16+

ПОЛЕЗНЫЙ ЖУРНАЛ ДЛЯ АВТОМОБИЛИСТОВ

ЗАПРАВКА

курьер-советник

июнь 2022 #3 (069)

ЛУКОЙЛ

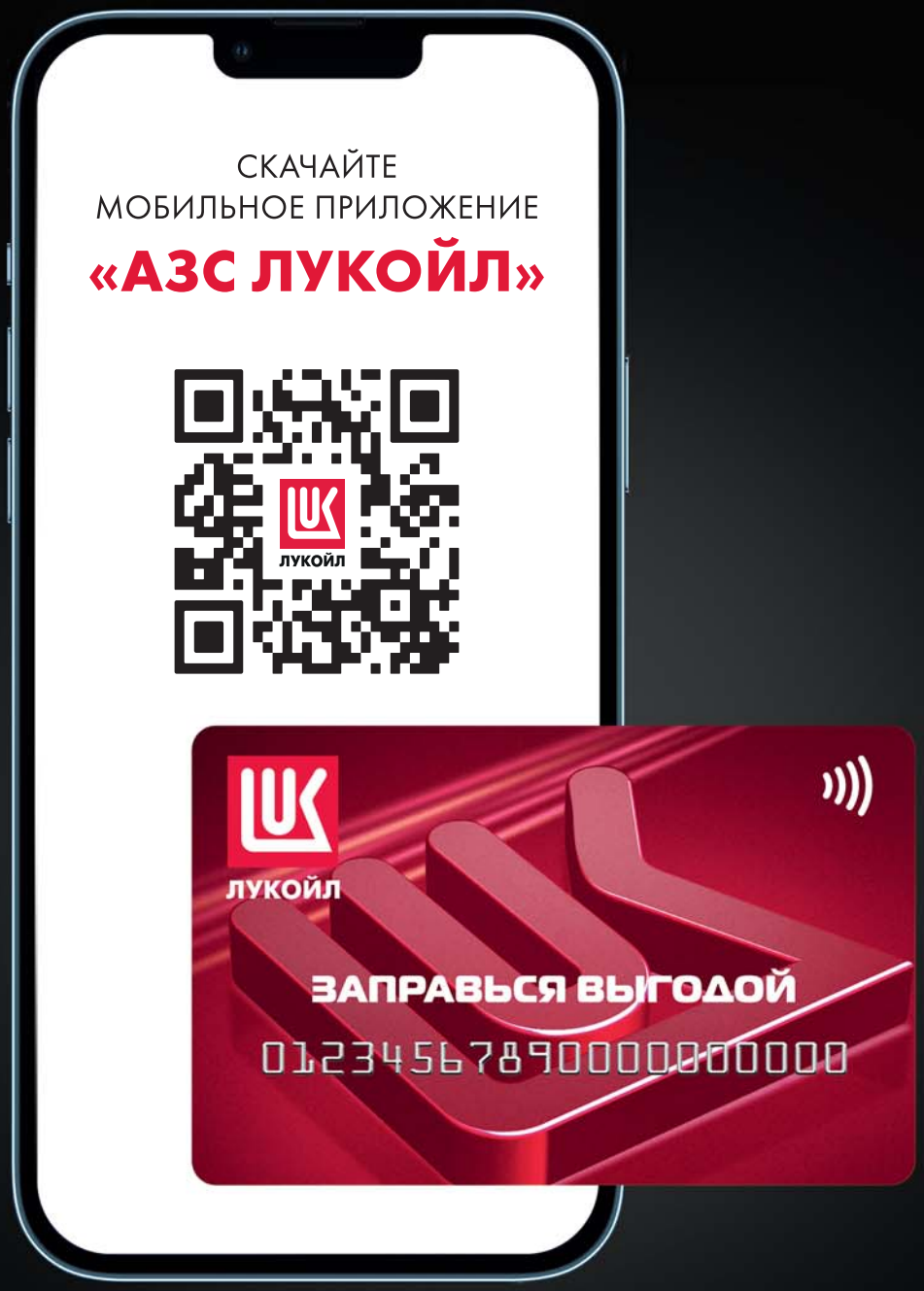
БЕРЕЖЕМ АВТОМОБИЛИ 10

А Я ХОЧУ В КАРЕЛИЮ, К ГРАНИТНЫМ БЕРЕГАМ 19

НОВЫЙ CADILLAC ESCALADE – СПЛАВ МОЩИ И РОСКОШИ 17

заправляйтесь

ВЫГОДНО!



- **АКЦИИ**
- **СКИДКИ**
- **БОНУСЫ**

auto.lukoil.ru

РЕКЛАМА

ЗАПРАВКА ЛУКОЙЛ

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

Распространяется бесплатно. 16+

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

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 5000 экз.
Заказ № 0515.

Дата выхода — 24.06.2022.

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:
CADILLAC.COM

Посмотреть предыдущие номера журнала можно здесь:

GROUP-MEDIA.MERCEDES-BENZ.COM

MERCEDES-BENZ ПРЕДСТАВИЛ НОВОЕ ПОКОЛЕНИЕ КРОССОВЕРА GLC

Обновленный кроссовер Mercedes-Benz GLC выйдет на рынок осенью 2022 года. Позднее появятся версия GLC Coupe и «заряженные» варианты AMG, сообщает газета «Коммерсантъ».

Кроссовер сохранил прежнюю платформу MRA, но стал при этом длиннее и получил увеличенную колесную базу. В качестве опции впервые доступно полноуправляемое шасси и «прозрачный капот». Усовершенствованы и электронные ассистенты водителя. Доступны спортивное шасси и внедорожный пакет Offroad Engineering, а также пневмоподвеска.

Дизайн нового GLC выполнен в фирменном стиле современных моделей Mercedes-Benz, а интерьер унифицирован с C-Class как по дизайну, так и по доступному оснащению. Кроссовер оборудован 12,3-дюймовой цифровой панелью приборов и мультимедиа MBUX с вертикальным 11,9-дюймовым тачскрином.

Линейка моторов включает 2-литровые бензиновые двигатели — 204-сильный у GLC 200, 258-сильный у GLC 300 и 2-литровый 197-сильный дизель у GLC 220 d. Все силовые установки сочетаются с 23-сильным 48-вольтовым стартер-генератором и работают в паре с 9-ступенчатым автоматом. В планах также гибридные версии с 2-литровым бензиновым двигателем и 136-сильным электромотором, встроенным в «автомат». На их базе появятся 313-сильный вариант GLC 300 e и 381-сильный GLC 400 e, а также 335-сильная модификация GLC 300 de на базе дизеля 2.0. Гибриды оборудованы батареей 31,2 кВт·ч, позволяющей на электротяге проехать до 120 км. Все кроссоверы, независимо от силовой установки, имеют постоянный полный привод 4Matic.

GROUP-MEDIA.MERCEDES-BENZ.COM

LOTUSCARS.COM

LOTUS ELETRE — ПЕРВЫЙ ЭЛЕКТРИЧЕСКИЙ ГИПЕРКРОССОВЕР

В компании Lotus, прославившейся своими спорткарами, давно грезили о собственном кроссовере. В 2006 году был даже подготовлен концепт-кар Lotus APX с пятидверным алюминиевым кузовом и компрессорным мотором V6, но ресурсов для доводки и производства этих машин тогда не нашлось, сообщает портал autoreview.ru.

