ПОЛЕЗНЫЙ ЖУРНАЛ ДЛЯ АВТОМОБИЛИСТОВ

16+

Заправка

курьер-советник

ЛУКОЙЛ

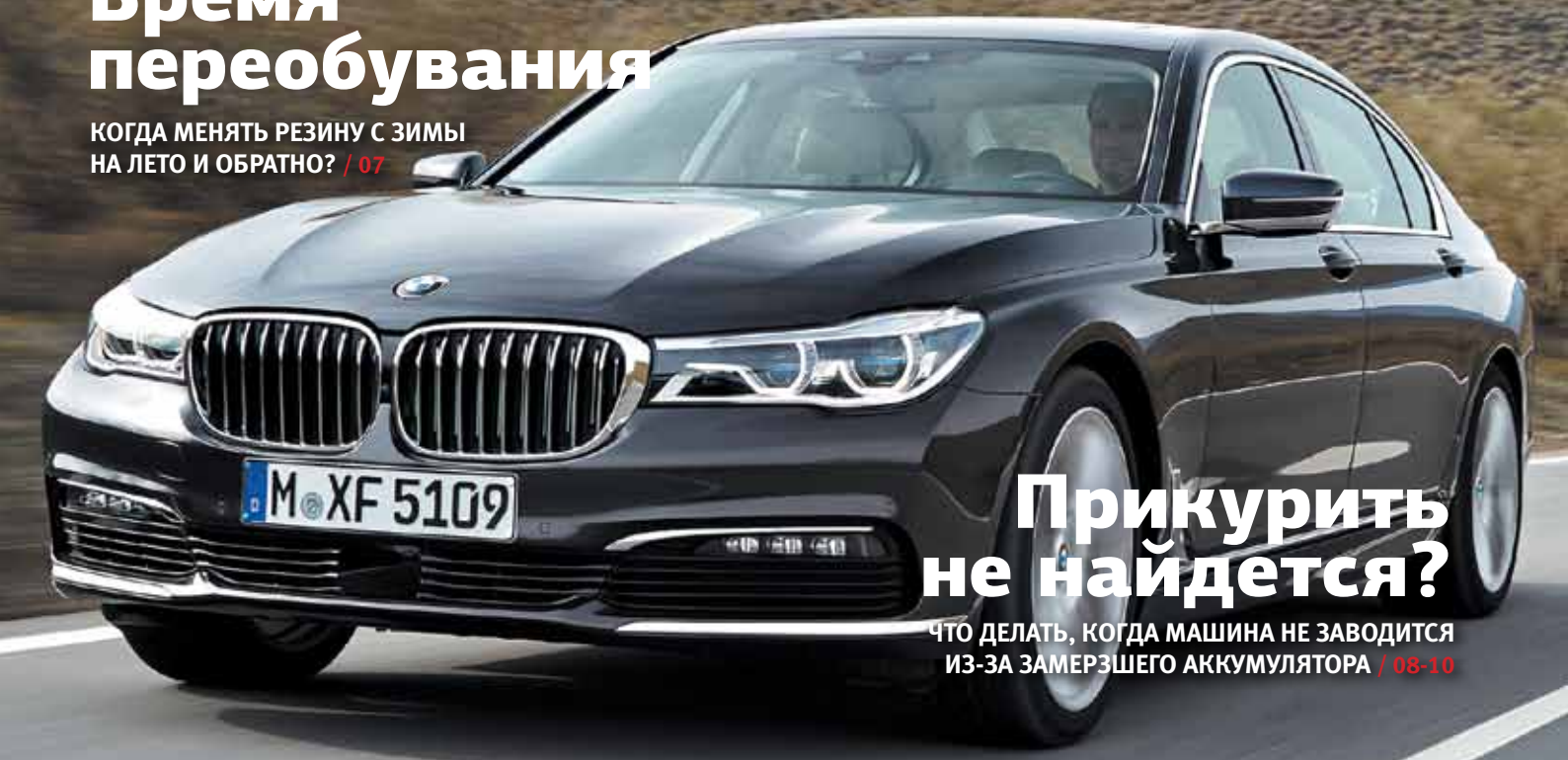
февраль-март 2016 #1 (028)

Копейка литр бережет

ПОВЫШЕНИЕ АКЦИЗОВ НА ТОПЛИВО НЕ СТОЛЬКО ПОСПОСОБСТВУЕТ ПОПОЛНЕНИЮ БЮДЖЕТА, СКОЛЬКО ОКАЖЕТ ЕМУ МЕДВЕЖЬЮ УСЛУГУ, УВЕРЕНЫ ЭКСПЕРТЫ / 12-13

Время переобувания

КОГДА МЕНЯТЬ РЕЗИНУ С ЗИМЫ НА ЛЕТО И ОБРАТНО? / 07



Прикурить не найдется?

ЧТО ДЕЛАТЬ, КОГДА МАШИНА НЕ ЗАВОДИТСЯ ИЗ-ЗА ЗАМЕРЗШЕГО АККУМУЛЯТОРА / 08-10

BMW ПРЕДСТАВИЛА ТОПОВУЮ ВЕРСИЮ 7-SERIES

/ 5

РЕКЛАМА

ЭВАКУАТОР-МАНИПУЛЯТОР С ФАРКОПОМ
ПЕРЕВОЗКА А/М, СПЕЦТЕХНИКИ, СТРОЙМАТЕРИАЛОВ, ХОЗБЛОКОВ, БЫТОВОК И РАЗЛИЧНЫХ ГРУЗОВ
Санкт-Петербург, Лен. область, Финляндия, Россия
24 ЧАСА
СЛОЖНАЯ ЭВАКУАЦИЯ А/М (ИЗ КЮВЕТОВ) ВОЗМОЖНА ЧАСТИЧНАЯ ПОГРУЗКА
УТИЛИЗАЦИЯ АВТОМОБИЛЕЙ
(812) 977-7-977, 8 (921) 915-25-78

www.starter-rement.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

ВОДИТЕЛЬСКИЕ ПРАВА МОЖНО ПОМЕНЯТЬ БЕЗ МЕДСПРАВКИ / 05

ДАРИМ ЛУЧШЕЕ, ЧТО У НАС ЕСТЬ



Заправляйте полный бак бензина

Получайте сразу до 5 литров в подарок

Больше заправка — больше литров в подарок!

БЕСПЛАТНО

от 30 литров бензина	от 35 литров бензина	от 40 литров бензина	от 45 литров бензина	от 50 литров бензина
1 л	2 л	3 л	4 л	5 л

ЛУКОЙЛ

Акция проходит с 1 января по 31 марта 2016 года на АЗС «ЛУКОЙЛ» на территории РФ. Акция распространяется на владельцев карт Клуба ЛУКОЙЛ. Под «подарком», «бесплатными литрами» подразумевается уменьшение стоимости заправки в рамках акции в соответствии с представленной схемой. Данное предложение не является публичной офертой. С информацией об организаторе, сроках проведения, правилах акции, полным списком АЗС и других условиях акции можно ознакомиться на сайте www.club-lukoil.ru

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.

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.COM
E-MAIL: info@kurier-media.ru
Для макетов: adv@kurier-media.ru

Отпечатано в ООО «Премиум Пресс»,
197374, Санкт-Петербург, ул. Оптиков, д. 4.
Тираж 20 000 экз. Заказ № 211.
Установленные дата и время подписания в печать — 15.02.2016, 16.00. Фактические дата и время подписания в печать — 15.02.2016, 16.00. Дата выхода — 19.02.2016.

Товары и услуги, рекламируемые в журнале, имеют необходимые сертификаты и лицензии.
Редакция не несет ответственность за достоверность содержания рекламных материалов.
Точка зрения редакции не обязательно совпадает с точкой зрения авторов. Материалы не рецензируются и не возвращаются.
Редакция журнала и авторы запрещают перепечатку, использование материалов частично или полностью.
По приобретению прав на перепечатку и использование материалов обращаться по телефону (812) 401-68-80.

ФОТО НА ОБЛОЖКЕ: I.WHEELSAGE.ORG

НОВОСТИ

4, 5, 6, 14 — Новости автомира

ПОЛЕЗНО

7 — Время переобувания



МАТЧАСТЬ

8-10 — Прикурить не найдется?



БЕЗОПАСНОСТЬ

11 — Распогодилось — жди аварий

АКТУАЛЬНО

12-13 — Копейка литр бережет



АВТОЛЕГЕНДЫ

15-17 — Автомобили не для всех



ГОСТЬ НОМЕРА

18-19 — Сергей Барышев: «В автомобиле важна маневренность»



ЗАКОН

20-21— Скидки на штрафы: ищи, кому выгодно



ПУТЕШЕСТВИЕ

22-24 — За далеким Моонзундом не бывал я никогда





KARDANY REKLAMA



REKLAMA

LADA XRAY — УЖЕ В ПРОДАЖЕ

14 ФЕВРАЛЯ, В ДЕНЬ ВСЕХ ВЛЮБЛЕННЫХ, в России стартовали продажи хетчбэка Lada Xray. Стоимость новинки начинается от 589 тысяч рублей.

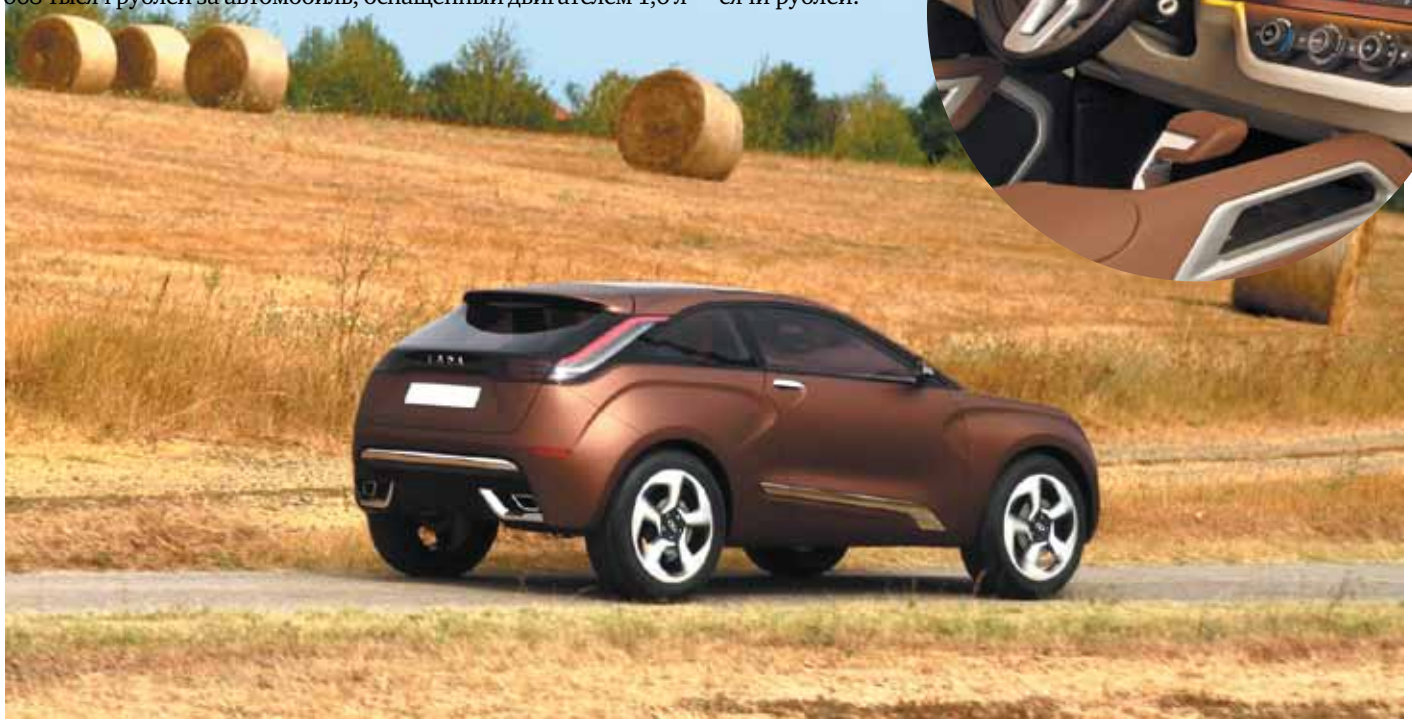
В базовую комплектацию Optima (мотор 1,6 л, 106 л. с., МКП) входят две фронтальные подушки безопасности, система курсовой устойчивости ESC, система помощи при трогании на подъеме, аудиосистема, регулировка сиденья водителя по высоте, система экстренного оповещения ЭРА-ГЛОНАСС, светодиодные дневные ходовые огни, центральный замок с дистанционным управлением, 16-дюймовые литые диски колес и др.

XRAY, оснащенный более мощным двигателем 1,6 л (110 л. с.) с дополнительным пакетом оборудования Comfort, который включает в себя подогрев передних сидений, кондиционер и охлаждаемый перчаточный ящик, предлагается за 628 тысяч рублей. Такой же автомобиль, оснащенный флагманским двигателем LADA 1,8 (122 л. с.) и автоматизированной трансмиссией AMT, предлагается за 653 тысячи рублей.

Стоимость более комфортного XRAY в версии Top стартует с 668 тысяч рублей за автомобиль, оснащенный двигателем 1,6 л (110 л. с.) и МКП. Список оборудования такой машины дополнен противотуманными фарами, электроприводом и электрообогревом наружных зеркал, парктроником, мультимедийной системой с навигатором. Автомобиль в аналогичной комплектации, оснащенный двигателем LADA 1,8 л и AMT, предлагается за 693 тысячи рублей.

Для флагманских XRAY предложен пакет Prestige, включающий в себя обогрев лобового стекла, камеру заднего вида, климат-контроль, датчики дождя и света и усиленную тонировку стекол. Стоимость такого автомобиля, оснащенного двигателем 1,6 л и МКП, составит 698 тысяч рублей, двигателем LADA 1,8 л и AMT — 723 тысячи рублей.





HYUNDAI CRETA БУДУТ СОБИРАТЬ В ПЕТЕРБУРГЕ

ЗАВОД HYUNDAI в Петербурге готовится к запуску кроссовера Creta. Планируется, что сборка новинки начнется уже в третьем квартале 2016 года.

