные группы. Первая — это умные люди, соизмеряющие возможности машины и личное мастерство с дорожными условиями или заказавшие вахтовку «Урал». Если ее нет, умный турист оставляет машину на парковке, даже если это внедорожник, надевает резиновые сапоги, берет бутерброды и чай в термосе и идет пешком. Вторая группа — это нормальные туристы. Их привозят на автобусах или они приезжают сами. Далее 5 км они бредут по развороченной машинами дороге, где невозможно не промочить ноги и не испачкаться в грязи. Третья группа — глупые туристы. Они едут на машинах

сколько могут, потом оставляют железного коня на обочине, не задумываясь о том, что дорогу распахнут за пару часов и вернуться обратно своим ходом вряд ли получится. Оценив ситуацию, мы оставили несколько наименее подготовленных машин на парковке и потеснились в более brutальных автомобилях. В процессе движения пришлось провести несколько спасательных операций просто для того, чтобы расчистить путь от безнадежно застрявших представителей третьей группы. Кстати, сейчас в районе водопадов идут подготовительные работы по переходу в платный статус — расставляют столбики, устанавливают навесы и т. д.

КИНЕРМА

Деревня Кинерма была основана в 1496 году и благополучно пережила периоды новейшей истории. В 50-х прошлого века тут даже были начальная

школа и библиотека, но потом колхоз закрыли и люди стали уезжать. Обычно после этого деревня умирает. Однако в Кинерме все сложилось иначе — благодаря инициативе последних жителей деревне придали охраненный статус в связи с наличием ряда объектов деревянного зодчества. Потом активные селяне выкупили один из пустых домов и сделали там этнокультурный центр. Затем сюда переехала многодетная семья, что увеличило население деревни в два раза и привело к появлению школьного автобуса. Сейчас в Кинерму приезжает довольно много туристов. Местные, включая молодежь, проводят экскурсии, сдают стилизованные гостевые комнаты, пекут пироги и калитки для посетителей.

Поездка оставила смешанные чувства в связи с туристическими переменами в регионе. Многие места стали доступнее для туристов, что-то можно было сделать лучше... Тем не менее жизнь меняется, а диких мест на наш век хватит!