Все изменилось, когда Lotus перешел под крыло холдинга Geely. С возможностями и деньгами китайского бренда мечта стала реальностью, но сильно трансформировалась. Первый долгожданный кроссовер Lotus сменил тягу на электрическую, и его пришлось разрабатывать практически с нуля. Не так давно автомобильной общественности был представлен готовый к производству Lotus Eletre, который в компании позиционируют как Hyper-SUV, то есть гиперкроссовер.

В этой модели многое произошло впервые. Eletre — первый Lotus с пятидверным кузовом. Это очень крупный автомобиль, сопоставимый по размерам с кроссовером Lamborghini Urus. Длина новинки — 5103 мм, высота — 1630 мм, ширина превышает 2000 мм, а расстояние между осями — 3019 мм. При этом снаряженная масса электрического «Лотуса» — всего 1995 кг.

Силовая структура кузова выполнена из высокопрочной стали и алюминия, внешние панели — алюминиевые и углепластиковые. Новинка оборудована продвинутой системой активной аэродинамики. Подвижный спойлер с тремя разными углами атаки лишь полдела. Воздухозаборник в нижней части переднего бампера имеет заслонки в виде треугольных сот, которые открываются только при необходимости, направляя воздух к тормозам и радиаторам системы охлаждения тяговой батареи и электромоторов.

Оптика у Lotus Eletre светодиодная, задние фонари во время стоянки могут показывать шкалу заряда батареи. Максимальный диаметр колес — 23 дюйма. Новинка оборудована пневматической подвеской с адаптивными амортизаторами и задней пятирычажкой. Среди опций — регулируемый дорожный просвет, полноуправляемое шасси, активные стабилизаторы и углерод-керамические тормоза с десятипоршневыми механизмами.

Дебютная версия кроссовера имеет два двигателя суммарной мощностью «более 600 л. с.». Емкость тяговой батареи — «более 100 кВт·ч», а примерная дальность хода на одной зарядке — около 600 км.

До «сотни» кроссовер сможет разогнаться менее чем за три секунды, а максимальная скорость — 260 км/ч. Бортовое зарядное устройство постоянного тока за 20 минут может восполнить заряд для пробега 400 км. Новинка будет иметь доступ в интернет и голосовое управление. На выбор есть две аудиосистемы фирмы KEF: базовая имеет 15 динамиков и мощность 1380 ватт, продвинутая — 23 динамика и 2160 ватт.

Выпускать кроссоверы будут на новом заводе Lotus в китайском Ухане, строительство которого обошлось в 1,2 млрд долларов. Производственная мощность предприятия — 150 тысяч автомобилей в год. Такого количества машин Lotus не выпустил за всю свою более чем 70-летнюю историю! Продажи Eletre начнутся в 2023 году, причем старт состоится одновременно в Китае, Великобритании и Европе. Ориентировочная цена новинки — от 120 тысяч евро.

LOTUSCARS.COM

JAGUAR F-PACE ПОЛУЧИЛ ЛИМИТИРОВАННУЮ ВЕРСИЮ

JAGUAR.CO.UK

У кроссовера Jaguar F-Pace появилась первая специальная версия под названием Edition 1988. Новинка базируется на топовом F-Pace SVR и посвящена спортивному прототипу Jaguar XJR-9 LM — победителю гонки «24 часа Ле-Мана», сообщает портал motor.ru.

Число 1988 в названии отсылает к году триумфа на трассе «Сарта», а тираж в 394 экземпляра — к количеству кругов, пройденных Яном Ламмерсом, Джонни Дамфрисом и Энди Уоллесом. Под капотом новинки стоит компрессорная «восьмерка» 5.0 с отдачей 550 л. с. и 700 Н·м крутящего момента. Коробка — 8-диапазонный автомат, снабженный гидротрансформатором от суперседана Jaguar XE SV Project 8. До сотни F-Pace SVR разгоняется за 4 секунды, а его максимальная скорость ограничена 286 км/ч.

Броская внешность лимитированной версии — заслуга отделения SV Bespoke. Кроссовер окрашен в темно-фиолетовый ультраметаллик Midnight Amethyst, который дополняют 22-дюймовые колеса в цвете Champagne Gold Satin и акценты Sunset Gold Satin — в том числе фирменный логотип на двери багажника и шильдики Edition 1988 с лазерной гравировкой на передних крыльях. В стандартное оснащение новинки включен черный декор Black Pack, а также набор деталей в черном глянце — боковые зеркала, тормозные суппорты и ступичные колпачки. Салон отделан углепластиком и полуанилиновой кожей черного цвета.

Цены на новинку в Великобритании начинаются с отметки, превышающей 100 тысяч фунтов стерлингов.

URBANREBEL — «ЭЛЕКТРИЧЕСКАЯ» НОВИНКА ОТ CUPRA

Марка Cupra представила предсерийный электромобиль UrbanRebel. Новинка представляет собой приближенный к серийному производству концепт-кар Cupra UrbanRebel прошлого года, сообщает газета «Коммерсантъ».

Автомобиль получил менее агрессивный аэродинамический обвес кузова и упрощенный салон, особенностью которого стало рулевое колесо в виде руля для игровой приставки.

Электрический хетчбэк UrbanRebel, построенный на укороченной платформе MEB от серийных электромобилей Volkswagen Group, получил 226-сильный электромотор. Установленная на задней оси силовая установка сочетается с батареей, обеспечивающей запас хода до 400 км без подзарядки.

Напомним, к 2025 году Cupra, являющаяся суббрендом компании Seat, выпустит три новые модели — кроссоверы Cupra Terramar и Cupra Tavascan, а также хетчбэк Cupra UrbanRebel.

NETCARSHOW.COM

«ЛУКОЙЛ» — надежный партнер экспедиции

Сеть АЗС «ЛУКОЙЛ-Северо-Западнефтепродукт» стала топливным партнером масштабной экспедиции Мурманского областного отделения РГО на полуострова Средний и Рыбачий.

11-13 июня состоялась совместная экспедиция Мурманского областного отделения РГО, 12-го Главного управления Министерства обороны РФ, клуба «Патриоты Мурмана 4х4» и паркотеля «Экспедиция» на полуострова Средний и Рыбачий, имеющие огромное значение в истории и географии нашей страны.

Она была приурочена к двум важным датам — 75-летним юбилеям 12-го Главного управления Министерства обороны РФ и Мурманского областного отделения Русского географического общества.

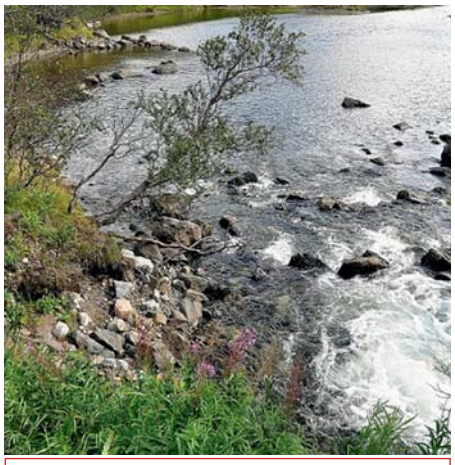
Перед экспедицией был поставлен целый комплекс задач: проведение научных наблюдений, связанных с экологией Арктики, научно-просветительские цели, историко-патриотические задачи по восстановлению военных памятников и обследованию мест захоронения павших при защите Отечества, а также отработка военно-исторических и культурно-исторических маршрутов, знакомство членов экспедиции с уникальной природой и историей полуостровов. Была у экспедиции и «праздничная» цель — отметить День России в самой северной точке континентальной части нашей страны.