К старту выпуска Hyundai Creta петербургский завод отправил на обучение в Южную Корею более 100 ключевых сотрудников. Гендиректор российского предприятия Чой Донг Ель отметил, что знания и опыт российских и корейских сотрудников завода поможет создать действительно качественный продукт, адаптированный под российские условия.





BMW ПРЕДСТАВИЛА САМУЮ МОЩНУЮ ВЕРСИЮ 7-SERIES



МИРОВАЯ ПРЕМЬЕРА СЕДАНА BMW M760LI XDRIVE состоится на Международном автосалоне в Женеве, который пройдет с 3 по 13 марта, сообщает пресс-служба автоконцерна.

Новая топовая версия флагмана BMW 7-Series оснащается 12-цилиндровым бензиновым двигателем с рабочим объемом 6,6 литра. Мощность мотора составляет 600 л. с., а максимальный крутящий момент равняется 800 Нм. Он работает с восьмиступенчатой коробкой передач Steptronic и разгоняет машину до 100 км/ч всего за 3,9 секунды. Максимальная скорость автомобиля ограничена электроникой на отметке в 250 км/ч, а в сочетании с опциональным пакетом M Driver's Package она увеличивается до 305 км/ч. Средний расход топлива составляет 12,6 л/100 км, а выбросы CO_2 в смешанном цикле — 294 г/км.

Новинка получила 20-дюймовые колесные диски, 19-дюймовые спортивные тормоза M, спортивную выхлопную систему с двумя патрубками и увеличенные воздухозаборники. BMW M760Li xDrive имеет набор инновационных систем помощи водителю, которая включает в себя: ассистента руления и ведения по полосе, ассистента удержания на полосе с активной защитой от боковых столкновений, систему предотвращения наездов сзади и систему предупреждения о наличии транспорта, движущегося в поперечном направлении.

Как и у всех версий BMW 7-Series нового поколения, дисплей системы iDrive новой топ-модели BMW M760Li xDrive выполнен в виде сенсорной панели. Наряду с привычным управлением с помощью контроллера имеется возможность использовать множество функций системы с помощью сенсорного экрана.

Также в новом BMW M760Li контроллер iDrive дополняет система управления жестами.

ВОДИТЕЛЬСКИЕ ПРАВА МОЖНО ПОМЕНЯТЬ БЕЗ МЕДСПРАВКИ

РОССИЙСКИМ ВОДИТЕЛЯМ при замене прав больше не понадобится оформлять новую медицинскую справку. Соответствующее постановление подписал премьер-министр РФ Дмитрий Медведев, сообщает ИА «News».

Заключение врачей можно не предъявлять в случаях изменения персональных данных, износа, повреждения или утраты водительского удостоверения, а также при получении документа международного образца.

Во всех остальных случаях медицинское освидетельствование остается обязательным. В частности, комиссию нужно проходить, если истек срок действия прав или в том случае, когда водительское удостоверение возвращают после его изъятия.





Информационное агентство «News» (iaNews.ru)

iaNews.ru

САМЫЕ АКТУАЛЬНЫЕ НОВОСТИ МИРА, РОССИИ И ПЕТЕРБУРГА

iaNews.ru
vk.com/ianewsru
facebook.com/ianewsru
@ianewsru

ROLLS-ROYCE УСТАНОВИЛ РЕКОРД ПРОДАЖ В РОССИИ

КОНЦЕРН ROLLS-ROYCE MOTOR CARS опубликовал данные продаж в Европе, согласно которым в 2015 году в России было продано рекордное количество автомобилей Rolls-Royce. При этом компания не уточнила точное количество проданных машин, отметив, что спрос на люксовые иномарки наблюдается во всех регионах России, включая Москву и Петербург.

— За всю 105-летнюю историю присутствия в России, берущую отсчет с поставки первой модели Rolls-Royce в 1910 году, мы впервые реализовали такое впечатляющее количество автомобилей за один календарный год. Мы объявляем о новом абсолютном рекорде продаж в России, — сообщили в пресс-службе автоконцерна в Европе.

По данным агентства «Автостат», самой популярной моделью Rolls-Royce у россиян стала Wraith, средняя стоимость которой составляет от 15 до 25 миллионов рублей.



ПРОЩАНИЕ С RENAULT MEGANE

РОССИЙСКИЕ ДИЛЕРЫ французского автоконцерна Renault распродают последние экземпляры Megane третьего поколения, сообщает ИА «News». Когда запасы автомобилей подойдут к концу, продажи данной модели в России будут остановлены.

Напомним, что Renault Megane четвертого поколения не планируется поставлять в нашу страну. На данный момент третье поколение автомобиля реализуется в России по цене от 849 000 рублей за версию Authentique. Купить версию Expression можно за 1 060 990 рублей. К сожалению, скидок на одну из самых популярных моделей Renault нет даже сейчас.

RAVON ОБЪЯВИЛА РУБЛЕВЫЕ ЦЕНЫ НА ХЕТЧБЭК R2

ЦЕНЫ НА НОВИНКУ с 1,25-литровым мотором и автоматической коробкой передач стартуют с 369 тысяч рублей. За эти деньги покупателям предлагают две подушки безопасности, ГУР, ABS, стальные 13-дюймовые колеса, дневные ходовые огни, систему креплений детских кресел IsoFix, а также аудиосистему с поддержкой MP3 и портом USB.

В базовой комплектации «Комфорт» новинка появится на российском рынке в марте. Она имеет неплохие шансы стать одним из самых дешевых авто в нашей стране.

LADA PRIORA СТАНЕТ БЮДЖЕТНОЙ

В НАЧАЛЕ МАРТА «АВТОВАЗ» начнет собирать ультрабюджетную версию Lada Priora, которая будет стоить всего 389 тысяч рублей, сообщает ИА «News».

На заводе отмечают, что новая версия «Приоры» предназначена для клиентов, которым нужна простая и надежная машина.

Самая доступная Priora будет предлагаться покупателю с 1,6-литровым 87-сильным мотором, работающим в паре с 5-ступенчатой коробкой передач. Также в комплектации есть подушка безопасности, ABS, крепления детских кресел Isofix, дневные ходовые огни и 13-дюймовые диски.



www.globusgurme.ru

Клиентам ЛУКОЙЛ — подарочные сертификаты!

В период с 15 по 29 февраля всем, кто заправится любым видом топлива на АЗС «ЛУКОЙЛ»* более чем на 1000 рублей, — дарим подарочный сертификат на 5000 рублей в гастроном «Глобус Гурмэ»!

Адрес гастронома «Глобус Гурмэ» в Санкт-Петербурге:
пр. Энгельса, д. 33, корп. 1, ТК «Светлановский»

Адреса АЗС, участвующих в акции:

№ 95	Литовская ул., 5, лит. А, корп. 2
№ 96	Свердловская наб., 58-А, к. 4
№ 100	пр. Добролюбова, 20-А, к. 6
№ 121	Октябрьская наб., 46, к. 2, лит. А
№ 139	Богатырский пр., 17
№ 165	Большой Сампсониевский пр., 89-А
№ 168	Пискаревский пр., 46-А, к. 1
№ 171	пр. Энгельса, 164
№ 176	ул. Руставели (Гражданский пр. / ул. Руставели / Суздальский пр.)
№ 186	пр. Культуры (за постом ДПС при выезде из СПб)



КОГДА МЕНЯТЬ РЕЗИНУ С ЗИМЫ НА ЛЕТО И ОБРАТНО?

Время переобувания

SLEEPASSIST.COM.AU

Весной автомобилисты смотрят на метеопрогнозы и высчитывают: ставить летнюю резину или еще рано? Через полгода задаются тем же вопросом о дате сезонной замены шин.

Техрегламент требует ездить с декабря до конца февраля на зимних шинах, а с июня по август запрещает использование шипованных колес. То есть дает прямые указания на зиму и лето. Выбор резины в период межсезонья остается на наше личное усмотрение. Руководствуемся погодой, экономией (в меру здравого смысла) и своими пожеланиями к управляемости машины.

Кстати, официальный запрет летнего использования шипов не распространяется на липучку. Не возбраняется ездить на ней и круглый год. Если, конечно, не беспокоиться о повышенном износе и меняющихся свойствах такой резины в жаркое время.

Плюс семь!

На российском Северо-Западе летние покрышки принято использовать с середины апреля до конца октября. Но год на год не приходится, и ориентируемся мы все-таки не на календарь, а на термометр и показания синоптиков. Знаковой отметкой является +7 °С. Когда среднесуточная температура достигнет этого уровня, пора ехать в шиномонтаж, весна полностью вступила в свои права и вряд ли будут еще заморозки с гололедом.

Можно перейти на летнюю резину раньше. Протектор сохраняет рабочие качества и при слабом «плюсе». Но тогда необходимо учитывать перепады погоды и воздержаться от поездок при понижении температуры ниже нуля: свойства резины резко ухудшаются. Она дубеет, не держит машину даже на сухом асфальте и вовсе не пригодна на ледяной корке.

Оптимисты переобуваются уже к середине марта. Некоторые водители не доверяют потеплению и ездят на зимних покрышках до середины мая.

НА РОССИЙСКОМ СЕВЕРО-ЗАПАДЕ летние покрышки принято использовать с середины апреля до конца октября. Но год на год не приходится, и ориентируемся мы все-таки не на календарь, а на термометр и показания синоптиков. Знаковой отметкой является +7 °С.

Выбор между «зимой» и «летом»



Если шипованная резина по весне буквально трещит водителю в уши, чтобы ее заменили, то владелец липучки такого беспокойства не испытывает. Ну, катится себе автомобиль и катится. Многие не спешат с переобуванием, ссылаясь на то, что липучка и в теплое время надежна, к тому же дает больше уверенности в прохождении поворотов.

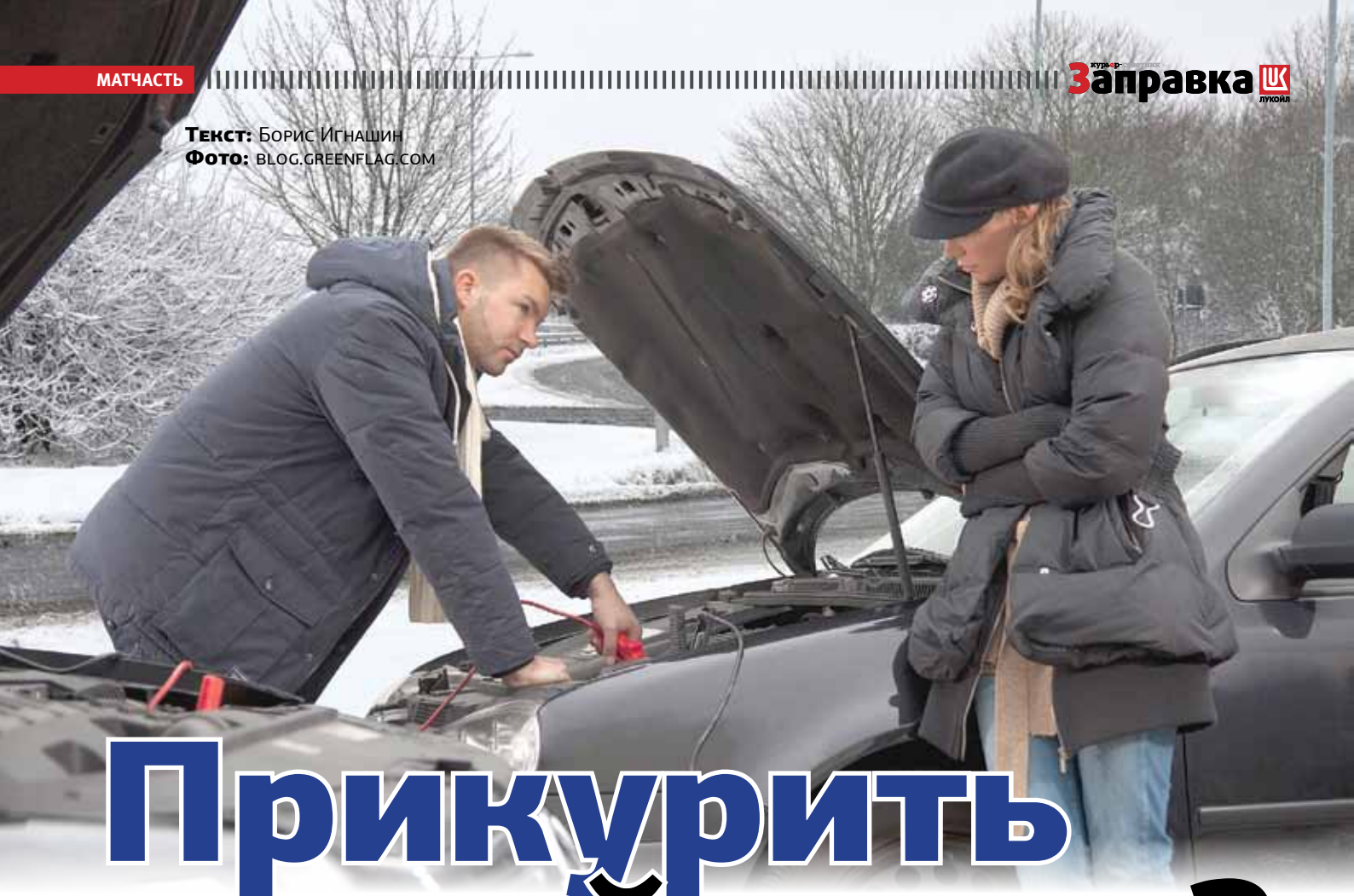
Оценивать, что надежнее, все-таки нужно прежде всего по торможению. Летние покрышки в этом смысле предпочтительней. В ходе испытаний, которые проводились на скорости 100 км/ч и при слабой плюсовой температуре, тормозной путь машины на летней резине оказался на 4 метра короче, чем у той же машины на весьма именитой, хорошей липучке. А на мокром асфальте она и вовсе не держалась. Автомобилю на липучке потребовалось для остановки на 10 метров больше.

Летняя резина действительно уступает липучке при движении по дуге, потому что разгруженное переднее колесо буксует. Зимние протекторы в такой ситуации лучше цепляются за асфальт и обеспечивают разгон на выходе из поворота. Но опять же — только на сухой дороге. Зимняя резина в дожди больше склонна к аквапланированию, «всплывает» при сравнительно небольших скоростях.

