ПОЛЕЗНЫЙ ЖУРНАЛ ДЛЯ АВТОМОБИЛИСТОВ

16+

Заправка

курьер-советник

ЛУКОЙЛ

апрель-май 2015 #2 (023)

Узнать, где АЗС, стало проще / 05

ТЕСТ-ДРАЙВ / 18-19

Новый Tiggo 5

ОСАГО подорожало почти в полтора раза / 04

Mercedes показал новый гоночный суперкар / 07

РЕКЛАМА

ЭВАКУАТОР-МАНИПУЛЯТОР С ФАРКОПОМ

ПЕРЕВОЗКА А/М, СПЕЦТЕХНИКИ, СТРОЙМАТЕРИАЛОВ, ХОЗБЛОКОВ, БЫТОВОК И РАЗЛИЧНЫХ ГРУЗОВ

24 ЧАСА

Санкт-Петербург, Лен. область, Финляндия, Россия

СЛОЖНАЯ ЭВАКУАЦИЯ А/М (ИЗ КЮВЕТОВ) ВОЗМОЖНА ЧАСТИЧНАЯ ПОГРУЗКА

УТИЛИЗАЦИЯ АВТОМОБИЛЕЙ

✆ (812) 977-7-977, 8 (921) 915-25-78

www.starter-remont.ru

для иномарок: легковых, грузовых и спецтехники

СТАРТЕРЫ и ГЕНЕРАТОРЫ

РЕМОНТ ПРОДАЖА ОБМЕН КОМПЛЕКТУЮЩИЕ

Митрофаньевское шоссе, д. 15

309-10-07, 984-01-35

alt@starter-remont.ru

Лужская ул., д. 3

242-16-77, 943-29-75

sever@starter-remont.ru

STARTERY_0514 РЕКЛАМА

ВОДИТЕЛЕЙ ХОТЯТ ЛИШИТЬ ПРАВА НА КУРЕНИЕ В АВТОМОБИЛЕ / 10

Новый «ЭКТО Diesel» наполняет двигатель невероятной мощью, которой подвластно свернуть даже горы.

Новый «ЭКТО Diesel» с многофункциональным пакетом присадок Keropur® DP ECTO** очищает топливные форсунки от внешних и внутренних отложений и обеспечивает эффективную работу всех типов дизельных двигателей, включая суперсовременные двигатели с системами прямого впрыска Common Rail***. В результате применения нового «ЭКТО Diesel» показатели мощности двигателя увеличиваются до 9 % по сравнению с базовым дизельным топливом ОАО «ЛУКОЙЛ» без присадки. Подтверждено испытаниями топливной лаборатории концерна BASF SE**** в Германии, 2014 г.

* Дизель. ** «Керопур ДП ЭКТО». *** «Коммон Рэйл». **** «БАСФ СЕ».

PORSCHE ВЫБИРАЕТ ЭКТО DIESEL ЛУКОЙЛ

Заправка курьер-советник ЛУКОЙЛ

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

Распространяется бесплатно

УЧРЕДИТЕЛЬ И ИЗДАТЕЛЬ: ООО «ИД «КУРЬЕР-МЕДИА»
ДИРЕКТОР С. А. ЯРКОВА
ГЛАВНЫЙ РЕДАКТОР К. Е. ГАВРИЛЬЧИК
ГЛАВНЫЙ ХУДОЖНИК О. И. САМОЛИН
ДИЗАЙНЕРЫ-ВЕРСТАЛЬЩИКИ С. В. ГРИГОРЬЕВА, Е. Н. САРБАЛИЕВА

Адрес издателя и редакции:
197022, СПб, ул. Льва Толстого, д. 9, пом. 5-Н.
Телефоны:
секретарь: 401-68-30,
рекламный отдел: 401-68-80,
отдел распространения: 401-68-30.

Адреса в Интернете: WWW.KURIER-MEDIA.RU
E-MAIL: info@kurier-media.ru
Для макетов: adv@kurier-media.ru

Отпечатано в ООО «Акцент Групп», 194044, Санкт-Петербург, Б. Сампсониевский, д. 60 лит. И
Тираж 20 000 экз. Заказ № 0688-15
Установленные дата и время подписания в печать — 10.04.2015 г., 16.00. Фактические дата и время подписания в печать — 10.04.2015 г., 16.00

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 (812) 401-68-80.

Фото на обложке: MOTRFACE.COM

НОВОСТИ

4, 5, 6, 7, 11 — Новости автомира

МАТЧАСТЬ

8-9 — На новую не хватает...

OFF-ROAD

12-14 — Туда, где нет дорог

ГОСТЬ НОМЕРА

16-17 — Борис Смолкин: «Я не лихач»

ТЕСТ-ДРАЙВ

18-19 — Новый Tiggo 5: размер имеет значение

ПУТЕШЕСТВИЕ

20-22 — Молодость моя — Белоруссия

ТЮНИНГ

23 — Автотюнинговый рай

БЛОГ БЛОНДИНКИ

24 — Дайте мне незамерзайку, которая не замерзает

ЮМОР

25 — Байки с заправки

ШОУ

26 — Мотосалон IMIS 2015 — снова в Петербурге

ОСАГО ПОДОРОЖАЛО ПОЧТИ В ПОЛТОРА РАЗА

VOLGA.LENTAREGION.RU

С 12 АПРЕЛЯ СРЕДНИЙ БАЗОВЫЙ ТАРИФ ПО ОСАГО для легковых автомобилей для физических лиц увеличился в среднем на 40% без учета региональных коэффициентов, сообщает «Курьер-Медиа.ру».

Повышение базового тарифа Центробанк объясняет увеличением с 1 апреля 2015 года страховой выплаты со 160 до 500 тысяч рублей, а также падением курса рубля.

– Указание актуализирует страховые тарифы по ОСАГО в связи с реализацией законодательства об увеличении с 1 апреля 2015 года размера страховой выплаты за вред, причиненный жизни и здоровью потерпевших, со 160 тысяч до 500 тысяч рублей, а также с новым порядком возмещения необходимых расходов на восстановление здоровья потерпевшего. При корректировке также было учтено удорожание запасных частей и комплектующих автомобилей из-за снижения курса рубля, — говорится в сообщении ЦБ.

Таким образом, базовый тариф по ОСАГО увеличится в среднем на 40% и составит 3432-4118 рублей. Однако в некоторых субъектах РФ из-за региональных коэффициентов стоимость страхования будет еще выше.

– Увеличение размера минимальных значений базовых ставок по большей части категорий транспортных средств составит 40%, при этом размер «тарифного коридора» расширен с 5 до 20 процентных пунктов. Для некоторых категорий транспортных средств предусмотрено снижение минимальных значений базовых ставок и установление большего «тарифного коридора». Новые значения базовых ставок и «тарифного коридора» вступили в действие с 12 апреля 2015 года. В 11 субъектах РФ коэффициент КТ будет повышен, в 10 регионах и на Байконуре — понижен, — сообщает ЦБ.

FORD MONDEO НАЧАЛИ ДЕЛАТЬ ВО ВСЕВОЛОЖСКЕ

9 АПРЕЛЯ НА ЗАВОДЕ ВО ВСЕВОЛОЖСКЕ официально стартовало производство нового Ford Mondeo, сообщает «Курьер-Медиа.ру». Следует отметить, что российский Mondeo был создан специально для наших дорог — в отличие от стандартной версии дорожный просвет машины, которая будет собираться во Всеволожске, увеличен на 12 мм.

Плюс ко всему Ford Mondeo отечественной сборки будет оснащаться 2,5-литровым 149-сильным двигателем (будет предлагаться только на территории РФ) и 2-литровым турбированным двигателем EcoBoost. Предзаказать новинку можно уже сейчас.

ОБЪЯВЛЕНИЕ

ООО «ЛУКОЙЛ-СЕВЕРО-ЗАПАДНЕФТЕПРОДУКТ» ПРИГЛАШАЕТ К УЧАСТИЮ В КОНКУРСЕ НА ПРАВО ЗАКЛЮЧЕНИЯ ДОГОВОРОВ АРЕНДЫ КОМПЛЕКСОВ АЗС

№ п/п	Объект аренды	Адрес	Площадь комплекса АЗС, м^2	Площадь земельного участка, м^2
1	Автоматическая АЗС № 72 «Бумажная»	Санкт-Петербург, Бумажная ул., д. 13, лит. Я	158,6	1040,00
2	Автоматическая АЗС № 128 «Маршала Говорова»	Санкт-Петербург, ул. Маршала Говорова, д. 56, лит. А	237,7	876,00

Контактное лицо: специалист 2-й категории Отдела инвестиции и управления имуществом Винник Алексей Михайлович. Тел. (812) 449-67-84.

MITSUBISHI НАЗВАЛА ЦЕНЫ НА НОВЫЙ OUTLANDER

СТОИМОСТЬ НОВИНКИ СТАРТУЕТ С 1,289 МЛН РУБЛЕЙ. Базовая версия нового поколения кроссовера включает в себя 2-литровый бензиновый двигатель мощностью 146 л. с., передний привод и бесступенчатый вариатор. Самый доступный вариант Mitsubishi Outlander с полным приводом производитель оценил в 1,439 млн рублей.

Топовая версия автомобиля с 3-литровой V-образной «шестеркой» мощностью 230 л. с. обойдется покупателю уже в 1,920 млн рублей. Доплата за цвет (кроме белого) в любой комплектации автомобиля будет стоить 15 тысяч рублей.

SUZUKI ПРИВЕЗЕТ В РОССИЮ СЕДАН ALIVIO

НАЧАЛО ПРОДАЖ НОВИНКИ ЗАПЛАНИРОВАНО НА ВТОРУЮ ПОЛОВИНУ 2016 ГОДА, ПЕРЕДАЕТ «КУРЬЕР-МЕДИА.РУ»

По мнению менеджеров «Сузуки», автомобиль составит конкуренцию Nissan Sentra, Hyundai Elantra и Toyota Corolla. На данный момент Alivio, который относится к С-классу, производят в Китае и Индии. В будущем японский автоконцерн планирует наладить выпуск Alivio в Таиланде, откуда модель и будет поставляться на российский рынок.

Новинку оснастят камерой заднего вида, парктроником, системой климат-контроля, мультимедийной системой и кожаным салоном.

Предполагается, что на тайские Alivio будет устанавливаться 1,25-литровый двигатель мощностью 89 л. с. В Индии же седан предлагается еще и с 1,4-литровым мотором мощностью 92 л. с.

В РУССКОМ МУЗЕЕ ПРИ ПОДДЕРЖКЕ БЛАГОТВОРИТЕЛЬНОГО ФОНДА ЛУКОЙЛ ОТКРЫЛАСЬ ВЫСТАВКА «СЕРОВ — НЕ ПОРТРЕТИСТ»

5 МАРТА В РУССКОМ МУЗЕЕ ОТКРЫЛАСЬ ВЫСТАВКА, посвященная 150-летию одного из самых выдающихся живописцев России за всю историю ее культуры — Валентина Серова. Временная экспозиция выставлена в корпусе Бенуа и обещает удивить посетителей, которые привыкли считать художника исключительно профессиональным портретистом. На выставке мастер представлен как блистательный рисовальщик, жанрист, пейзажист и автор работ, во многом предвосхитивших открытия русского авангарда. Более 200 произведений живописи, графики, скульптуры из коллекции Русского музея, а также из собраний музеев России и частных коллекций доступны к просмотру.

Во время торжественной церемонии открытия выставки заместитель директора Русского музея Евгения Петрова рассказала о необычной концепции ее создания, о творчестве художника и истории его полотен. А также поблагодарила ЛУКОЙЛ за сотрудничество.

«Уже много лет Русский музей и ЛУКОЙЛ связывают теплые дружеские отношения. Каждый год в результате такого взаимодействия рождаются новые проекты, которые всегда уникальны, познавательны и неповторимы», — отметил

Генеральный директор ООО «ЛУКОЙЛ-Северо-Западнефтепродукт» Максим Хитров.

Выставка продлится до 8 июня 2015 года.

АСФАЛЬТ СТАНЕТ ДОЛГОВЕЧНЕЕ

КОЛЕЙНОСТЬ И РАЗРУШЕНИЕ РОССИЙСКИХ ДОРОГ СНИЗЯТ за счет использования новых материалов. В Петербурге «Росавтодор» обсудил перспективы дорожного ремонта с производителями и мировыми экспертами транспортной и нефтехимической отраслей.