«Понятно, что мы не едем на Северный полюс, не покоряем неизведанные просторы Африки или тундры, не поднимаемся на купол Антарктиды. Тем не менее это важное и организационно сложное мероприятие, в подготовке которого принимало участие множество различных структур и людей», — отметил руководитель экспедиции, член Совета МОО РГО Сергей Гончаров.

Экспедиция, поддержанная правительством Мурманской области и руководством Министерства обороны РФ, отличалась необычной масштабностью. Автоколонна насчитывала 14 легковых экипажей и 3 грузовые машины, в общей сложности участие в ней приняло более ста человек — члены РГО, военнослужащие и юнармейцы, спасатели, биологи, представители клуба «Патриоты Мурмана 4х4», Росгвардии, ООО «ЛУКОЙЛ-Северо-Западнефтепродукт», Североморской епархии и другие.

В ходе экспедиции было преодолено около 400 км на автомобильном топливе сети АЗС «ЛУКОЙЛ-Северо-Западнефтепродукт» — одного из ведущих розничных операторов на рынке нефтепродуктов Северо-Западного федерального округа.

МЕСТА, ГДЕ ПОБЫВАЛИ УЧАСТНИКИ ЭКСПЕДИЦИИ



ПЬЯНЫЙ РУЧЕЙ

Пьяный ручей — своего рода перевалочный пункт по пути к Муста-Тунтури. Он берет начало где-то между сопок и скал, в долине пониже дороги широко разливается, а после нескольких прихотливых изгибов уже впадает в реку.

ВЫСОТА «ЯЙЦО»

Высота «Яйцо» — место жестоких боев во время Великой Отечественной войны. Здесь расположен мемориал, посвященный беспрецедентному штурму советским десантом укрепленного берега и северных склонов.

КАСКАД «МЕЛЬНИЧНЫЙ»

Мельничный водопад — один из самых крупных и красивых водопадов на реке Титовке. Он состоит из трех порогов. На водопаде есть развалины гидроэлектростанции, когда-то работавшей в этом месте. Ее построили после Великой Отечественной войны.

БАТАРЕЯ ПОНОЧЕВНОГО

Батарея капитана Поночевного — это легендарная 221-я береговая батарея, геройски воевавшая во время Великой Отечественной войны. Уже после войны рядом выстроили комплекс береговой обороны, состоящий из четырех орудийных блоков и командно-наблюдательного пункта.

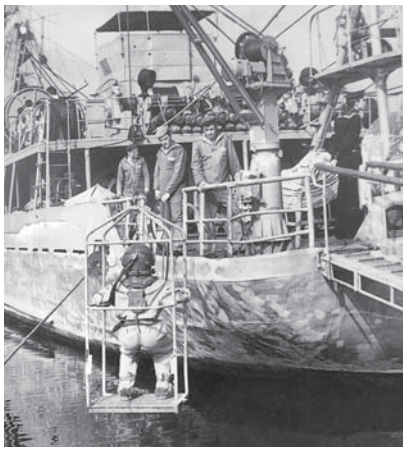
МЫС НЕМЕЦКИЙ

Немецкий — мыс на полуострове Рыбачий в Мурманской области. Самая северная континентальная точка европейской части России. Мыс сложен огромными вертикальными пластами скальника. Вокруг можно найти множество отголосков Великой Отечественной войны: остатки окопов, батарей, укреплений, стрелковых ячеек.

МЫС КЕКУРСКИЙ

Это северная точка европейской континентальной части России. Мыс Кекурский ранее носил название Кегот. Нынешнее же свое название он получил от поморского слова «кекур». Поморы называли кекурами островершинные черные столбообразные скалы, которые в изобилии встречаются на побережье полуострова Рыбачий.

Бенгальский подвиг моряков



В городе Ломоносове Петродворцового района Петербурга в июне прошла международная юбилейная встреча. Пятьдесят лет назад экспедиция СССР пришла на помощь молодой бенгальской республике, освободив жизненно важный порт от мин и затонувших судов. Ветераны флота вместе с гостями из Бангладеш и молодежью посадили деревья дружбы, а затем рассказали об экспедиции особого назначения — ЭОН-12.

Руководитель Совета ветеранов города Ломоносова Людмила Петровна Круус отметила, что школьникам и студентам эта история интересна, удивительна. Ребята не знали о героях экспедиции, живущих рядом с ними.

Историческое значение той миссии оценит, поймет любой петербуржец, если сравнить ее с освобождением Ленинграда от минной морской блокады. В 1972 году молодое государство Бангладеш после войны за независимость было в разрухе, главные транспортные ворота — порт Читтагонг — блокированы минами и затонувшими судами. Везти грузы морским путем стало невозможно, ловить рыбу — смертельно опасно.

На призыв о помощи откликнулся Советский Союз. Участники экспедиции многократно тралили фарватер и подходы к порту, подняли затонувшие суда.

Капитан 2-го ранга в отставке Владимир Александрович Карамышев, участник боевого траления 1972-1974 гг.:

— С начала мая 1972 года мы там приступили к боевому тралению. Справились досрочно, за пять с половиной месяцев. Потом еще год два тральщика выходили на контрольное траление. В мае 1974 года экспедиция закончила работу, расчистив порт от затонувших судов. Мы вернулись во Владивосток.

Это была, наверное, самая миротворческая работа военных моряков за всю историю флота. Моряки превозмогали труднейшие условия, трудились на износ в тяжелых условиях жаркого климата, мощного течения, тайфунов. С водолазов за смену сходило два литра пота.

В сложных задачах участники подъема руководствовались не инструкциями, а смекалкой. Не ждали затишья, а сооружали приспособления, чтобы разгружать, продувать, вытаскивать баржу. Нашли быстрый способ резки корпусов на секции. «Искры летели, металл рвался, как бумага», — обрисовал механик судоподъемного плавучего крана Александр Кузьмич Чеканин.

Ксения Лазарева, студентка Санкт-Петербургского государственного морского технического университета:

— Когда Республика Бангладеш завоевала независимость, Россия помогла ей. Мы гордимся этим событием.

Анатолий Иванов, студент Ломоносовского морского колледжа ВМФ:

— Наша страна выполнила важную гуманитарную миссию, предотвратила трагедию. Это очень важное историческое событие, скрепляющее дружбу народов.

Такие примеры ценны для школы патриотического воспитания молодежи, созданной в апреле этого года Санкт-Петербургской общественной организацией ветеранов, подчеркнул доктор исторических наук, заместитель председателя Совета организации ветеранов Санкт-Петербурга Исай Моисеевич Кузинец. Они побуждают любить свою родину, интересоваться техническими науками. Недаром встреча состоялась в городе Ломоносове, где находится 40-й институт Военно-морского флота по спасательным и аварийным работам. Экспедиция не только вошла славной страницей в историю, но и способствовала развитию водолазного дела.

В Краеведческом музее Ломоносова делегация из Бангладеш вручила награды участникам событий. Дипломат Хайдар Абдуллах отметил, что и сегодня больше 90 процентов товарооборота проходит через порт Читтагонг: «Он был и остается сердцем экономики Бангладеш». Это сердце, едва бившееся от осколков войны, благодаря советским морякам удалось запустить на полную мощь.

Дмитрий Полянский

С Петром в славный век

13 июня на Васильевском острове, на набережной Лейтенанта Шмидта, прошла завершающая серия представлений и лекций фестиваля «Окно в Европу». Событие было посвящено 350-летию со дня рождения Петра Великого и приурочено ко Дню России.

На театрализованном представлении встречал посетителей «сам» царь-реформатор. Он как экскурсовод знакомил взрослых и детей с обычаями и порядками Петровской эпохи.

