

ПОЛЕЗНЫЙ ЖУРНАЛ ДЛЯ АВТОМОБИЛИСТОВ

Заправка

курьер-советник

16+



ЛУКОЙЛ

март 2019 #1 (049)

Volvo XC60: семейный премиум

8-11



Владимир Ананич:

«Краткость — сестра моего брата»

14-15

ЭВАКУАТОР-МАНИПУЛЯТОР С ФАРКОПОМ
(812) 977-7-977, 8 (921) 915-25-78



24
ЧАСА

**МАСЛО
С ЖЕЛЕЗНЫМ
ХАРАКТЕРОМ**

GENESIS ARMORTECH*

**ЗАЩИЩАЕТ ДВИГАТЕЛЬ
В 10 РАЗ ЛУЧШЕ
ТЕСТОВЫХ НОРМАТИВОВ****



* Генезис. Армортек. ** По результатам испытаний по методу Sequence VIII, по показателю «потеря массы подшипников коленвала» по сравнению с требованием стандарта API SN, Southwest Research Institute (SwRI), США.

ПЕТЕРБУРГСКИЙ МЕЖДУНАРОДНЫЙ АВТОМОБИЛЬНЫЙ САЛОН 2019

4-7 АПРЕЛЯ

- ✓ 1500 АВТО ПО СУПЕРЦЕНЕ ЗА 4 ДНЯ
- ✓ ЯРКИЕ НОВИНКИ
- ✓ СРАВНЕНИЕ МОДЕЛЕЙ БОК О БОК
- ✓ СМАРТ-ТЕСТ-ДРАЙВ
- ✓ АВТОПЕРСОНАЛИЗАЦИЯ
- ✓ РОЗЫГРЫШ АВТОМОБИЛЯ *
- ✓ НАСЫЩЕННАЯ РАЗВЛЕКАТЕЛЬНАЯ ПРОГРАММА

WELCOME
ДОБРО
ПОЖАЛОВАТЬ

CONGRESS
CENTRE

РЕКЛАМА

ОРГАНИЗАТОРЫ:



ПРИ ПОДДЕРЖКЕ:



ОФИЦИАЛЬНЫЙ СПОНСОР:



МЕСТО ПРОВЕДЕНИЯ:

КВЦ «ЭКСПОФОРУМ»,
ПЕТЕРБУРГСКОЕ ШОССЕ, 64/1

ГЕНЕРАЛЬНЫЙ ИНТЕРНЕТ-ПАРТНЕР: **auto.ru**

*ПОДРОБНОСТИ НА САЙТЕ AUTOWORLDEXPO.RU

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
С. А. ЯРКОВА.

ГЛАВНЫЙ РЕДАКТОР
К. Е. ГАВРИЛЬЧИК.

ДИЗАЙНЕР-ВЕРСТАЛЬЩИК
А. С. ФРУМКИН.

Адрес издателя и редакции:
197136, СПб, ул. Всеволода Вишневецкого, 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: ООО «Типографский комплекс «Девиз», 195027, СПб, Якорная ул., д. 10, к. 2, лит. А, пом. 44.

Тираж 20 000 экз.
Заказ № ТД-00001104.

Установленные дата и время подписания в печать — 04.03.2019, 16.00. Фактические дата и время подписания в печать — 04.03.2019, 16.00. Дата выхода — 05.03.2019.

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:
volvo.com

ПОСМОТРЕТЬ ПРЕДЫДУЩИЕ НОМЕРА ЖУРНАЛА МОЖНО ЗДЕСЬ:



ŠKODA РАССЕКРЕТИЛА НОВЫЙ КРОССОВЕР КАМИQ

ЧЕШСКАЯ КОМПАНИЯ ŠKODA представила европейскую версию переднеприводного кроссовера Kamiq, сообщает портал 110km.

Автомобиль построен на компактной платформе MQB-A0. Новинка оказалась чуть меньше Hyundai Creta: чешский кроссовер короче на 3 см, а расстояние между осями у него на 6 см меньше. При этом салон и багажник примерно такие же просторные, как у «корейца».

Клиентам на выбор предлагаются бензиновые двигатели: трехцилиндровый 1.0 TSI мощностью 95 или 115 «лошадок» и «четверка» 1.5 TSI, выдающая 150 л. с., а также турбодизель 1.6 TDI мощностью 115 л. с. и 90-сильный 1.0 G-Тес на сжиженном газе. Доступные варианты трансмиссий: 5- и 6-ступенчатая «механика», а для «старших» моторов — 7-ступенчатый



SKODA-AUTO.COM

«робот» DSG, привод — только передний.

Список оборудования достаточно богатый. Это и цифровая панель приборов, и большие сенсорные экраны медиасистемы (диагональ от 6,5 до 9,2 дюйма), и светодиодная оптика. Kamiq первым из всех моделей Škoda получит динамические указатели поворотов. В каче-

стве опции будет доступна спортивная подвеска с заниженным на 10 мм дорожным просветом и электронно-управляемыми амортизаторами.

Продажи Škoda Kamiq в Европе стартуют в сентябре, но предзаказы начнут принимать уже в конце весны. Перспективы выхода кроссовера на российский рынок пока неясны.



KIA.RU

НОВЫЙ ЭЛЕКТРОМОБИЛЬ ОТ KIA

КОМПАНИЯ KIA MOTORS представила новые изображения концептуального электромобиля, дебют которого состоится на Женевском международном автосалоне 2019 года, сообщает аналитическое агентство «Автостат» со ссылкой на пресс-службу корейской марки.

Этот концепт станет первым полностью электрическим четырехдверным автомобилем компании, который сознательно задуман за рамками традиционной корейской классификации. Он совмещает в себе элементы крепкого спорткара, элегант-

ность и атлетичность семейного седана, универсальность и практичность кроссовера.

Фирменный элемент всех моделей KIA — «улыбка тигра» — сохранил узнаваемые очертания, но выполнен в совершенно новом ключе. Яркая и смелая «маска тигра» окружает фары концепта, создавая уникальную световую подпись. Лобовое стекло и панорамная крыша, выполненные из единого листа, создают ощущение пространства и свободы. Над задними пассажирами крыша выполнена с «двойным пузырем» (double bubble). Для

максимального комфорта в салоне вице-президент KIA Motors Europe по дизайну Грегори Гийом и его команда использовали все преимущества архитектуры платформы электромобиля.

Самая яркая деталь новинки — ряд из 21 экрана ультравысокого разрешения. Особой практической пользы от такого решения, скорее всего, нет — в KIA прямо заявляют о том, что эта компоновка является «ироничным ответом на одержимость автомобильной индустрии огромными дисплеями на панели приборов».

ТОП-3 САМЫХ ДОРОГИХ АВТОМОБИЛЕЙ 2018 ГОДА

«ЗАПРАВКА» ПРЕДСТАВЛЯЕТ ТРИ автомобиля, которые лишь с большой натяжкой можно назвать средством передвижения. Это роскошь в чистом виде. Итак, тройка самых дорогих машин 2018 года.

Бронзовым призером нашего рейтинга стал **Lamborghini Veneno** за 4,5 млн долларов. Автомобиль был выпущен итальянской компанией в честь ее 50-летнего юбилея и обладает не только «космическим» дизайном, но и серьезными техническими характеристиками. Под капотом стоит 6,5-литровый турбированный мотор мощностью в 740 л. с., который разгоняет суперкар до 100 км/ч всего за 3 секунды. Всего было выпущено 9 экземпляров Lamborghini Veneno.



Lamborghini Veneno

WIKIPEDIA.ORG



Koenigsegg CCXR Trevita

KOENIGSEGG.COM

Серебро у **Koenigsegg CCXR Trevita** за 4,8 млн долларов. Кузовные элементы данного суперкара покрыты алмазной защитной пленкой, которая придает им уникальный серебристо-белый цвет. Несмотря на изысканную отделку драгоценными камнями, автомобиль остается невероятно мощным и быстрым «болидом» за счет 1000-сильного турбомотора. Держать машину в узде на скоростях более 300 км/ч позволяет интересное двойное заднее антикрыло, которое выполнено из углеволокна. Всего выпущено два экземпляра Koenigsegg CCXR Trevita, сообщает avtonovostidnya.ru.



Rolls-Royce Sweptail

PRESS.ROLLS-ROYCEMOTORCARS.COM

А первым стал **Rolls-Royce Sweptail** за 13 млн долларов. Этот суперкар был создан специально для владельца компании, специализирующейся на выпуске элитных яхт и частных самолетов. В отделке авто использованы натуральное

дерево и высококачественная кожа. По заказу клиента «корма» машины выполнена в стиле гоночных яхт с резким сужением крыши. «Капитанские» места у машины располагаются спереди в отличие от тради-

ционных лимузинов подобного класса. Высокая цена обусловлена выдающимися техническими характеристиками, превосходным уровнем комфорта и тем, что машина существует в единственном экземпляре.

ЛУКОЙЛ ЗАПРАВИТ НОВЫЕ РОССИЙСКИЕ МАШИНЫ



КОНВЕЙЕРНУЮ ЗАЛИВКУ ТОПЛИВА на российских автозаводах обеспечит ООО «ЛУКОЙЛ-Северо-Западнефтепродукт» (100%-ное дочернее предприятие ПАО «ЛУКОЙЛ»). Топливная компания выиграла тендеры на поставку топлива для первой заправки произведенных в

России автомобилей и грузовой техники крупнейших производителей. Машины, сошедшие с конвейера автозаводов Hyundai в Санкт-Петербурге и Ford Sollers во Всеволожске, будут заправлены топливом стандарта «Евро-5».

