



Yeti.

Наш товарищ. 14



ДОРОГА

На «Рапиде» по ярмаркам Австро-Венгрии. **38**



ТЕНДЕНЦИИ

Калужские моторы: с точностью до микронов. **48**



СТИЛЬ ЖИЗНИ

ŠKODA 422. Чешское средство от Великой депрессии. **58**



ŠKODA рекомендует Castrol EDGE Professional

CASTROL EDGE PROFESSIONAL СИЛА ТИТАНА БЕЗ ГРАНИЦ

Товар сертифицирован



Реклама

CASTROL EDGE PROFESSIONAL РАЗРАБОТАНО ЭКСКЛЮЗИВНО ДЛЯ ОФИЦИАЛЬНЫХ ДИЛЕРОВ ŠKODA

CASTROL EDGE PROFESSIONAL с технологией **TITANIUM FST™** – наше самое сильное масло.

Испытания подтвердили, что **TITANIUM FST™** в два раза увеличивает прочность масляной плёнки, предотвращая её разрыв и снижая трение для максимальной производительности двигателя.

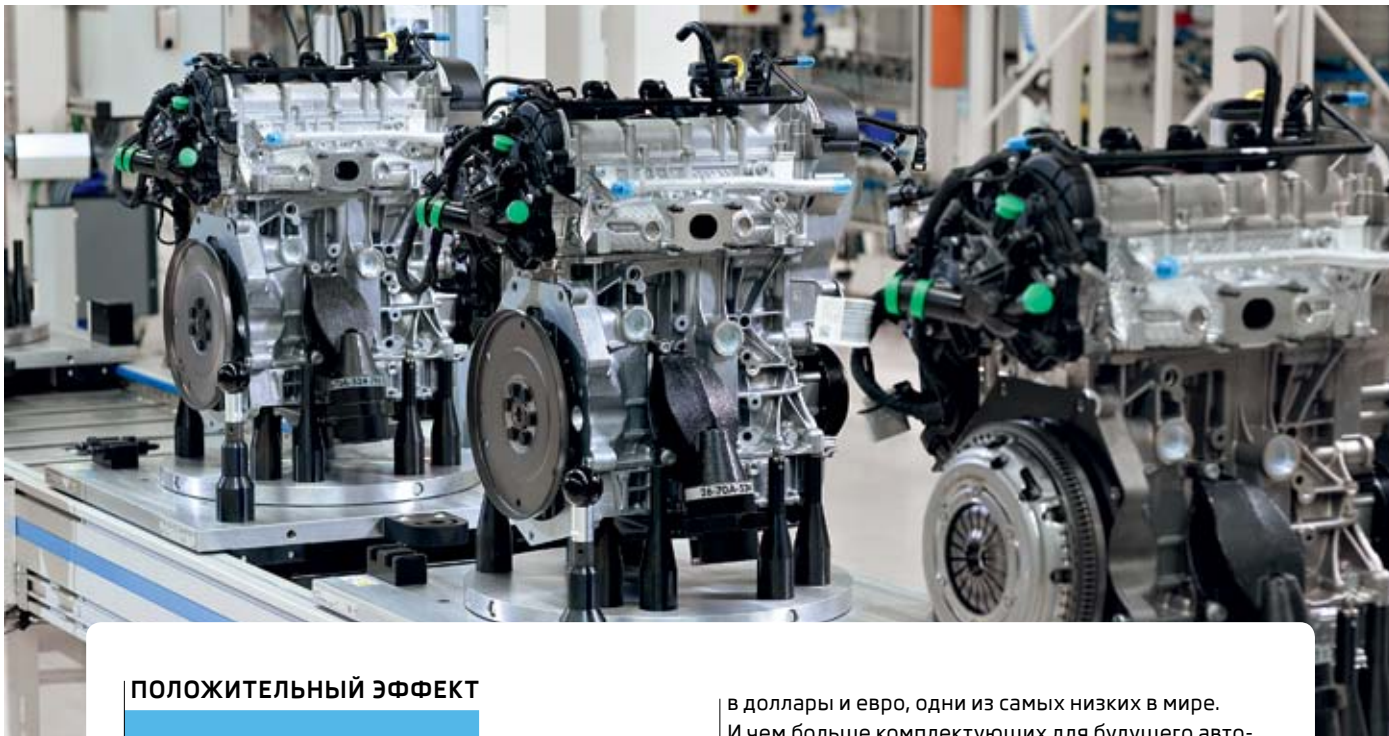
В соответствии со стандартом профессионального качества Castrol Professional масло профильтровано дважды и прошло оптический контроль размера частиц. Первое в мире масло, сертифицированное как полностью CO₂-нейтральное.



BOOSTED WITH
TITANIUM FST™

IT'S MORE THAN JUST OIL.

Castrol
EDGE
PROFESSIONAL



ПОЛОЖИТЕЛЬНЫЙ ЭФФЕКТ

Осенью 2015 года в городе Калуге, на Автомобильной улице, открылся один из самых современных в мире заводов по производству двигателей. Предприятие концерна Volkswagen, которое обошлось примерно в 250 млн евро, уже выпускает моторы 1.6 MPI. До того как было налажено местное производство, их привозили из Европы. Атмосферные 16-клапанные моторы новейшей серии EA 211 пользуются хорошим спросом: в настоящее время больше половины автомобилей ŠKODA, продаваемых в России, оснащено именно ими. С одной стороны, 1.6 MPI — это классический атмосферный двигатель, надежный в эксплуатации, не очень сложный в ремонте и не слишком требовательный к качеству топлива. С другой стороны, серия EA 211 говорит о передовой конструкции, которая обеспечивает быстрый прогрев (особенно ценное при нашем климате свойство) и высокую топливную экономичность. Средний расход бензина у ŠKODA Yeti 1.6 MPI, главного автомобиля этого номера, составляет 7,1 л/100 км. Для кроссовера с классическим автоматом — очень хороший результат.

Калужские двигатели поступают на обе производственные площадки, на которых концерн Volkswagen выпускает свои автомобили в нашей стране. В той же Калуге — моторное предприятие и автомобильный завод находятся на одной территории — их устанавливают на ŠKODA Rapid и Volkswagen Polo, в Нижнем Новгороде — на ŠKODA Octavia, ŠKODA Yeti и Volkswagen Jetta.

Выигрывает ли российский покупатель от того, что иностранный концерн расширяет свое производство? Безусловно. Организация локальной сборки позволяет сдерживать рост цен. Казалось бы, сейчас не лучшее время говорить об этом, но посмотрите на ситуацию объективно. Цены на новые автомобили в России, если их переводить из рублей

в доллары и евро, одни из самых низких в мире. И чем больше комплектующих для будущего автомобиля производится в нашей стране, тем меньше зависимость цен на готовую продукцию от курса валют.

Открытие моторного завода выгодно и для страны. Мы говорим об этом безо всякого пафоса и надрыва, с экономической точки зрения. Новое предприятие платит налоги. Оно подготовило несколько сот высококвалифицированных сотрудников и обеспечило их работой. Однако на этом цепочка не обрывается. Моторному заводу нужны комплектующие. Самые весомые — блок цилиндров и головку блока цилиндров — делает компания NemaK, которая под проект Volkswagen открыла предприятие в Ульяновске. А это — очередные миллионы евро инвестиций и сотни рабочих мест. NemaK, в свою очередь, нашел себе в России поставщика алюминиевого сплава. Производитель алюминия тоже не сам по себе. Ему как минимум нужно электричество, много электричества. Так что и он найдет, кого еще обеспечить работой.

Так проявляется мультиплицирующий эффект инвестиций. Кстати, суммарно концерн Volkswagen вложил в российскую экономику уже 1,5 млрд евро. За последние шесть лет, с 2009 года, когда в Калуге запустили сборку по полному циклу модели ŠKODA Octavia второго поколения, число локальных поставщиков увеличилось в 20 раз, с трех до 60. Но в концерне уверены: в России могут и должны делать гораздо больше комплектующих мирового уровня качества.

Итоги 2015 года показывают: 95% автомобилей ŠKODA, проданных в нашей стране, у нас же и произведены. Так что помните: покупая новую ŠKODA, вы не только делаете подарок себе, но и хорошее дело для страны. А все хорошее обязательно возвращается.

Редакция ŠKODA Magazine

Содержание



ЧТО НОВОГО?

04 | В достойном окружении
В РОССИИ ПРЕДСТАВЛЕН НОВЫЙ SUPERB.

06 | Доброе дело
ŠKODA ПРОДОЛЖАЕТ ПОДДЕРЖИВАТЬ
«ДЕТСКИЕ ДЕРЕВНИ — SOS».

08 | Хорошие и разные
УНИВЕРСАЛ SUPERB COMBI И ДРУГИЕ ПРЕМЬЕРЫ
АВТОСАЛОНА ВО ФРАНКФУРТЕ.

10 | Урок перед чемпионатом
ŠKODA В ШЕСТОЙ РАЗ ВЫСТУПИЛА ПАРТНЁРОМ
КУБКА ПЕРВОГО КАНАЛА.



14

АВТОМОБИЛЬ

14 | На стыке жанров

ЧЕМ ОБЪЯСНЯЕТСЯ СЕКРЕТ ПОПУЛЯРНОСТИ ŠKODA YETI.

26 | Так говорят

РОССИЙСКИЕ ЖУРНАЛИСТЫ О ЧЕШСКОМ КРОССОВЕРЕ.

27 | Не будет лишним

ОРИГИНАЛЬНЫЕ АКСЕССУАРЫ ДЛЯ YETI.

30 | Голевой момент

ПОЧЕМУ ПОКУПАТЕЛЯМ НЕ СТОИТ ПРОПУСКАТЬ АВТОМОБИЛИ СЕРИИ HOCKEY EDITION.

34 | День традиции

YETI MONTE CARLO И RAPID MONTE CARLO КАК НАПОМИНАНИЕ О СЛАВНОЙ СПОРТИВНОЙ ИСТОРИИ МАРКИ.

36 | То что надо

ЛАДИСЛАВ ТИХИЙ, РУКОВОДИТЕЛЬ ГРУППЫ ПРОДУКТ-МАРКЕТИНГА ŠKODA AUTO RUSSIA, О НОВИНКАХ РОССИЙСКОГО РЫНКА.

ДОРОГА

38 | С имперским размахом

РОЖДЕСТВЕНСКИЙ ТУР НА «РАПИДЕ» ПО ДОРОГАМ АВСТРО-ВЕНГРИИ.

ТЕНДЕНЦИИ

48 | Тёплые, дружелюбные, атмосферные

КАКИЕ ДВИГАТЕЛИ НАЧАЛИ ПРОИЗВОДИТЬ НА ЗАВОДЕ КОНЦЕРНА VOLKSWAGEN В КАЛУГЕ.

56 | Компетентное мнение

ТЕХНИЧЕСКИЕ СПЕЦИАЛИСТЫ ОТВЕЧАЮТ НА ВОПРОСЫ ЧИТАТЕЛЕЙ.

СТИЛЬ ЖИЗНИ

58 | Антидепрессант

ŠKODA 422. ОСТОРОЖНО! ПЕДАЛЬ ГАЗА — ПОСЕРЕДИНЕ.

70 | С новыми силами

ПЕРВЫЙ РАЛЛИЙНЫЙ СЕЗОН С FABIA R5.

76 | Фиш-энд-чипс, сэр

РАСКРЫВАЕМ НЕХИТРЫЕ СЕКРЕТЫ БРИТАНСКОЙ КУХНИ.

78 | Кто и где

ОФИЦИАЛЬНЫЕ ДИЛЕРЫ ŠKODA.

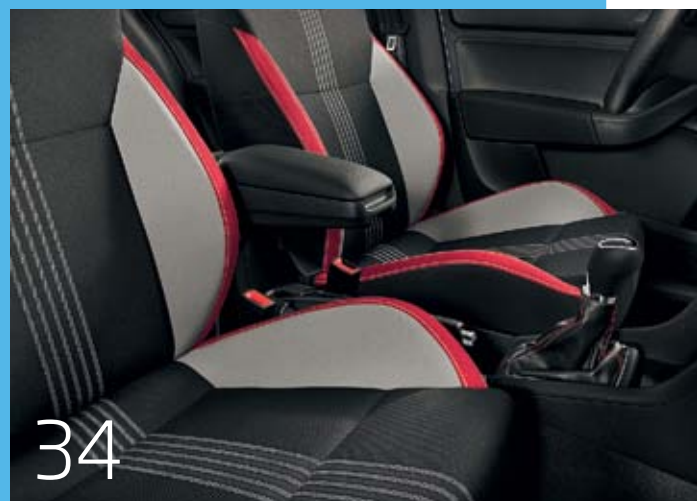
80 | Анонс

ЧИТАЙТЕ В СЛЕДУЮЩИХ НОМЕРАХ ŠKODA MAGAZINE.



76

08



34

НОВОСТИ



Бернхард Майер

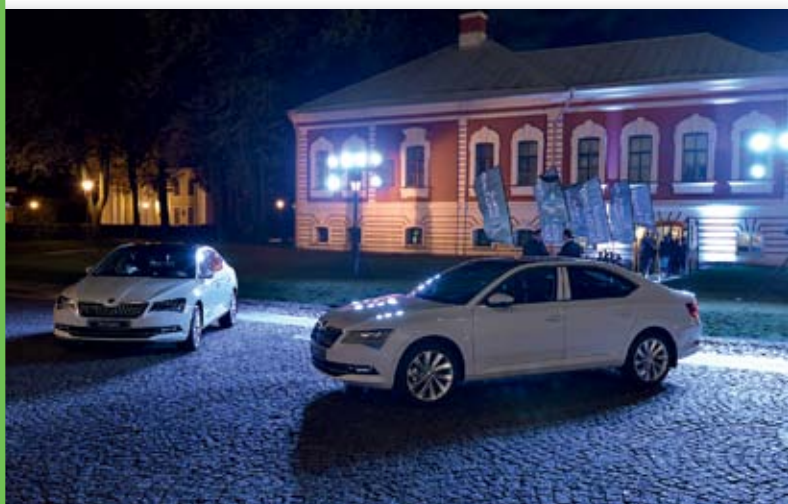
Кристиан Штрубе

Перемены в руководстве компании

1 ноября 2015 года новым председателем совета директоров компании ŠKODA стал Бернхард Майер. Его предшественник Винфрид Фаланд по собственному желанию покинул концерн Volkswagen, в котором проработал 25 лет. Бернхард Майер родился в Германии, по образованию — инженер-механик (также изучал деловое администрирование). Работал на руководящих позициях в BMW AG, с 2001 года — в Porsche. До перехода на новую должность в ŠKODA исполнял обязанности члена правления Porsche AG, ответственного за продажи и маркетинг. «ŠKODA сформировала прочный фундамент для успешного развития, и моя задача — вместе с командой продолжать путь к успеху», — заявил господин Майер. А в декабре ŠKODA получила нового главу департамента технического развития. Кристиан Штрубе сменил на этом посту Франка Уэлша, который был назначен главой департамента технического развития бренда Volkswagen. Господин Штрубе работает в концерне Volkswagen с 1991 года. С 1 сентября 2012 года и до нового назначения являлся руководителем департамента разработки кузовов бренда Volkswagen.

В достойном окружении

В строгом соответствии с общеевропейским графиком российские потребители получили Superb третьего поколения. Презентация автомобиля, который называют лучшим за всю историю марки, состоялась в атриуме Комендантского дома Петропавловской крепости в Санкт-Петербурге — флагман марки прекрасно смотрелся на фоне имперской архитектуры Северной столицы. Для нового седана предлагаются бензиновые турбодвигатели мощностью 125, 150, 180, 220 и 280 л.с., механические и автоматические коробки передач, передний и полный привод, а также огромное количество опций: от электропривода крышки багажника до адаптивного круиз-контроля.



Годы и миллионы

В 2015 году ŠKODA отметила два юбилея: 120 лет с момента основания компании и 110 лет с начала производства автомобилей. В 1905 году предприниматели Вацлав Лаурин и Вацлав Клемент предъявили публике L&K Voiturette A — свою первую машину. К тому времени велосипеды и мотоциклы, выпускаемые под брендом Laurin & Klement, были известны далеко за пределами города Млада-Болеслав и даже Чехии. Voiturette в переводе с французского значит «маленькая повозка». Двухместный автомобиль имел двухцилиндровый четырехтактный мотор объемом 1 литр мощностью 7 л.с. и трехступенчатую коробку передач. Максимальная скорость — 40 км/ч. Выпуск Voiturette A стал отправной точкой на пути стремительного развития марки. Сегодня в Млада-Болеславе находится один из самых больших автомобильных заводов в Европе: он производит 1200 машин в сутки. В ноябре с главного конвейера сошел 12-миллионный автомобиль, сделанный в Млада-Болеславе с 1905 года.

Первый автомобиль из Млада-Болеслава. В России его тоже продавали.



На вершине рейтинга надёжности

Самая надёжная марка автомобилей — ŠKODA. Таковы результаты опроса 13 500 человек в Великобритании, купивших себе новый автомобиль с апреля 2012 года по март 2014 года. Рейтинг надёжности автопроизводителей UK Vehicle Dependability Study, подготовленный компанией J.D. Power and Associates, показал, что если в среднем на 100 автомобилей в возрасте от 24 до 36 месяцев у владельцев имеется 114 претензий, связанных с техническими неисправностями, то показатель ŠKODA — всего 77 нареканий. Опрос касался практически всех систем автомобиля: от двигателя и трансмиссии до обогрева и вентиляции. Внимания заслуживают три наблюдения. Ни один премиальный бренд не смог приблизиться к уровню ŠKODA; в числе наиболее частых претензий по всем маркам — неисправности информационно-развлекательных систем (в основном сложности с подключением устройств); у чешской марки нет неудачных моделей: все, о которых шла речь в опросе, обеспечили показатели лучше средних по сегменту. Вывод прост: любая ŠKODA — беспроблемный вариант для покупки.



ŠKODA 130 RS выпускалась в двух вариантах: для ралли (слева) и для кольцевых гонок.

40 лет «восточному Porsche»

Одна из самых успешных спортивных машин всего социалистического блока — легендарная ŠKODA 130 RS — отметила 40-летие. В числе ее достижений — триумф на чемпионате Европы по шоссейно-кольцевым гонкам 1981 года и двойная победа на Ралли Монте-Карло 1977 года в категории до 1300 см³. Оснащенный двумя карбюраторами Weber мотор объемом 1289 см³ (140 л.с.) разгонял заднеприводную ŠKODA 130 RS до 220 км/ч. Высоким динамическим характеристикам способствовала легкость конструкции: автомобиль с кузовом, изготовленным с широким применением алюминия и стеклопластика, имел массу всего 720 кг. В 1970–1980-х годах ŠKODA 130 RS за многочисленные спортивные успехи прозвали «восточным Porsche» — кто знал, что в будущем марки станут частью одного концерна?! В 2000 году аббревиатура RS (от Rally Sport) была «взята на вооружение» и при выпуске гражданских машин: в продажу поступила первая в истории Octavia RS.