Производство модифицированных битумов с добавлением полимеров быстро развивается. Их начинают в широких масштабах применять при строительстве федеральных трасс и магистральных городских улиц. Бутадиенстирольные термоэластопласты в битуме дают вяжущий эффект. Как поясняет пресс-служба «Росавтодора», верхний слой дорог с такой присадкой продлевает срок службы покрытия без ремонта с 3-4 до 7-10 лет. Полимерно-битумный вяжущий компонент увеличивает прочность, устойчивость к перепадам температуры и подвижкам, гидроизоляцию и морозостойкость дорожного покрытия. При этом увеличение общей стоимости строительства автомобильной дороги при использовании вяжущих компонентов составляет не более 1%. Такое покрытие широко применяют в США, Европе и Китае.

В РОССИИ ПОЯВЯТСЯ ДИАГОНАЛЬНЫЕ ПЕШЕХОДНЫЕ ПЕРЕХОДЫ

ВИЦЕ-ПРЕМЬЕР ДМИТРИЙ МЕДВЕДЕВ ПОДПИСАЛ постановление, вносящее изменения в правила дорожного движения. В соответствии с документом на перекрестках впервые введут диагональные пешеходные переходы. На светофорах появятся новые рисунки в виде конкура стрелки — «светофорные секции с встроенным красным сигналом (или красным контуром светофорного сигнала) в целях улучшения видимости дополнительной секции светофора». Также появится возможность парковать машины так называемой «елочкой» — под углом к дороге, такие месте будут отмечены особо. Велосипедистам для передвижения по городу теперь можно будет пользоваться полосами для маршрутных транспортных средств. Кроме того, появится новый знак «Полоса для велосипедистов». Сейчас существуют знаки «Велосипедная дорожка» и «Полоса для велосипедистов», но они имеют разный режим движения.

«Принятые решения позволят улучшить организацию дорожного движения, окажут положительное влияние на его безопасность», — говорится в пояснительной записке к постановлению.

«АВТОВАЗ» НАЗВАЛ ДАТУ ВЫХОДА VESTA И XRAY

В РАМКАХ ВЫСТАВКИ «МИР АВТОМОБИЛЯ», проходившей в Петербурге, президент «АвтоВАЗа» Бу Андерссон рассказал, когда стоит ждать выхода новинок от LADA.

По словам Андерссона, начало производства Lada Vesta запланировано на 25 сентября, Lada XRay — на 15 декабря. Также президент «АвтоВАЗа» добавил, что уже 22 апреля сядет за руль кроссовера XRay, кузов которого был сварен 12 марта.

Что касается цен на новинки, ожидается, что Vesta будет стоить в пределах 500-550 тысяч рублей, стоимость XRay будет варьироваться в пределах 500-600 тысяч рублей. В случае очередных изме-

НАТАЛЬЯ ГЛЕБОВА

нений в курсах валют цены на новые автомобили Lada будут корректироваться, сообщает информационное агентство «NEWS».

Mercedes показал новый гоночный суперкар

НЕМЕЦКАЯ КОМПАНИЯ ПУБЛИЧНО ПРЕДСТАВИЛА В ЖЕНЕВЕ ГОНОЧНОЕ КУПЕ MERCEDES-AMG GT3. Новый суперкар построен на базе спортивного купе AMG GT, но имеет множество отличий. Машина получила модифицированный аэродинамический обвес из углеродного волокна, гоночный капот, обновлённые боковые юбки, вентилируемые передние крылья, новые двери, агрессивный диффузор и массивное аэродинамическое крыло.

Внутри Mercedes-AMG GT3 можно обнаружить множество элементов из углеродного волокна, спортивный руль, специальное кресло и информационный дисплей, на который выводится необходимая информация. Под капотом нового болида находится серьёзно модернизированный 6,3-литровый бензиновый агрегат V8, который использовался на SLS AMG GT3. Тандем ему составляет 6-ступенчатая трансмиссия.

Заказы на новое гоночное купе начнут принимать от команд уже в этом году, однако поставки первых машин начнутся не раньше 2016 года. Mercedes-Benz еще надо провести ряд дополнительных тестов.

MOTRFACE.COM

МАГАЗИН ДОМАНТЕНН
СПУТНИКОВЫЕ И ЭФИРНЫЕ АНТЕННЫ
КОНСУЛЬТАЦИЯ • ПРОДАЖА • МОНТАЖ
НТВ+ • ТРИКОЛОР • 3G/4G антенны
www.domantenn.ru
Индустриальный пр., д. 35 525-25-02
ул. Шостаковича, д. 5 448-60-13
Богатырский пр., д. 31..... 448-60-13
Всеволожск, Всеволожское шоссе, д. 72 . 978-80-80
06000 РЕКЛАМА

КАРДАНЫ
www.kardan-fix.ru
www.alldriveshaft.ru
• ремонт • диагностика
• изготовление • обслуживание
984-76-74, 41-494-41, 986-89-59
KARDANY РЕКЛАМА

«ПИТЕРАВТОКЛУБ»
Центр профессионального обслуживания автомобилей и кузовного ремонта
• Диагностика
• Кузовной ремонт, покраска
• Ремонт ходовой, МКПП
• Ремонт двигателя
• Замена масла
• Заправка и ремонт кондиционеров
• Шиномонтаж
8 (812) 642-24-25, 8 (950) 011-50-20
Санкт-Петербург, ул. Тосина, д. 3, лит. 4Н
spbautoclub.ru
AVTOKLUB_150415 РЕКЛАМА

АНТИКОРРОЗИЙНАЯ ОБРАБОТКА
Шумоизоляция, тонировка, кузовные и малярные работы
Продажа материалов и оборудования
Запись на обработку
ул. Софийская, 8, к. 3 т. 938-22-07
FINIKOR_171014 РЕКЛАМА

Журнал о клиентах Заправка ЛУКОЙЛ

На новую не хватает...

С ДЕКАБРЯ ЦЕНЫ НА НОВЫЕ ИНОМАРКИ ПОШЛИ В РОСТ. ОДНАКО ИХ ПОВЫШЕНИЕ ОТСТАВАЛО ОТ СКОРОСТИ ПАДЕНИЯ РУБЛЯ, И ПОД КОНЕЦ ГОДА ВСЕ АВТОПРОИЗВОДИТЕЛИ ПОСТАВИЛИ РЕКОРДЫ ПО ПРОДАЖАМ. А ПОСЛЕ НОВОГОДНИХ ПРАЗДНИКОВ НОВЫЕ МАШИНЫ СТАЛИ ЕЩЕ ДОРОЖЕ. ЦЕНА ЧАСТО ОКАЗЫВАЕТСЯ ШОКОВОЙ. ЧТО ДЕЛАТЬ ТЕМ, КТО РАССЧИТЫВАЛ ОБНОВИТЬ АВТОМОБИЛЬ, НО ПО СТАРОЙ ЦЕНЕ, И ТЕПЕРЬ НЕ МОЖЕТ ЭТОГО СДЕЛАТЬ? К СЧАСТЬЮ, ЕСТЬ ВТОРИЧНЫЙ РЫНОК, НА НЕМ ЦЕНЫ РАСТУТ МЕДЛЕННЕЕ, ОН НЕ ПРИВЯЗАН ТАК ЖЕСТКО К КУРСУ ВАЛЮТ, И МАШИН, СПОСОБНЫХ КОНКУРИРОВАТЬ С НОВЫМИ, НА НЕМ ХВАТАЕТ.

Текст: Борис Игнашин

Фото: NNM.ME

Не секрет, что машину покупают новой исключительно ради душевного спокойствия и выбора «своей» комплектации. Ресурса у многих авто хватает куда больше, чем на пару лет беспроблемной эксплуатации. Кузова у большинства иномарок тоже не гниют, как старые «жигули», да и обслуживание авто находится на хорошем уровне. Часто трехлетнюю машину сложно отличить от новой, при условии что владелец относился к ней аккуратно. Но покупка «почти новой» машины на вторичном рынке чревата приобретением аварийной машины, залоговой или же использовавшейся в такси либо в другой отрасли с крайне высокой нагрузкой. К тому же существует категория машин, которые находятся в особой группе риска. В первую очередь это спортивные машины и топовые «горячие» версии обычных, коммерческий транспорт, самые простые комплектации моделей, которые замечены в использовании в качестве такси и машины с проблемными моторами и КПП.

Почему не стоит покупать подержанную спортивную машину или горячий хэтчбек на вторичном рынке, наверное, понятно. Такую машину покупали вовсе не для того, чтобы ездить в церковь по субботам. Скорее всего, каждую субботу на ней «отжигали», и это не считая ежедневных прохватов. К тому же форсированные моторы имеют меньший ресурс и дороже в эксплуатации, а жесткую подвеску и низкопрофильную резину проще повредить. Машины представительского класса с самыми мощными моторами тоже в группе риска, вряд ли их покупали только из соображений престижа, скорее всего, владелец ценил отнюдь не только комфорт, но и скорость.

Простейшие машины, часто с простыми моторами и минимальными комплектациями, как это ни странно, тоже не лучший выбор. Даже если ее не использовали в такси, ликвидность такого авто будет не очень высокой. Дело тут не только в мощности мотора и удобствах, у нее хуже шумоизоляция и хуже тормоза, на ее эксплуатации могли попытаться сэкономить бывшие владельцы. Часто такую машину покупают для наемного водителя, используют как служебную или как такси и так далее. Это только кажется, что нет ничего страшного в машине из такси, ведь известно, что большие пробеги не так сильно сказываются на ресурсе мотора при интенсивной эксплуатации. Но в машине есть еще много узлов, ресурс которых будет зависеть от километража. Это трансмиссия, валы, шрусы, подшипники, КПП. А также тормоза и, как ни странно, радиаторы системы охлаждения, системы климат-контроля. Часто починить мотор куда проще, чем отремонтировать множество других «мелочей».

И наконец, стоит серьезно отнестись к проблеме выбора машины с надежными агрегатами. Казалось бы, если машине всего несколько лет, то ресурса там еще очень много… Но, к сожалению, слишком часто оказывается так, что современные двигатели могут иметь неожиданные дефекты и смешной ресурс, да и коробки передач не отстают, причем в группе риска не только АКПП, но и обычная механика. Что же до мотора, тут в первую очередь в группу риска попадают турбированные моторы, которые теперь можно встретить на машинах всех классов. Двигатель с турбиной не только приятнее везет, он требует более высокой культуры обслуживания и внимательного отношения. Чего, к сожалению, нельзя гарантировать, если машиной пользовались не вы. Впрочем, и атмосферные моторы тоже не панацея, и если ошибки моторов BMW вполне объяснимы попыткой выжать минимальный расход топлива при очень приличной мощности и усложнением конструкции, то простейший 1.6 VW серии CFNA просто явился сюрпризом, которого сложно было ожидать. Так что без выяснения всей подноготной комплектации будущей покупки не обойтись.

Что же выбрать на вторичке, чтобы шансы на проблемы были минимальными? Пожалуй, это будут далеко не самые яркие и престижные машины. Лучше всего смотрятся достаточно простые модели.

Класс B+ «Рено Логан», «Киа Рио»

«Логан» подкупает надежностью и простотой, граничащей с примитивизмом, хорошей управляемостью и надежными подвесками. К тому же он вместителен, у него большой дорожный просвет и он интересен на ходу. Моторы надежны без исключений. Минусы — не самая удачная АКПП, но таких машин очень мало.

«Киа Рио» обладает очень престижным дизайном, выглядит существенно лучше одноклассников, дороже и больше. Хорошая эргономика и комфорт. Мощные и достаточно «долгоиграющие» моторы и АКПП, хотя и без огромного запаса по ресурсу, несколько сотен тысяч пробега он может не выдержать.

Класс C+

Opel Astra Family фактически представляет собой сильно задержавшийся на рынке автомобиль Astra H. Приятный дизайн, много машин с хорошей комплектацией и надежные моторы. Автоматическая коробка с двигателем 1.8 — оптимальное сочетание, да и эта коробка куда надежнее «механики». Хорошая управляемость, комфорт и обилие опций на любой вкус. Конструкция не слишком передовая, зато машина куда надежнее более новой Astra J, да и объем салона больше. И «Опели» не гниют, забудьте про эти байки.

