

# ŠKODA MAGAZINE

Каталог марки в России. [www.skoda-auto.ru](http://www.skoda-auto.ru)

## KODIAQ

**7 МЕСТ**  
**И ДРУГИЕ ДОСТОИНСТВА**



# САМЫЙ СЕМЕЙНЫЙ АКСЕССУАР ДЛЯ ВАШЕГО ŠKODA KODIAQ



**ŠKODA**  
SIMPLY CLEVER



Не знаем, о чём вы подумали, но мы имеем в виду оригинальные подножки. Во-первых, они облегчают посадку в автомобиль и выход из него — маленькие дети точно оценят, как, впрочем, и бабушки с дедушками. Во-вторых, делают намного проще погрузку багажа на крышу: теперь папа справится с работой быстрее, и семья отправится в дорогу. В-третьих, защищают кузов в районе порогов от случайных повреждений. И наконец, подножки просто классно выглядят: они сделаны из нержавеющей стали с резиновыми вставками — для большего комфорта и безопасности.

Оригинальные подножки. Самый семейный аксессуар.

Максимальная допустимая распределённая нагрузка на одну подножку — до 300 кг.

По вопросам приобретения и установки оригинальных подножек для ŠKODA KODIAQ обращайтесь к официальным дилерам марки. Изображённый автомобиль оснащён дополнительным оборудованием, которое устанавливается за отдельную плату. Реклама.



# СОДЕРЖАНИЕ



52

## ЧТО НОВОГО?

### 02 ЧЕТВЕРТЬ МИЛЛИОНА «КОДИАКОВ»

Чешский внедорожник набирает популярность.

### 04 НЕ СЛОВОМ, А ДЕЛОМ

ŠKODA продолжает помогать в России проекту «Детские деревни — SOS».

### 10 ВРЕМЯ ЧЕМПИОНОВ

Что показала ŠKODA на Парижском автосалоне.

## АВТОМОБИЛЬ

### 16 ОДИН ЗА ВСЕХ

Случаи из семейной жизни ŠKODA Kodiaq.

## ДОРОГА

### 32 АЛТАЙСКИЙ ТРАКТАТ

Автопутешествие по одному из самых красивых регионов России.

## ТЕНДЕНЦИИ

### 40 ДВА СЦЕПЛЕНИЯ, МНОГО ВАРИАНТОВ

Как устроены коробки передач DSG.

### 48 КОМПЕТЕНТНОЕ МНЕНИЕ

Технические специалисты отвечают на вопросы читателей.

## СТИЛЬ ЖИЗНИ

### 52 ПРАВЬ, БРИТАНИЯ

Итоги «Тур де Франс» 2018 года, велогонки, поддерживаемой ŠKODA.

### 62 ПАРТАППАРАТ

Послевоенная ŠKODA 1201. Государственная машина.

### 76 ГОРЯЧАЯ ФИНСКАЯ УХА

Молочные продукты как основа рыбного супа.

### 80 ПАРТНЁРЫ МАРКИ

Официальные дилеры ŠKODA.



62



40

#чтонового #автомобиль #дорога #тенденции #стильжизни

# НОВОСТИ



## ЧЕТВЕРТЬ МИЛЛИОНА «КОДИАКОВ»

В конце сентября с конвейера завода ŠKODA в чешском городе Квасины сошел 250-тысячный Kodiaq. Первый современный внедорожник чешского бренда, представленный публике в 2016 году, всего через 23 месяца после начала производства разошелся по миру тиражом в четверть миллиона экземпляров. Юбилейный 250-тысячный Kodiaq в комплектации SportLine цвета Steel Grey был заказан покупателем из Франции. Сегодня Kodiaq производится на шести предприятиях по всему миру. Помимо чешского завода в Квасинах автомобиль также выпускают в Китае (город Чанша), России (Нижний Новгород), Индии (Аурангабад), на Украине (Соломоново) и в Казахстане (Усть-Каменогорск). А в конце августа ŠKODA отметила выпуск своего миллионного SUV (этот класс объединяет кроссоверы и внедорожники). Отсчет ведется со ŠKODA Yeti, появившегося в 2009 году. Миллионный SUV от ŠKODA, кроссовер Karoq в комплектации Ambition цвета Emerald Green, отправился из Квасин в Испанию.



## ВЫЧИСЛИТЕЛЬНАЯ МОЩЬ

Компания ŠKODA расширяет свой центр обработки и хранения данных, расположенный в штаб-квартире марки в городе Млада-Болеславе. Комплекс станет крупнейшим частным дата-центром в Чехии. После модернизации его вычислительная мощность достигнет 15 петафлопс, то есть 15 квадриллионов операций в секунду. Это примерно в десять раз превосходит имеющиеся мощности. Дата-центр займет площадь 1700 кв. м (вместо прежних 700) и объединит 6500 серверов. Объем хранимых данных — 100 000 Тб. Потребление энергии — 10 МВт (как у 250 000 обычных ноутбуков). Объем охлаждающей жидкости — 4200 куб. м. Тепло, выделяемое вычислительной техникой, планируется использовать для обогрева офисных помещений. Дата-центр — это не только хранилище данных. Его мощности будут использовать дизайнеры, инженеры и производители для вычислений, связанных с разработкой и выпуском новых моделей. Кроме того, с центром станут поддерживать связь автомобили, объединенные цифровой сетью. В том числе и автопилотируемые.

## АВТОМОБИЛЬ-ЭПОХА

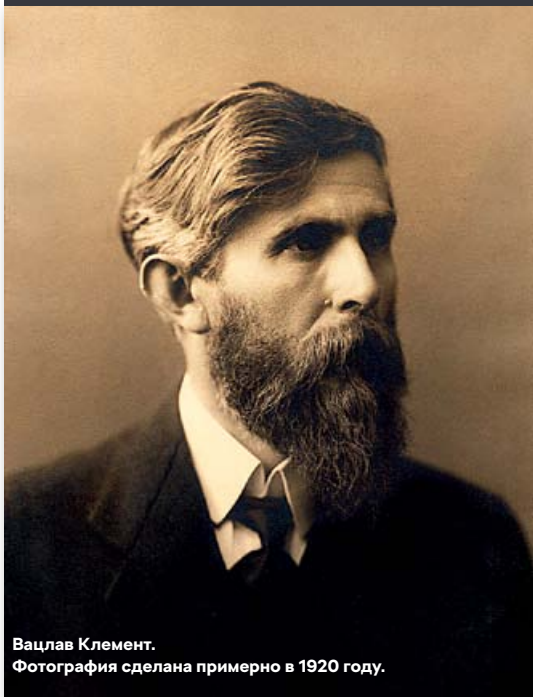
В 2018 году отметила свое 50-летие модель ŠKODA 1203 — самый популярный в XX веке коммерческий автомобиль чешского производства. В свое время эта машина сопровождала жителей Чехословакии повсюду: она выпускалась в виде карет скорой помощи, микроавтобусов, открытых грузовых платформ, развозных фургонов и даже катафалков. При скромной длине 4520 мм модель 1203 имела грузовое отделение объемом 5,2 куб. м. Четырехцилиндровый мотор объемом 1,2 л мощностью 47 л.с. (вариант — 51 л.с.) для экономии места находился у передних сидений. С 1968 по 1981 год было произведено около 70 000 машин. Частникам в Чехословакии, впрочем, как и в СССР, подобные автомобили не продавали, чтобы не провоцировать индивидуальное предпринимательство.

#достижения #дизайн #партнерство



## СПАСИБО, ВАЦЛАВ

Если у вас есть автомобиль ŠKODA, то знайте: к этому событию напрямую причастен Вацлав Лаурин, чье 150-летие отмечалось этой осенью. Он родился 16 октября 1868 года в чешском городе Велвары, но изменил судьбу другого населенного пункта, Млада-Болеслава, расположенного все в той же Богемии. Создать компанию, имя которой сейчас известно во всем мире, помог случай и предпринимательский талант. Представитель немецкого производителя велосипедов обидел Вацлава Клемента, на тот момент — книготорговца, и они на пару с механиком Вацлавом Лаурином открыли собственную фабрику по ремонту и производству двухколесной техники. Компания Laurin & Klement, названная по фамилиям бизнес-партнеров, заработала в 1895 году, с которого и ведет отсчет автомобильная марка ŠKODA. Сначала под брендом Laurin & Klement выпускались велосипеды, затем — мотоциклы, а с 1905 года — автомобили. Фактически компания стояла у самых истоков автомобилизма и прошла все этапы «большого пути». В середине 1920-х годов предприятие из Млада-Болеслава вошло в состав машиностроительного объединения ŠKODA из города Пльзень. Вацлав Клемент умер в 1938 году. Но и сегодня самые роскошные версии автомобилей ŠKODA называются в честь двух Вацлавов, двух чешских предпринимателей-первопроходцев.



Вацлав Клемент.  
Фотография сделана примерно в 1920 году.



## ВОЗВРАЩЕНИЕ ЛЮБИМОЙ СЕРИИ

В России возобновились продажи автомобилей ŠKODA в любимейшем исполнении Hockey Edition. От других комплектаций их отличают оригинальные наклейки на кузове, декоративные накладки на порогах и большой набор дополнительного оборудования, предлагаемого по очень привлекательной цене. Линейка Hockey Edition, эксклюзивно разработанная для российского рынка, включает три модели: лифтбеки Octavia и Rapid, а также — встречайте дебютанта особой серии — внедорожник Kodiaq. В частности, в комплектацию Kodiaq Hockey Edition уже включены светодиодные фары, камера заднего вида, электропривод крышки багажника и «бесключевой доступ» KESSY. Подробности — у дилеров марки.



## КАК ВАМ БУДЕТ УГОДНО

Внедрять передовые опции, не дожидаясь очередного большого обновления модели, — один из принципов ŠKODA. И вот подтверждение тому: теперь покупателям Octavia, Superb и Kodiaq доступна к заказу цифровая приборная панель — оборудование, которое встретишь не в каждом автомобиле более высокого класса. Панель представляет собой цветной дисплей высокого разрешения на месте привычной «механической» комбинации приборов. Главное ее достоинство заключается в том, что водитель может сам, по настроению или исходя из условий движения, изменить размер блоков и выбрать, какой информации придать первостепенное значение: вывести на экран тахометр и спидометр в привычном аналоговом виде или заменить их навигационной картой на всю ширину панели — вариантов «наполнения» дисплея масса. Кроме того, цифровая панель делает более удобной работу с электронными ассистентами водителя, телефоном, информационно-развлекательной системой.

#развитие #рекорды #опросы #безопасность #итоги



# Не словом, а делом

НАКАНУНЕ ДНЯ ЗНАНИЙ, 1 СЕНТЯБРЯ, ŠKODA ОБНОВИЛА АВТОМОБИЛЬНЫЙ ПАРК СВОЕГО ДАВНЕГО СОЦИАЛЬНОГО ПАРТНЁРА, РОССИЙСКОЙ БЛАГОТВОРИТЕЛЬНОЙ ОРГАНИЗАЦИИ «ДЕТСКИЕ ДЕРЕВНИ — SOS». ЕЙ БЫЛИ ПЕРЕДАНЫ 12 МАШИН: ШЕСТЬ ПОЛНОПРИВОДНЫХ ŠKODA KODIAQ И ШЕСТЬ ŠKODA OCTAVIA.



## РОССИЙСКИЙ КОМИТЕТ «ДЕТСКИЕ ДЕРЕВНИ — SOS»

был учрежден в 1994 году. Основные направления работы организации — «Детские деревни — SOS» (семейная форма опеки детей, по разным причинам оставшихся без попечения родителей) и профилактика социального сиротства (поддержка неблагополучных семей). За 20 с лишним лет работы Российского комитета были построены шесть «Детских деревень — SOS»: в поселке Томилино (Подмосковье), городе Пушкине (под Санкт-Петербургом), селе Лаврово (под Орлом), Кандалакше (под Мурманском), а также в Пскове и Вологде. В настоящее время в российских «Детских деревнях — SOS» содержится около 600 воспитанников. В трех регионах России (Санкт-Петербург, Мурманск и Орловская область) работают Дома молодежи, в которых выпускники «Детских деревень — SOS» проходят подготовку к взрослой жизни.





**Т**оржественная церемония передачи автомобилей ŠKODA благотворительной организации «Детские деревни — SOS» прошла в конце августа в Томилине. В этом подмосковном поселке в 1996 году была открыта первая российская «Детская деревня — SOS». Но сам международный проект значительно старше. Отсчет ведется с 1949 года, когда австриец Герман Гмайнер на собранные собственноручно небольшие частные пожертвования создал альтернативу государственным учреждениям для сирот, которых в послевоенной Европе было очень много. Сейчас в 135 странах мира работает более 550 деревень; под патронатом организации находится около 700 тыс. детей.

Классическая «Детская деревня — SOS» в России представляет собой поселок из 10–14 домов на обособленной территории. На каждый коттедж приходится одна приемная многодетная SOS-семья: пять-восемь детей разного возраста и пола, оставшихся в силу разных причин без попечения родителей, и «профессиональный замещающий родитель», так называемая SOS-мама. Дети помогают вести хозяйство, ходят в обыкновенные детские сады и школы, в кружки и секции, обща-

ются со сверстниками, причем круг знакомых не ограничивается деревней. То есть ребята живут как в обычных семьях и намного лучше, чем в детских домах, представляют себе жизнь за пределами воспитавшего их учреждения.

Сотрудничество ŠKODA AUTO Россия и «Детских деревень — SOS» началось в 2011 году, когда организации были переданы в безвозмездное пользование первые два автомобиля. Парк регулярно расширяется и обновляется. Последнее поступление — шесть полноприводных внедорожников Kodiaq и шесть лифтбеков Octavia. Кроме того, ребята, живущие в Томилине, получили от чешской марки ко Дню знаний наборы канцелярских принадлежностей, необходимые для успешной учебы.

«Мы рады, что жизнь воспитанников и их наставников в «Детских деревнях — SOS» благодаря автомобилям нашей марки становится более простой и комфортной», — прокомментировал событие Ян Прохазка, руководитель марки ŠKODA в России.

Подробнее о проблеме сирот в России и работе «Детских деревень — SOS» читайте на следующих страницах в интервью с Николаем Слабжаниным, национальным директором этой благотворительной организации в нашей стране.

#добрыделадетскихдеревней

#детскихдеревней

# Недетские вопросы

интервью: **Сергей Широков** фото: автора

**НАШ СОБЕСЕДНИК — НИКОЛАЙ СЛАБЖАНИН, НАЦИОНАЛЬНЫЙ ДИРЕКТОР РОССИЙСКИХ «ДЕТСКИХ ДЕРЕВЕНЬ — SOS», БЛАГОТВОРИТЕЛЬНОЙ ОРГАНИЗАЦИИ, КОТОРОЙ ПОМОГАЕТ МАРКА ŠKODA. НА ПРОТЯЖЕНИИ ПОСЛЕДНИХ 15 ЛЕТ ГОСПОДИН СЛАБЖАНИН ЗАНИМАЕТСЯ ПРОБЛЕМОЙ ДЕТЕЙ, ОСТАВШИХСЯ БЕЗ ПОПЕЧЕНИЯ РОДИТЕЛЕЙ.**



## Что представляет собой проблема детей-сирот в России сегодня?

Каждый год около 50 тысяч ребят пополняют детские сиротские учреждения, причем подавляющее большинство, около 80%, относится к категории социальных сирот. То есть мамы и папы живы, но лишены родительских прав или сами отказались от ребенка сразу после рождения. Такие ребята попадают в детские дома. Точнее, с 2015 года в России официально нет детских домов. Вместо них — Центры содействия семейному устройству детей, оставшихся без попечения родителей. Но сироты остались.

### Зачем поменялось название учреждений?

Поменялось не только название, но и подход. Последние три-четыре года основной акцент сделан на то, чтобы дети, над которыми государство взяло опеку, как можно быстрее нашли себе новую семью. Кстати, и суды стали не так быстро и безоговорочно лишать родительских прав. Раньше их можно было лишиться, если в квартире, в которую по сигналу соседей пришел участковый с представителями органов опеки, был бардак. Разрушить семью просто, собрать сложнее. Куда бегут ребята из детских домов? Почти всегда — к родителям. Даже если те не идеальны. У родителей затянувшийся конфликт,

который отражается на детях? Не надо сразу лишать прав. Можно, например, сначала передать детей на какое-то время родственникам, бабушке с дедушкой. В нашей организации десять лет назад тоже появилось направление профилактики социального сиротства.

### Каким образом можно предотвратить этот процесс?

Только в добровольном порядке. Семья должна сама прийти к выводу, что без посторонней помощи ей не справиться с возникшей ситуацией. Часто бывает, что людям надо показать, что выход есть. Папа лишился работы и начал спиваться, потому что никаких перспектив для себя больше не видит. Его надо взять за руку и довести до биржи труда. А сначала, возможно, показать наркологу — если этот отец понимает, что алкоголь разрушает семью и лишает его будущего. Иногда требуется найти людям курсы, где они могли бы освоить новую, более востребованную профессию. Ребенку, потерявшему связь с родителями, пообщаться с психологом. Каждая ситуация индивидуальна. Одной маме мы помогли получить государственный грант на развитие малого бизнеса, обучив ее основам создания собственного проекта. Деньги небольшие, но их хватило для покупки швейной машинки, с помощью которой в семью

#требуетсяпомощь #сложныеситуации



стали приходиться заказы на работу и деньги. Сейчас у нас новая интересная программа — «SOSеди». Мы знакомим семьи, оказавшиеся в сложной жизненной ситуации, на грани лишения родительских прав, с теми людьми, кто с нашей помощью уже преодолел подобный кризис. Так устанавливается более доверительный контакт, чем со специалистом, который часто слышит: «Ну что вы понимаете, вы же со своей колокольни рассуждаете...»

#### **Где находится большая часть российских сирот? В детских домах, вернее, центрах?**

Нет, как раз наоборот, в семьях. В 2017 году в стране числилось примерно 450 тысяч детей-сирот, из которых только каждый девятый ребенок не находился под родственной опекой, не был устроен в приемную семью или усыновлен. Впрочем, сейчас усыновлений в чистом виде очень мало.

#### **Почему?**

Потому что семьям, которые оформили опеку, полагаются выплаты от государства, если ребенок имеет заболевания — дополнительные средства. По достижении совершеннолетия местная власть обязана обеспечить сироту жильем. К сожалению, есть случаи, когда люди берут по нескольку детей с главной целью получать на них выплаты. Чем больше выплаты — они меняются от региона к региону — тем больше желающих взять ребенка. В Москве, если так можно выразиться, дефицит детей.

#### **Бывают дети-сироты при относительно благополучных родителях?**

Я бы скорее говорил не о сиротстве, а одиночестве, когда у родителей нет времени общаться с детьми, все отдано на откуп няням или интернатам, пускай и дорогим, а в итоге у ребенка нет взрослого человека, на которого он может опереться. Я недавно столкнулся с ситуацией, когда родители отсматривали съемки скрытой камерой, как няня обращается с ребенком в отсутствие родителей. Ужас! Мне было сложно сказать, кто более грязно ругался: няня на видео или отец, который просматривал эту запись. Финансовое благополучие не всегда залог счастливого детства. Ребенку нужен взрослый человек, которому можно доверять. Деньги не заменяют родителей. А треть детей в стране воспитывается одним родителем. И это тоже не очень здорово.

#### **Ваша организация ставит себе в заслугу, что вы не разлучаете братьев и сестер. А зачем государство разделяет сирот, состоящих в родстве?**

Законодательно разлучать не рекомендуется, а на практике такое нередко случается. Есть профессиональный термин «сиблинги» — им обозначают детей от одних родителей или одной матери. Сложность заключается в том, что сиблинги часто попадают в детские центры поодиночке. Например, женщина рождает ребенка, пьет, ее лишают родительских прав. Рождает второго, часто уже от другого мужчины, поведение не меняется, ее снова лишают. У нас в одной деревне собраны шесть таких детей, от одной матери. Бывает, что братья и сестры впервые в жизни встречаются у нас за одним столом. Сиблингов очень сложно передать в обычную семью. Одного ребенка нет проблем устроить, сразу двоих берут реже, троих — в виде исключения. Мы же собирали семьи, находили ребят, разбросанных судьбой, по разным учреждениям. Наш ключевой принцип — братья и сестры должны расти вместе.

#### **Биологические родители имеют право посещать детей, находящих в ваших деревнях?**

Да, мы приветствует такие встречи, но они происходят, к сожалению, не очень часто. Одна девочка через телевизионную программу нашла свою маму, которая отказалась от нее еще в роддоме. Потом эта женщина родила еще двоих, и уже суд лишил ее родительских прав. Встретились на программе, обнимались-плакали. Один раз эта мама приехала в деревню с тортиком и обещаниями появляться постоянно. После чего пропала. Но мы все равно говорим ребятам в «Детских деревнях»: вы в каком-то смысле счастливые люди, у вас две мамы — одна родила, дала жизнь, другая воспитала. И обеим надо быть благодарным. Чувство признательности родителям позволяет избежать собственных ошибок.

#### **Кому-то из родителей удавалось восстановить права и забрать ребенка из «Детской деревни — SOS» обратно в свою семью?**

Почти за четверть века работы в России хорошо если наберется с десяток таких случаев. Обычно лишение родительских прав — это билет в один конец, дальше все у самих родителей идет только по наклонной. Но мы прикладываем все усилия, чтобы сохранять контакты с родственниками.

#опека #праваребенка #протянутьруку #ненавредить #семейноеустройство

#ДЕТСКИЕДЕРЕВНИ

### **В России какая-то уникальная для развитой страны ситуация с социальными сиротами?**

Проблема везде стоит достаточно остро, просто существуют разные формы решения. В Соединенных Штатах, например, хорошо развита система фостерных, то есть профессиональных приемных семей. Детских домов в нашем понимании там нет, но ребенок может сменить несколько таких семей, пока не найдет «свою». Впрочем, такое и в России встречается. У нас в деревнях есть ребята, которые перед тем, как попасть к нам, сменили две-три, а то и четыре приемные семьи. От взятого ребенка опекуны могут отказаться и через год, и через два, и через пять лет, когда возникнут проблемы, которые непонятно, как решать. Например, ребенок проявляет склонность к агрессии, вылезают какие-то криминальные наклонности. Мало хорошего, когда родители компенсируют «синдром пустого гнезда» — берут сироту вместо собственного ребенка, который, например, погиб. Они ищут в нем одного человека, а находят другого. Брать в такой ситуации сироту того же возраста и пола, что был раньше, нельзя, это знают все психологи, только в жизни правило не всегда соблюдается. Чужой ребенок несет в себе отпечаток прожитых лет, и к этому надо быть готовым. К нам один мальчик попал лет 12 и сразу заявил: «У меня папа — вор, он сидит, брат — вор, он ворует, и я буду вором». Наша задача — поменять эту систему жизненных ценностей и координат, защитить ребенка.