В Казань — за красотой и чак-чаком

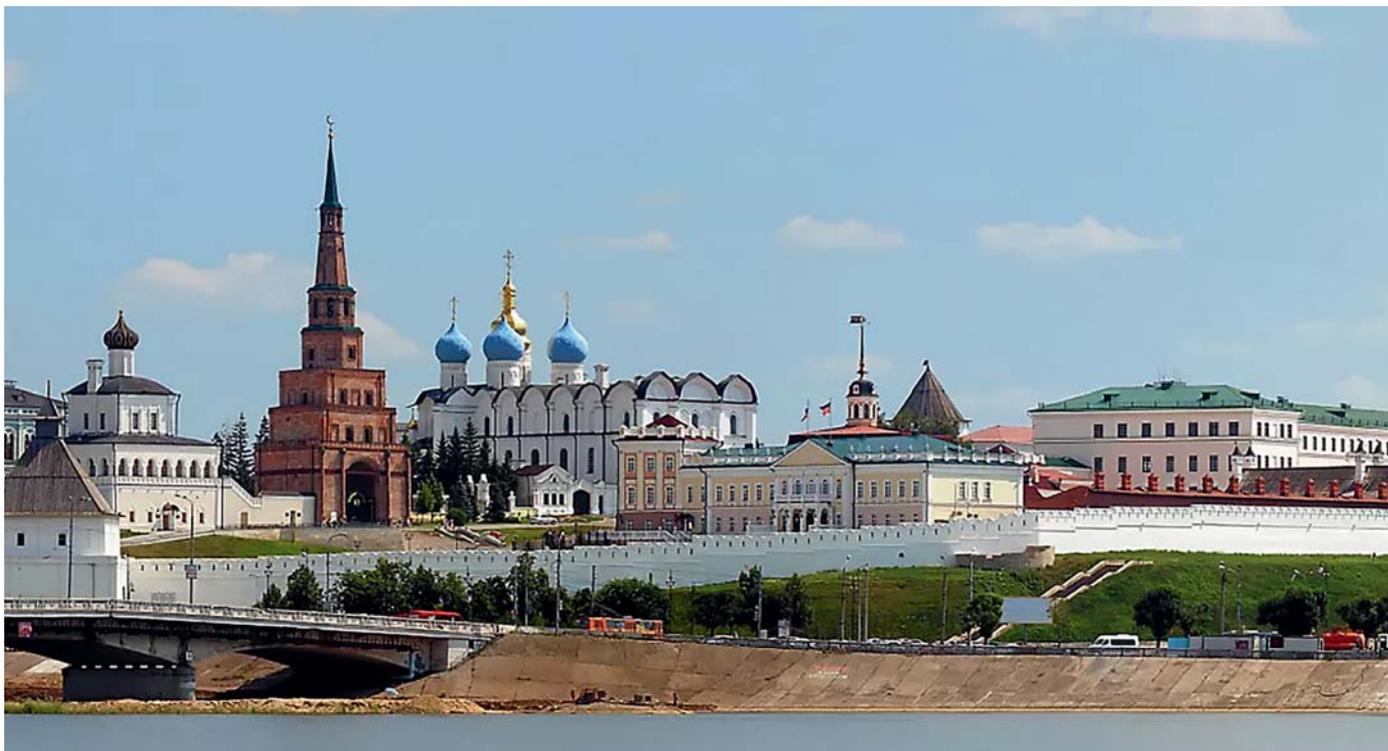
Текст: Константин Гаврильчик

Фото: WIKIPEDIA.ORG

«Заправка» продолжает рассказывать о самых популярных туристических направлениях России. В прошлом номере мы посетили Калининград, а сегодня отправляемся в Казань. Столица Татарстана — современный, динамично развивающийся город с многовековой историей. На его улицах гармонично соседствуют христианские церкви и мусульманские мечети, а рядом с историческими зданиями высятся футуристические небоскребы. Рассказываем, что обязательно нужно посмотреть, если вы собрались слетать в Казань.



Данила Кривошеев / РИХАВУ



КАЗАНСКИЙ КРЕМЛЬ

Первое, что непременно следует посетить в столице Татарстана, — Казанский кремль. Этот уникальный архитектурный ансамбль — сердце города. Он является древнейшей частью Казани и одним из самых популярных туристических объектов нашей страны, ежегодно его посещают более 3 миллионов человек.

Знакомство с кремлем туристы обычно начинают со Спасской башни, которая является одной из визитных карточек города. На ее примере можно увидеть процесс формирования каменных стен и башен всего комплекса. Первые два яруса построены, как и часть стен, в 1555 году из плит волжского известняка, а верхние ярусы, как и остальные стены, возводились уже с XVII века из красного кирпича.

На территории кремля расположено множество достопримечательностей, среди которых выделяются силуэт мечети Кул-Шариф, монолит Благовещенского православного собора и падающая башня Сююмбике.

Кул-Шариф — одна из крупнейших мечетей России, которая была открыта в 2005 году, к 1000-летию Казани. Вознесшаяся своими минаретами ввысь, она отлично вписалась в ансамбль белокаменного Казанского кремля. Кул-Шариф можно любоваться не только снаружи. Во внутренней отделке использованы керамика, роспись, резьба по дереву и камню, римская мозаика. Множество ковров, украшающих интерьер, получены в подарок от иранских властей. А над главным залом висит хрустальная чешская люстра диа-

метром 5 метров и весом более 2 тонн. Внутри мечети расположены два смотровых балкона для экскурсий и Музей исламской культуры.