Шкода Octavia A5 и A7. Два поколения этой машины очень неоднозначно приняты рынком. С одной стороны, высокая надежность шасси в целом и вызвавшие множество нареканий моторы, с другой стороны. Для поколения A5 лучшим выбором является старый восьмиклапанный мотор 1.6 с автоматической коробкой передач. Такое сочетание является одним из самых распространенных и при этом почти совершенно беспроигрышным. Более мощные моторы сделают машину куда менее надежной, особенно турбированные 1.4 и 1.8.

Новое поколение машины A7 получило новые турбомоторы, в которых исправлены ошибки и новый 1.6 с ременным приводом, тоже более надежный, чем тот, что используется на VW Polo Sedan. Но вот варианты с АКПП DSG все еще в группе риска, так что оптимальным будет сочетание атмосферного 1.6 и МКПП, доступное только на машинах 2014 года выпуска.

Класс D+

Уже упомянутую модель Škoda Octavia A7 можно считать представителем этого класса, по габаритам и комплектации она вполне подходит. Но тут есть свои лидеры. Toyota Camry в двух последних поколениях олицетворяет понятия «четко и федерально». И обладает вполне тойотовской надежностью, если речь идет о машинах с моторами объемом 2.0 и 2.5 (2.4) литра. Надежны и автоматы, и механика. Вот только салон не по рангу отделан недолговечными материалами и теряет вид в течение нескольких лет. Цена же при этом падает сравнительно мало. С другой стороны, эта машина в заботливых руках отъездит десяток лет без серьезных вложений, да и на ходу она хороша.

Не очень популярный Opel Insignia, как ни странно, — отличный выбор. Во-первых, на него очень сильно падает цена, сказывается эффект малого объема продаж. А во-вторых, машина очень хороша, не зря она получила титул автомобиля года в Европе. Для тех, кто не боится механических КПП, есть мотор 1.8, тот же, что стоит на модели Astra, надежный и простой. А для любителей «автоматов» есть сравнительно недорогие комплектации с дизельными двигателями мощностью почти до 200 л. с. А вот двухлитровые турбомоторы и 1.6 в эксплуатации себя «не проявили» и попадают в группу риска.

Текст: Дмитрий Полянский
Фото: GUNTHERS.COM

Водителей лишат прав... на курение?

АВТОМОБИЛИСТАМ ХОТЯТ ЗАПРЕТИТЬ КУРЕНИЕ ЗА РУЛЕМ. С ТАКИМ ПРЕДЛОЖЕНИЕМ ОБРАТИЛИСЬ В ГОСУДАРСТВЕННУЮ ДУМУ АКТИВИСТЫ РОССИЙСКОГО СОЮЗА МОЛОДЕЖИ.

Авторы запрета считают, что вредная привычка увеличивает опасность для дорожного движения, поскольку сигаретный дым может попасть водителю в глаза, отвлекает его от дороги и управления транспортным средством. Кроме того, водитель может отвлечься в момент прикуривания. «Мы предлагаем вынести в отдельный пункт правил дорожного движения запрет на курение за рулем во время движения для всех водителей вне зависимости от категории и типа транспорта. Учитывая мировой опыт, такая мера поможет сократить количество ДТП и сделать более безопасной ситуацию на дорогах», — говорится в обращении РСМ.

В организации отмечают, что правилами дорожного движения водителю запрещается «пользоваться во время движения телефоном, не оборудованным техническим устройством, позволяющим вести переговоры без использования рук». За нарушение этой нормы полагается штраф в 1,5 тысячи рублей.

«Практика показывает, что зачастую аварии происходят по вине водителей, нарушающих технику безопасности. Проще говоря, зачастую шоферы выпускали из-под контроля управление автомобилем по двум наиболее распространенным причинам: курение и (или) телефонные переговоры», — поясняется в обращении.

Направленное в Госдуму письмо активистов опубликовало на своем официальном сайте МВД России, выразив таким образом поддержку очередному запрету. При этом ни полицейское ведомство, ни активисты не приводят примеры доказанных случаев, когда причиной ДТП стала сигарета. Авторы также не уточняют, из какого именно «мирового опыта» позаимствована идея.

Депутат Госдумы, председатель парламентского комитета по транспорту Евгений Москвичев инициативу не поддержал, возразив, что запрещать курение в частной машине это все равно что врываться к человеку в квартиру и спрашивать, почему он не надевает дома тапочки.

Инициативу оценили скептически и эксперты по вопросам безопасности дорожного движения.

«Это популистская идея, — сказал заместитель председателя Общественного совета при ГУ МВД Петербурга и Ленобласти Александр Холодов. — Так можно додуматься до запрета любых отвлекающих действий, вплоть до запрета чесаться или ковырять пальцем в носу. Лучше бы авторы и законодатели обратили внимание на недопустимость пользования социальными сетями при управлении автомобилем. Думаю, инициативу против курения не примут в таком виде или серьезно отредактируют».

Правоохранительным органам следует употребить власть против недисциплинированных граждан, которые выбрасывают из машины окурки на дорогу.

Лидер общественной организации «СПб-авто» Святослав Данилов тоже считает, что ограничивать поведение человека внутри собственной машины нецелесообразно. Зато правоохранительным органам следует употребить власть против недисциплинированных граждан, которые выбрасывают из машины окурки на дорогу.

ГУБЕРНАТОР НАО ПОБЛАГОДАРИЛ РУКОВОДСТВО ООО «ЛУКОЙЛ-СЕВЕРО-ЗАПАДНЕФТЕПРОДУКТ» ЗА УЧАСТИЕ В МЕРОПРИЯТИЯХ «СЕВЕРНОГО ЗАВОЗА»

4 МАРТА 2015 ГОДА ИГОРЬ КОШИН ВРУЧИЛ ПОЧЕТНЫЕ ГРАМОТЫ Администрации Ненецкого автономного округа за личный вклад в организацию и обеспечение мероприятий опережающего северного завоза в населенные пункты округа по итогам 2014 года генеральному директору ООО «ЛУКОЙЛ-Северо-Западнефтепродукт» Максиму Хитрову и его заместителю—начальнику Северного регионального управления Юрию Дайнеко. По мнению администрации, дочернее предприятие компании «ЛУКОЙЛ» зарекомендовало себя надежным партнером региона в осуществлении северного завоза.

По морю через порт Архангельск и по реке Печора ООО «ЛУКОЙЛ-Северо-Западнефтепродукт» обеспечивает села и поселки округа качественным дизельным топливом Пермского и Ухтинского нефтеперерабатывающих заводов. В 2014 году объем поставок топлива по сравнению с предыдущим годом увеличился на 800 тонн. Это связано с обновлением дизельного парка на территории региона.

«В планах предприятия — модернизировать собственную нефтебазу в Нарьян-Маре и увеличить емкость парка с тем, чтобы уйти от поставок топлива по зимнику, а также реконструировать автозаправочную станцию в районе Полярной улицы», — рассказал Максим Хитров на рабочем совещании губернатора НАО с потенциальными поставщиками будущего завоза и руководством Заполярного района.

РЕКЛАМУ НА ДОРОГАХ ХОТЯТ РАЗРЕШИТЬ

СМОЛЬНЫЙ ПРЕДЛАГАЕТ РАЗРЕШИТЬ РЕКЛАМУ над проезжей частью и обочинами. Депутат Алексей Ковалев считает, что реализация данной инициативы — «прямой путь к тысячам новых жертв на дорогах». В ближайшее время вопрос будет рассматриваться на комиссии ЗакСа.

Проект спорной поправки предлагает исключить часть запретов из ГОСТ «Наружная реклама на автомобильных дорогах». Сейчас демонтаж конструкций с плакатами обостряет отношения Смольного с крупными компаниями. А городская казна из-за запрета лишается солидных денежных поступлений, что в условиях кризиса вызывает явное неудовольствие чиновников.

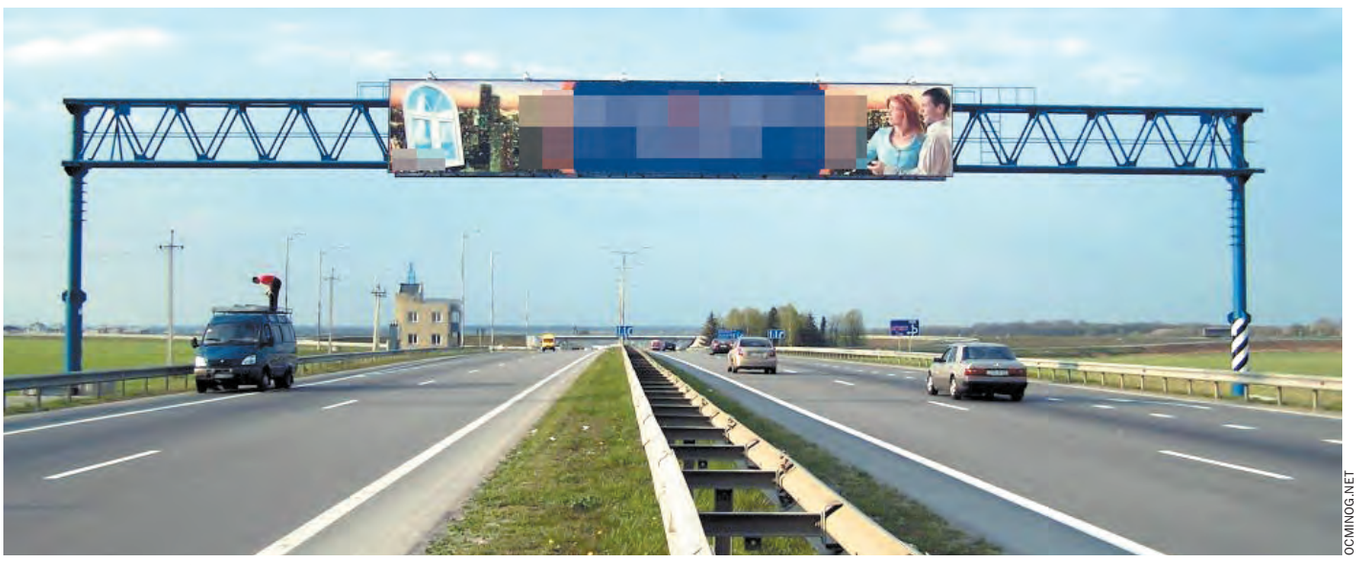
Однако депутат утверждает, что предложение Смольного незаконно и нарушает принцип приоритета жизни и здоровья граждан над экономическими интересами.

Конвенция о дорожных знаках и сигналах запрещает размещать плакаты и афиши, устанавливать приспособления, которые могут быть ошибочно приняты водителями за знаки или светофоры, ослеплять пользователей дороги или отвлекать их, создавая тем самым опасность для дорожного движения. В соответствии с федеральным законом реклама не должна иметь сходства с дорожными знаками.

ГОСТы прямо запрещают размещение рекламы над проезжей частью и обочинами, а также на разделительных полосах и сбоку от автомобильной дороги на расстоянии ближе 5 м от уличного бордюра.

«Есть также красные и зеленые вывески аптек, напоминающие светофоры, — комментирует председатель клуба «А-24» Денис Шубин. — Если ДТП произойдет, виновным признают водителя, невзирая на обстоятельства».

Эксперты общественной организации «СПб-авто» добавили, что нужно привести в соответствие с ГОСТами не только похожие под светофор мигающие вывески, но и яркие слепящие экраны. Бизнес может уступить общественным интересам: например, владельцы экранов на площади у метро «Московская» согласились снизить подсветку.