Так что преимущества, которые зимняя резина дает по динамике, с середины весны пропадают из-за необходимости более осторожной манеры вождения. Сбрасывать скорость приходится заблаговременно, а при появлении луж остается только ползти, а не ехать. В теплый сезон ею могут пользоваться только очень терпеливые или очень рисковые водители.

Дмитрий ПОЛЯНСКИЙ

Текст: Борис Игнашин
Фото: blog.greenflag.com



Прикурить не найдется?

ЗИМА — ЛУЧШЕЕ ВРЕМЯ ДЛЯ ТРАДИЦИОННЫХ РАЗВЛЕЧЕНИЙ АВТОВЛАДЕЛЬЦЕВ — ПРИКУРИВАНИЙ И ОТКАПЫВАНИЙ. ЛЮБОЙ СНЕГОПАД ИЛИ РЕЗКОЕ ПОНИЖЕНИЕ ТЕМПЕРАТУРЫ, И ВОТ УЖЕ ЧАСТЬ ВОДИТЕЛЕЙ УЧИТСЯ ПЕРЕДВИГАТЬСЯ ПЕШКОМ И НА ОБЩЕСТВЕННОМ ТРАНСПОРТЕ. МАХАТЬ ЛОПАТОЙ — ДЕЛО НЕСЛОЖНОЕ, А ВОТ НА ПРИКУРИВАНИИ МЫ РЕШИЛИ ОСТАНОВИТЬСЯ ПОДРОБНЕЕ, ИБО МЕРОПРИЯТИЕ ЭТО ПРИ НЕПРАВИЛЬНОМ ПОДХОДЕ МОЖЕТ ОКАЗАТЬСЯ ДЕЛОМ ВЕСЬМА ОПАСНЫМ.



ANTILOH.INFO

Почему аккумуляторы подводят зимой

Причин плохого зимнего запуска обычно несколько. Тут и высокая вязкость масла, из-за которой стартеру сложно крутить мотор, в результате чего пусковые обороты слишком маленькие, а напряжение в бортовой сети «просаживается». Второй не менее важной причиной является понижение емкости аккумулятора на морозе и снижение скорости его заряда при понижении температуры, вследствие чего запаса мощности перестает хватать для уверенного запуска. Не стоит забывать и о множестве второстепенных факторов, которые также способны помешать пуску мотора. Например, плохая испаряемость топлива на холоде, повышение напряжения пробоя электродов свечи при понижении температуры, отказы датчиков, обмерзание элементов системы впуска и другие. Все эти причины могут привести к увеличению времени запуска, а значит, и к повышению нагрузки на аккумулятор. И если стартер утром не может прокрутить коленчатый вал совсем или аккумулятора хватает только на несколько медленных оборотов, придется срочно что-то с ним делать.

Изредка можно обойтись и без прикуривания. Например, может помочь нагрев аккумулятора с помощью фена, грелки или даже просто включение фар на десять-двадцать секунд. Однако, как показывает практика, помогает это редко. Разве только основательно выдержав аккумулятор в ведре с горячей водой, можно рассчитывать на увеличение стартового тока. Все остальные методы помогут лишь в том случае, если температура — за минус 30, а аккумулятор заряжен минимум на половину и просто замерз. Если же мороз не так силен, то, скорее всего, он просто слишком разряжен, а значит, никакие «фокусы» тут не помогут, понадобится внешний источник тока.

В теории процесс «прикуривания» очень прост. Подключаем «плюс» внешнего источника к «плюсу» аккумулятора, «минус» — к «массе» и пробуем заводить мотор. На практике же все несколько сложнее. Во-первых, ток потребления стартера при холодном запуске около 300-500 ампер, такой ток не всякий провод выдержит. Если его длина больше полутора метров, то сечение по негласному правилу электриков должно быть в 1 мм кв. на 10 ампер, в результате получается аж 30-50 мм кв. — это о-о-очень толстый кабель. Да и места соединения должны иметь очень большую площадь, практически не достижимую, если не использовать болтовые клеммы. Получается, прикурить невозможно?

Вовсе нет, на помощь приходит штатный аккумулятор. Даже если он почти совсем сел, но еще способен запасать и отдавать энергию, он поможет при запуске. Сначала аккумулятор немного зарядится, в момент запуска отдаст максимальный ток, а внешний источник по мере набора оборотов будет крутить стартер с меньшим током и поддержит напряжение в бортовой сети после отключения стартера. И мотор может запуститься. Если с первого раза не получится, нужно просто немного подождать, пока аккумулятор подзарядится, и повторить. А как дела обстоят на практике?

Когда рядом есть розетка

Источником питания для «прикуривания» на улице может выступить другая машина, пускозарядное устройство с питанием от городской сети или же специальный бустер. Во всех случаях есть свои нюансы.

Прикуривать машину специальным «пускателем» от сети 220 В могут позволить себе только автосервисы, и этот вариант остается одним из наиболее редко используемых. Во всяком случае, пока на улицах не появятся розетки 220/380 вольт. Если вдруг у вас частный дом и есть возможность вытащить удлинитель к машине, то, скорее всего, препятствием станет стоимость устройства — для тока выше 200 ампер цена его составит не меньше 7 тысяч рублей, а профессиональные модели обойдутся почти в два раза дороже. Куда дешевле использовать обычное зарядное устройство. Самые простые модели с током 10-20 ампер будут стоить от тысячи до двух с половиной тысяч рублей. Скорее всего, запустить мотор с их помощью сразу не получится, но если подождать 10-15 минут и аккумулятор еще жив, машина заработает.

Основной плюс такого устройства в его постоянной готовности к работе. Его не нужно заранее заряжать, достаточно взять с полки или подкатить. Если это серьезное профессиональное устройство, то его масса составляет пару десятков килограммов. При этом оно достаточно компактное, его может передвинуть один человек и расположить рядом с аккумулятором машины. К тому же во многих устройствах такого типа есть защита от «переплюсовки» — подключения с неправильной полярностью, ограничение тока зарядки и времени запуска, внутренняя защита от перегрузки и перегрева, а значит, сломать их сложно да и машину повредить при неверных действиях не получится. Минус один — привязка к сети 220 вольт, что серьезно ограничивает круг применения.

Бустеры — большие и маленькие

Другой тип устройств для «реанимации» называется бустер. По сути, это внешний аккумулятор в удобном корпусе и оснащенный проводами для прикуривания и дополнительными устройствами — указателем напряжения, встроенной зарядкой и т. д. Емкость аккумулятора обычно невелика, но 17 А·ч вполне хватит для запуска обычного мотора легковушки, а устройство с двумя такими аккумуляторами внутри запустит и примерзший дизельный грузовик.

Конструкция бустера и область его применения сильно зависит от типа аккумулятора. Если внутри стоит малоразмерная свинцовая батарея от блоков бесперебойного питания, то рабочий ток такого устройства будет очень маленький, его рабочего напряжения будет недостаточно для быстрого заряда аккумулятора машины. Такой бустер может запустить только небольшой мотор, ведь его пусковой ток будет не больше 100 ампер в самых лучших условиях, а подзаряжать основной аккумулятор для уверенного запуска придется десятки минут.


ALIEXPRESS.COM

DRIVE2.RU

Значительно лучше ведут себя бустеры со специальными стартерными свинцовыми аккумуляторами. Их пусковой ток обычно не менее 300 ампер, но напряжение все равно будет 12,4-13,02 вольта, а значит, заряжать основной аккумулятор они все равно будут медленно. Но если клеммы имеют хороший контакт с «массой» и «плюсом» на машине, то она запустится сразу. Даже если мотор большого объема и сильно промерз, а аккумулятор машины не работает.

Последнее время получили распространение и литий-ионные бустеры. Аккумулятор у них более легкий, емкий, компактный и дорогой. Зато у него очень большой пусковой ток — около 250-300 ампер, которые не уменьшаются на морозе, и рабочее напряжение — 14,4 вольта. А значит, у него есть еще один небольшой плюс — он очень активно заряжает основной аккумулятор. Настолько активно, что тот даже немного разогревается за несколько минут, тем самым еще немного улучшая условия запуска. Несмотря на несерьезный вид, такой бустер часто может посоперничать в пусковых качествах с бустерами со стартерными свинцовыми батареями, а возможность быстро подзарядить основной аккумулятор просто творит чудеса. Вот только пользоваться им сложнее. Во-первых, литий-ионный аккумулятор нельзя заряжать прямо в машине — он требует специального зарядного устройства и обычно в комплекте поставки бустера его нет. Во-вторых, пусковое устройство — это не только аккумуля-


BLOG.TECHBATTERYSOLUTIONS.COM



тор, даже если емкости и тока самого аккумулятора хватает, для запуска двигателя нужно, чтобы клеммы и все соединения выдерживали большой ток хотя бы десять-двадцать секунд без перегрева и пиротехнических эффектов. Последнее время распространились устройства, которые способны подзарядить основной аккумулятор, но при попытке запустить мотор они могут просто сгореть, потому что не выдерживают большие токи в течение длительного времени.

Любой бустер перед применением должен быть хорошо заряжен, и чем старше аккумуляторы в нем, тем чаще потребуется его подзаряжать. Если же нужда в бустере возникнет неожиданно, то велика вероятность того, что устройство будет давно стоять разряженным на балконе и его реанимация займет немало времени. Немного лучше ситуация с литий-ионными бустерами. У них меньше саморазряд, да и к тому же их часто применяют как резервные источники питания для ноутбуков и смартфонов, а значит, они находятся в боевой готовности. Однако самые легкие модели этих устройств, даже при наличии специальных переходников, быстро запустить машину не смогут. Скорее всего, они просто сгорят или же не выдержат провода. Зато подзарядить с их помощью аккумулятор машины можно, нужно только запастись терпением, обычно 10-15 минут хватает для передачи достаточной для запуска емкости.

За помощью — к другу

Но чаще всего на помощь приходит другая машина. Ведь там есть и генератор, который может подзарядить умерший аккумулятор, и еще одна стартерная батарея, теплая и готовая к работе. Нужно лишь соединить машины проводами и… Вот только провода обычно нужны очень уж длинные, ведь машины сложно поставить аккумулятор к аккумулятору. А каждый лишний сантиметр длины требует увеличения сечения проводов. И даже не самые дешевые провода для «прикуривания» обычно не способны обеспечить запуск машины сразу. Приходится подзаряжать умерший аккумулятор от работающей машины перед пуском. К тому же возрастает число ошибок, которые совершают люди во время этой простой операции, и многие просто боятся это делать. На самом деле процесс совершенно безопасен при соблюдении несложных правил.

Основное правило — не пытаться пускать мотор при включенном двигателе «заряжающей» машины. Это может привести к повреждению генератора и другой электроники у заряжающего. При очень тонких проводах на большинстве машин такая ошибка обычно проходит без последствий, но существуют автомобили со сложной бортовой электроникой, которая может повредиться при таком раскладе.

Также не стоит тратить время на попытки зарядить один аккумулятор от другого с неработающей машины, разница напряжений слишком мала для появления нормального тока заряда. Мотор «донора» должен быть включен, тогда аккумуляторы будут заряжаться.

Очень дорогой ошибкой становится неправильное подключение проводов. При таком способе «прикуривания» никакие защиты и предохранители не работают, и «переплюсовка» или короткое замыкание могут привести к полному выгоранию электроники на машине с разряженным аккумулятором или даже к пожару.

Стоит очень аккуратно подключать провода. Всегда сначала подключайте плюсовой провод. Ведь если при отсоединенной «массе» вы случайно коснетесь плюсовым проводом любой металлической детали, ничего страшного не произойдет, а вот если «массу» подключить, то в лучшем случае будет эффектный фейерверк и небольшой испуг. Поэтому надежно закрепите плюсовые провода, прежде чем соединять «массу». Случайные замыкания «массы» на «массу» уже ничем не грозят. Соблюдайте эту очередность, и шансы на ошибку значительно уменьшатся.

ОСНОВНОЕ ПРАВИЛО — НЕ ПЫТАТЬСЯ ПУСКАТЬ МОТОР ПРИ ВКЛЮЧЕННОМ ДВИГАТЕЛЕ «ЗАРЯЖАЮЩЕЙ» МАШИНЫ. ЭТО МОЖЕТ ПРИВЕСТИ К ПОВРЕЖДЕНИЮ ГЕНЕРАТОРА И ДРУГОЙ ЭЛЕКТРОНИКИ У ЗАРЯЖАЮЩЕГО. ПРИ ОЧЕНЬ ТОНКИХ ПРОВОДАХ НА БОЛЬШИНСТВЕ МАШИН ТАКАЯ ОШИБКА ОБЫЧНО ПРОХОДИТ БЕЗ ПОСЛЕДСТВИЙ, НО СУЩЕСТВУЮТ АВТОМОБИЛИ СО СЛОЖНОЙ БОРТОВОЙ ЭЛЕКТРОНИКОЙ, КОТОРАЯ МОЖЕТ ПОВРЕДИТЬСЯ ПРИ ТАКОМ РАСКЛАДЕ.

На самый крайний случай исправный аккумулятор всегда можно переставить ненадолго в холодную машину, запустить и прогреть мотор, а затем выключить и поставить на место разряженный аккумулятор. Скорее всего, после этого он сможет запустить теплый двигатель, в крайнем случае, потребуется небольшая помощь прикуриванием, но хватит самых тонких проводов. Только не нужно пытаться отключать аккумуляторы при работающем двигателе — это верный способ вывести генератор машины из строя, остановите мотор и выполняйте перестановки.

Конечно, способ запуска от другой машины потребует чуть больше умений, аккуратности и соблюдения несложных правил, зато комплект проводов стоит недорого и всегда готов к работе. Да и машин с добрыми людьми на улицах пока еще хватает. Какой метод удобнее — решать вам, но лучше всего держать машину исправной, а аккумулятор заряженным. И менять его вовремя, пока еще машина стартует сама.

Распогодилось — жди аварий

ЯСНЫЕ ДНИ БЫВАЮТ ОПАСНЕЙ, ЧЕМ ДЕНЬ ЖЕСТЯНЩИКА



Когда кончается снегопад и дороги чисты, берегитесь вдвойне. С улучшением погоды автотранспорт бьется особенно сильно.