Пополнение в команде

Автопарк Федерации хоккея России пополнился новыми машинами. В торжественной обстановке глава марки ŠKODA в России Любомир Найман передал ключи от двух седанов Superb третьего поколения президенту ФХР Владиславу Третьяку. Чешская марка с 2010 года выступает официальным спонсором Федерации и партнером национальной сборной России по хоккею. В рамках сотрудничества ŠKODA предоставляет автомобили, которые обеспечивают транспортное обслуживание первых лиц ФХР, тренеров и спортсменов. «Хоккей — наша страсть, — объяснил глава марки ŠKODA в России Любомир Найман. — Этот командный вид спорта отражает ключевые ценности бренда: выносливость, решительность и стремление к совершенству».





Практика показывает: назначенная SOS-мама становится для детей родным человеком на всю жизнь.



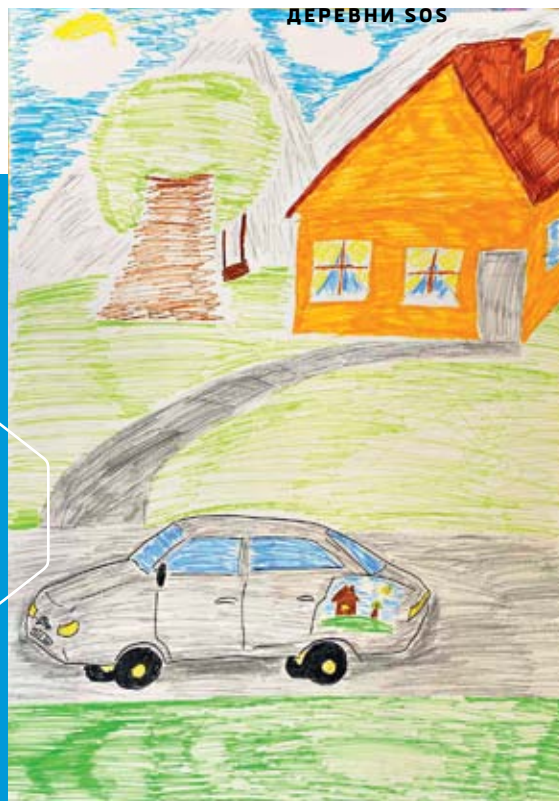
Так выглядит типичная российская «Детская деревня — SOS». И в каждой работают автомобили ŠKODA.



Доброе дело

текст: Сергей Широков | фото: ŠKODA

НАКАНУНЕ НОВОГО ГОДА ŠKODA ПОЗДРАВИЛА РЕБЯТ ИЗ «ДЕТСКОЙ ДЕРЕВНИ — SOS» В ГОРОДЕ ПСКОВЕ. СОТРУДНИЧЕСТВО С МЕЖДУНАРОДНОЙ БЛАГОТВОРИТЕЛЬНОЙ ОРГАНИЗАЦИЕЙ РОССИЙСКОЕ ПОДРАЗДЕЛЕНИЕ ЧЕШСКОЙ АВТОМОБИЛЬНОЙ МАРКИ ВЕДЁТ С 2011 ГОДА.



И

дея «Детских деревень — SOS» возникла во второй половине 1940-х годов у австрийца Германа Гмайнера: он решил создать альтернативу государственным учреждениям для сирот, которых так много было в послевоенной Европе. Не получив государственной поддержки, Гмайнер вложил собственные небольшие средства, привлек частные пожертвования, тоже довольно скромные, и в 1949 году открыл первую «Детскую деревню — SOS». В настоящее время в мире насчитывается более 500 деревень в 134 странах. В них живут около 60 тысяч детей, оставшихся без опеки родителей.

Первая в России «Детская деревня — SOS» открылась в 1996 году в подмосковном Томилине, а сейчас помимо томилинской работает еще пять деревень: в Лаврове, Пушкине, Кандалакше, Вологде и Пскове.

Псковская деревня отметила перед Новым годом пятилетие, в связи с чем ребята поздравили компании-спонсоры, в том числе и ŠKODA — в подарок были привезены разнообразные настольные игры. Основной же вклад чешская марка делает автомобилями: к каждой российской деревне безвозмездно прикреплены одна-две машины моделей Octavia и Yeti. На этих автомобилях сотрудники ездят за продуктами для детей, возят ребят на дополнительные занятия, на экскурсии и по врачам — все как в обычных семьях.

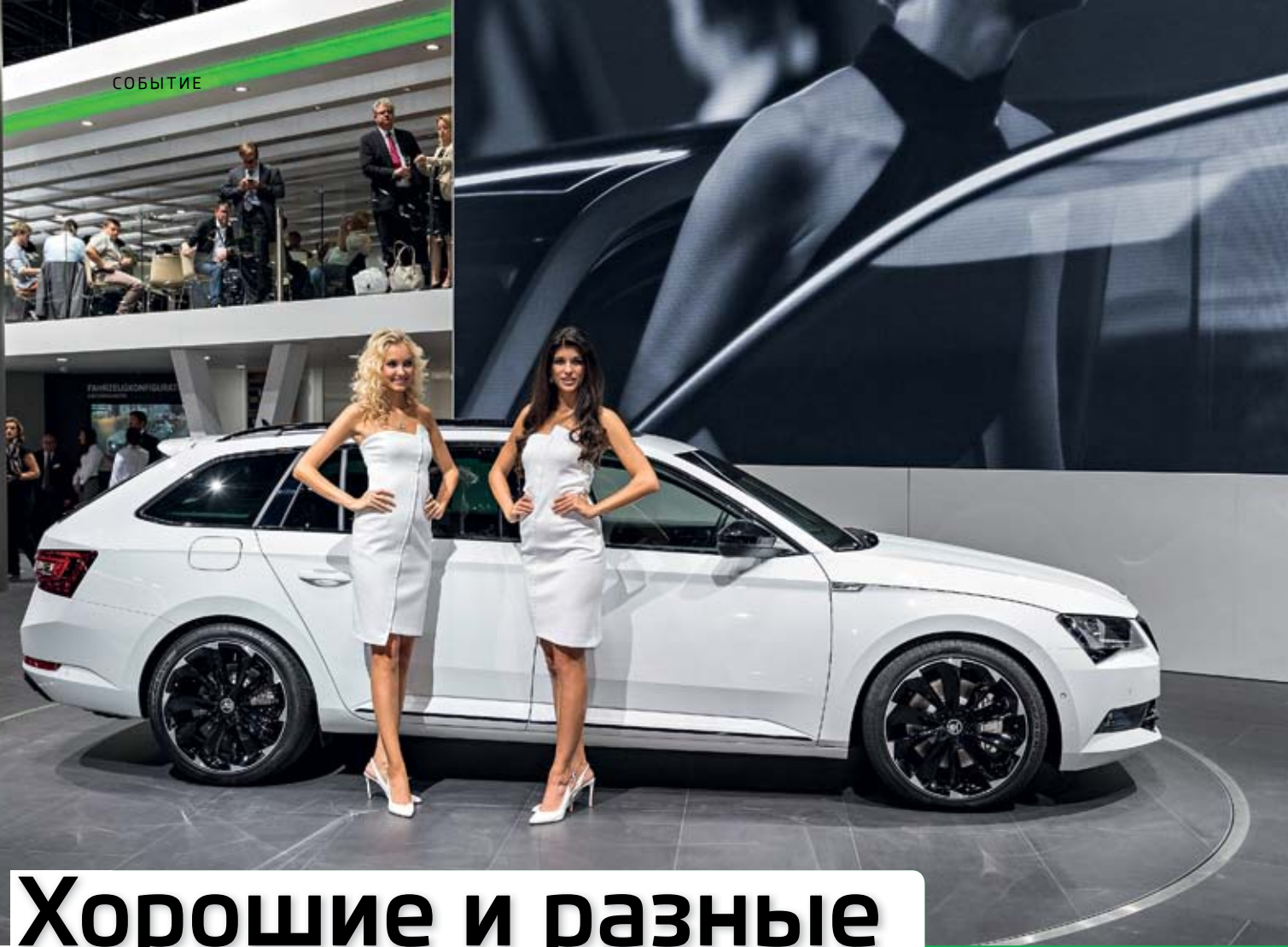
Собственно, главное отличие «Детских деревень — SOS» от государственных детских домов заключается в том, что ребята живут в условиях, максимально приближенных к нормальным.

Каждая «Детская деревня — SOS» представляет собой поселок из 11-15 домов на обособленной территории. Один дом-коттедж занимает одна SOS-семья: шесть-восемь детей разного возраста и пола

под присмотром SOS-мамы (профессионально подготовленного приемного родителя). Дети помогают маме по хозяйству, ходят в обычные школы и детские сады, общаются со сверстниками — круг знакомых не ограничивается деревней. При таком подходе ребята, оставшиеся без опеки родителей, намного лучше подготавливаются к взрослой жизни, чем в детских домах: уровень их социализации намного выше, поскольку они отлично представляют себе жизнь за пределами воспитавшего их учреждения.

ŠKODA сотрудничает с российскими «Детскими деревнями — SOS» с 2011 года, когда учреждению в Томилине были переданы первые два автомобиля. Сегодня парк состоит из 11 машин. У «Детских деревень — SOS» много друзей — организаций, регулярно помогающих ребятам в той или иной форме, что нисколько не умаляет важность частных пожертвований. Даже небольшая сумма может сделать жизнь ребят лучше. Подробнее об этом — на sos-dd.ru.





Хорошие и разные

текст: **Иван Кошкин** | фото: **автора**

НА ОСЕННЕМ АВТОСАЛОНЕ ВО ФРАНКФУРТЕ ГЛАВНОЙ НОВИНКОЙ СТЕНДА МАРКИ ŠKODA СТАЛ SUPERB COMBI — ОДИН ИЗ САМЫХ ВМЕСТИТЕЛЬНЫХ И ЭЛЕГАНТНЫХ УНИВЕРСАЛОВ В МИРЕ. КСТАТИ, ДЛЯ ЕВРОПЕЙСКОГО РЫНКА ИМЕННО ЭТА ВЕРСИЯ SUPERB ЯВЛЯЕТСЯ ГЛАВНОЙ.



Пакет SportLine предлагается и для седанов ŠKODA Superb, и для универсалов (верхнее фото).





Под капотом шоу-кара Fabia R5 Combi — турбированный двигатель объемом 1,6 л мощностью 279 л.с.

В

ы знаете, что больше половины продаж моделей Octavia и Superb в Европе традиционно приходится на автомобили с кузовом универсал? Покупатели здраво рассуждают, что если автомобили имеют примерно одинаковые габариты, то логичнее выбрать тот, у которого внутренний объем больше.

Размер багажника — ключевой параметр любого универсала, и по этому показателю новый Superb Combi (впрочем, как и его предшественник) знает себе мало равных. 619 литров, если грузить до уровня багажной полки, и 1909 литров (без малого два кубометра) — при сложенных задних сиденьях. Кстати, «европейские» показатели Superb Combi чуть больше — 660/1950 литров — за счет отказа от полноразмерного запасного колеса. Пятая дверь по заказу оснащается электроприводом с дистанционным управлением и «виртуальной педалью», позволяющей открыть багажник взмахом ноги под бампером.

Superb Combi привлекателен не только элегантным дизайном — мало кто назовет такой автомобиль «сугубо утилитарным средством передвижения», — но и невероятным простором для пассажиров второго ряда. Пространство для колес — рекордное в классе. Флагманский Superb Combi имеет двухлитровый турбированный мотор мощностью 280 л.с., автоматическую коробку передач DSG и систему полного привода. Для Superb Combi предлагается ряд современных ассистентов: от адаптивного круиз-контроля (электроника поддерживает скорость и дистанцию, а в случае необходимости принимает решение об экстренном торможении) до системы контроля слепых зон, предупреждающей о помехах при перестроении.

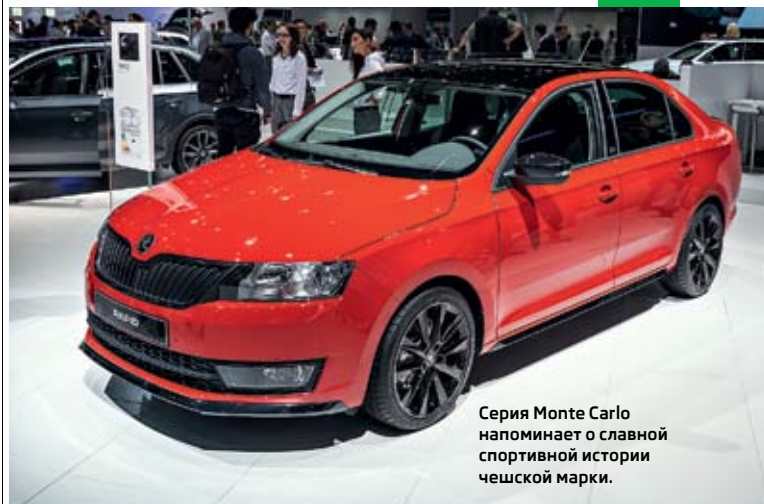
Несмотря на то что Superb и Superb Combi — новинки 2015 года, ŠKODA, не затягивая, уже подготовила спецверсии этих автомобилей. Пакет SportLine, предлагаемый для новых «Супербов», подчеркивает динамичный характер машин. Он включает 18- или 19-дюймовые легкосплавные диски

черного цвета, тонированные стекла в задней части кузова, заниженную подвеску, спортивные сиденья, педали с металлическими накладками и элементы отделки из углепластика.

Европейским потребителям, считающим экономичность главным достоинством автомобиля, адресован ŠKODA Superb GreenLine: с расходом 3,7 л/100 км, седан, оснащенный дизельным двигателем 1.6 TDI (120 л.с.), способен проехать на одном баке топлива до 1780 км.

В отличие от Superb GreenLine другая новинка Франкфуртского автосалона — Rapid в ярком стильном исполнении Monte Carlo — будет представлен на российском рынке, так же, как и Yeti Monte Carlo (подробнее о них — на стр. 34).

Эмоции в чистом виде олицетворял во Франкфурте шоу-кар ŠKODA Fabia R5 Combi — универсал, сделанный к выставке на основе раллийного болида ŠKODA Fabia R5, успешно стартовавшего в сезоне 2015 года. Об успехах команды ŠKODA Motorsport вы прочитаете на стр. 70.



Серия Monte Carlo напоминает о славной спортивной истории чешской марки.



Урок перед чемпионатом

текст: **Алексей Доспехов**, газета «Коммерсантъ» | фото: **ŠKODA**

ŠKODA В ШЕСТОЙ РАЗ ВЫСТУПИЛА ОФИЦИАЛЬНЫМ ПАРТНЁРОМ КУБКА ПЕРВОГО КАНАЛА. ПОБЕДА ДОСТАЛАСЬ СБОРНОЙ ЧЕХИИ. К СОЖАЛЕНИЮ, РОССИЯ ЗАНЯЛА ПОСЛЕДНЕЕ, ЧЕТВЁРТОЕ МЕСТО. НО У КОМАНДЫ ЕСТЬ ЕЩЕ ВРЕМЯ, ЧТОБЫ ПОДГОТОВИТЬСЯ К ЧЕМПИОНАТУ МИРА 2016, КОТОРЫЙ ДЛЯ РОССИИ БУДЕТ ОСОБЕННЫМ: ПЕРВЕНСТВО ПРИМУТ МОСКВА И САНКТ-ПЕТЕРБУРГ.



Турнир, состоявшийся в Москве, особенный. Это название — Кубок Первого канала — появилось девять лет назад, но на самом деле история состязаний гораздо богаче. Она насчитывает уже почти полвека. Кубок — прямой наследник легендарного Приза «Известий», старейшего среди традиционных международных спортивных турниров, которые проходят на территории России. Впервые он состоялся в 1967 году, до середины 1990-х был самостоятельным соревнованием, а с 1996-го вошел в Европейский хоккейный тур и стал периодически менять названия: Кубок «Балтики», Кубок РОСНО, наконец, Кубок Первого канала.

В предыдущие два года Кубок принимала не Москва, а Сочи. В 2013-м он имел статус так называемого тестового турнира перед Олимпийскими играми. Завершившийся Кубок Первого канала был в этом смысле похож на тот, сочинский. В мае 2016 года России — конкретно Москве и Санкт-Петербургу — предстоит принимать чемпионат мира по хоккею. А решающие его матчи состоятся как раз в «ВТБ Ледовом дворце» («ВТБ Арена»), открытом в 2015 году.

В Кубке Первого канала традиционно участвуют четыре ведущие сборные Европы: российская, чешская, финская и шведская. И никто из участников никогда не скрывал, что рассматривает его как

возможность обкатать состав перед чемпионатом мира. Как редкую в хоккее с его плотным клубным календарем и отсутствием, в отличие от футбола, традиции играть товарищеские матчи национальных команд возможность.

Правда, есть один нюанс. На домашних этапах, играя на глазах у «своей» публики, каждая сборная особенно желает победить. Сборная России в этом смысле не исключение. А в 2015 году и ее главному тренеру Олегу Знарку, и президенту Федерации хоккея России Владиславу Третьяку победить на Кубке Первого канала точно хотелось вдвойне.

По победам российские хоккейные болельщики соскучились. В прошедшем году их попросту не было. На чемпионате мира в Чехии, на который сборная России прибыла в ранге действующего обладателя золотых медалей, она прекрасно играла вплоть до финала, а в решающем матче нарвалась на оплеуху от канадцев — 1:6. Очередной Евротур начался для нее без блеска. На финском Кубке Karjala в ноябре россияне, справившись со шведами, уступили финнам и чехам. Победы требовал и проведённый руководителями отечественного хоккея имиджевый «ребрендинг». С этого сезона сборную России официально стали именовать «Красной машиной», только уже «новой сборки». Напомним, что



«Красной машиной» называли советскую хоккейную команду, которая доминировала на льду и почти не знала поражений.

Под победу был собран и состав на Кубок Первого канала. Он выглядел явно мощнее того, что представлял Россию на Кубке Карjala. Среди приглашенных на московский турнир хоккеистов стопроцентных дебютантов, то есть никогда за сборную не игравших людей, не было. Зато в ней оказались три самых-самых ярких, самых харизматичных хоккеиста Континентальной хоккейной лиги: форварды СКА, ЦСКА и магнитогорского «Металлурга» Илья Ковальчук, Александр Радулов и Сергей Мозякин.

Итог Кубка Первого канала ожиданиям, однако, не соответствовал. Сборная России на этом турнире провела один просто восхитительный матч — матч, в котором у нее все получалось; матч, в котором она действительно походила на «Красную машину» старой, надежной сборки. Финнов она буквально размазала по льду, разбив со счетом 8:1. Проблема в том, что этот матч очутился посерединке между двумя другими, куда менее удачными. Сборная России открыла Кубок Первого канала поражением от шведов — 1:4, а закрыла проигравшем чехам — 2:4. Чешская команда благодаря этой победе финишировала в Москве на верхней строчке таблицы. В обоих случаях одной из причин осечки можно было считать обычное невезение. Российские хоккеисты и в той и в дру-

гой встрече вели в счете, но, не реализовав неплохие моменты, расставались с преимуществом. Впрочем, упор на этом факторе не собирался делать даже Олег Знарок. Пробелы в российской игре — скажем, просчеты в защите — слишком бросались в глаза. Знарок в качестве оправдания лишь обратил внимание на изнурительный график регулярного чемпионата КХЛ, откуда в сборную на Евротур приезжают хоккеисты. За пару дней, выделенных на подготовку к этапу, они, на его взгляд, просто не успевают восстановиться.