Насладившись красотой Кул-Шариф, можно ознакомиться с Благовещенским собором. Бывший кафедральный собор, построенный псковскими мастерами, претерпел множество архитектурных перестроек, пережил войны и революции, чудом не был уничтожен, а затем полностью восстановлен. Сегодня он является достойным украшением Казанского кремля, действующим





УЛИЦА БАУМАНА

православным собором и открытым для посещения историко-архитектурным памятником.

Есть в Казанском кремле и своя Пизанская башня — семиарусная Сююмбике, названная так в честь последней татарской царицы. Отклонение ее шпиля от вертикали составляет почти 2 метра. Легенд об этой башне создано больше, чем о каком-либо другом объекте кремля! Согласно одной из них, башня помогает в исполнении желаний. Для этого нужно просто прикоснуться к ней, закрыть глаза... и представить картинку вашей мечты, как будто она уже сбылась. Словом, окажетесь в Казанском кремле, не забудьте загадать желание у башни Сююмбике.

УЛИЦА БАУМАНА

Есть в Казани и свой Арбат — улица Баумана, без которой совершенно невозможно представить столицу Татарстана. Эта одна из старейших улиц, она является ровесницей Казанского кремля и первой пешеходной зоной города, на которой находится множество достопримечательностей и исторических памятников. Здесь расположены старинный Иоанно-Предтеченский монастырь, Дом печати — яркий образец советского конструктивизма, здание Национального банка Татарстана, сочетающее неоклассицизм с элементами модерна, памятники Коту Казанскому и карете Екатерины II.

Улица Баумана пользуется популярностью не только у жителей города, но и у туристов. Жизнь здесь кипит и днем, и поздно вечером, тут есть на что посмотреть, можно отлично провести время и купить сувениры. Кроме того, на улице расположено множество кафе и ресторанчиков, где вам предложат отведать блюда татарской кухни. Сделать это, к примеру, можно в «Доме чая» и в ресторане «Дом татарской кулинарии».



КРЕМЛЕВСКАЯ НАБЕРЕЖНАЯ

Еще одно отличное место для прогулок — Кремлевская набережная. Это сравнительно новая достопримечательность столицы Татарстана. Ее официальное открытие состоялось в 2015 году, но сегодня она популярна у жителей и гостей города не меньше, чем улица Баумана.

Начинается набережная недалеко от стен кремля и заканчивается у Национального культурного центра «Казань», а название для нее выбрали путем открытого интернет-голосования. Променады вдоль реки Казанки идеально подходит для любителей красивых фотографий, поскольку отсюда открываются великолепные виды на Казанский кремль, Дворец земледельцев и другие находящиеся поблизости достопримечательности. Имеется большое количество фотозон, где можно сделать отличные селфи.

Также на набережной созданы все условия для отдыха и развлечений. Здесь можно покататься на каруселях, поиграть на пианино, заняться спортом на тренажерах, провести время в кросс-букинге, где понравившуюся книгу

можно забрать с собой, оставив взамен другую. Регулярно на набережной проходят вечера классической и современной музыки, театрализованные действия, мастер-классы и флешмобы. Кроме того, променады отлично подходит для любителей прокатиться на роликовых коньках, самокатах, скейтбордах и велосипедах. Спортивный инвентарь можно принести с собой или взять напрокат.