Со вчерашней реакцией

Январь выдался щедрым на метеокапризы и выявил закономерность. Снегопады не всегда приводят к росту аварийности и даже делают спокойней обстановку на дорогах. ДТП происходили на 18 % реже по сравнению с январем 2015 года.

Погода в январе 2016 года испытывала автовладельцев и дорожные службы, показав все, чего можно ждать зимой: сильные морозы в один день сменялись оттепелями, случались залповые снегопады, ледяные дожди. Периоды обильных осадков выявили, что в сложных условиях машины попадают в ДТП ненамного чаще среднего, и в основном с небольшими повреждениями. В морозы и во время метелей автовладельцы предпочитали не испытывать судьбу — добирались на работу общественным транспортом. Те же, кто пользуется машиной при любых условиях, вели себя в трудной обстановке аккуратно. Шли гораздо тише обычного, держали большую дистанцию с соседями по потоку, избегали резких маневров.

Зато с улучшением погоды количество аварий растет. В дни, когда условия близки к идеальным (не по-зимнему тепло, солнечно и сухо), наблюдается всплеск сообщений о ДТП, причем крупных, с травмами и гибелью людей. Водители, еще не приспособившись к новым условиям, теряют осторожность, давят на газ, делают ошибки при маневрах. Тот самый случай, когда «люди со вчерашней реакцией ездят по сегодняшним дорогам с завтрашней скоростью».

За днем жестянщика — день хирурга

Редакция «Заправки» изучила данные петербургского УГИБДД, оценив январскую динамику дорожных происшествий и травм.

К примеру, мощный снегопад 12 января собрал 612 аварий. Достаточно много, однако это далеко не рекорд. Автомобилисты пережили ненастье без крупных потерь. На шесть сотен ДТП пришлось лишь десять происшествий с пострадавшими. Погибших нет. Продолжение метели 13 января тоже обошлось битым железом без гибели людей. Количество аварий пошло на убыль.

Зато с возвращением ясной погоды статистика становится печальней. 15-16 января участились тяжкие ДТП. Солнечный день 16 января стал черным для десятков семей: пострадали 23 человека, погибли пятеро.

21 января после четырех дней пасмурной погоды и снега тоже стало сухо и относительно ясно. Этот день стал одним из самых массовых по общему числу ДТП (625) и по количеству тяжелых аварий. Ранены 26 человек, один погиб. Из примечательных случаев можно отметить вылет Mitsubishi в Ново-Адмиралтейский канал при неудачном повороте с Английской набережной.

Не время гонять

Если сравнить, тот же опасный «ускоряющий» эффект хороших дорожных условий возникает на прямых ровных шоссе, где водители бьются в девять раз чаще, чем на поворотах. Зависимость несчастных случаев от улучшения погоды примерно такова: увеличение средней скорости движения на 15 % дает 40-процентный рост количества аварий с ранеными и увеличивает на 75 % количество ДТП с погибшими.

На российском Северо-Западе и в скандинавских странах пик аварийности приходится на вечер, 18-19 часов.

Впереди нас ждет март, в этом месяце обычно бывает всплеск аварий. Чтобы благополучно пройти коварный весенний сезон, не доверяйте подсохшему дорожному покрытию. Нужно не только адаптироваться самому, но и дождаться, пока приспособятся к переменам другие участники движения. Будьте бдительны, держите приличную дистанцию, старайтесь предвидеть действия соседей в автомобильном потоке.

Дмитрий ПОЛЯНСКИЙ

НА СКОЛЬЗКОЙ ДОРОГЕ БУДЬТЕ ПРЕДСКАЗУЕМЫ, предупреждайте других водителей о своих намерениях. Если нужно экстренно притормозить, заранее помигайте стоп-сигналами. На перекрестках будьте особо внимательны к машинам, идущим в поперечном направлении. Не все водители учитывают опасность гололеда. Дистанцию до передних машин высчитывайте в половину скорости движения. Например, при скорости 30 км/ч рекомендованная дистанция — 15 м.

СТО «Автогарант»
8 921 425 51 77
8 911 283 36 06
Якорная ул., д. 9а
Ремонт электрики, стартеров, генераторов
Установка сигнализации, музыки
Промывка инжектора, карбюратора
Ремонт двигателя, ходовой, КПП
Компьютерная диагностика
Кузовные и малярные работы
Автозапчасти в наличии и на заказ
www.autogarant-sto.ru
AUTOGARANT PEKЛАМА



Текст: Андрей Цедрик

Копейка литр бережет?

ПОВЫШЕНИЕ АКЦИЗОВ НА ТОПЛИВО НЕ СТОЛЬКО ПОСПОСОБСТВУЕТ ПОПОЛНЕНИЮ БЮДЖЕТА, СКОЛЬКО ОКАЖЕТ ЕМУ МЕДВЕЖЬЮ УСЛУГУ, УВЕРЕНЫ ЭКСПЕРТЫ.



инфин предложил во второй раз с начала этого года повысить акцизы на топливо. Предполагается, что с 1 апреля сборы за литр бензина могут вырасти на два рубля, а на дизельное топливо — на рубль. Напомним, с начала января 2016 года ставка на бензин экокласса «Евро-5» увеличилась на 36,1 %, или на 2 рубля (до 7,53 рубля за литр), а на солярку — на 20,3 % (до 4,15 рубля за литр).

Законопроект подготовлен и в ближайшее время может быть внесен в Госдуму. В Минфине поясняют, что в текущей крайне сложной бюджетной ситуации это единственный способ пополнить дорожные фонды.

Ни о каком дефиците топлива повышение акцизов не говорит, поясняет при этом президент Российского топливного союза Евгений Аркуша. По его словам, это экономическая мера, лишь подталкивающая производителей к увеличению выдаваемого НПЗ количества топлива более высокого экологического класса. Тот, кто будет выпускать чистое «Евро-5», получит дополнительную прибыль, которая будет компенсировать вложения в производство, уточняет Аркуша.

Многие боятся, что повышение акцизов спровоцирует рост цен на топливо на АЗС. Однако в Минфине поспешили развеять эти опасения, заявив, что в связи с общемировым падением стоимости нефти при прочих равных условиях равнодоходная цена на бензин на внутреннем рынке должна лишь снижаться. Соответственно, при выполнении этого условия повышение акцизов не скажется серьезным образом на рознице. А если цены на нефть в ближайшее время опять начнут расти, будет предложено вновь вернуться к прежним ставкам акцизов

или снизить их, обещают разработчики законопроекта.

В свою очередь, некоторые эксперты полагают, что цена бензина для конечного потребителя из-за повышения сборов все же вырастет, однако произойдет это не сразу. Если поначалу из-за сокращения спроса и роста предложения ценник может даже упасть на несколько десятков копеек, то ближе к лету он отыграет свое, и литр бензина будет стоить в среднем на 2 рубля больше, что отпугнет потенциальных покупателей.

Дополнительная налоговая нагрузка может серьезно повлиять в худшую сторону на спрос. Он и так падает вплоть до того, что приходится проводить акции на заправках, чтобы удержать клиентов. Новое повышение сборов лишь вынудит автомобилистов обратиться к «серым» поставщикам более дешевого контрафакта, а убытки от этого понесут не только сами нефтяные компании, производящие более «чистый» бензин, но и государство, рискующее недополучить миллиарды налоговых сборов от недобросовестных игроков рынка, реализующих топливо, не соответствующее требованиям технического регламента, без уплаты большей части акцизов и налогов.

— В условиях сокращения платежеспособного спроса качество товара приобретает, увы, не первое значение. Увеличение на 1-2 рубля за литр ставки акциза на топливо зажигает зеленый свет сигнала светофора на магистрали «серого» (зачастую, подчеркиваю, вынужденного становиться «серым») бизнеса, — считает зампредседателя Комитета по энергетической политике и энергоэффективности Союза производителей нефтегазового оборудования Юрий Станкевич. — Миллионы тонн контрафактной (читай — не облагаемой налогами) продукции — это не «Василии Алибабаевичи», заправляющие по ночам украдкой автомобиль нерадивого любителя. Это десятки и сотни мини-НПЗ и нефтебаз, снабжающих напрямую, минуя брендированные АЗС, муниципальные предприятия общественного транспорта, сельхозпроизводителей и так далее... Это даже не шило в мешке, а огромный товарно-денежный поток, о котором подробно осведомлены региональные власти, территориальные правоохранительные и надзирающие структуры.



Увеличение на 1-2 рубля за литр ставки акциза на топливо зажигает зеленый свет сигнала светофора на магистрали «серого» бизнеса...

При этом представитель РСПП приводит неутешительную статистику: так, по сводным данным Минэнерго, Генпрокуратуры и Росстандарта за 2015 год, диапазон подтвержденных и часто озвучиваемых в этом сегменте цифр от 7 до 10 млн тонн. Для адекватного восприятия не нужно обращаться к статистике общего объема производства и потребления топлива в стране — достаточно взять калькулятор и перемножить тонны на литры, а затем разделить на размер среднего бака, например 60 литров. И станет понятно, о скольких «автомобилезаправках» идет речь. Размер недополученных доходов бюджетов (федерального и региональных) также будет измеряться цифрами с девятью нулями.

По словам Юрия Станкевича, решить проблему хотя бы отчасти пытается Росстандарт, который предложил внести поправки в КоАП, ужесточающие ответственность за реализацию контрафакта. Однако проблема не в наказании, обеспечить неотвратимость которого для всех участников квазиэкономических отношений ведомство, по его же признанию, не в состоянии, а в питательной почве материальной мотивации.

Возвращаясь же к законопроекту о повышении акцизов на топливо, отметим, что эксперты удивляются поспешному решению Минфина провести его через Госдуму уже к 1 апреля. Спешка в этом вопросе явно неуместна. Но разве чиновникам интересно мнение экспертов, участников рынка и общественности?



ОСАГО ДЛЯ ЛИХАЧЕЙ МОЖЕТ СИЛЬНО ПОДОРОЖАТЬ

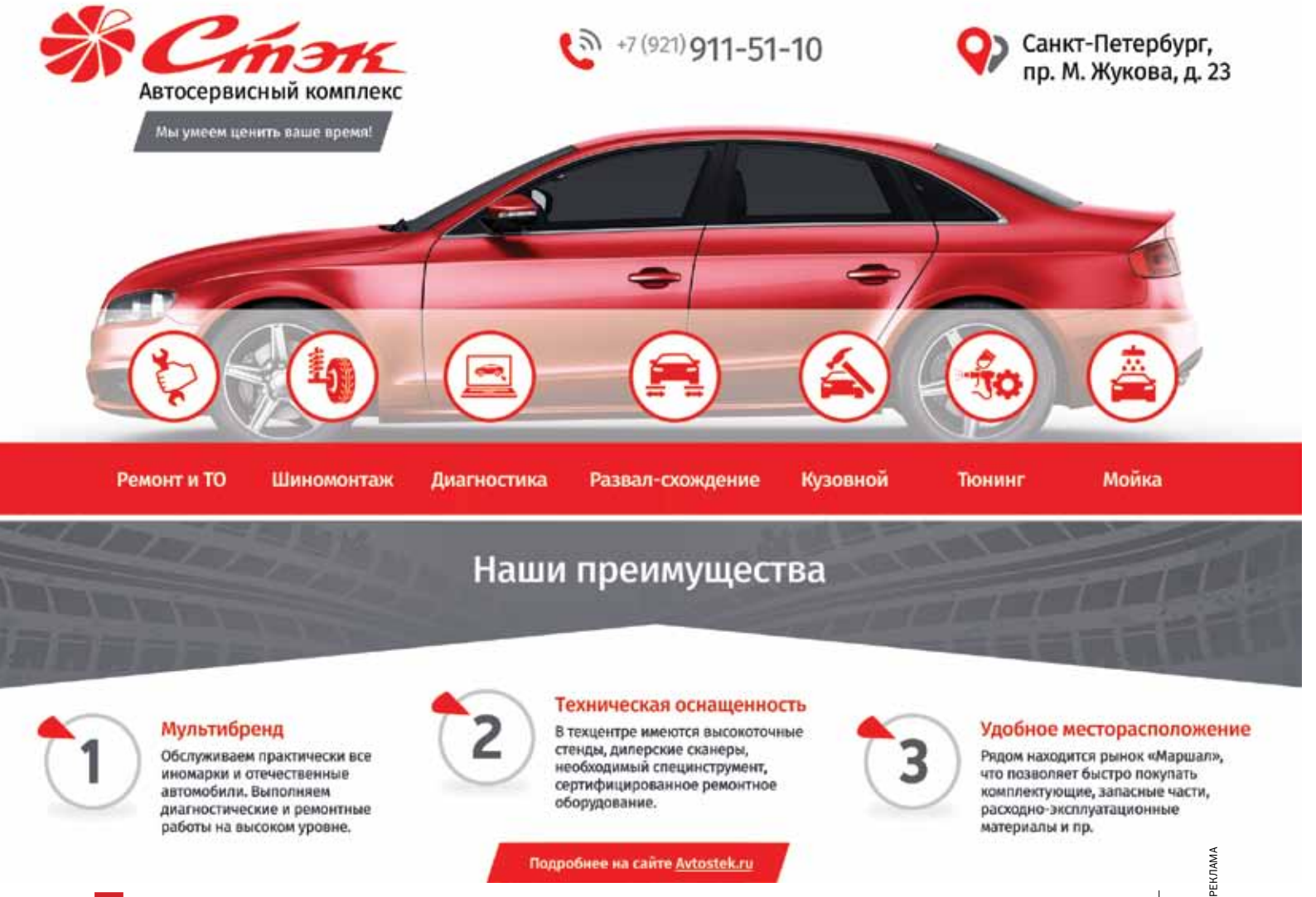


ЦЕНЫ НА ПОЛИС ОСАГО для водителей, многократно нарушающих правила дорожного движения, могут вырасти от 2 до 8 раз, сообщают «Ведомости» со ссылкой на экспертов Независимого актуарного информационно-аналитического центра (НААЦ).