В этом наблюдении, а также в яркой игре против финнов, показавшей, что у «Красной машины» «новой сборки» потенциал имеется, и кроется тот позитив, который, несмотря на итоговое последнее место хозяев, должен был подарить болельщикам Кубок Первого канала.

Перед домашним чемпионатом мира на подготовку у сборной России, стартующей на первенстве, кстати, матчем с московскими триумфаторами, чехами, будет гораздо больше времени — целый месяц. Плюс, состав усилится группой хоккеистов, выступающих в Америке, в НХЛ. И может быть, их приезд поможет улучшить реализацию моментов и наладить игру в защите.

Автомобиль

ТЕХНИКА ДОСТИЖЕНИЯ ГЕРОИ

Yeti.
Не только в дикой
природе. 14



ЦИТАТЫ

РОССИЙСКИЕ АВТОМОБИЛЬНЫЕ ЖУРНАЛИСТЫ
РАССКАЗЫВАЮТ ПРО СВОЁ ЗНАКОМСТВО
С YETI. **26**

АКСЕССУАРЫ

ДИСКИ, КОВРИКИ, СЕТКИ, БАГАЖНИКИ И ДРУГИЕ
ТОВАРЫ ИЗ ОРИГИНАЛЬНОЙ КОЛЛЕКЦИИ. **27**

СПЕЦИАЛЬНЫЕ МОДЕЛИ

НОСKEY EDITION И MONTE CARLO —
ЭКСКЛЮЗИВНЫЕ ВЕРСИИ ЗНАКОМЫХ
АВТОМОБИЛЕЙ. **30**

ИНТЕРВЬЮ

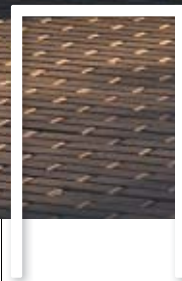
ЛАДИСЛАВ ТИХИЙ, РУКОВОДИТЕЛЬ ГРУППЫ
ПРОДУКТ-МАРКЕТИНГА ŠKODA AUTO RUSSIA,
О НОВИНКАХ РОССИЙСКОГО РЫНКА. **36**



На стыке жанров

текст: Иван Артанов | фото: ŠKODA

В НОЯБРЕ 2015 ГОДА НА ЗАВОДЕ ŠKODA В ЧЕШСКОМ ГОРОДЕ КВАСИНЫ БЫЛ ВЫПУЩЕН 500-ТЫСЯЧНЫЙ YETI. ЭТО СОБЫТИЕ — ПРЕКРАСНОЕ ДОКАЗАТЕЛЬСТВО ТОГО, ЧТО ЧЕШСКОЙ МАРКЕ С ПЕРВОЙ ПОПЫТКИ УДАЛОСЬ СОЗДАТЬ ОДИН ИЗ ЛУЧШИХ В МИРЕ КОМПАКТНЫХ КРОССОВЕРОВ.



онятие «кроссовер» не так уж давно закрепилось в русском автомобильном языке. Прошло, наверное, не больше десяти лет, как этим словом стали называть легковые автомобили с некоторыми внедорожными способностями.

Вообще кроссоверами называют разные явления на стыке жанров. Некие гибриды. Необязательно в технике — в литературе, музыке и биологии кроссоверы тоже бывают. Кроссовер — компромисс, причем в лучшем из смыслов этого термина. Чем хорош настоящий внедорожник? Тем, что позволяет не просто съехать с асфальтовой дороги, но и забраться в такую глушь, из которой, как шутят, придется очень долго идти за трактором. Шутка, кстати, не случайна. Даже мощный рамный внедорожник с огромным дорожным просветом и всевозможными блокировками еще не гарантирует победу над офф-роудом. Как минимум перед тем как съезжать на серьезное бездорожье, надо позаботиться установкой специальных шин, которым не страшен ни глубокий снег, ни грязь по колено. Другое дело, что эти суровые шины мало приспособлены для езды по асфальту — они сильно шумят, автомобиль плохо слушается руля, а расход

топлива, который у внедорожников и так скромным не назвать, увеличивается дополнительно. А поставь на машину тихую скоростную резину — и о покорении бездорожья можно забыть. Короче, практика показывает: по прямому назначению внедорожники мало кто использует. За что же их любят? За высокую посадку, за большой дорожный просвет, за универсальность.

Все это есть и у кроссоверов. Например, у Yeti. Только у него в активе — еще и преимущества обычного легкового автомобиля: отличная управляемость и невысокие эксплуатационные расходы.

ИЗУЧЕННЫЕ ВИДЫ YETI

Немецкий теоретик Карл Маркс уверял, что практика — критерий истины. Иными словами, сомневаешься в чем-то, посмотри на некие объективные показатели. А цифры показывают, что кроссоверы народ любит. За последние пять лет их доля в сегменте компактных легковых автомобилей увеличилась в России в полтора раза.



Короткие свесы обеспечивают автомобилю дополнительное преимущество вне асфальта.

ŠKODA, заметим, вовремя разглядела перспективы нового класса автомобилей. Впервые машина с именем Yeti предстала в виде концепт-кара перед посетителями Женевского автосалона весной 2005 года. В 2009 году Yeti воплотился в серийной модели, а сегодня его производство налажено в трех странах: в Чехии, на заводе в Квасинах, где не так давно был выпущен юбилейный 500-тысячный кроссовер; в Китае, под Шанхаем; в России, в Нижнем Новгороде. В нашей стране сборку по полному циклу наладили в конце 2012 года на площадке «Группы ГАЗ».

Кстати, в Китае производят не совсем обычную модель Yeti — с удлиненной колесной базой. Таковы требования местного рынка: любят китайцы, сидя на втором ряду, чувствовать, что жизнь удалась.

Российских потребителей тоже не обделили вниманием. Например, полноприводная версия Yeti с двигателем 1.8 TSI с автоматической коробкой передач была создана как раз по просьбам российских дилеров марки. Наши покупатели считали — такой признак хорошего автомобиля, как значок 4x4, непременно требует дополнения в виде автомата. Европейцев вполне устраивала механика, тем более что моторы ŠKODA с грамотно настроенными характеристиками крутящего момента не требуют лишней раз переключать передачи. Для российского рынка была сделана и модификация с атмосферным двигателем 1.6 MPI. В общем, Yeti как модель постоянно

меняется. Но самые серьезные изменения он получил в ходе рестайлинга, когда возникли два, если так можно сказать, подвиды: «просто» Yeti и Yeti Outdoor.

Отличия версий заметны «ниже ватерлинии» и диктуются назначением машин. «Просто» Yeti — автомобиль для тех, кто преимущественно ездит по городу и воспринимает кроссовер как удобный гибрид обычной легковой машины и внедорожника с его высокой посадкой и большим дорожным просветом. Полный привод — дело хорошее, но, в принципе, от него можно и отказаться, тем более что конфигуратор Yeti подразумевает такой выбор. Городской Yeti отличается тем, что бамперы, боковые молдинги и защитные накладки на пороги окрашены в цвет кузова. Вполне себе стилиага. Yeti Outdoor выглядит более брутально. У него черные боковые молдинги и черная пластиковая защита порогов и нижней части бамперов. На таких поверхностях царапины менее заметны. Из других отличий версии Outdoor — серебристые корпуса боковых зеркал. Версия Outdoor адресована тем, кто планирует более или менее регулярно съезжать с дорог общего пользования. В этом случае полный привод будет совершенно не лишней опцией, хотя и Yeti Outdoor с передним приводом в природе тоже встречаются.

Но в любом случае, какую бы версию вы ни выбрали, Yeti или Yeti Outdoor, вы получите компактный, экономичный и необычайно практичный автомобиль почти на все случаи жизни.



Рейлинги на крыше облегчают установку внешних систем перевозки багажа.

ПРАВИЛЬНЫЙ РАЗМЕР

Yeti — компактный автомобиль. Его длина — 4,22 м. Это обстоятельство, кстати, очень удобно на парковке. Не за городом, «в полях», а в современном городе, где в поисках свободного и — что не менее важно — соответствующего габаритам автомобиля местечка, можно долго накручивать круги по району. Зимой парковаться на Yeti особенно приятно: высокий дорожный просвет и короткие свесы позволяют снисходительно относиться к просчетам со стороны работников коммунальных служб: «Не убрали вовремя снег? Ну что же, бывает, весной все равно все растает».

А совсем уж беззаботным процесс парковки сделает предлагаемый в качестве одной из многочисленных опций парковочный автопилот. Автомобиль, получив задание, сам найдет свободное место, используя показания ультразвуковых датчиков, и сам поставит Yeti параллельно или перпендикулярно проезжей части. Водителю останется только управлять педалями и коробкой передач, а самое сложное и ответственное — быстрое и точное руление — автоматика возьмет на себя. Система подскажет, когда нужно сменить направление движения — в совсем стесненных условиях парковка происходит в несколько заходов — и даже сама затормозит перед препятствием, если водитель проигнорирует преду-

РАЗЛИЧНЫЕ
ЗАЩИТНЫЕ
ЭЛЕМЕНТЫ
ИЗ ЧЁРНОГО
УСТОЙЧИВОГО
К ЦАРАПИНАМ
ПЛАСТИКА —
ПРИМЕТЫ YETI
OUTDOOR.



Для Yeti предлагается огромный выбор 16- и 17-дюймовых колесных дисков.



Оранжевым на схеме обозначены тайные и явные отсеки для мелочовки.

преждения парктроника. Добавим, что парковочный автопилот готов ассистировать и при выезде: когда вас «подперли» и спереди, и сзади, бампер в бампер, такая помощь окажется совсем не лишней.

Точность работы парковочного автопилота вызывает уважение. Например, при параллельной парковке свободное пространство (между автомобилями, деревьями, бетонными блоками) должно превышать длину Yeti на какие-то 0,6 м. По 30 см с каждой стороны — не каждый рискнет «вручную» поставить машину.

Для тех же, кто привык парковаться сам, но не отрицает пользу систем, обеспечивающих водителя дополнительной информацией, будет полезна камера заднего вида. Ее показания выводятся на центральный дисплей, а вспомогательные линии на изображении дают возможность не только оценить расстояние до препятствия, но и понять, проходит автомобиль по ширине или нет.

Yeti, несмотря на относительно скромные габариты, имеет пять полноценных мест. Багажник не назвать рекордным — 322 литра, однако для большинства повседневных нужд хватает, особенно если избавиться от привычки возить с собой лишние вещи. В подполье при этом хватило места для полноценного запасного колеса: крепить его «на улице», за пятой дверью или под днищем, конструкторы Yeti не стали из любви к покупателям.



При заказе биксеноновых фар Yeti получает светодиодные дневные ходовые огни. Кроме того, светодиоды применяются и в задних фонарях.

YETI — ОТЛИЧНИК ПО РЕЗУЛЬТАТАМ КРАШ-ТЕСТОВ EURO NCAP. В ЕГО АКТИВЕ — ДО ДЕВЯТИ ПОДУШЕК БЕЗОПАСНОСТИ, ВКЛЮЧАЯ ОДНУ ДЛЯ КОЛЕНЕЙ ВОДИТЕЛЯ.

Показатель объема багажного отделения Yeti — величина переменная. Если грузить до полки, то получается 322 литра, а максимальный доступный объем — 1665 литров. Yeti отлично приспособлен для перевозки громоздких вещей. Все дело в системе VarioFlex. Ее создатели исходили из того, что заводская конфигурация салона — условность. Примерно такая же, как расстановка стульев в гостиной.

Второй ряд сидений в кроссовере представляет собой три отдельных кресла. Среднее, кстати, можно убрать, а два оставшихся подвинуть поближе к центру, что обеспечит пассажирам второго ряда дополнительный простор на уровне локтей. Но мы про багаж. Самый простой способ увеличить погрузочную площадь — сдвинуть два крайних кресла на 15 см вперед. Дополнительно высвободится около 100 литров. Вариант более радикальный — сложить спинки кресел. Не забывайте, что на Yeti они имеют пропорцию 40:20:40. Это значит, что «опрокинув» только среднюю спинку, вы можете разместить в салоне пару сноубордов, не притесняя задних пассажиров. Но понятно, что складываются спинки всех трех сидений. Номер неудивительный, в отличие от следующего: сложенные сэндвичем сиденья можно «кувырнуть» еще один раз и зафиксировать в вертикальном положении. Второй ряд чист до уровня пола. И этого мало? Тогда берем и демонтируем кресла из салона. Вместе или по отдельности. Ключи не нужны,

только инструкция, хотя и без нее несложно догадаться, за что надо потянуть.

В результате всех этих не самых хитрых манипуляций багажник Yeti увеличивается до тех самых 1665 литров. Добавим сюда неплохой показатель грузоподъемности, 620 кг, отнимаем массу водителя и выясняем, что Yeti вполне годится на роль автомобиля, на котором можно «вывезти» ремонт квартиры или строительство загородного дома. Во втором случае, правда, имеет смысл установить у дилера фаркоп: полноприводный Yeti рассчитан на буксировку прицепа массой до 1800 кг.

Раз уж мы начали о доставке разных необходимых в домашнем хозяйстве вещей, то решим и такую задачу: вам требуется перевезти некий длинномерный груз. Свернутый в рулон ковер, который вы наконец-то собрались закинуть в химчистку. Хорошо, если есть багажник на крышу, а если нет? Протолкнуть ковер между передними сиденьями, чтобы он уперся в центральную консоль? Сомнительный вариант. Есть поинтереснее. Спинка сиденья переднего пассажира тоже может складываться. Не только ковер, но и узкий кухонный шкаф-колонка может уместиться, если его длина не превышает 2,2 м.

Впрочем, что мы все о хозяйственно-бытовом назначении Yeti. Он отлично приспособлен и для путешествий, в основном благодаря решениям Simply Clever. Под стеклом — прозрачная лапка для парко-

Столики для задних пассажиров пригодятся во время остановки в дальней дороге. Несмотря на то, что конструкция столиков складная, они выдерживают вес до 10 кг



Складываемая спинка переднего пассажирского сиденья дает возможность перевозить в салоне громоздкий длинномерный груз.



вочного талона. Девять штатных мест для бутылок и стаканов. По желанию — два откидных столика для пассажиров второго ряда: они отлично подходят для обеда «в полевых условиях» и тоже, кстати, оснащены подстаканниками. И спинка среднего сиденья второго ряда в сложенном состоянии представляет собой столик, причем ее не надо заказывать отдельно. Для поддержания чистоты в салоне в карманах передних и задних дверей можно разместить мусорные корзинки с крышками: обертки, огрызки, ненужные бумажки попадают в одноразовый пластиковый пакет, выбрасываемый по мере заполнения. В салоне Yeti вы не будете долго думать, куда положить ту или иную вещь, чтобы она, с одной стороны, не мешала, а с другой — была бы под рукой. Солнцезащитные очки спрячутся в специальном отсеке в потолочной консоли, а связка ключей от дачи — на полке с крышкой под ветровым стеклом или небольшом вещевом ящике слева от водителя.

В багажнике Yeti вы обнаружите съемный аккумуляторный светодиодный фонарик с магнитным креплением: он легко крепится в нужном месте на кузове. Возможно, лишним будет упоминание о том, что в багажнике вы найдете крючки и петли для крепления тяжелого груза или эластичных транспортировочных сеток, ограничивающие перемещение сумок и коробок во время динамичной езды, на которую провоцирует отлично настроенное шасси Yeti.

ЧЕТЫРЕ ИЗ ЧЕТЫРЁХ

Внедорожник без полного привода — нонсенс. Кроссовер с приводом на одну ось — очень распространенное явление. А что? Выглядит, как у нас принято говорить, серьезно. Высокая безопасная посадка — присутствует. Дорожный просвет 180 мм — часть стандартной комплектации. Геометрическая проходимость у Yeti с любым типом привода очень приличная: чтобы посадить его на «брюхо» или задеть бампером за бордюр, надо приложить определенные усилия вопреки здравому смыслу.

И все же полностью свой потенциал автомобиль раскроет только в полноприводном исполнении. Для реализации формулы 4x4 в Yeti используется многодисковая муфта с электронным управлением.

При равномерном движении более 90% крутящего момента уходит вперед, как только начинается пробуксовка ведущих колес или у электроники возникает подозрение, что пробуксовка может возникнуть, диски в муфте сжимаются сильнее, и начинают активнее работать задние колеса.

В самых тяжелых условиях — при подъеме на обледеневшую горку или мокрый, покрытый травой склон — диски сжимаются с полной силой, и момент между осями делится в соотношении 50:50, что фактически заменяет собой такую серьезную вещь, как



блокировка межосевого дифференциала. Не на каждом внедорожнике, между прочим, встречается.

Блок управления муфтой интегрирован в бортовую электронику автомобиля. Он получает информацию от множества датчиков, установленных на двигателе, коробке передач, рулевом управлении и колесах, что позволяет полноприводной трансмиссии превентивно реагировать на изменение условий движения. А от системы стабилизации блок управления муфтой постоянно получает данные о точности следования заданному курсу. Заскользила машина передними колесами — избыток момента тут же перейдет назад. Причем чуткая электроника реагирует как на пробуксовку, так и на снос. О первой проблеме подскажут сенсоры ABS, о второй — акселерометры ESC. При заносе, когда «поехала корма», муфта, наоборот, уберет лишний момент с задних колес. Муфта заранее сжимает диски на старте, чтобы лошадиные силы мотора уходили в ускорение, а не визг и пробуксовку шин.

Понять, насколько прекрасен полный привод, можно и не выезжая из города. Первый же снегопад даст почувствовать всю прелесть Yeti 4x4: под колесами — каша, под которой и асфальта не видно, а ваша машина разгоняется спокойно и уверенно. Да и летом, на сухой дороге, автомобиль с приводом на четыре колеса увереннее проходит повороты. Физика — она зимой и летом одинаковая.

ОБЪЁМ БАГАЖНИКА
YETI МЕНЯЕТСЯ
С МИНИМАЛЬНЫХ
322 ЛИТРОВ
ДО МАКСИМАЛЬНЫХ
1665.
СО МНОЖЕСТВОМ
ПРОМЕЖУТОЧНЫХ
ВАРИАНТОВ.



Кожаная отделка салона, система бесключевого доступа и навигационная система — часть списка опционального оборудования.



Стоит добавить, что Yeti в исполнении 4x4 оснащаются специальной кнопкой off-road. Она предназначена для движения по бездорожью.

Активация внедорожного режима серьезно меняет работу многих систем автомобиля. Реакция на нажатие педали газа становится менее резкой: полезное свойство, когда вам надо аккуратно двигаться, преодолевая препятствия на пути. Для более уверенного трогания на скользких поверхностях противобуксовочная система (ASR) допускает прокручивание колес, а электронная блокировка дифференциала (EDS) активнее занимается перераспределением крутящего момента между колесами: проворачивающееся колесо подтормаживается более интенсивно, чем в обычных условиях.