ХРАМ ВСЕХ РЕЛИГИЙ

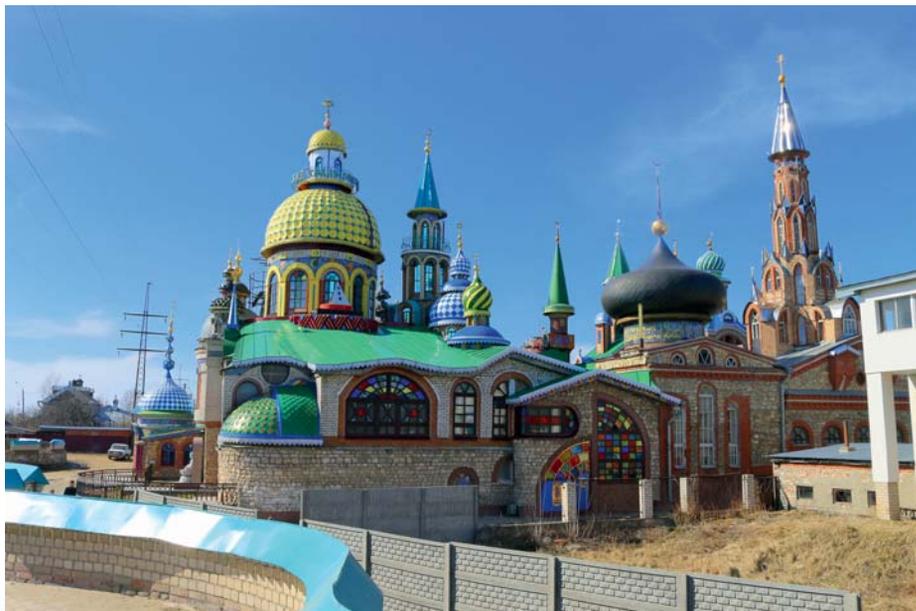
Это, пожалуй, самая необычная достопримечательность, расположенная неподалеку от Казани, его еще называют храмом Вселенной. Он объединил в себе православную и католическую церкви, а также мусульманскую мечеть, буддистский храм, иудейскую синагогу, китайскую пагоду. При этом вы не встретите здесь пастора, священника или муллу и не сможете побывать на службе. Храм Вселенной — это скорее музей, который является символом общего духовного наследия всего человечества.

Создатель неординарного сооружения — архитектор, художник и эзотерик Ильдар Ханов. По одной из версий,



в 1994 году во время медитации к нему явился белобородый старец, который велел взять лопату и начать копать. В процессе и родилась идея создания храма. Возводили его всем миром. Одни предлагали услуги каменщика, другие привозили строительные материалы, третьи просто помогали. Строительство объекта не прекращалось ни на один день и закончилось уже после смерти Ханова.

В архитектурном отношении храм получился весьма необычным. Его купола и башни настолько яркие, что даже если вы окажетесь в этом месте случайно, то наверняка потянетесь за фотоаппаратом, чтобы снять на память чудоздание. Но главное, что здесь в полном согласии живут православный крест, звезда Давида и мусульманский полумесяц. Такое соседство пробуждает в душах людей светлые чувства, поэтому желающих увидеть его своими глазами с каждым годом становится все больше.



ХРАМ ВСЕХ РЕЛИГИЙ

НАЗАД В СССР

Разумеется, в Казани великое множество разных музеев на любой вкус, но мы решили рассказать именно о Музее социалистического быта, и это неслучайно. Это единственная в России экспозиция, которая позволяет окунуться в атмосферу СССР. Одним она дает возможность поностальгировать по советским временам, а тем, кто не застал эту эпоху, — прочувствовать жизнь и быт нашей страны 60-80-х годов прошлого века.

Идея создания музея принадлежит фотографу Рустему Валиахметову, именно он начал собирать первые экземпляры для необычной экспозиции. Коллекция размещалась сначала в квартире, потом в подвале дома. А в 2011 году правительство республики выделило музею помещение бывшей коммуналки, и он получил официальный статус.

В экспозиции присутствуют легендарные советские авоськи, знаменитый велосипед «Школьник» и настольный хоккей, сражаясь в который выросло не

одно поколение советских мальчишек. Представлены и совершенно уникальные экспонаты, красноречиво свидетельствующие о том, насколько жители Советского Союза были изобретательны. Лучшее тому подтверждение — халатик, сделанный из пионерских галстуков, и куртка, сшитая из 120 обложек партбилетов.

Имеются в экспозиции и звездные экспонаты. К примеру, Андрей Макаревич передал музею свои «рокерские» джинсы, в которых он записывался на студии «Битлз» в Лондоне. Сергей Шнуров подарил лезвие под названием «Ленинград», а Гарик Сукачев принес гитару, которую сделал сам. В одном из залов хранится джинсовая куртка Бродского, которую прислал его товарищ из США. Словом, посмотреть тут действительно есть на что.

