

MERCEDES ПРЕДСТАВИЛА
ОБНОВЛЕННЫЙ МАУВАСН S-КЛАССА

3

КАЛИНИНГРАДСКАЯ ОБЛАСТЬ:
ПРОДОЛЖЕНИЕ СЛЕДУЕТ

18



АВГУСТ ХОРЬХ —

8

ЛЕГЕНДА МИРОВОГО АВТОПРОМА

БОЛЬШЕ ВЫГОДЫ

в мобильном приложении

«АЗС ЛУКОЙЛ»

скачайте



Загрузите в
App Store



ДОСТУПНО В
Google Play



ОТКРОЙТЕ В
AppGallery

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

ДИРЕКТОР

О. В. ЦАБУНИНА.

ГЛАВНЫЙ РЕДАКТОР

К. Е. ГАВРИЛЬЧИК.

ДИЗАЙНЕР-ВЕРСТАЛЬЩИК

А. С. ФРУМКИН.

Адрес издателя и редакции:

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

Телефоны:

секретарь

+7 (812) 401-68-30,

рекламный отдел

+7 (812) 401-66-90,

отдел распространения

+7 (812) 401-68-30.

Адреса в интернете:

COURIER-MEDIA.COM

E-MAIL: info@kurier-media.ru

Отпечатано в типографии:

«ЗЕТ ПРИНТ».

194044, Санкт-Петербург,
Большой Сампсониевский пр. д. 60,
лит. И, пом. 1-Н, оф. 31 (2-й блок).

Тираж 3000 экз.

Заказ № 0417-6

Дата выхода — 30.04.2026.

Товары и услуги, рекламируемые
в журнале, имеют необходимые
сертификаты и лицензии.

Редакция не несет ответственности
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:

AUDI-MEDIACENTER.COM

**ПОСМОТРЕТЬ ПРЕДЫДУЩИЕ
НОМЕРА ЖУРНАЛА МОЖНО ЗДЕСЬ:**



MERCEDES-BENZ.COM

MERCEDES ПРЕДСТАВИЛА ОБНОВЛЕННЫЙ MAYBACH S-КЛАССА

Компания Mercedes-Benz рассекретила Maybach S-класса, который пережил обновление вслед за базовой моделью. От обычных седанов самый роскошный вариант будет отличаться доработанной внешностью, а также пересмотренной моторной гаммой с V12 и более мощным V8. Предлагает и новые варианты отделки интерьера, сообщает портал auto.ru.

Отличить Maybach от обычного S-класса можно прежде всего по увеличенной радиаторной решетке с новым наполнением. Логотип суббренда в передней части седана получит подсветку. Опционально подсветить можно будет также символы Maybach на задних стойках и трехлучевую звезду на капоте. Появились новые колесные диски — золотистые на 21 дюйм и кованые серебристые 20-дюймовые, дополненные всегда удерживающейся в вертикальном положении центральной эмблемой.

Моторную гамму Maybach возглавит новый мягкогибридный V8 M 177 Evo. На версии S 680 он будет развивать 612 л. с. и 850 Н·м, а электрическая составляющая добавит еще 23 л. с. и 205 Н·м. Таким образом, новый V8 сравнялся по отдаче с 12-цилиндровым мотором, который компания продолжит предлагать для седана, но лишь в некоторых странах. Более доступный вариант S 580 получит этот же V8 с 537 л. с. и 750 Н·м. Будет у седана и 585-сильная гибридная установка на базе «шестерки». Новинка получит более продвинутую версию пневмоподвески Airmatic, способную учитывать в своей работе данные от других автомобилей Mercedes-Benz.

Впервые на Maybach появилась схема оформления интерьера без применения

кожи. Она получила название Stormy Grey и предполагает использование экокожи Artico в сочетании с текстилем Mirville. Его вырабатывают из смеси льна и переработанного полиэстера. Помимо более роскошной отделки, салон Mercedes-Maybach S-класса получит оборудование, считающееся опцией для обычного седана. Например, третий дисплей на передней панели, предназначенный для пассажира, и экраны диагональю 13,1 дюйма вместе с пультами дистанционного управления для задних сиденьев. Им также обещаны встроенные видеокамеры, бокалы для шампанского, 10-литровый холодильник и сервоприводы дверей. Адаптивная подсветка сможет реагировать на голосовые команды, изменения погоды, сигналы стабилизирующих систем и тому подобное.

Производство седанов на предприятии в Зиндельфингене стартует в апреле.

MERCEDES-BENZ.COM



VOLGA K50 — ВОЗРОЖДЕНИЕ ЛЕГЕНДАРНОГО БРЕНДА

Первенцем возрожденной марки стал среднеразмерный кроссовер Volga K50. Собирать новинку будут на заводе в Нижнем Новгороде, где прежде выпускали Volkswagen и Škoda. Внешне автомобиль представляет собой подретушированную версию Geely Monjaro, сообщает портал auto.ru.

В ходе ребрендинга машина получила новые эмблемы в виде крупных литер VOLGA и решетку радиатора с характерными для оригинальных «Волг» вертикальными ламелями. В остальном дизайн остался прежним: сохранены оптика, форма бамперов и рисунок 20-дюймовых многоспицевых колесных дисков. Габариты новинки идентичны источнику: длина составляет 4770 мм, ширина — 1895 мм, колесная база — 2845 мм.

Под капотом — также без изменений: K50 получит двухлитровый турбомотор на 238 л. с. в сочетании с 8-ступенчатым «автоматом» и полным приводом. Кроме того, кроссоверу обещана адаптивная подвеска, которая Monjaro положена только в максимальной комплектации.

Volga K50 оснастят подогревами и водительскими ассистентами, передние кресла оборудуют вентиляцией, опцией массажа и памятью настроек. Также в список

оснащения войдут аудиосистема с 12 динамиками и панорамная крыша.

Цена модели пока не объявлена. Можно предположить, что она будет сопоставима или чуть ниже, чем у Geely Monjaro, который по состоянию на конец марта стоит 4,6 миллиона рублей.

VOLGA.AUTO



В РОССИИ ПРЕДСТАВИЛИ ОБНОВЛЕННЫЙ Haval M6

Haval обновил российскую версию бюджетного кроссовера M6. Модель будет представлена в трех цветах и двух комплектациях. Рекомендованная цена в версии «Оптимум» с механической коробкой передач составит 2 049 000 рублей, с роботизированной трансмиссией — 2 349 000 рублей. Продажи новинки намечены на II квартал 2026 года, сообщает haval.ru.

Обновленный Haval M6 предлагается только с передним приводом и оснащается бензиновым 1,5-литровым двигателем мощностью 143 л. с. и максимальным крутящим моментом 202 Н·м. Покупателям доступны две трансмиссии на выбор: 6-ступенчатая «механика» и 7-ступенчатый «робот».

Решетка радиатора новинки окрашивается в глянцевый черный цвет. Диагональ экрана мультимедийной

системы увеличена с 10,25 до 12,3 дюйма с улучшенным разрешением. Обновилась и камера заднего вида, получив изображение высокого разрешения и динамические линии разметки вместо статических. Среди новых элементов комфорта — футляр для очков и обогрев руля, дополнивший уже имеющиеся зимние опции, куда входят подогрев передних сидений и боковых зеркал, обогрев лобового стекла.

В рамках обновления улучшена пассивная безопасность автомобиля. К уже имевшимся фронтальным подушкам безопасности водителя и переднего пассажира добавлены передние боковые. Кроссовер получил телематические сервисы дистанционного доступа к автомобилю. Они позволяют управлять центральным замком, запуском и остановкой двигателя, климат-контролем.

HAVAL.RU





LADA.RU

LADA VESTA SPORT УЖЕ В ПРОДАЖЕ

В России стартовали продажи LADA Vesta Sport нового поколения. Партии машин уже начали поступать в дилерские центры. Впервые автомобиль предлагается сразу в двух кузовах: седан и универсал. Рекомендованные цены на новинку начинаются от 2 352 000 рублей за версию в кузове седан, сообщает lada.ru.

Силовой агрегат LADA Vesta Sport нового поколения построен на основе двигателя 1,8 л EVO. Пиковая мощность увеличена до 147 л. с. за счет модернизации ряда компонентов и систем: установлены спортивные распределительные валы, применены специальная прошивка контроллера и оригинальная система холодного пуска. Последняя позволяет эффективно насыщать двигатель кислородом. Выпускная система получила увеличенный диаметр и специально настроенный спортивный звук, не вызывающий дискомфорта.

Впервые на модели используется 6-ступенчатая механическая коробка передач, рассчитанная на высокий крутящий момент. Система курсовой устойчивости получила спортивный характер, а также возможность полного отключения. Шасси адаптировано для широкого спектра дорожных условий: за счет настроек пружин и амортизаторов, а также расширенной колеи новинка приобрела повышенные характеристики устойчивости, подтвержденные в ходе испытаний на спортивных трассах и в горных районах России.