Для своих исследований сотрудники центра по расчетам тарифов использовали страховую статистику и данные МВД о количестве и составе нарушений ПДД. Согласно расчетам экспертов при наличии «в багаже» водителя 5-10 нарушений цена полиса страхования автогражданской ответственности должна вырасти в 1,86 раза, автолюбитель, имеющий 10-15 нарушений, может получить коэффициент 2,06, а при наличии 15-20 нарушений стоимость ОСАГО может увеличиться в 2,26 раза. При количестве нарушений свыше 35 повышающий коэффициент может составить 3,04.

Если же рассчитывать коэффициент с учетом только серьезных нарушений ПДД, то он может вырасти от 3,12 до 8,29 раза. К серьезным нарушениям эксперты отнесли выезд на встречку, проезд на красный сигнал светофора и пересечение стоп-линии, а вот вождения в нетрезвом виде в списке не оказалось.

Напомним, в настоящее время злостные нарушители платят за полис ОСАГО до 2,45 раза больше. Специалисты НААЦ считают такой повышающий коэффициент «излишне мягким».



РЕКЛАМА

Автомобили не для всех



Все машины делятся на обычные, премиальные и эксклюзивные. А есть еще марки, которые интересны только настоящим ценителям. О них сегодня и пойдет речь.

Текст: Борис Игнашин
Фото: classicdriver.com

Торжество харизматичности

С обычными машинами мы сталкиваемся ежедневно. Это практичные авто, которые составляют подавляющее большинство в автопопуляции. На их продажах основаны успехи многих автомобильных корпораций. Машины премиальные и дорогие постоянно на слуху. Это те марки, которые обычно ассоциируются со словами «успех» и «прогресс». Они продаются сотнями тысяч, и встретить их в Петербурге и Москве — не проблема. Попасть в этот элитный клуб стремятся многие автопроизводители. Они годами выпускают убыточные модели, и все это ради призрачного шанса оказаться в числе престижных марок, где доля прибыли велика. Эксклюзивные малосерийные, спортивные и не очень авто тоже вполне понятны. Их мало, они стоят дорого и зачастую совершенно не практичны. Годовой тираж таких моделей часто меньше сотни машин, и если вы увидели одну из них на улице — это целое событие.

Однако встречаются и такие авто, которые вроде бы выпускаются серийно, десятками и даже сотнями тысяч, не относятся к числу самых дорогих и престижных, но при этом вызывают восхищение при встрече, интерес у ценителей и имеют налет эксклюзивности. Они балансируют на грани между спортивностью, премиальностью и малотиражностью. Иногда такие марки покидают свою нишу и входят в число премиальных и распространенных, как, например, это происходит сейчас с Volvo или Jaguar. Иногда начинают скатываться в небытие, как это произошло недавно с Saab или Xedos. Есть те, кто под крылом большого концерна уже больше сотни лет делают уникальные машины, которые тем не менее может приобрести сейчас почти каждый, как это происходит с Alfa Romeo или Lancia. Другие же меняют владельцев, но сохраняют бренд и идеологию, как Subaru. Что заставляет людей покупать не самые практичные и совсем не дешевые авто, которые к тому же не могут похвастаться высоким престижем для большинства?

Наверное, причина кроется в харизме и технических возможностях этих машин, которые дают ее владельцу возможность выделиться из толпы. Если водитель рассматривает машину не только как средство передвижения и очень дорогую визитную карточку, то он ищет в ней характер. Часто выбор делается в пользу традиционных премиальных марок, где обычно присутствует все необходимое. Но если хочется большей эксклюзивности, более выразительного дизайна и более тесного клуба «по интересам», то машины из числа «не для всех» — отличный выбор.

Не сложнее «кредитомобилей»

Как ни странно, в эксплуатации большинство из них вовсе не так дороги, как гласит народная молва. Качество порой выше, чем у нынешнего немецкого премиум-класса (просто потому, что немецкое качество уже стало историей). А сложности с обслуживанием легко решаются общением со сплоченным сообществом ценителей и наличием специализированных магазинов и сервисов, где трудятся действительно профессиональные мастера — фанаты марки.

Если речь идет о машинах новых или хотя бы не достигших возраста «янгтаймеров», то в большинстве случаев эти авто не намного сложнее в обслуживании, чем самые обычные «кредитомобили». Разве что запчасти к ним чаще придется заказывать заранее, сроки доставки будут больше на несколько дней, а цена деталей и стоимость работ из-за сложности конструкции будет сопоставима с расценками обслуживания новых машин «немецкой тройки».

При этом цена на машины традиционных премиальных марок падает поначалу заметно медленнее, и соотношение стоимости содержания и цены автомобиля будет не в пользу редких марок. Однако после 15-20 лет ситуация меняется, фанаты у редких машин остаются, и еще «живые» экземпляры начинают цениться куда выше, чем более ходовые марки. Конечно же, обилия неоригинальных запчастей для большинства таких машин просто не существует. Их до сих пор не собирают в Китае, как многие модели VW, и не эксплуатируют десятками лет в такси и коммерческих перевозках. Обычно можно найти ряд «расходников» и некоторые кузовные элементы подешевле, но для большей части компонентов, имеющих большой срок службы, альтернативы не будет, а менее надежные детали будут представлены в одном-двух вариантах. В данном случае могут выручить запчасти со вторичного рынка. Для серьезных ремонтов двигателей и трансмиссий существует предложение новых тюнинговых запчастей, кованых поршней, усиленных шатунов и т. д. Кроме того, многие компоненты таких машин встречаются и на более



«приземленных» авто. Так, Opel по многим компонентам совместим с автомобилями Saab и Alfa Romeo, для последней марки множество компонентов подходит от Fiat, от него же наследует многие узлы и агрегаты легендарная Lancia. Вопросы совместимости обычно весьма сложны, и далеко не всегда фирменные каталоги скажут об этом, скорее, наоборот, будут всячески скрывать. Что же касается сложности самих машин, то соперничать с немецкими авто они не могут. Конструкция машин «немецкой тройки» сегодня все чаще напоминает произведения искусства, очень слабо приспособленные к длительной эксплуатации. Малосерийные производители стараются выпускать чуть более простые машины, делая акцент на управляемости, дизайне и динамике, но добиваясь результатов более простыми средствами и технологиями. Разумеется, не все эти машины одинаковы, и стоит уделить внимание особенностям каждой из них.

Alfa Romeo и Lancia

Начнем со старейшей марки, родословная которой началась еще в XIX веке. Ведь предтеча Alfa Romeo — компания Darraq — была основана Александром Дарраком еще в 1896 году, и лишь в 1909 году производство было перемещено в Ломбардию и получило всем известное имя Alfa. А в 1919 году название получило приставку Romeo, в честь Николы Ромео, который принял управление компанией в 1915 году. С двадцатых годов Alfa Romeo производит одни из самых лучших в мире спортивных и гоночных машин. Именно здесь начинал свою карьеру Энцо Феррари, под его руководством Alfa Romeo Typ 158 оказалась одной из самых успешных машин в довоенной Formula-1. Столь же яркие и спортивные машины компания выпускала и потом, но после первых топливных кризисов не смогла остаться на плаву и в 1985 году перешла под контроль Fiat. В составе этого автоконцерна она выпускает модели с явно выраженной спортивной ноткой, но при этом остающиеся машиной «на каждый день», в отличие от той же Ferrari. У современных Alfa Romeo не всегда самые мощные моторы, зато внешний вид, интерьер и поведение на дороге способны поразить воображение. Даже машины очень почтенного возраста имеют отточенную управляемость и актуальный до сих пор дизайн. Некоторые отличаются почти гоночным характером, так, 155-я, например, ближайший родич «той самой» Lancia Delta Integrale, которая блистала в чемпионате мира по ралли в 80-90-е годы. Более новая Alfa Romeo 156 уже не столь спортивна, но тем не менее имеет великолепную управляемость и дизайн. Общей чертой машин этой марки остается акцент на удовольствие от вождения, в ущерб стоимости эксплуатации. Более частая

замена компонентов подвески или, например, ГРМ моторов — плата за легкость управления и хорошие показатели на треке, за мощность и отличный звук моторов. Интеграция марки с Fiat остается не слишком высокой, очень многие модели и компоненты уникальны, зато часто встречаются компоненты с машин GM, например моторы и коробки передач.

Lancia чуть моложе, ее основали в 1906 году. Она тоже принадлежит Fiat, но попала под контроль этого концерна чуть раньше, в 1969 году, и все свои выдающиеся спортивные успехи показала уже будучи его частью. Lancia всегда считалась более респектабельной компанией. У нас она известна благодаря успехам в ралли, но на родине это скорее люксовый бренд. Мощные моторы и часто конструкции Ferrari, отличные интерьеры. Последние два десятка лет марка с технической точки зрения не уникальна. Легендарная Delta, по сути, очень близка по конструкции к простецкому Fiat Tipo и Alfa 155, а Thema — Fiat Croma, Saab 900 и Alfa 164. «Начинка» почти всех машин совпадает с Fiat, а вот кузов и салон имеют много уникальных компонентов. Так что в обслуживании Lancia могут оказаться очень бюджетным вариантом, если, конечно, не попадать в аварии.

«Гран туризмо» по имени Saab

Компания Saab AB была создана в 1945 году шведским производителем самолетов, а первая машина — Saab 92 — выпущена в 1949 году. Дальше было разное: успехи в ралли, закрепление за маркой славы производителя одних из самых безопасных машин, звание первопроходца в области внедрения турбонаддува на крупносерийных машинах, столь привычные подогрев сидений и более редкая их вентиляция. Благодаря исследователям Saab на машинах появились системы рециркуляции и угольные фильтры салонов. Затем медленное угасание под управлением General Motors, которой марка оказалась интересной лишь как исследовательский центр по турбонаддуву двигателей. Внутренняя конкуренция понемногу уменьшала объемы продаж, но компания продолжала держаться курса. Однако после последнего кризиса, который чуть не похоронил GM, она уже не оправилась. Продажа Saab китайской компании запоздала, производство восстановить не удалось, и маячащая на горизонте слава «национальной турецкой машины» едва ли радует сегодня поклонников бренда. Собственно, владельцы торговой марки Saab уже запретили ее использование на будущих китайско-турецких машинах.

В модельном ряду компании не так уж много машин, и в новейшей истории они имеют близкое родство или с итальянскими машинами платформы Typo 4, или с Opel и Cadillac. Часто совпадают моторы, коробки передач, компоненты подвесок, кузовные элементы и многое другое. Однако не обманывайтесь, это не бейдж-инжиниринг, отличий хватает, и нужно быть настоящим знатоком марки, чтобы разбираться в этом хотя бы немного. Для тех же, кто готов к поискам, есть и приятные сюрпризы. К примеру, можно отыскать недорогие общие расходные материалы, совместимые агрегаты, а качество исполнения салона и интерьера очень достойное, выше, чем у «родственников». Пускай эти машины порой излишне сложны, но их старались сделать пошведски крепкими. И мощными, благо в области внедрения турбонаддува компания оказалась одной из самых успешных. Кстати, по проценту тюнингованных моторов Saab является одним из лидеров. Только спортивности в нем не ищите, это скорее «гран туризмо», чтобы быстро мчаться на большие расстояния.

Subaru — на все случаи жизни

Последней маркой в порядке исторической очередности будет японская Subaru. Головная компания Fuji Heavy Industries была основана в 1915 году, но производила она самолеты. А фирма, которая занялась автомобилями, образовалась в 1953 году, после разделения огромной головной корпорации-дзайбацу. Первую машину Subaru выпустила в 1954 году и с тех пор делала харизматичные и интересные машины. Благодаря успехам в ралли компания продвинулась как производитель мощных полноприводных автомобилей. За время существования 20 % акций компании владели Nissan и GM, а сейчас солидная их доля принадлежит Toyota. Что касается общих технологий и компонентов, их немного. Разве что технологическое партнерство с Nissan в области трансмиссий да плоды бейдж-инжиниринга, которые продаются под марками GM и Toyota. В остальном же компания — образец технологической оригинальности. Тут и оппозитные моторы, и почти поголовное использование полного привода, и турбонаддув. Как ни странно, ресурс большинства машин очень большой, однако сложность конструкции все равно оказывает негативное влияние на стоимость эксплуатации. А вот дизайн и интерьеры обычно простенькие, не этим прославилась компания, хотя Tribeca и Legacy неплохо оснащены и конкурентам проигрывают немного. И конечно же, машины Subaru — это тюнинг моторов и подвесок, кольцевые и дрифтовые машины, раллийные авто и авто для драга. Множество решений на все случаи жизни.

Удачи в выборе, не бойтесь быть оригинальным. Часто для этого не нужно много миллионов. Ищите клубы по интересам. Однако помните: любая машина из выше перечисленных не любит необдуманных покупок «под настроение». При таком подходе очень легко сделать неудачный выбор и купить что-то совсем не приспособленное для эксплуатации «средним автолюбителем». В этом случае копилка рассказов о том, как ужасен тот или иной бренд, пополнится еще одним.



Журнал-советник Заправка ЛУКОЙЛ



Текст: Ольга Журавлева
Фото: ИНТЕРПРЕСС
и из архива актера

Сергей Барышев: «В автомобиле важна маневренность»

ОЧЕНЬ ЧАСТО СЕРГЕЯ БАРЫШЕВА ЗРИТЕЛИ НАЗЫВАЮТ ВЛАДИМИРОМ, ПУТАЯ СО СЛЕДОВАТЕЛЕМ ВИНОКУРОВЫМ ИЗ СЕРИАЛА «ТАЙНЫ СЛЕДСТВИЯ». ЗА ПЯТНАДЦАТЬ ЛЕТ СУЩЕСТВОВАНИЯ ЭТОГО ТЕЛЕПРОЕКТА ХОТЯ БЫ ОДНУ ЕГО СЕРИЮ ПОСМОТРЕЛ КАЖДЫЙ РОССИЙСКИЙ ТЕЛЕЗРИТЕЛЬ. СЕРГЕЙ БАРЫШЕВ ОБРЕЛ СВОЮ ИЗВЕСТНОСТЬ В ПЕТЕРБУРГЕ. НО, КАК ЭТО ЧАСТО СЛУЧАЕТСЯ, МОСКВА ПОМАНИЛА БОЛЬШИМИ ПЕРСПЕКТИВАМИ, И АКТЕР ПОКИНУЛ СЕВЕРНУЮ СТОЛИЦУ. В НАСТОЯЩИЙ МОМЕНТ ОН МНОГО СНИМАЕТСЯ В МОСКВЕ. ИНТЕНСИВНЫЙ ГРАФИК РАБОТЫ ДАВНО ЗАСТАВИЛ СЕРГЕЯ СЕСТЬ ЗА РУЛЬ. СЕГОДНЯ СВОЮ ЖИЗНЬ БЕЗ АВТОМОБИЛЯ ОН УЖЕ НЕ ПРЕДСТАВЛЯЕТ.