### **Правда, что в некоторых регионах России нет сирот?**

В Чечне нет, там система родов, тейпов, и ребенка, оставшегося без опеки родителей, берут на поруки родственники. Вообще в тех странах и регионах, где сильны клановые связи или общество религиозно, меньше сирот. В ситуациях, когда человек не слушает ни соседей, ни специалистов, ни представителей органов опеки, голос священника может оказаться единственным, который возымеет воздействие.

### **Вы берете в «Детские деревни — SOS» ребят с инвалидностью?**

Только если это не какие-то сложные случаи. Во-первых, у нас нет специальных условий. Во-вторых, возникает вопрос — а что потом? Мы можем взять ребенка с синдромом Дауна, но он не может жить у нас бесконечно, дети уходят от нас во взрослую

жизнь в 18 лет. Куда отправить человека с таким диагнозом — обратно в интернат? Как решить проблему?! Я считаю, что созданием профессиональных замещающих семей, когда люди берут к себе такого ребенка и поддерживают его при помощи государства.

### **Дети находятся у вас в деревнях до 18 лет. А что потом?**

Потом переходят в Дома молодежи, организованные нами общежития, продолжают учебу, работают. Ждут, пока государство предоставит им обещанное жилье. В Домах молодежи есть воспитатели — наставники, как правило, тоже молодые люди.

### **Часто к вам попадают дети школьного возраста, которые не умеют читать и плохо говорят?**

Такие случаи бывали. Диагноз ЗПР — «задержка психического развития» — встречается чаще. Но если с ребенком заниматься, диагноз может быть снят.

### **Какие требования выдвигаются к SOS-мамам, работающим в российских деревнях?**

Обычно это женщины в возрасте от 35 лет, у которых нет своих детей или они уже выросли. После собеседования они проходят обучение, школу материнства, где преподают им разные предметы, от основ психологии до оказания первой медицинской помощи, и становятся «профессионально подготовленными приемными родителями». Мама живет с опекаемыми детьми в одном доме, то есть проводят с ними день и ночь, включая выходные. Во время отпуска SOS-маму может заменить помощница, хотя часто они не разлучаются даже на отдыхе. Любая SOS-мама сначала несколько месяцев стажировается в качестве помощницы, и в это время мы смотрим, насколько хорошо она справляется с обязанностями. Каждый год у всех сотрудников — курсы повышения квалификации.

### **Мама получают зарплату?**

Да, либо зарплату от нас, если опекунство над детьми оформлено на нашу организацию, либо деньги от государства, если официально опекуном является она сама. У нас встречаются обе формы опеки. Коттедж в любом случае предоставляем мы, как и многое другое. Например, помогаем составлять планы развития детей: многим ребятам требуется такая персональная программа.

#вариантырешенияпроблемы #найтисвоеюсемью #профессиональныемамы

#ДЕТСКИЕДЕРЕВНИ



## ЧАСТНЫЕ ПОЖЕРТВОВАНИЯ — ОСНОВА СТАБИЛЬНОСТИ. КРУПНЫЕ КОМПАНИИ, КОГДА НАСТУПАЮТ ТРУДНЫЕ ВРЕМЕНА, БЫСТРЕЕ РЕЖУТ РАСХОДЫ НА БЛАГОТВОРИТЕЛЬНОСТЬ, ЧЕМ ОБЫЧНЫЕ ЛЮДИ.

### Почему нет SOS-пап?

Изначально их наличие не подразумевалось проектом, но если женщина замужем и мужчина готов разделить с ней заботу о новой большой семье, почему бы нет?! Примерно четверть семей в российских «Детских деревнях — SOS» — это полные семьи, с мамой и папой.

### На какие средства существуют «Детские деревни — SOS» в России?

У нас прозрачная бухгалтерия. Где-то в пределах 13% — это региональные бюджетные средства, выплачиваемые на детей, которые официально находятся под опекой нашей организации. Деньги за личное опекунство поступают непосредственно мамам. Около 15% мы получаем от «Детских деревень — SOS» других европейских стран. Но в целом наша программа развития уже со следующего года подразумевает отказ от иностранной помощи.

### Вас обижают деньги из-за границы?

Мы очень благодарны всем нашим зарубежным спонсорам, у нас всегда есть, на что потратить деньги, но считаем, что многие страны нуждаются в такой помощи большего нашего. Например, «Детские деревни — SOS» в Армении, Беларуси, Киргизии или Сирии. Кстати, мы помогаем им нашими знаниями, нашим опытом.

### А кто обеспечивает основную часть финансирования?

Это пожертвования крупных компаний и частных лиц. Причем большую часть мы получаем именно от постоянных частных доноров, которых у нас около 20 тысяч человек. Эти люди ежемесячно присылают нам по 1000, 1500, 5000 рублей. Частные пожертвования — основа стабильности. Крупные компании,

когда наступают трудные времена, быстрее режут расходы на благотворительность, чем обычные люди. Хочу похвалить и марку ŠKODA: когда на рынке были непростые времена, падали продажи и многие сворачивали свои социальные бюджеты, российский офис компании продолжал нас поддерживать в полном объеме.

### Как используются автомобили ŠKODA в «Детских деревнях — SOS»?

В каждой деревне у нас по машине плюс еще одна — в московском офисе. Круг задач — самый разный. Съездить за продуктами. Отвезти ребенка на занятия или ко врачу. Отправиться на экскурсию или в музей. На этих машинах мы ездим по регионам и смотрим детей, которые к нам поступят. Занимаемся профилактикой: навещаем те семьи, которым нужна наша помощь. Иногда для того, чтобы навещать проблемную семью в удаленном районе, надо проехать не одну сотню километров. Возим детей к родственникам, например на выходные к бабушке. Средний годовой пробег наших автомобилей — 30–40 тысяч километров. Причем замечу, что ŠKODA не только безвозмездно предоставляет нам машины, но и оплачивает страховку, техническое обслуживание, ремонт. Очень существенная подмога.

### Вы планируете увеличивать количество «Детских деревень — SOS» в России?

Пока нет. Наш приоритет — уделять больше внимания профилактике социального сиротства, работе с проблемными семьями. Открытый в 2017 году в Казани центр занят именно этим. Пускай кто-то из старых работников до сих пор уверен, что наша задача — спасать, а не предотвращать, организация свой выбор сделала. Родная семья — папа и мама, бабушки и бабушки, братья и сестры — это социальный капитал. Лишать маленького человека всего этого надо только в крайнем случае, когда его жизнь в опасности. И другая наша задача — продвигать идею создания профессиональных замещающих семей. Под нашим патронатом уже существуют такие семьи. Они живут в обычных многоквартирных домах вне «Детских деревень». Но мы всегда с ними на связи.

Узнать больше о работе «Детских деревень — SOS» в России или сделать пожертвование можно на сайте [sos-dd.ru](http://sos-dd.ru)

#частныедोनоры #помощьможеткаждый #социальныйкапитал

ДЕТСКИЕ ДЕРЕВНИ



# Время чемпионов

текст: Антон Жаров фото: Сергей Шерстенников, ŠKODA

ДВЕ САМЫЕ ИНТЕРЕСНЫЕ НОВИНКИ КОМПАНИИ ŠKODA, ПРЕДСТАВЛЕННЫЕ НА ПАРИЖСКОМ МЕЖДУНАРОДНОМ АВТОСАЛОНЕ 2018 ГОДА, ИМЕЛИ ЛИТЕРЫ RS В СВОЁМ НАЗВАНИИ, ЯВЛЯЯСЬ ТРАДИЦИОННЫМИ ДЛЯ МАРКИ «СПОРТИВНЫМИ АВТОМОБИЛЯМИ НА КАЖДЫЙ ДЕНЬ». ОДНА МАШИНА, VISION RS, — ЭТО КОНЦЕПТ, ОТРАЖАЮЩИЙ ПРЕДСТАВЛЕНИЕ КОМПАНИИ О БУДУЩЕМ; ВТОРАЯ, KODIAQ RS, — СЕРИЙНАЯ ЕВРОПЕЙСКАЯ МОДЕЛЬ, КОТОРАЯ ЕЩЁ ДО ПРЕМЬЕРЫ УСТАНОВИЛА РЕКОРД ПРОХОЖДЕНИЯ КРУГА НА ЗНАМЕНИТОЙ «СЕВЕРНОЙ ПЕТЛЕ» НЮРБУРГРИНГА.

#ПАРИЖ



Сразу после окончания Парижского салона ŠKODA раскрыла карты: у нового компактного серийного автомобиля, который будет похож на концепт Vision RS, уже есть название. Это Scala, в переводе с латыни — «лестница» или «ступень».



У марки ŠKODA есть стратегия. Общая программа развития, которая называется «Стратегия-2025». Цифры в названии документа — это, понятное дело, год. Цель — и тут тоже несложно догадаться — усиление присутствия на мировом рынке. И задача успешно реализуется. В первом полугодии 2018-го ŠKODA продала более 650 тыс. своих автомобилей, улучшив показатель первых шести месяцев предыдущего года на 11,6%.

Среди стран, в которых любовь к автомобилям чешской марки проявилась особенно активно, следует назвать Китай (165 500 проданных машин, +23,5%), Россию (36 339 единиц, +26,6%), а также Францию (ее результат за полугодие — 16 700 машин, +25,1%). При общем «автомобильном патриотизме» — тут французам надо отдать должное — марку ŠKODA в этой стране ценят и уважают. Поэтому Парижский салон, который проходит через год, чередуясь с мотор-шоу в немецком Франкфурте, ŠKODA никак не могла обделиться вниманием.

## ГИБРИДНЫЕ ВИДЫ СПОРТА

Центральное место на стенде ŠKODA в Париже занимал концепт-кар Vision RS. Он решал — извините за официальный тон — сразу две коммуникационные задачи. Первое — намекал журналистам и посетителям выставки, в какую сторону развивается язык дизайна марки в целом и как будет выглядеть одна из следующих компактных моделей марки в частности (у нее даже есть имя — Scala); второе — демонстрировал, что в серии RS есть место и для гибридных силовых установок. До последнего времени все RS-версии автомобилей ŠKODA оснащались исключительно двигателями внутреннего сгорания, бензиновыми или дизельными, но безо всякой дополнительной электротяги.

Буквы RS, расшифровывающиеся как Rally Sport, впервые были использованы ŠKODA в 1974 году для обозначения чистокровных гоночных моделей. Первой «гражданской RS», то есть маши-

ной со спортивным характером, предназначенной для ежедневного использования, стала в 2000 году Octavia.

Концептуальный Vision RS демонстрирует новый стиль спортивной линейки. Рельефный капот украшает выполненный из хрусталя и имеющий подсветку логотип ŠKODA. Подсвечиваются изнутри и вертикальные глянцевые планки решетки радиатора. Они сделаны из углепластика, как и многие другие внешние элементы: от передних воздухозаборников спереди до спойлера над задним стеклом. «Хищные», узкие, четко очерченные фары подчеркивают спортивный характер автомобиля. Боковые стекла не имеют рамок, как на купе, да и в целом силуэт концепт-кара получился очень динамичным.

Общую лаконичность дизайна отлично иллюстрируют практически незаметные дверные ручки и компактные боковые зеркала. 20-дюймовые колесные диски изготовлены из легкого сплава и привлекают внимание аэродинамическими секциями из углепластика

#успешноеполугодие #спортивныйавтомобиль #накаждыйдень





Vision RS сочетает традиции и современность. Среди материалов отделки салона — карбон, хрусталь и искусственная замша растительного происхождения. Багажник компактной модели вполне «взрослый» — 430 л.

и хрустальными логотипами. «Кристаллические» мотивы, напоминающие о связи ŠKODA с традиционным чешским искусством огранки хрусталя, прослеживаются и в задних фонарях.

Оформление интерьера выполнено в том же ключе. Помимо множества деталей из углепластика, в салоне можно найти декоративные вставки, выполненные из хрусталя, иллюминация которых меняется при взаимодействии водителя с сенсорным дисплеем мультимедийной системы. Центральная консоль целиком сделана из карбона, что подчеркивает родство концепта с миром автоспорта. Вместо внутренних ручек для открывания замков дверей на Vision RS — матерчатые петли, еще один привет с гоночных трасс.

Сиденья отделаны искусственной замшей, которая — и тут уже порадуется «зеленые» — имеет растительное происхождение. Кстати, и углепластик тоже сделан по «дружественной по отноше-

нию к окружающей среде» технологии — из переработанного полиэстера.

Спортивность Vision RS не стала помехой практичности. При длине кузова 4356 мм концепт располагает просторным салоном с четырьмя полноценными местами и багажником объемом 430 л. Это же ŠKODA.

Одной из важнейших составляющих «Стратегии-2025», о которой было сказано выше, является развитие цифровых и коммуникационных технологий. ŠKODA Vision RS — это еще один шаг в цифровое будущее, в котором водители и автомобили всегда будут оставаться на связи. В салоне концепта управление различными функциями машины осуществляется через большой сенсорный дисплей в центре передней панели. Находясь на удалении от своего автомобиля, хозяин всегда может с помощью смартфона и программы ŠKODA Connect Skill узнать, в том числе просто озвучив вопрос, закрыты ли в машине окна и две-

ри, сколько осталось до следующего ТО и каков запас топлива в баке. Впрочем, вопрос с топливом не совсем однозначен. Vision RS — подключаемый (plug-in) гибрид, то есть гибрид с возможностью подзарядки батареи во время стоянки.

Силовая установка концепта состоит из бензинового турбодвигателя 1.5 TSI мощностью 150 л.с. и электромотора, развивающего 75 кВт (102 л.с.). Суммарная отдача достигает 245 л.с. Не удивляйтесь тому, что простое сложение двух показателей мощности дает другое число: мощность двух моторов совершенно разного типа суммируется по своим правилам. Крутящий момент гибридной установки передается на колеса через шестиступенчатую коробку передач DSG. Концепт-кар способен разогнаться с 0 до 100 км/ч за 7,1 с, а его максимальная скорость достигает 210 км/ч.

Предусмотрен и полностью электрический режим движения, без запуска бензинового мотора. Встроенной ли-

#искусствоогранкихрусталя #чешскиетрадиции #электротяга

#ПАРМЖ



Даже спортивный Kodiaq RS, установивший в своей категории рекорд круга на «Северной петле», остается внедорожником. Привод — полный, дорожный просвет — 196 мм.

тий-ионной батареи хватает на то, чтобы проехать до 70 км вообще без вредных выбросов в атмосферу. Батарея подзаряжается как на стоянке (на специальной станции на это требуется не более 2,5 часов), так и во время движения (при торможении).

## СЕМИМЕСТНЫЙ РЕКОРДСМЕН

Vision RS — спортивный автомобиль будущего. А текущую «горячую линейку» автомобилей ŠKODA на Парижском салоне представлял Kodiaq RS. Еще до мировой премьеры он установил рекорд круга для семиместных SUV на Нордшляйфе, знаменитой «Северной петле» Нюрбургринга, с результатом 9 минут 29,84 секунды. Во время рекордного заезда за рулем чешского внедорожника находилась немецкая гонщица и телеведущая Сабина Шмитц, которая призналась,

что была удивлена, с какой уверенностью семиместный автомобиль в стандартной комплектации преодолел виражи самого сложного гоночного трека в мире.

Kodiaq RS — первый SUV чешского бренда с эмблемой RS. Аббревиатура SUV, напомним, объединяет два класса — кроссоверов и внедорожников. Kodiaq RS, предназначенный в первую очередь для европейских покупателей, оснащается самым мощным серийным дизельным мотором в истории ŠKODA — агрегат 2.0 BiTDI развивает 240 л.с. Двухлитровый мотор с двумя турбинами впечатляет и показателем максимального крутящего момента — 500 Нм. Автомобиль разгоняется от 0 до 100 км/ч всего за 7 с, а максимальная скорость составляет 220 км/ч. Привод — полный, коробка передач — автоматическая, 7-ступенчатая. Автомобиль стандартно оснащается 20-дюймовыми легкосплавными колесными дисками Xtreme и усиленной

тормозной системой. Благодаря акустической технологии Dynamic Sound Boost водителю обеспечено идеальное звуковое сопровождение для динамичного вождения. Специальный генератор, режим работы которого настраивается пользователем, производит звук определенного тембра, дополняющий рокот выхлопной системы.

Выделяется Kodiaq RS и патрубками выпускной системы: в отличие от обычных версий внедорожника в спортивной они выставлены напоказ. Задний бампер, так же как и передний, у Kodiaq RS оригинальный. Салон автомобиля-рекордсмена тоже сильно отличается от стандартного: там вы найдете спортивные сиденья с отделкой из перфорированной алькантары с красной контрастной строчкой, вставки под карбон, спортивный руль с эмблемой RS и цифровую приборную панель с особым режимом работы — главным прибором на ней можно сделать тахометр.

#самыймощныйдизельвисториимарки #семиместныйрекордсмен





Karoq Scout



Karoq SportLine



Octavia G-TEC

## И ПРОЧАЯ, И ПРОЧАЯ, И ПРОЧАЯ

Показали в Париже и две новые версии младшего брата «Кодиака» — компактного кроссовера Karoq. Они получили традиционные для модельного ряда ŠKODA приставки SportLine и Scout. Поклонники марки по одним этим словам могут догадаться, о каких модификациях идет речь. Karoq SportLine, конечно, адресован любителям динамичной езды и соответствующего внешнего вида своего автомобиля. Только для версии SportLine в семействе Karoq предлагается новый бензиновый двигатель 2.0 TSI мощностью 190 л.с. (есть и другие варианты моторов). Спортивный облик модели формируют черные, со шлифованными кромками, 18-дюймовые легкосплавные колесные диски, черные накладки на корпуса

зеркал и черные аэродинамические элементы кузова. В салоне обращают на себя внимание спортивные сиденья с отделкой из нового «дышащего» материала и контрастной серебристой строчкой, multifunctionальное спортивное рулевое колесо и накладки на педали из нержавеющей стали. Декоративные вставки на передней панели покрыты черным рояльным лаком, двери украшают пластины с карбоновой структурой.

Karoq Scout — в некотором смысле противоположность версии SportLine. Если у спортивной версии полный привод — опция, то для «разведчика», а именно так переводится с английского слово scout, четыре ведущих колеса — стандарт. Машина предназначена тем, кто часто съезжает с асфальтовых дорог. Главные его отличия от других версий — защитный пластиковый обвес серебристого цвета и наличие «пакета для плохих дорог». Оформление салона

тоже оригинальное: от отделки сидений с логотипами Scout до вставок «под ясень» в дверях.

Скромной, но важной европейской новинкой стал и обновленный универсал Octavia G-TEC. Он получил адаптированный для работы на сжатом природном газе мотор 1.5 TSI мощностью 130 л.с. Три баллона в нижней части кузова, вмещающих 17,7 кг газа, обеспечивают пробег до 480 км. В резервном режиме — например, в областях, где станций с газом нет, — автомобиль переходит на бензин, для которого имеется отдельный бак объемом около 12 л. Газовое топливо не только дешевле традиционного жидкого, что позволяет экономить на заправках, но и обеспечивает существенно более чистый выхлоп. Все Octavia G-TEC оснащаются автоматическими коробками передач — заботиться об экологии лучше с комфортом. ◀

#спортсменыиразведчики #сжатыйгаз #бензинпрозапас

# АВТОМОБИЛЬ



## ПОКАЗАТЕЛЬНЫЙ РАЗБОР

Типичные случаи  
из семейной жизни  
ŠKODA Kodiaq. 16

#техника #достижения #герои



#семьячеловеквсалоне #трирядасидений #вместебольшойкомпанией #нагалёрке

#КМНО



# Один за всех

ŠKODA KODIAQ, ПЕРВЫЙ СЕМЕЙНЫЙ ВНЕДОРОЖНИК ŠKODA, ПОЛНОСТЬЮ ОТВЕЧАЕТ ПОНЯТИЮ «ЛЕГКОВОЙ АВТОМОБИЛЬ НА ВСЕ СЛУЧАИ ЖИЗНИ». МЫ ОТОБРАЛИ НЕСКОЛЬКО РЕАЛЬНЫХ ЖИТЕЙСКИХ СИТУАЦИЙ, КОТОРЫЕ РАСКРЫВАЮТ СПОСОБНОСТИ МАШИНЫ, И ПРОИЛЛЮСТРИРОВАЛИ ИХ ДЛЯ БОЛЬШЕЙ НАГЛЯДНОСТИ. ВОЗМОЖНО, И ВАМ ЗНАКОМЫ ЭТИ СЦЕНКИ. ДРУГОЙ ВОПРОС — ЕСТЬ ЛИ У ВАС ŠKODA KODIAQ?!



## #КИНО

Опционально для ŠKODA Kodiaq предлагается третий ряд сидений. В таком варианте машина вмещает до семи взрослых человек. Отправиться большой компанией в кино? Да нет проблем! Разложить два дополнительных места «на галерке» — вопрос одной минуты. «Все готово, едем!» Все семь мест оборудованы подголовниками и ремнями безопасности. Добавим, что с началом сборки ŠKODA Kodiaq в России появились новые, более доступные семиместные версии этого внедорожника. В том числе и с передним приводом.



#первыйжизниавтомобиль #местадлядетскихсидений #коляскаумещаетсялегко

# #РОДДОМ



## #роддом

ŠKODA Kodiaq отлично подготовлен к тому, чтобы стать первым в чьей-то жизни автомобилем. Он вместителен и безопасен: многочисленные ассистенты водителя, помогающие избегать дорожных инцидентов; до девяти подушек в салоне, в том числе и для пассажиров на втором ряду; максимальные пять звезд Euro NCAP. Детское кресло по всем современным правилам, то есть по стандарту ISOFIX, можно поставить и спереди, и сзади. Kodiaq — автомобиль достаточно высокий, а это значит, что управляться с детским сиденьем, стоя на улице, родителям будет намного удобнее, чем в обычной легковой машине.





#обручальноенескольцонепростоеукрашение #поларкивбагажнике #пелаиплясала

# #СВАДЬБА







## #свадьба

Думаете, семь человек в салоне — это предел способностей ŠKODA Kodiaq? Как бы не так! Даже с задействованным третьим рядом в багажнике остается 233 литра свободного пространства. А если грузить выше уровня окон — и того больше. В показанной ситуации очень кстати окажутся многочисленные подстаканники, держатели бутылок и опциональные столики в спинках передних сидений. Даже на случай дождя у вас есть два зонта, спрятанных в передних дверях.