Экстерьер включает аэродинамический обвес для повышения устойчивости на высокой скорости. Интерьер отделан в фирменной черно-красной цветовой гамме, с кожаной оплеткой рулевого колеса и рычага МКПП, установлены сиденья с развитой боковой поддержкой. В комбинацию приборов внедрен спортивный режим, предусматривающий отображение функций фиксации времени и скорости прохождения дистанции.

LADA Vesta Sport выпускается в максимальной комплектации «Техно». Она включает полностью светодиодную технику, ABS, EBD, BAS, ESC с возможностью отключения,

TCS, систему помощи при трогании на подъеме, систему мониторинга слепых зон, бесключевой доступ, дистанционный запуск двигателя, электростеклоподъемники дверей, 17-дюймовые легкосплавные диски, обогрев рулевого колеса и всех сидений, полный обогрев ветрового стекла, передние и задние парктроники, камеру заднего вида, датчики дождя и света, круиз-контроль, кондиционер, аудиосистему с восьмью динамиками, а также мультимедийную систему LADA EnjoY Vision Pro с 10-дюймовым экраном и уникальной для рынка 10-дюймовой цифровой комбинацией приборов и др.

Интегрированный в мультимедиа «Яндекс Авто» объединяет сервисы «Яндекса» и ИИ-ассистента Алису, позволяя управлять функциями голосом или через дисплей. Водитель может строить маршруты с учетом пробок и камер, совершать звонки, подбирать товары в «Яндекс Лавке», проверять статус заказов на «Яндекс Маркете», а также управлять функциями умного дома.



LADA.RU

LAMBORGHINI ПЛАНИРУЕТ ВЫПУСТИТЬ ГРАНД-ТУРЕР

Компания Lamborghini собирается вернуться к истокам собственной истории. Легендарный бренд хочет расширить модельный ряд за счет нового 4-местного спорткара класса GT. Гранд-турер будет выполнен в формате 2+2, сообщает mybryansk.ru.

Глава компании Стефан Винкельманн подчеркнул, что в существующей линейке Lamborghini не хватает классического гранд-турера. При этом выпуск седана или компактного SUV не планируется, что свидетельствует о намерении сосредоточиться на спортивной, но более универсальной модели.

Если проект будет реализован, гранд-турер станет первым подобным автомобилем марки со времен модели Lamborghini Espada, снятой с производства



в 1978 году. Espada тогда была одним из самых успешных автомобилей бренда и пользуется популярностью среди коллекционеров.

Новый GT может составить конкуренцию моделям Ferrari, Bentley и Aston Martin в сегменте мощных гранд-туреров, расширяя аудиторию марки за пределы традиционных покупателей суперкаров.

Lamborghini продолжает исследования в области электрификации, но запуск полностью электрической модели отложен минимум до 2030 года. Решение связано с низким спросом и необходимостью доработки технологий. Бренд намерен сохранить характер и эмоциональность своих автомобилей, поэтому ближайшие новинки останутся гибридными или с ДВС.



SUBARU ПРЕДСТАВИЛА МОЩНЫЙ ЭЛЕКТРОКРОССОВЕР GETAWAY

В рамках Нью-Йоркского автосалона состоялась премьера электрокара Subaru Getaway. Пятиметровый кроссовер будет поставляться с трехрядным салоном. Базой для него стала Toyota Highlander нового поколения, однако Getaway получил более мощную силовую установку. Два его двигателя развивают 420 л. с., что делает новинку самой мощной серийной моделью Subaru, сообщает портал auto.ru.

Getaway способен ускориться до 60 миль в час быстрее чем за пять секунд. На старте продаж кроссовер получит 95,8-киловаттную батарею, которой комплектуется Toyota Highlander, и сможет проезжать без подзарядки более 480 километров. В будущем Subaru укомплектует новинку более доступным аккумулятором на 77 кВт·ч, но запас хода такого Getaway пока не назван. Highlander с аналогичным набором тяговых батарей может проехать от 435 до 515 километров, но его силовые установки развивают 221 либо 338 л. с.

Кузов Getaway по сравнению с Highlander практически не изменился, если не считать оформления передней части с характерной светотехникой. Отсутствуют заметные изменения и в архитектуре салона. Как и электрокар Toyota, новинка Subaru будет комплектоваться медиасистемой с дисплеями на 12,3 и 14 дюймов, подогреваемыми и вентилируемыми сиденьями и панорамной крышей. Кроме того, Getaway получит зарядный порт NACS, что откроет кроссоверу доступ к станциям Tesla Supercharger.





НА АЗС «ЛУКОЙЛ» ПРОШЕЛ СУББОТНИК «ЧИСТО. ВЕСНА»

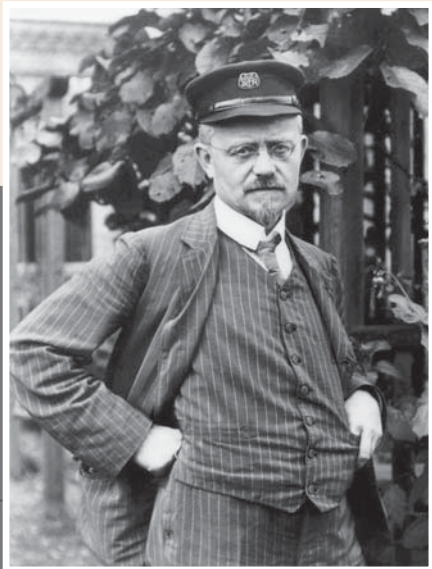
Для многих клиентов АЗС «ЛУКОЙЛ» экологическая инициатива «Чисто. Весна» уже стала доброй традицией начала теплого автомобильного сезона. В этом году в честь своего 35-летия компания при поддержке звездных гостей дала старт проекту по сохранению окружающей среды «Создаем новый лес: 35 тысяч деревьев». Проект рассчитан на весь юбилейный год, пока не будет достигнута цифра в 35 тысяч. Счетчик посаженных деревьев установлен на стадионе «ЛУКОЙЛ Арена». Стать участником проекта может каждый, достаточно купить саженцы в приложении АЗС «ЛУКОЙЛ», а партнер инициативы — экоплатформа «Сохрани лес» — высадит их в заповеднике «Смоленское Поозерье».

«Чисто. Весна» объединила тысячи клиентов, сотрудников ЛУКОЙЛа, а также известных актеров и спортсменов в одну дружную компанию на трех тысячах АЗС сети. Традиционно в рамках мероприятия прошли уборка и благоустройство территорий автозаправок в Москве, Санкт-Петербурге, Когалыме, Перми, Астрахани, Краснодаре, Уфе и других городах.

В Северной столице лицом экоакции стал чемпион мира по мотокроссу Фома Калинин. Титулованный спортсмен представил гостям зрелищную шоу-программу с эффектными трюками на мотоцикле. Клиенты смогли принять участие в творческом мастер-классе по росписи экосумок и получить оригинальный сувенир и полезную в быту вещь. Фото на магнитах на память, автограф-сессия, зажигательная музыка — в этот день привычный путь из Санкт-Петербурга в Москву стал по-настоящему ярким и запоминающимся.

Участники мероприятия смогли присоединиться к благотворительной программе «Больше чем покупка» и приобрести продукцию социальных предпринимателей. А также извлечь практическую пользу от участия в субботнике — на акциях была представлена линейка моторных масел нового поколения Lukoil Genesis Armortech*, актуальная в наступающем теплом сезоне. Подобрать подходящий вариант покупателям помог удобный сервис.





**БЕЗ ЭТОГО ЧЕЛОВЕКА
НЕВОЗМОЖНО ПРЕДСТАВИТЬ
ИСТОРИЮ КОМПАНИЙ HORCH И AUDI**



Текст: Борис Игнашин
Фото: AUDI-MEDIACENTER.COM

Август Хорх — легенда мирового автопрома

Имя Августа Хорх сейчас упоминается редко, тем не менее одна из марок, созданных этим человеком, все еще жива и на слуху. А возродить вторую немцы собираются каждый раз, когда автопромышленность находится на пике, но не успевают.



КОНСТРУКТОР ОТ БОГА

Двенадцатого октября 1868 года в семье Карла Фридриха Хорха и Хелен Хорх родился мальчик, которого окрестили Августом. Карл был кузнецом в Виннингене, семья была небогатой, но и не бедствовала. В 1874 году умерла мать Августа, а сам он поступил в Народную школу Виннингена. В том же году его отец женился на Хелене Кнебель, и в этом браке родились сводные братья Августа — Эрнест и Огюст.

В 1882 году Август окончил школу и начал работать в мастерской отца. Уже тогда стало понятно, что характер у парня сложный — он не очень хорошо ладил с папой. В 1884-м Август отправился в большое путешествие. Это традиционный этап жизни для детей Германии тех лет. После окончания учебы они путешествовали по стране или даже ехали за рубеж, если позволяли финансы, искали приложение своим знаниям и пытались понять, как устроена жизнь. Сейчас сказали бы «искали себя», но тогда это было скорее просто элементом познания окружающего мира. В распоряжении людей не было википедий, справочников, тысяч фотографий и видео, аналитики от сотен авторов по любому вопросу, стране или занятию.