По данным компании, за 2018 год

около 1,5 млн литров бензина и дизельного топлива было залито в баки новых Hyundai, Kia, Ford. Основной объем сервисной заливки пришелся на моторное топливо линейки ЭКТО — топлива, соответствующего европейскому уровню качества. ЭКТО стало первым в России топливом с улучшенными эксплуатационными и экологическими свойствами. Оно соответствует требованиям стандарта «Евро-5». Каждый из бензинов в линейке продуктов обладает своими уникальными свойствами и подходит для любых моделей легковых и грузовых автомобилей.

«Наша компания нацелена и в дальнейшем укреплять взаимодействие с ведущими мировыми автопроизводителями, которые традиционно предъявляют очень серьезные требования к своим поставщикам, — отметил генеральный директор ООО «ЛУКОЙЛ-Северо-Западнефтепродукт» Максим Хитров. — Мы поставляем им качественное современное топливо с заводов компании «ЛУКОЙЛ», разработанное с учетом российских климатических условий, и предоставляем высококвалифицированную техническую поддержку».

ДОРОГИ ЗАПРЕТЯТ ПОСЫПАТЬ СЛИШКОМ ЕДКИМИ РЕАГЕНТАМИ



В РОССИИ БУДЕТ ВВЕДЕН новый стандарт для твердых противогололедных реагентов. Его готовят учреждения и ведомства Минтранса. Новый ГОСТ определит ограничения по размеру частиц, химической агрессивности и иным свойствам веществ. Они должны быть такими, чтобы не наносить вред автомобилям, а по весне не превращаться в грязь и пыль, сообщает «Коммерсантъ».

Проект госстандарта сейчас проходит сверку в Росавтодоре. По плану документ будет утвержден в октябре 2019 года. Новый стандарт ограничит размеры гранул твердых реагентов. Они должны быть не крупнее 8 мм.

При этом в смеси доля частиц размером 1-4 мм должна быть не менее 75 %, а доля частиц размером менее 1 мм должна составлять не более 10 %. Заказчиком нового стандарта является Ассоциация зимнего содержания дорог. Ее требования объясняются тем, что мелкие частицы превращаются в грязь, илистое месиво, а весной они становятся пылью. Гранулы реагентов крупнее 8 мм, по оценке дорожников, должны быть признаны непригодными из-за опасности для машин и замедленного действия: они медленно «работают», топят лед с задержкой, а при выбросе из-под колес могут разбить автомобильные стекла. Также новый стандарт устанавливает требования к химической активности веществ — они не должны быть излишне едкими. Сейчас при замерах коррозии стали в агрессивном растворе допускается, чтобы металл утрачивал 1,1 мг на квадратный сантиметр в сутки. Проект нового ГОСТа снижает допустимое «съедание» стали до 0,4 мг для дорог и дорожных сооружений первой категории (скоростные трассы, дороги федерального значения) и до 0,8 мг для обычных дорог. Также стандартом будет предусмотрен вид двухфазного реагента — смесь твердого и жидкого веществ.

ОPEL ВЕРНЕТСЯ В РОССИЮ

АВТОМОБИЛЬНАЯ МАРКА OPEL вернется на российский рынок. Об этом заявил председатель правления автоконцерна PSA Карлос Таварес во время презентации финансовых результатов за 2018 год. Концерн владеет компанией Opel с 2017 года. Объемы продаж этого бренда в Евразийском регионе за ближайшие три года должны вырасти втрое, считает исполнительный вице-президент группы PSA и операционный директор региона Евразия Яник Безар.

Точные сроки возвращения бренда в нашу страну пока неизвестны. Руководитель регионального подразделения PSA Group Лилия Мокроусова считает, что в российских автосалонах новые машины бренда могут появиться уже в 2019 году. Напомним, новые автомобили марки Opel перестали продаваться в России в 2015 году из-за падения спроса, вызванного сложной экономической ситуацией в РФ.



ВАШ ПУТЬ К УСПЕХУ

с Топливной картой «ЛУКОЙЛ»



Выгодные условия
сотрудничества



Экономия
средств на ГСМ,
возврат НДС – 18%



Широкая
сеть АЗС



100% надежность
и безопасность
расчетов



Полный контроль
расходов

Топливная карта «ЛУКОЙЛ» – выбор более 100 000 корпоративных клиентов

www.licard.ru

Volvo XC60:

семейный премиум



Из «шведского премиума» с нами нынче осталась одна Volvo, но успехи последних лет говорят сами за себя — новинки следуют одна за другой. В середине 2017 года публике представили второе поколение кроссовера Volvo XC60. Он выполнен в новом шведском стиле и смотрится просто великолепно. Не удивительно, что новинка стала самой продаваемой моделью марки.

Текст: Борис Игнашин
Фото: Автора
и media.volvocars.com

Лет десять назад я уже ездил на Volvo XC60, на первом поколении, разумеется. Машина была приятной на ходу, комфортной и подчеркнута безопасной, о чем напоминали мигание лампочек и многочисленные звуковые сигналы. Но при всех достоинствах она показалась мне сильно отличающейся по стилю интерьера от «классических моделей» и немного навязчивой в своей заботе о моем стиле вождения. Тогда я сравнивал ее с XC70 второго поколения и уже почтенного возраста первым поколением XC90. И машина не запала мне в душу, хотя и оставила приятное в целом впечатление. Наверное, я просто не был готов

к переменам в дизайне марки и стиле интерьера.

Второе поколение XC60 равнодушным оставить не может. Новый дизайн немного агрессивен, чуть менее прямолинеен, чем у «старшего брата» XC90, машина сильнее «играет мускулами» и не имеет ни одного проигрышного ракурса. Да и размер, на мой взгляд, для городской эксплуатации оптимален. Два просторных ряда сидений, большой багажник, но при этом длина менее 4,7 метра, что позволяет не испытывать сложностей с парковкой в городе. Дорожный просвет в 216 мм (до 249 мм с пневматикой) при достаточно коротких свесах дает возможность вполне уверен-

но чувствовать себя на пересеченной местности. Вот только бампера и пороги жалко, конечно. По-настоящему впечатляет салон, по качеству проработки и стилю он почти не отличается от великолепного интерьера флагманского XC90. Словом, я очень рад, что мне довелось провести тест-драйв второго поколения Volvo XC60.

МОТОРЫ И ТРАНСМИССИИ

Новая эра шведской марки началась с представления в 2014 году Volvo Scalable Product Architecture (SPA) на модели Volvo XC 90 II. Все старшие модели теперь унифицированы между собой.



Только четырехцилиндровые моторы, только 2 литра рабочего объема, гибриды на любой вкус, двухрычажная передняя подвеска и задняя многорычажка с листовой композитной рессорой, в опциях пневмоподвеска у всех моделей. Электроусилитель руля, 8-ступенчатые АКПП Aisin, масштабное использование высокопрочных сталей. Огромный набор технологий пассивной безопасности: от City Safety до систем распознавания пешеходов и адаптивного круиза с удержанием в полосе и даже помощью в объезде препятствия. Все как обычно — безопасность одна из главных добродетелей марки. Правда, теперь суммарная мощность силовой установки может быть выше 400 сил, а в подвеске трудятся управляемые амортизаторы Tenneco с компонентами Ohlins, марки, хорошо знакомой фанатам гонок, что вроде бы идеологии безопасного автомобиля противоречит. Но ведь безопасность нужна не только тем, кто никуда не спешит?

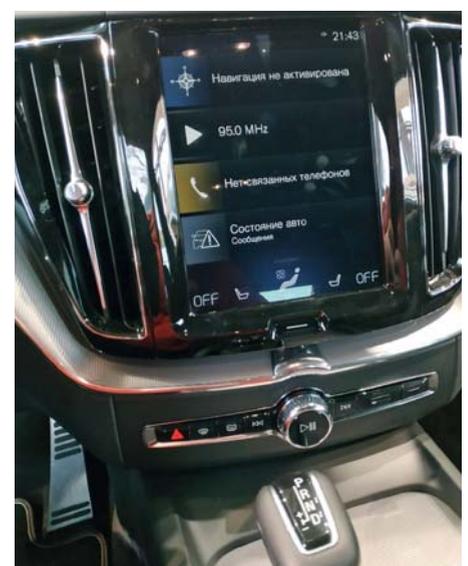
С точки зрения техники XC60 ничем не уступает флагману: те же дизельные моторы на 190 и 235 л. с. и бензиновые 249 и 320 сил, те же коробки Aisin TG-81SC, точно такой же полный привод. Самые мощные гибридные версии T8 в России пока не представлены. Привод — только подключаемый полный, только автоматические коробки передач. А учитывая меньшую массу и позиционирование как более «драйверский» вариант, XC60 наверняка ощутимо азартнее уже протестированного мной XC90. Впрочем, масса все равно несколько великовата, конкуренты в лице Mercedes GLC и Audi Q5 легче, причем существенно, на полторы-две сотни килограммов в полноприводных версиях, а они бывают еще и моноприводными, там разница еще выше. С другой стороны, больший вес обещает выгоды со стороны пассивной безопасности, да и наверняка лишние килограммы потрачены не зря, в «шведах» остается толика той «настоящести» машин 90-х годов, запас прочности и ресурса, а компания обещает 300 тысяч км пробега даже для самых мощных вариантов. Гарантия все же значительно короче.

ДИЗАЙН И СТИЛЬ

Я не знаю, как передать очарование сравнительно простых и в то же время выразительных форм. Нет свойственной последним поколениям европейского премиума вычурности, нет гротеска. Из общих черт с прошлым поколением — только намек на восходящую поясную линию и характерно массивная задняя часть, ну и выраженные «плечи Хорбери», конечно же, с высокими задними

фонарями, все остальное — это переосмысление нового стиля марки. Гармонично и чуть холодно, без лишних украшательств. И на первый взгляд крайне практично, что в наших северных краях немаловажно. Тут даже выхлоп сзади не бутафорский, трубы действительно выведены в красивые хромированные накладки, нет «лыж», воздуховодов в бамперах и прочей псевдоаэродинамической шелухи. Тестовая машина — белоснежная, но в слякоти типичного петербургского дня она не теряет привлекательности.