Режим off-road перестраивает и работу тормозной системы. При движении под гору (уклон от 10%), когда нажимать на тормоз надо с предельной осторожностью (если машину развернет поперек склона, она может опрокинуться), электронный ассистент Hill Descent Control возьмет на себя поддержание постоянной скорости движения — водителю останется смотреть на дорогу и крутить руль. Нажатием педалей газа и тормоза скорость спуска можно регулировать в диапазоне от 2 до 30 км/ч.

Наконец, при нажатой кнопке off-road по иному алгоритму начинает работать ABS. Время, на которое управляющая программа позволяет колесам блокироваться, увеличивается, что приводит



Спортивный, с «подрезанной» нижней секцией, многофункциональный руль, предлагаемый для Yeti, отделан натуральной перфорированной кожей.

к возникновению эффекта клина. На снегу или на песке шины нагребают перед собой «тормозные башмаки», способствующие скорейшей остановке кроссовера.

Для тяжелого бездорожья Yeti, конечно, не предназначен, но его способностей хватит, чтобы вы не сомневались в том, что зимняя вылазка за город — «А на даче, сейчас, наверное, такая красота!» — не закончилась поиском троса и лопаты. Хотя кому, как не любителям бездорожья, известно: главное — вовремя остановиться.

ДВИЖУЩАЯ СИЛА

Владение кроссовером не вытягивает из бюджета лишних денег. Комплект резины — как на обычный легковой автомобиль среднего класса. Страховой полис — то же самое. Расход топлива если и отличается от того, что потребляют одноклассники, лишённые всяких внедорожных амбиций, то незначительно.

Для Yeti подобрана отличная линейка двигателей. Самый популярный в нашей стране — он же и самый доступный — 1.6 MPI (110 л.с.). Его производство недавно наладили в Калуге (читайте материал на стр. 48). Среди достоинств этого атмосферного двигателя новейшей серии EA 211 — усовершенствованная система терморегуляции (даже в мороз он

очень быстро выходит на рабочую температуру) и низкий расход топлива. В комбинированном режиме — 7,1 л/100 км. И это — с классическим 6-ступенчатым автоматом, предлагаемым в качестве альтернативы 5-ступенчатой механике.

«Средний» двигатель 1.4 TSI (125 л.с.) тоже устанавливается исключительно на автомобили с передним приводом. За счет более совершенной конструкции мотора — турбины и непосредственного впрыска — наделяя автомобиль лучшей динамикой, он потребляет еще меньше бензина. В среднем — 5,8 л/100 км, причем этот показатель одинаков и для 6-ступенчатой механики, и для 7-ступенчатой автоматической коробки DSG, известной своей быстротой и экономичностью. Важное уточнение: с конца 2015 года Yeti оснащается двигателем 1.4 TSI серии EA 211. Он, за счет встроенного в головку блока цилиндров выпускного коллектора, заметно быстрее, чем прежний мотор с тем же названием, выходит на рабочую температуру, а система «старт-стоп», которой 1.4 TSI теперь комплектуется в обязательном порядке, сокращает расход топлива при движении в городе.

Наконец, самый мощный Yeti имеет двигатель 1.8 TSI. Агрегат мощностью 152 л.с. разгоняет автомобиль до 100 км/ч за 9 секунд, а обязательная система полного привода снижает зависимость этого показателя от погоды и дорожных условий. Коробка, предусмотренная для этого Yeti, — 6-ступенчатый автомат DSG.

ДОРОЖНЫЙ ПРОСВЕТ 180 ММ — УДАЧНЫЙ КОМПРОМИСС: YETI НЕ БОИТСЯ РАЗБИТЫХ ДОРОГ И ОТЛИЧНО ЧУВСТВУЕТ СЕБЯ НА СКОРОСТНОМ ШОССЕ.



ВНИМАНИЕ К ДЕТАЛЯМ

Пойти к дилеру и купить один из имеющихся в наличии Yeti — отличная идея, но не менее увлекательно «собрать машину под себя», выбрав из многочисленного списка наиболее привлекательные опции.

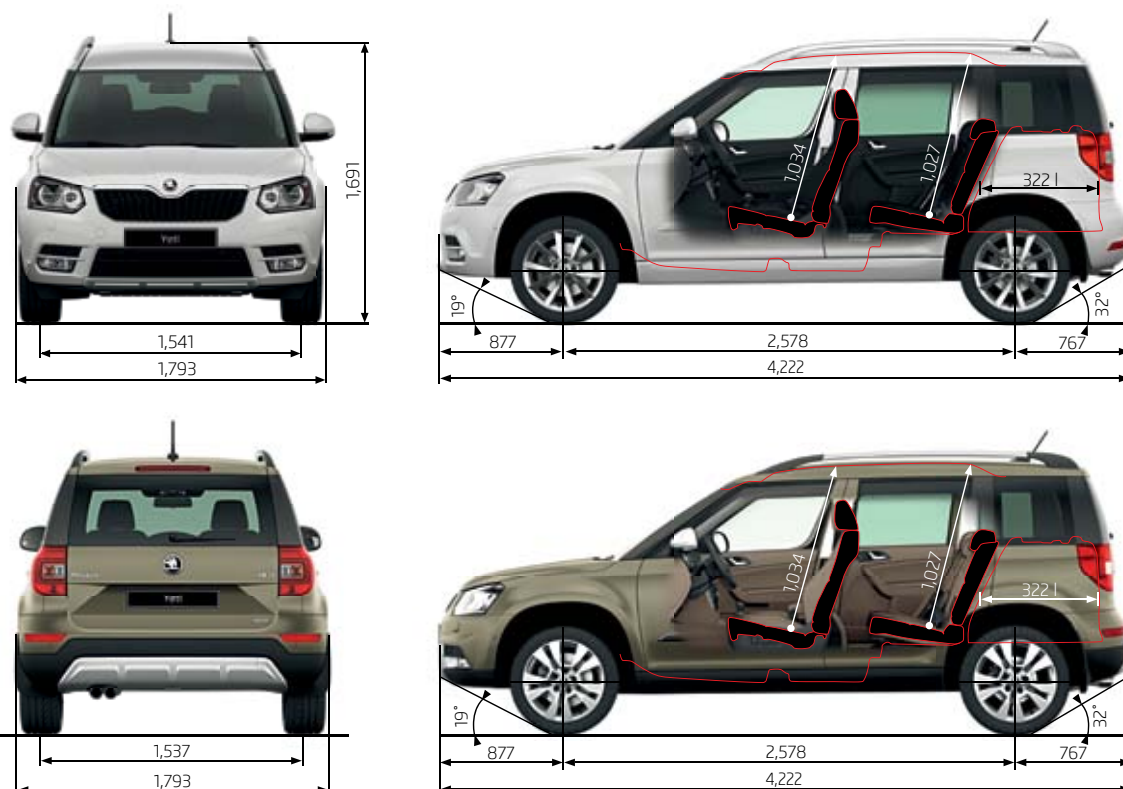
Например, заказать биксеноновые фары с системой AFS: они не только светят ярче обычных, галогеновых, но еще и учитывают положение руля, «заглядывая» в поворот. Самозатемняющееся салонное зеркало заднего вида, автоматически складывающиеся боковые зеркала с подсветкой пространства в зоне высадки и посадки, двухзонный климат-контроль и водительское кресло с электрическими регулировками добавляют комфорта. Датчик усталости водителя предупредит о том, что вам необходимо сделать перерыв, потому что стиль управления автомобилем выдает неважное состояние водителя. Система бесключевого доступа KESSY не требует запускать руку в карман или сумку, чтобы открыть дверь и завести двигатель: достаточно прикосновения, чтобы Yeti бесконтактно «опросил» ключ и узнал владельца. Сложно переоценить в России полезность такой опции, как автономный стояночный отопитель. Двигатель и салон прогреются по команде с брелока, пока вы будете завтракать, а если машина стоит далеко от дома и сигнал «не добивает», то все, что потребуется, — заранее запрограммировать таймер, в какой день и к какому времени вам нужно прогреть автомобиль. Двигатель, напомним, при этом не запускается: тепло выраба-

тывает высокотехнологичная бензиновая горелка, прогревающая охлаждающую жидкость в системе. Более доступный вариант смириться с зимними морозами — заказать электрический обогрев ветрового стекла. Едва заметные металлические нити, пронизывающие всю поверхность, растопят ледяную корку, пока вы будете сметать снег с машины.

Самая доступная из информационно-развлекательных систем, Swing, в своей последней версии имеет 5-дюймовый цветной сенсорный дисплей, поддерживает SD-карты и USB-накопители (этот порт можно использовать и для зарядки смартфона). По заказу Swing дополняется каналом Bluetooth и комплектом для установки мобильного телефона с управлением на руле. Более совершенное устройство, Volero, поддерживает не только mp3- и WMA-файлы, но и более качественные (и более «тяжелые») FLAC. Кроме того, новое поколение Volero умеет работать с изображениями: вставили SD-карту из фотоаппарата и посмотрели снимки на большом 6,5-дюймовом экране. Головное устройство Amundsen, самое продвинутое из предлагаемых для Yeti, имеет встроенный блок навигации. Автомобиль не только проложит маршрут в нужный пункт, но и предложит найти ближайшую заправку, как только обнаружит, что топливо в баке подходит к концу.

Остается надеяться, что в этот момент вы будете находиться не очень далеко от очагов цивилизации. Мы же забыли предупредить: Yeti может подтолкнуть вас исследовать такие места, где нечасто ступает нога человека. Потому что имя у него такое беспокойное.





ТЕХНИЧЕСКИЕ ХАРАКТЕРИСТИКИ

ŠKODA Yeti	1.6 MPI	1.4 TSI	1.8 TSI 4x4
Размеры, мм	4222 / 1793 / 1691	4222 / 1793 / 1691	4222 / 1793 / 1691
Двигатель	рядный 4-цилиндровый бензиновый с распределенным впрыском	рядный 4-цилиндровый бензиновый с непосредственным впрыском и турбонаддувом	рядный 4-цилиндровый бензиновый с непосредственным впрыском и турбонаддувом
Рабочий объем, куб. см	1598	1395	1798
Мощность, л.с. при об./мин.	110 при 5800	125 при 5000-6000	152 при 4300-6200
Максимальный крутящий момент, Нм при об./мин.	155 при 3800	200 при 1400-4000	250 при 1500-4500
Максимальная скорость, км/ч	175 (172)*	187 (186)*	192
Разгон от 0 до 100 км/ч, с	11,8 (13,3)*	9,9 (10,1)*	9,0
Расход топлива (средний), л/100 км	6,9 (7,1)*	5,8 (5,8)*	7,9
Привод	передний	передний	постоянный полный
Коробка передач	5-ступенчатая механическая / 6-ступенчатая автоматическая	6-ступенчатая механическая / 7-ступенчатая автоматическая (роботизированная) DSG	6-ступенчатая автоматическая (роботизированная) DSG

* Данные для автомобиля с автоматической трансмиссией.

АВТОРЕВЮ

Старт со светофора уверенно выигрывает ŠKODA с турбомотором и преселективным «роботом» DSG... Ускорение контролируется великолепно... А еще ŠKODA — единственный в нашей компании driver's car! Сочное, как спелый апельсин, усилие на руле. Точные, как микрометр, реакции на руль. Наименьшие крены и по-кольцевому нейтральная поворачиваемость, которую при должном умении можно перевести в слегка избыточную.

КЛАКСОН

...Мы карабкались в гору в надежде охватить взором как можно больше этого великолепного в своей суровости пространства... Выручал дополнительный режим Off-road, который, меняя алгоритмы работы всей ходовой электроники, имитирует блокировки дифференциалов. Особенно этот режим помогал на крутом и скользком спуске, избирательно подтормаживая в поворотах. Кстати, можно вообще задать определенную скорость и забыть про педали газа и тормоза... Зимой в Заполярье светлое время суток исчисляется парой-тройкой часов. А так — все время ночь. Потому возможности фар автомобиля здесь имеют серьезное значение. Но, похоже, у Yeti с этим порядком. Биксеноновые фары, установленные здесь, вполне добросовестно боролись с темнотой. И даже во время снегопада я успевал разглядеть местные указатели и дорожные знаки, которые ставили явно не для туристов — настолько они мелкие и неприметные. Так что нет ничего удивительного, что один из таких знаков, предупреждающий о неровной дороге, я просто не заметил, и мы на полном ходу проскочили добрый десяток серьезных кочек и выбоин... Но подвеска справилась, не допустив серьезных пробоев.

МОТОР

Зато с дизайном «а-ля большой серьезный внедорожник» хочется сразу начать творить безумства. Ну, может, не прямо сейчас, а после работы и «Ашана», конечно. Например, можно не объезжать традиционный осенний ремонт дороги около дома, а поехать напрямик. Через все эти стыки, щебень, выпирающие на метр люки колодцев и ямы. Подвеска «Йети» позволяет ехать по такому покрытию не снижая скорости — машина справится, а водителю и пассажирам будет ком-

Так говорят

В ПРИНЦИПЕ, СОТРУДНИКИ КОМПАНИИ ŠKODA И САМИ ЗНАЮТ, ЧТО ДЕЛАЮТ ОЧЕНЬ ХОРОШИЕ АВТОМОБИЛИ. НО ЧИТАТЬ ЛЕСТНЫЕ ОТЗЫВЫ ЖУРНАЛИСТОВ ВСЁ РАВНО ПРИЯТНО. МЫ ОТОБРАЛИ НЕСКОЛЬКО ЦИТАТ ИЗ МАТЕРИАЛОВ РОССИЙСКИХ СМИ, В КОТОРЫХ РАССКАЗЫВАЕТСЯ ПРО YETI.

фортно... Мне нравится, как Yeti едет. 152-сильного турбомотора хватает за глаза, рулится машина понятно, подвеска не мучает жесткостью, но и раскачек не допускает, в салоне тихо. У мультимедийной системы — наконец-то! — появился USB и даже линейный вход, а попробовав все варианты трансформации салона, сразу вспоминаешь старый добрый Roomster. Трехсекционный диван можно двигать вперед-назад или разбирать по частям, спинка переднего пассажирского кресла складывается, а в багажнике естьдвигающиеся крючки для сумок и всякие сеточки.

КОМСОМОЛЬСКАЯ ПРАВДА

Испытали мы Yeti и на вязкой грязи полного бездорожья. Подъемы и спуски с крутых холмов дались ему с легкостью — для подобных трасс у «снежного человека» есть специальный режим, который при необходимости придерживает отдельные колеса. Не касаясь педалей, вы черепашьим темпом съедете с холма. Достаточно просто крутить руль!

КОЛЁСА.RU


Салон ŠKODA Yeti является образцом эргономики и удобства. Передние кресла нейтральны по форме и профилю: человеку любого телосложения будет в них удобно. А учитывая диапазоны регулировок (включая две рулевые), то и высокий рост не станет препятствием для комфортной посадки. Внимание к мелочам ŠKODA полностью позаимствовала у материнского концерна «Фольксваген»: салон буквально нашпигован выдвигающимися ящиками, крючками, полочками, планками, подстаканниками, карманами, ремешками и креплениями. Даже для пряжки ремня безопасности есть специальный фиксатор. Багажник у «Йети» небольшой, но удобный... К преимуществам относится и наличие полноценного запасного колеса. Настройка подвески

и рулевого управления — образец баланса. Если кто-то считает автомобили марки «Шкода» уделом прагматиков и пенсионеров, попробуйте хотя бы ради интереса «дать жару» на ŠKODA Yeti. По уровню устойчивости в виражах, информативности рулевого управления и четкости в поведении ему мало найдется равных. «Йети» — один из немногих драйверских кроссоверов российского рынка. При этом подвеска автомобиля вполне комфортна, но информативна... За свои деньги ŠKODA Yeti — точка отсчета в классе компактных кроссоверов. Такого баланса всех характеристик в расчете на потраченный рубль пока нет ни у одного из его одноклассников. Правда, рассматривать лучше все-таки комплектацию со всеми ведущими колесами. С полным приводом Yeti заметно расширяет ареал обитания своего владельца.

5 КОЛЕСО

С учетом сложных кризисных времен замена самого бюджетного игрока в составе команды Yeti кажется вполне обоснованной. При полной, вплоть до мотора, локализации производства атмосферник и сам по себе обходится дешевле, и в эксплуатации куда экономичнее. Начиная с того, что он вполне охотно питается 92-м бензином, и заканчивая минимизацией расхода... В реальных условиях эксплуатации Yeti 1.6 MPI даже при азартном стиле вождения, в постоянных попытках выжать из него максимум, расход колебался от 9,5 до 10,7 литра АИ-92 на 100 км.

ЗА РУЛЁМ

Ливень ни на минуту не дает скучать щеткам стеклоочистителя. Но в левом ряду немецкого автобана те, кто уверен в своих машинах и своих силах, держат 120-130 км/ч. Мы с «Йети» легко нашли общий язык. Ни на прямых, ни в затяжных быстрых поворотах он не заставил нервничать, сомневаться в своих силах... 

Не будет лишним

ŠKODA YETI — ПРЕКРАСНО ПРОДУМАННЫЙ АВТОМОБИЛЬ. ЧТО К ЭТОМУ ДОБАВИТЬ? ТОВАРЫ ИЗ КОЛЛЕКЦИИ ОРИГИНАЛЬНЫХ АКСЕССУАРОВ ŠKODA.



Запираемое велосипедное крепление из алюминиевого профиля (максимальная нагрузка — до 20 кг).



Универсальный багажный короб с транспортировочной сеткой и крепежом.



Запираемый алюминиевый держатель для лыж (до четырех пар) или сноубордов (до двух).



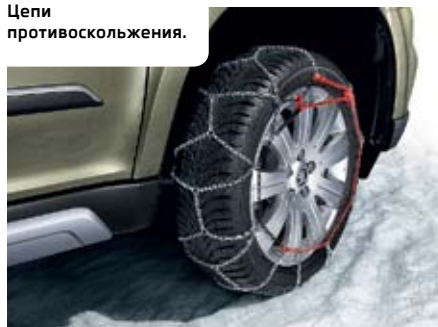
Пластиковый аэродинамический бокс. Объем — 380 литров. Способен вместить до пяти пар лыж или до четырех сноубордов.



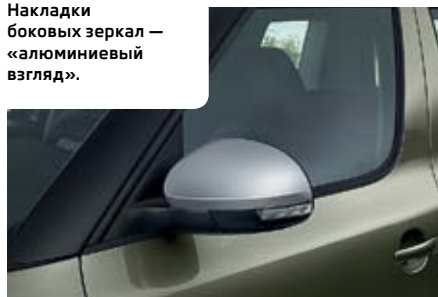
Поперечный багажник на крышу.



Цепи противоскольжения.



Накладки боковых зеркал — «алюминиевый взгляд».



Съемный фаркоп.



Актуальные розничные цены и наличие товара уточняйте у дилеров ŠKODA.



Spectrum silver



Moon silver



Nevis anthracite



Blossom glossy black brushet



Annapurna anthracite



Spitzberg silver



Origami black



Dolomite silver



Scudo silver



Erebus black metallic

Диски легкосплавные. Размер — 16" и 17".