Зато каждый мог и должен был составить свое мнение о том, чем живут страна и мир.

С 1884 по 1888 год Август не только посетил различные города Германии, но и побывал в Австро-Венгрии и Сербии. В путешествии он много трудился, в основном выбирал слесарную и кузнечную работу в железнодорожных мастерских. На тот момент железная дорога — это почти хайтек, сфера, где активно внедрялись современные технологии обработки металлов и электричество.

По завершении «большого путешествия» Август сдал экзамены на обучение в Саксонском инженерном училище в Митвайде, которое успешно окончил через три года. 21 октября 1891-го он снова был свободен и искал применение своим талантам. В инженерном училище Август завел полезные знакомства. Точно известно, что с основателем компании DKW, датским инженером Йоргеном Расмусеном, он познакомился во время учебы.

Почти сразу Август нашел работу в качестве конструктора кранов и паровых двигателей на заводе Спирлинг в Росток. В 1892 году его пригласили на должность конструктора бензиновых моторов в Grob & Co. К этому моменту он уже энтузиаст внедрения ДВС. В этой компании Хорьх успешно трудился до 1896 года.

ЛУЧШЕ, ЧЕМ MERCEDES И BENZ

Следующее место работы было одним из самых важных в карьере. Он устроился в Benz & Co. Rheinische Gasmotorenfabrik к самому Бенцу! С июля по октябрь Август был помощником директора завода по производству стационарных двигателей. В октябре он становится менеджером по выпуску автомобилей, а в 1897 году создает первый двухцилиндровый оппозитный мотор Benz под названием Contra. В следующем году этот двигатель станет сердцем модели Benz Tonneau, позже по-

явится и первый гоночный автомобиль марки. Еще одно важное событие тех лет — женитьба на Аннелизе Шульц в 1897 году.

В октябре 1899 года Август покидает Benz. Причина проста: Хорьх хотел делать более мощные машины, многоступенчатые коробки передач и участвовать в соревнованиях. А менеджмент компании пока еще не понял, что это важнейшая часть имиджа марки. Характер у Августа был тяжелый. Он банально разругался со всеми, отстаивая свои идеи. К тому же Хорьх считал себя достаточно опытным инженером, поэтому 14 ноября 1899 года он зарегистрировал собственную компанию в Кёльне.

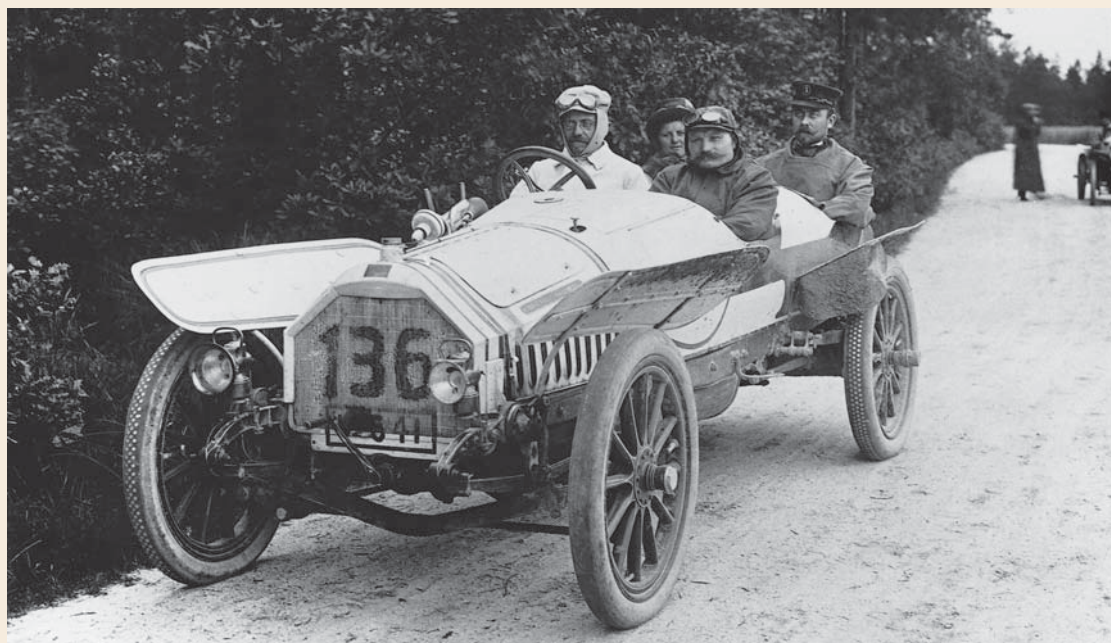
В 1900 году уже анонсированы два проекта: машина мощностью 5 л. с. с трехступенчатой коробкой и скоростью до 32 км/ч и машина с мотором 9–10 л. с. и скоростью до 55 км/ч. В июле Хорьх реализовал одно из своих изобретений в части систем зажигания, а к ноябрю выпустил первый двигатель. В принципе, ничего сверхординарного, но он использовал амортизирующий подвес для своего одноцилиндрового мотора, что позволило значительно повысить комфортность автомобиля. Мощность — порядка 5 л. с., привод на ведущую ось пока цепной. А в декабре 1900-го компания выпустила первую машину с этим мотором.

1901 год стал прорывным: в мастерскую наняли еще 15 человек, сделали каталог шасси, а в августе выпустили первую двухцилиндровую машину. Это авто сразу задало высокую планку. Мотор — 12 л. с., но главное — трехступенчатая коробка передач и карданный привод на заднюю ось. Август Хорьх стал первым, кто применил такую конструкцию и активно ее продвигал. В целом на тот момент машины Хорьха были совершеннее авто Mercedes и Benz, а Rolls-Royce еще просто не существовала.

В 1902 году Хорьх расширил компанию, но перестал быть ее владельцем. Мориц

■ ■ ■

Именно Августа Хорьха стоит благодарить за то, что сиденье водителя на машинах для правостороннего движения расположено слева и карданные передачи в очень короткий срок вытеснили цепные. Еще он неплохо поработал над полноприводными и полноуправляемыми шасси и как инженер предложил немало полезных идей.



■ ■ ■

Август Хорьх за рулем Horch 11/22 л. с., Torpedo.



запустили и четырехцилиндровый двигатель в 25 л. с.

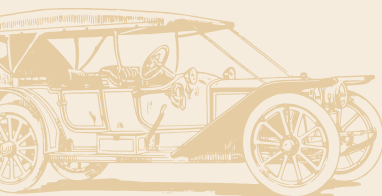
В 1903 году произошел маленький технологический прорыв: при серийном производстве коробок передач и редукторов впервые в мире начинают использовать хромоникелевую сталь. В целом Август хорошо разбирался в металлах и технологиях, что стало одной из сильных сторон марки. В 1903 году в Хрустальном дворце Лейпцига представили два варианта модели Toppeaus: с двухцилиндровым и четырехцилиндровым моторами. Публике машины настолько понравились, что производство пришлось срочно расширять.

Далее последовал переезд в Цвиккау. Автомобильный клуб Тюрингии и Саксонии обещал помощь в создании автомобильной промышленности региона. И поспособствовал приобретению ткацкой мастерской Wächter & Zeuner. Предприятие обосновалось на новом месте, теперь уже надолго. Пришли и первые спортивные победы: две из четырех золотых медалей на марафоне Берлин — Лейпциг — Берлин взяли машины Horch.