OCMINOG.NET

Туда, где нет дорог

Текст и фото: Алексей Лебедев

В ПОТОКЕ ОБЫЧНЫХ ГОРОДСКИХ АВТОМОБИЛЕЙ НЕТ-НЕТ ДА И ПОЯВЛЯЕТСЯ ВЫСОКИЙ БРУТАЛЬНЫЙ ВНЕДОРОЖНИК С СИЛОВЫМ ОБВЕСОМ, ЛЕБЕДКОЙ И ОГРОМНЫМИ ГРЯЗЕВЫМИ КОЛЕСАМИ. ЕГО БОРТА ПЕСТРЯТ НАКЛЕЙКАМИ, А НА ЭКСПЕДИЦИОННОМ БАГАЖНИКЕ КРАСУЕТСЯ НАБОР ПРИСПОСОБЛЕНИЙ ДЛЯ ИЗВЛЕЧЕНИЯ МАШИНЫ ИЗ БОЛОТА. НО РЕЧЬ СЕГОДНЯ ПОЙДЕТ НЕ О ТЕХНИЧЕСКОЙ ЧАСТИ, А О ТОМ, КТО ЭТИ, НЕ СОВСЕМ НОРМАЛЬНЫЕ С ТОЧКИ ЗРЕНИЯ ОБЫЧНОГО АВТОМОБИЛИСТА, ЛЮДИ И КАК ДОШЛИ ОНИ ДО ЖИЗНИ ТАКОЙ.

Ты думаешь только о том, чтобы найти точку и максимально обезопасить автомобиль при ее взятии.

Первый раз со скидкой

В Петербурге существует ряд внедорожных клубов, организующих, как правило, традиционные соревнования. Принять участие в них могут все обладатели машин, подходящих под требование спортивного регламента. Как ни странно, соревнования проводятся не как автомобильные. Официально это — спортивный туризм. Организаторы состязаний обычно заинтересованы в появлении новичков. В связи с чем впервые посетившие мероприятия пользуются некоторыми привилегиями. Например, платят меньший вступительный взнос. «Почему бы не проверить себя и машину, да еще и приятно провести время»? Такой вопрос поставили перед собой три года назад тогда еще обычные люди — наши сегодняшние собеседники.

– Первый раз мы решили просто попробовать. Приехали на обычном джипе и поняли для себя две вещи: первое — нам очень понравилось, второе — мы недостаточно подготовлены. Место, конечно, было в самом хвосте эшелона, да и более опытные участники несколько раз вытаскивали нас на тросе. Но главное, стало понятно — машина едет! Едет там, где, как казалось раньше, пройдет только танк. Но другие участники пользовались различным внедорожным снаряжением — лебедками, траками, внедорожными домкратами и другими полезными вещами. И мы приняли роковое решение — обзавестись таким же инвентарем и повторить. Тут и понеслось, — рассказывает Валерий, пилот команды.

ВЕЧЕРОМ КОСТЕР, ПЕСНИ ПОД ГИТАРУ, МЯСО НА УГЛЯХ, НОЧЬ В ПАЛАТКЕ... ВСЕ, В ТОТ МОМЕНТ Я ПОНЯЛ, ЧТО В МОЕЙ ЖИЗНИ ПОЯВИЛОСЬ НОВОЕ, ДОСЕЛЕ НЕИЗВЕДАННОЕ УВЛЕЧЕНИЕ.

Спортивный азарт

– Не только подготовка автомобиля, но и слаженная работа экипажа способна привести к победе, — говорит Анжела, штурман команды. — У нас один из самых многочисленных экипажей — 4 человека, пилот и три штурмана. Каждый занят своим делом и в работу коллег не лезет, этому мы учились 1,5 года. Но сейчас я хочу сказать о другом. Самый популярный вопрос, который мне задают: «Зачем тебе это нужно? Ты девочка, ты не должна фанатеть от этого!» Сегодня я хочу на него ответить. Помимо того что мы, конечно, все адреналинщики, существует такая вещь, как лес. Именно он — причина моего присутствия в экипаже. Лес заставляет забыть обо всех проблемах, ты думаешь только о том, чтобы найти точку и максимально обезопасить автомобиль при ее взятии. Ты не думаешь об усталости, ты способен оценить красоту, которую видишь вокруг себя, и насладиться этим великолепием. А благодаря одному из наших штурманов мы еще и по ходу движения слышим истории о данных местах и получаем исторические справки. Одним словом, я рекомендую всем «девочкам» сопровождать своих мужчин в таких приключениях или самим попробовать себя в роли пилотов!

– На первой же гонке я прочувствовал огромный выплеск адреналина, азарт, вдобавок меня поразили нетронутые уголки природы, места, где проходили соревнования, — поддерживает коллегу Денис. — В лагере, после гонки, я познакомился с другими участниками, очень интересными и разносторонними людьми. Вечером костер, песни под гитару, мясо на углях, ночь в палатке... Все, в тот момент я понял, что в моей жизни появилось новое, доселе неизведанное увлечение.

Тонкости спорта

Соревнования чаще всего проводятся по двум принципам: прохождение линейных участков (внедорожных трасс) и свободное ориентирование, когда задача участников — «собрать» максимальное количество контрольных точек. Каждая из них оценивается от 1 до 6 баллов, в зависимости от сложности подъезда. Очень часто точки находятся в болотах или подъезд к ним преграждают валуны и деревья. При этом в соответствии с действующим законодательством рубить или таранить деревья категорически запрещается. Судьи внимательно следят за такими нарушениями, а наказание для виновных всегда одно — аннулирование результатов и снятие с соревнований. В остальном экипаж имеет широкий простор для реализации тактических и стратегических замыслов. В этой дисциплине многое зависит не от подготовки машины, а от работы штурмана и мастерства пилота.

– На последнем соревновании «Маннергейм-весна» мы надеялись на призы. Но спорт есть спорт, и элемент непредсказуемости тут очень силен. Сначала, преодолевая брод, мы сорвали пломбу с лебедки. В нашем классе пользоваться ею запрещено, но на

машине она стоит и пломбируется перед стартом. Это минус 40% от результата. Но шансы сохранялись. Сохранялись до потери ШРУСа. Машина неожиданно стала заднеприводной. Но даже в условиях штрафа за лебедку и потери переднего привода мы привезли четвертое место. И это гораздо ценнее, нежели первое, но в идеальных условиях, — рассказывает Алексей, штурман.

По мнению призеров соревнований, вопреки расхожему мнению о том, что джипер получает несказанное удовольствие от процесса выкапывания застрявшей машины, для победы застревать нельзя. Ну или почти нельзя. По некоторым оценкам, для получения призового результата экипаж может позволить себе извлекать застрявшую машину не более 40 минут за 5-6 часов соревнований. Иначе кубка не видать.

Спортивный азарт подогрела и возможность получать официальные спортивные разряды. Пара десятков петербургских и областных джиперов в этом году стали разрядниками по спортивному туризму. А вот до мастеров спорта им предстоит потеть довольно долго.

ОРГАНИЗАТОРЫ СОРЕВНОВАНИЙ УСТРАИВАЮТ ДЛЯ ЖЕЛАЮЩИХ МАСТЕР-КЛАССЫ, ПОЗВОЛЯЮЩИЕ ПОВЫСИТЬ ВОДИТЕЛЬСКОЕ МАСТЕРСТВО И ПОНЯТЬ ГРАНЬ ДОЗВОЛЕННОГО НА БЕЗДОРОЖЬЕ ПРИМЕНИТЕЛЬНО К СВОЕМУ АВТОМОБИЛЮ.

Как в любом спорте, джиперы сталкиваются и с бюрократической составляющей. Так, некоторые участники стремятся повысить свой результат написанием протестов на своих конкурентов. Придраться можно к соответствию подготовки машины соперника текущему регламенту или к нечеткой фотографии при фиксации точек. Правила есть правила, но большинство участников таких людей недолюбливает.

Цена удовольствия

Бытует мнение, что внедорожные соревнования очень дороги, поскольку «убивают» машину. Чаще всего так оно и есть. Тем не менее есть две альтернативы: новички и спортсмены, не претендующие на призовые места, довольно часто проезжают дистанцию в щадящем режиме. Сложность тут лишь в том, что средний владелец внедорожника не понимает возможностей машины и не может оценить степень штатных и критичных нагрузок. Очевидно, отсюда и пошла поговорка «Чем круче джип, тем дальше идти за трактором». Для решения данного казуса организаторы соревнований устраивают для желающих мастер-классы, позволяющие повысить водительское мастерство и понять грань дозволенного на бездорожье применительно к своему автомобилю.

Вторая группа спортсменов практически полностью готовит и ремонтирует машину своими силами. Нередки случаи, когда такие люди устраивают довольно сложный ремонт прямо в лесу. Ну а те, кто обслуживает машину на сервисе и бьется за награды, вынуждены платить за удовольствие довольно значительные суммы. Но это их не останавливает. На то он и спортивный азарт.

Citroen C4 Седан: правильный выбор

НОВЫЙ CITROEN C4 СЕДАН БЫЛ СОЗДАН В РАМКАХ ПРОГРАММЫ РАСШИРЕНИЯ ВЛИЯНИЯ МАРКИ НА МЕЖДУНАРОДНОМ РЫНКЕ В ПОПУЛЯРНОМ СЕГМЕНТЕ СЕДАНОВ С-КЛАССА.

Экстерьер C4 Седан напоминает более крупный Citroen C5. Линии кузова изящны и в полной мере передают современные тенденции стиля. «Лицо» машины выглядит довольно агрессивно и одновременно содержит некую претензию на премиум-класс. Верхняя часть переднего воздухозаборника украшена традиционным двойным шевроном — знаком отличия Citroen. Дополнительное осветительное оборудование состоит из противотуманных фар и светодиодных полос дневных ходовых огней. Интересно выполнена нижняя кромка бампера.

В салоне C4 Седан очень просторно. Внутреннее убранство и консоль выполнены в стиле хэтчбека Citroen C4. Задние пассажиры не почувствуют дискомфорта за счёт удлиненной колёсной базы автомобиля. Посадка в автомобиль удобная. Рулевое колесо правильной формы и имеет возможность регулировки по глубине и высоте, что в совокупности с регулировками анатомического сиденья позволяет чувствовать себя комфортно практически любому водителю.

Автомобиль комплектуется музыкальной системой CD MP3 с разъёмами USB и AUX и система климат-контроля. Присутствуют также и популярные системы, перекочевавшие из более высокого сегмента. Это поворотные ксеноновые фары, камера заднего вида, панорамная крыша. Шумоизоляция на высоком уровне. Материалы отделки радуют качеством и эргономичностью.

В целом, автомобиль весьма резвый и проворный. Стоит упомянуть о том, что в Россию поставляются Citroen C4 Седан с высокотехнологичным турбированным мотором, который был совместно разработан инженерами из PSA Peugeot Citroen и BMW. Линейка силовых агрегатов включает: 150-сильный турбомотор с 6-АКПП; 115-сильный двигатель VTi объемом с 5 МКПП; 120-сильный мотор VTi с АКПП.

Автомобиль подходит как для езды в городе, так и для далёких поездок. Автомобиль создан специально для России, с учетом дорожных и климатических условий.

Базовое оборудование включает в себя: металлическую защиту картера; усиленную подвеску; антиблокировочную систему тормозов; электронную систему распределения тормозных усилий; систему помощи при экстренном торможении; зеркала заднего вида с электроприводом и подогревом; заднее сиденье, складывающееся в отношении 2/3; регулировку сиденья водителя по высоте; передние электростеклоподъёмники; воздуховоды для ног задних пассажиров увеличенного сечения; хромированные молдинги боковых стекол; полноразмерное запасное колесо.

Обобщив всё вышесказанное, можно смело утверждать, что Citroen C4 Седан полностью приспособлен к эксплуатации в условиях российского климата. И занимает лидирующие позиции среди автомобилей своего класса.

ПРОГРАММА ПО УТИЛИЗАЦИИ ОТ CITROEN

Выгода при покупке Citroen C4 Седан по «Программе утилизации от Citroen»!
При обмене автомобиля с пробегом любой марки на новый автомобиль Citroen C4 Седан или при утилизации автомобиля:
- компенсация по Trade-in в размере 60 000 рублей на продажу C4 Седан;
- компенсация по утилизации в размере 70 000 рублей на продажу C4 Седан (при снятии автомобиля с учета и сдаче его в утилизацию);
- условия данной специальной программы могут комбинироваться с другими специальными предложениями на автомобили Citroen, кроме программы CITROENSelect.