Комплект секреток.



Солнцезащитные шторки задних боковых окон.



Вещевой отсек за задними сиденьями.



Съемная емкость для мусора (для передних дверей).

Комплект чехлов для колес.



Детские сиденья



Baby Plus
(вес ребенка — от 0 до 13 кг).



Wavo 1-2-3
(вес ребенка — от 15 до 36 кг).



Кресло ISOFIX G 0/1
(вес ребенка — от 0 до 18 кг, на нижнем фото — рамка для установки кресла против хода движения).



Wavo Kind
(вес ребенка — от 15 до 36 кг).



Карман с сеткой для багажной полки.



Двусторонний (резина / текстиль) коврик в багажник.

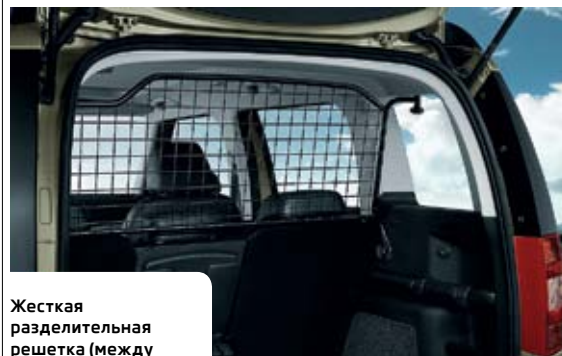


Чехол для лыж.

Переносной бокс-холодильник объемом 20 литров с питанием от бортовой сети.



Набор сеток для багажника.



Жесткая разделительная решетка (между пассажирским салоном и багажником).

Голевой момент

В МАЕ 2016 ГОДА РОССИЯ ПРИНИМАЕТ ЧЕМПИОНАТ МИРА ПО ХОККЕЮ. ŠKODA ПОДГОТОВИЛА К ЭТОМУ СОБЫТИЮ ХОРОШИЙ ПОДАРОК ДЛЯ РОССИЙСКИХ ПОКУПАТЕЛЕЙ: ОЧЕНЬ ПРИВЛЕКАТЕЛЬНАЯ КОМПЛЕКТАЦИЯ HOCKEY EDITION БУДЕТ ДОСТУПНА СРАЗУ ДЛЯ ТРЁХ МОДЕЛЕЙ: RAPID, OCTAVIA И YETI.





А

вы знаете, что бренд ŠKODA занесен в Книгу рекордов Гиннеса? За беспримечную по продолжительности поддержку чемпионата мира по хоккею (международного спортивного соревнования). Чешская марка выступает главным спонсором первенства с 1992 года, так что игры, которые пройдут в мае в Москве и Санкт-Петербурге, станут 24-ми по счету, на которых повсюду будут красоваться ее логотипы.

К этому важному для нашей страны событию (в России, как и в Чехии, хоккей больше чем просто одна из разновидностей спортивных игр) ŠKODA приготовила подарок: специальные версии Hockey Edition для трех самых популярных у нас моделей — Rapid, Octavia и Yeti.

Слово «подарок» имеет в данном случае не переносное, а вполне прямое значение. Hockey Edition — это прекрасная возможность купить хорошо укомплектованную машину по самой привлекательной цене. Фактически часть дополнительного оборудования компания готова вам подарить.

ŠKODA RAPID HOCKEY EDITION



Многофункциональный руль с кожаной отделкой, дисплей Maxi Dot и спортивные шкалы приборов — верные приметы всех автомобилей Hockey Edition.



Красивая и практичная тканевая отделка с ромбовидным рисунком. Эксклюзивно для серии Hockey Edition.

Черная крыша — одна из рекомендованных опций для серии Hockey Edition.



ŠKODA OCTAVIA HOCKEY EDITION

ŠKODA YETI HOCKEY EDITION



В автомобилях Hockey Edition установлены более продвинутые, чем в комплектации Ambition, информационно-развлекательные системы.

HOCKEY EDITION — ЭТО ПАКЕТ ПРИВЛЕКАТЕЛЬНЫХ И ВОСТРЕБОВАННЫХ ОПЦИЙ ПО САМОЙ ДОСТУПНОЙ ЦЕНЕ.

К примеру, все автомобили Hockey Edition имеют многофункциональный руль с кожаной отделкой. У всех — задние датчики парковки (у «Октавии» еще и передние). Всем положены специально подобранные легкосплавные диски — 16-дюймовые для «Октавии» и «Рапида», 17-дюймовые для Yeti (впрочем, в списке опций доступны и другие варианты колес). Обивка сидений — Hockey Edition, с характерными ромбами. На всех автомобилях — противотуманные фары, наклейки на кузове и накладки на порогах, сообщающие, что перед вами «хоккейная» версия.

Кроме того, каждому, кто оценит «голевой момент» и приобретет автомобиль в специальной комплектации, достанутся разные приятные опции. Для «Рапида» это аудиосистема Swing с шестью колонками и сетка в багажнике, для «Октавии» — задние светодиодные фонари, розетка на 230 В, тонировка стекол Sunset и канал Bluetooth для подключения мобильного телефона. Но самый длинный список «бонусов» получился у Yeti.

Кроссовер дополнительно получает к «стартовой» комплектации (Hockey Edition отталкиваются от «среднего» исполнения Ambition) аудиосистему Volvo с восемью динамиками, систему климат-контроля, шторки безопасности, электрообогрев ветрового стекла, защиту двигателя снизу, черные корпуса наружных зеркал с подсветкой пространства перед автомобилем при посадке, индикатор контроля давления воздуха в шинах, задние электрические стеклоподъемники и даже текстильные коврики.

Согласитесь: приведенный список аргументов достаточен для того, чтобы хоккей в 2016 году полюбили даже люди, далекие от спорта. Ведь «домашний» чемпионат пройдет, а автомобиль останется. 🏒

Дань традиции

В РОССИИ НАЧАТО ПРОИЗВОДСТВО ДВУХ СПЕЦИАЛЬНЫХ ВЕРСИЙ МОДЕЛЕЙ RAPID И YETI. ОБЕ ИМЕЮТ ПРИСТАВКУ MONTE CARLO И НАПОМИНАЮТ О ДАВНИХ СПОРТИВНЫХ ТРАДИЦИЯХ МАРКИ.



Черные диски различного дизайна — неременный атрибут серии Monte Carlo.



М

онте-Карло — это не только город-курорт на Лазурном Берегу, но еще и знаменитое ралли, проводимое с 1911 года. В знаменитой гонке

ŠKODA впервые отметилась в январе 1936 года, когда гонщики Эденек Поль и Ярослав Хаусман выступили за рулем специально подготовленного родстера ŠKODA Popular Sport. Машина получила дополнительный бак, подогрев ветрового стекла, мотор увеличенного объема (1386 см³ вместо 1089 см³) и гидравлический привод тормозов (вместо серийного механического). В итоге — второе место в классе (до 1500 см³) и двенадцатое место в общем зачете. По итогам гонки была выпущена ограниченная партия автомобилей ŠKODA Popular Sport Monte Carlo. От стандартных автомобилей их отличали гидравлические тормоза и более мощный — 36 сил против 30 — двигатель.

С тех пор спортивная команда ŠKODA не раз выступала в легендарной гонке, а поклонники марки привыкли к тому, что компания регулярно представ-

ляет модели со спортивным дизайн-пакетом. В этом смысле несложно было предугадать появление Rapid Monte Carlo и Yeti Monte Carlo.

В серии Monte Carlo акцент сделан на черный цвет. Необычно и свежо смотрятся черные корпуса наружных зеркал, черная решетка радиатора, черные диски, черная крыша, черные аэродинамические накладки на бамперах, тонированные задние фонари и передние противотуманные фары. Салон отличается спортивным оформлением приборной панели, спортивными сиденьями эксклюзивной расцветки, спортивным рулем с отделкой из перфорированной кожи, декоративными вставками под карбон, металлическими накладками на педалях и фирменными текстильными ковриками с красной нитью на окантовке. На порогах и кузове автомобилей — накладки и таблички, указывающие на принадлежность к особой спортивной серии.

Выбор типа двигателя и трансмиссии остается за покупателем — в этом вопросе у каждого свои представления о спорте.



То что надо

ОДНА ИЗ ГЛАВНЫХ ПРИЧИН ПОПУЛЯРНОСТИ АВТОМОБИЛЕЙ ŠKODA — ИХ СООТВЕТСТВИЕ ОЖИДАНИЯМ ПОКУПАТЕЛЕЙ. ПРИЧЁМ В КАЖДОЙ СТРАНЕ СВОИ ОСОБЕННОСТИ ПОТРЕБЛЕНИЯ. ТО, КАКИЕ АВТОМОБИЛИ ЧЕШСКОЙ МАРКИ И В КАКОЙ КОМПЛЕКТАЦИИ БУДУТ ПРЕДСТАВЛЕНЫ НА РОССИЙСКОМ РЫНКЕ, ВО МНОГОМ ЗАВИСИТ ОТ ЛАДИСЛАВА ТИХОГО, РУКОВОДИТЕЛЯ ГРУППЫ ПРОДУКТ-МАРКЕТИНГА И СТРАТЕГИИ БРЕНДА КОМПАНИИ ŠKODA AUTO RUSSIA.

Какие основные моменты обновления продуктовой линейки ŠKODA в России вы бы отметили за прошедший период и чего ждать от компании в будущем?

2015 год подтвердил, насколько правильным был вывод модели ŠKODA Rapid на российский рынок. Если в целом по всему миру самая популярная модель ŠKODA — это Octavia, то лидером российских продаж марки сейчас является именно Rapid. В октябре 2015 года ŠKODA начала продавать в России новый Superb. У автомобиля прекрасный дизайн, привлекательные пропорции, он оснащается новейшим высокотехнологичным оборудованием, обеспечивающим невиданные ранее комфорт и безопасность. С представлением нового флагмана ŠKODA мы завершили полное обновление модельной линейки. В 2016 году мы рассчитываем начать в России продажи Superb Combi, а в следующие годы вывести на рынок еще один кроссовер, более крупный, чем Yeti. Несмотря на то что вывод новых моделей играет самую важную роль в продажах, в построении имиджа марки и коммуникациях, мы не будем забывать и про специальные модели.

Что такое «специальные модели»? Что это значит для потребителя?

Сначала немного теории. Жизненный цикл модели в производстве обычно составляет шесть-семь лет. Обычно где-то посередине этого срока происходит фейслифт, или рестайлинг, как его называют еще: немного изменяется внешний вид автомобиля, обновляется интерьер, появляются новые материалы отделки, становится доступным новое дополни-

тельное оборудование, иногда предлагаются новые двигатели. Фейслифт модели касается всех стран и всех рынков. Специальная модель — это другое. Она «собирается» для какой-то определенной группы клиентов и имеет собственное название, раскрывающее ее суть.

Звучит интересно. Можно подробнее про спецмодели для российского рынка? В чем заключается выгода клиентов?

В 2015 году мы подготовили специальные модели Hockey Edition. Напомним, что ŠKODA является долгосрочным партнером чемпионата мира по хоккею, который в 2015 году прошел в Чехии, а в 2016-м состоится в России. Автомобили специальной серии Hockey Edition выгодны клиентам по целому ряду причин. Первая — интересный дизайн: эксклюзивная отделка салона, черные колеса, накладки на порогах и так далее. Второе: в автомобилях Hockey Edition собраны различные популярные в России опции и покупать их вместе намного дешевле, чем по отдельности. Третье: вы становитесь покупателем автомобиля из лимитированной партии — срок производства Hockey Edition ограничен по времени. Покупателям нравятся наши специальные модели, это доказал Yeti Adventure, который обеспечивал до 40 процентов продаж нашего кроссовера в России. С начала 2016 года мы запускаем спецмодели Yeti Monte Carlo и Rapid Monte Carlo, которые напоминают о давних спортивных традициях нашей марки. В этих автомобилях основной акцент сделан на спортивные элементы и черные детали. Пользуясь случаем, я бы хотел сказать большое спасибо нашим коллегам из Калуги и Нижнего Новгорода, освоившим выпуск специальных моделей в России.



А будет ли на моделях Monte Carlo доступна для заказа черная крыша?

Обязательно. Замечу, что в России можно заказать все три производимые здесь модели: Octavia, Rapid и Yeti с черной крышей, причем она доступна не только на спецмоделях. В Европе, кстати, черные крыши для «Октавии» и «Рапида» не предлагаются. Черная крыша очень хорошо сочетается с различными цветами кузова, а также с другими черными деталями: колесными дисками, решеткой радиатора, корпусами зеркал. Мы думаем над тем, чтобы дополнительно поработать с «черной темой» при выпуске спецмоделей.

Вы планируете обновлять гамму цветов кузова автомобилей, производимых в России?

Мы ее постоянно обновляем. В 2015 году обновили цвета, предлагаемые для «Октавии» и «Йети», в 2016-м планируем обновить цвета «Рапида»: появятся более яркие и эмоциональные краски. Популярность ŠKODA среди молодой аудитории растет год от года, во многом потому, что мы сами делаем шаги навстречу новым покупателям.

Дорога

СОБЫТИЯ ПУТЕШЕСТВИЯ ВСТРЕЧИ

**Рождественский тур:
на ŠKODA Rapid
по дорогам Австро-Венгрии.
38**





С имперским размахом

текст: **Антон Ширяев** (Прага) | фото: **ŠKODA, Сергей Шерстеников**

ЧЕМ ПРИВЛЕКАТЕЛЬНА ЕВРОПА? СТАРЫМИ ДОБРЫМИ ТРАДИЦИЯМИ. В ТОМ ЧИСЛЕ И РОЖДЕСТВЕНСКИМИ. НАКАНУНЕ ГЛАВНЫХ ЗИМНИХ ПРАЗДНИКОВ ŠKODA ОРГАНИЗОВАЛА ЖУРНАЛИСТСКИЙ ПРОБЕГ ПО СТОЛИЦАМ ГОСУДАРСТВ, ВХОДИВШИХ В СОСТАВ АВСТРО-ВЕНГРИИ.





На Староместской площади в Праге перед Рождеством особенно многолюдно. Можно сказать, яблоку негде упасть.

Вы спросите, где ŠKODA и где Австро-Венгрия?

Отвечаем: в историческом плане они неразрывно связаны друг с другом. Марка появилась в 1895 году в городе Млада-Болеславе региона Богемия Чешского королевства, которое тогда входило в состав Австро-Венгрии. Одно из доказательств тому — второе название города, Юнгбунцлау, то есть на главном языке империи — на немецком. Свой первый автомобиль компания из Млада-Болеслава сделала в 1905 году, еще при Габсбургах, управлявших империей на протяжении поколений до 1918 года, когда страна распалась, а на ее месте образовалось множество государств, в том числе и Чехословакия.

Империи нет уже без малого сто лет, а многие из ее ценностей живы и поныне. В их числе — чешская марка ŠKODA и рождественские базары.

НЕ НОВЫМ ГОДОМ ЕДИНЫМ

В Австро-Венгрии говорили более чем на десяти языках — под своей короной Габсбурги объединили очень разные народы, — а новогодние и рождественские традиции, тем временем, очень похожи. Нюансы, впрочем, есть.

Сам Новый год, как известно, не является в Европе центральным зимним праздником. В Чехии, например, гуляния, начинающиеся 31 декабря и переходящие в ночь на 1 января, привязаны к католическому празднику — Дню святого Сильвестра. Пережив гонения как христианин, он в итоге стал Папой Римским. Лишенная финальной трагичности история IV века позволила превратить день памяти Сильвестра в веселый праздник, несколько противоположный Рождеству. Он располагает не к чинным семейным торжествам, но к шумному празднованию с друзьями. На Новый год — Сильвестра — принято больше пить, чем есть, а выпив, кричать всем вокруг «Счастливы Новы рок» и Happy New Year, чтобы и туристам было понятно.

По традиции, в новогоднюю ночь в Чехии стараются не есть блюда из дичи или зайчатины, чтобы «не упорхнуло счастье». А для приманивания богатства едят чечевичную кашу с копченым мясом. Чечевица символизирует собой деньги, а копчености скрашивают вкус чечевицы, который некоторые находят слишком унылым для праздника. Подарки на Новый год дарить не принято, однако и не возбраняется. Главные же подарки дети и взрослые получают под елку на Рождество.

**ДЛЯ ПРИМАНИВАНИЯ
БОГАТСТВА ЧЕХИ ЕДЯТ НА НОВЫЙ
ГОД ЧЕЧЕВИЧНУЮ КАШУ
С КОПЧЁНЫМ МЯСОМ. ЧЕЧЕВИЦА
СИМВОЛИЗИРУЕТ ДЕНЬГИ.**



Рождественский базар в Будапеште — рай для гурманов. Еда тут на любой вкус: от наваристых супов до сладостей.



Принято считать, что традиция проведения рождественских базаров пошла с Вены.





Подготовка к празднованию начинается в одно и то же время: за три с небольшим недели до сочельника. Этот отрезок носит латинское название Адвент — время ожидания Рождества Христова (для лучшего понимания: в православии Адвенту соответствует рождественский пост). Все полные недели Адвента имеют свое название: бронзовая, серебряная и ближе к Рождеству золотая — она посвящена Деве Марии и событиям, предшествовавшим рождению Христа.

С началом Адвента в европейских городах начинают строить рождественские базары, а окна и интерьеры домов, магазинов, ресторанов и кафе украшаются рождественской символикой. Для атеистов и агностиков Адвент символизирует начало распродаж в магазинах. Однако обстановка в торговых центрах, конечно, не такая праздничная, как на открытых городских базарах.

Главная елка Чехии и главный рождественский базар находятся на Староместской площади в Праге. Ароматы средневекового рынка сводят с ума: корицей и свежей сдобой пахнет трдло — традиционная, с пылу с жару, крученая булочка в форме полого цилиндра. Гвоздикой привлекает глентвейн — напиток поднимет настроение, а стаканчик согреет пальцы. Миндалем и травами зовет к себе медовина — некрепкая настойка. Для легкой закуски сойдут запеченные каштаны, а пройти мимо поросенка на вертеле и колбасок на гриле да под свежее пиво сможет только воинствующий вегетарианец, уверенно держащий путь в чайный шатер. Подзабытый запах дыма каменного угля стелется вокруг мини-кузницы, где крепкий юноша в кожаном фартуке кует из раскаленного железного прута подсвечники и прочие вещи, которые долгие годы будут служить туристам отличной иллюстрацией на тему спонтанных покупок.

ЗАБЫВ О ДИЕТЕ

В Вене, австрийской столице, рождественские базары проходят с 1296 года. Возможно, они были и раньше, но принято отсчитывать от этого года. Из Вены традиция распространилась на остальные города средневековой Европы. Вена и сегодня удерживает первенство: сложно найти другой город, в котором рождественские базары занимали бы столь видное место.

ИЗ ДЕЛИКАТЕСОВ, КОТОРЫЕ НЕОБХОДИМО ПОПРОБОВАТЬ В ПРАЗДНИЧНОЙ ВЕНЕ, ОТМЕТИМ КЛЕТЦЕНБРОТ — ХЛЕБ С СУХОФРУКТАМИ; ЕГО ПЕКУТ ТОЛЬКО НА РОЖДЕСТВО.