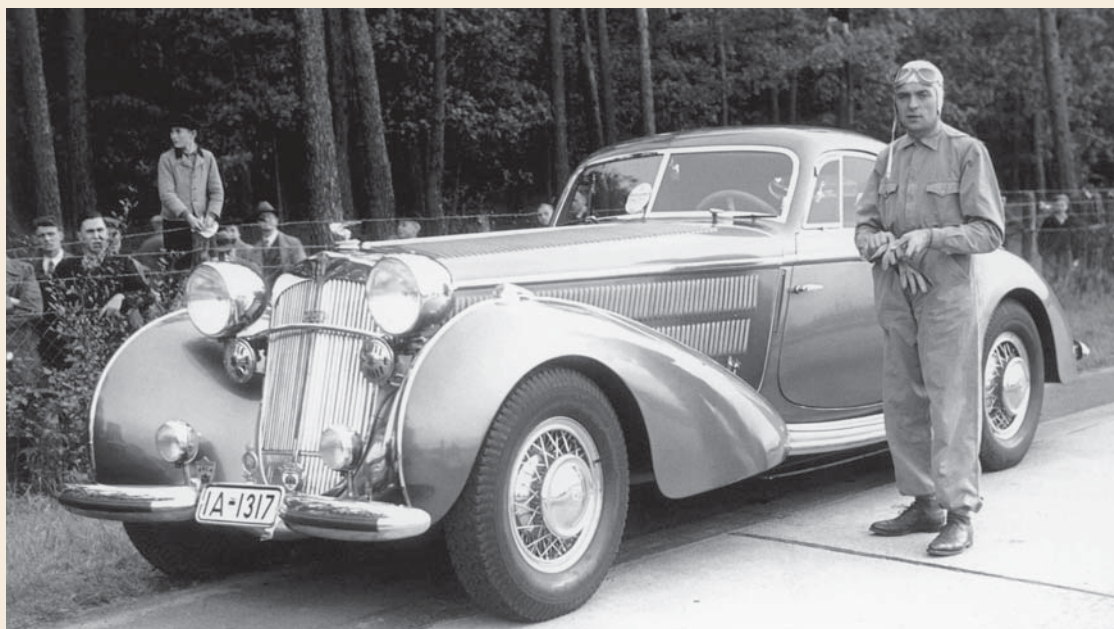
ЛЕГЕНДА ПО ИМЕНИ HORCH

Десятого мая 1904 года была создана новая компания A. Horch & Cie. Motorwagenwerke AG с уставным капиталом в 110 тысяч рейхсмарок. Якоб Холлер стал ее доверенным лицом и главным совладельцем. Двухцилиндровые моторы сняли с производства — они не соответствовали новому имиджу. Четырехцилиндровые двигатели имели три градации по мощности: от 14 до 25 л. с. и два варианта рабочего объема: 2,27 и 2,725 литра. Шасси получили обозначение Horch 14-20 PS, Horch 18-25 PS и Horch 22-30 PS. Самая мощная модель — переименованный вариант более старого шасси с самым мощным мотором, а вот варианты с уменьшенной мощностью — это новинки марки.

Бауэр выкупил почти всю его долю, сам Август остался директором. Предприятие переехало сначала в Плауэн, затем в Рейхенбах, где арендовало здание текстильной фабрики. Новое расширение штата — еще 30 рабочих и начало выпуска двухцилиндровых моторов мощностью 12 л. с. К концу года в производство



Роскошные автомобили Horch 853 делали с 1936 по 1940 год. Богатая отделка и двигатель объемом 4,9 литра и мощностью 120 л. с. ставили эту машину на высшую ступень автомобильной иерархии. В послевоенном СССР на таком ездил, например, знаменитый архитектор Алексей Шусев — автор Мавзолея Ленина и других масштабных проектов.





В октябре 1904 года главным инженером компании становится Герман Ланге. Совместно с Августом они разработали новую люксовую модель Horch 23-50 PS. У машины принципиально новый мотор: его мощность всего 40 л. с., а не 50, как заявлено в названии, но объем уже 5,8 литра, коленвал на шарикоподшипниках и максимальная скорость целых 100 км/час. В 1907 году компания представила первый шестицилиндровый автомобиль. Модель 26-60 PS с двигателем 7,8 литра и 4-ступенчатой коробкой передач — это прорыв, но не слишком удачный. Заказов на эту модель было мало, как шасси она тоже не продавалась.

Спортивная программа компании вызывала у Августа все больше нареканий. Он хотел более активного участия заводской команды в соревнованиях, строительства шестицилиндровых машин для гонок, дальнейшего развития самого мощного шасси. Все это породило конфликт с Якобом Холлером. Он хотел продавать коммерчески успешные четырехцилиндровые модели, которые планомерно развивал Герман Ланг. В последующие годы он нарастил рабочий объем четырехцилиндровых двигателей до 4,24 литра, а мощность до 45 л. с. Базовый мотор подрос до 2,608 литра, а мощность — до 30 л. с. Разногласий у Хорьха и Ланге не было, они изъявили готовность работать вместе. Но расходы на спорт и развитие самых мощных версий двигателей противоречили интересам акционеров. Хорьх поставил жесткие условия: или будет так, как он хочет, или он уходит. К его удивлению, Якоб Холлер не поддался. Он просто выплатил ему 20 тысяч рейхсмарок, и 12 июня 1909 года Хорьх покинул компанию, носящую его имя.

РОЖДЕНИЕ КОМПАНИИ AUDI

Уже 16 июля Хорьх основал компанию August Horch Automobilwerke GmbH в Цвиккау с уставным капиталом в 200 тысяч рейхсмарок.

А через месяц он получил уведомление о злоупотреблении названием и использовании чужой торговой марки. Суды длились почти год, но право на собственную фамилию он проиграл, а компанию переименовали в Audi Automobilwerke GmbH.

Сама история наверняка многим известна. Horch в переводе с немецкого значит «слушать». На латыни этот глагол звучит как *audire*, а в повелительном наклонении как раз будет *audi*. Во время прений по поводу названия сын одного из сооснователей воскликнул: «*Audiat et altera pars!*»

Как ни странно, но первый автомобиль компании, Audi Type A 10-22PS, 1910 года выпуска был четырехцилиндровым. Разумеется, с карданной передачей и четырехступенчатой коробкой передач. Машина сразу приняла участие в спортивных заездах, в том числе в гонках на надежность и скорость. В 1911-м создали уже новую модель — Type B 10-28 PS. На этой машине Август Хорьх завоевал первый приз в Альпийском круизе этого же года.

Заводская команда Audi с 1912 по 1914 год с гонщиками Августом Хорьхом, Германом Ланге (да, конструктор Horch гонял на Audi!), Луисом Обруба и Александром Граумюллером выиграли Альпийский круиз три раза. Сначала на модели 10-28 PS, а затем — на более новой 14-35 PS. Модель Audi Type C, она же 14-35 PS, получила имя Alps Winner вполне заслуженно.

В последний предвоенный год Август Хорьх переехал в Виннинген, где купил большой загородный дом Дистельбергер Хоф. 20 декабря 1915 года он решает расширить производство и основывает Audiwerke AG с уставным капиталом в 1,5 миллиона рейхсмарок, в котором его доля была уже менее 50 процентов. В целом Audi неплохо себя чувствовала в годы Первой мировой войны. Сам Август стал одним из разработчиков танка A7V, главным конструктором которого был Йозеф Фольмер.



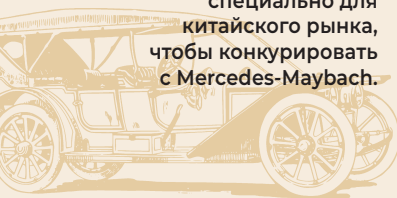
16 июля Хорьх основал компанию August Horch Automobilwerke GmbH в Цвиккау. Через месяц компанию переименовали в Audi Automobilwerke GmbH.



Август Хорьх, член наблюдательного совета Auto Union AG, конец 1930-х годов.



■ ■ ■
Audi A8 L Horch — это сверхроскошная удлиненная версия седана Audi A8, разработанная специально для китайского рынка, чтобы конкурировать с Mercedes-Maybach.



■ ■ ■
Horch 750 Offener Tourenwagen — кабриолет, который стал одним из первых автомобилей, оснащенных новым логотипом Auto Union AG, после слияния компаний Horch, Audi, DKW и Wanderer в 1932 году. Модель выпускалась на большом шасси Horch. Объем двигателя составлял 4,5 литра, мощность — около 90 л. с. Всего было произведено 173 такие машины.

В 1917 году Хорьх избран членом правления Ассоциации немецких производителей автомобилей. В том же году чета Хорьх усыновляет двух сирот — Эберхарда и Лизелотту Райхенбах.

ЭКСПЕРТ И ПОЧЕТНЫЙ ГРАЖДАНИН

После окончания войны Август постепенно отошел от управления производством в связи с падением объемов продаж и переключением на финансовые спекуляции. В 1920 году он покинул исполнительный совет Audiwerke и вошел в наблюдательный совет. Хорьх переехал в Берлин и активно сотрудничал с общественными организациями, занимающимися организацией гонок. В 1922-м ему присудили звание почетного доктора Технического университета Брауншвейга. В этом же году умер его друг Герман Ланге, который в компании Horch продолжал развитие конструкций Хорьха. Герману на момент смерти было всего 55 лет.

В 1923 году Хорьх — член наблюдательного совета компании AUKA, занимающейся постоянно действующей автомобильной выставкой в Берлине. Также он принимал участие в строительстве выставочного зала для международного автосалона Internationale Automobil-Ausstellung в берлинском Кайзердамме. С 1924-го Август — глава комитета по стандартам немецкой промышленности и один из основателей DEKRA — компании по стандартизации и экспертизе в промышленности.

С этого момента ситуация в компании Audi начала складываться не лучшим образом и Август Хорьх практически не принимал участия в ее деятельности. Фактически его выставили из второй созданной им компании. Вся его дальнейшая карьера — это работа в качестве эксперта и государственного служащего в ряде компаний и объединений.

В 1928 году основатель компании DKW Йорген Расмуссен, с которым Август вместе учился, приобрел контрольный пакет акций

Audiwerke. На момент слияния DKW являлась самым крупным производителем мотоциклов в мире, выпуская их по 65 тысяч в год. Основным инвестором сделки стал Госбанк Саксонии, доля DKW составила 25 процентов. Тогда важнее было получить в свои руки управление компанией, и благодаря инвестициям от банка DKW приобрела полный контроль над Audi. Доктор Рихард Брун, работавший на саксонский Госбанк, разработал план объединения компаний в концерн Auto Union AG (куда чуть позже вошли еще Horch и Wanderer). 22 мая 1933 года Август Хорьх получает место в наблюдательном совете новой компании Auto Union AG.