Подробности вы можете получить по адресу:
Салон «Citroen». Выборгская наб., 57, корп. 2 и пр. Маршала Жукова, д. 82, лит. А
Ежедневно с 9.00 до 21.00
или по телефону (812) 644-00-00

журнал-советник Заправка ЛУКОЙЛ

ВСЕРОССИЙСКУЮ ИЗВЕСТНОСТЬ БОРИСУ СМОЛКИНУ ПРИНЕСЛА РОЛЬ ДВОРЕЦКОГО КОНСТАНТИНА В СИТКОМЕ «МОЯ ПРЕКРАСНАЯ НЯНЯ». ОДНАКО В ПЕТЕРБУРГЕ АКТЕРА ЗНАЮТ И ЛЮБЯТ ДАВНО. ОН МНОГО ЛЕТ РАДОВАЛ СВОИХ ПОКЛОННИКОВ НА СЦЕНЕ ТЕАТРА МУЗЫКАЛЬНОЙ КОМЕДИИ, В ЕГО ПОСЛУЖНОМ СПИСКЕ ДВАДЦАТЬ КИНОРОЛЕЙ. В ЭКРАНИЗАЦИЯХ ОПЕРЕТТ БОРИС СМОЛКИН ПЕЛ ЗА ИГОРЯ ДМИТРИЕВА В «ЛЕТУЧЕЙ МЫШИ» И ЗА ВИТАЛИЯ СОЛОМИНА — В «СИЛЬВЕ». А ЕЩЕ ОН ОЗВУЧИВАЛ ОГРОМНОЕ КОЛИЧЕСТВО ЗАРУБЕЖНЫХ ФИЛЬМОВ, В ТОМ ЧИСЛЕ ЛЕГЕНДАРНЫЕ «ЗВЕЗДНЫЕ ВОЙНЫ».

Текст: Ольга Журавлева
Фото: Владимир Бертов, Константин Гаврильчик

Борис Смолкин: «Я не лихач»

– Борис Григорьевич, говорят, вы автолюбитель с небольшим стажем. Почему?

– Честно говоря, я не придавал никакого значения тому, что не вожу машину. А сел за руль случайно. Тогда снимался в картине, где мой герой должен был водить машину. Спросил у водителей, которые работают в съемочной группе, как это делается. А еще у нас есть дача. И я загорелся идеей купить автомобиль. Признаюсь, что особо свободных денег в жизни у меня никогда не было. Но тут как раз настал период, когда я смог приобрести «неубитую» машину. И я пошел учиться ее водить.

– Загородный дом расположен далеко от Петербурга?

– Наша дача находится почти на границе с Финляндией, так что это совсем не рядом. Но природа там очень пышная и красивая. Правда, поначалу тут стояла только времянка, дом построили намного позже. В силу своего близкого расположения к Финляндии он был построен по финской технологии. В Скандинавских странах, когда идет строительство, стараются не вырубать деревья вокруг. Так строили и наш дом, и даже одно дерево, которое «не вписывалось» в проект, осталось встроенным внутрь веранды. Ствол пропустили через ее крышу. И оно спокойно растет дальше.

– На дачу приходится часто ездить?

– Вообще-то я всегда ощущал себя городским жителем. Но в последние годы стал получать удовольствие от загородной жизни: тишина, воздух, природа. Хожу в лес, за грибами, на речку. Красота! Поэтому стараюсь выбираться за город чаще.

– Учились водить машину по-настоящему?

– Ну, не совсем по-настоящему, потому что я с инструктором ездил как можно больше, но не столько, сколько положено. А когда наступил момент сдавать на права, я очень легко сдал. Выдали мне водительское удостоверение, и я начал думать о покупке машине. Мой старший сын к тому времени уже имел автомобиль. Он и помог мне выбрать машину. Мне понравился «Фольксваген Джетта». Но в наличии его не было, надо было долго ждать, а ждать не хотелось. И поскольку я учился на «Ауди», то взял трехлетний автомобиль этой марки. Так сложилось, что я хорошо чувствую габариты машины. Легко паркуюсь, аккуратно еду в потоке. Я уже на своей машине через всю Финляндию и Швецию проехал.

– Значит, машина стала частью вашей жизни?

– Да, теперь без автомобиля не обойтись.

– Гаишники вас узнают?

– Я не лихач, но получается, что если я не нарушаю правила дорожного движения, то это делают другие и в результате возникают какие-то внештатные ситуации на дороге. Вот тут меня и узнают. Самый частый и странный вопрос, который я все время слышу: «Где няня?» Ну, глупости, конечно. А вообще сотрудники ГАИ чаще всего очень корректны. Вообще я больше люблю ездить по городу. Трассы — это не мое.

– Ужесточение наказаний за нарушения на дороге — это правильно?

– Я отношусь к этому положительно. Вот был на гастролях в Израиле и узнал, что там за появление в нетрезвом виде за рулем дают три года тюрьмы. Я с этим категорически согласен. И там никому в голову не приходит дать взятку полицейскому. Однако одними штрафами проблему не решить, как мне кажется. Даже если бы за то, что водитель не пропустил пешехода на «зебре», его штрафовали не на 1000 рублей, а на 1000 евро, штраф сработал бы лишь при условии, если бы его брал не постовой. Надо рыть тоннель с двух сторон. Иначе это бессмысленно. В головах порядка нет!

– Как, по вашему мнению, водитель должен вести себя на дороге?

– Нужно относиться к другим участникам движения так же, как ты хотел, чтобы относились к тебе. Я для себя постановил, что если автобус показывает левый поворот, я его пропускаю, потому что он на работе. Ему нужно людей довезти. Мне тоже надо ехать, но я один, а там много пассажиров. Не приемлю тех, кто ездит так, словно он один на дороге. У нас ведь человек, севший на ритуальную машину — так я называю эти огромные черные внедорожники дорогущих марок, — считает, что он хозяин дороги. Очень некультурно они ездят: не показывают повороты, перестраиваются как хотят, едут с неоправданной скоростью.

– Часто такие встречаются?

– Конечно. И не только в Москве и Петербурге. Я был на гастролях в одном из городов Сибири, и водитель повез меня на телевидение. Мы ехали на обычной «девятке» и уже перестроились в правый ряд, чтобы повернуть направо. Вдруг из кустов выскакивает толстомордый, толстозадый человек с палкой. Останавливает и начинает орать: «Ты что не смотришь назад!» Через какое-то время мимо нас проносится ритуальный черный гробик и машина сопровождения. У моего водителя отобрали права, я подошел к машине ДПС, которая стояла в кустах, и сказал, что буду жаловаться начальнику местного ГАИ. Водитель мне сказал, что не имеет смысла, потому что на этом гробике проехал губернатор. Однако утром мы пришли в городское ГАИ, где начальник оказался вполне вменяемым человеком и тут же вернул парню права. А ведь человек мог остаться без работы из-за этого административного восторга.

Новый TIGGO 5 размер имеет значение

Пятая редакция Tiggo появилась на российском рынке летом прошлого года, но версия с автоматической коробкой передач стала доступна сравнительно недавно. В тест-драйве приняла участие топовая комплектация — CVT Comfort — с двухлитровым атмосферным мотором, вариатором и приводом на передние колеса. Полноприводных версий пока нет.

Текст: Борис Игнашин
Фото: chery.ru

Больше и дороже

Пятое поколение Tiggo мало напоминает своих предшественников. Машина стала заметно больше, причем прибавила она по всем направлениям: в длину, ширину и высоту. Разница в размере особенно очевидна в салоне, сразу заметно, что машина перешагнула через класс по своим потребительским качествам. Внешность тоже изменилась. В ней не осталось даже намека на старый дизайн, напоминавший о былых Тойотах RAV4, теперь это «коктейль» из новых модных элементов. В профиль новый Tiggo больше всего напомнил хондовские кроссоверы CR-V последних двух поколений, но явных образцов для подражания у него нет. Просто собрание удачных дизайнерских решений обрело новую жизнь и выглядит цельно и приятно. Что до новизны, искать ее не стоит. А вот качество проработки деталей очень радует — вполне европейское, и сборка с окраской не заставляют припоминать аргумент о невысокой цене. Тем более что цена нового Tiggo не так уж и мала. До корейских и японских авто еще далеко, но ценовой разрыв с прошлыми моделями Tiggo велик.

Спереди в салоне ожидаемо много воздуха, а хода продольной регулировки сидений хватит и гигантам ростом под два метра. Сзади запас пространства в длину очень большой, а если спереди сидит человек невысокий — то даже из-

быточный. По ширине места тоже хватает, трое крупных людей помещаются без проблем, а подушка сиденья отформована так, что третий себя лишним не ощущает. При увеличении салона не пострадал и объем багажника, он легко вместит коляску или пяток крупных чемоданов.

Качество отделки салона, опять же, краснеть не заставит: пластмасса подобрана отлично, очень приятный дизайн, и по эргономике особенных просчетов нет. Странно, что управление климатом в машине не автоматизировано. Несмотря на наличие электроприводов заслонок и электронную регулировку скорости вращения вентилятором, авторежима нет, так что это не тянет даже на автоматический кондиционер. А ведь до полноценного климат-контроля оставался один шаг. Зато имеется мультимедийная система с огромным цветным экраном, который используется и для камеры заднего вида. Качество звука вполне приличное, но интерфейс, мягко говоря, не самый удачный. Да и флешки с файловой системой NTFS магнитола не видит. Впрочем, этой бедой часто грешат мультимедийные системы куда более дорогих авто.

Водителю будет удобно

Эргономика водительского места предполагает высокую, почти вертикальную посадку. К сожалению, качество кресла оставляет желать лучшего. Явно неудачный профиль спинки раздражает излишним давлением в районе лопаток, да и подушка сиденья коротковата, колени повисают в воздухе. У пассажирского сиденья проблем со спинкой нет, но зато установлено оно очень уж высоко. Руль с достаточным запасом по регулировкам позволяет принять оптимальное положение, если бы не одно но — высоким водителям не видно верхней части спидометра. Спасает возможность продублировать его показания на цифровом дисплее комбинации приборов. Она, кстати, прекрасно читается, не перегружена шкалами, имеет два колодца с привычным набором стрелочных приборов: спидометром, тахометром, указателем температуры и объема топлива. В целом машина ощущается удобной для водителя. Никаких сильно раздражающих факторов не выявлено.

На тест-драйве нам досталась машина с автоматической коробкой передач, которые начали продавать в России совсем недавно. Для «автоматизации» Tiggo выбрали вариатор и, похоже, не прогадали. Основной претензией к версиям с РКПП была шумность, а еще некоторые водители жаловались на неудачную моментную характеристику двигателя — он был не слишком тяговит на малых оборотах. Новая коробка полностью исправила эти недостатки. Шум двигателя почти не заметен даже при динамичном городском движении. Двухлитровая четверка постоянно держится в оптимальном режиме, радуя тягой и не раздражая визгом. Проблемы появляются только при попытке ехать «в пол», звуковой контраст впечатляет. Динамики прибавляется не так много, как шума мотора, он заглушает все остальные звуки. Нареканий же по остальным ходовым качествам нет. Подвеска настроена плотно и достаточно комфортно, управляется машина спокойно и удобно. Даже реактивное действие на руле «породистое» и на асфальте мало отличается от лучших из японских и европейских соседей по классу. На бездорожье хотелось бы более мягкой подвески и более «ватного» рулевого, но машина явно асфальтовая, полный привод пока не предлагается даже в качестве опции. Так что неплохие параметры геометрической проходимости скорее придадут дополнительной уверенности и позволят «ходом» преодолевать проблемные участки, длительное же движение по плохой дороге попросту невозможно.