Главный базар на Ратушной площади Вены вмещает в себя более полутора сотен палаток, где продаются рождественские сувениры, елочные украшения, традиционные сладости и согревающие напитки. Из деликатесов, которые необходимо попробовать в праздничной Вене, отметим клетценброт — хлеб с сухофруктами; его пекут только на Рождество. Ну и, конечно, всевозможные штрудели, ванильные рогалики и другие отнюдь не диетические венские сладости. Из несъедобных традиционных атрибутов венского Рождества — ветки черешни с разбухшими почками. Принесенные в тепло, они украсят ваш дом на Рождество белыми цветами.

Рождественская деревушка на площади Марии Терезии находится между Музеем искусства и Народным историческим музеем. Тут можно совместить приятное с полезным: погреться в залах музея, а затем вернуться и, купив горячий пунш, начать обход палаток с предметами народного творчества. От соблазна купить необычную елочную игрушку или фарфоровый подсвечник вас может удержать только цена или вопрос: а как довести это в целости и сохранности до дома?

Самый старый ярмарочный городок находится в сердце Вены, на площади Фрейунг. Здесь традиционные рождественские празднества проходят с 1772 года, а главной туристической приманкой стали рождественские концерты, где профессиональные и не очень исполнители поют как церковные, так и народные песни.

Практически пригород Вены, город Пресбург, до которого из столицы Австро-Венгрии в прошлом веке можно было добраться на трамвае, в 1918 году был переименован в Братиславу и стал центром словацкого региона в новообразованной Чехословацкой республике. С 1 января 1993 года Братислава — столица независимого государства — члена Евросоюза Словакии. Очевидно, что до начала XX века отличительные черты от Вены на рождественских базарах Братиславы было найти непросто. Сегодня считается, что рождественские ярмарки в Братиславе отличаются особенная домашняя обстановка. Сюда любят



приезжать соседи — чехи и австрийцы, чтобы не-суетливо и без официоза набраться романтического рождественского настроения перед праздником. Для этого здесь тоже отведено много мест. На Главной площади уместается более восьмидесяти палаток со словацкими деликатесами и пуншем. Традиционными для Словакии считаются лепешки из картофеля, муки и мака — локше. Их подают с орехами, капустой или шкварками и как гарнир к несравненному запеченному гусю или просто намазывают теплым гусиным салом. Не слишком оригинальное, но хорошо приготавливаемое в Братиславе лакомство, — яблоки в карамели или шоколаде, которые продаются на каждом шагу, а также запеченные каштаны (rečepný gaštan — почувствуйте созвучность славянских языков). В сочельник на Главной площади всех бесплатно угощают традиционным супом капустаца.

На Примарциальной площади и во дворе Старой ратуши можно разжиться ремесленными сувенирами. Там показывают свое мастерство кузнецы, стеклодувы и даже производители парфюмерии.

Главный рождественский базар в Будапеште находится на площади Вёрёшмарти, чуть поменьше — на площади Деака Ференца, а небольших базарчиков и не перечислить: они практически на каждом перекрестке. Здесь можно купить продукцию ремесленников, рождественские украшения, подарки и много других ненужных, но приятных предметов для воспоминаний. Если стратегический запас сувениров уже запакован в чемодан, переходим к чревоугодничеству (если вас что-то смущает, помните, что базар — рождественский, а традиции надо чтить). Кухня Венгрии — это гурманский рай из саламя, мясных рулетов, сыров, гуляшей, овощей печеных, вареных, тушеных и жареных, паприкаша и, конечно же, нежнейшего гусиного паштета, местного аналога фуа-гра. Все это запивается пуншем, глинтвейном, токайским вином или сладким чаем.

ДЛЯ РОЖДЕСТВЕНСКОГО ПРОБЕГА, ОРГАНИЗОВАННОГО ŠKODA ДЛЯ РОССИЙСКИХ ЖУРНАЛИСТОВ, БЫЛ ВЫБРАН RAPID. НАПОМНИМ, ЧТО ВПЕРВЫЕ ИМЯ RAPID ПОЯВИЛОСЬ ДО ВТОРОЙ МИРОВОЙ ВОЙНЫ, А САМА МАРКА ŠKODA ВОЗНИКЛА ЕЩЁ В АВСТРО-ВЕНГРИИ.

Базар на Вёрёшмарти славится еще рождественскими концертами и выставкой-продажей товаров венгерских ремесленников, оккупировавших множество палаток. Площадь перед парламентом любят семьи с детьми: тут проходят кукольные представления, конкурсы и открыт каток.

Как вы успели заметить, главные отличия рождественских базаров — гастрономические. Моментов, объединяющих народы бывшей империи, намного больше. В частности, любовь к строительству рождественских вертепов: нечто, похожее на пещеру, в которой появился младенец Иисус, вы встретите и в костеле, и на площади, и в частном доме, и в кафе. В большом городе и маленькой деревушке, от крошечной модели размером с рисовое зерно до вертепов натуральной величины. В домах же ставят вертепы из фарфора, керамики, соломы, стекла, шитые нитками или отлитые в бронзе. И это вопрос не столько веры, сколько традиции.



Лепешки локше
подают с орехами,
капустой или
шкварками
и как гарнир
к несравненному
запеченному гусю.



ŠKODA HOCKEY EDITION. ХОККЕЙ В КАЖДОМ!



Команда ŠKODA выходит на лед!

В преддверии чемпионата мира по хоккею ŠKODA выпускает специальную серию **Hockey Edition** автомобилей **Rapid, Octavia** и **Yeti**!

Они для тех, кто ждал этого года и готовился к искренним переживаниям, кто не стесняется своих слез во время игры и умеет по-настоящему гордиться своей командой! Автомобили **ŠKODA Hockey Edition** для настоящих хоккейных фанатов и их семей!

Ждем вас и вашу семью на тест-драйв в салонах официальных дилеров **ŠKODA**.



Многофункциональное
кожаное рулевое колесо



Новые мультимедийные
системы



До 9 подушек
безопасности



Багажное пространство
до 1558 л



Эксклюзивные литые
диски

HOCKEY X EDITION

www.skoda-auto.ru

Хоккейная версия. Изображенные в рекламе автомобили оснащены дополнительным оборудованием, которое устанавливается за отдельную плату.



Тенденции

ТЕХНИКА РЕШЕНИЯ ПРАКТИКА



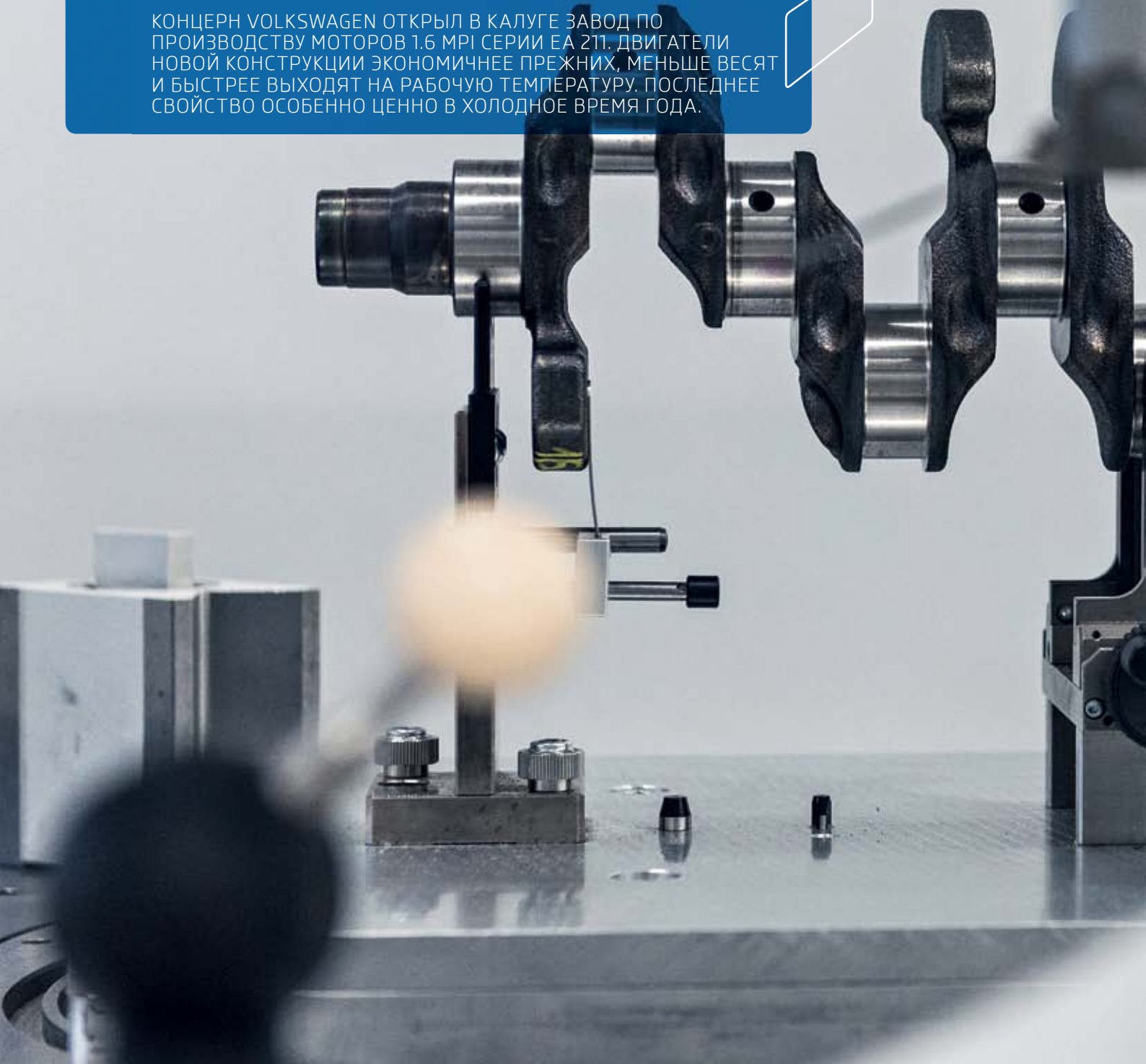
**1.6 MPI серии EA 211.
Концерн Volkswagen
открыл под Калугой завод
по производству двигателей
новейшей конструкции. 48**

**КОМПЕТЕНТНОЕ МНЕНИЕ
ТЕХНИЧЕСКИЕ СПЕЦИАЛИСТЫ МАРКИ
ОТВЕЧАЮТ НА ВОПРОСЫ ЧИТАТЕЛЕЙ. 56**

Тёплые, дружественные, атмосферные

текст: **Иван Тяглов** | фото: **автора и Volkswagen AG**

КОНЦЕРН VOLKSWAGEN ОТКРЫЛ В КАЛУГЕ ЗАВОД ПО ПРОИЗВОДСТВУ МОТОРОВ 1.6 MPI СЕРИИ EA 211. ДВИГАТЕЛИ НОВОЙ КОНСТРУКЦИИ ЭКОНОМИЧНЕЕ ПРЕЖНИХ, МЕНЬШЕ ВЕСЯТ И БЫСТРЕЕ ВЫХОДЯТ НА РАБОЧУЮ ТЕМПЕРАТУРУ. ПОСЛЕДНЕЕ СВОЙСТВО ОСОБЕННО ЦЕННО В ХОЛОДНОЕ ВРЕМЯ ГОДА.





Российские потребители любят автомобили с атмосферными двигателями. Пускай атмосферные моторы не столь тяговиты и экономичны, как турбированные агрегаты TSI (под этой аббревиатурой ŠKODA предлагает турбомоторы с непосредственным впрыском топлива), зато проще устроены, дешевле, не слишком сложны в ремонте и не очень критично относятся к качеству бензина. Объем 1,6 л для атмосферных моторов массового сегмента рынка — классика жанра, так уж сложилось. В российских продажах ŠKODA роль мотора 1.6 MPI трудно переоценить: по итогам 2015 года больше половины автомобилей чешской марки были оснащены именно этим силовым агрегатом.

Минувшей осенью серийное производство моторов 1.6 MPI серии EA 211 было открыто в Калуге, на новом российском предприятии концерна Volkswagen.

ОБЪЕДИНЁННЫМИ УСИЛИЯМИ

Разработка нового мотора — дело дорогостоящее: инвестиции исчисляются миллионами евро. При этом европейским покупателям, например в Германии или Чехии, атмосферные моторы сегодня не очень интересны: по показателю расхода

топлива они не могут состязаться с современными турбодвигателями, и это почти приговор. По этой причине атмосферные моторы для массовых машин чаще модернизируются, чем меняются радикально.

Что же привело концерн Volkswagen к созданию нового атмосферного мотора, когда и старый, серии EA 111, был совсем неплох? Ответ звучит парадоксально: внедрение новой платформы MQB, которая преимущественно рассчитана на применение турбодвигателей. Непонятно? Сейчас объясним. Платформа MQB — это набор неких универсальных решений для создания автомобилей разных марок, входящих в концерн Volkswagen. Решения касаются кузовов, подвески, трансмиссии и, разумеется, двигателей. Такой подход выгоден и концерну, и потребителям: лучше объединить усилия и средства, чтобы разработать один очень хороший мотор, который будет использоваться на десяти разных моделях, чем сделать несколько средних с инженерной точки зрения двигателей.

Для автомобилей на платформе MQB (к ним, в частности, относится современная Octavia) была разработана линейка новых турбированных моторов, дизельных и бензиновых. Но принцип универсальных компонентов применялся и тут. У моторов много общих черт: четыре клапана на цилиндр, алюминии-



Так выглядят современные заводы: в цехах чисто и светло.



Коленчатый вал в разрезе. Темные участки на шейках — закалка. Разрез дает возможность оценить ее качество.



вый блок цилиндров, зубчатый ремень в приводе газораспределительного механизма, а также — и этот момент особенно важен для потребителей — двигателя объединяет новая конструкция выпускного коллектора: он встроен в головку блока цилиндров. Обычно выпускной коллектор находится снаружи и известен тем, что нагревается в первые секунды после запуска двигателя до очень высоких температур, прикосновение к нему грозит сильным ожогом (у многих автовладельцев со стажем есть печальный опыт). Все объяснимо: раскаленные газы попадают в коллектор напрямую из камеры сгорания. Инженеры концерна решили воспользоваться этим обстоятельством. Спрятав выпускной коллектор в головку блока цилиндров, они добились того, что теперь раскаленные газы прогревают мотор, и он намного быстрее выходит на рабочую температуру (вообще оптимизации была подвергнута вся система охлаждения). Прогретый мотор имеет большую отдачу, чем холодный, меньше расходует топлива и — в зимнее время потребитель оценит это свойство в первую очередь — быстрее начинает обеспечивать салон теплом. Кроме того, такая конструкция легче традиционной. Экономия всего-то два килограмма, но общий итог подобных мер таков: новый двигатель легче предыдущего на треть, что, в свою очередь, тоже сулит разные выгоды: от лучшей управляемости и динамики до меньшего износа деталей передней подвески.

Клапаны в новом двигателе ради снижения потерь на трение приводятся в движение посредством роликовых коромысел с гидрокompенсаторами, а не напрямую от распредвалов. На стороне впуска теперь используется регулирование фаз: с этой системой мотору легче адаптироваться к различным условиям движения, а водителю требуется реже переключать передачи. Цепной привод ГРМ заменен ремнем, и это тоже шаг вперед. Армированный стекловолокном ремень рассчитан на весь срок службы двигателя, не растягивается, в отличие от цепи, и меньше шумит при работе.

Список изменений в новом моторе довольно внушителен, и один из главных итогов — существенное сокращение расхода топлива при улучшении динамических показателей. Если раньше — еще в первой половине 2015 года — ŠKODA Rapid с 105-сильным двигателем 1.6 MPI серии EA 111 и механической коробкой передач тратил в городском режиме 8,9 л

ИЗМЕРИТЕЛЬНАЯ ТЕХНИКА, С ПОМОЩЬЮ КОТОРОЙ ОЦЕНИВАЕТСЯ ПРАВИЛЬНОСТЬ ОБРАБОТКИ ДЕТАЛЕЙ, РАБОТАЕТ С ТОЧНОСТЬЮ ДО 0,0006 ММ.

на 100 км, то с новым мотором (110 л.с., серия EA 211) — 7,9 л.

С автоматом разница в городе еще заметнее: экономия составляет два литра с сотни. Попутно заметим, что новый двигатель получил новые коробки передач: как механическую, так и автоматическую.

Кроме того, в Калуге собирают двигатель в дефорсированной версии до 90 л.с.: она имеет такой же, как и на 110-сильном моторе, показатель крутящего момента — 155 Нм, но дает возможность сэкономить на стоимости автомобиля, страховке и ежегодном транспортном налоге.

ЗВУКИ МЮ

В концерне Volkswagen все подчинено стандартам. В том числе и строительство заводов. В частности, одно из правил гласит: новое предприятие получает в свое распоряжение лучшее оборудование из того, что представлено в данный момент на рынке. Это оправдано экономически: хорошее оборудование работает долго, точно и стабильно. Все станки и роботы привезены в Калугу из Европы. Даже расходники (сверла, резцы, фрезы и так далее) доставляют из-за рубежа — в России найти товар нужного качества не получилось. А локальные поставщики комплекующих были найдены. Собственно, произошла довольно типичная история: не локальный производитель подтянул свои стандарты до мировых, а международный поставщик развернул мощности в России. Две важнейшие детали нового мотора — блок цилиндров и головку блока цилиндров — производит в Ульяновске компания NemaK.

О ней стоит рассказать отдельно. NemaK, S.A.B. de C.V. — таково полное название компании со штаб-квартирой

в Мексике — стратегический партнер Volkswagen, он снабжает своей продукцией моторные предприятия концерна по всему миру, имея собственные заводы в разных странах: от США и Аргентины до Германии и Китая. Завод в Ульяновске обошелся в 60 млн долларов и стал 35-м предприятием NemaK. Он открылся совсем недавно, 11 сентября 2015 года, ровно через неделю после того, как был торжественно запущен моторный завод в Калуге. Это, конечно, не совпадение: калужский завод — главный на сегодня российский партнер предприятия NemaK в Ульяновске. А вообще, если смотреть на ситуацию глобально, среди заказчиков NemaK весь цвет автомобильной промышленности: от BMW и Mercedes-Benz до Toyota и Ferrari, что уже говорит о многом.

Алюминиевый сплав, который использует NemaK в Ульяновске, также производится в нашей стране, причем, как говорят в Калуге специалисты лаборатории качества, российский металл не просто не уступает в качестве европейскому, но и зачастую превосходит его. Эксперты объясняют: в России преимущественно используют первичный алюминий, полученный из руды, в других странах — переработанный (то, что было пивными банками и электрическими проводами, становится двигателем). Естественно, получить сплав с требуемыми свойствами (они четко оговорены концерном Volkswagen) из переработанного металла сложнее.

Поступающие из Ульяновска блоки цилиндров для калужского предприятия — очень качественный, но все же полуфабрикат, требующий тщательной и точной механической обработки.