Его жена Аннелизе Хорьх была тяжело больна. В качестве сиделки Хорьх нанял Эльзу Кольмар, которая сыграет большую роль в его дальнейшей судьбе. В 1936 году Август стал заместителем председателя комиссии выставки исторических автомобилей в Немецком музее города Мюнхена. В этой должности он искал ценные экспонаты вплоть до 1938 года. В 1939-м Август получил звание почетного гражданина Цвиккау. Место в наблюдательном совете давало немного средств, работа эксперта у него была, но он тратил много денег на общественные организации и музеи. Пенсия почетного гражданина позволяла сохранить усадьбу и продолжать участие в общественной жизни.

ВМЕСТО ПОСЛЕСЛОВИЯ

Август Хорьх умер в баварском Мюнхберге 3 февраля 1951 года. Он увидел расцвет двух основанных им компаний, но не управлял ими. Автомобили Horch по праву заняли достойное место в истории. А современные Audi имеют прекрасную репутацию во всем мире. Это лучшая память об Августе Хорьхе — талантливом конструкторе, имя которого навсегда останется в истории автомобилестроения.



КРОССОВЕР SOUEAST S06 ДОЕХАЛ ДО РОССИИ



Компания Soueast объявила о начале продаж нового городского кроссовера S06 в России. Модель доступна в переднеприводной и полноприводной версиях по цене 3 099 000 и 3 479 000 рублей соответственно, сообщает агентство «Автостат» со ссылкой на пресс-службу бренда.

Габариты новинки в комплектации «Престиж» и с передним приводом: длина — 4616 мм, ширина — 1910 мм, высота — 1685 мм. В версии с полным приводом высота — 1690 мм. Кроссовер отличают спортивные акценты в передней части, светодиодные фары и светодиодная полоса, а также 19-дюймовые колесные диски. Палитра кузова состоит из оттенков четырех цветов: зеленого, белого, черного и серого. Салон выполнен в черно-красной или светло-серой гамме.

Кроссовер оснащен панорамной крышей с люком. От солнца защищают специальное покрытие от ультрафиолета и сдвижная шторка. В салоне имеется атмосферная подсветка. Спинки задних сидений складываются в пропорции 60/40. Сиденья второго ряда могут трансформироваться в «ровный пол». Это позволяет увеличить багажное отделение до 977 литров. В багажнике дополнительно установлены лампы освещения и шторка, также есть система аварийного открывания изнутри. Кроме этого, предусмотрено 32 места для хранения вещей. Передний подлокотник получил функцию охлаждения, а салонный фильтр нейтрализует дым, пыль и бактерии.

Комплектация «Престиж» оснащена электрообогревом сидений, рейлингами на крыше, системой удаленного и бесключевого запуска двигателя, электроприводами передних и задних стекол с функцией предотвращения защемления, электроприводом и обогревом наружных зеркал, системой кругового обзора 540 с функцией «прозрачного шасси». В салоне имеются слот для беспроводной зарядки мощностью 50 Вт и восемь динамиков Sony. На центральной панели расположены кнопки управления климат-системой.

Версия с передним приводом укомплектована 1,5-литровым мотором мощностью 147 л. с. при 5500 об/мин, с турбонаддувом, чугунным блоком цилиндров и распределенным впрыском топлива. Максимальный крутящий момент в 210 Н·м доступен в диапазоне 1750–4000 об/мин. Средний расход топлива в смешанном цикле составляет 8 литров. Такой двигатель работает в паре с «роботом» с двумя сцеплениями «мокрого» типа.

Полноприводная версия внешне отличается тормозными суппортами зеленого цвета, а экран мультимедиа здесь увеличен до 15,6 дюйма. Также кроссовер получил двойные шумоизолирующие стекла на передних дверях и подлокотники заднего ряда сидений с подстаканниками.

Под капотом полноприводного кроссовера — 4-цилиндровый двигатель объемом 1,6 литра с алюминиевым блоком цилиндров и чугунными гильзами, турбонаддувом, системой непосредственного впрыска топлива. Мощность мотора — 186 л. с. при 5500 об/мин. Максимальный крутящий момент в 275 Н·м доступен в диапазоне 2000–4000 об/мин. Средний расход топлива в смешанном цикле составляет 8,7 литра. Мотор агрегируется 8-ступенчатой гидромеханической автоматической трансмиссией.

Для эксплуатации в российских условиях модель оснащена обогревом рулевого колеса, сидений, форсунок стеклоомывателя, лобового и заднего стекол, наружных зеркал заднего вида и бескаркасными щетками дворников. Бачок с датчиком омывающей жидкости увеличен до 4,2 литра.

За безопасность отвечают системы мониторинга слепых зон с датчиками парковки спереди и сзади, помощи при смене полосы движения, функция предупреждения об опасности столкновения при движении задним ходом и предупреждения об опасности при открывании двери, круиз-контроль и функция предупреждения о превышении заданной скорости.

LUKRAY

НОВЫЙ СПОСОБ ОПЛАТЫ ПО QR-КОДУ КАРТЫ ЛОЯЛЬНОСТИ



ПОДКЛЮЧИТЕ **LUKRAY**
В ПРИЛОЖЕНИИ «АЗС ЛУКОЙЛ».
ОПЛАЧИВАЙТЕ ЗАПРАВКУ И ДРУГИЕ ПОКУПКИ
БЕЗ КАРТ И НАЛИЧНЫХ.



ИНСТРУКЦИЯ ПО ПОДКЛЮЧЕНИЮ LUKRAY В РАЗДЕЛЕ «НОВОСТИ»
МОБИЛЬНОГО ПРИЛОЖЕНИЯ «АЗС ЛУКОЙЛ» ИЛИ У ПРОДАВЦОВ АЗС.

АВТОВАЗ ВЫПУСТИТ ГИБРИДНУЮ ВЕРСИЮ КРОССОВЕРА LADA AZIMUT



LADA.RU

АВТОВАЗ разрабатывает подключаемый гибрид на базе нового кроссовера LADA Azimut. Компания планирует представить пилотный образец модели в III квартале 2026 года. Об этом рассказал глава предприятия Максим Соколов на Международном транспортно-логистическом форуме, сообщает ТАСС.

Заявленные технические характеристики гибридной версии впечатляют. Суммарная мощность силовой установки достигнет 290 кВт — около 394 л. с. Автомобиль разгоняется с места до 100 км/ч за 5,7 секунды. Совокуп-

ный запас хода с учетом электромотора и ДВС составит 1100 километров без дозаправки, привод — полный.

Напомним, серийное производство кроссовера LADA Azimut намечено на III квартал 2026 года. Для новинки предусмотрено два мотора на выбор: 1,6-литровый мощностью 120 л. с. и 1,8-литровый мощностью 132 л. с. В качестве коробок передач выступают 6-ступенчатая «механика» и вариатор. В будущем кроссовер также оснастят турбомотором мощностью 150 л. с. и классическим «автоматом».

SUBARU СДЕЛАЕТ 600 ОСОБЕННЫХ WRX STI НА «РУЧКЕ»

Концепт седана Subaru WRX STI Sport# добрался до серии, но будет выпущен только для домашнего рынка. Автомобиль усовершенствовали по всем направлениям, но главной его технической особенностью стала механическая коробка передач, которую впервые предложат для актуального поколения WRX в Японии. Всего будет собрано лишь 600 экземпляров, а право покупки разыграют в лотерею, сообщает портал auto.ru.

Оппозитный двигатель объемом 2,4 литра остался без изменений и выдает стандартные для модели 275 л. с. и 350 Н·м крутящего момента. Однако в нем применяются

MEDIA.SUBARU.COM



облегченные на 50 % поршни и шатуны. Коленвал, маховик и крышка сцепления прошли прецизионную балансировку, что обеспечивает более плавный ход и мгновенную реакцию на действия водителя. Работает мотор в паре с 6-ступенчатой механической коробкой передач.

Новинка оснащена 19-дюймовыми дисками с шинами Bridgestone Potenza S007, электронно управляемыми амортизаторами ZF с индивидуальной настройкой и гибким стабилизатором поперечной устойчивости, тормозной системой Brembo с шестипоршневыми суппортами спереди. В салоне установлены кресла Recaro, частично обитые алькантарой. Заказчик может выбрать из трех вариантов оформления ручки переключения передач.

Subaru WRX STI Sport# доступен в синем, белом и желтом цветах. В качестве опции есть аэродинамический обвес STI с более острыми выступами на бампере и боковыми накладками черного или вишнево-красного цвета. Можно заказать глушитель STI Performance, однако он и обвес друг с другом не сочетаются — придется выбирать что-то одно.

Спецверсия стоит в Японии 6,1 миллиона иен — около 3 миллионов рублей. Дилеры по всей стране принимают заявки от потенциальных покупателей до 17 мая, после этого 600 счастливиц определяют случайным образом.