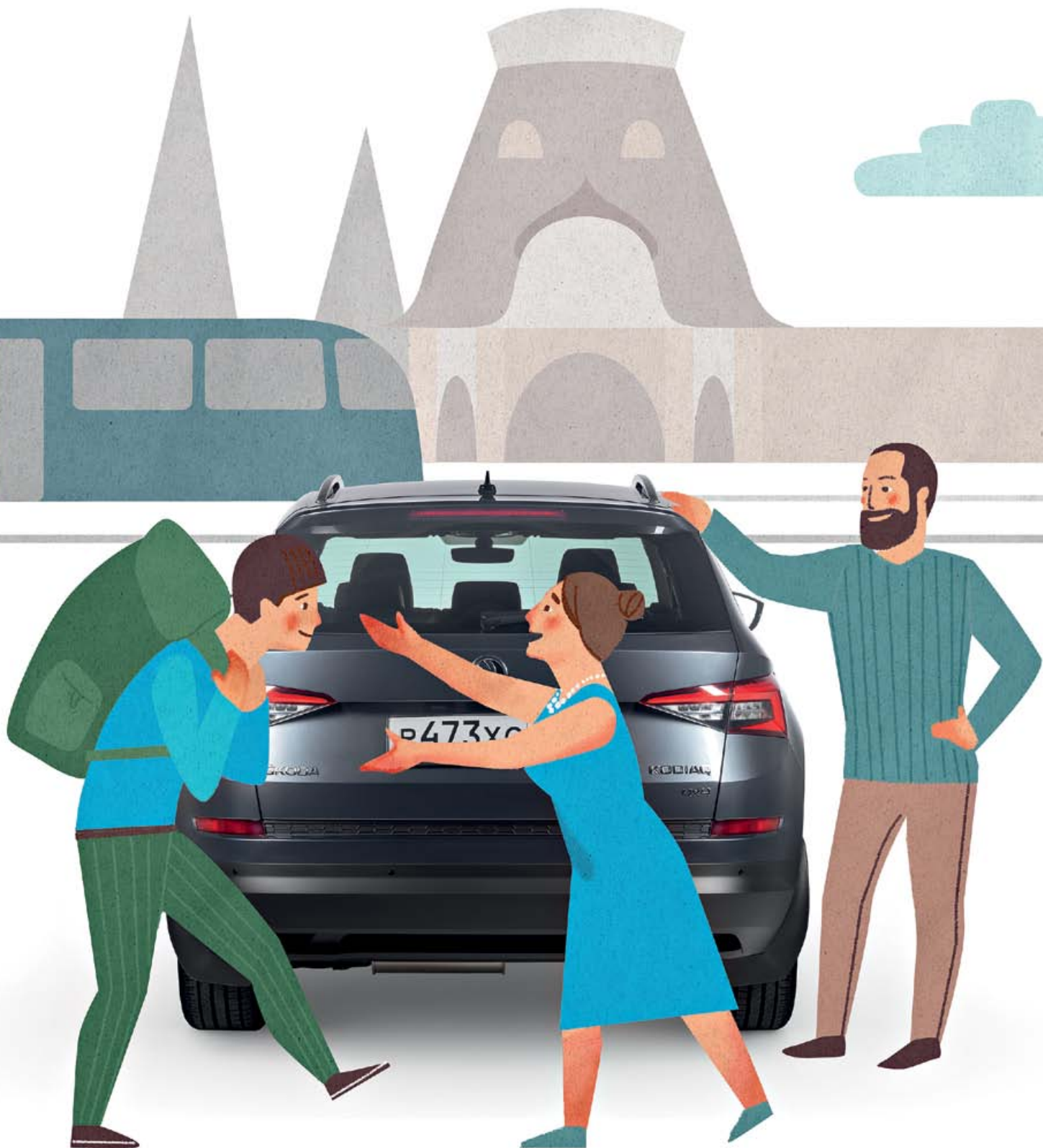
## #вокзал

Может ли машина такси заменить вам ŠKODA Kodiaq? Далеко не всегда. Представьте, что вы приехали на вокзал встречать родственников. Вас — пять человек. Плюс сумки, рюкзаки, чемоданы. Куда все это влезет?! В багажник «Кодиака»! При пяти местах в салоне его минимальный объем — 593 л. Чтобы влезло еще больше, чемоданы можно поставить вертикально, скатав в отделении шторку. Движение руки — и она уехала. Для крепления грузов и поддержания порядка в багажнике предусмотрены различные приспособления: от прочных такелажных петель до деликатных эластичных сеток.

#завтраприезжаем #столетнеобщались #спасибозагостицы #всёмместилось

# #ВОКЗАЛ







#школачемпионов #ранниеподъёмы #вырастетнастоящимужчиной #шайбушайбу

#XOKKEN



## #хоккей

Хоккей для марки ŠKODA — самый главный вид спорта. И мы знаем, что нужно родителям будущих чемпионов мира. Автомобиль с большим багажником, в который, не тратя время на наведение порядка, можно бросить огромную сумку со снаряжением, а еще — клюшку. Багажник никогда не бывает «слишком большим», даже если хоккей вас интересует постольку-поскольку. Заметим, что предлагаемые для ŠKODA Kodiaq такие «теплые» опции, как автономный стояночный отопитель с таймером и дистанционным управлением, электрический обогрев руля, ветрового стекла и сидений на двух рядах, примирят вас с самыми лютыми морозами.





#целыйколхознашестисотках #домашниезаготовки #вмагазинезаготовки #вмагазинезаготовки

# #ДАЧА





## #дача

Можно долго спорить о том, насколько оправданно с экономической точки зрения ведение личного приусадебного хозяйства. Однако сомнению не подлежит, что вкуснее и полезнее своих овощей-фруктов и сезонных заготовок ничего нет. При сложенных задних сиденьях Kodíaq способен вместить почти два кубометра груза — чтобы завершить «битву с урожаем» или вывезти вещи с дачи за одну поездку. Салон трансформируется в различных вариантах. А при заказе складной спинки переднего сиденья получится перевозить в салоне нечто размером до 2,8 м. Например, большие саженцы или материалы для строительства и ремонта.



#выездынаприроду #полныйпривод #попальшеотцивилизации #живёмвпалатках

#ПИКНИК



## #ПИКНИК

Вы еще не забыли, что ŠKODA Kodiaq — не просто легковой автомобиль, а настоящий внедорожник? Опционально для него предлагается система постоянного полного привода с режимом off-road, а большой, от 188 мм, дорожный просвет и пакет для плохих дорог — вообще стандарт. На пересеченной местности может пригодиться «всевидающая» система кругового обзора на основе четырех камер. Отличная машина для выездов на природу с друзьями и близкими! А заказав с завода фаркоп и купив прицеп, вы сможете на несколько дней с комфортом «оторваться от цивилизации», взяв с собой все необходимое для автономного проживания. Дополнительно для «Кодиака» предлагается ассистент движения задним ходом в составе автопоезда: водитель задает направление, куда должен попасть прицеп, электроника крутит руль. Хорошего отдыха!



иллюстратор: **Эльвира Насибуллина** фото: **Герман Шейн**  
 авторы идеи: **Александр Федоров, Андрей Сивицкий**  
 художественный руководитель проекта: **Михаил Капралов** текст: **Сергей Шерстеников**



# ŠKODA OCTAVIA

ВСЯ СЕМЬЯ В СБОРЕ



**ŠKODA**  
SIMPLY CLEVER



## ЧТО ТАКОЕ СЕМЕЙНАЯ ПОЕЗДКА В ŠKODA OCTAVIA?

Это комфорт каждого пассажира. Просторный салон приятно удивит своими размерами, а вместительный багажник позволит взять всё необходимое. Это удовольствие от вождения. С системой контроля слепых зон можно не беспокоиться о безопасности, а современный дизайн светодиодной оптики оценят все члены семьи. И конечно, это возможность собрать всех близких вместе, чтобы стать ещё ближе. Сделайте свои семейные поездки незабываемыми вместе со ŠKODA OCTAVIA.

Пройдите тест-драйв у любого официального дилера ŠKODA.



ПОЛНОСТЬЮ  
СВЕТОДИОДНАЯ ОПТИКА



ПРОСТОРНЫЙ  
САЛОН



ВМЕСТИТЕЛЬНЫЙ  
БАГАЖНИК



СИСТЕМА КОНТРОЛЯ  
СЛЕПЫХ ЗОН

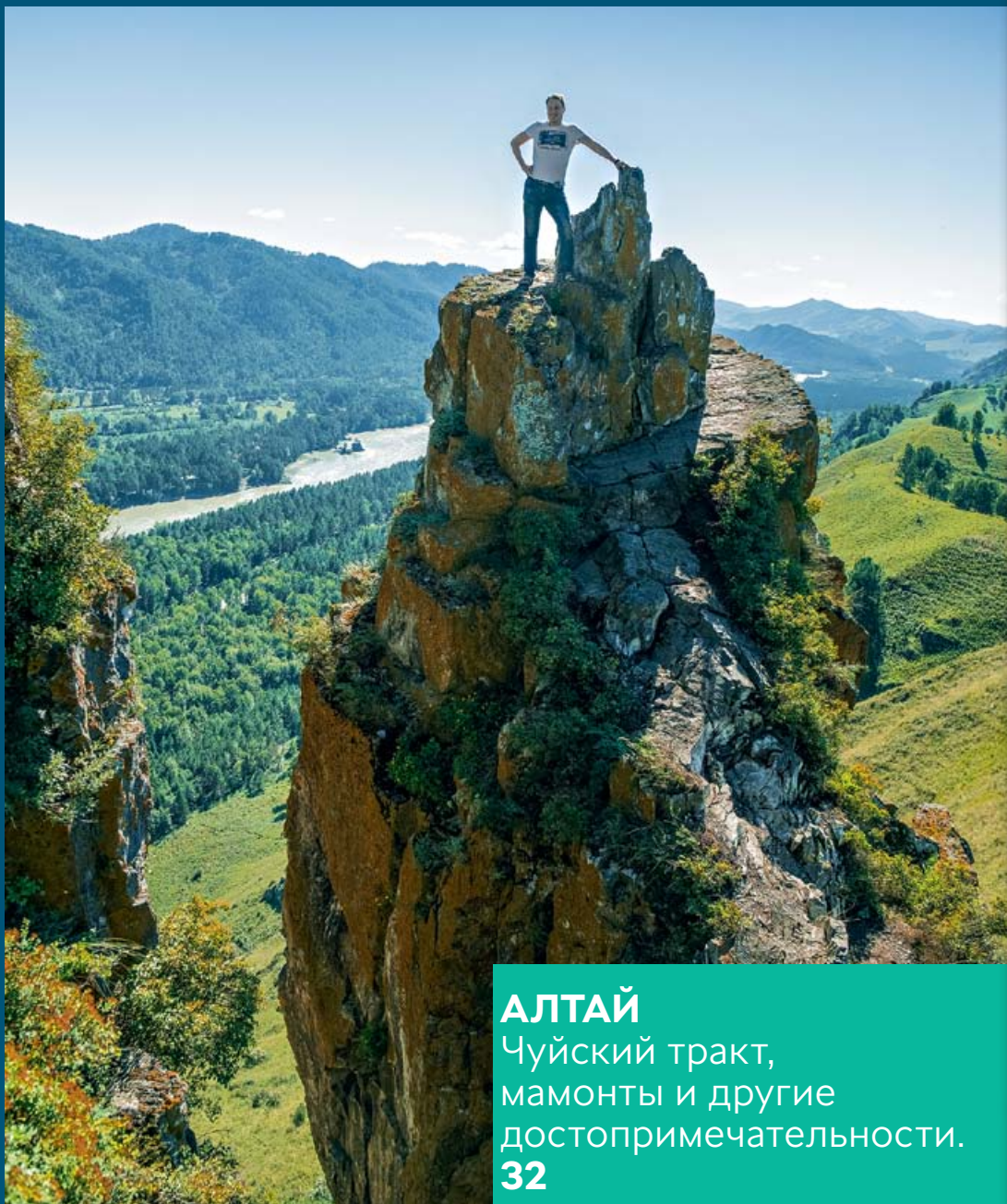
Указанные опции могут быть доступны за дополнительную оплату и могут быть недоступны в стандартных комплектациях. Реклама.

[SKODA-AUTO.RU](http://SKODA-AUTO.RU)

8 800 555 01 01



# ДОРОГА



**АЛТАЙ**  
Чуйский тракт,  
мамонты и другие  
достопримечательности.  
**32**

#события #путешествия #встречи



ДОРОГА

# #АСТАН





# Алтайский трактат

ТЕКСТ: Влад Акимов фото: ŠKODA и автора

**ПРО ЛЕГЕНДАРНЫЙ ЧУЙСКИЙ ТРАКТ СЛЫШАЛИ, НАВЕРНОЕ, ВСЕ ЖИТЕЛИ РОССИИ, ХОТЯ НЕ КАЖДЫЙ ДАЖЕ ПРИБЛИЗИТЕЛЬНО ПОКАЖЕТ ЕГО НА КАРТЕ. ПРИРОДА НА АЛТАЕ НАСТОЛЬКО КРАСИВА, ЧТО ТУРИСТЫ ПРИЕЗЖАЮТ СЮДА СО ВСЕГО СВЕТА, ПРИ ТОМ ЧТО И ОТ МОСКВЫ ПУТЬ НЕБЛИЗКИЙ. МЫ ПРОВЕЛИ НА АЛТАЕ НЕСКОЛЬКО ДНЕЙ В КОМПАНИИ С ВНЕДОРОЖНИКОМ ŠKODA KODIAQ.**



#KODIAQ





**П**ервое, что удивляет на Алтае помимо красот, — обилие белых ленточек на деревьях. Местные сопровождающие посоветовали и нам, группе российских журналистов, тестирующих ŠKODA Kodiaq, задобрить местных божков, «чтобы дорога была легкой». Только для этого надо было не ленточки на деревья вешать, а класть конфеты и монетки под специально отведенные столбы. Алтай — мультиконфессиональный регион. К шаманам прислушиваются даже некоторые из тех, кто носит крестик. И к горным духам, незримо следящим, согласно поверьям, за всем происходящим, здесь также относятся с уважением.

А вон и столб посреди поля. Способности Kodiaq позволяют подъехать поближе. На всякий случай включаем режим off-road, улучшающий проходимость, и легко рулим-пылим по пересеченной местности. Уверенности добавляет и большой клиренс. Kodiaq мягко переваливается через канавки, умная электроника пресекает пробуксовку колес. Оставляем у столба заранее припасенные конфетно-монетные дары. Духи, покажите нам, пожалуйста, хороший, интересный Алтай!

## ТУРИСТ ВСЕГДА ПРАВ

Дорога на месте Чуйского тракта существовала и тысячу лет назад — тогда она была узкой тропой, которой пользовались для ведения торговли и войн, — понятия о прибыльном бизнесе не сильно изменились с тех пор. Автомобильное движение началось в 1920-х годах. И давно минули те времена, когда трасса была такой спокойной, какой она показана в фильме Василия Шукшина «Живет такой парень», выпущенном в прокат в 1964 году.

Сегодня загруженная автомобилями дорога — почти в тысячу извилистых километров качественного асфальта от Новосибирска до границы с Монголией — многоцветная. Тракт пестрит рынками с деревянными сувенирами и баночками меда



с разными вкусовыми оттенками — кажется, что можно, не повторившись с сортом, наполнить банками и кадками весь огромный багажник Kodiaq.

Вдоль обочин тянутся ряды плакатов с кричащей рекламой: тут и «комфортабельные турбазы», и всяческие услуги для туристов — «квадроциклы», «конные прогулки», «рыбалка», «баня». К туристам здесь относятся так же трепетно, как и к приносящим в дом удачу и достаток духам. Вам с радостью сдадут домик, пожарят свежую рыбу, отведут к живописному горному водопаду. Турист всегда прав. Для него берегут красивые выходы к берегу бурливой реки Катунь, мешки кедровых орехов и множество местных легенд.

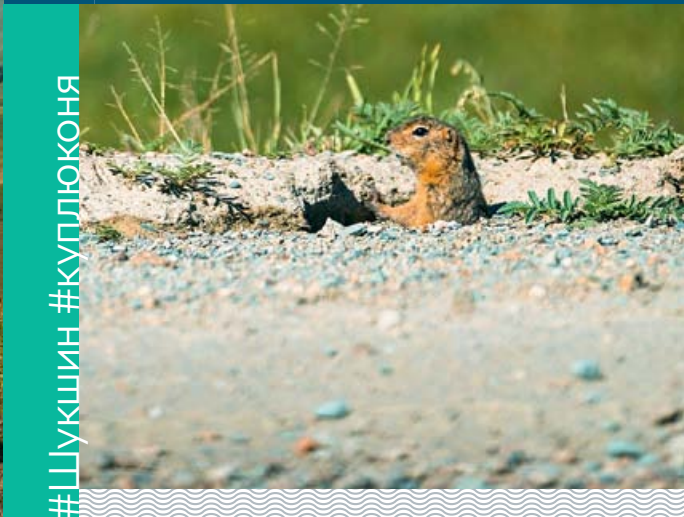
Интересный поворот истории. Пашка Колокольников, придуманный Шукшиным «такой парень», ездил на грузовике ГАЗ-51, сделанном в Горьком. Сегодня город называется Нижним Новгородом, а на том самом заводе делают в числе прочего и ŠKODA Kodiaq. У нас самый мощный вариант, со 180-сильным бензиновым турбодвигателем 2.0 TSI и автоматической 7-ступенчатой коробкой DSG. Тот случай, когда в увлекательном путешествии о силовом агрегате и не думаешь: мотор всегда готов к энергичной отдаче, DSG быстро и плавно подыгрывает переключениями, а умеренный средний расход топлива позволяет не привязываться к заправкам на маршруте.

Грузовик Пашки Колокольникова уступал в мощности двигателю нашего легкового автомобиля ровно вдвое. Кстати, вдоль современной дороги до сих пор в цене и живые лошадиные силы — объятия со словами «куплю коня» встречаются постоянно.

#белыеЛенточки #лухигор #чуйскийТракт #монголияРядом

#KODIAQ





#ЩУКШИН #КУПЛЮКОНЯ



#АЛТАЙ



ДОРОГА



#разнообразие #канатная дорога



#ADULTAM





## СКАЖИТЕ «СЫР»

Впрочем, суждение об этих краях лишь по пестрой суете на обочинах получилось бы однобоким. Поэтому мы ищем уникальные места, о которых расскажет не всякий путеводитель. И находим — наверняка благоволят ставшие дружественными горные духи.

«Расскажи ты мне, дружок, что такое Манжерок. Может, это островок? Может, это городок?» Ни то ни другое. Песня полувековой давности в исполнении Эдиты Пьехи посвящена селу Манжерок возле Манжерокского озера и была написана по заказу комсомола в честь проходившего здесь фестиваля советско-монгольской дружбы. Сам населенный пункт обычнее некуда. А главный нынешний интерес свернуть с тракта к Манжероку — это возможность купить билет на построенную близ села длинную канатную дорогу, которая за полчаса поднимет вас на соседнюю гору. Виды в пути удивительные!

Островок, заслуживающий внимания, в этих краях тоже есть и называется Патмос. Откуда такое иноземное название? Посреди Катуня высится скала, а на ней стоит дивный маленький деревянный женский монастырь — копия монастыря на греческом острове Патмос. Алтайский храм выстроили в середине позапрошлого века, но при советской власти он был уничтожен. Только в начале 1990-х годов московский фотограф Виктор Павлов восстановил святыню на собственные деньги (для чего, как пишут, продал квартиру и студию в столице) и передал Барнаульской епархии. Похоронен Павлов тут

же, на Патмосе. На скалу ведет подвесной мост. Он поскрипывает под ногами паломников, что добавляет остроты ощущений.

Впрочем, как известно, одной лишь пищей духовной сыт не будешь. Интересует знаменитый алтайский сыр? Тогда вам в село Черга, где находится один из старейших в стране маслозаводов — он построен в 1920 году. Здесь выпускают классические сыры по проверенным временем рецептам: «Швейцарский», «Советский», «Чергинский горный». В год — скромные 500 тонн продукции, которую и разбирают в регионе. Самыми ценными считаются сыры, полученные из летнего молока. Они самые душистые, поскольку летом корм у коров не только свеж, но и разнообразен. Мы, конечно, попробовали. Вкуснота!

## КТО ТАКОЙ БАБАЙ?

Красота алтайской природы неопишима, а восторг усиливает чистейший горный воздух. Нам повезло увидеть и настоящую природную редкость — зубров. Недалеко от Черги есть неприметная грунтовка, ведущая к уникальному зубровнику, единственному во всей Сибири. Здесь на большой огороженной территории разводят породу литовских зубров, или, как они именуются иначе, европейских бизонов, которых завезли из Беловежской Пути в 1982 году в рамках программы сохранения вида. В питомнике сейчас насчитывается около полусотни голов, и во главе стада царствует громадный бык Бабай, который — у страха глаза велики — как будто не уступает размерами нашему семиместному внедорожнику с медвежьим именем Kodíaq. Наиболее крупные зубры весят до полутора тонн, и Бабай, который с недоверием рассматривает нас издали, похоже, относится к числу рекордсменов. А мы, помня, что зубры способны передвигаться со скоростью до 60 км/ч, держимся на почтительном расстоянии. Конечно, максимальная скорость нашего Kodíaq — за 200 км/ч, но до машины еще надо добежать.

#Манжерок #копиягреческогомонастыря #алтайскийсыр #зубры





Любителям природы, в том числе и неживой, очень советуем посетить частный палеонтологический музей у поселка Элекмонар, открытый три года назад новосибирским ученым Игорем Гребневым. В музее можно увидеть экспозицию, посвященную древним курганам и открытым погребениям, утварь и маски папуасов Новой Гвинеи, редкие светящиеся камни. А главные экспонаты — это скелеты динозавров, окаменелости с отпечатками скелетов и чучела вымерших животных. Все сделано максимально достоверно — в рамках представлений современной науки, конечно. В «Палеопарке» есть и детский павильон, где маленьким посетителям предлагают раскопать кости доисторических существ. А взрослым в музее напомнят, если они забыли историю своей страны, что какие-то 500 млн лет назад на месте Сибири «бушевал Палеоазиатский океан».

#палеонтологическиймузей #мамонты #палеоазиатскийокеан



## Практическая сторона вопроса

Добраться на самолете до Горно-Алтайска можно из Москвы, Новосибирска, Томска и Красноярска. Из столицы России перелет занимает примерно 4 часа 30 минут, билеты — от 15 тыс. рублей в одну сторону эконом-классом. Проживание в гостиницах Горно-Алтайска обойдется от 1 тыс. рублей. Предложений вдоль Чуйского тракта множество: можно выбрать турбазу повышенной комфортабельности за 15 тыс. рублей в сутки с просторными домами и бесплатными спа-услугами или же договориться с кем-то из местных жителей за символическую сумму — с соответствующими удобствами. Расстояние на автомобиле от Москвы до Горно-Алтайска составляет 3800 км.