За непривычно тяжелой для нынешних автомобилей дверью скрывается современный и объемный салон. Узнаваемые дизайнерские решения флагманской XC90 прекрасно выглядят и в XC60. Крупный дисплей центральной консоли, минимальное число кнопок, косяк срез крышки подлокотника, прикрытые металлизированной «чешуей» ниши в центральной консоли и памятная ручка «Start». Особый восторг вызывает фирменный руль с двойной обшивкой, он выглядит великолепно и в руках лежит замечательно. Качество фурнитуры — настоящее премиальное, смотрится все на десять баллов из десяти. Можно пальцами гладить каждый шов, ощущать холод металлических вставок и шероховатость кожи и пла-





омыватель для камеры заднего вида и зеркала поменьше.

ЦИФРОВОЕ ЦАРСТВО

Руль очень пухлый, с грубой наружной частью и с нежной кожей внутри. Такое сочетание даже интереснее, чем традиционные вставки перфорированной кожи в местах хвата. Только вот немного простовато смотрятся кнопки на боковых спицах руля, их блеск и тактильные ощущения от нажатия не сочетаются с благородной кожей. А вот управление светом на подрулевых переключателях — это уже не по-европейски. Кнопок минимум, помимо управления круизом и телефоном на руле есть только блок кнопок центральной консоли, отвечающий за мультимедиа, аварийную световую сигнализацию и включение подогрева лобового и заднего стекол. Кнопка Drive Mode притаилась рядом с ручкой запуска двигателя, с ее помощью можно выбрать желаемый режим работы двигателя, шасси и трансмиссии. Почти все регулировки вынесены в меню центрального дисплея мультимедийной системы, там и массаж, и настройка вида приборной панели, и множество других полезных вещей. Приборная панель — строго электронная. Выбирать можно между двумя вариантами дисплеев, побольше и поменьше, но получить реальные аналоговые шкалы не получится. А вот дизайн приборов тут на любителя, все режимы, кроме минималистичного, отдают старым неоновым NeedForSpeed Underground. Все аляповатое, раскрашенное и несерьезное. И слегка нечеткое разрешение дисплея сравнительно небольшое, с реальными приборами не перепутать, да и контрастности не хватает. Разница с консервативной и качественной отделкой настолько велика, что я еще день спустя после тест-драйва с недоумением вспоминал об этой особенности. Но потом понял: я ведь, по сути, особого внимания на приборную панель не обращал, и качество отображения именно аналоговых приборов для владельца будет не главным. Приборная панель хорошо показывает скорость в цифровом виде, данные навигации, служебную информацию, и этого достаточно. Кстати, режим трансмиссии

стика, и все это «настоящее». Обратите внимание на конструкцию подголовников, они необычные, но действительно удобные, при том что просты на вид. А сзади эти подушечки еще и складываются, правда, кнопка в багажнике — это скорее опция, нужная для удобства погрузки длинномеров.

МЕСТА ХВАТИТ ВСЕМ

Спереди с моими 183 см места очень много и запас имеется, сиденье плотное, может, даже слишком спортивное для зимы. Сзади пассажиры тоже не обделены, «сам за собой» я размещаюсь легко, скрестить ноги будет не очень комфортно, но в коленях и внизу места достаточно. Откинуться можно, но над головой места уже впритык и спинка стоит на удивление вертикально. Смущают только традиционно жесткие пластиковые спинки передних сидений. Да, так безопаснее, но можно же обойтись и без них. Столиков в спинках тут не бывает, а ниши крепления багажной сетки на потолке бросаются в глаза, ожидаешь увидеть там плафоны освещения. Выраженный трансмиссионный тоннель несколько мешает разместиться среднему пассажиру сзади, но профиль сиденья и его ширина не препятствуют, по центру место чуть уже, чем боковые, но у него даже есть небольшая боковая поддержка. Качество отделки на дверных картах спереди и сзади одинаково. Воздуховоды для обдува стекла задней двери имеются, чтобы ребенок не смотрел в запотевшее окно. Вполне «семейный» вариант, наверное, тут разместятся даже три детских кресла в ряд.

Можно немного «завалить» сиденье и поправить руль на себя, диапазон регулировки позволяет, ограничение только одно — профиль спинки сиденья в целом это не поощряет. Зеркало заднего вида с автотемнением — это уже оп-

ция, без которой немыслима современная машина. Удивляет только массивность потолочной консоли за зеркалом: для размещения бортовой электроники управления активным освещением, качественной реализации датчика дождя и других элементов пришлось выделить очень большой объем. В глаза с первого раза не бросается, но стоит сесть повы-

/// МЕСТО ВОДИТЕЛЯ РАДУЕТ
УДАЧНОЙ ЭРГОНОМИКОЙ,
ПОСАДКА ВЫСОКАЯ,
«КОМАНДИРСКАЯ». НЕ ВСЕМ
ТАКАЯ НРАВИТСЯ, НО В ДАННОМ
СЛУЧАЕ ВСЕ ДОСТАТОЧНО
КОМФОРТНО.

ше, и вот уже кажется — целый сектор обзора выпадает. А еще большая ширина корпусов наружных зеркал может скрывать довольно крупные препятствия — например, люк в паре метров от машины в боковом секторе легко теряется. Но это расплата за хороший вид в задней полусфере. Хотя я бы предпочел



тоже отображается наглядно, а это важно — тут маленький рычаг, и ему немного не хватает избирательности, но спасибо, что не «джойстик», как у новых ZF. Ведь автоматическое переключение в «нейтраль» для кроссовера при открытии двери еще менее удобно, чем для обычной легковушки, я уже не говорю о том, что иногда датчики открытия дверей сбоят. В дождливый день теста порадовал и широкий сектор, затрагиваемый стеклоочистителем, да и вариант с подачей омывающей жидкости прямо в щетку удачный, стекла чистит хорошо. Разумеется, все элементы системы с подогревом, а вот греть бачок скандинавы по-прежнему не хотят, считают излишним. Лобовое стекло также с электроподогревом. Только не пытайтесь найти нити, они незаметны.

УМНОЕ ВОЖДЕНИЕ

Поворот ручки Start вызывает бодрый рокот спереди, дизельный мотор хорошо слышен, дискомфорта это не доставляет, но породистым его рык не назвать. А вот ускорение 190-сильный двигатель обеспечивает очень убедительное. Приятно, что при выборе спортивного режима отклики на педаль газа становятся очень точными, но не истеричными. А вот в стандартном комфортном варианте стоит расслабиться — машина мгновенно теряет остроту реакций как шасси, так и силового агрегата, тяга становится более мягкой, торможение двигателем менее выраженным. Я далек от мысли, что спортивный стиль вождения должен нравиться всем без исключения покупателям «премиума», но в случае XC60 спортрежим просто заставляет машину забыть минимум о полутонне веса и стать легкой пушинкой в руках водителя.

Немного нарушает гармонию высокая посадка. Есть некоторый диссонанс между возможностями шасси и работой собственного вестибулярного аппарата. Нужно привыкнуть к тому,

что машина сохраняет устойчивость на дуге при любых разумных воздействиях и держится за дорогу лучше, чем можно было бы предположить. Отличное реактивное действие на руле радует, у XC90 оно было более «натужным», а тут ощущение прозрачности вернули, и это тоже добавляет поводов для улыбки. Вы не забыли, мы сидим в очень высоком кроссовере, слева от меня довольно широкая и прочная стойка лобового стекла, по бокам крупные зеркала. И только чудом машина не пытается напомнить о том, что справа и слева кто-то едет. Правда, руль пытается повернуться сам, но это потому, что машина хочет ехать по своей полосе, а там глубокая лужа, так что я рулю на встречу, а машина чуть упирается. Да, и на дуге система стабилизации ненавязчиво поправила траекторию, ну так, на всякий случай, а то я проходил поворот, хорошо так «цепляя» осевую, благо дорога была пустая и просматривалась далеко, но, по мнению бортового центра обеспечения безопасности, это плохая привычка.

За последний десяток лет системы безопасности научились быть ненавязчивыми и вместе с тем настойчивыми, они уже могут выполнить за вас половину «лосинового теста». Только дайте намек, и машина сама объедет препятствие, затормозит, повернет руль, стабилизируется. Если долго ездить с такими помощниками, боюсь, можно разучиться управлять обычными машинами. Но если не спешить, их вмешательство почти не ощутимо. Если у вас есть драйверские амбиции, такой «присмотр» не обязательно благо. Но для тех, кто про-

сто жмет на газ и летит, — это однозначный и жирный плюс. Вот только надпись «сбрось газ» на приборной панели я бы все же добавил к прочим средствам активной безопасности.

С комфортом никаких проблем, рык дизеля понемногу утихает, хотя характерные вибрации где-то остаются, да и под тягой дизельный звук все же ни с чем не перепутать. Дороги и шин почти не слышно, а ведь в дополнительных опциях есть даже двойные стекла, с ними изоляция от окружающего мира будет еще более полной. С ростом скорости зимние шины солируют сильнее, а вот аэродинамические шумы не отмечены. Впрочем, я ездил сравнительно медленно, погода в Петербурге в эти дни не предполагала гонок. Жесткие неровности машина проходит резче, чем хотелось бы, и наледь на асфальте отдается жестко, а вот трещины и ямки машина почти не замечает. Как и колеиность, кстати.

С проходимостью, напротив, к счастью, познакомиться не удалось. Машина уверенно выезжала из мокрого снега толщиной в десяток-другой сантиметров, а вот поездка по мокрой грунтовке с колеями показалась плохой идеей: для такой погоды и снежного покрова нужны гораздо более «серьезные» покрышки. Скорее всего, колеса почти всегда будут ограничивающим фактором при тестах проходимости. Да и жалко красивые, полностью окрашенные бамперы, низко расположенные противотуманные фары и все эти грани. А ведь там снизу еще аэродинамические элементы, подкрылки, брызговики. Нет,



РЕЗЮМЕ

Расставался я с машиной тяжело. Что-то есть притягательное в шведском стиле и дизайне. В основательности северных народов и их стремлении к простоте. Впрочем, эта машина в целом явно не проста, но она излучает дружелюбие и практичность. Радует тактильными ощущениями, на удивление хороша на ходу, и в ней нет того огромного запаса избыточности, который ощущается в современных премиальных машинах. Разве чуть-чуть.