Например, повозка с камнями — это память об остроумном ходе, «каменном» налоге для строительства и мощения новой столицы. Прибывшие на выставку брали булыжник из телеги и через двадцать шагов складывали в формовочные клети — на набережной вырастали макеты строений, в которых угадывалась архитектура современного Петербурга.

В палатке «Лекарня» развитие медицины тех времен показывали фармацевты в старинных французских одеждах. Царь-экскурсовод отметил, что в допетровской Руси люди «лечились мракобесными средствами», а он пригласил в страну иноземных лекарей.

Далее во многих сценах была представлена воинская и морская слава Петра. Реконструкторы у картины с изображением полтавской победы наряжали отроков в одежды Преображенского и Семеновского полков — гвардии Петра. Участники фестиваля показывали способ зарядки кремневого ружья и демонстрировали в костюмированном представлении, как жили отслужившие солдаты, ветераны петровских баталий.

Вдоль набережной стояли парусники. Век восемнадцатый встретился с веком двадцатым и двадцать первым. Музейная подлодка С-189 соседствовала с 54-пушечным линейным кораблем «Полтава». На стенде судостроения был выставлен каркас корабля, а рядом дети пробовали плотницкое ремесло — прилежно строгали бревно.

На фестивале проходили лекции о технологиях петровской России, об одежде и париках, о том, чем питался Петербург от матроса до государя. Выступали петербургские ученые, сотрудники Государственного Эрмитажа.

— Мы за эту неделю посещаем фестиваль уже четвертый раз, чтобы все осмотреть и попробовать, — рассказывает петербурженка Дарья, пришедшая с дочкой Катей. — Реконструкторы интересно, познавательно показывают петровский Петербург.

— Сегодня я на каллиграфии писала пером, — добавила семилетняя Катя. — Видела лекарню, смотрела, как растапливают сургуч. Мы узнали, как было в прошлом, во что люди одевались, как жили.

Фестиваль посетили молодые волонтеры, участники проекта «Школа патриотического воспитания», созданного в апреле этого года Санкт-Петербургской общественной организацией ветеранов (пенсионеров, инвалидов) войны, труда, Вооруженных сил и правоохранительных органов. Они восхитились сценическим мастерством участников, высоко оценили такой способ наглядного и увлекательного просвещения.

Глеб Белов, студент 1-го курса Ленинградского государственного университета им. А. С. Пушкина:

— По инициативе Совета организации ветеранов Санкт-Петербурга волонтеры школы патриотического воспитания посетили фестиваль «Окно в Европу». Мы получили море впечатлений, интересных знаний. Я поражен актерской игрой участников представлений. Считаю, это полезный фестиваль для жителей Петербурга. Дети узнают, с чего начиналась история нашего города. Это очень важно для воспитания патриотизма с юных лет.

Впечатлениями от фестиваля поделился Исай Кузинец, доктор исторических наук, заместитель председателя Совета организации ветеранов Санкт-Петербурга, автор проекта «Школа патриотического воспитания»:

— Празднование юбилея Петра — пример того, что мы свою историю не забываем, ведь сегодняшняя Россия берет начало с Петра. Император сделал резкий поворот, понимая, что Россия должна быть великой. Он был романтик, понимавший, что выход к морю необходим России, и он был прагматик — делал то, что нужно для страны. Мы идем по пути Петра, являемся великой морской державой, стремимся укрепить роль России в мире.

Фестиваль «Окно в Европу» показывает, что знание истории, память о важных событиях из биографии нашего государства помогут нам растить настоящих патриотов России.

Валерий Ракитянский

Текст: Борис Игнашин
Фото: открытые источники

Бережем автомобили

КАК ИЗБЕЖАТЬ КРУПНЫХ РЕМОНТОВ И ПРОДЛИТЬ СРОК ЭКСПЛУАТАЦИИ МАШИНЫ

Мир меняется на глазах, и автолюбителям придется привыкать к новой реальности. Нужно учиться обслуживать машину, не покупая сложные и дорогие комплектующие, поскольку их выбор резко сузился, а цены выросли. Перестройка каналов поставок, новая логистика, формирование актуального пула качественных брендов, отсеивание неудачных — все эти процессы займут как минимум месяца три, а может, и больше. И потому актуален вопрос, как избежать крупных ремонтов в это непростое время и как продлить срок эксплуатации основных частей автомобиля. Об этом сегодня и поговорим.

МАСЛА И ФИЛЬТРЫ

Какие работы проводятся чаще всего? Конечно же, это замены масла, фильтров и тормозных колодок. На втором месте по востребованности стоит ремонт подвесок, вспомогательного оборудования двигателя и оснащения салона, а также мелкие электрические неприятности. Что изменилось?

Во-первых, выбор доступных масел существенно сузился. Во-вторых, современные масла с обилием допусков от производителей, маловязкие и с высокой долей синтетической основы стали дороже и частично пропали из продажи. Хорошая новость заключается в том, что даже в самые современные моторы можно заливать качественные масла отечественных брендов без каких-то серьезных опасений за их состояние, во всяком случае, если соблюдать интервал замены в 250-300 моточасов или менее. До сих пор никто не доказал, что какому-то силовому агрегату от нашего масла стало плохо, а тренд на «заливаем отечественное» существовал и раньше, до введения санкций и ограничений. С российскими антифризами тоже проблем нет. А своевременно замененные жидкости — это повышенный ресурс самого мотора и всех элементов системы охлаждения. С тормозной жидкостью тоже все просто — меняйте чаще, ездите дольше.

С фильтрами чуть сложнее. Наши фильтры от крупных производителей всегда немного уступали топовым зарубежным образцам, но обычно были лучше многих менее именитых западных и азиатских брендов. Но в самых качественных российских сериях могла применяться иностранная фильтровальная бумага. К сожалению, отечественный ассортимент фильтров сильно ограничен, на некоторые модели эти комплектующие могут оказаться в дефиците. Азиатские поставщики тоже производят фильтры не для всех машин. Поэтому стоит поинтересоваться покупкой заранее. В крайнем случае помните — фильтр обычно имеет ресурс заметно больший, чем само масло. Он рассчитан на фильтрацию на протяжении 450-600 моточасов до реального снижения качества своей работы и повышения сопротивления потоку.

Воздушный фильтр тоже важная составляющая здоровья мотора, особенно в нашей вечной пыли. Отечественных фильтров мало, вариантов исполнения много. Просто продлить срок эксплуатации поможет чистка коробов воздушного фильтра и устранение подсосов воздуха у короба фильтрации — обычно система спроектирована так, что за счет центробежной фильтрации на сам фильтрующий элемент попадает меньше грязи. Если впускной тракт изменен, то фильтр загрязняется сильнее. Чистка самого фильтра тоже полезна, если конструкция допускает хотя бы прочистку пылесосом, а вот влажную мойку большая часть фильтров не переносит, фильтровальная бумага довольно нежная. С масляной пропиткой тоже стоит быть осторожнее. У машин без датчиков массового расхода воздуха она даже полезна, а если есть ДМРВ, то масло загрязнит этот важный датчик и он выйдет из строя. Увы, качественных замен датчиков производства Bosch и Hitachi пока не придумали. Остальные же выполнены на порядок грубее или же продают продукцию этих брендов под своей маркой.

В первую очередь пострадают владельцы европейских и японских марок, в гораздо меньшей степени — корейских и китайских.