# ТЕНДЕНЦИИ



## **ЗДРАВСТВУЙТЕ, РОБОТЫ!**

Как устроены коробки DSG разного типа. **40**

## **КОМПЕТЕНТНОЕ МНЕНИЕ**

Технические специалисты отвечают на вопросы читателей. **48**

---

#техника #решения #практика



# Два сцепления, много вариантов

текст: Юрий Урюков, Авто@Mail.ru иллюстрации: ŠKODA

15 ЛЕТ НАЗАД НА АВТОМОБИЛЯХ КОНЦЕРНА VOLKSWAGEN СТАЛИ ПРИМЕНЯТЬ КОРОБКУ ПЕРЕДАЧ DSG, ИЗМЕНИВШУЮ ПРЕДСТАВЛЕНИЕ О ТОМ, НАСКОЛЬКО УДОБНОЙ И ПРАКТИЧНОЙ МОЖЕТ БЫТЬ АВТОМАТИЧЕСКАЯ ТРАНСМИССИЯ ДЛЯ МАССОВЫХ МАШИН. НАЗВАНИЕ АГРЕГАТА С ТЕХ ПОР НЕ ИЗМЕНИЛОСЬ, ТОЛЬКО СЕГОДНЯ ПОД АББРЕВИАТУРОЙ DSG СКРЫВАЕТСЯ ЦЕЛОЕ СЕМЕЙСТВО КОРОБОК. ВСЕ ОНИ НАХОДЯТ ПРИМЕНЕНИЕ НА АВТОМОБИЛЯХ ŠKODA.



## #облегчениетрудаводителя #гидравлика

**D**SG переводится как «прямого переключения коробка». По-немецки Direkt-Schalt-Getriebe, по-английски — Direct-shift gearbox. DSG — это роботизированная коробка, но с очень важным уточнением: у нее два сцепления. Почему это имеет такое существенное значение? Давайте разберемся.

## БЕЗ УЧАСТИЯ ВОДИТЕЛЯ

Двигатель внутреннего сгорания, который с конца XIX века является основным вариантом мотора для всех типов автомобилей, имеет два существенных недостатка. Первое: в активном, то есть заведенном состоянии его коленчатый вал должен все время вращаться, что значит — для начала трогания нужен такой узел, как сцепление. Электромотор в этом отношении куда практичнее: его можно напрямую подсоединять к колесам, он не заглохнет. Второе: двигатель внутреннего сгорания имеет ограниченный диапазон рабочих оборотов, что требует еще и установки коробки передач. Поначалу управление сцеплением и коробкой передач было неотъемлемой частью обязанностей водителя. Иногда процесс был таким сложным, что водителю требовался помощник, второй человек, который отвечал за переключение передач.

Со временем встал вопрос об автоматизации процесса. Разносторонние работы в этой области начались в 1930-х годах, и уже в следующем десятилетии прогресс вычленил из ряда опытных разработок наиболее жизнеспособную конструкцию — гидромеханическую коробку передач, известную сегодня еще как классический автомат. Главными компонентами этого автомата были и до сих пор остаются планетарные ряды

и гидротрансформатор, выполняющий функции сцепления и трансформирующий крутящий момент двигателя. В этом и крылась основная проблема. Чем сильнее гидравлическое устройство преобразовывало тягу, тем больше падал его КПД. Поэтому первые машины с автоматом отличались высоким расходом топлива и вялой динамикой. Естественно, что на маломощных моделях проблема только усугублялась. Да что говорить про первые годы: и сегодня на рынке есть модели с автоматами старых конструкций, подходящие только для водителей, которые никогда никуда не торопятся, — кажется, что вся мощность, вырабатываемая двигателем, почти без следа, но с завываниями растворяется в коробке.

Разумеется, инженеры не прекращали поиск альтернативных решений. Наиболее перспективной виделась идея автоматизации обычной механической коробки передач, главными достоинствами которой были простота конструкции, надежность и малые потери, возникающие в процессе выполнения возложенных на нее задач.

Прежде всего автомобиль хотели избавить от педали сцепления. Были разные решения по автоматизации. Например, с центробежным механизмом: такой сегодня можно встретить в любой бензопиле. Существовали и другие варианты. Переключение передач почти сразу доверили электромеханическим актуаторам. В итоге к концу XX века эти опыты привели к появлению так называемых роботизированных трансмиссий. В деталях они отличались, но проблемы имели общие: не самую высокую надежность, дерганую и не всегда логичную работу, рывки при переключениях. Поэтому со временем такие коробки передач прижились только на дешевых машинах (в качестве недорогой автоматической трансмиссии, которая при всех



## #двекоробкивдномкорпусе #предварительныйвыборпередач

недостатках имеет высокий КПД) и на дорогих спортивных автомобилях (роботы обеспечивали хорошую динамику, хотя с комфортом и надежностью вопросы окончательно решены не были).

Решение оказалось немного в стороне. Оказалось, что хороший робот должен состоять не из одной, а из двух коробок. С двумя сцеплениями. Такая трансмиссия могла бы заранее ставить шестерни в нужное положение, то есть работать по принципу преселектива, предварительного выбора передач.

Мысли об этом посещали инженеров еще в первой половине XX века, но до практического воплощения дело дошло только в 1970-х, когда инженеры Porsche применили «архивные» разработки в гоночных машинах штучного выпуска.

А в 2003 году развитие электроники и сугубо автомобильных технологий позволило запустить в массовое производство «общедоступную» DSG. Концерн Volkswagen в партнерстве с компанией BorgWarner первым в мире решился на серийное применение преселективных роботизированных трансмиссий. Это был рискованный шаг — разработка принципиально новой коробки передач требует колоссальных затрат, но результат их оправдал. Технология DSG оказалась прорывной. На свет появился автомат с доселе невиданным набором потребительских качеств.

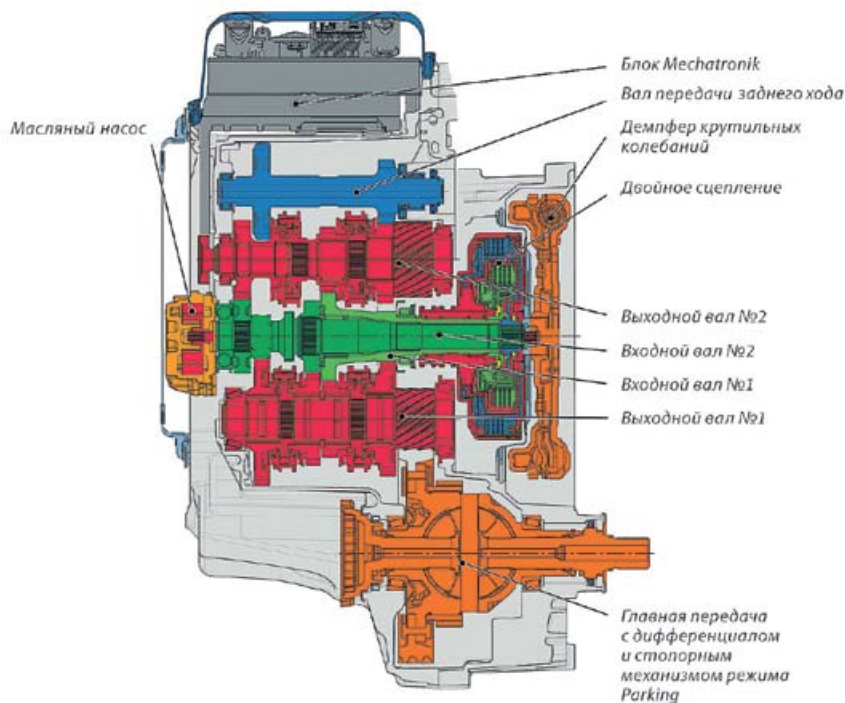
Современный водитель становится все более требовательным. Его уже не устраивает сам факт отказа от педали сцепления и рычага переключения передач. Комфорт вождения надо подкреплять динамикой, низким расходом топлива и, желательно, доступной ценой. Классический автомат этот «набор опций» обеспечивает с трудом, а недорогие роботизированные коробки оставляют желать лучшего: например, чтобы автомобиль не дергался в процессе переключения, водителю

требуется освоить ряд приемов по обращению с педалью газа.

Оригинальная конструкция DSG позволила обойти эти проблемы, объединив достоинства механической и автоматической трансмиссий. Вот почему принцип работы роботизированной коробки передач с двойным сцеплением не меняется от модели к модели. Зато в деталях разница существенная. Сейчас преселективные трансмиссии применяют все марки концерна Volkswagen, включая Porsche и Audi. Существуют варианты для поперечного и продольного расположения мотора; переднего, заднего или полного привода; двигателей разной мощности. ŠKODA также использует DSG разных видов. О них и поговорим.

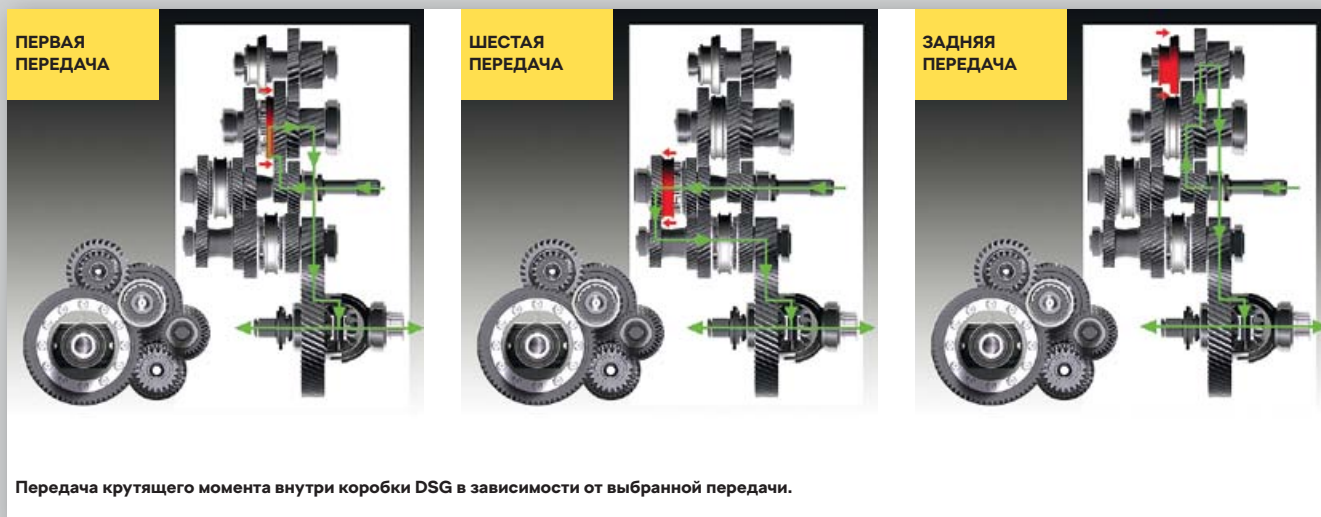
### В МАСЛЯНОЙ ВАННЕ

Рассказ о конкретных моделях коробок начнем в порядке их появления на свет. Самый первый вариант DSG — это модель DQ250 (она же 02E). Проще всего ее опознать по числу передач — их здесь шесть. Сегодня DQ250 устанавливают на внедорожник Kodiaq с двигателем 1.4 TSI / 150 л.с. и флагманские Superb и Superb Combi с моторами 2.0 TSI мощностью 220 и 280 л.с. Конструкция коробки, представленной 15 лет назад, до сих пор настолько актуальна, что она вдохновляет других автопроизводителей на создание более или менее удачных копий. Чем же DQ250 так интересна?



Устройство 6-ступенчатой DQ250, самой первой DSG. Эта модель до сих пор производится: совершенствовались частности, но не принципиальная схема.

#маслянаяванна #многодисковоесцепление #слаженнаяработа



Передача крутящего момента внутри коробки DSG в зависимости от выбранной передачи.

Внутри коробки вы не найдете типичные для классических автоматов сложные планетарные ряды, управляющие фрикционы или гидротрансформатор с блокировкой. Все гораздо проще. По сути, в едином корпусе преселективной трансмиссии скрыты две независимые механические коробки передач, каждая из которых соединяется с двигателем собственным сцеплением. Причем не обычным, а многодисковым в масляной ванне. Подача специальной жидкости обеспечивает смазку и охлаждение трущихся пар, помогая им «переварить» нагрузку и сделать переключения более плавными. Похожее по принципу работы муфты, к слову, используются на всех полноприводных ŠKODA, где «мокрое» многодисковое сцепление передает крутящий момент на задние колеса. А еще многодисковое сцепление в масляной ванне применяется в трансмиссии многих мотоциклов, только управляется оно вручную, рычагом на руле.

Но вернемся к DSG. Принцип работы этой коробки передач проще всего понять на таком примере. Водитель

## ОРИГИНАЛЬНАЯ КОНСТРУКЦИЯ DSG ОБЪЕДИНИЛА ПОТРЕБИТЕЛЬСКИЕ ДОСТОИНСТВА МЕХАНИЧЕСКИХ И АВТОМАТИЧЕСКИХ КОРОБОК ПЕРЕДАЧ.

хочет тронуться с места, выбирает селектором (таким же, как на обычном автомате) режим Drive и нажимает педаль газа. В этот момент смыкаются диски первого сцепления, подключая к двигателю вал с ведущими шестернями первой, третьей и пятой ступеней и заднего хода. Пока в работе первая передача, но очевидно — разгон продолжается, скоро потребуются вторая. А она уже наготове! На соосном первому второму валу, отвечающем за вторую, четвертую и шестую передачи, подготовительные операции проведены, муфты нужных синхронизаторов введены в зацепление, осталось только разомкнуть первое сцепление и сомкнуть второе. Затем процесс повторяется: пока трудится вторая ступень,

третья уже активирована. То есть происходит передача крутящего момента от двигателя на колеса «без разрыва потока мощности» — возможно, слышали такое выражение. Одна коробка передает эстафету другой благодаря слаженной параллельной работе.

Но вот условия движения стали другими: ускорение сменилось торможением. Тогда сработает иной алгоритм, и отсчет передач пойдет «на понижение». Но суть процесса не изменится, DSG всегда старается предсказать будущее, приготовив для него верную передачу (если требуется резко ускориться — скакнуть на несколько ступеней вниз). Вот и вся суть преселективной коробки.



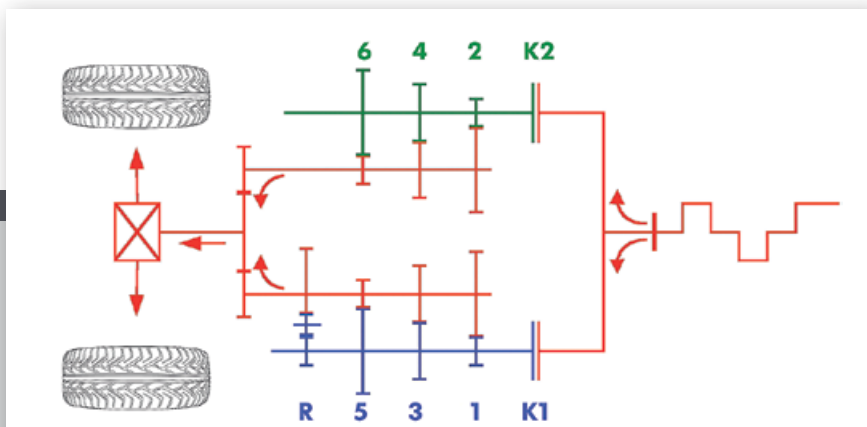
## #правильнаяставка

Выбор передач в DSG по умолчанию происходит без участия водителя. И долгое время именно трудности с автоматизацией останавливали инженеров в попытках довести коробки передач с двойным сцеплением до серийного производства. Синтез подходящего «мозга» завершился созданием блока под названием Mechatronik. В DSG он объединил электронные компоненты управления (14 датчиков оценивают параметры работы коробки передач) и гидравлические исполнительные механизмы (пара десятков), которым искусственный интеллект отдает команды. Водителю оставили возможность влиять на процесс, выбирая ступени принудительно, в ручном режиме, подрулевыми переключателями (лепестками) или качанием селектора (рычага) коробки.

Помните, что одной из главных претензий к классическому автомату была его нерасторопность? Водители со стажем говорили: комфорт — это здорово, но как же он долго переключает передачи по сравнению с механикой!

А DSG быстрее механики — по крайней мере, когда за рулем автомобиля с ручной коробкой сидит средний водитель, а не профессиональный гонщик.

**DQ200 и DQ250 имеют в своем составе по пять валов. Следующие поколения DSG — четырехвалевые.**



**По сути, DSG — это две механические коробки с автоматическим переключением передач, объединенные в одном корпусе.**

Масляный насос создает в гидромагистралях коробки DSG давление до 32 бар, что позволяет исполнительным механизмам по команде электронного блока переключать передачи за сотые доли секунды. Причем почти «бесшовно», незаметно для водителя и пассажиров, ведь фазы смыкания-размыкания сцеплений частично перекрывают друг друга, а Mechatronik попутно контролирует еще и обороты двигателя, например делая перегазовки. Добавим, что плавное переключение обеспечивает не только комфорт, но и более стабильное поведение автомобиля: трансмиссионный рывок при неудачном переходе на пониженную передачу на скользкой дороге может сорвать машину в занос. С DSG такие случаи исключены. Даже в спортивном

режиме. Водитель, когда торопится, делает ошибки, DSG — нет, потому коробка сначала «думает», а потом выполняет задуманное, и все за доли секунды.

В обычном режиме управляющая электроника делает акцент на экономии топлива, но всегда готова «выстрелить», стоит только нажать педаль газа до упора. По эффективности DSG, избавленная, в частности, от потерь в гидротрансформаторе, легко переигрывает классические автоматы. А под грамотным надзором Mechatronik порой оказывается практичнее даже ручных коробок передач, долгое время считавшихся самым экономичным решением в силу высокого КПД. Вот вам пример: ŠKODA Octavia RS с DSG уступает версии на «ручке» в максимальной скорости всего 1 км/ч (249 против 250), одну десятую в разгоне до сотни (6,8 против 6,7) при почти равном среднем расходе топлива — 6,5 и 6,6 л на 100 км. Но есть и еще одно важное соображение. Водитель, чтобы показать умеренный расход топлива на автомобиле с механической коробкой, должен постоянно переключать передачи, в частности, переходить на следующую ступень до того, как стрелка тахометра дойдет до 2000 оборотов в минуту. Но многие ли следуют этому правилу? Намного проще, пользуясь эластичностью мотора, переключаться как можно реже. Коробка DSG не ленится и не забывает переключаться. Она же железная. Поэтому в реальной жизни зачастую показывает лучший результат.



**«Мокрые» сцепления — это набор таких фрикционных дисков, которые трутся в масляной ванне.**

#сухое сцепление #разнообразиe моделей #механизм защиты

**ПЕРЕДАЧ БОЛЬШЕ,  
МАСЛА МЕНЬШЕ**

С коробкой DQ250 разобрались. Впрочем, все, что говорилось об основных принципах ее работы, имеет отношение и к другим агрегатам DSG: они такие же быстрые, экономичные и меняют передачи без разрыва потока мощности.

Но всегда есть, куда расти дальше. И десять лет назад, в начале 2008 года, на рынок вышла 7-ступенчатая DSG (заводское обозначение DQ200 или OAM). Она была разработана совместно с компанией Luk.

Новая коробка пришла не на замену «шестиступки» образца 2003 года, а в качестве ее дополнения, особого варианта, рассчитанного на выполнение своих специфических задач. Проектировали эту модификацию DSG специально для переднеприводных машин с компактными экономичными моторами. Поэтому если DQ250 выдерживает крутящий момент до 350 Нм, то DQ200 имеет ограничение на уровне 250 Нм. А поскольку в гамме любой модели ŠKODA такой мотор присутствует, свежий вариант DSG распространился по всему модельному ряду марки — от Rapid до Superb (за исключением разве что внедорожника Kodiaq).

Принципиально DSG, если не считать появления дополнительной ступени, вроде бы не изменилась: два сцепления, пятивальная компоновка, преселективный выбор передач, гидравлическое управление... Ключевая разница — в конструкции сцеплений: они здесь не «мокрые» многодисковые, а «сухие» однодисковые, охлаждаемые воздухом. Такой узел легче, компактнее, дешевле, у него выше КПД. Если его возможностей хватает, зачем усложнять?

**7-СТУПЕНЧАТАЯ DSG МОДЕЛИ DQ250  
ОБЕСПЕЧИВАЕТ СОКРАЩЕНИЕ РАСХОДА  
ТОПЛИВА ПРИМЕРНО НА ПЯТУЮ ЧАСТЬ ПО  
СРАВНЕНИЮ С ОБЫЧНЫМ АВТОМАТОМ.**

**DSG изначально разрабатывали с прицелом на компактные автомобили, где места под капотом мало, поэтому компоновка агрегата получилась такой плотной. Это — DQ200.**

Раз отпала необходимость в смазке и масляном охлаждении сцеплений, гидравлика 7-ступенчатой DSG стала заметно проще — исчезли фильтр, теплообменник. В картер такой коробки передач заливается обычное трансмиссионное масло в объеме 1,7 л, а специальная жидкость осталась только в блоке «Мехатроника», заведующего переключением передач и сцеплениями. Причем замены она не требует весь срок службы автомобиля, в то время как у 6-ступенчатой DQ250 рабочую жидкость в количестве примерно 7 л надо обновлять каждые 60 тыс. км. В DQ200 спецмасла всего литр.

В результате снизилась нагрузка на масляный насос, который включается на DQ200 только по требованию, если давление в системе упало ниже нормы и пора наполнить поршневой аккумулятор, рассчитанный на давление до 60 бар. А это опять же экономия энергии и массы. Вторая версия DSG весит всего 70 кг, то есть минимум на 24 кг меньше DQ250, и обеспечивает снижение расхода топлива по сравнению даже с механическими коробками передач на 4–5%. Над автоматами преимущество в экономичности вообще подавляющее — примерно 20%.



#оптимальныеобороты #спортивныйрежим #знаеттолквэкономии

Представьте: флагманский ŠKODA Superb 1.4 TSI (150 л.с.) с 7-ступенчатой DSG в среднем на 100 км «просит» 5,9 л топлива, в то время как модификации на механике надо 6,1 л. Аналогичное преимущество в экономичности демонстрирует и роботизированная Octavia.

Расширенный ряд передач способствует и улучшению динамических показателей. К примеру, укороченная первая ступень делает старт с места довольно резвым, даже если под капотом — не самый могучий мотор. На механике короткая первая передача раздражает, на автомате — нет, вам же не надо ничего делать, чтобы сразу включилась вторая.

Предусмотрены для DQ200 и подрулевые лепестки, и спортивный режим, в котором электроника временно забывает об экономичной седьмой передаче ради удержания оборотов двигателя в зоне максимальной отдачи. В этом случае у водителя всегда есть «запас



Управляется DSG так же, как и обычный автомат: все те же положения рычага с очень эффективным спортивным режимом.