Точность — одно из ключевых понятий на заводе. Вы, например, знаете, что такое мю? Греческой буквой μ обозначают один микрометр, то есть микрон, одну тысячную долю миллиметра.

25 ТОНН — МАКСИМАЛЬНОЕ УСИЛИЕ, С КОТОРЫМ В КАЛУГЕ МОЖЕТ БЫТЬ ИЗМЕРЕНА ПРОЧНОСТЬ МЕТАЛЛИЧЕСКОГО ОБРАЗЦА НА РАЗРЫВ.

На заводе в Калуге работают с точностью до тысячных долей миллиметра. Например, максимально допустимое отклонение при обработке внутренних поверхностей цилиндров — всего 6 микрон. Для лучшего понимания: человеческий волос примерно в десять раз толще. Предельное отклонение для шейки коленчатого вала (на завод поступает чугунная отливка, которая становится коленвалом после прохождения двух десятков операций) — 20 микрон. Толщина сигаретной бумаги — 30 микрон.

Коленчатый вал, как известно всякому, кто немного представляет себе устройство автомобиля, соединяется с поршнями через шатуны. В нижней части шатун имеет разборную конструкцию, иначе он не сможет обхватить шейку коленчатого вала. Классический шатун распилен снизу. Тот, что применяется на собираемом в Калуге моторе, разломан или, как еще говорят, «расколот». В нужном месте делается лазерная насечка, прикладывается усилие, и от шатуна отделяется так называемая крышка. Шатун крепится к коленчатому валу, крышку закрепляют резьбовым соединением. Смысл? Высочайшая точность сборки, которую обеспечивают микроскопические выступы на сопрягаемых поверхностях. Никакой разрез, даже самый тонкий, ее обеспечить не сможет.

В блоках цилиндров, поступающих из Ульяновска, установлены чугунные гильзы: решение недешевое (в принципе, стенки цилиндров могут быть и алюминиевыми, как и весь остальной блок), но повышающее надежность конструкции, — чугун прочнее алюминия, это факт. В Калуге цилиндры, эти самые гильзы, обрабатывают, в том числе хонингуют, создавая внутреннюю поверхность, которая, с одной стороны, обеспечивает беспрепятственное движение поршня, а с другой — удерживает масляную пленку, для чего идеально ров-

ная поверхность не подходит. Перед тем как отправить блок цилиндров в хонинговальный станок, к нему прикручивают «хонинговальные очки». Для обработки они не нужны, лишняя деталь. «Очки» требуются для другого: они имитируют прикрученную к блоку головку блока цилиндров. Когда к блоку прикручивают головку, он, естественно, немного меняет свою геометрию. Иными словами, деталь обрабатывают с учетом будущих нагрузок! Не сделай этого, идеальный круг в собранном моторе превратится в легкий овал.

Другой интересный момент. Верхняя часть блока цилиндров кажется совершенно ровной поверхностью, по идее, она и должна такой быть. Но специалисты говорят иное: поверхность ниже по краям и выше по центру. Идеально ровной она станет тогда, когда к ней прикрутят головку блока.

Таких решений — десятки, и за ними стоит огромный опыт концерна в деле проектирования и изготовления двигателей. Кстати, любопытный факт: мотор, который производят в Калуге, разработали инженеры технического центра ŠKODA в Млада-Болеславе. Автомобильные двигатели внутреннего сгорания в этом городе собирают более 110 лет.

ХОЛОДНО — ГОРЯЧО

На заводе поступающие детали проходят не только механическую, но и термическую обработку. Коленчатые валы закаляют токами высокой частоты: робот покрутит несколько секунд вал в своих лапах, и чугунные шейки — это видно! — становятся ярко-красными. Тут же — охлаждение специальной жидкостью, потом — в печь для отпуска (к отдыху действие отношения не имеет). О том, насколько хорошо проходит закалка, может

сказать лаборатория качества. Готовые валы выборочно распиливаются по всей длине, чтобы посмотреть, насколько глубоко и равномерно закален металл в нужных местах (внешняя твердость поверхности тоже будет измерена, но это совсем просто). В лаборатории качества валы подвергают разным испытаниям, в том числе на устойчивость к нагрузкам. Например, скручивают то в одну, то в другую сторону с моментом 1700 Нм. Пытки длятся около пяти суток. Обычно вал выдерживает до 10 млн колебаний, потом дает трещину. Что это значит? Что коленчатый вал в добром здравии гарантированно переживет и мотор, и автомобиль.

Обработанные детали собирают на монтажной линии: головка получит клапаны, пружины, коромысла и распределительные валы, блок обретет поршни и коленчатый вал, будут прикручены крышки, установлены свечи и провода и начнутся тесты. Два обязательных — холодный тест и тест на герметичность. Холодный не связан с отрицательными температурами, его название говорит о том, что мотор не запускают, а принудительно раскручивают электрическим двигателем: чтобы считать большинство параметров, этого достаточно. Выборочно — а на стадии запуска производства 100-процентно для всех моторов — двигатели прогоняют через 15-минутный горячий тест. Ставят на тормозной стенд, запускают и гоняют в различных режимах: от холостого хода до полной нагрузки.

За стенкой сидит оператор перед мониторами. На экране множество параметров: моментальный показатель мощности, крутящего момента, оборотов, температуры масла и так далее. Любое отклонение будет автоматически зафиксировано. После проверки двигатель отправляется на склад, а оттуда — на конвейер. На калужский, если мотор предназначен для ŠKODA Rapid или Volkswagen Polo, или в Нижний Новгород, если он сделан для ŠKODA Octavia, ŠKODA Yeti или Volkswagen Jetta.

Однако некоторым моторам, попавшим на горячий тест, не суждено попасть к потребителям. Их ждет суровое 50-часовое испытание, по итогам которого их разберут до последнего винтика, изучат, после чего утилизируют. Качество массового продукта требует отдельных жертв. Со стороны производителя, конечно.



Эргономичное оборудование позволяет рабочим с легкостью управляться с тяжестями.



Высокоточное оборудование, высококвалифицированный персонал и постоянный контроль — основа моторного производства.



Движение к лучшему

ЙОРН КУХ, РУКОВОДИТЕЛЬ ДЕПАРТАМЕНТА ПРОИЗВОДСТВА ДВИГАТЕЛЕЙ АВТОМОБИЛЬНОГО ЗАВОДА КОНЦЕРНА VOLKSWAGEN В КАЛУГЕ, РАССКАЗАЛ ŠKODA MAGAZINE, ПОЧЕМУ ДВИГАТЕЛИ, ВЫПУСКАЕМЫЕ НА ЕГО ПРЕДПРИЯТИИ, НЕ УСТУПАЮТ В КАЧЕСТВЕ ПРОИЗВЕДЁННЫМ В ЕВРОПЕ.



Сколько времени заняла реализация проекта?

Три года. Соглашение о строительстве завода было подписано в августе 2012 года, в сентябре 2015-го состоялось торжественное открытие и начат выпуск серийной продукции. За это время мы построили предприятие, установили и наладили оборудование, произвели и испытывали предсерийные образцы.

Кто разрабатывал проект завода?

Отделы планирования в Германии и Чехии. Специалисты ŠKODA принимали деятельное участие в реализации проекта. Выпуск этого двигателя на главном заводе марки в Млада-Болеславе был налажен раньше, чем в Калуге.

В какую сумму обошелся концерну новый завод?

Общий объем инвестиций, включая стоимость здания и оборудования, составляет около 250 млн евро. Таким образом, к настоящему моменту концерн Volkswagen вложил в российскую экономику более 1,5 млрд евро.

Почему для выпуска в России выбрана именно эта модель двигателя?

Завод получил уже готовое решение, но я знаю: перед тем как его принять, концерном проводилось очень серьезное изучение потребностей российских покупателей, а сами двигатели подверглись испытаниям на территории вашей страны.

В каких странах кроме России собирается данная модель двигателя?

В Чехии, Китае и Бразилии. Сила концерна в том, что мы можем предложить оптимальный продукт для любого рынка и наладить его производство в нужном месте.

ЙОРН КУХ

Родился в 1968 году в Германии. Высшее инженерное образование получил в Университете Ганновера. Имеет опыт работы в автомобильной промышленности более 15 лет. С 2009 года — в концерне Volkswagen AG. С 2013 года — на должности руководителя моторного производства в Калуге. Женат, один ребенок. Увлекается хоккеем.

Какова производственная мощность предприятия?

До 150 тысяч моторов в год, примерно по 600 моторов в день при трех сменах. Реальные показатели определит рынок.

Завод в Калуге крупный по меркам концерна?

Средний. Как и автосборочное предприятие Volkswagen, которое занимает соседние корпуса.

Может ли завод в Калуге выпускать другие модели двигателей? Рассматривается ли вообще такая возможность?

В той конфигурации, которая есть сегодня, завод может выпускать только одну модель двигателя в разных модификациях: 90 и 110 сил, для механической и автоматической коробки. Чтобы наладить производство мотора той же серии EA 211, но другой модели, например 1.4 TSI, требуется серьезное переоборудование производства. Пока такая перспектива, насколько мне известно, не рассматривается, но все решают запросы покупателей.

В течение жизненного цикла модель автомобиля один или два раза подвергается рестайлингу. С двигателями такое происходит?

Понятно, что внешность мотора нам менять не требуется, чтобы привлечь к нему дополнительное внимание, а процесс технического совершенствования происходит постоянно. Инженеры, разработавшие конструкцию двигателя, говорят нам, что и как нужно изменить, наша задача — воплотить их пожелания с максимальной точностью.

Сколько людей работает в настоящее время на заводе и где вы взяли специалистов?

На предприятии работает около 400 человек, в основном это люди, которые перешли к нам с автомобильного производства нашего завода. В связи с сокращением объемов выпуска, вызванным падением рынка, появились свободные рабочие руки, мы нашли им применение здесь. Поскольку и моторный, и автомобильный заводы — это одно юридическое лицо, ООО «ФОЛЬКСВАГЕН Груп Рус», можно сказать, что люди просто перешли из одного департамента в другой.

Где проходили обучение рабочие: в России или за границей?

Больше половины сотрудников проходили обучение за границей: на наших заводах в Чехии, Польше, Германии. Стажировка была серьезной: минимум от четырех недель, а многие провели за рубежом больше года. В любом случае, человек не попадет на завод, пока не пройдет обучение. В Калуге прямо на предприятии есть свой тренинг-центр, где проводятся как теоретические, так и практические задания, в ходе которых показывается, как работать правильно: быстро, но с минимально затрачиваемыми усилиями. Это целая наука. Помимо того, если вы пройдете по заводу, увидите множество наглядных пособий. Или вам что-то непонятно и вы стесняетесь спросить, всегда можно почитать описание процессов или посмотреть, как устроен двигатель. Все доступно.

Как много иностранных специалистов трудится на моторном заводе?

На стадии запуска было человек двадцать, сегодня примерно вдвое меньше.

Планируется ли поставлять моторы, собранные в Калуге, на экспорт?

Первоначальная задача — обеспечить потребности российского автомобильного производства. Надо будет поставлять на экспорт — поставим, никакой проблемы нет: наши двигатели ничем не уступают качеством тем, что сделаны в Чехии.

Так утверждает лаборатория качества в Калуге?

Так утверждают специалисты в Калуге, так утверждают специалисты в Вольфсбурге, так утверждают специалисты в Млада-Болеславе. Перед тем как открыть завод, мы выпустили большое количество предсерийных образцов, часть которых отправилась на испытания в Европу. Но главная часть тестов проходила в России, с учетом местных условий эксплуатации.

Как проходили тесты?

И в лабораторных, и в натуральных условиях. Десятки машин с нашими моторами катались по всей России. На юге, в средней полосе, на севере. Многие автомобили проехали более 100 тыс. километров! По российским дорогам, с рос-

НА ОБОРУДОВАНИЕ ДЛЯ ОЦЕНКИ КАЧЕСТВА ВЫПУСКАЕМЫХ В КАЛУГЕ МОТОРОВ КОНЦЕРН ПОТРАТИЛ БОЛЕЕ 8,5 МЛН ЕВРО.

сийским бензином. Первые двигатели мы произвели в Калуге к лету 2014 года, так что время у нас было.

И что показали тесты?

Все хорошо. Все-таки перед тем как принять решение о выпуске мотора в вашей стране, были проведены серьезные испытания, которые показали соответствие мотора российским реалиям.

На сколько процентов локализован мотор, производимый в Калуге?

Мы не считаем отдельно локализацию мотора, мы рассматриваем ее вместе с производимыми в России автомобилями, как того и требует местное законодательство. Наша задача — достичь уровня локализации 50 процентов по итогам 2015 года, и мы сможем это сделать во многом благодаря запуску производства двигателей.

Какие комплектующие российского производства используются сейчас при изготовлении двигателей?

Блоки цилиндров и головки блока к нам приходят из Ульяновска, проводка — из Чебоксар, ее делает компания Fujikuga. В ближайший год-два мы планируем расширить список локальных поставщиков.

Вы находитесь в России уже два года. Как вам здесь?

Россия — страна с великой культурой и прекрасными людьми. Я очень благодарен сотрудникам предприятия: они переживают за результат и искренне гордятся своей работой.

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 RUSSIA.

Заметил, что фары на моем автомобиле несколько помутнели. Говорят, это можно исправить полировкой. Все так просто или есть какие-то тонкости?

Полировка помутневших фар дает хорошо видимый, но, к сожалению, кратковременный эффект. Дело в том, что прозрачная часть фар современных автомобилей изготавливается не из стекла, как раньше, а из высокопрочных полимеров — как правило, поликарбоната. Стекло при всех его достоинствах заметно тяжелее пластика, хуже переносит удары (например, вылетающими камнями) и представляет большую опасность для пешеходов при столкновениях. Снаружи прозрачный полимер фар покрыт защитным лаком. При полировке лак стирается. Бесспорно, обновленная фара выглядит нарядно, но продержится эта кристаллическая чистота недолго, поскольку фара лишается своей защиты (если царапины неглубокие и полировать очень деликатно, то эффект может быть и не совсем кратковременным). Так что главный рецепт долголетия оптики — профилактика: не протирайте пыльные фары сухой тряпкой, грязь удаляйте мягкой щеткой со струей воды, а еще лучше — бесконтактной мойкой.

На шиномонтаже мастер отказался закручивать секретку гайковертом и затянул ее обычным ключом. Мол, так надо. А я теперь переживаю, как бы болт не открутился... Кто прав?

Мастер поступил правильно, но только наполовину. В принципе, пневматическим гайковертом можно перетянуть или вовсе сорвать любую резьбу — и на секретном болте, и на простом. Обычным ручным ключом, если на нем не прыгать или не наращивать его с помощью трубы, повредить резьбу сложно — у обычного человека не хватит сил. А вообще правильный порядок действий такой.

Сначала затягиваем болты с заведомо меньшим, чем требуется, усилием (для этого можно использовать и гайковерт, и обычный ключ), а потом окончательно закручиваем динамометрическим ключом, контролируя момент затяжки (и для стальных, и для легкосплавных дисков он составляет 120 Нм). Дело, о котором мы говорим, довольно серьезное: плохо прикрученное колесо может отвалиться на ходу, перетянутое резьбовое соединение тоже работает на пределе возможностей (болт может лопнуть, а резьба — сорваться), кроме того, деформируется диск. Не исключена и ситуация, когда вам потребуется заменить в пути колесо, а с помощью ключа из комплекта инструментов открутить болты просто не получится — не хватит сил. И последнее: закручивать болты рекомендуется по схеме «крест-накрест»: закрутил один, потом тот, что находится на наибольшем удалении.

Должны ли при срабатывании электронной системы поддержания курсовой устойчивости загораться стоп-сигналы или «аварийка», предупреждая других участников движения о нештатной ситуации?

Такое может произойти при экстренном торможении. Если блок управления посчитает замедление излишне резким и опасным для тех, кто едет сзади, он переключит стоп-сигналы в мигающий режим. Когда скорость упадет ниже 10 км/ч или автомобиль остановится, заработает аварийная сигнализация. Все в порядке? Столкновения не случилось? Тогда с началом движения «аварийка» сама отключится.

На мойке попросил почистить фирменные текстильные коврики, и мойщик, обдав их струей воды под давлением, влажными положил в салон. Так можно делать? Ничего не сгниет? И можно ли


вообще такие коврики зимой использовать — держат ли они, допустим, стаявший с ног снег?

У оригинальных текстильных ковриков ŠKODA имеется резиновая подложка, которая не пропускает на пол влагу. Так что зимой их использовать можно. Но чистить их рекомендуется жесткой щеткой или пылесосом. От влаги пол автомобиля, конечно, не сгниет, однако со временем в салоне могут появиться неприятные запахи. Да и бортовая электроника за такое обращение не скажет спасибо: на полу, под ковром, проходят провода, которым не очень нравятся ванны, особенно, как в условиях российской зимы, соляные.

Зачем нужны предлагаемые на новых моделях ŠKODA подушки безопасности для коленей водителя?

При управлении автомобилем ноги водителя, как правило, расположены на педалях, поэтому его колени находятся в несколько уязвимом положении: над ними — нижняя часть передней панели и рулевая колонка. При столкновении есть риск повреждения ног (прежде всего в области коленей) от столкновения с вышеупомянутыми элементами. Коленная подушка снижает риски травм. Она срабатывает одновременно с фронтальной подушкой.

Как работает датчик усталости водителя в автомобилях ŠKODA? Как он понимает, что пора сделать остановку для отдыха?

Система контроля усталости водителя первые 15 минут после включения зажигания анализирует ваш стиль управления автомобилем (ее интересуют движения рулевого колеса) и всю последующую поездку следит, меняется характер управления или нет. Человек в состоянии усталости совершает рулем резкие движения с большой амплитудой, поскольку реагирует с запозданием. Обнаружив признаки усталости, система предложит сделать перерыв (звуковым сигналом и текстовым сообщением). Датчик усталости прежде всего предназначен для работы на автомагистралях на скорости выше 65 км/ч: известно, что монотонная езда по трассе не способствует повышению концентрации внимания. Систему может ввести в заблуждение спортивный стиль езды или движение в плохих условиях (с недостаточным сцеплением шин). В этом случае ее можно отключить. 

СТИЛЬ ЖИЗНИ

ИСТОРИЯ СПОРТ КУЛЬТУРА

**ŠKODA Fabia R5
на раллийных
трассах планеты. 70**



ВЕЩЕСТВЕННЫЕ ДОКАЗАТЕЛЬСТВА
ŠKODA 422, ЧЕШСКОЕ СРЕДСТВО
ОТ ВЕЛИКОЙ ДЕПРЕССИИ. **58**

ПОПРОБУЙ САМ
ФИШ-ЭНД-ЧИПС, НЕОТЪЕМЛЕМАЯ ЧАСТЬ
КУХНИ ВЕЛИКОБРИТАНИИ. **76**



Антидепрессант



текст: **Сергей Канунников**, журнал «За рулём» | фото: **Сергей Шерстенников**

ŠKODA 422 — НЕ САМЫЙ ИЗВЕСТНЫЙ ДОВОЕННЫЙ АВТОМОБИЛЬ ЧЕШСКОЙ МАРКИ. А МЕЖДУ ТЕМ СЫГРАЛ ДОВОЛЬНО ВАЖНУЮ РОЛЬ В ИСТОРИИ КОМПАНИИ: ПОМОГ ЕЙ ПРЕОДОЛЕТЬ ЭКОНОМИЧЕСКУЮ ДЕПРЕССИЮ НАЧАЛА 1930 ГОДОВ.