— Расскажите, когда вы поняли, что вам необходим автомобиль?

— Всему «виной» «Тайны следствия». Когда мы начали снимать этот сериал, моему герою все время надо было ездить на автомобиле. А я никогда до этого за рулем не сидел. Поэтому поначалу приходилось изображать, будто я сам еду, а машину тянули на тросе. Мне быстро это надоело, и я пошел учиться в автошколу, сдал на права, так что за рулем я с 2000 года.

— Какие марки автомобилей вам нравятся?

— Долгое время ездил на Hyundai Accent черного цвета. Очень элегантная машина. Я называл ее «Ласточка». Когда выбирал, на чем буду ездить, старался консультироваться с бывалыми водителями, но это оказалось пустым занятием, потому что каждый советовал что-то свое. Были даже те, кто рекомендовал «Жигули», мотивируя свой совет тем, что не жалко будет разбить. Но я все же решил купить иномарку. Чисто внешне мне тогда понравился еще Ford Kuga — достаточно компактный паркетник с высокой посадкой. А вот джипы — это не мое. За счет больших размеров их трудно парковать, они неманевренные машины. А именно маневренность очень важна в мегаполисах.

— Скажите, а на съемках сложно самому быть за рулем и играть?

— Да нет, когда машину ты водишь каждый день, у тебя практически на автомате все происходит, и это совершенно не отвлекает. А вот первые съемки, когда я только начинал ездить, было очень сложно, нужно все это было держать в голове да еще текст какой-то говорить.

— Вы можете отнести себя к тем автомобилистам, которые машину ставят на первое место, а потом уже идут семья, друзья?

— Сталкивался с подобным явлением, но думаю, что такие люди уже почти фанатики. Я не могу себя к ним отнести. Автомобили люблю, в них разбираюсь, но никогда машину

не одушевляю. Главное, чтобы автомобиль ездил, был удобен в управлении и не создавал проблем.

— Сергей, сериал «Офицеры», где вы снимались, — своеобразное продолжение легендарного фильма с Юматовым и Лановым?

— Да, только герои сериала уже их внуки. Я играл там разведчика, который работает в Тунисе.

— Значит, пришлось сниматься в экзотической стране?

— Пришлось. Очень непривычно, порой даже сложно, потому что съемки проходили в настоящей пустыне.

— Чем автомобилисты этой африканской страны отличаются от наших?

— Они, конечно, намного эмоциональнее. Но к этой их особенности я был внутренне готов. А удивило, что дороги там практически пустые. Это же бывшая французская колония, страна не очень богатая, поэтому и владельцев автомобилей не очень много. Природу — песок, солнце, море — страна по максимуму использует для развития туризма. Интересно, что тунисцы с особым пиететом относятся к военной форме. У нас на съемках актеры работали в военной форме, да и настоящие военные тоже были задействованы. И местные жители с большим почтением относились к людям в погонах.

— С автомобильными проблемами самостоятельно справиться сможете?

— Нет, автомобиль для меня как другая планета. К счастью, есть специально обученные люди, которые быстро и качественно справятся с любой поломкой, эвакуируют машину с дороги, поэтому я даже особо не вникаю во все это. Вот папа у меня в советское время сам собирал-разбирал машину, консервировал ее на зиму и все о ней знал как заправский автомеханик. Сегодня, слава богу, можно обойтись безо всех этих премудростей.

— На дороге вы не лихачите?

— Думаю, что у каждого, кто садится за руль, порой возникают моменты азарта. От этого никуда не денешься. Поездка за рулем — дело очень эмоциональное. Плохо, что этой автомобильной эмоции многие излишне поддаются, а порой и просто ездят, как бог на душу положит, поэтому приходится на шаг-два предугадывать ситуацию, и это часто выручает.

— Сложные ситуации на дороге случаются?

— Да, постоянно. Например, в Петербурге, когда я однажды выезжал на площадь Александра Невского с моста, меня спасла только отличная реакция. Там трамвайные пути, все три полосы пошли по зеленому свету, еще и трамвай рядом дребезжит… Я, конечно, пропустил трамвай, потому что у него занос полтора метра, и вдруг двое решили вклиниться между мной и трамваем, а в последний момент резко встали передо мной. На принятие решения были доли секунды, но я успел затормозить. Иначе там была бы каша из машин и трамвая.

— Что-то на дорогах вас раздражает?

— Частенько напрягают дамы за рулем. Женщины сейчас почему-то очень любят ездить на огромных джипах, и вот едет она на своем «танке» — и все вокруг «поберегись-расступись», такое впечатление, что они вообще не замечают другие автомобили.

— Когда вы видите такую женщину за рулем, что предпринимаете?

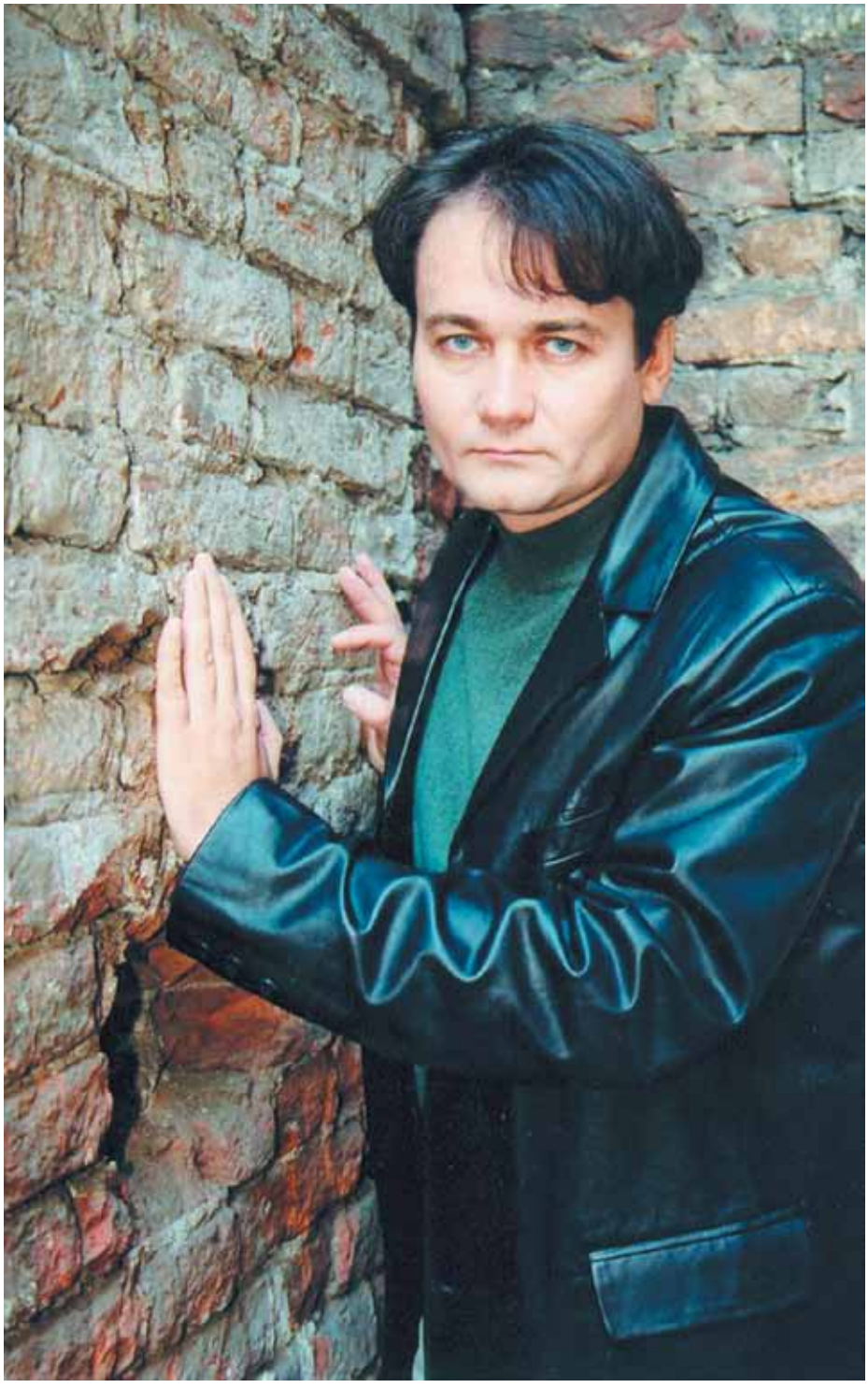
— Сразу включаю «режим особой опасности» и становлюсь предельно внимательным.

— Вы умеете спокойно относиться к дорожным пробкам?

— Поскольку я достаточно долго жил в центре Петербурга, хорошо знаю, как пробки объехать. За годы, прожитые в Москве, научился искать объездные пути и в столице. Но если уж серьезно застреваю, включаю музыку, решаю какие-то вопросы по телефону.

— Ваши пожелания тем, кто сейчас за рулем.

— Внимания, терпения и уважения к коллегам на дороге!



Курьер-советник Заправка ЛУКОЙЛ

Скидки на штрафы: ищи, кому выгодно

С 1 января в России вступил в силу закон, позволяющий оплачивать штрафы с 50-процентной скидкой.



Текст: Андрей Цедрик
Фото: all-bor.ru

СТОРОННИКИ НОВОВВЕДЕНИЯ СЧИТАЮТ, ЧТО ОНО УПРОСТИТ ЖИЗНЬ АВТОМОБИЛИСТАМ, КОТОРЫЕ НЕ ЯВЛЯЮТСЯ РЕЦИДИВИСТАМИ ИЛИ ЗЛОСТНЫМИ НЕПЛАТЕЛЬЩИКАМИ. ЕГО ПРОТИВНИКИ, В СВОЮ ОЧЕРЕДЬ, ПОЛАГАЮТ, ЧТО ДАННОЕ ПОСЛАБЛЕНИЕ ЛИШЬ ПОСПОСОБСТВУЕТ УХУДШЕНИЮ КУЛЬТУРЫ ВОЖДЕНИЯ НА ДОРОГАХ СТРАНЫ.

Новый закон, который позволит российским водителям существенно уменьшить траты на оплату штрафов за нарушение правил дорожного движения, был подписан президентом еще в конце 2014 года, однако официально вступил в силу с 1 января текущего года. Согласно документу в случае если начисленный автомобилисту штраф будет оплачен им в течение 20 дней со дня вынесения постановления о привлечении к ответственности, то нарушителю будет предоставлена 50-процентная скидка, то есть заплатить придется лишь половину суммы.

Отметим, что возможность получения скидки при оплате штрафа не касается по-настоящему серьезных проступков, таких как нахождение за рулем в нетрезвом состоянии, проезд на красный свет, превышение скорости более чем на 40 км/ч, а также повторных нарушений в течение года. В то же время самые распространенные нарушения — превышение скорости на 20-40 км/ч, неправильная парковка и так далее — финансовой «амнистии» подлежат. Главное при этом не забыть оплатить штраф вовремя.

Если же нарушитель не успел заплатить штраф в течение 20 дней, забыл, к примеру, или замотался, то у него есть 60 суток, чтобы обжаловать постановление. Однако заплатить при этом все же рекомендуется, так как по новому законодательству при неуплате штрафа в установленный срок ГИБДД направит дело в службу судебных приставов.



Напомним, что согласно части 1 статьи 20.25 за просрочку платежа предусмотрено наложение административного штрафа в двукратном размере неуплаченной суммы, административный арест на срок до пятнадцати суток (не применяется при штрафе, который вынесен в автоматическом режиме) и обязательные работы на срок до пятидесяти часов.

Чтобы не стать при этом жертвой «нерасторопности» почтовых служб («письмо счастья», например, может задержаться или не дойти до адресата вовсе), следует воспользоваться онлайн-сервисом портала госуслуг и оформить получение квитанции об оплате штрафа на «электронный ящик». При этом почту свою нужно регулярно проверять, чтобы, во-первых, избежать недоразумений, а во-вторых, не «проворонить» те самые 20 дней для получения 50-процентной скидки.

Как поясняют сторонники нововведения, новая система даст возможность нарушителю осознать все его прегрешения и простимулирует своевременную оплату им штрафа. По статистике ГИБДД, из всех назначаемых санкций 80 % наказывают именно за мелкие нарушения и лишь 20 % — за серьезные. И человеку законопослушному, который не является ни матерым рецидивистом, ни злостным неплательщиком, вполне можно и даже нужно пойти навстречу.

Словом, «все для народа» — уверяют разработчики закона, поясняя, что прежде всего заботятся об автомобилистах, а вот речь об увеличении доходности бюджета в данном

случае не идет вовсе. Некоторые эксперты, впрочем, это мнение не разделяют.

— Думаю, цель тут одна — просто добрать то, что не получалось взять с нарушителей раньше, — считает координатор движения «Синие ведерки» в Петербурге Георгий Кокорин. — С одной стороны, это, наверное, хорошо, вот только никакого стимула, чтобы оплачивать штрафы при новой системе не будет. С другой стороны, осознание того, что можно нарушать и платить после этого меньше, подвигнет многих на дальнейшее несоблюдение правил дорожного движения. Сейчас некоторые вообще не платят принципиально. Если раньше при накоплении задолженности в 10-15 тысяч человека, к примеру, просто не пускали за границу, то сейчас в ту же Турцию или Египет вообще нельзя летать… Неплательщик спокоен, он думает: и так все закрыто, ну, придут приставы, попытаются квартиру, скажем, отобрать, все равно у них не получится, так как у меня маленький ребенок… Повторюсь, все делается исключительно для того, чтобы попытаться хоть как-то наполнить бюджет. А вот на повышение культуры вождения, как многие надеются, этот закон никак не повлияет, а может ее только ухудшить.