ТАКОЕ РАЗНООБРАЗИЕ МОДЕЛЕЙ DSG  
НУЖНО, ЧТОБЫ КАЖДЫЙ МОТОР МОГ  
РАСКРЫТЬСЯ В ПОЛНОЙ МЕРЕ, ПОКАЗАВ,  
НА ЧТО ОН СПОСОБЕН В ПЛАНЕ  
ДИНАМИКИ И ЭКОНОМИЧНОСТИ.

под педалью» для энергичного разгона, ведь стараниями DSG мотор постоянно пребывает «в тонусе», зоне оптимальных по показателю крутящего момента оборотов.

Как и коробка DQ250, трансмиссия DQ200 имеет аварийный режим — на тот случай, если нагрузки превысят расчетные. Аварийная программа 6-ступенчатой DSG запустится, едва электроника почувствует нагрев масла коробки передач до 138 градусов (или пакета сцеплений до 160 градусов). В этом случае Mechatronik даст команду на снижение оборотов мотора и быстрые переключения без проскальзывания дисков муфт, пусть даже в ущерб плавности. Рывки должны привлечь внимание водителя и побудить снизить нагрузку. Например, перестать буксовать в сугробе. Если рост температуры продолжится, при 145 градусах (или 170) оба сцепления отключатся во избежание необратимых повреждений. То есть сработает своего рода термический предохранитель. После остывания работоспособность трансмиссии восстановится. Для DQ200 предельная температура масла в блоке управления — те же 138–140 градусов, а нагрев сцеплений высчитывается блоком управления математически.

Конечно, как и любой принципиально новый продукт, DSG не обошли стороной «детские болячки». Это обычный процесс, вопрос — как быстро производителю удастся исправлять отмеченные в реальной эксплуатации недочеты. Так вот, работа по совершенствованию роботизированной трансмиссии ведется постоянно. Причем улучшения происходят по всем фронтам: коробка передач становится «умнее» — инженеры оптимизируют электронную программу управления, пробуют новые материалы и модифицируют даже конструктив. Если говорить предметнее, то, к примеру, только за первые два года производства DQ200 блок Mechatronik по-крупному модернизировали дважды. Столько же раз дорабатывали модуль «сухих» сцеплений. А с 2011 года в производство пошли обновленные 200-е коробки передач. Пакет изменений был очень серьезным: достаточно сказать, что новый блок сцеплений перестал быть взаимозаменяемым со старым. Так что это с виду 7-ступенчатые коробки одинаковые, а внутри у них за время выпуска поменялось многое. И это совершенно нормальная практика. Сложные агрегаты вроде двигателей и коробок передач переживают смену поколений реже автомобилей. Придумать новый дизайн кузова проще,



DQ500 (слева) и DQ381 — новое поколение 7-ступенчатых коробок. Они используются на внедорожнике ŠKODA Kodiaq. Запас прочности позволяет.

чем разработать и внедрить в массовое производство новую трансмиссию, которая была бы принципиально лучше прежней при сопоставимой стоимости.

## УСИЛЕННЫЕ ВАРИАНТЫ

Накопленный при разработке и эксплуатации обоих вариантов DSG опыт реализовали в 2010 году в третьей модификации с заводским обозначением DQ500 (0BT). Конструктивно ее можно считать ближайшим родственником DQ250 с «мокрыми» сцеплениями, однако здесь уже семь передач, что дает дополнительную экономию топлива и улучшает тяговые возможности.

А главное, 7-ступенчатая «мокрая» DSG — настоящий «тяжеловоз». Эту коробку передач не смущает работа в составе полноприводной трансмиссии и с моторами отдачей до 600 Нм! В такой конфигурации DSG подходит даже для коммерческой техники полной массой до 3,2 т — а эти машины покупают для тяжелой ежедневной работы. Так что с типичными для обычной легковой машины нагрузками этот преселектив справляется играючи. На автомобилях ŠKODA коробка DQ500 используется

на внедорожнике Kodiaq в комбинации с самыми мощными двухлитровыми бензиновым и дизельным моторами (150 и 180 л.с. соответственно).

По идее, усиленный агрегат должен был прибавить в размерах и массе. Но с DQ500 подобного не случилось. В «переднеприводном» исполнении разница с 6-ступенчатой DQ250 исчезающе мала, а «полноприводная» версия (именно она применяется на «Кодиаках») тяжелее всего на 14 кг. И пожалуй, это лучше всего иллюстрирует прогресс коробок передач с двойным сцеплением. Эволюция привела к тому, что в DQ500 инженеры смогли убрать промежуточный вал заднего хода, возложив функцию изменения направления движения на шестерню второй передачи, убрав «лишние» детали и уменьшив габариты корпуса. Изменились сцепления — диаметр и число фрикционных дисков увеличилось.

DQ500 зарекомендовала себя с хорошей стороны, но, очевидно, для многих легковых моторов ее возможности избыточны. Поэтому на основе этой 7-ступенчатой коробки передач инженеры построили слегка «облегченный» и в очередной раз усовершенствованный вариант DQ381. Применение он нашел опять же на модели Kodiaq (с мотором

1.4 TSI мощностью 150 л.с., передний или полный привод).

Предел по передаваемому крутящему моменту для новой версии роботизированной трансмиссии составляет 420 Нм. Сэкономленные ньютонометры обернулись сокращением массы. К примеру, в исполнении для полноприводных машин DQ381 тянет на 103 кг, что на 20 кг меньше, чем «полноприводная» DQ500. Объем масла почти не изменился, но состав его пересмотрели, что позволило увеличить межсервисный интервал в два раза — с 60 до 120 тыс. км.

Зачем концерну Volkswagen нужно такое разнообразие роботизированных коробок с двумя сцеплениями? Ответ прост: для того, чтобы к каждому двигателю можно было подобрать вариант, который позволит этому мотору раскрыться в полной мере — показать, на что он способен и в плане динамики, и в плане экономичности. Про комфорт и говорить нечего: в крупных городах с их постоянными пробками автоматическая трансмиссия уже не роскошь, а средство поддержания душевного спокойствия.

Так что развитие технологии DSG продолжается. «Два сцепления» доказали, что 15 лет назад концерн Volkswagen сделал правильную ставку. ◀



# Спрашивали – отвечаем



**АВТОМОБИЛИ МАРКИ ŠKODA СДЕЛАНЫ ТАК, ЧТОБЫ У ИХ ВЛАДЕЛЬЦЕВ ВОЗНИКАЛО КАК МОЖНО МЕНЬШЕ ВОПРОСОВ. ВСЁ В МАШИНЕ ДОЛЖНО ОТВЕЧАТЬ ФОРМУЛЕ «СЕЛ И ПОЕХАЛ». НО ВДУМЧИВЫЙ АВТОМОБИЛИСТ ВСЕГДА НАЙДЁТ, О ЧЁМ СПРОСИТЬ СПЕЦИАЛИСТА. НА ЛЮБЫЕ ВАШИ ВОПРОСЫ ГОТОВЫ ОТВЕТИТЬ СОТРУДНИКИ ОТДЕЛА ТЕХНИЧЕСКОЙ ПОДДЕРЖКИ КЛИЕНТОВ КОМПАНИИ ŠKODA AUTO РОССИЯ.**

**Прочитал в одном уважаемом издании, что при сезонной смене колес более изношенную пару шин надо ставить на переднюю ось, а те, что получше — назад. Я же всегда считал, что поступать надо ровно наоборот. У меня какие-то неправильные представления?**

Рекомендация ставить лучшие, то есть менее изношенные шины, на заднюю ось обычно обосновывается тем, что в противном случае — когда хорошая резина стоит только спереди — легко спровоцировать занос автомобиля. Это действительно так, однако мы советуем ставить хорошие шины именно на передние колеса, которые на автомобилях ŠKODA являются не только управляемы-

ми, но еще и ведущими. Даже на машинах с полным приводом в нормальных условиях основную работу выполняют именно передние колеса. Они «гребут», они тормозят (именно на передние тормоза, как правило, ложится большая часть нагрузки), они обеспечивают повороты автомобиля. Да и разрыв переднего колеса (в том числе и вследствие изношенности) намного критичнее, чем заднего (потерю давления в одном из задних колес можно вообще не заметить — руль в сторону тянуть не будет). Однако, несмотря на все сказанное, лучше вообще не доводить ситуацию до такого состояния, когда различие в состоянии колес станет очевидным. Для этого надо вовремя менять резину местами, добиваясь равномерно-

го ее износа, а шины в критическом состоянии (с сильно изношенным протектором, «грыжами» и т.д.) без сожаления отдавать в утилизацию.

**Насколько широко и далеко радар адаптивного круиз-контроля «видит» дорогу? Препятствия фиксируются только по центру впереди или в крутом повороте автомобиль тоже не теряет ориентацию?**

Радарный датчик, установленный в передней части автомобиля, «простреливает» дорогу примерно на 120 м по ходу движения. А вот угол обзора меняется в зависимости от удаления препятствия. В 10 м от решетки радиатора охват составляет 45 градусов, в 60 м — 20 градусов, а в 100 м — только 15. С одной стороны, это связано с вычислительными способностями процессора, ведь чем быстрее движется автомобиль, тем больше информации ему требуется обрабатывать. С другой стороны, принудительное «сужение поля зрения» избавляет систему от «ненужных данных», которые могут ее сбить с толку. То, насколько адекватна система адаптивного круиз-контроля в реальных дорожных условиях, проверяется в ходе многочисленных тестов. Причем их проводит сначала поставщик радарного оборудования (например, компания Bosch), а потом — сам автопроизводитель, в нашем случае — компания ŠKODA. Так что не волнуйтесь: в обычных условиях движения (не на гоночной трассе) при соблюдении скоростного лимита системы (он намного выше максимальной скорости, разрешенной в России) адаптивный круиз-контроль работает вполне корректно: без ненужных дерганий и резких торможений, не теряя из виду автомобиль, следующий перед вами.

#вопрос #как #почему #где #ответ #да #важно #поддержка #совет

### Как ŠKODA защищает свои автомобили от угона?

На всех без исключения современных автомобилях ŠKODA используется иммобилайзер так называемого четвертого поколения. Это устройство не даст запустить двигатель «чужим» ключом, даже если он механически будет полностью повторять оригинальный и подойдет к замку зажигания («бесключевая система KESSY тоже имеет иммобилайзер, только с большим радиусом действия). Подделать встроенную в ключ электронную метку или удалить приемник тоже вряд ли получится: любое вмешательство в систему требует «согласования» в онлайн-режиме при помощи FAZIT (Fahrzeugauskunft und zentrales Identifikations-Tool — Центральной информационно-справочной системы идентификационных данных автомобилей), доступ к которой имеют только дилеры марки. Каждое обращение в систему регистрируется: «незаметно» сделать копию клиентского ключа невозможно, даже если кто-то очень захочет.

За доплату автомобили ŠKODA оснащаются на конвейере противоугонной системой (сигнализацией). Она препятствует проникновению в автомобиль и его несанкционированному перемещению, для чего периметр защиты контролируется датчиками объема и крена. Последний, к слову, готов среагировать не только на эвакуатор, но даже на попытку поднять машину на домкрате с целью похитить колесо. Таким образом, сигнализация дополняет штатный иммобилайзер, привлекая в случае тревоги внимание к автомобилю работой световых приборов и звуком сирены. А вот привычные для нештатных (прежде всего китайских) сигнализаций сенсоры удара

## ПЕРЕВОДИТЬ АВТОМАТ В НЕЙТРАЛЬ В ОЖИДАНИИ ЗЕЛЁНОГО СИГНАЛА СВЕТОФОРА НЕ ИМЕЕТ СМЫСЛА.

ŠKODA сознательно не ставит. Они грешат ложными срабатываниями звуковой сирены (реагируют на гром, салют и т.д.), а потому запрещены в Европе, где покой окружающих ставят на первое место. Тем не менее в союзе с иммобилайзером противоугонная система создает надежный рубеж обороны от злоумышленников, что подтверждает и криминальная статистика.

### Слышал, что ездить с малым количеством топлива в баке вредно для машины. Если все так, в чем дело?

Моментально ничего не сломается, но регулярно ездить на резерве топлива, когда в комбинации приборов зажглась лампа с оранжевой бензоколонкой, не рекомендуется. Дело в том, что электронасос, который перекачивает бензин, им же и охлаждается — и изнутри, и снаружи. Регулярный перегрев способен погубить дорогой узел. Случится поломка в дороге — придется вызывать эвакуатор, машина с такой неисправностью двигаться не сможет, мотор заглохнет. Также не стоит надолго парковать автомобиль с пустым баком — в нем будет образовываться конденсат, затем при запуске мотора влага попадет в топливную систему вместе с бензином. Все то же самое касается и дизельных моторов.

### В магазинах появилось устройство, которое подключается к электронной педали газа и якобы делает машину сильно динамичнее без всякого чип-тюнинга. Это правда или обман?

Это можно выяснить, лишь рискуя своим автомобилем и собой. Устройства такого «чудодейственного» свойства обычно выпускают кустарные фирмы, которые не утруждают себя испытаниями изделий и не несут ответственности за последствия «тюнинга». Поэтому ŠKODA категорически против интеграции таких инородных предметов в заводскую электронику автомобиля. Будем реалистами, добиться серьезного улучшения динамики без проигрыша по другим потребительским качествам — нереально. Именно поэтому ŠKODA посвящает доводке моделей обширную программу тестов, по итогам которых выбираются оптимальные настройки всех систем. И вдвойне не рекомендуем такие эксперименты на автомобиле в период гарантии.

### Надо ли на долгом красном сигнале светофора переводить автоматическую коробку передач в нейтраль? Бывалые так советуют, чтобы продлить ресурс трансмиссии.

Нет смысла в лишнем действии, да и механизм переключения столь частые манипуляции не пойдут на пользу. Современные коробки передач способны сами подстраиваться под внешние условия вплоть до автоматического перехода в нейтральное положение при длительных остановках. Водитель этого даже не почувствует. Поэтому просто не мешайте трансмиссии работать. ◀

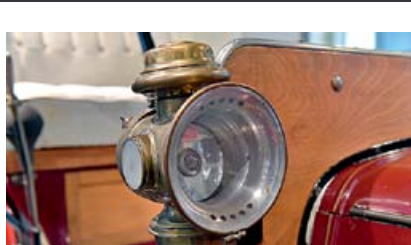
Ждем ваших вопросов по адресу [magazine@skoda-auto.ru](mailto:magazine@skoda-auto.ru)

#вопрос #как #почему #где #ответ #да #важно #поддержка #совет



# Ваша светлость

**ЗНАЕТЕ ЛИ ВЫ, ЧТО ŠKODA ОТНОСИТСЯ К ЧИСЛУ СТАРЕЙШИХ АВТОМОБИЛЬНЫХ МАРК В МИРЕ — ИЗ ТЕХ, ЧТО ЗДРАВСТВУЮТ ПОНЫНЕ? ПЕРВЫЙ АВТОМОБИЛЬ В ГОРОДЕ МЛАДА-БОЛЕСЛАВЕ, ГДЕ И СЕГОДНЯ НАХОДИТСЯ ГЛАВНЫЙ ЗАВОД И ШТАБ-КВАРТИРА КОМПАНИИ, БЫЛ ВЫПУЩЕН В 1905 ГОДУ. ПО МОДЕЛЯМ ЧЕШСКОЙ МАРКИ МОЖНО ИЗУЧАТЬ ИСТОРИЮ ТЕХНИЧЕСКОГО ПРОГРЕССА, ЧЕМ МЫ СЕЙЧАС И ЗАЙМЁМСЯ. А НАЧНЁМ С САМОГО ПОКАЗАТЕЛЬНОГО — С ФАР.**



## LAURIN & KLEMENT VOITURETTE A

Автомобиль, изображенный на фотографии, выпущен в 1906 году

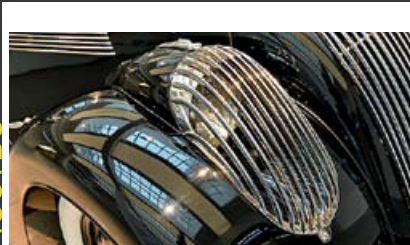
Первая модель, производство которой было освоено в чешском городе Млада-Болеславе в 1905 году, имела ацетиленовые фары: в них горел газ, получаемый при реакции карбида кальция с водой. Никакого электричества — чистая химия. Самое интересное, что фары как таковые в то время считались опцией: источники внешнего освещения не входили по закону в список обязательного оборудования.



## ŠKODA 645

Автомобиль, изображенный на фотографии, выпущен в 1930 году

Электрические фары получили массовое распространение в 1920-х годах. Присмотритесь к стеклу фар. Оно примечательно двумя обстоятельствами: помимо рисунка, который формирует световой пучок, — на первых моделях стекло было гладким — на поверхность по моде того времени нанесен логотип компании. В данном случае — крылатая стрела. В середине 1920-х годов компания Laurin & Klement из Млада-Болеслава стала частью машиностроительного объединения ŠKODA из города Пльзень.



## ŠKODA POPULAR MONTE CARLO

Автомобиль, изображенный на фотографии, выпущен в 1937 году

В 1936 году два энтузиаста из Чехословакии, Зденек Поль и Ярослав Хаусман, очень удачно выступили на знаменитом Ралли Монте-Карло: на автомобиле ŠKODA Popular они завоевали второе место в классе «до 1500 куб. см». Это событие завод отметил выпуском специальной серии Popular Sport Monte Carlo: машина получила гидропривод тормозов, мотор увеличенной с 22 до 31 л.с. мощности и такие вот необычные зарешеченные фары, чем уже обеспечила себе место в истории.



## ŠKODA 125

Автомобиль, изображенный на фотографии, выпущен в 1985 году

Заднемоторный седан ŠKODA 125 стал первой моделью компании, на которой были использованы большие прямоугольные фары — вместо прежних овальных или круглых. Указатели поворота переместились с бампера поближе к основным источникам света. Прогресс был не только в этом. В 1980-х годах стали массово применяться галогенные лампы в фарах — они давали более яркий и белый свет, чем обычные лампы накаливания, имея при этом увеличенный срок службы.



## ŠKODA SUPERB

Автомобиль, изображенный на фотографии, выпущен в 2001 году

Флагманский Superb первого современного поколения раньше всех в линейке ŠKODA получил в качестве опции биксеноновые (то есть обеспечивающие не только ближний, но и дальний свет) фары с автоматическим корректором положения и выдвижными омывателями высокого давления. Стекло не имеет рисунка — световой пучок формируют линзы внутри фары, да и не стекло это в обычном понимании, а прозрачный пластик. Поликарбонат не только существенно легче минерального стекла, но безопаснее при ДТП.



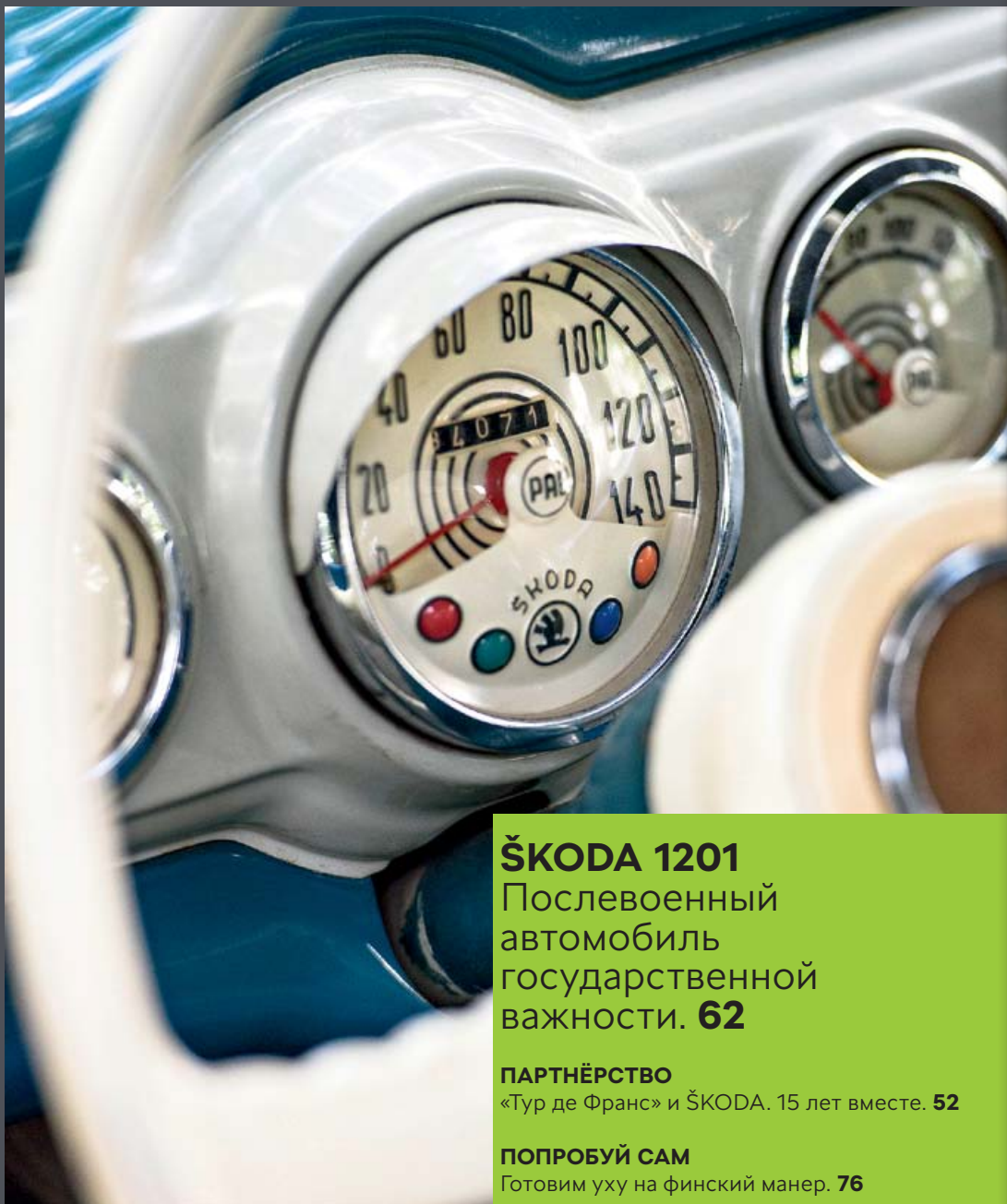
## ŠKODA KODIAQ

Автомобиль, изображенный на фотографии, выпущен в 2016 году

Этот семейный внедорожник стал первой ŠKODA, получившей в качестве опции полностью светодиодные фары. Светодиоды обеспечивают ближний и дальний свет, работают в дневных ходовых огнях, а также задних фонарях. LED-фары светят ярко, потребляют очень мало энергии, а срок их службы без замены ламп сопоставим со сроком службы автомобиля в целом. Кроме того, спектр излучения светодиодных фар близок к естественному, солнечному, поэтому глаза водителя ночью меньше устают.