ТОРМОЗНЫЕ КОЛОДКИ И ПОДВЕСКА

Тормозные колодки топовых европейских и американских брендов уже сейчас сложно найти в продаже, цены сильно взлетели, и новых поставок не ждут. Солидная их часть производится в Китае, но логистика поставок будет меняться медленно. Придется искать альтернативы. В большинстве случаев это означает, что колодки будут больше пылить, менее равномерно изнашиваться и хуже вести себя при перегреве. Если у вас не очень мощный болид под шестипоршневые суппорты, то, скорее всего, беспокоиться особенно не о чем, разницу в качестве вы не заметите. Если тормоза

О том, как правильно тормозить, написано в любом учебнике по вождению, но мало кто из современных водителей заморачивался по поводу правильного вождения. Между тем сейчас самое время начать делать все правильно.

изношены, ждать больше нельзя и нужно менять роторы тормозных дисков, то опять же можно подобрать китайские или проточить старые, если проблема связана с биением.

Меняйте тормозную жидкость чаще, промывайте суппорты от продуктов износа, не смазывайте пыльники медной смазкой — и тормоза будут работать дольше и лучше. И конечно же, тормозите аккуратнее, реже, лучше прерывисто, чаще применяйте торможение двигателем. О том, как правильно тормозить, написано в любом учебнике по вождению, но мало кто из современных водителей заморачивался по поводу правильного вождения. Между тем сейчас самое время начать делать все правильно.

Работы по подвеске — следующие по необходимости. Тут важнее предотвратить, чем починить. У аккуратного водителя и на хороших дорогах ресурс подвесок в разы больше, чем у плохого и по грунтовкам. Пагубно действуют на сайлент-блоки и шаровые опоры жесткие удары, влажность, большие хода подвесок, перегрузка и ошибки слесарей. Просевшие пружины, неверная установка преднатяга сайлент-блоков тоже очень сильно сказываются на ресурсе. Удостоверьтесь, что все шаровые шарниры, чехлы ШРУС, рулевые наконечники и рулевая рейка имеют герметичные пыльники и что в них есть смазка. Промойте подвеску, арки, амортизаторы. Грязь на резиновых элементах ускоряет их износ. Масло, попавшее на резину, тоже убивает ее очень быстро, проверьте, чтобы оно не текло нигде. Тщательно отбалансируйте колеса, лишний раз проверьте развал-схождение. Вибрации убивают подвеску быстрее ям.

Но главное — выбирайте дороги получше, снижайте скорость, не перегружайте автомобиль. Вовремя меняйте изношенные элементы. Лопнувшая пружина очень быстро приведет к поломке сайлент-блоков из-за скручивания, а также износу амортизатора и отбойника. А износ копеечного пыльника амортизатора, рулевой или шаровой опоры — к их выходу из строя.

Придется искать мастеров, которые готовы не просто отремонтировать что-то номинально сломанное и неразборное: нарастить, припаять, заменить. Кто-то скажет презрительно — «колхозинг», но для многих водителей в нынешней ситуации это будет единственным выходом.

ЭЛЕКТРИКА — СВОИМИ РУКАМИ

Электрические проблемы тоже придется решать лаской и смазкой. Больше внимания обращайте на влажность контактов, разъемов и электронных блоков. Не забывайте менять специальную смазку в разъемах, если они находятся в проблемных местах. К счастью, многие проблемы по электрике решаются увеличением доли ручного труда. Жгуты можно собрать, а не покупать готовые. Не менять жгут полностью, пропаять и почистить контакты и т. д. Главное — беречь сложные электронные блоки: у них обычно нет альтернатив.

В случае мелких поломок тоже придется вспоминать навыки ремонта и восстановления. Многие узлы раньше попросту выбрасывали. Было проще купить новый пластик с целыми креплениями, новые трубки с целыми разъемами, новые панели и кнопки без царапин и с рабочими лампочками. Сейчас придется искать мастеров, которые готовы не просто отремонтировать что-то номинально сломанное и неразборное: нарастить, припаять, заменить. Кто-то скажет презрительно — «колхозинг», но для многих водителей в нынешней ситуации это будет единственным выходом. Поломки бывают разные, но вышедшая из строя копеечная трубка в системе охлаждения, гофра впуска, трещина в корпусе воздушного фильтра, подтекающая прокладка — все это может привести к большим поломкам, которых надо всячески избегать.

ВМЕСТО ПОСЛЕСЛОВИЯ

В следующем номере журнала мы поговорим о не менее важном. Где найти поршни, вкладыши, как и из чего делать прокладки, если их не купить, и что собой будет представлять «капремонт периода автомобильного дефицита». Продолжение следует!

BENTLEY CONTINENTAL GT СТАЛ СПОРТИВНЫМ

Компания Bentley представила S-версию Continental GT — спортивное исполнение, доступное как для купе, так и для кабриолета Continental GTC, сообщает газета «Коммерсантъ».

По данным издания, визуально новинки отличаются от других модификаций затемненной оптикой, черным декором кузова и шильдиками с обозначением специальной версии. Автомобили также отличают черные 22-дюймовые колеса особого дизайна, которые сочетаются с красными тормозными суппортами. Салон отделан сочетанием кожи и искусственной замши. Continental GT S и Continental GTC S с 550-сильной 4-литровой «восьмеркой», работающей с 8-ступенчатым автоматом и полным приводом, получили спортивную выхлопную систему и комплекс активных стабилизаторов поперечной устойчивости Bentley Dynamic Ride, которые работают от 48-вольтовой электросистемы и снижают крены в поворотах.

BENTLEYMEDIA.COM

TESLA CYBERTRUCK ДОЕДЕТ ДО КОНВЕЙЕРА В 2023 ГОДУ

Электрический пикап Tesla Cybertruck, который поклонники марки ждут уже почти три года, начнут выпускать в середине 2023-го. С соответствующим заявлением выступил глава Tesla Илон Маск. По его словам, дизайн серийной версии Cybertruck, который и стал одной из главных причин столь длительной задержки, наконец-то утвержден, пишет портал motor.ru.

Илон Маск признал, что дизайнеры марки слишком увлеклись внесением изменений во внешность Cybertruck, которая не раз исправлялась с момента дебюта в 2019 году. Самый первый прототип модели был неоднозначно встречен публикой и прессой. В частности, пикап подвергли критике за чрезмерную «примитивность» дизайна. В связи с этим глава Tesla пообещал слегка изменить внешность электромобиля перед запуском в серию, но не пересматривать его радикально. По данным СМИ, среди других причин задержки общие для всех автопроизводителей проблемы с наличием микроэлектроники и различные сложности с логистикой.

Сообщается, что собирать Cybertruck будут на недавно открывшемся заводе Gigafactory Texas, который в настоящее время выпускает небольшое количество автомобилей и вместе с европейской «Гигафабрикой» приносит Tesla миллиардные убытки. На открытии завода Tesla и презентовала дорабатанную версию Cybertruck с угловатыми боковыми зеркалами вместо камер, стеклоочистителем, а также измененной оптикой и иными колесными дисками. Насколько будет похожа на последний прототип серийная версия с утвержденным дизайном, пока неясно.

Ожидается, что Tesla Cybertruck будет доступен в трех основных модификациях: с одним, двумя или тремя силовыми агрегатами. «Младшая» версия модели с единственным двигателем сможет разгоняться до «сотни» за 6,5 секунды, тогда как «старший» трехмоторный вариант Tri Motor набирает 100 км/ч за 2,9 секунды. Заявленный запас хода без подзарядки в зависимости от модификации варьируется от 400 до 800 километров.