LAMBORGHINI URUS — САМОЕ ПОПУЛЯРНОЕ ЛЮКСОВОЕ АВТО В РОССИИ

Люксовый сегмент российского авторынка продолжает расти. По итогам I квартала продажи премиальных брендов в нашей стране прибавили в годовом выражении сразу 33 %. Лидерство в сегменте сохраняют марка Lamborghini и ее кроссовер Urus, сообщает агентство «Автостат».

За первые три месяца 2026 года в России приобрели 153 автомобиля класса люкс. Из них на продукцию

итальянского бренда пришлось 47 единиц. Второе место занял бренд Rolls-Royce с результатом 42 автомобиля, компания Bentley отстала от него всего на одну машину. В топ-5 этого сегмента аналитики также включают Ferrari — 19 машин и Aston Martin — 4 автомобиля. При этом россияне практически перестали покупать Maserati: с начала года на учет не поставлено ни одного автомобиля этого бренда.

В модельном зачете лидирует Lamborghini Urus. За I квартал 2026 года куплено 44 такие машины. Вторая и третья позиции остались за традиционно популярными в России Rolls-Royce Cullinan — 31 автомобиль и Bentley Bentayga — 19 автомобилей. Также пользуются спросом Bentley Continental GT — 19 машин и роскошный кроссовер Ferrari Purosangue — 13 машин.

«Рынок новых люксовых машин в нашей стране сохраняет высокий рост. Так, по итогам 2025 года этот показатель составил 22 %, а в I квартале 2026-го достиг уже 33 %. При этом сегодня бренды сегмента luxury официально в РФ не представлены, а их продукция доступна только по параллельному импорту», — отметил заместитель начальника отдела аналитики «Автостата» Дмитрий Ярыгин.



LAMBORGHINI.COM

CHEVROLET ВНОВЬ ХОЧЕТ ВОЗРОДИТЬ СПОРТКАР CAMARO

Компания Chevrolet планирует вернуть в модельный ряд Camaro. Это может произойти в 2027 году, сообщает Automotive News со ссылкой на источники в компании — поставщике GM. Вместе с легендарным спорткаром концерн рассчитывает выпустить еще два заднеприводных автомобиля под марками Cadillac и Buick. Для Buick новинка станет первой такой моделью за три последних десятилетия.

По информации СМИ, новое поколение Camaro сохранит ту же платформу Alpha, которую концерн GM использует для бензиновых легковых машин. На ней, в частности, базируется актуальный седан Cadillac CT5. Вместе

с модернизированной платформой Camaro может получить представленный недавно новый V8 объемом 6,7 литра, который дебютировал на Corvette Grand Sport. Там он развивает 535 л. с. Если Camaro действительно возродится, то со временем он, как и Corvette, обзаведется рядом «заряженных» модификаций.

Вместе с возрожденным Camaro на рынок должен выйти соплатформенный CT5 нового поколения — его создание уже практически подтверждено производителем. Обе новинки планируется выпускать на том же заводе, где сейчас собирают CT5 и CT4. Младший седан Cadillac покинет конвейер уже в нынешнем году, и разработку третьей новинки на той же платформе, которая выйдет на рынок под маркой Buick, источники фактически объясняют необходимостью дополнительной загрузки производственных мощностей.

Напомним, Chevrolet Camaro дебютировал в 1966-м и продержался на конвейере до 2002 года. В конце 2000-х компания возродила модель, но снова отказалась от нее в 2023-м из-за переориентации рынка на кроссоверы.



CHEVROLET.COM

Техника, которая спасла ЛЕНИНГРАД

ТЕКСТ И ФОТО: Алексей Молчанов

Есть мнение, что сохранением памяти о героическом прошлом нашей страны должны заниматься только профессионалы — историки, работники архивов, сотрудники государственных музеев, однако есть и другая позиция. Небольшие музеи, коллекции которых собирают школьники и энтузиасты, часто хранят подлинные сокровища. Таким экспонатом в музее Автомеханического колледжа стала легендарная полуторка — ГАЗ АА.

Осмотреть экспозицию и пообщаться с ребятами, которые не только сами восстанавливают реликвии, но и проводят экскурсии для младших школьников и воспитанников детских садов, пришла делегация Совета Санкт-Петербургской организации ветеранов (пенсионеров, инвалидов) войны, труда, Вооруженных сил и правоохранительных органов в сопровождении волонтеров проекта «Школа патриотического воспитания». Гостями музея стали герои современности — участник войны в Афганистане Андрей Гриневич, а также боец специальной военной операции Павел Поликарпов.

Начал экскурсию Константин Изотов, студент Автомеханического колледжа, волонтер Победы. Он рассказал об экспонатах стендов, посвященных организации Дороги жизни во время блокады Ленинграда. В музее можно увидеть оригинальные вещи, которые принадлежали шоферам, перевозившим по льду Ладожского озера в осажденный город продукты и все необходимое для выживания. Среди тружеников трассы был политработник Аркадий Пейсах, ставший затем командиром 389-го ОАТБ. Он передал в музей личную гимнастерку тех лет.

В экспозиции можно увидеть фотокопию газеты «Фронт-овой дорожник» — в ней опубликован приказ от 22 января 1941 года о награждении группы воинов орденами и медалями. Среди удостоенных ордена Боевого Красного Знамени был один из лучших водителей трассы Иван Тихонович. В музее представлена его красноармейская книжка.

Не менее важную роль в обороне и снабжении Ленинграда сыграла авиация. На следующем стенде — информация о летчиках, защищавших наш город: фотографии командира 127-го авиаполка генерал-майора авиации Владимира Пузейкина, Ольги Лисиковой, которая совершила 280 боевых вылетов, Героя Советского Союза полковника Михаила Суханова. В статье из газеты «Смена» от 17 августа 1984 года «Бей врага как Иван Скляренко» рассказывается о его подвигах в ленинградском небе. Статья передана в музей самим Иваном Григорьевичем, который много лет работал на базовом предприятии «Ленгаз». Лопасть от винта самолета, найденная в районе Мурманского шоссе, предоставлена выпускником Автомеханического колледжа Романом Крембергом.

Студентка колледжа Ульяна Морозова рассказала гостям о том, что для маленьких посетителей музея разработан необычный интерактив. Им предлагается выступить в роли бой-



цов поисковых отрядов и на специальном стенде обнаружить в песке предметы времен Великой Отечественной войны.

Завершилась экскурсия в зале, где выставлена полуторка. «Это настоящий автомобиль, который ездил по льду Ладоги, — рассказал Константин Изотов. — Его нашли на одном из сельскохозяйственных предприятий наши студенты, проходившие практику. Машина стояла с разбитым радиатором, уткнувшись в забор. Ее хотели сдать на металлолом. Мы автомобиль возродили: искали недостающие запчасти, мастерили деревянный кузов. Дети, которые приходят на экскурсии, меня часто спрашивают: «Зачем здесь эта машина?» Я отвечаю: «Нужно, чтобы мы, молодые, помнили, в какой стране живем. И не забывали о подвигах людей, павших за свободу Родины».

После завершения экскурсии состоялся продолжительный и откровенный разговор между студентами и ветеранами. Андрей Гриневич поделился воспоминаниями об Афганской войне, напомнив, что в СССР предпочитали открыто не говорить о своих героях, которые выполняли интернациональный долг за пределами страны.

Павел Поликарпов рассказал о службе на линии боевого соприкосновения в зоне проведения специальной военной операции на Украине. «Вам было страшно?» — задали вопрос ребята.

Боец задумался, а потом ответил: «На войне ты не думаешь о смерти — ты думаешь о том, как максимально эффективно выполнить боевую задачу. Мне было страшно не за себя, а за молодых 19-летних ребят, которых я оставил на позиции, когда уезжал. Их уже нет...» Затем Павел рассказал о том, как проходил лечение и реабилитацию после тяжелого ранения. По его словам, ждать очередной перевязки было страшнее, чем находиться на боевых позициях.

Завершая разговор, ветераны предложили руководству музея создать отдельную экспозицию, посвященную автомобильному транспорту в зоне проведения СВО. С поиском экспонатов обещали помочь.

Работа школьников и волонтеров в музее Автомеханического колледжа — яркий пример того, как важно сохранять и передавать память о подвигах предков новым поколениям, воспитывая в них чувство гордости за свою страну. Ведь именно такие небольшие музеи, организованные с любовью и энтузиазмом, становятся настоящими хранителями национальной истории.

КАЛИНИНГРАДСКАЯ ОБЛАСТЬ: ПРОДОЛЖЕНИЕ СЛЕДУЕТ

Замок Инстербург нынче можно представить себе только по архивным фотографиям и макетам

Перед Новым годом мы познакомили вас с Калининградской областью — и тех, кто там не был ни разу, и тех, кто уже побывал в ней, но увидел далеко не все достопримечательности. Мы обещали вернуться — и вот мы снова там, в прекрасной туманной Восточной Пруссии, в которую нелегко приехать, но которую невозможно не полюбить. Кажется, область невелика, однако там столько интересного — только успевай смотреть.