#ацетилен #когдалюбыефарыбылиопцией #электричество #световойпучок #эрагалогена #биксенон #кругомсветодиоды

# СТИЛЬ ЖИЗНИ



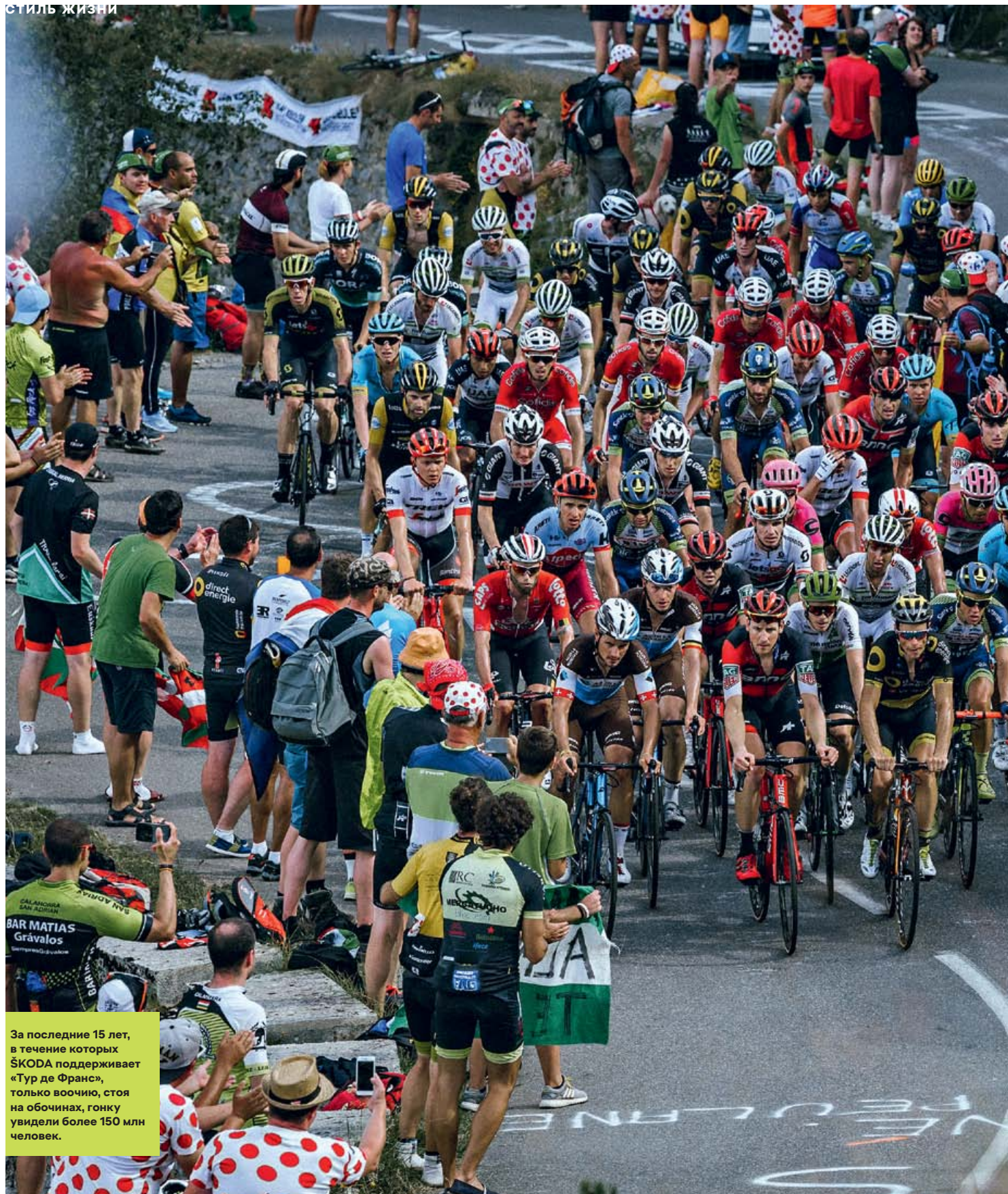
**ŠKODA 1201**  
Послевоенный  
автомобиль  
государственной  
важности. **62**

**ПАРТНЁРСТВО**  
«Тур де Франс» и ŠKODA. 15 лет вместе. **52**

**ПОПРОБУЙ САМ**  
Готовим уху на финский манер. **76**

#история #спорт #культура





За последние 15 лет, в течение которых ŠKODA поддерживает «Тур де Франс», только воочию, стоя на обочинах, гонку увидели более 150 млн человек.



# Правь, Британия

текст: Алексей Доспехов, газета «Коммерсантъ»

**ВЕЛИЧАЙШАЯ СРЕДИ ШОССЕЙНЫХ МНОГОДНЕВНЫХ ВЕЛОГОНОК — «ТУР ДЕ ФРАНС» — В ЭТОМ ГОДУ СОСТОЯЛАСЬ В 105-Й РАЗ. И ЯВНО ВОШЛА В ЧИСЛО САМЫХ ЖАРКИХ И ИНТРИГУЮЩИХ В ИСТОРИИ. ВСЕ ОЖИДАЛИ, ЧТО ПЯТЫЙ СВОЙ ТИТУЛ НА НЕЙ ВОЗЬМЁТ ДОМИНИРОВАВШИЙ В ВЕЛОСПОРТЕ В ПОСЛЕДНИЕ ГОДЫ БРИТАНЕЦ КРИС ФРУМ, ОДНАКО НЕОЖИДАННО ПОБЕДИЛ ЕГО СООТЕЧЕСТВЕННИК И ПАРТНЁР ПО КОМАНДЕ SKY ГЕРАЙНТ ТОМАС. ГЛАВНЫМ АВТОМОБИЛЬНЫМ ПАРТНЁРОМ СОСТЯЗАНИЯ В 15-Й РАЗ ВЫСТУПИЛА ŠKODA.**

#letourdefrance #номеродинвмире #партнёрство

**З**а тот век с лишним, что существует «Тур де Франс», эта велогонка, знаменитее и популярнее которой человечество ничего так и не изобрело, обрела множество традиций. Некоторым — почти столько же лет, сколько самому «Туру». Другие возникли совсем недавно.

К традициям свежим можно отнести стремление организаторов подчеркнуть «открытость» состязания, регулярно забираясь за пределы родной Франции. Не редкостью стали для «Тура» и заграничный старт, и большие участки маршрута в соседних странах. Впервые гонка началась за границей, в Амстердаме,

еще в 1954 году, но в обычное явление такое ее открытие превратилось в нынешнем столетии: в 2017 году, например, старт был дан в немецком Дюссельдорфе. Но на этот раз начался «Тур» во Франции, на острове Нуармутье, у Атлантического побережья страны, и заезды за пределы государства, подарившего миру главный «велосипедный аттракцион», были чисто символическими, например маршрут зацепил кусочек испанской территории в Пиренеях.

Зато все остальное традициям соответствовало полностью, благодаря чему десятки миллионов людей, обожающих «Тур де Франс», заранее настраиваются на интересное зрелище.



## ГОНКА НА ВЫЖИВАНИЕ

К основным параметрам гонки в первую очередь относится, разумеется, общая дистанция, которую надо преодолеть участникам за три недели. В этом году она составляла 3351 километр — что-то близкое к «норме». Разбита дистанция была, как обычно, на 21 этап, с двумя днями отдыха.

Этапы очень разные. Вернее, разные даже не этапы, а недели многодневки. Первая треть «Тура» была отдана равнинным этапам — на откуп спринтерам. На равнине очень трудно убежать от пелотона, то есть основной группы, и все разборки происходят на финише, где царят узкие специалисты по головокружительным спуртам — спортсмены, умеющие на заключительных десятках метров разогнаться до скоростей, вполне соответствующих автомобильным, вдвое превышающим среднюю скорость передвижения участников «Тура» 40 км/ч, при

этом еще в жестком, с тычками локтями, контакте с конкурентами.

А дальше с небольшими перерывами почти сплошь шли этапы в горах: сначала — в Альпах, затем — в Центральном массиве и Пиренеях. На них гонщикам бывало, приходилось взбираться на высоты, серьезно зашкаливающие за 2000 метров над уровнем моря (в этом «Туре» особенно тяжелы были восхождения к альпийскому местечку Альп-Дюэ и на пиренейские перевалы Турмале и Порте), испытывая дефицит кислорода и теряя силы на крутейших подъемах и спусках. Езда под гору только со стороны может показаться подарком после штурма очередного перевала. В действительности часто спуски куда неприятнее, чем подъемы, потому что измочаленный горами спортсмен должен контролировать несущийся пулей вниз велосипед и избегать столкновений со зрителями, располагающимися вплотную к дороге и время от времени выбегающими на нее ради секунды славы. В горах, на этих подъемах и спусках,

обычно и решается исход борьбы в генеральной классификации — тут, в отличие от равнины, можно оторваться.

Впрочем, не менее важны для борьбы за желтую майку, которая полагается лидеру, и гонки с раздельным стартом. В них спортсмены используют особенные, только под такие этапы, велосипеды и особенную, с улучшенной аэродинамикой, экипировку.

В «разделках» каждый сам за себя, в них команда, на остальных, с общим стартом, этапах опекающая лидера, тянущая его вперед, защищая от ветра, создающая аэродинамический коридор, уже не поможет. Правда, есть еще и «разделки» командные. И в программе «Тура» 2018 года такая «разделка» значилась на третий день. Но была, разумеется, и личная гонка с раздельным стартом — в предпоследний день, когда все уже выжаты как лимоны, когда всякое может случиться. Однако то, что 105-й «Тур» обернется сенсацией, стало понятно еще до нее.

#турлефранс #испытания #горыиравнины #проводитсяс1903года

## ВОЗДУШНЫЕ ВЕЛОСИПЕДЫ

Победитель 2018 года Герайнт Томас, как и другие представители Sky, использует велосипеды итальянской фирмы Pinarello. Их вес без дополнительных аксессуаров вроде фляги для воды составляет всего 6,8 кг. В принципе, современные технологии позволяют еще уменьшить его, но таков лимит, установленный Международным союзом велосипедистов, чтобы команды с большим бюджетом не имели слишком уж колоссального превосходства над «маленькими», которые не могут столь же щедро оплачивать разного рода технические разработки. Кроме того, лимит по массе ограничивает соблазн облегчить конструкцию в ущерб прочности и безопасности.

ГОНЩИКАМ ПРИХОДИЛОСЬ  
ВЗБИРАТЬСЯ НА ВЫСОТЫ БОЛЕЕ **2000**  
МЕТРОВ НАД УРОВНЕМ МОРЯ, ГДЕ УЖЕ  
ЧУВСТВУЕТСЯ ДЕФИЦИТ КИСЛОРОДА.



ASO/Pauline BALLEST

ASO/A BROADWAY



## ДЕНЬГИ ПОБЕДИТЕЛЕЙ

«Тур де Франс», как и любое популярное профессиональное соревнование, дает участникам возможность не только прославиться, но и заработать. Призовой фонд нынешнего «Тура» составил €2,29 млн. Самый большой гонорар, естественно, получил победитель: Герайнту Томасу досталось €500 тыс. Правда, ему придется поделить с членами своей команды — таков принцип велоспорта. Гонорары серебряного и бронзового призеров — €200 тыс. и €100 тыс. Призовые деньги также достаются победителям в различных номинациях, получающим традиционные, легкоузнаваемые майки. Лидер генеральной классификации носит желтую, лучший горный гонщик — белую в красный горох, лучший спринтер — зеленую, а лучший молодой гонщик — белую. Их обладатели по итогам «Тура» (те, кто владели майками к финишу) получили от €20 тыс. до €25 тыс. В этом году организаторы ввели и специальные бонусы — €5 тыс. тем, кто первым преодолет два знаковых перевала в Пиренеях: Порте и Турмале. Их получили колумбиец Наиро Кинтана и француз Жулиан Алафилипп.



ТУР ДЕ ФРАНС

ASO/Pauline BALLEST





**176** ГОНЩИКОВ, ПРЕДСТАВЛЯВШИХ  
**22** КОМАНДЫ, ВЫШЛИ НА СТАРТ  
ГОНКИ. ЧЕРЕЗ ТРИ НЕДЕЛИ  
ФИНИШИРОВАЛИ ТОЛЬКО **145**.



ŠKODA

## ŠKODA И «ТУР ДЕ ФРАНС»

Чешская марка ŠKODA является партнером «Тур де Франс» с 2004 года. На этот раз компания предоставила 250 автомобилей моделей Octavia, Kodiaq, Karoq и Superb для организации и сопровождения гонки. Специально подготовленный ŠKODA Superb выполнял роль «красного автомобиля» — мобильного командного центра, на котором передвигался директор гонки Кристиан Прюдомм. К нему стекалась вся информация — директор отдавал необходимые указания по четырем радиоканалам. Благодаря панорамной стеклянной крыше, открывающейся нажатием кнопки, Прюдомм, находясь на заднем ряду, мог встать в полный рост и наблюдать за пелотоном с оптимальной позиции. Кроме того, автомобили ŠKODA были в распоряжении у команд (у каждой команды — по две машины, их положение в общей группе сопровождения зависит от успеха «опекаемых» гонщиков), выступали в роли «нейтральных техников» (экипаж этих автомобилей желтого цвета приходил на помощь любому гонщику, который в ней нуждался), возили VIP-гостей и журналистов, освещавших гонку.



ASO/Bruno BADE





Каждый год ŠKODA раздает зрителям сотни тысяч сувениров.

#ВЕЛОГОЛОНКА

#спортпонятныйкаждому #напеределечеловеческихвозможностей

## СТАВКИ СДЕЛАНЫ

У нынешней «Тур де Франс» был стопроцентный фаворит, готовый войти в историю. Речь о британце Крисе Фруме, который, набрав отличную форму еще весной, — ему впервые в карьере покорилась вторая по статусу велогонка Giro d'Italia — нацеливался на четвертую подряд победу во французской многодневке и пятую в общей сложности. Эта цифра — пять — как раз и обеспечивала ему пропуск в историю. Дело в том, что пять побед в «Туре» было только у четырех гонщиков: француз Жак Анкетиля с Бернаром Ино, бельгийца Эдди Меркса и испанца Мигеля Индурайна. Иными словами, на кону для Фрума стояло повторение великого рекорда великих участников. А человек, знакомый с реалиями велоспорта, мог бы придумать даже более лестную формулировку для того, что собирался сотворить британец, и назвать

маячившую перед ним цифру просто рекордом «новой эры».

Дело касается одного очень деликатного обстоятельства. Анкетиля, Ино, Меркс, Индурайн — все они, герои 1960-х, 1970-х, 1980-х, 1990-х, — выступали во времена, когда антидопинговая борьба в велоспорте велась, скажем так, очень мягкими методами. Никто не собирается обвинять героев прошлого, но «проскочить» через фильтры контроля в их время было гораздо проще, чем сейчас.

Звезда Фрума взошла уже после того, как американца Ленса Армстронга лишили всех его семи титулов, выигранных с 1999 по 2005 год, за нарушения, связанные с допингом, после целой серии скандалов, постфактум перетряхнувших классификации прежних французских многодневок. После того наконец сам допинг был признан грандиозным злом для велоспорта, требующим искоренения любыми способами, и «проскочить» контроль антидопинго-

вых служб стало нереально. Или почти нереально.

Крис Фруме-то как раз «проскочил». В пробе, взятой у него во время испанской многодневки Vuelta 2017 года, состоявшейся после «Тура», был обнаружен находящийся в черном списке антиастматический препарат сальбутамол, оказывающий в том числе бронхорасширяющее, то есть облегчающее дыхание, воздействие. Причем его концентрация вдвое превышала разрешенную. Против Фрума, естественно, было открыто дело. Но Международный союз велосипедистов (UCI), инициировав расследование, предпочел прямому обвинению в допинговом нарушении более мягкую формулировку: «аномальные физиологические показатели».

Однако Amaury Sport Organisation (ASO), структура, которая проводит «Тур де Франс», не дожидаясь окончательных выводов, решила запретить Крису Фруму выступать в гонке 2018 года, ссылаясь на



пункт регламента, позволяющий отстранить спортсмена, если его присутствие способно нанести урон имиджу мероприятия. И опять все для гонщика и его команды Sky обошлось. Буквально за несколько дней до старта UCI полностью оправдал Фрума, заявив, что следователи не нашли достаточных свидетельств того, что нарушения были: гонщику удалось убедить их, что он принимал препарат по назначению врача. ASO пришлось сдать назад.

Правда, во время последней «Тур де Франс» выяснилось, что поклонников велоспорта подобные объяснения, мягко говоря, не удовлетворили. На многих этапах собравшиеся у обочины зрители освистывали спортсменов из Sky и даже плевались в них. А кое-кто, увидев Фрума, имитировал укол в руку, намекая на «химическое» происхождение наград британца.

Тех, кому не понравилась мягкость чиновников в отношении Криса Фрума, случившееся с ним в ходе «Тура» 2018

года должно было полностью удовлетворить. Фрум не то чтобы провалился, но точно не показал прежней выносливости и ретивости, в первую очередь на зубодробительных альпийских и пиренейских этапах. Он рисковал даже остаться без места в призовой тройке, прорвавшись в нее с колоссальным трудом. А эксперты говорили о том, что Фрум просто переоценил силы: не стоило ему выкладываться на предыдущей гонке, на Giro, зная, что впереди всего-то месяц отдыха. Как правило, фавориты «Тура» итальянскую многодневку или вовсе пропускают, или проходят в «разминочном» режиме. Фрум решил выложиться и там и там.

Его команде, британской Sky, повезло, что у нее нашлась довольно неожиданная замена лидеру. Шестая за семь сезонов победа в «Тур де Франс» от нее никуда не делась благодаря другому британскому гонщику — валлийцу Герайнту Томасу. До этого «Тура» он успел собрать внушительную коллекцию призов: два звания олимпийского чемпиона,

три звания чемпиона мира. Только все они были добыты в трековых гонках, а в Sky и в шоссейной элите Томаса долго воспринимали скорее как верного оруженосца своего хорошего приятеля Фрума. А еще как крайне невезучего спортсмена — на предыдущем «Туре» он некоторое время возглавлял общий зачет, но упал и сломал ключицу.

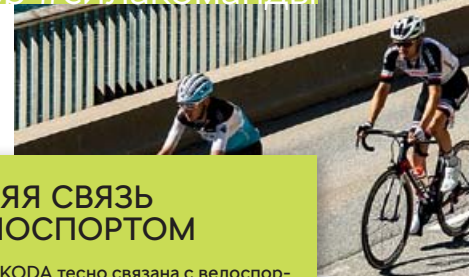
В этом году Томас эффектно вышел из тени, показав, что к 32 годам научился всему, что нужно идеальному шоссейнику: рвать пелотон в горах и хорошо ездить «разделки». В той, что предваряла финальный этап «Тура» с концовкой на Елисейских полях в Париже (на нем борьбу друг с другом гонщики по негласному договору уже не ведут) он уступил секунду голландцу Тому Дюмулену из команды Sunweb, ближайшему преследователю. Но запас прочности у Томаса, на которого Sky, видя, что Фрум не тянет, сделала ставку, был уже слишком большим — под две минуты, чтобы этот локальный успех мог валлийцу навредить.

ASO/A BROADWAY

#тактикаистратегия #неожиданныйлидер #силакоманды



ASO/Bruno Bardi



ДАВНЯЯ СВЯЗЬ С ВЕЛОСПОРТОМ

История ŠKODA тесно связана с велоспортом. Основатели марки, жители чешского города Млада-Болеслав, которых звали Вацлав Лаурин и Вацлав Клемент, начали свой совместный бизнес в 1895 году именно с производства велосипедов: это потом уже их компания стала выпускать мотоциклы, а с 1905 года — автомобили. Но связь с прошлым не утрачена. Помимо «Тур де Франс» и «Тура Испании» (Vuelta a España) чешский производитель поддерживает также ряд других национальных и международных велогонок. Кроме того, в коллекции Оригинальных аксессуаров марки можно найти велосипеды ŠKODA самого разного назначения: от складных городских до спортивных шоссейных.



## НЕБЕСНАЯ КОМАНДА

Команда Sky, которая лидирует все последние годы на «Тур де Франс», не только самая сильная, но и самая богатая. Ее бюджет — около 30 млн фунтов в год. Следующей идет команда Sunweb, и ее бюджет уже примерно вдвое скромнее. Приблизительно три четверти расходов Sky оплачивает ее генеральный спонсор — одноименный британский телекоммуникационный гигант. В команде 20 гонщиков и примерно такое же количество менеджеров и представителей обслуживающего персонала. С момента основания в 2010 году Sky одержала более 30 побед в шоссейных гонках топового уровня, в том числе шесть — в «Тур де Франс». И это не считая успехов в «смежном» жанре — трековых гонках.

МНОЖЕСТВО ИНТЕРЕСНЫХ МАТЕРИАЛОВ ПРО ВЕЛОСПОРТ НА АНГЛИЙСКОМ ЯЗЫКЕ ВЫ НАЙДЁТЕ НА САЙТЕ **WELOVECYCLING.COM**, ПОДДЕРЖИВАЕМОМ МАРКОЙ ŠKODA.

# #ВЕЛОГОНКА



#ВЕЛОЛОЖКА

## ТРАДИЦИОННЫЕ НАГРАДЫ

После финиша в Париже четырем гонщикам — лучшему спортсмену по итогам горной квалификации Жулиану Алафилиппу (Франция, белая майка в красный горох), лучшему молодому участнику Пьеру Латуру (Франция, белая майка), абсолютному победителю Герайнту Томасу (Великобритания, желтая майка) и лучшему спринтеру Петеру Сагану (Словакия, зеленая майка) — достались традиционные награды от чешской марки: хрустальные кубки, разработанные студией ŠKODA и выполненные на стекольной мануфактуре Lasvit. Это весомые призы: каждый трофей имеет высоту 60 см и весит около 4 кг. На изготовление одного кубка уходит 23 часа рабочего времени у самых квалифицированных мастеров. Каждый год дизайн наград меняется. В этом он перекликается с кубизмом — направлением в чешском искусстве, которое можно проследить не только в архитектуре многих зданий в Праге, но и во внешнем виде автомобилей ŠKODA, — достаточно посмотреть на рисунок фар или задних фонарей современных моделей. ŠKODA четвертый год выступает спонсором «зеленой майки», присуждаемой спортсмену, набравшему наибольшее количество очков. Ее обладателю присуждается особый кубок — из зеленого хрусталя.