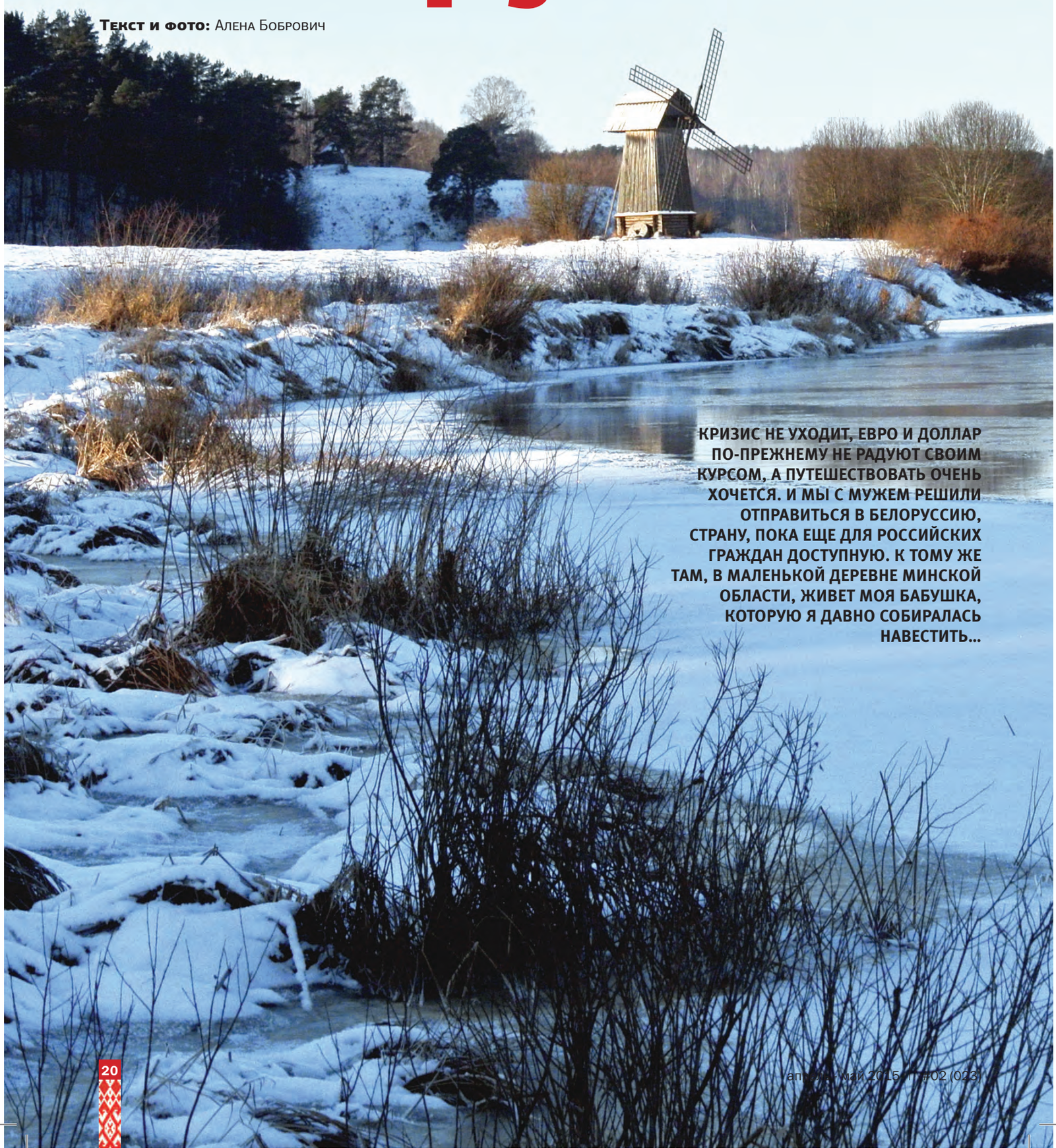
Тормоза на машине работают хорошо, АБС вступает вовремя, уводы при торможении на миксте минимальны и легко парируются рулем. Однако присутствует нервное отношение к неровностям дороги, которое встречается и на куда более дорогих авто, да и усилия на педали слишком «ватное» и до «отлично» машина недотягивает.

Скорее да, чем нет

Идиллическая картина большого кроссовера за сравнительно скромную сумму омрачается тем, что такой машине обычно полагается и салон с более высоким качеством отделки… А в Tiggo сиденья из не очень натуральной кожи и с цветной строчкой соседствуют с аккуратной и качественной, но все же дешевой и гулкой пластмассой. Есть и откровенные просчеты в комплектации. Нет, к примеру, подогрева зеркал, и огромные лопухи проходится чистить от снега вручную. Машина явно пахнет маслом после активного движения, и ручной тормоз через пару дней теста вдруг дал слабину, его свободный ход увеличился в несколько раз. Динамика — на пределе комфорта, и любые попытки ехать быстрее жестко пресекаются коробкой и шумоизоляцией. С последней вообще есть проблемы. На трассе в первую очередь начинает подвывать трансмиссия, а после 130 км/ч возникают аэродинамические шумы — и мотор заявляет о себе даже при размеренном движении. Однако общее впечатление от нового Tiggo положительное. На такой машине уже приятно и не стыдно ездить каждый день, а если нужно много места сзади, то это очень неплохой вариант. Одно но — не так уж и дешевы новые китайские кроссоверы, и за возросшее качество приходится платить уже вполне сопоставимые с ценой недорогих европейских и корейских аналогов суммы.

Молодость моя — Белоруссия

Текст и фото: Алена Бобрович



КРИЗИС НЕ УХОДИТ, ЕВРО И ДОЛЛАР ПО-ПРЕЖНЕМУ НЕ РАДУЮТ СВОИМ КУРСОМ, А ПУТЕШЕСТВОВАТЬ ОЧЕНЬ ХОЧЕТСЯ. И МЫ С МУЖЕМ РЕШИЛИ ОТПРАВИТЬСЯ В БЕЛОРУССИЮ, СТРАНУ, ПОКА ЕЩЕ ДЛЯ РОССИЙСКИХ ГРАЖДАН ДОСТУПНУЮ. К ТОМУ ЖЕ ТАМ, В МАЛЕНЬКОЙ ДЕРЕВНЕ МИНСКОЙ ОБЛАСТИ, ЖИВЕТ МОЯ БАБУШКА, КОТОРУЮ Я ДАВНО СОБИРАЛАСЬ НАВЕСТИТЬ...

В гости к Пушкину и Довлатову

Естественно, наш путь лежал через Ленинградскую и Псковскую области. Мы выехали утром в будний день, Киевское шоссе оказалось свободным. Нашему Škoda Yeti не пришлось толкаться среди машин, и мы в бодром темпе двигались вперед. Не заметили, как пересекли границу с соседней областью. Дорога до Пскова оказалась очень комфортной. И уже через четыре часа мы проезжали мимо старинного города. Останавливаться, чтобы полюбоваться на Кремль, не стали, ибо мы запланировали ночевку в Пушкинских Горах.

В поселке мы оказались, когда уже стемнело. Поселились в гостинице и отправились ужинать в ресторан «Лукоморье».

– Мест нет, еды тоже, — сообщили нам суровые официантки в белых [illegible]чках. — Ждем три [illegible] группы. И в соседнем [illegible] тоже не сможете поужинать, у нас сезон — столики нужно было бронировать заранее.

Мы не расстроились. Но для себя поняли, что со времен Довлатова, который так ярко описывал свое посещение ресторана в повести «Заповедник», здесь ничего не изменилось.

На следующее утро мы отправились в усадьбу Михайловское. Посидели на скамейке Татьяны Лариной, обошли дом, в котором жил Александр Сергеевич, подержались за ручку избушки его не менее знаменитой няни Арины Родионовны, прислонились к дубу (согласно легенде тому самому, из «Руслана и Людмилы») и, естественно, полюбовались на псковские дали. Всем, кто не был в Пушкинских Горах, советуем посетить, а кто был — повторить. Имение у самого знаменитого русского поэта было очень живописным.

Заглянули мы и в музей Довлатова — покосившийся, не отапливаемый зимой домик в деревне Березино, где писатель жил, когда работал экскурсоводом в заповеднике. А затем посетили Зооград. Почти все обитатели этой «усадьбы»: медведица, рыси, волки, лоси, косули — были найдены местными жителями в лесу. В экологический парк они попали детенышами. Биологи вырастили их и оставили у себя. Естественно, хищники живут в вольерах. А все остальные спокойно гуляют по территории. В наш приезд в Пушкинских Горах было холодно, и многие обитатели попрятались. Но мы познакомились с новичком — недавно поселившейся здесь выдрой по кличке Колбаса. Она выбежала нам навстречу из-под разлапистой ели. Побегала вокруг и снова спряталась под елку. Ее тоже нашли местные жители, теперь она прописана в Пушкинских Горах и будет счастливо жить здесь до глубокой старости.

Сами себе навигатор

Следующим пунктом назначения был белорусский город Витебск. Навигатор Google любезно сообщил, что если мы пересечем границу рядом с городом Невелем, то будем в пункте назначения через четыре часа.

До Невеля мы доехали. Но тут наш навигатор стал показывать среднюю температуру по Европе: почему-то предложил нам отправиться в обратную сторону… Помучившись с настройками, решили его выключить. И поехали по указателям.

О том, что мы на границе Российской Федерации, догадались по полосатым столбикам вдоль шоссе. Ехали медленно, осматривались по сторонам — искали пограничников. Нас остановили. Российские пограничники багажник проверять не стали, полистали наши российские паспорта и пожелали хорошей дороги. Их белорусских коллег мы так и не увидели.

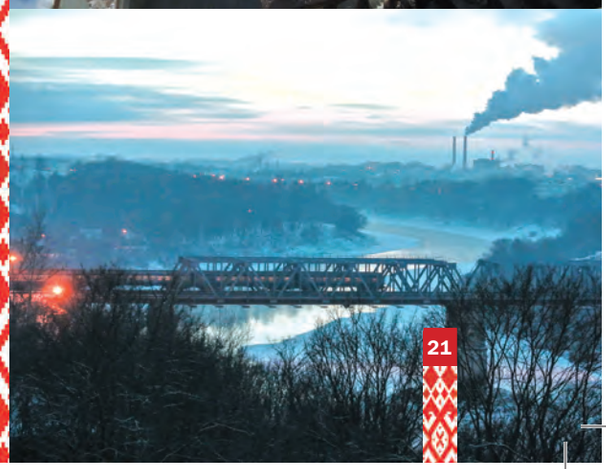
От Невеля до Витебска всего около 140 километров, и мы планировали преодолеть это расстояние меньше чем за два часа. В результате потратили вдвое больше. Дорога раздваивалась, указатели были не везде, и мы полагались на собственную интуицию. Интуиция подводила через раз, иногда сворачивали не в ту сторону. А пешеходы вдоль трассы прогуливаются редко, дорогу не спросишь. Но до Витебска в этот вечер мы все-таки добрались.

Родина Марка Шагала

Когда мы только собирались в Белоруссию, я спрашивала своих знакомых, проживших в Витебске много лет, что за один день посмотреть в этом городе.

– Музей Шагала, амфитеатр Славянского базара, Успенский собор и Успенскую лестницу, самый маленький памятник Пушкину, — перечисляли они. — В общем, идите в центр, все сами увидите.

Переночевав в гостинице, мы выдвинулись в центр Витебска. Остановились на набережной Двины. Осмотрелись по сторонам. И поняли, откуда столько воздуха в картинах Марка Шагала. Город оказался очень просторным, широкие дороги и улицы, легкая архитектура. Витебск расположен на холмах, и когда двигаешься по нему, возникает ощущение полета: или ты летишь



куда-то сам, или окружающие парят над землей.

Естественно, мы поднялись по Успенской лестнице — тоже очень воздушной — к восстановленному Свято-Успенскому собору. Памятник Пушкину специально не искали, набрели на него случайно. Увидев, поняли, почему нам советовали на него посмотреть. Памятник очень маленький, Александр Сергеевич не возвышается на пьедестале, а смотрит тебе в глаза. Судя по табличке, Пушкин был здесь за 200 лет до нас. Надеемся, что Витебск ему тоже понравился.

Амфитеатр Славянского базара — самая большая концертная площадка в уютном Витебске. Летом здесь проходят концерты, а зимой народ катается на коньках.

Кстати, из-за роста евро и доллара Белоруссия нам показалась не такой дешевой, как раньше. Местные банки держат нос по ветру, и курс меняется в зависимости от ситуации. В белорусском бистро, куда мы забежали перекусить, оставили 200 000 местных рублей на двоих (1000 российских рублей). В таком же заведении в Петербурге мы бы потратили меньше. Но не в деньгах счастье.

Хатынь

На следующий день мы собирались посетить Хатынь и добраться до деревни моей бабушки. Знаменитый мемориал и никому не известная деревня находятся в Минской области, но в разных сторонах от столицы Белоруссии.