ВОКЗАЛ С ОПЕРАЦИОННОЙ

В прошлый раз мы рассмотрели два пути прибытия в анклав: на пароме со своим автомобилем, но это дорого и долго, и на самолете — это быстро, но придется брать машину в аренду. Есть и третий путь — на поезде, точно так же потом арендуете авто. Поезд идет чуть больше суток, есть вариант с пересадкой в Москве, есть прямой — из Петербурга. И вот этот самый поезд привезет вас на знаменитый кёнигсбергский Южный вокзал — одно из самых грандиозных довоенных сооружений бывшей столицы Восточной Пруссии, уцелевших в огне сражений.

В городе есть еще и Северный вокзал, но он используется только для электричек, а его здание отдано под некий бизнес-центр, так что билеты продают в каком-то невзрачном ларьке. Там есть довольно любопытный тоннель и двухуровневая платформа, но это все интересно только любителям железнодорожного дела. А Южный вокзал — очень креативная постройка, одновременно функциональная и красивая. Он был возведен по проекту архитектора Корнелиуса и введен в строй в 1929 году. Местные говорят, что можно попасть на экскурсию по вокзалу, где вам расскажут, как все было здесь устроено до войны. Например, вокзал, кажущийся кирпичным, на самом деле только облицован декоративной плиткой, имитирующей кирпич, а здание построено из крепчайшего железобетона, что позволило ему уцелеть во время бомбежек и обстрелов. И там есть огромные подземные помещения, которые были предназначены и для лазарета (есть даже операционная!), и для различных складов, коммуникационных узлов, генераторов и прочих нужных для работы железнодорожного комплекса объектов. Не говоря уже о том, что в случае необходимости подземная часть становилась бомбоубежищем.

А из наружных сооружений впечатляет диспетчерская, стоящая над путями, очень удобная для наблюдения, и узкие двери вокзала — туда неудобно проходить с чемоданами. Но это дань истории: довоенные немецкие пассажиры на вокзал входили без вещей — их полагалось сдавать в багаж в особом помещении перед входом. И световые люки с подогревом, чтобы в помещения попадал дневной свет, а стекла не замерзали зимой. А еще на Южном вокзале время от времени снимают фильмы на военную тематику. Можно случайно оказаться среди беженцев, советских солдат или даже гитлеровцев. Мы вот как-то угодили к гитлеровцам — массовка скачала на лавке и охотно пошла на разговор, пока ребят не позвали в кадр.



«Гитлер капут!» — ребята в форме вермахта даже не пытаются спорить с этим утверждением.

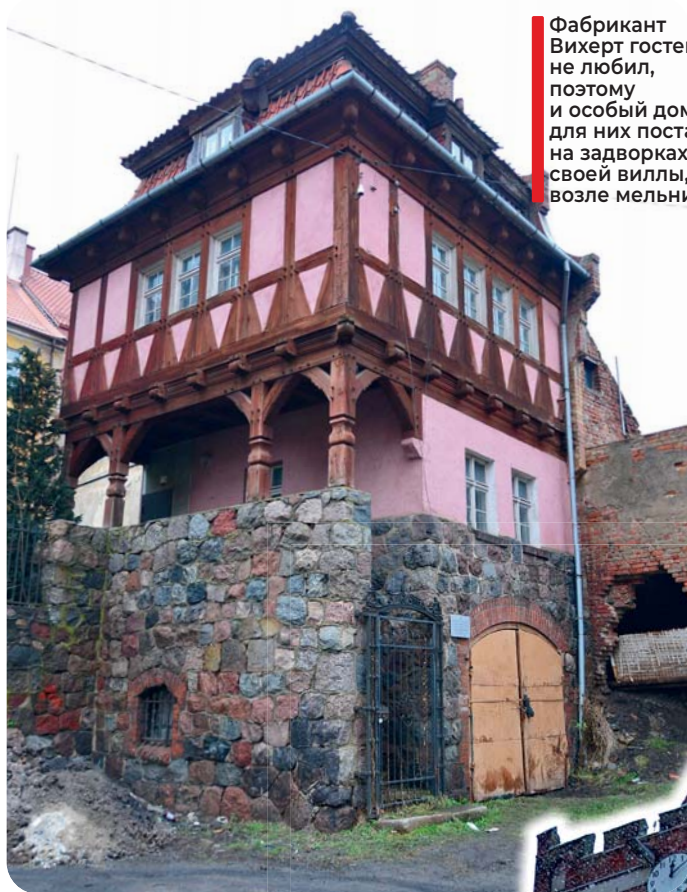
МЕЛЬНИЦЫ И КАНАЛЫ

Конечно, мы не собираемся сидеть все время в областной столице. Как бы ни был интересен этот город (о многих его достопримечательностях было написано в прошлом номере), на периферии тоже много достойных мест. Взяв, например, городок Озерск на самом юге области, «урожденный» Даркемен. Его жители отличались от окрестных пруссаков: многие переселились из австрийского Зальцбурга и имели свои особенности — от национальной кухни до одежды и диалекта. Поэтому люди из других восточнопрусских городов не слишком любили даркеменцев и городок был больше похож на деревню. Он начал бурно развиваться в 1880-х годах, когда на речке Анграпе построили электростанцию. Местная газета писала, что это был всенародный праздник — нарядно одетые горожане гуляли по центральным улицам, на которых зажглись электрические фонари. А затем потомственный мельник Вихерт построил рядом с электростанцией огромную водяную мельницу, оснастив ее самым передовым в королевстве оборудованием. Она была самой крупной в Восточной Пруссии, а мука, произведенная здесь, шла на экспорт. Здание цело до сих пор, но заброшено. После войны здесь был военный завод, потом еще какие-то цеха, а теперь никак не могут найти ему применение. Между прочим, аналогичное, пусть и меньшее по размеру, здание мельницы в городке Железнодорожном, бывшем Гердауэне, реставрируют под отель и ресторан. В Озерске сохранилось немного исторической застройки, в том числе дом Вихерта рядом с мельницей. Увы, во время Второй мировой Даркемену очень сильно досталось, поэтому и раритетов уцелело мало.

Любопытна история каналов вокруг Кёнигсберга. Река Преголя от природы не слишком пригодна для судоходства, ибо коротка — 123 километра, притом не слишком полноводна. Примерно то же можно сказать о реке Дейме, которая даже не совсем река, а рукав Преголи. Она отделяется от основного русла и течет на север, в Куршский залив, тогда как основной поток впадает за Кёнигсбергом в Калининградский, он же Вислинский, залив. Углубив и спрямив Дейму, можно было получить водный путь из этого залива, который немцы называли Frisches Haff (Свежий залив), во внутренний Куршский.

Южный вокзал — одна из визитных карточек Кёнигсберга, причем комплекс сохранился полностью.





Фабрикант Вихерт гостей не любил, поэтому и особый дом для них поставил на задворках своей виллы, возле мельницы.

и каналам, и порту. Строить перестали, колхозы и совхозы раздробились на мелкие хозяйства, все оборудование растащили, каналы заросли, и от порта осталась только футуристическая водонапорная башня. Все разговоры о восстановлении каналов упираются в деньги и на-значение. Баржа, которая могла протиснуться по каналу, везла 170 тонн груза, сейчас один грузовик берет 40 тонн и едет куда быстрее, не говоря уже о простоте погрузи-разгрузки. Ну а ради нескольких скучающих туристов на маленьком кораблике чистить канал и восстанавли-вать шлюзы никто не будет.

ЗАЧЕМ УЧИТЕЛЮ КАЛОШИ

Черняховск достоин внимания вовсе не только из-за футуристической башни, там есть и орденский за-мок — увы, в руинах. Замок пришел в упадок давно, уже в XIX веке там были всяческие склады. Он пострадал во время Второй мировой, ну а после его дважды сожгли и стали разбирать на кирпич. Теперь то, что осталось, пытаются музеефицировать, но довольно вяло — совершенно нет денег. Сохранилось немало старой застройки, например кирхи, госпитали, гим-назии. О последних есть романтическая история. В обеих расположенных по соседству гимнази-ях — мужской и женской — преподавал один учитель, и когда у мальчиков перед уроками он снимал калоши, те подкладывали в них записки для девочек. Говорят, так обра-зовалось несколько крепких семей, но вопреки родительской воле. Еще рассказывают о «зеленой кошке». Мол, эта бессмертная кошка бродит по городу много лет — шерсть ее так черна, что переливается на свету зеленым. Кто ее увидит — загадайте доброе желание, обязательно сбудет-ся. Увы, много зданий старой застройки в городе разбомбила английская авиация в 1944 году, причем военные объекты уцелели, а жилые и деловые кварталы были уничтожены.

Неподалеку — городок Гвар-дейск, где Дейма убегает от Пре-голи. Он совсем невелик, но на пару часов может занять ваше внимание.