Подобные скидки на штрафы для водителей есть и в некоторых других странах. В Италии, например, система абсолютно идентична нашей — 50-процентная скидка при оплате штрафа в течение 20 дней. А во Франции, где стандартный штраф за превышение скорости на 20-50 км/ч — 135 евро, на его оплату в течение 15 дней после нарушения можно потратить всего 90 евро (экономия — более 30 %). При этом санкции за просрочку платежа окажутся гораздо более суровыми — при неуплате штрафа в течение 45 суток его сумма вырастет почти втрое — до 375 евро.

Справедливости ради отметим также, что в подавляющем большинстве стран мира о подобном «законе о скидках» и знать не знают — никаких поблажек и преференций нарушителям ПДД законодательство там не дает. Приживется ли нововведение в нашей стране и насколько эффективным окажется, покажет лишь время.



РЕКЛАМА

Текст: Татьяна Хмельник
Фото: Александр Потравнов

КТО ИЗ ВАС ЗНАЕТ, ЧТО ТАКОЕ МООНЗУНД? ГОВОРИТЕ, ЭТО ЧТО-ТО ИЗ ПИКУЛЯ? ДА, ОН ПИСАЛ О МООНЗУНДСКОМ СРАЖЕНИИ 1917 ГОДА. НО СРАЖЕНИЕ, КРОВАВОЕ И ЖЕСТОКОЕ, ДАВНО ЗАКОНЧИЛОСЬ, А МООНЗУНД ОСТАЛСЯ. ЗУНД – ПО-ШВЕДСКИ ПРОЛИВ. МООНЗУНД ОТДЕЛЯЕТ АРХИПЕЛАГ ИЗ ТРЕХ ОСТРОВОВ ПОКРУПНЕЕ И ЕЩЕ ДЕСЯТКА ПОМЕНЬШЕ ОТ МАТЕРИКА. СЕЙЧАС ЭТО ЭСТОНИЯ, И БОЛЬШИЕ ОСТРОВА НАЗЫВАЮТСЯ, СООТВЕТСТВЕННО, САРЕМАА, ХИЙУМАА И МУХУ. НО ИХ СТАРЫЕ ИМЕНА, С КОТОРЫМИ ОНИ ЖИЛИ МНОГО СОТЕН ЛЕТ И ВОШЛИ В ИСТОРИЮ, НЕМЕЦКО-ШВЕДСКОГО ПРОИСХОЖДЕНИЯ: ЭЗЕЛЬ, ДАГЁ И МООН. СТОЛИЧНЫЕ ВООБРАЖАЛЫ ДУМАЮТ, ЧТО НА СЕВЕРНЫХ ОСТРОВАХ ДЕЛАТЬ ЗИМОЙ НЕЧЕГО. НО ОНИ ДАЖЕ ВООБРАЗИТЬ НЕ МОГУТ, НАСКОЛЬКО ОНИ НЕПРАВЫ В ДАННОМ СЛУЧАЕ.

За далеким Моонзундом не бывал я никогда



Про отморозков и людей

Эзель — самый большой остров архипелага. Сначала надо пересечь пролив. Люди нормальные делают это на пароме, а отмороженные — по льду. Отмороженные дожидаются, когда некрепкие балтийские морозы все-таки покроют море ледяной коркой и на свой страх и риск устремляются на острова. На самом деле дороги эти довольно безопасные, их организует и контролирует дорожный департамент, если попадаются трещины — через них заботливо кладут досочки, с берега в бинокль посматривают. Но не всегда приятно думать, что на протяжении 25 километров — столько, к примеру, надо двигаться до Дагё — у тебя под брюхом достаточно воды, чтобы утопиться всей компанией вместе с железным конем.

Мы же отправимся паромом — заплатим деньги, подождем согласно расписанию, зато прибудем на место без приключений. Паромы здесь ходят всю зиму, невзирая ни на какую стужу. Их ледовый класс позволяет преодолевать лед 80 сантиметров толщиной, ну а если будет совсем морозно, придет ледокол, но такие безобразия в здешних местах случаются крайне редко. Словом, ледовая трасса не единственный способ попасть на остров, просто некоторым не хочется ждать парома и платить за него.

Итак, мы отбыли из порта Виртсу на материке и прибыли в порт Куйвасту на острове Моон. На Эзель паромы с материка не ходят, потому что между Мооном и Эзелем сооружена дамба. Она очень нужна островитянам, но ее принято ругать, потому что вода в проливе между Эзелем и Мооном стала совсем застойной, цветет летом, замерзает зимой. Впрочем, если «зеленые» победят и дамбу снесут, жители островов очень быстро поймут, что два парома вместо одного — это затратно по времени и по деньгам.

Страусы в камышах

Остров Моон невелик, но довольно густо заселен. Города здесь не поместились, поэтому хутора и деревушки вольготно разбрелись по окрестностям. Есть даже сосновый лес, по виду — вполне дремучий, летом в нем полно ягод, которые местные жители исправно собирают, чтобы наделать на зиму всяких соусов. Ягодные соусы к мясу — местный деликатес, привыкаешь к нему мгновенно. А мясо разное — у кого кролики, у кого барашки и телята, а теперь островитяне еще и страусов завели. Страусятина уже успела заслужить статус местного блюда, хотя старые островитяне ворчат, что с курами и гусями меньше хлопот, а мясо вкуснее.



На острове две церкви — лютеранская в Лииве и православная в Ринси, обе действуют. Вообще на Моонзундском архипелаге и в прибрежной зоне материка удивляет количество православных храмов, притом что этнических русских здесь почти нет. Церковь в Ринси не слишком хороша собой, зато старая кирха в Лииве — просто чудо, а вокруг живописно расставлены средневековые каменные кресты. У выезда с острова перед дамбой есть что-то типа этнографического центра с ветряной мельницей, но зимой он чаще закрыт, нежели открыт.

А вот за дамбой, вокруг которой действительно густые камыши, уже собственно Эзель. И вот тут-то есть где развернуться. Для начала стоит осмотреть столицу острова — город Курессааре (Аренсбург). Нынешнее название переводится как «остров аистов», а прежнее — «орлиный замок». С аистами на острове действительно все в порядке, хотя на рождаемости это никак не отражается, а вот орлы давно перекочевали из замка в более укромные уголки Эзеля. Время от времени они пикируют на проезжающие машины, но в последний момент решают, что этот механический кролик слишком быстр, велик и пахуч.

Каарма Кингисеппа

Довелось Аренсбургу побыть и Кингисеппом — все послевоенное советское время. Дело в том, что в приходе Каарма, где сохранилась могучая старая кирха с десятком каменных крестов, родился эстонский революционер Виктор Кингисепп. К счастью для Эстонии, революция там не удалась, Кингисеппа расстреляли, а благодарные потомки назвали в его честь два города: наш Ямбург и свой Аренсбург. Аренсбург после развала Советского Союза стал Курессааре, а вот Ямбург так и остался Кингисеппом.

Однако вернемся к прекрасному замку. Он невелик, а внутри еще меньше, чем можно подумать, но его обитателям особо много места и не надо было — это не был жилой замок, здесь размещался центр епископства и сюда приезжали на разные встречи и, говоря современным языком, мероприятия. Сейчас в замке весьма интересный исторический музей, посетить который рекомендуется всем. Отдельно есть экспозиция, посвященная дурному влиянию советской власти на местный трудолюбивый народ, но туда ходить не заставляют. Справедливости ради стоит напомнить, что именно в советское время сильно потрепанный замок был отреставрирован и всей территории за крепостными стенами придан исконный вид.

Симпатичен и сам городок Курессааре. Его историческая часть очень мала и не везде блещет зажиточностью, но в целом он весьма фактурен, поэтому погулять по нему — одно удовольствие. Особо стоит подчеркнуть чувство юмора островитян — оно проявляется и в забавных вывесках, и в сувенирной



продукции, обильно выставленной в окнах магазинов. А на окраине городка на выезде в сторону Панги (скоро вы узнаете, что за Панга такая) сохранился старый арочный мост из известняковых плит, он числится памятником, рядом стоит информационный стенд. Мост длинный — хотя сама речка Пяхкла узенькая, но пойма у нее широкая, весной может затапливаться.

С Панги прыгать не надо

Ну а мы едем на мыс Панга, это самый север Эзеля, там напротив уже остров Даге. Сам Эзель довольно плоский, но именно на этом мысу природа расщедрилась на 20-метровую скалу из серого силурийского известняка, нависающую над морем. Можно гулять поверху, но имейте в виду: ограждений там нет, и регулярно появляются сообщения о неудачно спикировавших вниз туристах, один даже с собачкой был. На наш взгляд, куда интереснее пройтись снизу. Пройдя через можжевеловые заросли по натоптанной дорожке, вы сразу увидите, где начинаются скалы. Если над головой вы заметите бродящих по обрыву туристов, лучше покричите им, чтобы они знали: внизу люди, поэтому не надо кидать камни и прыгать самим. К счастью, зимой Панга почти безлюдна, в отличие от лета, когда здесь не протолкнуться, поэтому вам не будут мешать любоваться ледяными натеками на валунах и скале, множеством лебедей, активно работающих лапками, и всяческими силурийскими окаменелостями.

Увидеть Пангу можно и с мыса Нинасе, от маленького порта Тагаранна. В бинокль зрелище упоительное! А рядом с соседней деревней Тамме в лесу можно столкнуться с… Кингисеппом. К счастью, это всего лишь бюст. Скульптурное изображение эстонского коммуниста кто-то затащил подальше от обжитых мест, но, судя по следам, об этом знают многие и ходят сюда полюбоваться. Каменный Кингисепп, признаться, довольно страшен, куда симпатичнее деревянная пара у шоссе неподалеку — огромные мужчина и женщина в национальных костюмах. Это легендарные эзельские великаны — Большой Тылль и его жена Пирет. Сделаны фигуры из старых ветряных мельниц, которых когда-то было очень много на острове, продуваемом всеми ветрами. Кстати, недалеко — в Англе — есть и музей мельниц, там и с мельником можно пообниматься, он белый и мягкий, как мука.





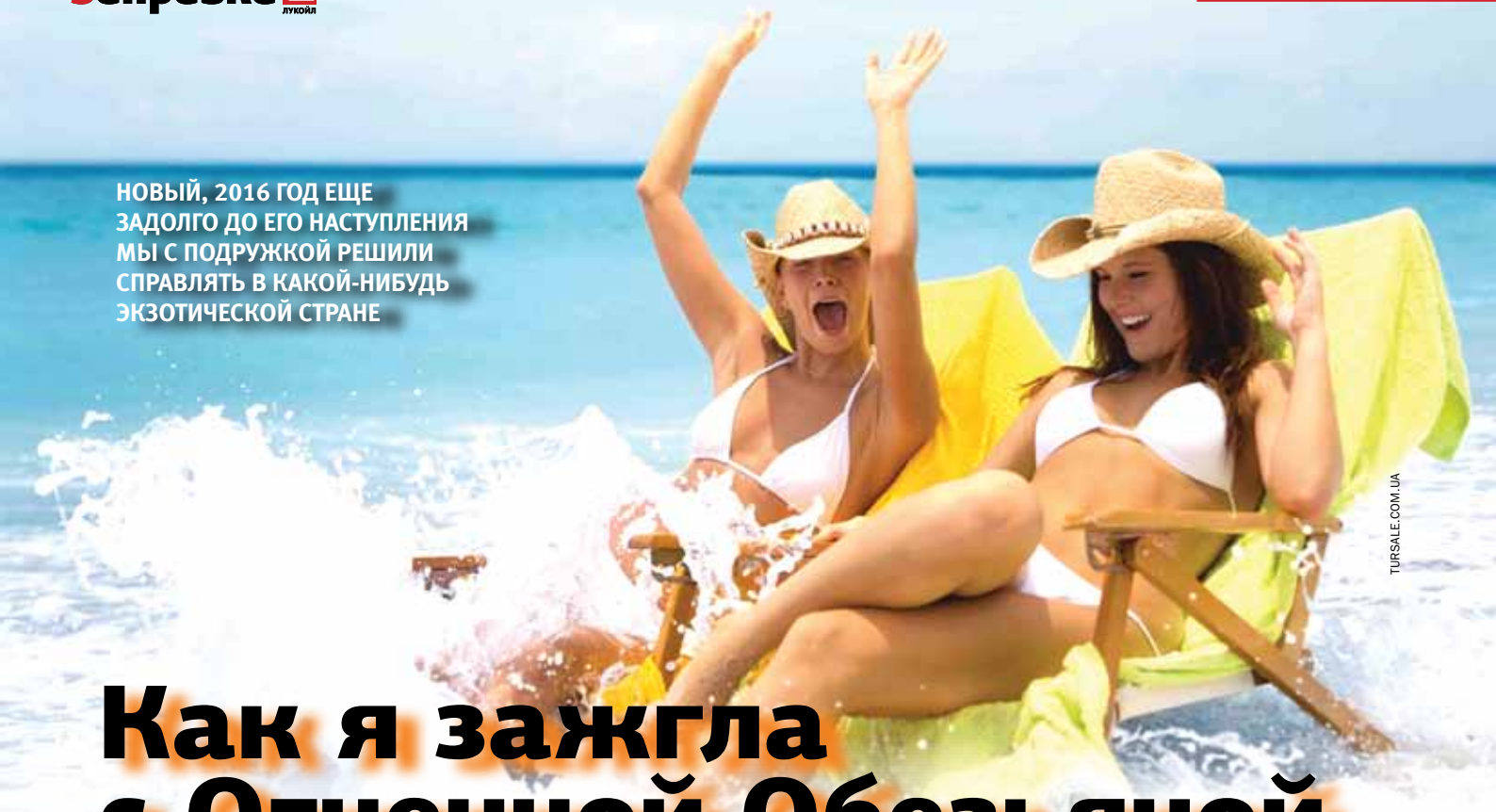
Есть на острове и усадьбы — небольшие, но известные. Например, в Пилгузе родился мореплаватель Фаддей Беллинсгаузен. Есть и разные кирхи, самая старая из которых — в Пыйде — была настоящей крепостью, такие постройки были характерны и для других балтийских островов.