Текст: Борис Игнашин

Особенности зимней эксплуатации

Эксплуатация автомобиля зимой считается чем-то сложным, хотя современные автомобили отлично заводятся в морозы, не требуют долгих прогревов и специальных навыков вождения и в целом зимой так же легки в эксплуатации, как и летом. Но во всем есть свои хитрости, облегчающие жизнь водителя, и правила, соблюдение которых уменьшает риски разнообразных неприятностей зимой. Вот о них и поговорим.

МЫТЬ ИЛИ НЕ МЫТЬ

Большие сложности у водителей возникают именно с вождением машины в сложных дорожных условиях и часто при парковке или движении в рыхлом снегу. Основные неприятности — это ограниченная видимость из-за снега, наледи и грязи и запотевания стекол, невидимая под слоем снега разметка и, конечно же, ограниченное сцепление колес с дорогой. Все это заставляет водителя быть более осторожным, проявлять больше внимательности и рассчитывать свои действия и действия окружающих «с запасом». К сожалению, делают это далеко не все, но у хорошего водителя с опытом нужные навыки появляются. И даже не касаясь темы водительского мастерства, новички пренебрегают многими простыми способами повышения безопасности.

Немного улучшить ситуацию можно, отказавшись от дневных ходовых огней и принудительно включая ближний свет днем, ведь у большинства автомобилей при работе дневных ходовых огней (ДХО) не работают габариты сзади, а значит, машина плохо заметна. Да и спереди за слоем грязи разглядеть ходовые огни порой сложнее, чем ближний свет фар.

Машины ярких цветов лучше мыть почаще, заметность на дороге — это важ-

ный фактор активной безопасности. Только не забывайте, что после мойки нужно тщательно просушить машину, протереть насухо проемы, продуть сливы люка, смазать замки, а лучше поставить машину на несколько часов в теплый паркинг до полного высыхания. Таких мест хватает в крупных городах, но узнать о них лучше

заранее. Теплый паркинг очень поможет, если у вас вдруг подмерзает бачок омывателя, замки и т. д. Пары часов обычно хватает для полного оттаивания автомобиля, а дальше можно смазать/протереть проблемные места. К тому же это лучше, чем отскабливать очередные ледяные насты с ЛКП машины.



КАК ГРЕТЬ МАШИНУ

На автомобилях с ручным управлением климатической системой не злоупотребляйте направлением воздуха только на лобовое стекло. Этот режим хорош на начальном этапе движения, если же не направлять теплый воздух вниз и в центр, то машина будет дольше прогреваться, салон автомобиля будет более влажным, а значит, и стекла будут запотевать сильнее. К тому же есть риск получить трещину на лобовом стекле, если направить на него слишком горячий воздух. На автомобилях с автоматическим климат-контролем такие ситуации тоже возникают, не все системы достаточно качественно спроектированы. Порой в погоне за уменьшением шумности система слишком ограничивает поток воздуха, в этом случае помогите ей: установите на зиму более агрессивный режим работы вентиляторов или просто увеличьте скорость их вращения вручную.

И не пренебрегайте «проветриванием» салона машины после поездки в мороз. Так гораздо меньше шансов, что в начале следующей поездки придется бороться с наледью и запотеванием стекол. Влажный воздух в автомобиле унесет ветром, и влага не оседет внутри. К тому же, если пойдет снег, он не будет таять на автомобиле и вам не придется потом снаружи отскрести стекла от наледи. Что же касается тепла, то вряд ли салон сохранит его надолго, даже у самых дорогих авто со штатным двойным остеклением и толстым слоем шумоизоляции теплоизоляция немногим лучше обычного.

ИСКУССТВО ДВИЖЕНИЯ ПО СНЕГУ

Движение по глубокому снегу — это своего рода искусство, которому нужно учиться, и в двух словах тут мало что можно рассказать. К счастью, современные городские водители по большей части избавлены от необходимости получать этот навык. К сожалению, часто до такой степени, что даже парковка на заснеженной обочине становится проблемой, как и выезд с нее. Многие не представляют себе жизнь без полного привода только потому, что банально не умеют пользоваться в таких условиях моноприводными автомобилями. А ведь все достаточно просто. Не нужно пытаться сразу проехать участок с рыхлым снегом. Если дорожный просвет машины достаточен, надо просто запастись терпением. И постепенно накачивать колею, уплотняя снег, не давая закапываться ведущим колесам и не позволяя снегу скапливаться под днищем. Расстояние в метр-два можно таким образом проехать буквально за три-четыре приема. Конечно, это медленнее, чем преодолеть его рывком за один раз, но зато нет шансов застрять на десятках-другой минут для откапывания, не придется



просить помощи для вытаскивания или вытягивания автомобиля.

Всегда помните, какие колеса у вашей машины ведущие. У абсолютного большинства современных машин привод передний, и для них логичнее парковаться задним ходом в более рыхлый снег, оставляя ведущие колеса на более

ДВИЖЕНИЕ ПО ГЛУБОКОМУ СНЕГУ — ЭТО СВОЕГО РОДА ИСКУССТВО, КОТОРОМУ НУЖНО УЧИТЬСЯ, И В ДВУХ СЛОВАХ ТУТ МАЛО ЧТО МОЖНО РАССКАЗАТЬ.

укатанном и плотном покрытии или даже на чистом асфальте. Крайне неприятные последствия может иметь «силовая» парковка передней частью машины в глубокий снег. И ладно, если просто будет сложно выбраться. Но ведь снег часто попадает на стартер, генератор, компрессор кондиционера и ремни мотора. А это в свою очередь может вызвать уже куда

более серьезные последствия, вплоть до путешествия в автосервис на эвакуаторе для дорогостоящего ремонта. Если у вашей машины есть значок 4x4, то это не повод смотреть свысока на остальных. Разнообразных схем полного привода очень много, но на большинстве автомобилей он подключаемый, и не всегда муфта/механизм блокировки работает достаточно эффективно, не всегда выдерживает длительную пробуксовку, так что помните о том, какие колеса у вас являются основными ведущими.

И напомним, что все автоматические трансмиссии и моторы перед преодолением снежных бугров требуют прогрева подольше. Особенно если у машины коробка-вариатор, которая склонна к пробуксовкам ремня и задирам до полного прогрева. Высокая нагрузка на холодный мотор серьезно его повреждает, сокращая отнюдь не бесконечный ресурс. Так что если ваша машина явно закопалась, то заведите мотор заранее, пока очищаете снег, и аккуратнее с педалью газа.





Текст: Валентин Карелов
Фото из архива
Владимира Ананича

В России существует телеканал, эфирная сетка которого заполнена исключительно короткометражными фильмами. Его создатели убеждены в том, что краткость выражения идеи — это ближайшее будущее всех медиа. Об этом и о многом другом мы поговорили с продюсером телеканала Shot TV Владимиром Ананичем.

Владимир Ананич:

«Краткость — сестра моего брата»

— Владимир, в связи с чем у вас появился интерес к короткому метру?

— Первые короткометражки я увидел еще в 70-х годах. Это были работы замечательного грузинского режиссера Михаила Кобахидзе — «Зонтик», «Свадьба» и другие. Это было удивительно и ни на что не похоже.

— Чем вас так зацепило короткометражное кино, что вы решили создать целый телеканал, посвященный ему?

— Я, как один из первых российских рекламщиков и создатель первых фестивалей рекламы, всегда восхищался рекламой, которую созда-

вали не профессионалы, а просто талантливые ребята. Это всегда были короткие и очень интересные истории. Уже тогда жанр короткого высказывания меня очень сильно привлекал. Что касается канала, то он был создан в первую очередь из-за того, что ничего подобного на нашем ТВ не было. И я понимал, что заниматься таким контентом очень интересно и это будет востребовано публикой.

— За годы работы у вас должны были появиться «любимчики» среди короткометражек. Вы не могли бы их назвать?

— Реклама банка «Импери-

ал», созданная в 90-е годы Тимуром Бекмамбетовым. Гениальные короткометражки! Если говорить о сегодняшнем дне, Анна Меликян — талантливый режиссер. Если вы посмотрите ее короткий метр, он всегда прекрасен. Еще мне очень понравился автор фильма «Киноман» Алексей Андрианов.

— Насколько я понимаю, у вас есть четкое представление о том, кто ваш зритель. Вы не могли бы его описать?

— Наш зритель — это образованный человек с широким кругозором. Смотреть наш канал людям необязан-

Я всегда
восхищался
рекламой,
которую создавали
не профессионалы,
а просто
талантливые
ребята.

ным и узко мыслящим я бы не советовал. А человек, который любит жизнь, интересуется искусством и окружающим миром, толерантен и свободен в своих суждениях и взглядах, человек, которому интересны самые разные вещи в самых разных сферах жизни, вот он и смотрит канал Shot TV.

— **Каким должен быть сценарий, чтобы вы захотели в него вложиться?**

— В первую очередь это должна быть интересная история и, самое главное, — чтобы в этой истории было начало, содержание и конец. Как это ни смешно. Очень важно, чтобы это было честно, чтобы история не была высосана из пальца ради того, чтобы просто сделать. Очень многое зависит от режиссера, от его умения работать с актерами. Но держится все на сценарии. Должна быть идея, придумка, должна быть «птичка». Главный вопрос: «А для чего ты хочешь это снимать?»