TESLA.COM

Текст и фото: Татьяна Хмельник

За тайнами истории — туда, где нет дорог

Бездорожье, или, как говорят белорусы, дрыгва, для нас не самоцель. Но, поскольку мы с мужем занимаемся изучением культурно-исторических объектов Северо-Запада, порой приходится посещать весьма заповедные места. Особенно славится наличием достопримечательностей, расположенных у черта на куличках, восток Ленинградской области.

ЧЕРЕЗ РЕКУ ПРОЩЕ, ЧЕМ ЧЕРЕЗ ЛУЖУ

Одной из самых ярких бездорожных поездок последнего времени стало для нас посещение Тихвинской водной системы в Бокситогорском районе. Дорога до деревни Великий Двор, откуда начиналась собственно дрыгва, вполне обыкновенная: долго едешь сначала по Мурманскому шоссе, потом — по трассе на Вологду, потом — по местному асфальту, который так и норовит исчезнуть из-под колес в какую-нибудь ямищу.

А вот от Великого Двора начинается уже нормальная бокситогорская глубинка. Когда мы обнаружили мост через весьма полноводную Тихвинку, то сразу поняли, что с ездой тут напряженно. Только пешком можно преодолеть эту ветхую конструкцию, раскачивающуюся на ветру и скрипящую от небольшого движения. Рядом был брод, выглядевший весьма несимпатично. Пока мы думали над этим обстоятельством, из кустов выползла и плюхнулась в воду потрепанная «Шнива»... Вопреки нашим опасениям, она не затонула, а благополучно выбралась на противоположный берег, осторожно пробираясь по каким-то невидимым ориентирам.

Из машины вылез мужик и объяснил: «Я тут в реке уже три раза передний номер терял, один раз легко достал, а дважды пришлось на карачках ползать по перекатам, хорошо хоть лето было».

Дальше, за Тихвинкой, казалось получше, но злополучная дорога, бодро вроде бы взобравшаяся на холм, потом снова ушла вниз и ухнула в огромную торфяную лужу, игриво украшенную листьями и усохшим хвощом. Знакомый уже шнивовод мрачно курил перед лужей и, судя по всему, не торопился погибать.

— Я вот думаю, — сказал он, выпуская клубы табачного дыма, — топиться тут или позвонить Лёхе с трактором? Я палкой проверял, лужа совсем глубокая стала, еще и сосучая, лесовозы раздолбали.

БЕЗБАШЕННЫЕ ДАЧНИКИ

Лёха-с-трактором, как оказалось, жил в деревне неподалеку и был на редкость востребованным членом местного общества. В трех заречных деревнях, когда-то населенных и зажиточных, еще осталась пара-тройка местных жителей, но сюда исправно наведываются дачники, причем не только из Бокситогорска и Пикалёва, но и из самого Петербурга. А вот дороги тут нет уже много лет — как рухнула плотина шлюза на Тихвинке, служившая мостом, так никто и не построил новый. Денег нет, тем более что дорога та в заречные деревни вообще не числится у дорожников — она всегда была межколхозной. А поскольку колхозов давно нет, то и дороги вроде бы и нет вовсе. Когда-то она отлично содержалась, потому что шла вдоль Тихвинской водной системы, мимо ее шлюзов, которые надо было бесперебойно обслуживать. Но водная система приказала долго жить много-много лет назад, и дорогу разжаловали.

Ездят дачники по-всякому. Одни, как шнивовод Петрович, пытаются прорываться, докуда прорвутся. Другие арендуют в Великом Дворе или в соседних деревнях «буханку». Третьи идут пешком со скарбом. Четвертые являются верными клиентами Лёхи-с-трактором: он приезжает к броду и забирает страждущих с их пожитками. Бывает, что по пути ему приходится заодно кого-нибудь вытаскивать из лужи или из колеи. В соседней с Лёхиной деревне мы потом обнаружили еще пяток вполне живых обитателей, которые добираются до родовых гнезд указанными выше способами. Так что все желают Лёхе здоровья и работоспособности, без него тут станет намного хуже.

Петрович тем временем дозвонился до Лёхи, проклиная лужу и благословляя сотового оператора, — увы, спаситель оказался не дома и не при тракторе, а в лесу. «Ленка меня домой без грибов не пустит», — сообщил он, но ради Петровича согласился, бросил тихую охоту и побежал домой. Кстати, по болоту он бегает, как лось. Чуть позже Лёха вызвался

Ездят дачники по-всякому. Одни, как шнивовод Петрович, пытаются прорываться, докуда прорвутся. Другие арендуют в Великом Дворе или в соседних деревнях «буханку». Третьи идут пешком со скарбом. Четвертые являются верными клиентами Лёхи-с-трактором: он приезжает к броду и забирает страждущих с их пожитками.

Когда мы обнаружили мост через весьма полноводную Тихвинку, то сразу поняли, что с ездой тут напряженно. Только пешком можно преодолеть эту ветхую конструкцию, раскачивающуюся на ветру и скрипящую от небольшого движения.

показать нам «почти что целый» шлюз Тихвинской системы, но на тракторе он туда не поехал, сказав, что соляра ему не даром дается, а побежал пешком, перескакивая с кочки на кочку. Мы едва за ним поспевали, я пару раз свалилась в мокрую бездонную колею, утешая себя тем, что в багажнике у меня всегда есть одежда и обувь про запас, а замерзнуть при таком бешеном темпе бега просто невозможно.

СКОРО НЕЧЕГО БУДЕТ СМОТРЕТЬ

На самом деле нас интересовали два объекта: руины деревянной часовни в одной из деревень и каменный крест — возле другой. Часовня благополучно растворилась среди черного ельника и бурелома, оставив после себя только ржавую кружевную кровлю — вернее, ее куски. Зато каменный крест нашелся в полной исправности: он стоял на холмике возле раздолбанной лесовозами дороги и был даже украшен бумажными цветами.

Как поведал с гордостью все тот же Лёха, это он спас крест из безвестности. Ровнял дорогу после очередных наездов лесозаготовителей и зацепил грейдерным ковшом какую-то каменюку. Она вывалилась из потревоженной обочины и оказалась очень славным новгородским крестом века так XIV. Понятно, что подробности про возраст и происхождение Лёхе рассказал не сам крест, просветили мы, и тракторист тут же загордился: какую штуку знатную откопал! Он — нестарый еще мужик, живет вдали от цивилизации и в нее нисколько не стремится, ему нравится в лесу на свободе без начальников.

А вообще вдоль Тихвинской водной системы, где когда-то была нормальная для тех времен дорога, сейчас по большей части проехать невозможно. Или с такими потерями, что лучше и не надо. На карте сохранились манящие названия типа Рязанский или Полоцкий шлюз, но добраться туда очень трудно, а главное — уже почти и незачем. Мало что от системы шлюзов, плотин и каналов осталось, ведь сооружения были деревянные и очень быстро гнили.

На карте сохранились манящие названия типа Рязанский или Полоцкий шлюз, но добраться туда очень трудно, а главное — уже почти и незачем. Мало что от системы шлюзов, плотин и каналов осталось, ведь сооружения были деревянные и очень быстро гнили.

Даже в период активной эксплуатации шлюзов бревна нужно было менять довольно часто, поскольку они просто разваливались. Ну а когда это все оказалось заброшено, то стало разрушаться со страшной скоростью. Тут еще и народ наш таежный подсуетился: все металлические части гидросооружений были сданы в чермет, поэтому от шлюзов часто оставалась только кучка трухи. Так что скоро Лёхе нечего будет показывать заезжим горожанам. Кстати, за «экскурсии» он денег не берет. Он просто любит ходить по лесу, вырвавшись из оков хозяйственных забот, и простодушно говорит: «Я с вами бы еще день ходил! Жена вот только пилить будет...»