И немного о войне

В другом месте побережья, совсем рядом с поселком Ориссааре, сохранились руины средневекового замка Зонебург (эстонцы называют его Маасилинн). Он был построен в 1345 году после подавления восстания эзельцев. Дело в том, что островитяне были очень боевым народом и даже датчанам были в состоянии дать отпор, правда, ненадолго. Окончательно уничтожен замок был в 1576 году. До раскопок, в 2000-х годах, место представляло собой некий холм на побережье. Сейчас открытые части стен законсервированы, накрыты крышей, проложены мостки для осмотра. Местами кладка укреплена, местами сделана новая. Цокольный этаж с изумительной кладкой сохранился почти полностью, причем там проведено освещение, чтобы туристы не набили себе шишек о камни.

Остались на острове и следы более поздних войн. Помните, мы начали с Моонзундского сражения? Увы, советский фильм «Моонзунд» был снят в Лиепае, где тоже есть форты, но совсем не такие, какие были на Эзеле. А ведь от знаменитой Церельской батареи (№ 43) до сих пор кое-что осталось, и при желании можно было снимать и там.

Искать Церельскую батарею следует на южной оконечности полуострова Сырве, на берегу Ирбенского пролива. Сейчас там стоит внушительный черный маяк, но он довольно поздний — построен в 1960 году. Неподалеку от этого маяка и следует искать батарею, построенную в апреле 1917 года и погибшую осенью того же года. Сооружение было очень мощным, но погубило его то, что орудия не имели кругового сектора обстрела, кроме того, они стояли на открытом берегу. После обстрела немецкими кораблями и бомбардировки с воздуха загорелся пороховой склад, тоже оборудованный не должным образом, взрыв его убил 121 человека. Но остатки батареи держались еще полмесяца, после чего командир батареи — старший лейтенант Бартенев был вынужден лично взорвать орудия, потому что матросы в панике разбежались. Неподалеку находилась батарея капитана Стебеля, который тоже взорвал свою батарею, только это было уже в октябре 1941 года, до этого времени батарея не давала фашистам двигаться по Ирбенскому проливу. Сейчас это место доступно для осмотра, здесь создан частный военный музей.



НОВЫЙ, 2016 ГОД ЕЩЕ ЗАДОЛГО ДО ЕГО НАСТУПЛЕНИЯ МЫ С ПОДРУЖКОЙ РЕШИЛИ СПРАВЛЯТЬ В КАКОЙ-НИБУДЬ ЭКЗОТИЧЕСКОЙ СТРАНЕ

TURSALE.COM.UA

Как я зажгла с Огненной Обезьяной



blonde@kurier-media.ru

Полгода ушло на обсуждение деталей путешествия. Больше всего споров было, конечно, по поводу страны. Все решила Огненная Обезьяна. Обезьяна — значит, Таиланд, логично рассудили мы. С отелем было проще, его мы выбрали по любимому принципу, чтобы было пошикарней и подешевле, и начали искать билеты на самолет. Выяснилось, что гораздо выгоднее лететь через Финляндию, а поскольку дорога до Хельсинки за рулем могла стать отличным началом путешествия, вопрос с авиаперелетом тоже был закрыт.

И вот мы — все такие на лабутенах и в… соответствующих типу нашей красоты штанах загрузились в мою машинку, ту самую — синенькую с сотами. За обсуждением последних слухов и сплетен время до Хельсинки пролетело незаметно. Единственное, что омрачило наше триумфальное прибытие в аэропорт Вантаа, мы так и не смогли найти бюджетную парковку, на которой собирались оставить автомобиль. Печалиться по этому поводу мы, конечно же, не стали. Нас ждал Таиланд, поэтому мы бросили машину в первом же попавшемся паркинге, похватали чемоданы с нарядами и устремились навстречу приключениям.

Честно скажу, Таиланд превзошел все наши ожидания. Такого увлекательного Нового года у меня лично никогда еще не было. Видимо, тут тоже не обошлось без вмешательства Огненной Обезьяны. Две недели мы зажигали совершенно по-взрослому. Жаль только, что большую часть подробностей нашего отдыха рассказывать можно лишь близким подружкам, да и то после парочки коктейлей — для храбрости. Одно могу сказать точно, на всех вечеринках мы были самыми клевыми, самыми красивыми и самыми стильными. Окруженные постоянным мужским вниманием и провожаемые завистливыми женскими взглядами. Да и могло ли быть иначе с двумя настоящими Королевами. Словом, Таиланд мы покидали отдохнувшими и посвежевшими.

Обратная дорога тоже оказалось яркой и запоминающейся. В самолете мы познакомились с двумя симпатичными молодыми людьми. В Паттайе казалось, что нам еще долго не захочется быть в центре мужского внимания, но быстро выяснилось, что ощущение это было совершенно ошибочным. Мы весело болтали, тайком от бдительных стюардесс приговорили бутылку вина, купленную в Dute Free, поэтому, прибыв в Хельсинки, решили продолжить оказавшееся столь приятным знакомство. Тем более что кавалеры любезно предложили подвезти нас до Петербурга на своей машине. Поездка до дома оказалась не менее очаровательной, так что расставались мы с парнями с некоторым сожалением. Однако, вспомнив грозный лик мужа, пришлось лишить их надежды на продолжение.

ЗАХВАТИВ СУМОЧКУ И КЛЮЧИ ОТ МАШИНЫ, Я СПУСТИЛАСЬ НА ПАРКОВКУ И… НЕ ОБНАРУЖИЛА ТАМ СВОЕЙ ЛАСТОЧКИ.

После бурного отдыха я пару дней приходила в себя, благо в Петербург мы вернулись в пятницу, а на работу нужно было только в понедельник. Расслабляющие ванны, массаж и маски сделали свое дело, так что в воскресенье я решила устроить себе небольшой шопинг. Захватив сумочку и ключи от машины, я спустилась на парковку и… не обнаружила там своей ласточки. Минут пять я честно пыталась понять, что сие означает. А потом вспомнила, что моя машинка осталась… на парковке аэропорта Вантаа. Казалось бы, ну забыла девушка авто в аэропорту, что тут такого, но мой благоверный почему-то очень расстроился. Может быть, из-за того, что забрать мою ласточку мы смогли только спустя неделю, причем выяснилось, что в спешке я поставила ее на парковку с почасовой оплатой. Узнав об этом, муж сказал, что следующий раз на отдых я полечу нескоро. Но я-то знаю, что если его как следует попросить, то отказать мне он не сможет. Мужчины такие предсказуемые, когда любят. Так что мы с подружкой уже выбираем место, куда отправимся на грядущие майские праздники.

Заправка курьер-советник ЛУКОЙЛ

Байки с заправки

Черный пиар в финской глубинке

Мой приятель купил новую машину — «Сузуки Балено». Решив отметить это приятное событие, мы поехали в Финляндию. Поскольку желающих оказалось много, пришлось «прихватить» с собой старенькую «девятку». Заправившись в Выборге дешевым российским бензином, мы пересекли финскую границу. На одометре «Сузуки» значилось чуть меньше 1000 км.

Вечером следующего дня мы возвращались из Тампере в Лахти, где снимали коттедж. Внезапно «Сузуки» замигала «аварийкой» и стала отставать. Мы остановились. Оказалось, у «японки» перестал тянуть двигатель — она с трудом взбиралась на небольшие горки. Кроме того, двигатель грелся и угрожающе грохотал, будто вот-вот собирался взорваться. Время было позднее, и мы приняли решение тянуть до коттеджа.

На повороте к коттеджному городку находилась заправка, кафе и автомастерская. Мы остановились и разговорились с местными байкерами. Они рассказали, что в тридцати километрах, в городе Коувола, есть сервисный центр «Сузуки», и даже нарисовали план, как до него добраться. «Правда, завтра в Финляндии большой праздник — День матери, — добавили байкеры, — поэтому в Коувола ехать не имеет смысла — все будет закрыто».



Мы отправились в сервисный центр через день. Пришлось впрягать «девятку», поскольку «Сузуки» вообще отказалась ехать самостоятельно. По дороге остановились у автомастерской на заправке. Вышел хмельной механик — видимо, вчера отмечал День матери. Открыл капот, ткнул пальцем в сигнализацию и авторитетно заявил: «У вас проблемы с помпой». Мы поняли, что иметь дело с ним нельзя.



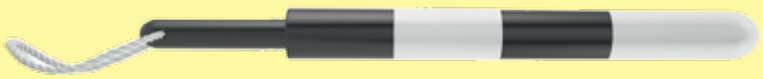
Тут к мастерской подрулила вазовская «четверка». Водитель высунулся из окна и на чистом русском языке спросил: «Водка есть?» Мы обрадовались земляку, но выяснилось, что он финн и, кроме этой фразы, больше ничего не знает. Помощи ждать было неоткуда, и мы отправились в Коувола. Острота момента заключалась в том, что мы не знали, как отнесется финская дорожная полиция к транспортировке автомобиля при помощи банальной веревки.

Наконец, мы добрались до города и вскоре увидели большое здание, где было написано заветное слово «Сузуки». Однако, въехав в ворота, поняли, что жестоко ошиблись, — это был не сервисный центр, а салон по продаже автомобилей! Во дворе стояли новые машины, в том числе «Сузуки Балено». Вокруг них бродили потенциальные покупатели. Можно представить себе их реакцию, когда они увидели, как в ворота въезжает русская «девятка» и тащит за собой грохочущую, «умирающую» «Балено»!

Из магазина выбежал перепуганный менеджер. «Уезжайте, уезжайте! — замахал он руками, увидев российские номера. — Мы не ремонтируем машины!» Наша кавалькада с ужасным грохотом совершила круг почета по торговой площадке и направилась в сторону ворот. И тут случилось непредвиденное — дорога к воротам резко поднималась в гору, веревка от натяжения лопнула, и «Сузуки» покатилась обратно в магазин. Зрители были в шоке от ее беспомощности!

На этот раз из магазина выбежал сам хозяин. Когда «девятка» подкатила задом, чтобы снова зацепить «японку», хозяин, в отутюженных брюках, белоснежной рубашке и галстуке, лично встал на колени и сам завязал веревку на узел. Потом показал знаками — от смятения он не мог говорить, — что сядет в свою машину и укажет дорогу до сервисного центра. «Только уезжайте отсюда быстрее!» — говорил его умоляющий взгляд.

С его помощью, дворами мы быстро добрались до сервисного центра. Механики мгновенно определили причину неисправности. «Вам в России катализатор не нужен, — сказали они. — Бензин плохой». Они вынули «лишнюю» деталь и выбросили ее на свалку. После этого «японка» бодро покатила дальше. Однако мы были уверены, что после нашего посещения города Коувола продажи «Сузуки» там были заморожены на несколько месяцев — слишком уж большое впечатление произвело наше появление на будущих покупателей.



Любопытный инспектор

Забавный случай произошел, когда я путешествовал по Усть-Ордынскому Бурятскому национальному округу. При въезде в Прибайкальский национальный парк меня остановил инспектор, попросил документы и надолго углубился в их изучение. Минут через пять я заволновался, подошел к нему поближе и с изумлением обнаружил, что тот с интересом читает текст на оборотной стороне водительского удостоверения, где расписаны категории транспортных средств.

Инспектор внимательно изучил, что такое категории A, B, C, D, E и, даже не взглянув на фотографию и данные водителя, вернул бумаги. У меня сложилось впечатление, что он впервые видел подобный документ.



Всем, кто любит кино, ЛУКОЙЛ дарит лучшее!

В феврале в кинотеатрах* Петербурга ЛУКОЙЛ дарит карты Программы поощрения клиентов!

Став держателем карты Клуба ЛУКОЙЛ, вы сможете принимать участие в акциях на АЗС «ЛУКОЙЛ» и получать все самое лучшее!

Для этого нужно получить карту Клуба ЛУКОЙЛ при покупке билетов на киносеанс и пройти электронную регистрацию на сайте www.club-lukoil.ru.

Карта Клуба ЛУКОЙЛ для физических лиц:

- Предназначена для постоянных клиентов компании ЛУКОЙЛ, которые регулярно совершают покупки на АЗС и хотели бы делать это на более выгодных условиях.
- Накопление баллов происходит по схеме:

1 балл за каждые 50 рублей, потраченных на покупку топлива и других товаров на АЗС «ЛУКОЙЛ».

- При списании 1 балл = 1 рубль.

За участие в акциях Клуба на карту начисляются дополнительные баллы.

- Накапливать и списывать баллы можно во всей сети АЗС «ЛУКОЙЛ» на территории России — более 2000 АЗС. (На ряде АЗС списание баллов и предоставление скидки невозможно в связи с техническими особенностями станции.)
- Карта выдается бесплатно при заполнении анкеты и оформляется на непосредственного держателя. Один участник может иметь только одну карту Клуба.

Как работает карта ПРОГРАММЫ?

При предъявлении карты ПРОГРАММЫ на АЗС «ЛУКОЙЛ» баллы начисляются за каждую покупку:

50 р. потрачены на АЗС «Лукойл» = 1 балл получен на карту «ЛУКОЙЛ»

1 балл = 1 р. деньги, которые можно потратить на АЗС «ЛУКОЙЛ»

Пример использования баллов

Первичная заправка 30 л. x 32 р./л = 960 р. } 19 баллов

Следующая заправка 30 л. x 32 р./л = 960 р. – 19 баллов = 941 р.

18 баллов

Следующая заправка 30 л. x 32 р./л = 960 р. – 18 баллов = 942 р.

18 баллов

*Список кинотеатров:

Формула Кино Жемчужная Плаза
Формула Кино Галерея
Формула Кино Лондон Молл
Формула Кино Питерлэнд
Формула Кино Балканский
Формула Кино Меркурий
Кронверк Синема НЕО
Кронверк Синема Родео Драйв
Кронверк Синема Сити Молл
Синема Парк Дыбенко
Синема Парк Радуга
Мираж Синема Европолис
Мираж Синема Международный

МАСЛО С ЖЕЛЕЗНЫМ ХАРАКТЕРОМ

GENESIS ARMORTECH*

ЗАЩИЩАЕТ ДВИГАТЕЛЬ
В 10 РАЗ ЛУЧШЕ
ТЕСТОВЫХ НОРМАТИВОВ**



ЛУКОЙЛ

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