«ТУГАН АВЫЛЫМ»

Название этого торгово-развлекательного комплекса, стилизованного под татарскую деревушку, так и переводится — «Родная деревня».

Построен он в 2005 году, к 1000-летию Казани. Место — исключительно туристическое, но сделано здесь все с таким вниманием к деталям, что мало кого оставляет равнодушным. А бесплатный вход лишь добавляет «Туган авылым» привлекательности.

Деревня занимает целый квартал в самом центре Казани. За красивым ограждением находится нарочито яркая и невероятно привлекательная картинка с национальным колоритом. Милые аутентичные избушки, скамейки, кособокие заборчики, мельницы и море цветов — все очень атмосферно и красиво. Есть настоящий пруд с мостиком, для детей построены горки, лесенки, избушки на куриных ножках. Также в «Туган авылым» можно посетить сувенирную лавку, гончарную мастерскую, музей автотранспортной игрушки «Мишкин дом» и тир для стрельбы из лука.

В «Туган авылым» туристы могут отведать и блюда национальной кухни. Насладиться лапшой по-татарски, отведать должное знаменитому эчпочмаку с мясом и картошкой и полакомиться вкуснейшим чак-чаком можно в одном из ресторанчиков и кафе, расположенных на территории деревни.

ВМЕСТО ПОСЛЕСЛОВИЯ

Разумеется, в рамках одной статьи невозможно познакомиться со всеми заслуживающими внимания достопримечательностями столицы Татарстана. Да и задача изначально стояла другая — рассказать о том, что нужно посмотреть в Казани в первую очередь. А самое главное убедить читателей в том, что побывать в этом замечательном городе однозначно стоит. Тем более что лететь из Петербурга туда всего пару часов, а перелет в оба конца стоит около 6 тысяч. Словом, если вы еще не решили, куда махнуть в этом году в отпуск, подумайте про поездку в Казань. Уверен, вы не пожалеете!



ЗАПРАВЛЯЙТЕСЬ **ВЫГОДНО!**

Программа лояльности
«ЗАПРАВЬСЯ ВЫГОДОЙ»

СКИДКИ:



до 10%
на топливо



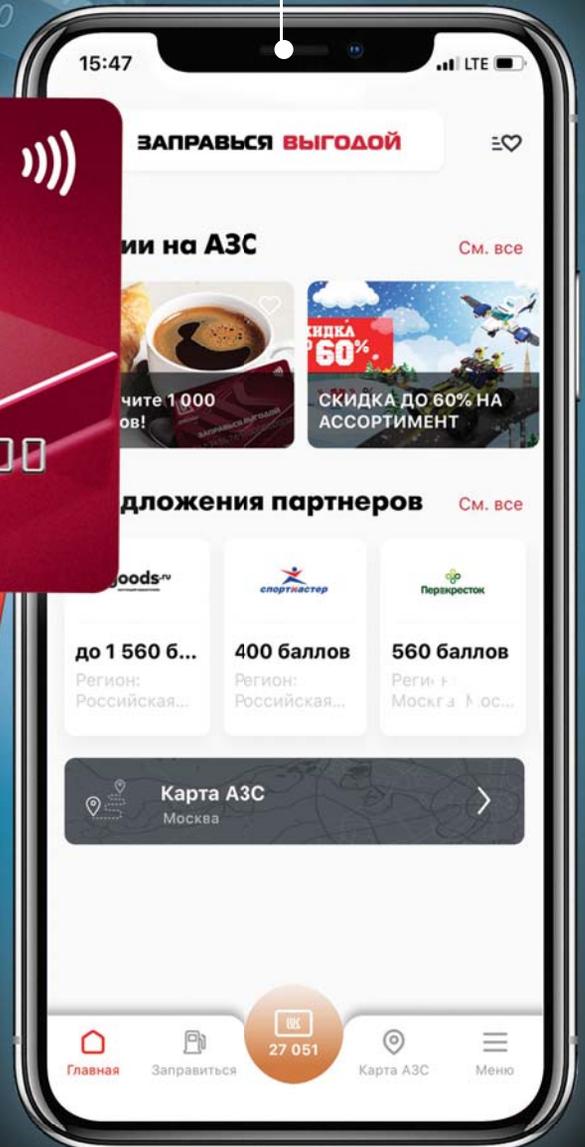
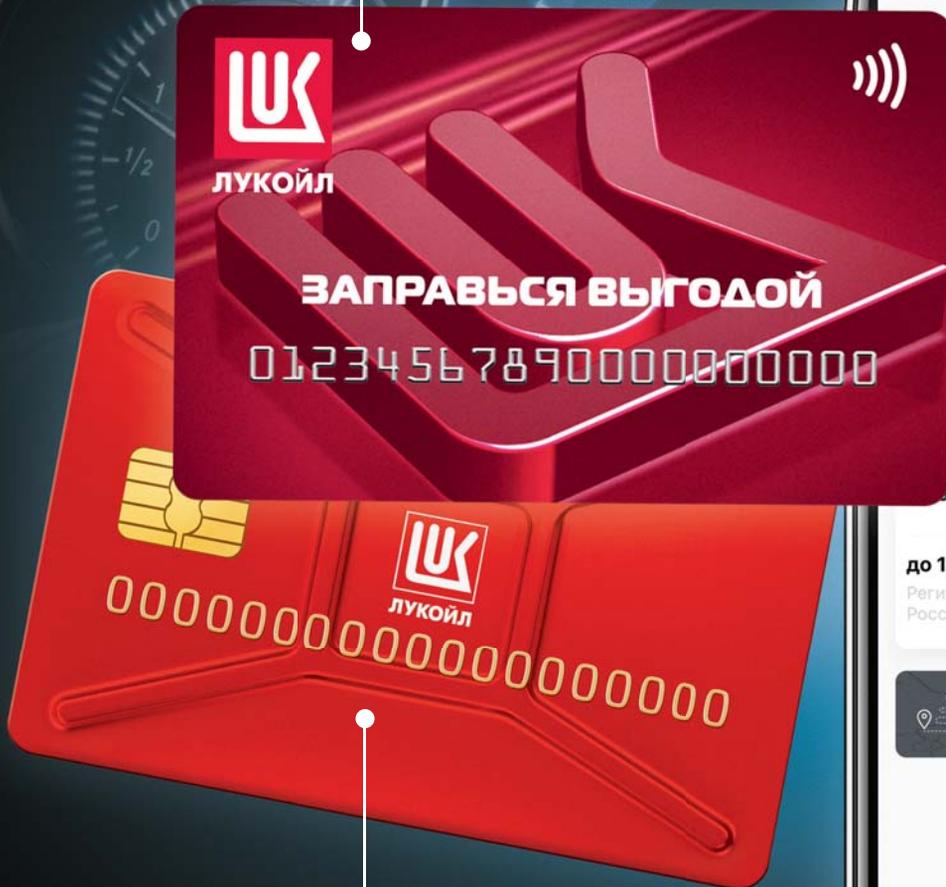
до 15% на товары
в магазине на АЗС

Подробности на сайте:

auto.lukoil.ru

Скачайте

Мобильное приложение
«АЗС ЛУКОЙЛ»



Топливная карта «ЛУКОЙЛ»

Удобное решение для Вашего бизнеса



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

Поддержка Клиентов ЛУКОЙЛа



РЕВОЛЮЦИОННОЕ ТОПЛИВО ЭКТО 100



АБСОЛЮТНАЯ ЭНЕРГИЯ РОЖДАЕТ
АБСОЛЮТНУЮ СКОРОСТЬ

ЭКТО 100