Фото: CADILLAC.COM

НОВЫЙ CADILLAC ESCALADE — СПЛАВ МОЩИ И РОСКОШИ

Компания Cadillac презентовала самый мощный серийный внедорожник Escalade-V 2023 года. Новинка получила сделанную на заказ подвеску, большие тормоза и интерьер, полный роскоши, включая High End аудиосистему, сообщает портал carsweek.ru.

Под капотом Cadillac Escalade-V находится собранная вручную 6,2-литровая «восьмерка» с наддувом, которая передает мощность на все четыре колеса через 10-ступенчатый автомат. При весе 2820 кг для стандартной модели и 2906 кг — для версии ESV с удлиненной колесной базой двигатель мощностью 682 л. с. и крутящим моментом 885 Н·м позволяет разогнаться до 96 км/ч всего за 4,4 секунды. При необходимости внедорожник может передать до 67 % мощности на заднюю ось. Также новинка имеет различные режимы вождения, включая практичный режим «Снег/Лед».

В салоне Escalade-V покупатели найдут 14,2-дюймовый центральный дисплей, который использует дополненную реальность для предоставления дополнительной информации при активной навигации. Сиденья переднего ряда имеют функцию массажа, а все три ряда обтянуты анилиновой кожей. Аудиосистема AKG Studio Reference оборудована 36 динамиками и 3D-объемным звуком, визуализацией навигации и многим другим. Модель получила 22-дюймовые колеса, а также изготовленные на заказ передние тормоза Brembo с суппортами Edge Red и фирменную выхлопную трубу с четырьмя патрубками.

В продажу новинка поступит в конце лета. Cadillac заявляет, что производство будет ограничено. Внедорожник будет предлагаться по цене от 149 990 долларов США, что делает его самым дорогим серийным Cadillac. Более подробную информацию о стоимости и комплектациях производитель обещает раскрыть ближе к старту продаж.

СТАРТ В БУДУЩЕЕ

ЛУКОЙЛ

ЛУКОЙЛ запускает проект «СТАРТ В БУДУЩЕЕ»

для студентов и выпускников профильных вузов

Мы формируем команду для обеспечения преемственности при ротации ключевых должностей в приоритетных проектах в сегменте сбыта нефтепродуктов. Если ты отлично и быстро учишься, обладаешь лидерскими навыками и ориентирован на результат — наш проект для тебя!

Сканируй QR-код, чтобы узнать больше
и зарегистрироваться для участия в проекте!

РЕКЛАМА

KIZHI.KARELIA.RU

Текст: Константин Гаврильчик
Фото: WIKIPEDIA.ORG

А Я ХОЧУ В КАРЕЛИЮ, К ГРАНИТНЫМ БЕРЕГАМ

Как и было обещано, путешествие «Заправки» по популярным туристическим местам Карелии продолжается. В прошлом номере мы с вами побывали в столице республики — городе Петрозаводске, насладились красотами горного парка «Рускеала», взобрались на гору Сампо и узнали об уникальном археологическом памятнике «Беломорские петроглифы». А сегодня отправимся дальше и познакомим вас с не менее популярными достопримечательностями озерного края, среди которых музей-заповедник «Кижи», водопад Кивач, потухший вулкан Гирвас и первый российский курорт «Марциальные воды».

«МАРЦИАЛЬНЫЕ ВОДЫ»

Петр I был активным сторонником отдыха на водах, регулярно бывал на заграничных курортах и всячески способствовал их появлению в родном отечестве. Так что первый российский курорт «Марциальные воды», расположенный в Кондопожском районе, своим появлением обязан именно царю-реформатору. А дело было так.

Источник лечебных вод в здешних местах обнаружил работник Кончезерского медеплавильного завода крепостной Иван Рябоев. Он страдал сердечной болезнью, но, попив водицы из чудо-источника, почувствовал заметное облегчение, о чем и сообщил управляющему предприятием. Слухи о чудесном исцелении дошли до коменданта Олонецкого края Георгия Геннина, который и доложил обо всем царю. Относительно того, как история развивалась дальше, мнения историков расходятся. По одной из версий, комендант тактично умолчал о том, кто именно отыскал волшебный источник. По другой, он все же рассказал Петру I о заслугах наблюдательного, но болезного работника медеплавильного завода. Как все было на самом деле, мы теперь, конечно, не узнаем. Однако доподлинно известно, что Ивана Рябоева и его детей освободили от крепостной повинности, а в Карелию отправился придворный медик Лаврентий Блюменрост, дабы изучить состав целебных вод. Они оказались богаты железом и получили яркое и запоминающееся название «марциальные» — в честь бога войны Марса.

За время своего правления Петр I успел четыре раза побывать на курорте и провел тут в общей сложности три месяца. По его приказу были изданы «дохтурские правила» пользования водами, выдержки из которых и сегодня можно прочитать на деревянных табличках, украшающих питьевые источники.

Испробовать их целебную силу прибыл лично царь-реформатор. Результатом он, по всей видимости, остался доволен, ибо повелел построить в Карелии три дворца — для себя и членов своей семьи. За время своего правления Петр I успел четыре раза побывать на курорте и провел тут в общей сложности три месяца. По его приказу были изданы «дохтурские правила» пользования водами, выдержки из которых и сегодня можно прочитать на деревянных табличках, украшающих питьевые источники. Например, такую: «Понеже оныя воды исцеляют различныя жестокия болезни и ежели кто будет их употреблять, то совершенно может исцеление получить». Вслед за историческими цитатами на табличке указаны предписания современных докторов — при каких заболеваниях помогает тот или иной источник.

К сожалению, после смерти первого российского императора курортная жизнь в этих местах надолго угасла. Возродить ее удалось лишь в советское время. Оказалось, что концентрация активного двухвалентного железа в местных источниках гораздо выше, чем на других российских и европейских курортах. В результате в 1965 году в Карелии появился поселок Марциальные Воды, где построили одноименный санаторий. Целебных источников здесь целых четыре, и вода из каждого подходит для лечения определенных заболеваний: от сердечно-сосудистых до гастритов. Помимо вод на курорте есть еще и целебные

Церковь Св. апостола Петра. Марциальные Воды

грязи, да и посмотреть тут есть на что. Можно побывать в музее «Марциальные воды», где вам расскажут о зарождении курорта, его царственных посетителях из династии Романовых и о возрождении здравницы в советский период. Увидеть церковь Св. апостола Петра и петровскую сосну, которую, по слухам, посадил сам император. Наконец, просто отдохнуть от городской суеты на лоне замечательной карельской природы!

МУЗЕЙ-ЗАПОВЕДНИК «КИЖИ»

Еще одной достопримечательностью, которая, вне всякого сомнения, достойна внимания любознательного путешественника, является музей-заповедник «Кижи». Сюда лучше ехать на весь день, чтобы в полной мере насладиться здешними красотами. Находится этот уникальный музей под открытым небом на одноименном острове Онежского озера, так что добраться можно только по воде. Сделать это проще всего из Петрозаводска. С мая по октябрь из столицы Карелии на остров отправляются суда на подводных крыльях.