## #майкиразныхцветов



GRUBER IMAGES

ASO/Alex BROADWAY



# Личный опыт

**ГОВОРЯТ, ЧТО «ТУР ДЕ ФРАНС» — САМОЕ ВЫМАТЫВАЮЩЕЕ СПОРТИВНОЕ СОСТЯЗАНИЕ В МИРЕ. ОБ ОЩУЩЕНИЯХ ОБЫЧНОГО ЧЕЛОВЕКА, РЕШИВШЕГО ПО ПРИГЛАШЕНИЮ ОРГАНИЗАТОРОВ ПРИНЯТЬ УЧАСТИЕ В ОДНОМ ЛИШЬ ЭТАПЕ ГОНКИ, СОСТОЯВШЕМСЯ ВО ФРАНЦУЗСКИХ АЛЬПАХ, РАССКАЗАЛ В СВОЕМ БЛОГЕ ЧЕХ ЙОЗЕФ МАТЕЙОВИЧ.**

«У меня есть спортивная подготовка, когда-то я профессионально занимался баскетболом. Но я определенно не велосипедист. Велосипед я купил за три месяца до гонки и проехал на нем всего тысячу километров. Высшее достижение — 130 километров за один раз с подъемом на 1700 метров.

Мне предложили для участия сложнейший горный этап «Тура»: дистанция 170 километров, высота — более 4000 метров (имеется в виду суммарная высота подъемов. — Прим. ред.). Этап был разбит на четыре отрезка — по числу вершин. Первый, со средним уклоном 7%, давался мне относительно легко, пока не напомнил о себе поврежденный шейный позвонок. Второй подъем был намного сложнее. В среднем крутизна составляла 11,2%, местами — до ужасных 15%. Я видел гонщиков, у которых не хватало дыхания ехать дальше, — они катили велосипеды рядом с собой или просто бросали их на обочине. Меня силы тоже покидали: я даже не представлял, что спина может болеть так сильно. Пот катил градом, я подсчитывал каждый пройденный метр... Потом был перерыв для приема пищи и спуск длиной 30 километров. Наступило облегчение... Знак у начала третьего подъема гласил: «Счастье ждет вас на вершине», но до этой вершины надо было еще добраться. И одолеть средний уклон



## #незабываемыевпечатления

в 9% оказалось совсем непросто... Я чувствовал головокружение и боль. Я был не в состоянии сделать и глотка воды, просто физически не получалось сделать этот глоток. Я вылил содержимое фляжки на голову и шею, чтобы почувствовать на несколько секунд облегчение и продолжить подъем... Последние два километра — ужасное испытание. Десятки гонщиков сидят или лежат вдоль трассы, собираясь с силами. Но я не прекращаю крутить педали. Каждое движение — преодоление себя. Адски болит спина. Палящее солнце, никакой тени. На вершине у меня озноб и пульс 180 ударов в минуту... Надо быть внимательнее на спуске — я уже видел несколько серьезных происшествий, вызванных тем, что гонщик не смог

справиться со скоростью. Я уже проехал 150 километров. Осталась последняя вершина. «Боль временна, слава длится вечно». Первые четыре километра подъема еще ничего, а потом уклон растет. Я не хочу ехать дальше, но повторяю себе: я не сниму ног с педалей, я не сдамся. Последний километр самый тяжелый. Ну как тысяча метров может быть такой длинной?! Я вижу вершину!

Я справлюсь. В глазах появляются слезы. Я превзошел самого себя. Все возможно.

Следующие 12 километров нисходящего пути, ведущие к финишу, — это награда. Я вижу финишную прямую. Я полностью истощен как физически, так и эмоционально. Я обнимаю своих друзей. Но сил говорить уже нет».



# Партаппарат

текст: **Сергей Канунников, «За рулём»**

фото: **Сергей Шерстенников, ŠKODA AUTO Corporate Historical Archives**

ŠKODA 1200/1201 — ДАЛЕКО НЕ САМАЯ ИЗВЕСТНАЯ МОДЕЛЬ ЧЕШСКОЙ МАРКИ, НО ПРИ ЭТОМ — ВПОЛНЕ ЭПОХАЛЬНАЯ. ПРОСТО ПОЯВИЛАСЬ ОНА В СЛОЖНОЕ ВРЕМЯ, В НАЧАЛЕ ХОЛОДНОЙ ВОЙНЫ, КОГДА ПРАВИЛА ИГРЫ НА АВТОМОБИЛЬНОМ РЫНКЕ СРЕМИТЕЛЬНО МЕНЯЛИСЬ. ПО КРАЙНЕЙ МЕРЕ В СТРАНАХ, НЕОЖИДАННО ДЛЯ СЕБЯ ВЫБРАВШИХ «СОЦИАЛИСТИЧЕСКИЙ ПУТЬ РАЗВИТИЯ». ТАМ ГЛАВНЫМИ ПОТРЕБИТЕЛЯМИ ЛЕГКОВЫХ МАШИН СТАЛИ НЕ ЗАЖИТОЧНЫЕ ЧАСТНИКИ, А ЧИНОВНИКИ. РАДИ НИХ ДАЖЕ СОКРАТИЛИ ЭКСПОРТНЫЕ ПОСТАВКИ.



#ŠKODA1201









1. Автомобиль выглядел гармонично и солидно, отвечая моде 1950-х годов.

2. Седаны 1200-й серии собирали в Млада-Болеславе, машины с другими типами кузовов — на заводах в чешских городах Врхлаби и Квасины.

3. Боковые зеркала — более позднее «наслоение». Изначально их на машине не было, вполне хватало одного салонного.

#послевоенныегоды #мыбудемжитьтеперьпоновому





#переворот #социализм #национализация

Сейчас трудно представить, что судьба завода в чешском городе Млада-Болеславе, как и всей марки ŠKODA, в начале 1950-х годов была туманна. Прежде всего для владельца компании — правительства социалистической Чехословакии. Национализировав после переворота зимы 1948 года крупные предприятия страны, новые хозяева сами толком не знали, что со всеми этими активами делать.

### БАРХАТНАЯ РЕВОЛЮЦИЯ

Завод в Млада-Болеславе на момент перехода в государственные руки производил вполне успешную, причем и на внешних рынках тоже, модель ŠKODA 1102 — модернизированный вариант первой послевоенной ŠKODA 1101 Tudor. Однако было понятно: модельный ряд нуждается в обновлении. Дизайн ŠKODA 1102 выходил из моды, а кроме того, кузова машин продолжали строить на деревянных каркасах, что тормозило массовое производство, да и в целом выглядело архаично. Попутно заметим: автомобили, в которых детали из твердых пород древесины были частью силовой структуры кузова, при должном уходе служили десятилетиями — не стоит представлять их одноразовыми изделиями.

Государство, получив контроль над всеми заводами, раскладывало ранее немислимые пасьянсы. Так, в Млада-Болеслав перевели производство автомобилей Tatra — легковой модели T600 и полноприводной Tatra 805. Основной завод Tatra в чешском городе Копршивнице был занят производством тяжелых грузовиков, которые в больших количествах поставляли на экспорт, в первую очередь — в СССР. В такой непростой обстановке в Млада-Болеславе подготовили новую модель ŠKODA 1200, которая дебютировала в 1952 году.

До радикальных, по крайней мере по меркам тех мрачноватых времен, преобразований социалистического лагеря, то есть начала оттепели, оставалось еще несколько лет. А вот новый автомобиль для марки ŠKODA мог претендовать на звание революционного. Пускай революция эта была бархатной.

### ПОНТОН БЕЗ ПОНТОВ

Термин «понтонный кузов» ныне почти забыт. Но вовсе не потому, что такие кузова устарели. Напротив, по сути, все современные кузова легковых машин относятся к понтонному типу. Термин возник во второй

### 1957 ГОД Фестиваль в Москве

29 июля в столице СССР открылся VI Всемирный фестиваль молодежи и студентов, на который приехали 34 тыс. гостей из 131 страны. Фестиваль длился две недели и стал эпохальным событием. Советские люди, в основном молодежь, по сути, впервые получили возможность свободно общаться с иностранцами. А последние увидели СССР не мрачной военизированной империей, а страной, где живут нормальные, улыбочивые и приветливые люди. Московский фестиваль молодежи стал одним из символов хрущевской оттепели, большей открытости и некой демократизации СССР.



ГОСУДАРСТВО ПОЛУЧИЛО ПОД СВОЙ КОНТРОЛЬ ВСЕ КРУПНЫЕ ПРЕДПРИЯТИЯ СТРАНЫ, НО НЕ ЗНАЛО, ЧТО С НИМИ ДЕЛАТЬ.



#кузовбездеревянныхэлементов #одинметалл #понтон

половине 1930-х годов, когда появились первые цельнометаллические, без деревянного каркаса кузова, спроектированные по принципу стальных мостов с мощными фермами, служащими основой силовой схемы конструкции. В автомобильном кузове таким силовым элементом — по типу фермы — стала металлическая крыша. Правда, кабриолеты, ее не имеющие, потребовали дополнительных усилителей пола (или наличия полноценной рамы), но эти издержки с лихвой покрывались упрощением и удешевлением производства массовых закрытых кузовов. Таким образом, понтонными стали называть цельнометаллические кузова, представляющие собой единую силовую конструкцию, включающую крышу, стойки, пол с лонжеронами и прочими усилителями. Кстати, одним из первых в мире массовых автомобилей с понтонным кузовом стала советская «Победа», представленная в 1946 году наряду с «Москвичом-400», который являлся почти полной копией «понтонной» довоенной немецкой модели Opel Kadett. Советские инженеры охотно использовали перспективные технические наработки поверженного противника.

А в линейке ŠKODA первым автомобилем с цельнометаллическим понтонным кузовом стала 1200-я модель. Лаконичный дизайн с округлыми линиями кузова, без лишнего декора, был сработан по последней моде тех лет. Машина получила вместительный багажник и двери, навешенные на передних петлях: ранее чаще применялись двери, открывавшиеся против движения. Они обеспечивали чуть меньшее удобство посадки, зато их случайное открывание в движении приводило не к таким драматичным последствиям, как при подобных происшествиях с дверями с задними петлями, получившими название «суицидальных».

Кроме того, ŠKODA 1200 стала первым серийным автомобилем марки без выступающих за габариты кузова крыльев. Задние крылья, во имя технологичности производства, тоже представляли одно целое с кузовом и были несъемными.

В начале 1950-х многие именитые европейские компании выпускали пусть модернизированные и перелицованные, но довоенные модели. На этом фоне ŠKODA 1200 выглядела очень свежо и современно. В том числе и по сравнению с советской «Победой» ГАЗ-М20, при всем к ней уважении. Ну а «Москвич-402», ставший в плане дизайнера прорывным для советского автопрома, еще только начинали проектировать: его представили в 1956 году.

В рассказе про конструкцию ŠKODA 1200 надо сделать небольшое техническое отступление. Понтонные кузова, несмотря на то, что являются цельнометаллическими, не всегда бывают несущими, то есть могут обхо-

ŠKODA 1200 СТАЛА ПЕРВОЙ МОДЕЛЬЮ КОМПАНИИ, КУЗОВ КОТОРОЙ БЫЛ ПОСТРОЕН ТОЛЬКО ИЗ МЕТАЛЛА, БЕЗ ИСПОЛЬЗОВАНИЯ ДРЕВЕСИНЫ.

1957 год  
Лайка в космосе

Впервые в истории в космос на корабле «Спутник-2» отправили живое существо — собаку по кличке Лайка. Приборы отслеживали состояние животного (пульс, давление, температуру и т.д.), эти параметры передавались на Землю. Собака погибла через 5–7 часов после начала полета, много раньше ожидаемого, после четырех витков вокруг планеты. Ее смерть была вызвана конструктивной ошибкой, приведшей к перегреву спутника. Правда, при любом развитии событий возвращать собаку на Землю никто не собирался, рано или поздно она погибла бы в космосе. В качестве «компенсации» изображение Лайки стали тиражировать на почтовых марках и пачках сигарет. В 2008 году на территории Института военной медицины в Москве первому живому существу, принесенному в жертву во имя освоения космоса, поставили памятник.



#SKODA1201





1

1. Светлый пластик салона, светлый руль — многие послевоенные машины старались выглядеть празднично. Обратите внимание на синие солнцезащитные козырьки-светофильтры.

2. Комбинация приборов лаконична и информативна.

3. Двигатель пускается одним только ключом: никаких ножных выключателей стартера, какие встречались на других автомобилях того времени.

#болеетехнологичнаяконструкция #хребтоваярама



2



3





1. Для экспорта разработали версию с улучшенной отделкой. Но в серию она не пошла: поставки за границу были мизерными.

2. Вариант двухцветной окраски кузова. Встречался крайне редко.

3. Заводская фотография идеализировала действительность: большая часть автомобилей уходила чиновникам, а не обычным потребителям.

4. Документация на русском языке: грузо-пассажирские версии 1200-й серии массово поставлялись в СССР.



2

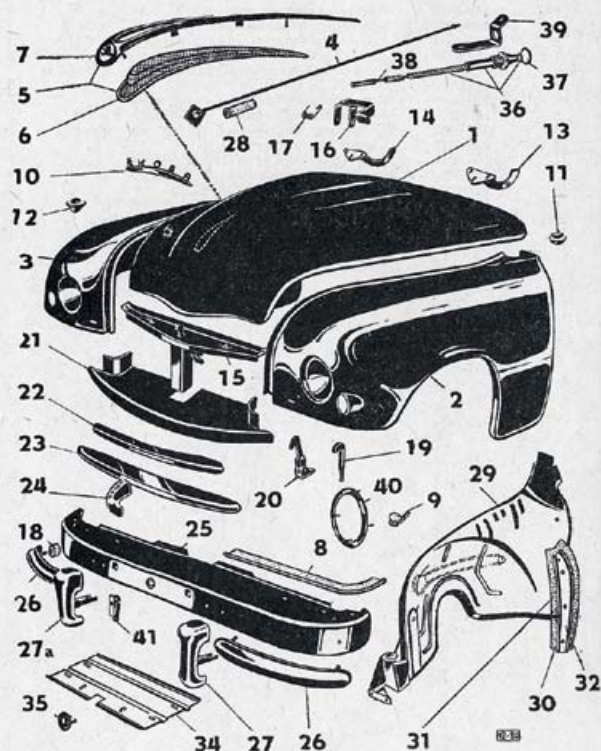
3

#откиднойкапот #полпорныйшток #резиновыйупор

4

Кузов автомобиля

Капот мотора, передние крылья автомобиля, передняя охрannая рама и охрannые прикрытие



122

Кузов автомобиля

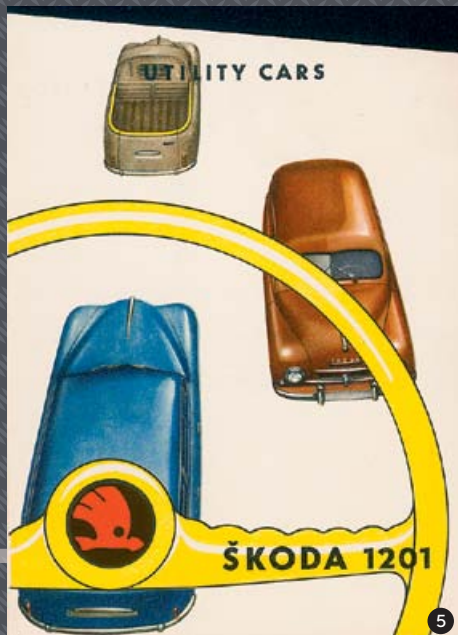
Поз. № заказа Название части Штук  
Капот мотора, передние крылья автомобиля, передняя охрannая рама и охрannые прикрытие

| Поз. | № заказа     | Название части   | Штук |
|------|--------------|--|------|
| 1.   | 112-98831    | Откидной капот мотора в сборе . . . . .                                    | 1    |
| 2.   | 12-147-98901 | Левое переднее крыло в сборе . . . . .                                     | 1    |
| 3.   | 12-148-98901 | Правое переднее крыло в сборе . . . . .                                    | 1    |
| 4.   | 020-98837    | Подпорный шток капота в сборе . . . . .                                    | 1    |
| 5.   | 015-98823    | Верхняя декоративная планка в сборе . . . . .                              | 1    |
| 6.   | 033-96270    | Верхняя декоративная планка . . . . .                                      | 1    |
| 7.   | 014-98823    | Нижняя декоративная планка в сборе . . . . .                               | 1    |
| 8.   | 12-014-5416  | Уплотнительная резиновая прокладка между крылом и охрannой рамой . . . . . | 2    |
| 9.   | 12-113-5443  | Резиновый упор капота  |      |
| 10.  | 101-7626     | Надпись «Шкода» . . . . .  | 1    |
| 11.  | 12-112-5443  | Резиновый упор капота  |      |
| 12.  | 12-001-7992  | Резиновый упор капота в сборе . . . . .                                    | 1    |
| 13.  | 12-034-98840 | Правый подвес в сборе . . . . .  | 1    |
| 14.  | 12-033-98840 | Левый подвес в сборе . . . . .   | 1    |
| 15.  | 12-021-98911 | Соединительная доска с заделкой . . . . .                                  | 1    |
| 16.  | 105-97345    | Держатель защелки в сборе . . . . .  | 1    |
| 17.  | 135-95052    | Пружина защелки . . . . .  | 1    |
| —    | 6x80x47,5    | Болт ЧСН 02 2111 . . . . .   |      |
| —    | 6,4          | Подкладная шайба ЧСН 02 1781,00 . . . . .                                  |      |
| 18.  | 161-55125    | Шплинт ЧСН 02 1781,00 . . . . .  | 1    |
| 19.  | 002-97866    | Резиновый подкладной паз . . . . .   | 1    |
| 20.  | 12-027-98837 | Защелка затвора капота . . . . .   | 1    |
| 21.  | 006-98811    | Предохранительный крючок . . . . .   | 1    |
| 22.  | 016-98823    | Нижняя часть маски радиатора . . . . .                                     | 1    |
| 23.  | 019-98823    | Декоративная планка радиатора . . . . .                                    | 1    |
| 24.  | 15-013-98823 | Декоративная планка радиатора в сборе . . . . .                            | 1    |
| 25.  | 016-98751    | Передняя охрannая рама . . . . .   | 1    |
| 26.  | 018-98823    | Планка охрannой рамы в сборе . . . . .                                     | 1    |
| 27.  | 12-017-98760 | Вертикальный левый буфер . . . . .   | 1    |
| 27a. | 12-018-98760 | Вертикальный правый буфер . . . . .  | 1    |
| 28.  | 12-016-5416  | Резиновый таллон . . . . .   | 1    |
| —    | M 10         | Гайка ЧСН 21 332,1 . . . . .   |      |
| 29.  | 14-031-97255 | Кожух переднего колеса, левый . . . . .                                    | 1    |
| 29.  | 14-032-97255 | Кожух переднего колеса, правый . . . . .                                   | 1    |
| 30.  | 14-003-98905 | Охранный щит левый, в сборе . . . . .                                      | 1    |
| 30.  | 14-004-98905 | Охранный щит правый, в сборе . . . . .                                     | 1    |

5-8. Грузопассажирские автомобили и кабриолеты скорой помощи продолжали делать на филиальном заводе, когда седан уже сняли с производства. А вот прототип кабриолета изготовили в единственном экземпляре. Стране пока были не нужны столь «легкомысленные» машины.

9. На базе семейства ŠKODA 1201 в Москве. Фото конца 1950-х. «В Ленинград 1 час» — реклама первого в СССР реактивного пассажирского самолета Ту-104.





**AMBULANCE CAR**



### ŠKODA 1201

**EVER READY TO PROTECT YOUR HEALTH**

- ⊗ The interior can accommodate two patients lying on comfortable stretchers, an additional seat being provided for the attendant.
- ⊗ Easy handling and manoeuvrability of the vehicle both on highways and on bumpy surfaces enable prompt action anywhere.
- ⊗ The well known sturdy frame-type design of the ŠKODA vehicles ensures fast and easy transport irrespective of rough roads and cross country conditions.
- ⊗ Extremely improved, efficient springing fully complies with the requirement of careful, smooth transport of severely injured patients regardless of rough road surfaces.
- ⊗ Both stretchers can be readily and easily withdrawn.
- ⊗ The well heated and ventilated driver's and passenger compartments enable service under any land and weather conditions.

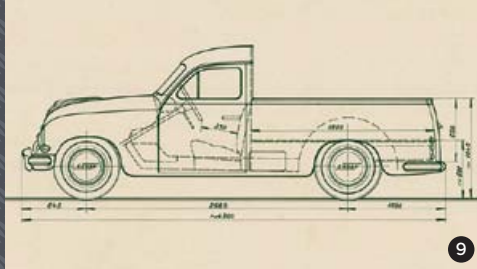
**ON OCCASIONS WHERE SECONDS MAY BE DECISIVE**  
It is on such occasions, e. g. when transporting injured or sick persons, that the outstanding features of the ŠKODA 1201 Ambulance Car can be seen at their best. The speed, manoeuvrability under any land conditions and precision workmanship of the car enable prompt action anywhere, so extra careful handling being required. It is the very car for ambulance service, as witnessed by the experience of the health service personnel.

**TECHNICAL DATA**

|                  |                       |              |                  |  |
|------------------|-----------------------|--------------|------------------|--|
| Bodywork         | All-metal, three-door | Wheelbase    | 2585             | 8 9.7                                    |
| Curb weight      | 1187 kg or 2617 lbs   | Track, front | 1250             | 4 1                                      |
| Dimensions:      | mm                    | in           | mm               | in                                       |
| Length           | 4230                  | 15 2         | 1320             | 4 4                                      |
| Width            | 1680                  | 5 6          | Tyres            | 6.00 X 16"                               |
| Height           | 1600                  | 5 3          | Speed            | 110 km. p. h. or 68.4 m. p. h.           |
| Ground clearance | 190                   | 7.5          | Fuel consumption | 8.5 litres 100 km or 32.2 m.p.h. 1. gal. |

6

#универсал #фургон #санитарка #прототипкабриолета



#пружиназашёлки #карданныйвалвтрывбе



#SKODADA1201





1. Конечно, 45-сильная ŠKODA 1201 не поражает сегодня динамикой, зато благодаря независимым подвескам и сейчас воспринимается как весьма комфортный автомобиль.

2. Двухцветные нарядные салоны — хороший тон 1950-х.

3. Движением руки пепельница убирается в переднюю панель.

#комфортнаяподвеска #просторныйсалон



## #поперечныерессоры #двойнойвыжимсцепления

даться без рамы. Например, на «Победе» рамы как отдельного элемента не было, а на ŠKODA 1200 — была. Но в этом своя, вполне понятная логика. Чешская компания использовала не простую раму лестничного типа, а особую — хребтовую, с прочной трубой в основании, внутри которой проходил карданный вал. Легкая, но выносливая хребтовая рама отлично сочеталась с независимыми подвесками на поперечных рессорах. Кстати, задняя независимая подвеска, обеспечивающая комфорт даже на не самых хороших дорогах, по тем временам — редкость. У той же «Победы» сзади — жесткий неразрезной мост. Кроме того, рама позволяла без особых переделок строить и открытые кузова, а таковой на базе седана ŠKODA 1200 тоже готовили к выпуску, хотя в серию он так и не пошел.