— **Говорят, что продюсеры изначально не читают сценарий. Какую краткую форму вы предпочитаете: синопсис, тритмент, заявку? Почему именно такой формат?**

— Краткость — сестра таланта. Естественно, при большом объеме сценариев хотелось бы сначала прочитать краткий синопсис, а уже потом сесть за полный вариант истории.

— **В 2015 году вы говорили: «Учебные работы зачастую бывают не очень привлекательны, лишь единицы интересны». Изменилась ли ситуация с коротким метром, который производят молодые дарования, или нет?**

— Да, ситуация изменилась. Качество работ, которые сейчас производят студенты, стало лучше. Это связано с тем, что улучшилась техника, на которой производятся фильмы. Сейчас даже на смартфон можно снять довольно неплохой фильм. Голливуд уже снимает большие картины на камеру мобильного телефона. Далеко ходить за примерами не надо — фильм Содерберга «Не в себе», который сняли в 2018 году. Если мы говорим



На фестивале «Микрофест»

о картинке, об операторской работе, она стала значительно лучше. Хотя звук во многих работах еще оставляет желать лучшего. Если говорить о содержании, то пропорция осталась такой же. Есть единицы хороших работ, а большинство остальных высосаны из пальца и не интересны.

— **Бывает ли, что известные актеры соглашаются играть в коротком метре «за идею»?**

— Бывает. На сегодняшний день мы видим, что в работах режиссеров, которые делают короткий метр, зачастую участвуют звездные актеры. При том что у таких фильмов весьма ограниченный бюджет. По большому счету, это талант и заслуга режиссера или продюсера, которые смогли уговорить актера. Чаще всего это зависит от того, насколько интересен сценарий. Если он стоящий, звезда согласится бесплатно помочь начинающему таланту.

— **В чем заключается главное преимущество короткометражного кино перед полнометражным?**

— В краткости, а она, как известно, — сестра таланта. Можно сказать, что лишние декорации портят спектакль.

— **Вы наверняка знакомы с творчеством Ильи Найшуллера и его короткометражкой, которая впоследствии стала основой для нашумевшего фильма «Хардкор». Часто ли такое случается, что из короткого метра получается полный?**

— Если говорить о короткометражке Найшуллера, то мне она не понравилась. Гораздо талантливее его клипы для Шнура. Это очень талантливо и красиво! Сам фильм «Хардкор» мне тоже не понравился, потому что здесь все создано ради эффектного приема субъективной камеры, когда весь фильм мы смотрим глазами главного героя и так далее. Лично у меня рябит в глазах: выстрелы, взрывы, постоянные «гэги». Если честно, это не мое кино. Мне ближе Ларс фон Триер и его «Меланхолия». Но я отмечаю Найшуллера как интересного клипмейкера. В целом же сейчас это общепринятый прием, когда начинающие режиссеры пытаются заинтересовать кинокомпанию с помощью своих короткометражных работ. Отправляют не сценарную заявку, а делают показ короткого метра, который потом расширяется в полнометражное кино. Это очень частое явление.

— **Так называемый артхаус с каждым годом становится все сложнее и изощреннее, лезет из кожи вон, чтобы удивить и порадовать пресытившихся эстетов. Стоит ли заниматься производством такого кино?**

— На самом деле я не согласен с такой точкой зрения. На сегодняшний день кинематограф, к большому сожалению, в основном ориентирован на массового зрителя. Создаются произведения, как калька похожие одно на другое. Это делается для того, чтобы получить большой бюджет, собрать как можно

Качество работ, которые сейчас производят студенты, стало лучше. Это связано с тем, что улучшилась техника, на которой производятся фильмы.

больше денег. И то, что среди них еще каким-то образом появляется авторское кино, — прекрасно. Кстати, как фанат Паоло Соррентино, всем советуя посмотреть его фильмы «Молодость» и «Великая красота». При чем сделать это на большом экране, чтобы оценить его стиль по достоинству. Да здравствует Соррентино!

— **В мире не так уж и много каналов, которые транслируют короткий метр. А в России вообще только один — ваш Shot TV. Вы можете объяснить — почему так?**

— Объясняю. Во-первых, хорошего, качественного короткометражного кино очень мало. А во-вторых, зачем еще каналы, если есть такой прекрасный Shot TV.

— **Можете посоветовать, что посмотреть человеку, чтобы влюбиться в такой формат?**

— Гениальную вещь сделала многонациональная команда Wieden&Kennedy. Они сняли большую серию фильмов для компании S7 под названием «Посетите Землю». Всем рекомендую посмотреть. Это просто удивительная работа. Также смотрите канал Shot TV и вы увидите лучшие работы со всех концов света. Я считаю, что наша подборка — одна из самых полных.



Текст: Марианна Николина
 Фото из архива
 Галины Бокашевской

Петербургская актриса Галина Бокашевская за рулем буквально с детства, и все благодаря своему папе — Анатолию Павловичу Осипову, который мечтал, чтобы его дочь непременно научилась водить автомобиль. Дочь папину мечту исполнила.



Галина Бокашевская:

«Люблю путешествовать на машине!»

ЛИМУЗИНУ НЕ ДАЛИ ЗАГОВОРИТЬ

— Галина, в вашей актерской биографии я увидела фильм «Лимузин», где главным героем является машина. Что это за картина и кого вы там сыграли?

— Это комедия режиссера Романа Ершова, которую, к сожалению, не удалось закончить. Картина даже была заявлена на «Кинотавр», но не хватило денег на озвучание. Там я сыграла тещу главного героя — Сени Шурыгина. Мой киношный зять работал водителем и был непутевым, постоянно получал «шишки» на работе и дома. А однажды его машина «ожила» и начала помогать Сене, вовлекая его в различные забавные приключения.

— Что за лимузин участвовал в съемках?

— В Петербурге все подобные машины были заняты, и его пришлось пригнать, кажется, из Беларуси. Красивая светлая иномарка.

— Вы на ней прокатились?

— Конечно, более того, этот лимузин участвовал в погоне, скрываясь от бандитов, — все по законам приключенческого жанра. Жаль, что фильм не завершен, очень хорошая команда над ним работала. Может быть, он еще и выйдет на экран. Это было бы замечательно!

ПРОИЗВОДСТВЕННАЯ НЕОБХОДИМОСТЬ

— Как давно вы за рулем?

— Мой папа мечтал, чтобы я научилась водить, и, когда мне было восемь

лет, впервые посадил за руль — как обычно взрослые сажают детей на колени в машине. С тех пор по дороге за город он всегда рассказывал мне, какие дорожные знаки что означают, а потом экзаменовал. Таким образом я еще до школы знала все! Но получить права официально долго не получалось — сын препятствовал. (Смеется.) Пятилетний Рома говорил мне: «Мама, ты такая веселая, тебе нельзя водить!» Я думала, может, и правда, ведь «уста-ми младенца глаголет истина».

— Тем не менее водительские права вы получили...

— Жизнь заставила, вернее производственная необходимость. История банальная: меня утвердили на роль автогонщицы в сериале Антона Сиверса «Сестры», и я... соврала, что умею во-

дить машину. Ну а какой артист признается, что он не водит машину, если роль предлагают?! Конечно, он все может и даже самолетом способен управлять, если надо! (Смеется.) Я решила — разберусь по ходу дела, и только когда подписала договор, призналась директору, что водительских прав у меня нет.

— Как повел себя директор?

— Он хотел ругаться, а я ему сказала: «Подождите, у меня есть ровно неделя до начала съемок, я научусь, а сейчас по крайней мере могу прямо на автомобиле проехать!» Директор согласился и добавил, что мне повезло, потому что его подруга Галина Петрова — единственная женщина — чемпион СССР по ралли. Она преподавала в автошколе по экстремальному вождению, и я поехала к ней учиться.

— Вы научились, как обещали, за неделю?

— Раньше, я за двое суток прошла отличную школу! Галина научила меня даже водить машину на льду, хотя дело было летом. На съемках мне дали Audi 80, и на ней я делала свои первые шаги как водитель. Потом, естественно, поняла, что надо сдавать на права, и уже во время съемочного процесса записалась на курсы вождения. Но автошколу я никак не могла закончить — времени не было! Зато когда получила права, сразу купила свой первый автомобиль — серебристого красавца Ford Focus!

ВЕРНЫХ ДРУЗЕЙ НЕ МЕНЯЮТ!

— Как показал себя первый автомобиль?

— На нем я, слава богу, проездила без аварий. Единственное, поцарапала, потому что въехать в узкий петербургский двор без царапин невозможно — надо учиться. А потом я захотела машину более высокого класса...

— И на чем остановили свой выбор?

— Я понимала, что премиум мне не потянуть, но на настоящего «немца» — Volkswagen Passat CC — денег хватило. Мы с сыном буквально влюбились в этот автомобиль. Внутри он напоминает Mercedes — с такими же встроенными легкими часами, деревянной панелью. Очень красивая машина! Когда мне говорят: «Пять лет прошло — надо менять», я думаю — а зачем? Верных друзей не меняют! Я очень люблю свой автомобиль и, так же как и на «Фокусе», люблю ездить на нем по городам. Когда я приобрела машину, она была в новинку, и меня гаишники останавливали, просто чтобы получше ее рассмотреть!

— Вам прямо об этом говорили?

— Да! Я ничего не нарушила, а меня тормозят. Спрашиваю, что случилось, а они интересуются: «Ну, как машина?!» (Смеется.) Я даже возмущаться начала: «Зачем останавливаете и зря нервируете?» А на автомобиле я много ездила и езжу — часто в Москву, а однажды на съемки во Владимирскую область.

— Вам не страшно ездить в одиночку на такие большие расстояния?

— Я всегда беру с собой подруг или друзей, потому что одной сложно. Дорога немножко усыпляет, даже днем. Раньше я ездила ночью, но это опаснее — насмотрелась аварий, когда дальнбойщики засыпают за рулем. Но в целом сейчас стало спокойнее — времена изменились.