Навигатор отдохнул и вел нас правильным курсом. Хотя в данном случае мы бы сориентировались без его помощи. Уже при въезде на главную трассу Минской области, начинают появляться указатели «Хатынь». Мемориальный комплекс находится в лесу, в шести километрах от основной трассы. Но и к нему, естественно, ведет хорошая дорога.

72 года назад, 22 марта 1943 года, на этом месте фашистами были сожжены 149 жителей, половина из них — дети. От домов остались только фундаменты и печи — они сохранились до сегодняшнего дня. Хатынь стала скорбным мемориалом не только одноименной деревне, но и миллионам белорусов: расстрелянным, сожженным заживо, замученным в годы Великой Отечественной войны. Их памяти и посвящен этот мемориальный комплекс. Здесь хочется помолчать и тихо поплакать. И если у вас слабое сердце, то лучше сюда не приезжать…

Деревня Пильковщина, где живет моя бабушка, упоминается даже в Википедии. Это родина известного белорусского поэта Максима Танка (в Минске его именем назван Белорусский педагогический университет). Но навигатор о существовании такой деревни даже не подозревал…

Находим ближайший поселок покрупнее и движемся к заветной цели. В Пильковщине я была много раз, но на машине пришлось добираться впервые. Поэтому названия деревень, поселков и районов мне ни о чем не говорили.

Разумеется, навигатор повел нас коротким путем. Мы ехали не по основным шоссе, которыми так славится Белоруссия, а сельскими дорогами. Но и они, по сравнению с российскими, в приличном состоянии: нас не подбрасывало на кочках, особых рытвин и ям в асфальте мы также не обнаружили.

Наконец, я увидела знакомые названия. Впереди был знаменитый курорт Нарочь, а значит, наша деревня уже недалеко. Мы успели доехать засветло.

Добро пожаловать домой!

Мы хотели задержаться в Минской области. Посетить несколько замков, заехать в город Бобруйск, но испортилась погода. И мы поняли, что лучше приехать в другой раз: ледяной ветер и осадки — не лучшие компаньоны во время прогулок.

Возвращаться решили другой дорогой: через Полоцк. До границы ехали четыре часа. Заметили, что белорусы не стесняются через каждые несколько километров ставить знаки, указывающие, сколько осталось до ближайшего туалета, заправки или кафе. Это очень удобно: путешественники благодаря таким «шпаргалкам» могут рассчитать свои силы.

Кстати, бензин в Белоруссии в два раза дороже российского. И мы порадовались, что, въезжая в страну, залили полный бак. Нам его, конечно, не хватило на всю дорогу, но какое-то время мы не думали о горючем.

Останавливаться в Полоцке из-за плохой погоды не стали. Лишь забежали в ближайший магазин, чтобы потратить оставшиеся белорусские рубли, и поехали дальше.

На границе нас встретил только российский погранконтроль. Пока они рассматривали наши фотографии в паспортах, мы обратили внимание на шлагбаум впереди.

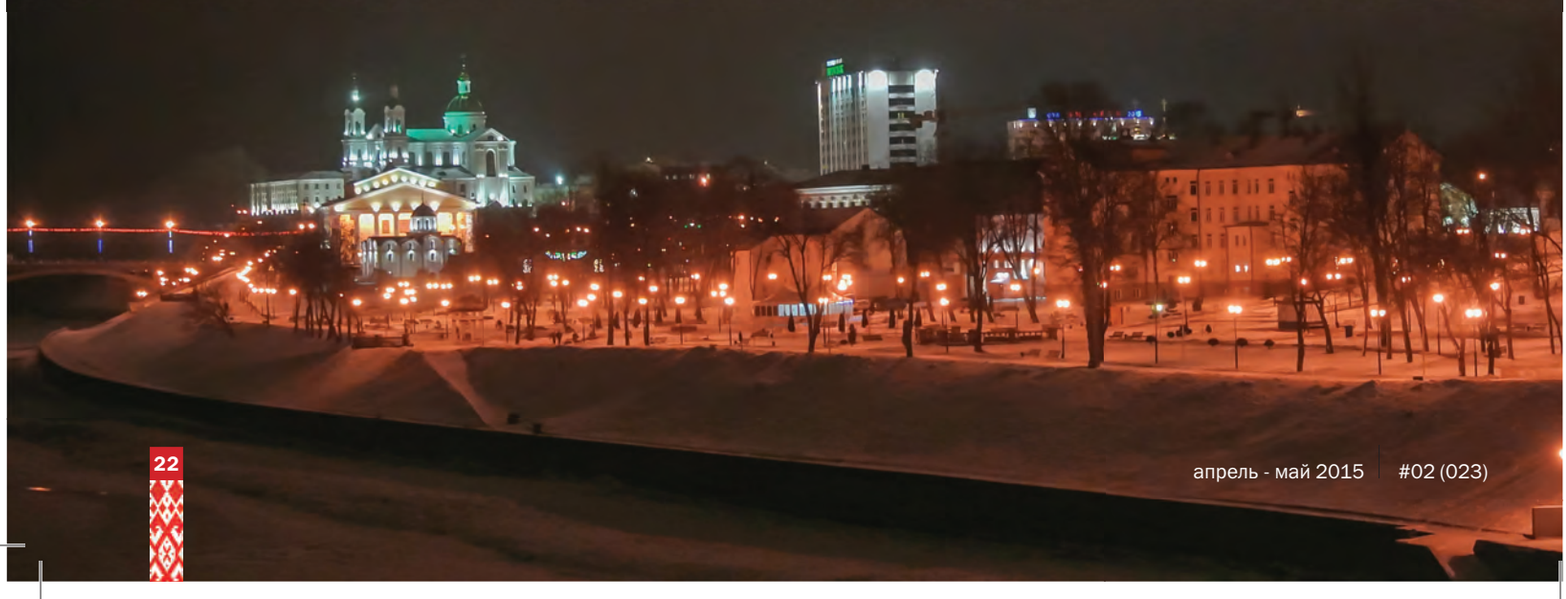
– Вы нам его откроете? — спросили у пограничников.

– А это не наша зона ответственности, — ответили они. — Это платная дорога начинается.

Оказалось, что участок до поселка Пустошка Псковской области является платной дорогой. Мы заплатили 200 рублей. Очень торопились и забыли взять чек об оплате. А зря. Потому что все следующие пятьдесят километров мы так и не смогли понять, почему платная дорога хуже, чем бесплатная. Задать этот вопрос было некому… К счастью, нам удалось объехать все ямы и не повредить машину.

По России мы ехали семь часов. Помахали Пушкинским Горам, Пскову. Когда проезжали мимо Луги и Гатчины, почувствовали себя почти дома.

А в Белоруссию мы еще вернемся. Обязательно увидим озеро Нарочь, города Бобруйск и Могилев. А если повезет, доберемся и до Бреста.



Текст: Сергей Пододыменко
Фото: автора, livecars.ru

Автотюнинговый рай

ВСЯ МОЯ ЖИЗНЬ СВЯЗАНА С АВТОМОБИЛЯМИ. ДЛЯ МЕНЯ МАШИНЫ — ЭТО ЦЕЛЫЙ МИР, ЭТО ИСТОРИЯ И СОВРЕМЕННОСТЬ, РЕМЕСЛО И ИСКУССТВО, ПОВСЕДНЕВНОСТЬ И СПОРТ. ПОЭТОМУ КОГДА В КОНЦЕ ПРОШЛОГО ГОДА Я ПОЛУЧИЛ ПРИГЛАШЕНИЕ НА АВТОВЫСТАВКУ SEMA В ЛАС-ВЕГАСЕ, ТУТ ЖЕ НАЧАЛ СОБИРАТЬСЯ В ДОРОГУ. ТЕМ ПАЧЕ ЧТО К СВОИМ СОРОКА С НЕБОЛЬШИМ ЗА ГРАНИЦЕЙ Я НЕ БЫЛ НИ РАЗУ. А ТУТ СРАЗУ АМЕРИКА, ГРАНДИОЗНОЕ ТЮНИНГ-ШОУ... СЛОВОМ, БЫЛО ЯСНО, ЧАС НАСТАЛ. ДАЖЕ ПО ТОМУ, КАК ЛЕГКО ПРОШЛА ПОДГОТОВКА К ПОЕЗДКЕ. ВИЗУ И ТУ ДАЛИ БЕЗ ПРОБЛЕМ И СРАЗУ НА ТРИ ГОДА.

Итак, вот я в Лас-Вегасе. Говорят, Америка сразу должна удивлять. Высотой зданий, размахом, шиком. Не знаю, никакого удивления я лично не испытал. Да, небоскрёбы, да, магазины и кафе. Но я-то прилетел любоваться машинами. Кто-то думает, что в Америке машины какие-то особенные, на улицах одни суперджипы, «мустанги» и «кадиллаки». Ничего подобного. Все как у нас — и «японцы» есть, и «немцы», ну и «американцы», конечно. А дороги? Честно говоря, не так уж великолепны, как принято считать. Да, есть хай-веи. Ехать по ним — сплошное удовольствие. Ровные отличные магистрали через всю страну. А вот обычные дороги — почти как у нас. Да, да. Те же выбоины, трещины и ямы. Ну, может быть, чуть получше.

Но я-то приехал на SEMA. Выставка эта проходит в Лас-Вегасе каждый год. Приезжают тысячи людей — владельцы авто, представители тюнинговых мастерских, торговцы запчастями, представители сервисов, просто любители. Словами это не передать, нужно видеть. Скажу честно — все эти дни я просто ходил и чувствовал себя ребёнком. Это — полный восторг и радость. Великолепие форм и красок — ведь основное направление выставки именно тюнинг и новые технические решения.

Главное здесь — отношение к авто. Это даже не любовь, это нечто-то большее. Ведь для американцев автомобиль — это не просто способ передвижения, но и символ свободы, достоинства. Поэтому машины здесь красивы не только внешне. Внутри у них тоже ни пылинки, ни пятнышка. И ясно, что такая чистота в салоне не только в дни выставки. В таком же состоянии эти машины их хозяева содержат и в «обычной жизни». Можно по-разному относиться к американцам. Но машинами там занимаются хорошие доброжелательные люди. Это точно.

Невозможно передать ощущение от посещения SEMA. Я постарался фотографировать всё самое интересное. Основная «фишка» на выставке — увеличение мощности. Возможно, это главная цель для американцев. Может, у них мощность авто пропорциональна свободе? А почему нет? Но есть у местных мастеров и вкус к «классике», к автомобилям «золотого века». Огромное количество абсолютно оригинальных машин, как говорят у нас — «самоделок». SEMA — это цвета, материалы, изящество и мощь, полет мысли инженеров и художников. За рулём любого авто можно посидеть, на многих можно и прокатиться с «дрифтом» по специальной трассе.

Теперь, когда друзья меня спрашивают, собираюсь ли я еще раз за границу, всегда отвечаю: «Конечно, снова в Америку, на SEMA. Я ведь ещё только начал своё знакомство с этой выставкой».

Курьер-советник Заправка ЛУКОЙЛ

GANNETT-CDN.COM

Дайте мне незамерзайку, которая не замерзает

blonde@kurier-media.ru

Склиматом у нас нынче непонятное что-то творится — уж больно теплые зимы. А поэтому я никогда не заморачивалась, что именно залить в омывательный бачок зимой. Что-то сине-зелёное, и ладно!

А тут как-то назрела необходимость съездить в соседний городишко. По дороге внезапно ударил мороз под двадцать: кто бы мог подумать — в январе-то!

И вот я вижу, что моего прозрачного лобового стекла уже практически нет. Зато сине-зелёная жидкость образует на морозе кристаллы немыслимой красоты. Мне ничего не оставалось, кроме как съехать на обочину и любоваться ими. Потом я прогрела окошечко и поехала дальше, до ближайшей деревни. Вспомнилось, что вроде бы считается незамерзающим спирт. Водку льют в бачок умные люди, я слышала! Лучше бы, конечно, фанфурики, да только где их теперь взять... Влетаю, значит, в деревенский магазинчик, прошу бутылку водки. «Вам какую?» — спрашивают. «А любую, которая не замерзает!» «Ну и сама-то не замерзай!» — хохотнула продавщица, радуясь своей шутке.