Колесная база ŠKODA 1200 составляла 2685 мм — автомобиль был довольно просторным. По классу чешская машина стояла между нашим «Москвичом-400/401» с базой 2340 мм и «Победой», база которой составляла 2700 мм.

Для автомобиля подготовили верхнеклапанный двигатель с увеличенным с 1,1 л — такой мотор стоял на модели ŠKODA 1102 — до 1,2 л рабочим объемом. При 4000 об./мин. он развивал 36 л.с. — стандартный показатель европейской машины того времени подобного класса. ŠKODA имела 12-вольтовое электрооборудование, на которое массово стали переходить после Второй мировой войны, и четырехступенчатую коробку передач с синхронизаторами на двух высших скоростях. Конструкция коробки — типичная в те годы для недорогих и не очень мощных машин, владельцы которых мирились с тем, что вторую скорость, после первой, следовало включать с двойным выжимом сцепления, в крайнем случае — с большой задержкой, ради дешевизны и простоты агрегата.

Максимальная скорость седана ŠKODA 1200 со снаряженной массой всего 1050 кг (хребтовая рама, повторим, весила очень немного) составляла 105 км/ч, а средний расход топлива — около 9 л/100 км. Для рядового потребителя показатель экономичности был очень важен. Впрочем, в 1950-х в Чехословакии сложилась такая ситуация, когда те, кто пользовался легковыми машинами, за бензин не платили.

### НОМЕНКЛАТУРНЫЙ РАБОТНИК

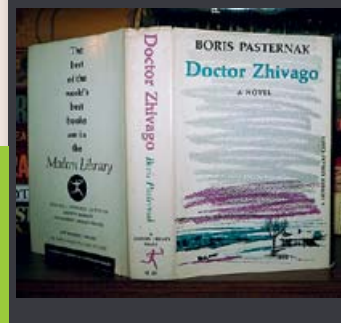
Сегодня сложно представить времена, когда и в России, то есть СССР, и в Чехословакии нельзя было купить машину, просто имея на руках необходимую сумму. Ну ладно очереди. Это еще более-менее понятно, хотя «стояние» в них в соцстранах часто

РАСХОД ТОПЛИВА  
МАЛО ИНТЕРЕСОВАЛ  
ТИПИЧНОГО  
ПОЛЬЗОВАТЕЛЯ  
ЭТОГО АВТОМОБИЛЯ.  
БЕНЗИН  
ОПЛАЧИВАЛО  
ГОСУДАРСТВО.

1957 год

### «Доктор Живаго»

После того как на родине отказались печатать роман «Доктор Живаго», его автор, Борис Пастернак, передал копию рукописи итальянскому издателю Джанджакомо Фельтринелли. Сначала роман вышел на итальянском языке и только потом — на русском, и тоже на Западе. В 1958 году Пастернаку присудили Нобелевскую премию по литературе, что стало основным толчком к масштабной государственной травле писателя в советской прессе и на многочисленных собраниях «трудовых коллективов» на заводах, фабриках и в колхозах («не читал, но осуждаю»). Борис Пастернак скончался в 1960 году в возрасте 70 лет — травля, без сомнений, подорвала его здоровье. В СССР роман «Доктор Живаго» напечатали только во времена перестройки.





## #номенклатура #твёрдаявалюта

занимало годы. Но в послевоенной Чехословакии автомобили частникам вообще практически не продавали! В год в индивидуальное пользование — не в качестве служебной машины, а в собственность — попадало всего несколько десятков машин и только особенно приближенным к новой власти гражданам.

Львиная доля автомобилей предназначалась чиновникам, число которых в государственных и партийных структурах после того, как страна встала «на путь социалистического развития, стало расти в геометрической прогрессии. А ŠKODA 1200 подходила для номенклатурных работников хорошо: солидный, строгий, просторный четырехдверный седан с удобным диваном на втором ряду. В Чехии до сих пор рассказывают, что немало таких машин служило и в структурах госбезопасности, а посему ассоциации, с ними связанные, у граждан не всегда положительные: борьба с инакомыслием только набирала обороты, но все же.

С 1952 по 1955 год эта номенклатурная модель была единственной в линейке ŠKODA. Ради чиновников и сотрудников «органов» государство даже сократило поставки на экспорт, которые приносили стране дефицитную «твёрдую валюту». В 1951 году, когда в производстве стояло семейство ŠKODA 1102, за границу отправили почти 11 000 автомобилей, причем не только в непривередливые социалистические страны. Чешские машины хорошо покупали, например в Финляндии и Норвегии. А в 1954 году, когда конвейер занимала ŠKODA 1200, был установлен антирекорд: за границу продали всего 3634 машины. Самый низкий показатель за всю послевоенную историю марки! Дело было, правда, еще и в том, что общий выпуск легковых автомобилей снизился во имя производства грузовиков Tatra 805, которые делали в Млада-Болеславе до 1955 года, пока власти окончательно не одумались. Тем не менее ŠKODA 1200 с самого начала была в основном номенклатурной машиной для «внутреннего пользования», хотя на заводе все-таки подготовили специальную экспортную люксовую версию с улучшенной отделкой, в частности — с боковыми молдингами и двухцветной окраской кузова.

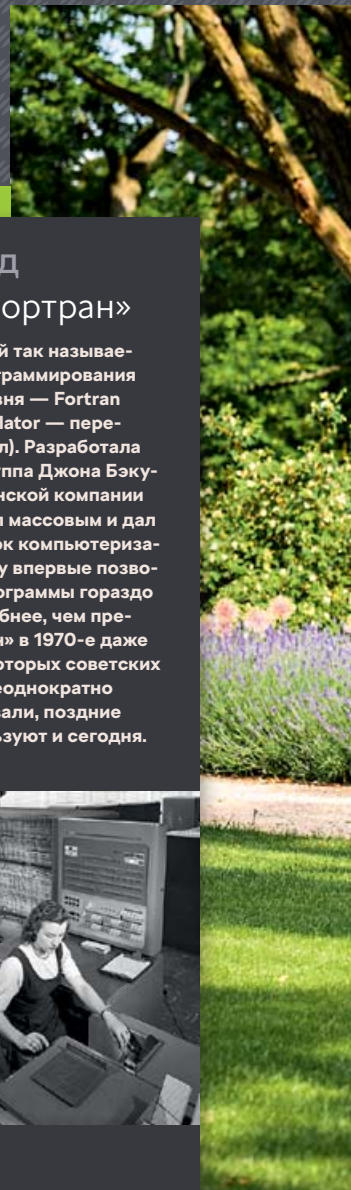
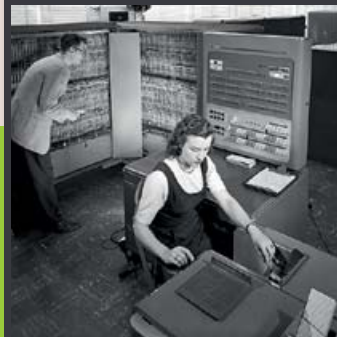
В 1955 году в производство пошла новая двухдверная модель ŠKODA 440, также известная в первые годы производства под революционным именем Spartak, и экспорт стал стремительно расти за счет нее. Но менее тиражную ŠKODA 1200 с производства не сняли, а даже модернизировали.

Версия ŠKODA 1201 получила двигатель с увеличенной степенью сжатия, новым карбюратором и выросшей более чем на четверть, до 45 л.с., мощностью. Улучшили и коробку скоростей: синхронизаторы теперь стояли на второй-четвертой передаче. На нашей 21-й «Волге» с ее трехсту-

ЧИСЛО  
ЧИНОВНИКОВ  
РОСЛО НА ГЛАЗАХ,  
РАДИ НИХ  
ДАЖЕ УРЕЗАЛИ  
ПОСТАВКИ МАШИН  
ЗА ГРАНИЦУ.

## 1957 год Язык «Фортран»

Создан первый так называемый язык программирования высокого уровня — Fortran (Formula Translator — переводчик формул). Разработала «Фортран» группа Джона Бэкуса из американской компании IBM. Язык стал массовым и дал мощный толчок компьютеризации, поскольку впервые позволял писать программы гораздо быстрее и удобнее, чем прежде. «Фортран» в 1970-е даже изучали в некоторых советских школах. Его неоднократно модернизировали, поздние версии используют и сегодня.







1

1. Сейчас сложно представить, что так может выглядеть седан.
2. При относительно небольших габаритах кузова в салоне было достаточно места даже на втором ряду.
3. Под передней панелью — мощная печка: трубки от нее идут к системе охлаждения двигателя.

#трехобъёмныйкузов #вместительныйбагажник



2



3





1. «Двухэтажный» багажник — очень практичное решение: инструмент и запаска не пачкают перевозимые вещи.
2. Мощность верхнеклапанного двигателя объемом 1,2 л со временем подняли с 36 до 45 л.с.

#оборудование12вольт #отдельноеместодлязапаски



#поставкивСССР #фургоныдолгожители #новаяплатформа

пенчатой коробкой первую передачу тоже так и не синхронизировали. ŠKODA 1201 получила и фонари указателей поворотов, ведь прежде машины оснащали флажками, выдвигающимися из средней стойки кузова. На фотографиях — как раз ŠKODA 1201, выпущенная в 1957 году.

## ПЕРЕМЕННАЯ СОСТАВЛЯЮЩАЯ

Интересно, что сегодня ŠKODA 1200/1201 куда лучше помнят не по седанам, а по грузопассажирским модификациям — пикапам, фургонам, санитарным автомобилям, универсалам и — все мы смертны — катафалкам. Такие машины производили на филиальных заводах ŠKODA в городах Врхлаби и Квасины.

Грузовые фургоны для предприятий торговли и сферы обслуживания, а также санитарные автомобили в значительных количествах, сотнями штук в год, поставляли в СССР, где машин подобного класса собственного производства в конце 1950-х — начале 1960-х не хватало. Встречались на улицах советских городов и чешские универсалы, хотя их было гораздо меньше. Грузопассажирские версии ŠKODA 1201, а затем и модернизированной серии 1202 выпускались до 1973 года, установив своеобразный рекорд продолжительности пребывания на конвейере. Седаны были переведены на более современную заднемоторную платформу, а для грузопассажирских версий схема «двигатель в багажнике» совершенно не подходила.

Производство седана ŠKODA 1201 свернули в 1961 году, и прямого наследника у него не было. Автомобилу довелось проехать через времена перемен: из самого тревожного и мрачного периода холодной войны до эпохи оттепели, которая вслед за СССР затронула и весь социалистический лагерь, включая Чехословакию.

1957 год

## Встреча Леннона и Маккартни

В Ливерпуле участник музыкальной группы The Quarrymen, 17-летний Джон Леннон, познакомился с 15-летним Полом Маккартни. Пол поразил Джона не только музыкальностью и хорошим владением гитарой, но и тем, что умел отлично настраивать инструмент! До того ребятам из The Quarrymen с настройкой помогала мать одного из них. Встреча Пола и Джона оказалась судьбоносной для всей музыкальной истории XX века. Несмотря на его юный возраст, Маккартни скрепя сердце приняли в группу. Туда же в 1958-м пришел Джордж Харрисон. А в 1960-м появилась команда The Beatles, в которую в 1962-м официально вошел и барабанщик Ринго Старр.



### ŠKODA 1201 (тип 980)

|                           |  |
|---------------------------|--|
| Размеры, мм               | 4500x1680x4200   |
| Двигатель                 | бензиновый, четырехцилиндровый, рядный, с верхним расположением клапанов, жидкостного охлаждения |
| Рабочий объем, см         | 1221   |
| Мощность, л.с. при об/мин | 45/4200  |
| Расход топлива, л/100 км  | 9,5–10   |
| Коробка передач           | механическая 4-ступенчатая   |
| Тормоза                   | барабанные спереди и сзади, с гидравлическим приводом  |
| Привод                    | задний   |
| Снаряженная масса, кг     | 1050   |



# Горячая финская уха

текст: Игорь Черский фото: Дмитрий Лебедев

**ПРОДОЛЖАЕМ ПУТЕШЕСТВИЕ ПО КУХНЯМ ЭТИХ СТРАН, ГДЕ УСПЕШНО ПРОДАЁТ СВОИ АВТОМОБИЛИ КОМПАНИЯ ŠKODA. НА ОЧЕРЕДИ — СОСЕДНЯЯ ФИНЛЯНДИЯ. СУОМИ, КАК НАЗЫВАЮТ СВОЁ ГОСУДАРСТВО САМИ ФИННЫ, ПРЕДСТАВЛЯЕТ УХА. ДУМАЕТЕ, БАНАЛЬНОЕ БЛЮДО? КАК БЫ НЕ ТАК!**

Любая народная кухня основана на продуктах, которые можно вырастить или добыть на местности. И добыча эта отличается от региона к региону: если много лесов, преобладает дичь; а если рек и озёр — то рыба. В Финляндии хватает и того и другого, но наловить рыбы все-таки проще, чем оленей. В любом доме отдыха можно взять напрокат снасти, сходить на берег и вернуться с уловом. Ружье так просто не дадут. Поэтому уху будем варить из рыбы, а не из оленей.

По набору продуктов финская кухня очень похожа на русскую, но есть одна особенность: наши северные соседи активнее используют молоко и его производные. В частности, добавляют «молочку» в уху. Тора запрещает варить козленка в молоке его матери, но даже в ней ничего не сказано про лосося в молоке коровы. Кстати, уха на молоке

получается более нежной, чем на воде. И да, на сей раз у нас не будет проблем с подбором хитрых национальных специй, как в случае с пекинской уткой или индийским пловом. Никаких особенных финских специй практически нет, а для ухи и вовсе применяется только соль. Хотя никто не сможет вам запретить добавить перец — этого права не отнять.

Каким бы простым ни был рецепт и состав продуктов, финны подходят к еде очень ответственно. Это серьезный процесс, который должен происходить медленно и с достоинством, чтобы доставить максимальное наслаждение и тем, кто ест, и тому, кто готовит. Да что там еда! Они и кофе готовят и пьют точно так же — вдумчиво и основательно, на века. Мы нашли в Москве ресторан северной кухни, где соблюдают эти традиции. Возможно, кому-то приведенный рецепт ухи покажется немного странным. Например, рыбу в ней не варят, а томят в масле, варят же только рыбки кости. А помимо молока добавляют еще сыр и яйца. Нет проблем! От камня, на котором вы читаете наш журнал, есть три пути. Налево — это развести в кипятке пару плавленых сырков, добавить картошки с морковкой, а позже рыбу. Прямо — это повторить авторский рецепт шеф-повара ресторана северной кухни Vjörn. А направо — пойти в сам ресторан и заказать уху там.

ПОПРОБУЙ САМ

# #северная кухня

#блюднародовмира #чтопоймалтоисъел #вдумчивыйкулинарныйпроцесс







## НИКИТА ПОДЕРЯГИН

Шеф-повар ресторана северной кухни Vjörn

Родился в 1995 году в городе Благодарный Ставропольского края. Готовить любил с детства, после школы сразу пошел в кулинарный техникум. Будучи жителем южного региона, Никита на контрасте больше интересовался кухней северной, особенно норвежской и финской. При этом он не просто повторял чужие рецепты, но старался придать им современное звучание. В результате он в двадцать с небольшим лет получил место шеф-повара в московском ресторане Vjörn на улице Пятницкая, где можно попробовать такие необычные блюда, как «гравлакс» (это слово сложно перевести на русский) из лосося, «копченый олень со свеклой», «древесная кора со сморчками» и «некрасивый шоколадный пирог».

НИКАКИХ СПЕЦИЙ ДЛЯ УХИ  
НЕ ТРЕБУЕТСЯ — ТОЛЬКО СОЛЬ.  
ЕСЛИ ОЧЕНЬ ХОЧЕТСЯ — НЕМНОГО  
ЧЁРНОГО ПЕРЦА.



### ИНГРЕДИЕНТЫ ДЛЯ ПРИГОТОВЛЕНИЯ ДВУХ ПОРЦИЙ

- Нельма** (кусок рыбы с костями) — 400 г
- Свежие корень петрушки и корень пастернака, белая морковь** — по 1 шт. каждого
- Молоко топленое** — 500 мл
- Яйца куриные сырые** — 4 шт.
- Сыр кисломолочный** — 100 г
- Масло подсолнечное рафинированное** (для томления рыбы) — 800 мл
- Сливки 15%** — 200 мл
- Соль** — по вкусу

### ПРИМЕЧАНИЕ

Рыба может быть почти любой. В ресторане северной кухни Vjörn уху варят из белой дикой российской нежирной нельмы, но вы можете взять и треску, и семгу, и что-то другое. Главное — не жирность, а чтобы были кости для бульона. Так что филе точно не годится. Белую морковь можно заменить более привычной красной. Топленое молоко купить в готовом виде в магазине. Кисломолочный сыр — сделать самостоятельно. Для этого берем около 700 мл качественного белого 4-процентного натурального йогурта (то есть без сахара и вкусовых добавок), кладем чайную ложку соли, перемешиваем и вешаем в тряпке стекать, как бабушкин творог. Через сутки получаем отличный кисломолочный сыр домашнего приготовления.

ЧТО ДА КАК



**1** ■ Разделяем рыбу, удаляем кости. Кости заливаем кипятком (воды — на две порции), варим бульон минут 20, процеживаем и заправляем теплыми сливками.



**2** ■ Филе солим и томим 5–7 минут в растительном масле, нагретом до 50–70 °С. Рыба после готовки выглядит как сырая. Но это иллюзия.



**3** ■ Чистим коренья и обжариваем на сухой сковороде или гриле. Потом даем им остынуть, режем соломкой и полностью высушиваем.



**4** ■ Разогреваем сыр с топленным молоком, пока не получим однородную массу, добавляем желток.



**5** ■ Взбиваем белок, добавляем в смесь и даем остыть.



**6** ■ Полученный сырный «зефир» разрезаем ниткой на блины.



**7** ■ Кладем в тарелку сырный блин, коренья, порезанное филе. Заливаем рыбным бульоном. Блин тает. Вкус изумительный. Miellyttävä ruokahal! Приятного финского аппетита!

#костисно вабульона #не в с и м м о т о м и м #сыр дела ем са ми #со ль по вку су

#жареные коренья #режем блины #второй рецепт #суп с топленным молоком





# ŠKODA KODIAQ

## ВЕРНЫЕ ПРИОРИТЕТЫ



**ŠKODA**  
SIMPLY CLEVER



У семейного внедорожника ŠKODA KODIAQ есть поводы для гордости. Яркая внешность и динамичный дизайн светодиодной оптики. Высокий интеллект и камера кругового обзора. Внушительные размеры и три года гарантии. Но ŠKODA KODIAQ не хвастается своими достоинствами. У него другие приоритеты. Гарантировать безопасность на дороге. Создавать яркие впечатления от поездок и путешествий. Обеспечивать всем членам большой семьи максимальный комфорт благодаря просторному семиместному салону.

У ŠKODA KODIAQ верные приоритеты. Убедитесь в этом сами во всех дилерских центрах ŠKODA.



ТРЕТИЙ РЯД СИДЕНИЙ



ПАНОРАМНАЯ КРЫША



ТРЕХЗОННЫЙ  
КЛИМАТ-КОНТРОЛЬ



ПОЛНОСТЬЮ  
СВЕТОДИОДНАЯ  
ОПТИКА



ИНТЕЛЛЕКТУАЛЬНЫЙ  
ПОЛНЫЙ ПРИВОД



ТРИ ГОДА ГАРАНТИИ

Автомобиль, изображённый в рекламе, оснащён дополнительным оборудованием, которое устанавливается за отдельную плату. Реклама.

[SKODA-AUTO.RU](http://SKODA-AUTO.RU)

8 800 555 01 01



# ŠKODA OCTAVIA

## ЗА 7 900 ₪ В МЕСЯЦ



**ŠKODA**  
SIMPLY CLEVER



**В КРЕДИТ ОТ 3 %\***

### **ВЫГОДНОЕ ПРЕДЛОЖЕНИЕ ОТ ŠKODA!**

Этой зимой мы подготовили для вас кое-что особенное и по особенной цене. Вместительный багажник для насыщенных семейных поездок. Полностью светодиодные фары, чтобы ничего не упустить в условиях плохой видимости. Интеллектуальные ассистенты водителя, с которыми все трудности зимы по плечу. Всё это есть в ŠKODA OCTAVIA.

Успейте воспользоваться выгодным кредитным предложением на ŠKODA OCTAVIA всего за 7 900 рублей в месяц!

\*Ежемесячный платёж по кредиту в сумме 7 900 руб. означает величину затрат клиента, взявшего кредит по программе кредитования ООО «Фольксваген Банк РУС» (далее — «Банк») на покупку нового автомобиля ŠKODA OCTAVIA с расчётной розничной ценой 1 040 000 рублей, на срок 36 месяцев, с первоначальным взносом 459 050 рублей (44,14 % от стоимости автомобиля), остаточным платежом 416 000 рублей (40 % от стоимости автомобиля) и процентной ставкой 7,9 % годовых при предоставлении полного пакета документов. Данная информация не является офертой Банка, расчёт является приблизительным. Полная стоимость кредита и конкретные параметры кредита будут рассчитаны на основании Анкеты клиента, направляемой в Банк для одобрения кредитной заявки.

Основные условия кредитования Банка на приобретение нового ŠKODA OCTAVIA по продукту «Кредит с остаточным платежом на приобретение нового автомобиля»: валюта кредита — рубли РФ; сумма кредита — от 120 тыс. до 4 млн руб. при предоставлении полного пакета документов, или до 1,5 млн руб. при предоставлении двух документов. Процентная ставка при сроке 12 месяцев — 3,0 % годовых, при сроке от 13 до 36 месяцев (полный пакет документов) — 8,9 % годовых, при первоначальном взносе (далее ПВ) от 15 % (включительно), процентная ставка (два документа) — 10,9 %, при ПВ от 20 %. Минимальный размер остаточного платежа (далее ОП) составит 20 % от стоимости автомобиля; максимальный размер ОП (в процентном соотношении от стоимости автомобиля) составит: при сроке кредита 12 мес. — 55 %, при сроке кредита от 13 до 24 мес. — 45 %, при сроке кредита от 25 до 36 мес. — 40 %. Обеспечение по кредиту — залог приобретаемого автомобиля.

Условия предоставления кредита действительны с 01.10.2018 по 31.12.2018 и могут быть изменены Банком. Информация по телефону Банка: 8 800 700 75 57 (звонок по России бесплатный). Лицензия ЦБ РФ № 3500, 117485, г. Москва, ул. Обручева, д.30/1, стр. 1. [www.vwbank.ru](http://www.vwbank.ru). Реклама.

8 800 555 01 01

SKODA-AUTO.RU