Чтобы с гарантией попасть на рейс, нужно оказаться на городском речном вокзале в первой половине дня. Расписание судов составлено таким образом, чтобы у вас было время осмотреть максимальное количество достопримечательностей на острове и вернуться обратно на материк. Билеты лучше покупать заранее через интернет, особенно на выходные, в противном случае вы рискуете просто не попасть на борт. Также на остров заходят круизные теплоходы, добраться сюда можно на частных катерах, лодках и судах на воздушной подушке. Какой способ выбрать, каждый решает сам.

Визитная карточка острова — Кижский архитектурный ансамбль. Это настоящее чудо деревянного зодчества, неудивительно, что он включен в Список Всемирного наследия ЮНЕСКО. Посмотреть тут действительно есть на что, потому мы остановимся лишь на самых значимых достопримечательностях острова.

Главной из них является величественный Преображенский храм. Он возведен в 1714 году на месте шатровой церкви, сгоревшей после попадания молнии. Согласно легенде, по окончании строительства плотник Нестор выбросил свой инструмент в Онежское озеро, дабы больше никто не сотворил нечто подобное. Особенность этого архитектурного памятника заключается в том, что его сруб поставлен без единого гвоздя. Лишь для закрепления чешуек кровли на куполах использованы небольшие гвоздики. Внутреннее убранство храма также достойно внимания. Великолепный позолоченный иконостас на 102 иконы, большинство из которых датированы XVIII веком, поражает воображение даже бывалых путешественников.

Кижский архитектурный ансамбль — настоящее чудо деревянного зодчества. Неудивительно, что он включен в Список Всемирного наследия ЮНЕСКО.

Не менее знаменита церковь Покрова Пресвятой Богородицы. Ее венчают 9 куполов, один из которых является центральным. Она была возведена в 1694 году, однако после пожара в 1764 году здание пришлось реконструировать. Покровский храм как внешне, так и внутренне выглядит более скромно, чем Преображенский. Однако вместе они создают неповторимый и гармоничный архитектурный ансамбль.

Еще одна достопримечательность, которой традиционно любуются туристы на острове, — 30-метровая шатровая колокольня. Она появилась в 1863 году на месте остатков более старого сооружения и гармонично вписалась в пространство между церквями. А величественный звон ее колоколов разносится по всей округе.

Также на острове можно увидеть церковь Воскрешения Лазаря, часовню Михаила Архангела, восьмикрылую ветряную мельницу, многочисленные крестьянские дома и другие шедевры северного деревянного зодчества. А еще на острове можно позволить себе редко встречающееся в нашей сегодняшней жизни удовольствие миросозерцания. Словом, Кижи — однозначно must see!

ВОДОПАД КИВАЧ И ВУЛКАН ГИРВАС

В Карелии множество водопадов, но самый известный из них — Кивач. Расположенный на речке Суне, он является украшением и гордостью Карелии и впечатляет своей красотой всех, кто оказывается в этих местах. С высоты почти 11 метров пенными потоками водопад срывается вниз, причем вода преодолевает сразу четыре каменных порога — завораживающее зрелище.

Впервые это удивительное место упоминается в XVI веке. Уже тогда Кивач впечатлял путешественников своей красотой и стремительностью. Здесь любил бывать известный русский поэт Гавриил Державин. Он так вдохновился красотой здешних мест, что написал свою знаменитую оду «Водопад». Кивачем восторгались писатели Федор Глинка, Николай Глазков, фотограф Прокудин-Горский и полководец Александр Суворов. В 1868 году здесь побывал Александр II. К приезду императора были построены беседка и домик для ночлега, но они, к сожалению, не сохранились до наших дней.

Непросто пришлось Кивачу в советское время. По одной из легенд, его хотели взорвать, руководствуясь известным принципом: «Нет водопада — нет проблем!» В 1936 году на реке была построена плотина, дабы воды Суны приводили в движение турбины Кондопожской и Пальеозерской гидроэлектростанций. Из-за этого количество воды, доходящей до водопада, уменьшилось в три раза. Стремительность и мощь Кивача тоже стали гораздо скромнее, но даже в нынешнем своем виде он прекрасен в любое время года: летом утопает в зелени и лучах солнца, осенью расцветает самыми невероятными красками. Зимой водопад безуспешно пытаются сковать льды, а весной он по максимуму заполняется водой и набирает былую мощь. Каждый год сюда приезжают сотни людей, чтобы воочию увидеть это потрясающее в своей уникальной красоте место.

Еще одна знаковая достопримечательность Карелии — вулкан Гирвас. Волноваться не стоит: он был активен 3 млрд лет назад, а последнее извержение произошло здесь около 2 млрд лет назад. В то время высота вулкана достигала почти 6000 метров. Сегодня, глядя на его кратер, заполненный прозрачной карельской водой, представить это практически невозможно. Это самый древний из сохранившихся на Земле вулканических кратеров. У реки Суны еще заметны следы окаменевшего потока лавы.

Примечательно, что Гирвас был обнаружен не геологами, а обычными строителями, которые возводили Пальеозерскую ГЭС. Для этого на реке Суне решено было установить плотину. Когда водохранилище заполнилось водой, строителям открылся весьма странный пейзаж, представляющий собой застывшие потоки лавы, расположенные на холмистой местности. Прибывшие на место ученые установили, что было минимум 15 извержений. А большая разность химических составов в потоках лавы говорит о том, что происходили они в разные периоды времени. У местных жителей эти места издревле считались магическими и необычными. По поверьям, они приносили силу, помогали сбываться желаниям. И хотя ученые не нашли этому никаких подтверждений, количество туристов, которые ежегодно посещают данное место, говорит о том, что магия здесь определенно присутствует. Ну а лучший способ проверить, так это или нет, — приехать и разобраться во всем лично. Глядишь, и желание заветное исполнится.

Стремительность и мощь Кивача тоже стали гораздо скромнее, но даже в нынешнем своем виде он прекрасен в любое время года: летом утопает в зелени и лучах солнца, осенью расцветает невероятными красками. Зимой водопад безуспешно пытаются сковать льды, а весной он максимально заполняется водой и набирает былую мощь.

ВМЕСТО ПОСЛЕСЛОВИЯ

Разумеется, это далеко не полный список достопримечательностей Карелии. Однако мы изначально ставили перед собой другую задачу — рассказать читателям журнала о тех местах, которые следует посмотреть в первую очередь. Думается, что с этой задачей мы в целом справились. А напоследок пара слов о еще одном знаковом объекте, который, без сомнения, достоин внимания путешественника. Речь о Ладожских шхерах. К сожалению, для полноценного знакомства с этой достопримечательностью одной машины будет мало. Лучше иметь с собой еще и лодку. Впрочем, если у вас ее нет, сильно расстраиваться не стоит. На берегах озера сегодня расположилось множество баз отдыха, где ее можно взять в прокат. И тогда вы сможете насладиться уникальной красотой Ладожских шхер, которая поможет вам забыть обо всех своих проблемах и полностью перезагрузиться!

ОБНОВЛЕННОЕ ТОПЛИВО ЭКТО PLUS

ТОПЛИВНОЕ РЕШЕНИЕ

ЛУКОЙЛ

для малого и среднего бизнеса

Мобильное приложение «ЛУКОЙЛ для бизнеса»

НОВЫЕ ВЫГОДНЫЕ УСЛОВИЯ

скидки и возврат НДС

КАЧЕСТВЕННОЕ ТОПЛИВО

продлевает ресурс двигателя

КОНТРОЛЬ РАСХОДОВ 24/7

в мобильном приложении

Получить консультацию и стать клиентом: 8 (812) 459-19-85

auto.lukoil.ru

РЕКЛАМА