В здешнем замке, который успел побыть тюрь-мой, теперь

Без надобности огибать Куршскую косу с ее опасными мелями и буйными ветрами. Для внутреннего судоходства использо-вались и другие каналы — здесь весьма многочисленные. Причем они играли и ме-лиоративную роль на прибрежных терри-ториях, сильно подверженных сезонным затоплениям. В XX веке появились Пре-гольские гидроузлы, электростанции, новые шлюзы — все это пережило войну и работало до 1960-х годов. Дейма была судоходна на всем протяжении — от По-лесска до Гвардейска. Полесск, где Дейма впадает в Куршский залив, тоже сохранил немного исторической за-стройки, особо выделяются шикарная водонапорная башня и великолеп-ный автомобильный мост.

В Черняховске работал речной порт, туда была подведена узко-колейка общей длиной 220 кило-метров, соединявшая все окрест-ные сельскохозяйственные районы, ибо их продукция и была основным грузом для речных барж. Да еще песок и щебень на разнообразное строительство. После войны порт восстановили в сжатые сроки — он был нужен экономике. В 1980-е годы на шлюзы поставили новое обо-рудование. Но вместе с ги-белью СССР пришел конец



Фридландская кирха уцелела в войне, потом едва не погибла от бесхозности, но была успешно восстановлена в начале XXI века.



Исторический центр Даркемена типичен для маленьких восточнопрусских городков.

открыли небольшой, но симпатичный музей. И застройка городка тоже очень милая, там сохранился исторический центр. Не все дома отреставрированы, но и так красиво.

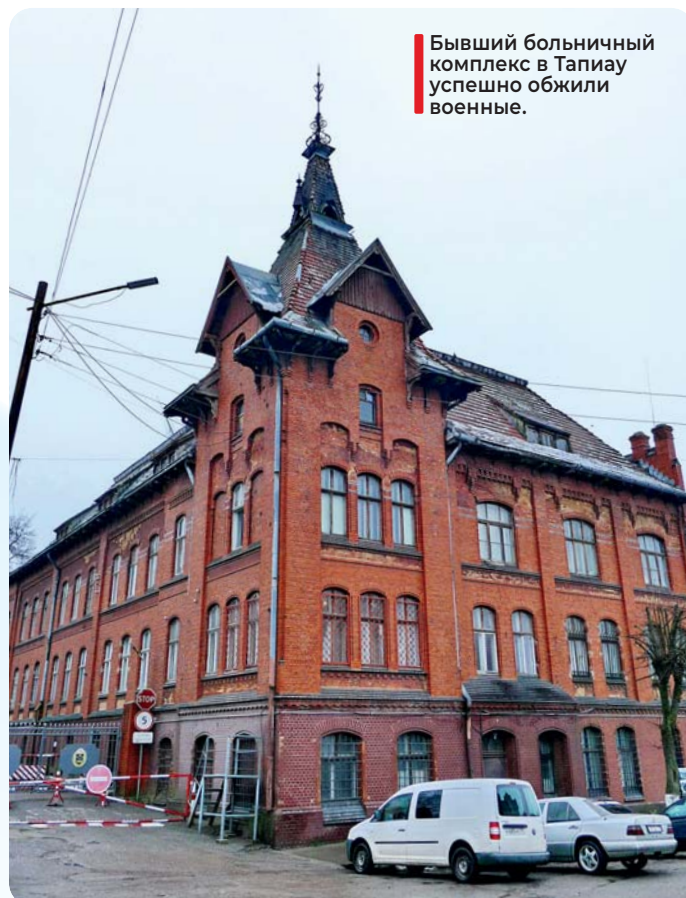
Есть на этой земле и бывшие дворянские усадьбы. Одна из них (возможно, с самой интересной историей) находится в местечке Саранское — поместье Лаукен. Сейчас в барском доме располагается школа с небольшим музеем, рассказывающим о прежних владельцах. Первые тевтонские укрепления появились на этом месте в конце XIII века. Конечно, это был не самый крупный замок в округе, но все же его размеров хватило на то, чтобы перевоплотиться в охотничью резиденцию герцога Альбрехта Бранденбургского, последнего Великого магистра Тевтонского ордена. Было это после 1525 года.

ТЕВТОНЕЦ ПРОТИВ ГИТЛЕРА

Позже комплекс становился обиталищем то одной важной персоны, то другой, а последним владельцем был Людвиг фон Биберштайн, который легко мог перечислить своих предков-рыцарей до XIII века. И этот родовитый господин категорически не принял нацизм. Он открыто заявлял, что Германия потерпит крах с такой самоубийственной политикой, не вывешивал нацистские флаги, не участвовал в местных собраниях, славивших Третий рейх, не сдавал деньги в помощь победоносной армии, зато подкармливал заключенных в концлагерях. В довершение всего он выгнал пришедшего к нему с увещеваниями представителя местной власти, а своего попугая научил кричать что-то вроде «Гитлер — козел» или «Гитлер — придурок». Стоило ли удивляться, что фон Биберштайн в 1940 году попал в тюрьму и больше из нее не вышел, якобы он там повесился. Ходит леген-



Даркеменская паровая мельница была когда-то самой передовой во всей Восточной Пруссии.



Бывший больничный комплекс в Тапиау успешно обжили военные.

В Тапиау тоже сохранилась типичная застройка.



По замку Лаукен
вот уже много лет
бегают школьники,
пытаясь настичь
привидение
фон Биберштайна.



да, что на самом деле 60-летний хозяин поместья был повешен нацистами на воротах замка и потом тайно закопан где-то в лесу, но документальных подтверждений этому нет. Тем не менее все дети из местной школы уверены, что да, фон Биберштайна убили здесь и его неупокоенный дух бродит по старому замку — они сами видели и слышали. Кстати, в школьном здании сохранились некоторые уникальные детали интерьера замка — расписные потолки, оконные рамы, ступеньки и перила, дверные ручки — здесь бережно относятся к раритетам и гордятся ими.

А еще вокруг Саранского — Лаукена сплошь сельскохозяйственные земли. Лесов теперь тут мало — тевтонцам негде было бы охотиться, зато растут всякие полезные культуры. И частные подворья не отстают: многие местные жители держат не кур, не уток-гусей и даже не индюков, а цесарок. Птицы эти довольно теплолюбивы, но приморский влажный климат им неплохо подошел. У них два достоинства, кроме важного вида и вкусного мяса. Во-первых, они хорошие сторожа: как услышат чужого — орут дурным голосом, никакие гуси так не смогут. Во-вторых, способны питаться колорадским жуком, которого другая птица не потребляет из-за мерзкого запаха, поэтому картофельные грядки после цесарок пребывают в полном порядке.

Кирха бывшей
лечебницы Алленберг
успела послужить
солдатской столовой,
но теперь разрушается.



Никакие коты
не могут помешать
местным цесаркам
свободно гулять
по деревенским
улицам.



Интересными достопримечательностями могут похвастаться городки Правдинск и Гусев: красивые кирхи, водонапорные башни, уцелевший исторический центр. Если едете мимо — загляните полюбоваться. Ну и на сладкое — Алленберг. Когда-то здесь была крупнейшая в Восточной Пруссии психиатрическая лечебница, для нее выстроили великолепный комплекс. Войну он прошел почти неразрушенным, поэтому в него сразу заселилась воинская часть. Теперь и ее нет, а по разваливающейся больнице, в которой была даже своя кирха с высокой колокольней, водят экскурсии, в основном нелегальные, потому что формально комплекс кому-то принадлежит и туда нельзя заходить. В реальности же нет ни забора, ни охраны, ни присмотра. Когда мы там бродили, к нам присоединились мать и дочь из Подмоскovie, они на такси приехали из Калининграда, чтобы посмотреть красивые здания, о которых узнали из интернета. С нами им сразу стало веселее, а то местные, когда две дамы искали вход на территорию, страшили туристов: мол, не возьмете нас в проводники за деньги, вас обязательно приберет привидение из немецкого дурдома — кирпич кинет или железяку.



ЦИФРОВОЕ РЕШЕНИЕ ДЛЯ ВАШЕГО БИЗНЕСА

ОТСКАНИРУЙТЕ QR-КОД, УСТАНОВИТЕ МОБИЛЬНОЕ ПРИЛОЖЕНИЕ «ЛУКОЙЛ ДЛЯ БИЗНЕСА» И ПОЛУЧАЙТЕ ДОПОЛНИТЕЛЬНУЮ СКИДКУ ПРИ ОПЛАТЕ ВИРТУАЛЬНОЙ ТОПЛИВНОЙ КАРТОЙ.



виртуальная
топливная карта



личный
кабинет



дорожные
сервисы



Предъявите QR-код для оплаты на кассе
Действителен еще 00:50

Обновить код



Загрузите в
App Store



ДОСТУПНО В
Google Play

ООО «ЛИКАРД»
8 (812) 459-19-94, г. Санкт-Петербург,
Аптекарская набережная, д. 8, лит. А.
Реклама.

ЦИФРОВОЕ РЕШЕНИЕ ДЛЯ ВАШЕГО БИЗНЕСА



гибкая система скидок по топливным
картам «ЛУКОЙЛ» на все виды топлива
для юридических лиц и ИП



ООО «ЛИКАРД»
8 (812) 459-19-94. г. Санкт-Петербург,
Аптекарская наб., д. 8, лит. А.

Реклама.