— Что вас так воодушевило на российских трассах?

— Атмосфера. Несколько лет назад было пустынно, а сейчас везде автозаправочные станции, и они как «маяки» периодически возникают перед глазами. Кроме того, на трассе Москва — Петербург очень весело торгуют пирогами.

— Останавливаетеесь?

— Обязательно, причем уже много лет. На одном участке по обе стороны трассы стоят самовары, которые топят шишками, зимой и летом здесь торгуют пирогами и чаем с травами. Пироги большие, с очень вкусными начинками. Хочешь не хочешь, а остановишься перекусить! Любопытно, но за то время, что я езжу по этой дороге, изменилась и сама торговля. Помню, когда-то у этих продавцов были просто палатки, и они жгли костры, чтобы согреться. Теперь некоторые построили симпатичные домики-теремки. Мне нравится у них останавливаться — там такой приятный национальный колорит чувствуется... Так что путешествовать на машине я люблю, но никогда не беру незнакомых попутчиков, хотя некоторые, знаю, так подрабатывают. Считаю, что это мужская привилегия, а нам, женщинам, лучше не рисковать.

БОЕВОЕ КРЕЩЕНИЕ

— У вас были опасные ситуации на дороге?

— Я попала в переделку, когда только начинала водить, причем на съемках «Сестер». Надо было снять крупный план, и режиссер сказал мне:

«Гаяля, представь, что ты едешь на большой скорости, а твою машину сейчас обгоняют бандиты. Прибавь газу, резко крутани руль и посмотри налево, где тебя объезжают». По сюжету мы в этом эпизоде ехали вдвоем с актером Валерием Гаркалиным — его героя, совершенно обесиленного, я везла в больницу.

Как это обычно бывает на съемках, соорудили специальную конструкцию: Audi жестко закрепили на платформе, впереди в грузовике на длинной железной трубе установили кинокамеру. Я поворачиваю руль, и вдруг конструкция разваливается, а мы оказываемся внизу — машина съехала точно под идущий впереди грузовик. Я только успела локтем оттеснить Валеру, чтобы он не уткнулся в лобовое стекло. Очнулись, а киношники подходят и поздравляют меня: «Гаяля, ты прошла боевое крещение за рулем, и лучше так, чем по-настоящему, на дороге».

В ПАМЯТЬ ОБ ОТЦЕ

— Что нового у вас в театре и в кино?

— Сейчас в театре Сергея Безрукова репетирую в спектакле по повести Шукшина «Энергичные люди» — играю Веру Сергеевну. В этом году юбилей Василия Макаровича, вот и возникла идея поставить спектакль. Он необычный, очень музыкальный, спектакль-караоке. Премьера 30-31 марта, и я решила посвятить эту роль своему папе, которого уже нет, — 30 марта день его рождения.

— Вы работали и с супругой Безрукова — режиссером Анной Матисон...

— Да, я снялась у нее в картине «После тебя» и в комедийном сериале «Ниссеброды», где в одном из эпизодов сыграла сотрудницу военкомата. Сергей сделал настоящий подарок актерам и посодествовал, чтобы в этом сериале почти каждый артист его театра получил роль.



Текст: Борис Игнашин
Фото: Роман Останин

Продолжаются наши путешествия со Škoda Kodiaq. На этот раз «Заправке» довелось побывать в Великом Новгороде. Основная цель поездки — посещение Центра музыкальных древностей В. И. Поветкина, удивительного собрания исторических музыкальных инструментов, где можно услышать музыку такой, какой она была много веков назад. Разумеется, этим все не ограничилось.

Древняя музыка Великого Новгорода



ЗАНИМАТЕЛЬНАЯ АРХЕОЛОГИЯ

Великий Новгород расположен в 200 километрах от Петербурга. Не так уж далеко по нынешним временам, к тому же М10, которая связывает оба города, трасса пусть и сложная, но вполне благоустроенная. Две сотни километров по ней да на хорошей машине даже не утомят. Великий Новгород — город древний, с богатой историей. Стоянки на его территории относятся еще ко временам неолита, а в IX веке рядом уже существовало Рюриково городище. Сам город появился примерно на рубеже IX-X веков и стал одним из важнейших центров Древней Руси. Официальной датой основания Новгорода считается 859 год. Богатый культурный слой в черте города содержит образцы, относящиеся к слоям ранее VIII века, но остатки крупных городских сооружений в нем датируются X веком.

Важная особенность Великого Новгорода, с точки зрения археолога, —

это болотистые почвы с высоким уровнем грунтовых вод. В кислой среде без доступа кислорода органические материалы могут сохраняться многие сотни лет, потому территория города представляет собой огромную историческую ценность. Разумеется, основные места раскопок относятся к древнейшим частям Новгорода: кремлю, Ярославову городищу и Рюрикову городищу, но и остальной город является источником древностей. Археологи находят тысячи артефактов разных эпох, и среди них важное место занимают части музыкальных инструментов.

МУЗЫКАЛЬНЫЕ ДРЕВНОСТИ

Владимир Иванович Поветкин оказался тем человеком, который первым заинтересовался музыкальной культурой Великого Новгорода. Город был крупным торговым центром, и потому здесь могли оказаться не только рус-

ские музыкальные инструменты, но и инструменты других народов, которые вели торговлю с Русью. В 1975 году Поветкин начал собирать и реконструировать эти находки. С его помощью были восстановлены вид и конструкция десятков музыкальных инструментов разных исторических периодов, от простейших трещоток до гудков, гуслей и скрипок. Многие из них с помощью Поветкина и его последователей вновь обрели звучание. Основанный им центр «Музыкальные древности» имеет богатейшую коллекцию уникальных музыкальных инструментов. И мне довелось послушать, как они звучат, а некоторые даже подержать в руках.

Какие древнерусские музыкальные инструменты вы можете вспомнить? Почти все назовут гусли, может, еще свистки и трубочки. Центр может заметно расширить ваш кругозор. Простейшие трещотки — родственники кастаньет — были очень популярны на Руси. Широко представлены в музее всевозможные свистки и дудочки. Еще одним из популярнейших инструментов был гудок. Это предок современной скрипки, смычковый музыкальный инструмент, до XI века он носил название «смык», и именно в Великом Новгороде были обнаружены его древнейшие варианты. Гусли — тоже инструмент популярный, но на картинку из детских сказок они обычно не похожи. Сложные многострунные гусли были инструментом редким и дорогим. Если вы думаете, что волынки бывают только шотландские, то вы удивитесь. Белорусский родственник волынки по звучанию очень похож на островного собрата, да и простейшие инструменты с мехами и «гудками», звучащими за счет тростниковых волокон, делали издревле. Есть в музее и самодельные гармони разной формы и звучания. Когда-то даже такой сложный инструмент музыканты мастерили сами. А еще звоночки, варган, колотушки, тарелки... Удивительно, какими только инструментами не пользовались наши предки.

ПО КОМ ЗВОНТ КОЛОКОЛ

Еще один музыкальный инструмент Великого Новгорода — это колокола. Колокольный перезвон церквей был характерной приметой Руси. Звук колоколов возвещал об опасных и радостных событиях. Он сопровождал жизнь православного человека от колыбели до могилы. Сегодня звук колоколов можно услышать, но редко кому удастся это сделать вблизи. Звонница собора Святой Софии в Новгороде кремле как раз дает такую возможность. Раскаты колокольного звона заставляют вибрировать грудную клетку и действительно обладают каким-то терапевтическим эффектом. А еще в здании звонницы находится небольшой музей колоколов. Тут собраны колокола разных периодов,



ВЕЛИКИЙ НОВГОРОД РАСПОЛОЖЕН В 200 КМ ОТ ПЕТЕРБУРГА. НЕ ТАК УЖ ДАЛЕКО ПО НЫНЕШНИМ ВРЕМЕНАМ, К ТОМУ ЖЕ М10, КОТОРАЯ СВЯЗЫВАЕТ ОБА ГОРОДА, ТРАССА ПУСТЬ И СЛОЖНАЯ, НО ВПОЛНЕ БЛАГОУСТРОЕННАЯ.

начиная с малых, привозных, ведь на Руси на момент появления традиции колокольного перезвона в X веке не было материалов и технологий для их производства, и заканчивая первыми российскими колоколами: от небольших до гигантских. Увидеть колокол, пробитый пулями, тоже можно, его расстреляли в годы Великой Отечественной войны оккупанты.

Еще одна музыкальная гордость города — Новгородский областной колледж искусств имени С. В. Рахманинова. Открытый в 1959 году, он готовит молодых музыкантов, сохраняя традиции древнерусского певческого искусства. Кстати, имя Рахманинова он носит не зря — именитый композитор, дирижер и пианист родился в Новгородской области, в усадьбе Семеново Старорусского уезда. Не случайно его называют самым русским композитором. Небольшая экскурсия по колледжу и импровизированный концерт произведений

Рахманинова стал завершающим штрихом нашего погружения в музыкальную жизнь Великого Новгорода.

ВМЕСТО ПОСЛЕСЛОВИЯ

Зимние путешествия по России на автомобиле требуют выучки и аккуратности. Все немного проще, если машина полноприводная, насыщенная системами активной безопасности. Двести километров от Петербурга до Новгорода уже давно обжитая, но все же не слишком простая трасса. Чередующиеся четырехполосные, двухполосные и трехполосные участки требуют внимания, а отсутствие освещения на большей части трассы предъявляет высокие требования к качеству оптики и глазам водителя ночью и в сумерки. Если вы проезжаете ее в первый раз, лучше сделать это в светлое время суток и лучше летом. Но поверьте, Новгород стоит затраченных усилий и бензина.