Ну, залила, поехала. Что я могу сказать насчет «незамерзающей» водки? Ерунда это все, вот что я могу сказать. Смесь водки с сине-зеленой жижей дает другие кристаллы, но тоже очень красивые! Выходишь, прогреваешь окошечко, едешь дальше, как в танке, потом опять выходишь и т. п.

Доехала до следующего пункта, а там автомагазинчик. Остановилась, зашла, изложила проблему. Выдали мне там «стопудовую» незамерзайку, типа — «вот зуб даю, сам заливаю!» То, что заливать он мастер, я поняла уже километров через пятьдесят. Очень красивые кристаллы, на всю жизнь насмотрелась! Мало того — эта адская смесь вообще замёрзла в бачке, брызговики сказали — «Ы! Мы не виноватые».

Водку льют в бачок умные люди, я слышала!

А снег идет-летит, такой красивый, и трасса грязная очень при этом. Лучшим выходом было бы вообще не мыть стекло, но невозможно же. Более идиотской ситуации и не придумать.

Поверх этой замерзшей гадости ещё оставалось место! И я опять заехала в магазин. Злая-презлая. Мол — дайте мне незамерзайку, которая НЕ ЗАМЕРЗАЕТ! Вид у меня был, я так понимаю, уже такой, что отказать и впарить фигню — невозможно. «Ладно! — сказал продавец, — у меня тут ещё завалялся некий «финский концентрат». Не знаю я финских зим, но как же я в тот момент верила в финнов! Концентрат этот полагалось разбавлять раза в четыре, но мне уже было не до того, залила прямо так. И ведь помогло. Он, правда, ужасно вонючий, до невозможности вонючий. Кристаллы еще немножечко побыли, но это был уже не танк.

Остаток пути я провела хорошо и весело. Ехала себе, слушала «Сплин» и думала — вот куплю другую машину, и обязательно чтоб лобовое с обогревом!

Теперь меня интересует только один вопрос: вот когда на трассе торгуют восточного вида симпатяги этим самым сине-зеленым... почему у них оно никогда не замерзает, а?

Байки с заправки

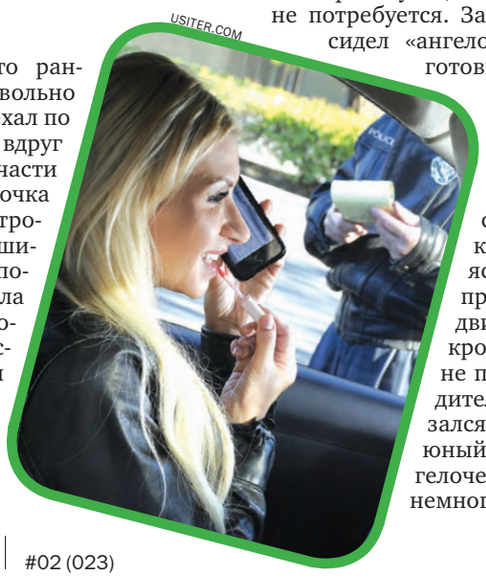
Где тут ближний свет включается?

Как и у многих жителей Советского Союза, первой машиной у меня были «жигули». Опыта езды на других автомобилях, кроме моей «пятерочки», не было. Иномарок в стране тогда было совсем мало, а из новинок на дорогах — только «восьмерки» с «девятками». И вот как-то приятель попросил меня его машину от офиса до дома перегнать. Машина оказалась вишневой «девяткой». Поехала я. Пока ехала до дома приятеля, стемнело. Я понимаю, что надо бы фары включить, но на ходу не могу разобраться, где же у этой машины свет врубается. Одно ясно, что не там, где в моей «классике». Припарковалась я к обочине и давай нужную кнопочку искать. Всю торпеду обшарила, нет нужной кнопки и все тут. Вдруг мимо проезжает такая же «девятка». Останавливаю ее, внутри два мужика. Спрашиваю: «Уважаемые, а не подскажете, где тут ближний свет включается?» От беззвучного хохота их машина долго подпрыгивала, а потом один из мужиков еле выполз из «девятки», подошел к моей машине, показал нужную кнопочку и участливо так говорит: «Мадам, а где у неё тормоза, вы знаете?»

7-THEMES.COM

Схватка белокурых ангелов

Случилось это ранней весной на довольно узкой улочке. Я ехал по своим делам, и вдруг на проезжей части показалась мордочка маленького «ситроенчика». Нерешительность его поведения выдавала неопытность водителя, а красный цвет кричал о том, что за рулем девушка. Поравнявшись с машиной, я увидел ангелоподобное блондинистое создание. Все в ее облике шептало мне: «Пропусти!» Я, естественно, притормозил. Она улыбнулась и выехала на дорогу, даже не поблагодарив «аварийкой», а я пристроился в хвост… Тут нашу идиллию прервала тонированная вазовская «девятка». Её выхлопные трубы из нержавейки, наклейки «Motul» и антистатические резинки «Sparko» кричали о том, что за рулем реальный пацан. Обогнав меня, «девятка» уперлась в «ситроен» с ангелочком. Интенсивные движения рулем и рев двигателя выдавали раздражение водителя «ВАЗ-2109». Мы приближались к пешеходному переходу со светофором. «Девятка» вдруг резко обогнала «ситроен», и встала поперек, перекрыв ему дорогу. Я уже был готов вмешаться в ситуацию, но, поравнявшись с конфликтующими, понял, что этого не потребуется. За рулем «ситроена» сидел «ангелочек», слезы были готовы прыснуть из её глаз, а лицо говорило о том, что мир жесток. Водитель «девятки», опустив стекло, отчаянно крыл ее матом, объясняя неразумной правила дорожного движения. Однако кровавой разборки не получилось, ибо водителем «девятки» оказался еще более милый, юный и невинный ангелочек. Просто девочки немного поругались…


USITER.COM

Все-таки Бог есть

Думаю, старый Новый год-2015 я запомню надолго. Началось все в 22.30. Паркуясь во дворе собственного дома, я, вместо того чтобы нажать на тормоз, почему-то нажал на газ и врезался в припаркованый джип. Дождался хозяина, потом час скучали в ожидании ГАИ. Они приехали, забрали все документы, велели прибыть в отдел ГИБДД для оформления ДТП. Приезжаем по указанному адресу, там, естественно, очередь. Причем дверь закрыта, и все мерзнут на улице. Наконец приехали инспектора. Оглушили всех сиреной, чуть не сбили девушку с ребенком, запустили народ внутрь, начали оформлять. В итоге часа через четыре второй раз подъезжаю я к дому. Паркуюсь, благо место есть, выхожу из машины и… Почему в этом месте оказался люк, почему ключ слетает с пальца и падает именно туда?! Ключ, понятное дело, в единственном экземпляре! Пошел в соседнее кафе чайку попить, чтобы немного успокоиться. Вроде бы получилось. Вышел на улицу покурить. Стою, дымлю, с мыслями, что все плохое вроде как позади, и тут на бешеной скорости мимо пролетает автобус… И вся дорожная грязь оказывается на штанах, куртке, свитере и лице. Итог неутешителен — грязный, как бомж, с разбитой машиной и без ключей. Вот такой счастливый старый Новый год!

LANCASHIRETELEGRAPH.CO.UK

P. S. Бог все-таки есть. Пару недель спустя я, как тот дед из сказки, закинул магнит вместо невода и с третьего раза достал из люка ключ. Да и вообще я думаю, что вся эта история случилось не просто так. Может быть, ангел-хранитель таким образом уберег меня от чего-то более страшного?!

Мотосалон IMIS 2015 — снова в Петербурге

С **17 по 19 апреля** в Петербурге на территории ТВК «Гарден Сити» пройдёт VI Международный мотосалон IMIS 2015. В шестой раз крупнейший мотосалон России соберёт ведущих представителей мотоиндустрии, мотоклубов, кастомайзеров*, стантрайдеров**, реставраторов и коллекционеров старинных мотоциклов.

Гостей и участников ждет насыщенная и увлекательная программа. В честь 70-летия Победы в Великой Отечественной войне на мотосалоне IMIS 2015 будут представлены историческая экспозиция ретро-мотоциклов, инсталляции от мотоклубов, презентации мотопробегов и мотопутешествий.

Многое на мотосалоне пройдет впервые. Так, реставраторы старинных мотоциклов разыграют кубок OldTimer, а 19 апреля на уличной площадке ТВК «Гарден Сити» состоятся импровизированные шоссейно-кольцевые гонки на ретро-мотоциклах «Винтаж-2015».

Кубок Петербурга по кастомайзингу — в первую очередь зрелищное шоу, где каждый кастомбайк — уникальное произведение искусства. Впервые чемпионат приобретёт статус международного, а в состав авторитетного жюри войдут мэтры кастомайзинга. В этом году объявлено рекордное количество номинаций, в каждой из которых будет определен лучший кастомбайк. Авторы лично представят свои проекты зрителям с главной сцены мотосалона IMIS 2015.

Как всегда, мотоклубам на мотосалоне IMIS уделяется особое внимание. Так называемая «клубная зона» расширится и увеличится. В этом году здесь будут представлены практически все ведущие мотоклубы страны. Еще одна важная часть программы — «Мотосаммит», где президенты и представители мотоклубов России, Белоруссии, Прибалтики, собравшись за круглым столом, обсудят общие вопросы развития мотодвижения.

Кроме того, в этом году на мотосалоне IMIS 2015 под эгидой Русского географического общества будет дан старт проекту «Открывай мир с мотоциклом». В его рамках будет создана «Мотокарта» России и стран ближнего зарубежья, на которой мотоклубы нанесут «чек-пойнты», где любой мотопутешественник сможет получить помощь и встретиться с собратьями по увлечению.

Уже в шестой раз чемпионат Восточной Европы по стантрайдингу откроет свой сезон в Петербурге. В рамках мотосалона IMIS 2015 пройдет первый этап соревнований. Стантрайдинг — это зрелищное трюковое шоу, торжество адреналина, драйва и высшего мастерства владения мотоциклом. Трюки, которые демонстрируют участники чемпионата, входят в арсенал элиты мирового стантрайдинга. Состав участников чемпионата — сильнейшие райдеры Прибалтики, Польши, Финляндии, Белоруссии и России. Первый этап чемпионата Восточной Европы по стантрайдингу пройдет 18 апреля, а в 19 апреля состоится награждение победителей и автограф-сессия райдеров.

До встречи на VI Международном мотосалоне IMIS!

17-19 апреля. Экспоцентр «Гарден Сити», пос. Лахта, Лахтинский пр., 85-В.

*Кастомайзинг — это уникальное построение мотоцикла практически с нуля вокруг двигателя той или иной серийной модели мотоцикла.

**Стантрайдинг — трюковая езда на мотоцикле. Молодой, быстро развивающийся вид спорта.

18 АПРЕЛЯ 13.00

Регистрируйтесь на сайте kp.ru или присылайте заявки на osp@phkp.ru

КОМСОМОЛЬСКАЯ ПРАВДА

Мастер-класс по экстремальному вождению и любительские гонки на кроссоверах «КРОССОВЕР-DAY»

По адресу: ATLANTIC CITY **Савушкина, 126**

Экстремальное автошоу, мастер-классы по экстремальному вождению, тест-драйвы, соревнование автомобилистов, конкурсы и викторины для всех пришедших, развлекательная программа, детская анимация, подарки и угощения.

Генеральный партнер: ЛУКОЙЛ

Генеральный информационный партнер: 88.4 FM АВТОРАДИО САНКТ-ПЕТЕРБУРГ

Партнеры:

CAR·RENT·SPORT
Обучение экстремальному и контраварийному вождению

Румянцев

Элан-Моторс

БЕЛКА
Мастерская праздников

ДРАГУНСКИЙ РУЧЕЙ
Коттеджный комплекс

ford-MARKET

INFINITI

официальный дилер АВТОПРОДИКС
www.autoprodix.ru

Информационные партнеры:

АвтоподиуМ
www.autopmspb.ru

Ваше АВТО

Всё для автомобилиста в Петербурге
Doroga78.ru

78 СПБ АВТО
spbauto.org

реклама

ЭКТО PLUS ЗАВОДИТ ВАШУ МАШИНУ
PORSCHE
Panamera S
С422УН 77 RUS
PORSCHE ВЫБИРАЕТ
ЭКТО PLUS
ЛУКОЙЛ