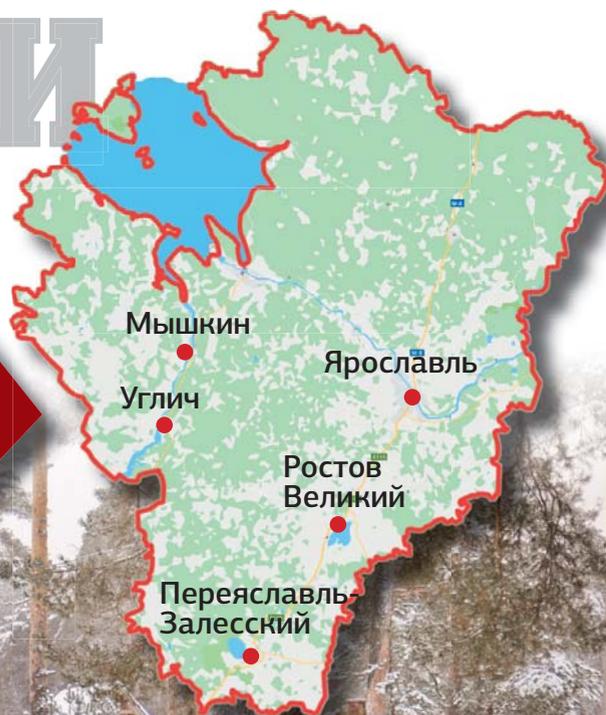




ОТ ПАРОВОЗА

ДО МЫШИ

Зима. Крестьянин, может, и торжествует, а горожанин думает: как бы ему и воздухом подышать, и в снегу всеми четырьмя колесами не увязнуть. Ведь многие симпатичные прогулочные места оказываются совершенно недоступными из-за снегопадов, в этом году просто рекордных. Но все-таки кое-где прогуляться можно, особенно если не забывать о заветной парковочной лопате в багажнике (еще хорошо зарекомендовали себя куски сетки-рабицы и крупная соль — проверено на себе). Поедем в Ярославскую губернию!



Текст: Татьяна Хмельник

Фото: Александра Потравнова

КУКУШКА, КУКУШКА, СКОЛЬКО МНЕ ОСТАЛОСЬ?

Есть на свете городок Переяславль-Залесский на знаменитом Плещеевом озере. Как туда попасть, узнает каждый, кто раскроет карту, — это самый юг Ярославской области. Туристы давно облюбовали местный кремль, уездные улочки и береговую линию — и порядком уже затоптали все это. Шумные толпы всепогодных и всесезонных посетителей, кочуя между Москвой и Ярославлем, лишают любителей провинциальной тишины всякой надежды на отдых. В Переяславле, тихом некогда райцентре, образуются натуральные пробки.

Но есть недалеко от пресловутого Золотого кольца местечко, где тихо, спокойно и очень интересно. Это Переяславский музей узкоколейной железнодорожной техники. На самом деле он находится не в райцентре, а в деревне Талицы — в сторону Дубны по шоссе совсем недалеко, а там по указателю свернуть на очень приличную грунтовку и по ней еще немножко. Зимой грунтовка расчищается — хотя бы потому, что деревня вовсе не заброшена, там живут круглый год.

Музей неофициально именуется «Кукушка» — так называли узкоколейные паровозы или даже целые поезда, потому что гудок такого паровозика похож не на «ту-ту», а на «ку-ку». Именно узкоколейки были первыми дорогами, которые соединяли новые предприятия и разработки полезных ископаемых с цивилизацией. По ним не только вывозили торф, лес, уголь и камень — они служили часто единственным транспортом и для людей, работавших и живших в этих отдаленных уголках. Считается, что именно узкоколейка — наименее травмирующая природу дорога, ей не нужна огромная насыпь, колоссальное полотно, и если надобность в узкоколейке пропадает, то после снятия рельса (а то и с рельсами) она быстро зарастает лесом. До сих пор в дебрях таежных районов нашего Северо-Запада, напри-

мер в Архангельской и Вологодской областях, есть поселки, куда можно попасть только поездом узкоколейки, безрельсовой дороги туда просто нет. Продукты, медикаменты, строительные материалы, горючее — все привозят старенькие локомотивы, впряженные в дряхлые вагоны.

САМЫЕ БОГАТЫЕ И САМЫЕ БЕДНЫЕ

«Кукушка» началась с того, что в 1989 году ярославские энтузиасты Вадим Миронов и Анатолий Гусев выкупили торфяную узкоколейку. Уже в 1991 году музей был открыт и принял первых посетителей. Скоро он стал популярным. До 2004 года удавалось даже поддерживать пассажирское движение на 20-километровом маршруте, поезд ходил дважды в сутки. Но эта деятельность не получала поддержки государства, расходы на перевозки вредили музейному делу, поэтому сейчас эта ветка полностью разобрана. Все эти годы музей остается частным и живет, собирая денежку на свою работу по фондам, грантам и отдельным филантропам. Разумеется, посетители платят за вход, они могут купить всякие сувениры, покатаются за отдельную плату по дороге, но это суммы, несопоставимые с тратами на ремонт и поддержание техники. Музей сохранил двухкилометровый действующий отрезок дороги — она ведет в знаменитое Блудово болото, описанное Михаилом Пришвиным в повести «Кладовая солнца».

Новый подвижной состав для узкоколеек в нашей стране уже почти не производится (что-то в очень небольших объемах строят в Удмуртии на Камбарском машиностроительном заводе). И хотя весь старый подвижной состав просится в музей, но «Кукушка» может приютить только по одному экземпляру каждого вымирающего вида — чтобы сохранить его для потомков. Постепенно устроители музея стали собирать не только железнодорожную технику от

паровозов и снегоочистителей до дрезин и электростанций на колесах. Они стали выставлять на открытой площадке старые автомобили, локомотивы и прочие механизмы, а также разные советские артефакты, которые жалко выбрасывать, например автомат для газированной воды или таблички, регламентирующие жизнь механической мастерской.

В европейских странах тем временем продолжают работать некоторые узкоколейки, причем сугубо пассажирские — в основном для развлечения туристов. Таковы немецкие узкоколейки в Гарце (там угольные паровозы ходят на гору Брокен) и на острове Рюген, латвийская дорога от Гулбене до Алуksне. Увы, совсем прекратила работу узкоколейка на шведском острове Готланд — там музеефицирован отрезок в 33 километра и станция Хессельбю. Есть музеи и в других странах, особенно много их в Великобритании — на родине паровоза. Но наша «Кукушка», без сомнения, одна из самых богатых по количеству экспонатов и, наверное, самая бедная по бюджету. При этом музей — признанный член Европейской федерации музеев и туристических железных дорог и участвует по возможности во всех мероприятиях федерации. Коллеги ценят работу профессионалов «Кукушки». А вот Министерству культуры РФ до этого музея нет дела. Хорошо, хоть не пытаются его запретить...

ИВАН ВАСИЛЬЕВИЧ УЖЕ НЕ МЕНЯЕТ ПРОФЕССИЮ

Нагулявшись в Талицах, двинемся в сторону Ростова Великого — по трассе М8 на Ярославль. Но, не доезжая до него, свернем направо, к озеру Неро и селу с дивным названием Поречье-Рыбное. Если в Переяславле и Ростове — шумные толпы туристов, припарковаться негде, кругом одни снежные кучи, то здесь картина полностью меняется. Никого постороннего, старухи смиренно стоят в очереди к бочке с молоком, нечищенные дороги,

НАША «КУКУШКА», БЕЗ СОМНЕНИЯ, ОДНА ИЗ САМЫХ БОГАТЫХ ПО КОЛИЧЕСТВУ ЭКСПОНАТОВ И, НАВЕРНОЕ, САМАЯ БЕДНАЯ ПО БЮДЖЕТУ. ПРИ ЭТОМ МУЗЕЙ — ПРИЗНАННЫЙ ЧЛЕН ЕВРОПЕЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ МУЗЕЕВ И ТУРИСТИЧЕСКИХ ЖЕЛЕЗНЫХ ДОРОГ. КОЛЛЕГИ ЦЕНЯТ РАБОТУ ПРОФЕССИОНАЛОВ «КУКУШКИ». А ВОТ МИНИСТЕРСТВУ КУЛЬТУРЫ РФ ДО ЭТОГО МУЗЕЯ НЕТ ДЕЛА.



ТАЛИЦЫ



РОСТОВ

ЕСЛИ В ПЕРЕЯСЛАВЛЕ И РОСТОВЕ — ШУМНЫЕ ТОЛПЫ ТУРИСТОВ, ПРИПАРКОВАТЬСЯ НЕГДЕ, КРУГОМ ОДНИ СНЕЖНЫЕ КУЧИ, ТО В СЕЛЕ С ДИВНЫМ НАЗВАНИЕМ ПОРЕЧЬЕ-РЫБНОЕ КАРТИНА ПОЛНОСТЬЮ МЕНЯЕТСЯ.



ПОРЕЧЬЕ-РЫБНОЕ

разваливающиеся дома... Но какие это были дома! Огромные по деревенским меркам кирпичные особняки, три здоровенные церкви разом, при них — 94-метровая колокольня. Спрашивается, с какого жиру так жили люди?

Ответ можно найти в литературе. Оказывается, берега ярославского озера Неро — родина русского промышленного огородничества. Смекалистые люди таскали из озера сапропель и использовали как удобрение, ну и всякие другие хитрости применяли. Здешние огурцы невредимыми доезжали до обеих столиц, отсюда родом красный «даниловский» лук, тут впервые научились сушить зеленый горошек — можно долго перечислять ростовские сельскохозяйственные ноу-хау. И отсюда родом Ефим Грачев, по бедности закончивший только пригготовительную школу (то есть едва выучивший грамоту и счет) и ставший почетным членом Парижской академии сельского хозяйства, промышленности и торговли. Его овдовевшая мать перебралась на окраину Петербурга, где и продолжала огородничать по-ростовски — с выдумкой, выучила и сына. Талантливейший самородок Грачев вывел множество сортов разных овощей, выращивал грибы и спаржу, самостоятельно изучил сельскохозяйственную ботанику и писал статьи в растениеводческие журналы. Был награжден медалями различных международных сельскохозяйственных выставок.

Конечно, и на Ростов надо глянуть. Ведь это в его кремле бегали персонажи фильма «Иван Васильевич меняет профессию». Комплекс, увы, не в лучшем состоянии, хотя его посещает чудовищное количество народу и денег на реставрацию, казалось бы, должны давать щедро. Кругом стоят олени (искусственные, натуральных пока не завезли), поскольку это животное — городской тотем. Императрицей Екатериной II герб Ростова был утверждён с таким изображением: «В червленом поле олень серебряный; рога, грива и копыта золотые». Любопытно, что до этого на ростовском гербе красовалась птица довольно по-нурого вида, не орел — точно, да еще и головой назад, во всяком случае, на городской печати времен того же Ивана Васильевича оттиснута именно эта «курица». Как подобное унылое создание трансформировалось в бойкого оленя — сказать трудно, но олень ростовчанам нравится однозначно больше! А еще им нравится, судя по всему, жить в неухоженных деревянных развалинах. Во всяком случае, изрядная часть исторического Ростова вокруг кремля представляет собой именно такое зрелище. Впрочем, во многих домах, бывших некогда, очевидно, прехорошенькими, с резьбой, со ставнями, теперь уж никто не живет. Должно быть, все подались в столицу на заработки — ибо капусту на берегах озера Неро растить давно разучились.

КАК УГЛИЧСКИЕ КАЛЯЗИНСКИХ ОБИДЕЛИ

А мы из Ростова отправимся в Углич. Когда-то это был уездный городок-игрушка. Теперь стал райцентр-развалюшка. Конечно, многие исторические здания города отреставрированы, некоторые, особенно культовые, даже чересчур, они откровенно зализаны и выглядят неестественно. При этом определенное очарование провинции здесь все-таки сохранилось. Главное, убраться с пути следования многочисленных туристических групп — если не затопчут, то загадят насмерть. Среди достопримечательностей, однозначно должных привлечь внимание путешественника, великолепная пожарная часть с каланчой. Кстати, вы думаете, что башни в старых пожарных частях были обязательно нужны для выглядывания дыма? Отнюдь! Помимо дозорной они выполняли другую очень важную функцию — в них сушили пожарные рукава, свесив вниз.

Еще одна городская достопримечательность видна с набережной Волги — это Угличская ГЭС. Вместе с Рыбинской ГЭС она ходит в Верхневолжский каскад, строить ее начали в 1935 году, закончили в 1955-м, но во время Второй мировой станция уже работала. Оборудование давно устарело, подлежит модернизации, шлюз тоже откровенно тесноват. Водохранилище здесь не очень большое, не как в Рыбинске, и его создание принесло меньше бед окружающим деревням, то есть затоплена была не такая большая территория. Хотя расскажите это калязинцам — они из-за этого водохранилища лишились значительной части старого города, и именно колокольня Никольского собора, сейчас торчащая из Волги, стала символом жертв электрификации наряду с затопленным городом Мологой.

И поскольку мы сейчас собираемся в город Мышкин, то проедем по плотине ГЭС, ибо это единственный зимний путь к мышкинцам. Летом есть еще паром через Волгу, но зимой, понятное дело, он не ходит, а по льду топтать и далеко, и небезопасно, хотя местные в валенках и с ледобурами за своей порцией зимнего леща ходят. На полпути к Мышкину будет деревня со странным названием Сера. Она чуть в стороне от шоссе, но не поленитесь, загляните туда. Там сохранились прелестные домики с резьбой и полуразрушенная, но очаровательная в своем запустении церковь.

ГОРОД БРЕНДОВОЙ МЫШИ

Ну и под занавес мы заглянем наконец в Мышкин — город, о котором многие слышали, но немногие до него добрались. Нетрудно догадаться, что здесь из грызуна сделали бренд и с разной

КАЛЯЗИНЦЫ
ИЗ-ЗА ВОДОХРАНИЛИЩА
УГЛИЧСКОЙ ГЭС
ЛИШИЛИСЬ
ЗНАЧИТЕЛЬНОЙ ЧАСТИ
СТАРОГО ГОРОДА,
И ИМЕННО КОЛОКОЛЬНЯ
НИКОЛЬСКОГО СОБОРА,
СЕЙЧАС ТОРЧАЩАЯ ИЗ ВОЛГИ,
СТАЛА СИМВОЛОМ ЖЕРТВ
ЭЛЕКТРИФИКАЦИИ
НАРЯДУ С ЗАТОПЛЕННЫМ
ГОРОДОМ МОЛОГОЙ.



УГЛИЧ

степенью успешности на нем зарабатывают. Есть несколько противоборствующих «мышинных» кланов, каждый со своим набором культурно-увеселительных учреждений, которые не шутя бьются за каждую туристскую голову, ибо других способов заработать в городке нет — промышленность отсутствует, сельское хозяйство условное. Конечно, остаются личные сады-огороды и рыбная ловля, но это только на прокорм самого себя, а не на продажу. Напрасно румяные женщины пытаются в сезон скормить туристам корзинку-другую симпатичных яблок или стаканчик земляники — организованным группам, а такие здесь преобладают, грызть яблоки некогда, они идут по утвержденному и оплаченному маршруту.

Туристов, прибывших самостоятельно, здесь не так и много, хотя именно они, не подавляемые волей гида, способны оценить всю красоту мышинских пейзажей. Одни вывески на домах в центре чего стоят: «Дом мещан Корольковых. Знаменит обнаружен-

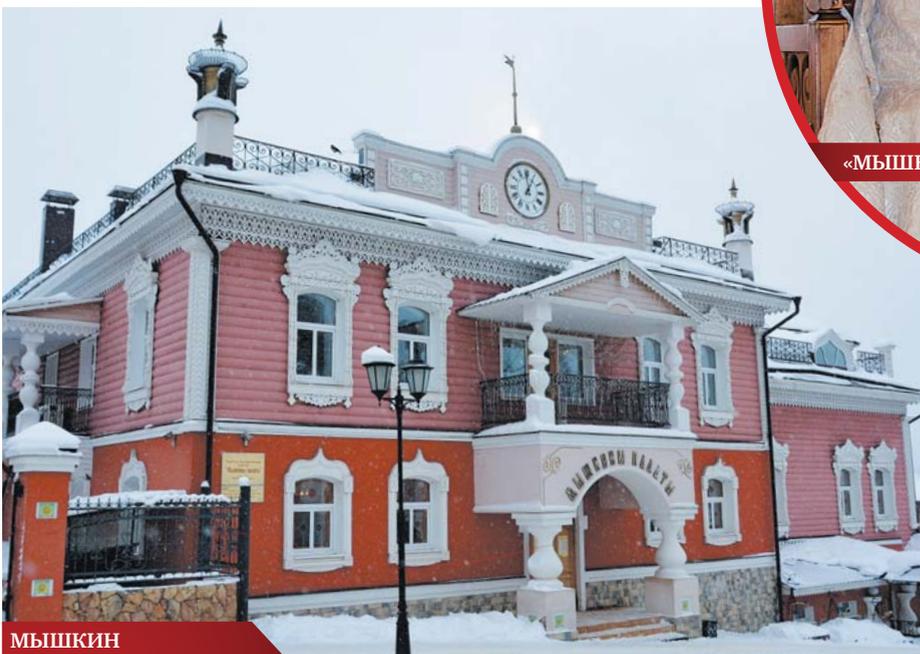
ной здесь в старину мастерской фальшивомонетчиков» или: «Пивная лавка Шаболовского товарищества. Кроме знаменитого пива здесь предлагались интересные газеты и журналы». При этом сами дома, увы, часто стоят заколоченные. В общем и целом город очень посещаем, но, к сожалению, на его благосостоянии это, похоже, никак не отражается (этим он очень похож на Великий Устюг). Много зданий изумительной красоты, но красота эта поблекшая — осыпавшаяся краска, прохудившиеся крыши, сломанные или оторванные ставни. Заикаться об уборке улиц — от снега или от грязи — даже как-то и неловко...

Закончить осмотр города очень рекомендуем в ресторане «Мышеловка». Это не реклама, а констатация факта: отсюда никто не уходит голодным! Косвенным доказательством популярности места служит невозможность при-

парковаться возле него — обычно все забито. И это при том, что в городе и другие заведения общепита работают. Обслуживавшая нас в «Мышеловке» милая девушка с мышиным профилем вздохнула: «Ой, вы из Петербурга... А я вот дальше Ярославля не была. Вы говорите, что у вас шумно и вам нужна тишина? А вот мы от этой тишины просто уже с ума сходим, особенно зимой. Снегом завалит — аж в ушах звенит». Жаль, если все провинциалы разбегутся по столицам в поисках шума. Не будет их — совсем захиреет скромная северная земля.



«МЫШКИНЫ ПАЛАТЫ»



МЫШКИН

ЕСТЬ НЕСКОЛЬКО
ПРОТИБОРСТВУЮЩИХ
«МЫШИНЫХ» КЛАНОВ,
КАЖДЫЙ СО СВОИМ НАБОРОМ
КУЛЬТУРНО-УВЕСЕЛИТЕЛЬНЫХ
УЧРЕЖДЕНИЙ, БЬЮТСЯ
ЗА КАЖДУЮ ТУРИСТСКУЮ
ГОЛОВУ, ИБО ДРУГИХ СПОСОБОВ
ЗАРАБОТАТЬ В ГОРОДКЕ НЕТ.

РЕВОЛЮЦИОННОЕ ТОПЛИВО ЭКТО 100



АБСОЛЮТНАЯ ЭНЕРГИЯ РОЖДАЕТ АБСОЛЮТНУЮ СКОРОСТЬ

PORSCHE

ВЫБИРАЕТ

ЭКТО 100