САМОЙ ДОСТУПНОЙ НОВИНКОЙ СТАЛА ŠKODA 422, В ИНДЕКСЕ КОТОРОЙ НЕХИТРО ЗАШИФРОВАЛИ ЧИСЛО ЦИЛИНДРОВ И МОЩНОСТЬ ДВИГАТЕЛЯ.

Казалось бы, где Уолл-стрит и где Млада-Болеслав? Но Америка экспортировала в Европу не только джаз, кино и автомобильный дизайн. События знаменитого «черного вторника» — 29 октября 1929 года, когда случился крах котировок на Нью-Йоркской бирже — стремительно аукнулись масштабным экономическим кризисом в Европе. А ведь Чехословакия и без того была далеко не самой богатой страной на континенте. К слову, к началу 1930 года в Чехословакии насчитывалось всего около 100 тысяч автомобилей. Примерно одна машина на 150 граждан. Германия того времени жила вдвое богаче в автомобильном измерении, а Америка — почти вчетверо.

На дворе кризис невиданных масштабов, впору в петлю лезть, что многие понимали буквально, а ŠKODA — в то время многопрофильный машиностроительный концерн — затеяла модернизацию производства легковых автомобилей. Его выделили в предприятие ASAP, что означало «Автомобильная промышленная компания».

Реконструированный завод в Млада-Болеславе теперь был способен выдавать до 20 машин в час. Для тех лет — серьезный показатель. Были бы покупатели. И они нашлись, поскольку к 1930 году обновилось не только производство, но и модельный ряд. Конечно, модернизация была задумана до кризиса, но надо отдать компании должное: она довела задуманное до конца, не отказавшись от планов под давлением обстоятельств.

Модельный ряд, кстати, у ŠKODA был очень неплохим. Прекрасный выбор кузовов, широкая гамма моторов: четыре, шесть и восемь цилиндров.

Самой доступной новинкой стала ŠKODA 422, в индексе которой нехитро зашифровали число цилиндров и мощность. В «конях», как именуются в чешском подкапотные лошади.







Редкое для начала 1930-х устройство: стрелка, поворачиваясь, указывает направление поворота.



Рычаг трехступенчатой коробки передач для удобства водителя изогнут в его сторону. Под педалями сцепления и тормоза — маленькая кнопка, газ.

ŠKODA 422, ПО СУТИ, ПРЕДСТАВЛЯЛА СОБОЙ УМЕНЬШЕННУЮ КОПИЮ БОЛЕЕ СОЛИДНЫХ И ДОРОГИХ МОДЕЛЕЙ КРЫЛАТОЙ МАРКИ.

ОСТОРОЖНО, ПУТАЮ ПЕДАЛИ!

Создатели 422-й попали в точку. Кризис кризисом, а интерес к примитивным страшеньким мотоколяскам, распространившимся по всей Европе после Первой мировой, стремительно падал. Требования к компактным машинам изменились. Простая? Да! Без излишеств? Разумеется! Но все же — полноценный, достаточно мощный и комфортабельный автомобиль. ŠKODA 422, по сути, представляла собой уменьшенную копию более солидных и дорогих моделей крылатой марки. И это тоже было очень правильно. Именно такая стилистика входила в начале 1930-х в моду. Каждый хотел ездить на машине, за которую не стыдно. Кстати, ŠKODA 422 и не была тесной малюткой: длина почти 4 м, база — 2600 мм.

На прочной раме стоял 4-цилиндровый мотор, развивающий при 2800 оборотах в минуту 22 силы. Такую мощность, заметим, считали нормальной для народных автомобилей еще лет тридцать, вплоть до середины 1960-х. Вспомним хотя бы наш «горбатый» «Запорожец» с 23-сильным, а потом 27-сильным двигателем, да и его западноевропейские аналоги. Что там: на послевоенном Citroen 2 CV поначалу вообще стоял 9-сильный мотор, потом 12-сильный. И ведь хватало!

Мотор на ŠKODA 422 заблокировали с трехступенчатой коробкой передач — напрямую, без промежуточного вала, вечного источника лишних вибраций. Такая конструкция в то время считалась передовой.

Двигатель имел термосифонное охлаждение: вода циркулировала за счет разницы температур. Если не гонять с предельной скоростью и не стоять в пробках — а ни на то, ни на другое 422-я рассчитана не была, — все работало отлично. И замены помпы не требовалось никогда, поскольку ее просто не было, зато имелся вентилятор с постоянным ременным приводом от коленчатого вала.

Основные инженерные принципы 422-й — простота и прочность. Жесткая рама, рессорная подвеска, механические тормоза всех четырех колес. Штампованные колеса выглядели, конечно, не так эффектно, как спицованные, предлагавшиеся для более дорогих моделей, но зато не боялись самых плохих дорог, чаще видевших телеги, нежели автомобили. В таких условиях максимальной скорости 75 км/ч машине вполне хватало.



Откидные передние кресла обеспечивают доступ к заднему дивану. За счет того, что багажник невелик, на втором ряду очень просторно.



Для типичного покупателя такой машины главными были не ее динамические показатели, а вещи вполне приземленные. Например, потребуется ли посторонняя помощь, если что-то сломается. Практика показывала: для ремонта хватало самого простого инструмента и минимума слесарных навыков.

Еще одним важным достоинством стала экономичность ŠKODA 422, а траты на топливо в кризис особенно чувствительны. 422-я за счет грамотно проработанного двигателя в среднем расходовала 9 л/100 км: даже сегодня такое потребление не назовут чрезмерным.

При всем при этом автомобиль оказался довольно просторным, салон был отделан добротными немаркими материалами, имелись даже отдельные «излишества»: щетка стеклоочистителя с электроприводом со стороны водителя и электромеханические указатели поворота. Электрический стартер был к тому времени нормой.

Была, правда, у этой модели особенность, которая у нынешних водителей способна вызвать оторопь. Конечно, это не правый руль — известно, что до прихода нацистов в 1938 году в Чехословакии было левостороннее движение, — а педаль газа, расположенная посередине: между тормозом, что справа, и сцеплением, что слева.



Ограничители дверей сделаны из кожи. Дешево и надежно.

ПЕДАЛЬ ГАЗА У МАШИНЫ РАСПОЛОЖЕНА ПОСРЕДИНЕ. НЕОБЫЧНАЯ СХЕМА. НО ДЛЯ ПОКУПАТЕЛЕЙ, МНОГИЕ ИЗ КОТОРЫХ ПЕРЕСАЖИВАЛИСЬ С МОТОЦИКЛА, ЭТО ЗНАЧЕНИЯ НЕ ИМЕЛО.

Схема экзотическая даже для того времени, когда единых стандартов не было. Но была ли она однозначно неудобной? Нет. Прежде всего потому, что для очень многих покупателей ŠKODA 422 стала первым автомобилем, на который они пересели с мотоцикла, а то и велосипеда. Поэтому непривычное с нашей точки зрения расположение педалей их не смущало.

КАПИТАЛИСТИЧЕСКАЯ ИНДУСТРИЯ

ŠKODA 422 выпускалась во множестве вариантов кузовов. С двумя и четырьмя дверьми, с жесткой крышей и мягкой, для таксомоторных перевозок и транспортировки грузов. Было даже ландо — с опускающейся над задней половиной салона крышей, и «вуди» — с деревянными наружными панелями, не столько для удешевления конструкции, сколько в подражание американцам.







Бензобак расположен под капотом, бензин к карбюратору поступает без насоса, самотеком.



Тросового привода тормозов с регулировкой обычной гайкой для скоростей, которые способна была развить 422-я, вполне хватало.

ŠKODA 422 ВЫПОЛНИЛА ОЧЕНЬ ВАЖНУЮ МИССИЮ: ДАЛА КОМПАНИИ ВОЗМОЖНОСТЬ ПРОСКОЧИТЬ КРИЗИС И ПОДГОТОВИТЬСЯ К ВЫПУСКУ НОВЫХ МОДЕЛЕЙ.

ŠKODA 422 стала самой продаваемой машиной из Млада-Болеслава начала 1930 годов, обогнав остальные модели. Причем выпускали 422-ю всего два года, изготовив 3435 экземпляров.

По нынешним понятиям — мизер, но по масштабам того времени, особенно для Чехословакии, — совсем не мало. Но жизнь ŠKODA 422 была коротка не потому, что она устарела. Модель, приносящая компании основной доход, позволила спроектировать и подготовить к производству новые, куда более совершенные модели. На них появилась знаменитая хребтовая рама, независимые подвески, коробки передач с синхронизаторами, гидравлические тормоза... Эти автомобили принесли компании куда большую и даже международную известность. Но их рождение подготовила ŠKODA 422, ставшая для компании лекарством от депрессии.



ŠKODA 422

Размеры, мм	3970 / 1600 / 1650
Двигатель	бензиновый рядный нижнеклапанный 4-цилиндровый продольного расположения с жидкостным охлаждением
Рабочий объем, куб. см	1195
Мощность, л.с. при об./мин.	22 при 2800
Максимальная скорость, км/ч	75
Расход топлива, л/100 км	9
Коробка передач	механическая 3-ступенчатая
Привод	задний
Снаряженная масса, кг	1450
Грузоподъемность, кг	540

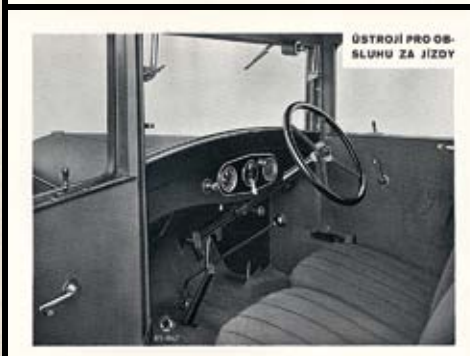
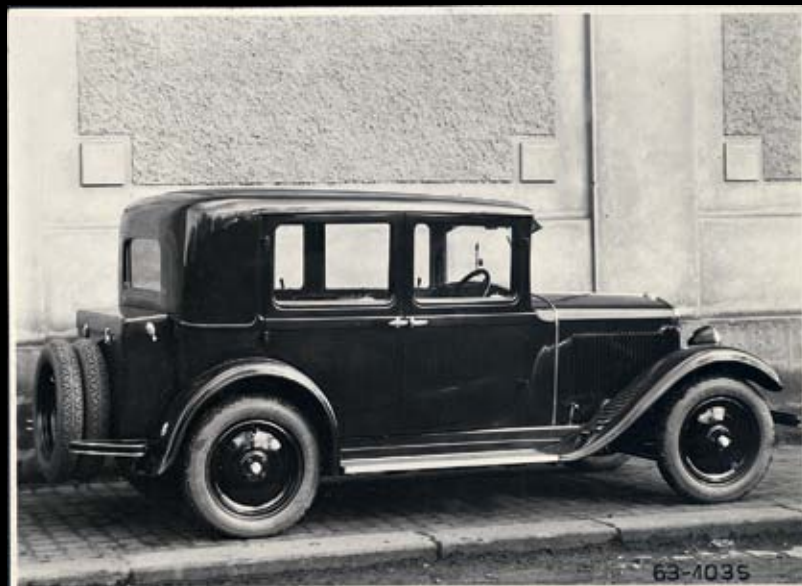


РАМНАЯ КОНСТРУКЦИЯ
ŠKODA 422 ДАВАЛА
ВОЗМОЖНОСТЬ ВЫПУСКАТЬ
НА ОДНОЙ ОСНОВЕ
МОДИФИКАЦИИ С РАЗНЫМИ
ТИПАМИ КУЗОВОВ.



Типичная конструкция начала 1930-х: жесткие мосты на продольных рессорах.

Версия с четырехдверным закрытым кузовом была одной из самых дорогих и престижных.



Самым доступным и популярным вариантом модели 422 был двухдверный закрытый автомобиль, который именовался Tudor.



Шасси с двигателем — готовый к передвижению автомобиль, не хватает только сиденья водителя. Кузов — по вкусу.

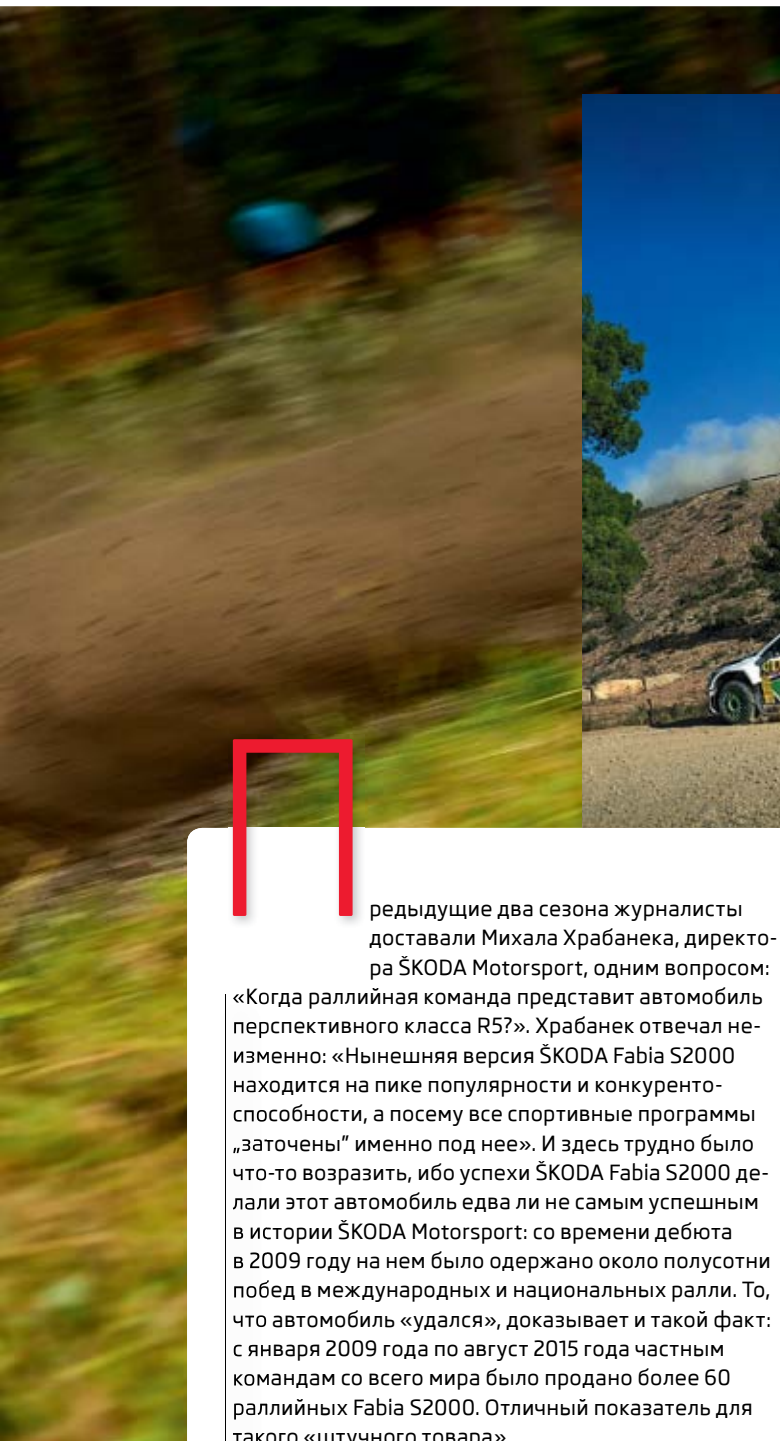




С НОВЫМИ СИЛАМИ

текст: **Станислав Шустичкий**, журнал «5 колесо» | фото: **ŠKODA Motorsport**

АВТОМОБИЛЬНЫЙ СПОРТ НЕ ТЕРПИТ ПАУЗ: ЧУТЬ ПРИТОРМОЗИЛ В РАЗВИТИИ — И БУДЕШЬ ГЛОТАТЬ ПЫЛЬ НА ОБОЧИНЕ. ОДНАКО ИЗЛИШНЕ ТОРОПИТЬСЯ ТОЖЕ НЕ СТОИТ — ВАЖНО ВЫБРАТЬ ПРАВИЛЬНЫЙ МОМЕНТ ДЛЯ ПРЕДСТАВЛЕНИЯ СВОЕГО НОВОГО ОРУЖИЯ. В РАЛЛИЙНОМ СЕЗОНЕ 2015 ГОДА ЗАВОДСКАЯ КОМАНДА ŠKODA MOTORSPORT РЕШИЛА «ВЫКАТИТЬ» НОВЕЙШУЮ FABIA R5.



редыдущие два сезона журналисты доставали Михала Храбанека, директора ŠKODA Motorsport, одним вопросом: «Когда раллийная команда представит автомобиль перспективного класса R5?». Храбанек отвечал неизменно: «Нынешняя версия ŠKODA Fabia S2000 находится на пике популярности и конкурентоспособности, а посему все спортивные программы „заточены“ именно под нее». И здесь трудно было что-то возразить, ибо успехи ŠKODA Fabia S2000 делали этот автомобиль едва ли не самым успешным в истории ŠKODA Motorsport: со времени дебюта в 2009 году на нем было одержано около полусотни побед в международных и национальных ралли. То, что автомобиль «удался», доказывает и такой факт: с января 2009 года по август 2015 года частным командам со всего мира было продано более 60 раллийных Fabia S2000. Отличный показатель для такого «штучного товара».

Храбанек, конечно, не торопился раскрывать всех карт. Пока Fabia S2000 блистала на раллийных трассах по всему миру, в стенах ŠKODA Motorsport велись работы над ее преемницей категории R5. Автомобили класса R5 — каким он был задуман и утвержден FIA (Международной автомобильной федерацией), — технически совершеннее машин категории S2000, но при этом должны быть существенно дешевле, что особенно важно в условиях, когда многие производители ограничивают финансирование своих спортивных программ.

У новой Fabia R5, как у Fabia S2000, полный привод, но двигатель — и это принципиальный мо-

мент — не двухлитровый атмосферный, а объемом 1,6 литра, турбированный. Мощность осталась примерно на том же уровне, порядка 280 л.с., в то время как показатель максимального крутящего момента увеличился значительно: с 250 Нм до 420 Нм.

Строго говоря, автомобили категории R5 близки по характеристикам к машинам, выступающим в основном зачете чемпионата мира по ралли (WRC). При этом продажная цена автомобиля группы R5 (неважно, какого производителя) не должна превышать 180 000 евро. Понятно, что опциональные элементы и расходы на содержание увеличат цену, но это все равно как минимум в два раза меньше, чем стоимость автомобиля WRC. Таким образом, для спортивных подразделений автопроизводителей группа R5 стала весьма привлекательной.

С ГЕНАМИ ПОБЕДИТЕЛЯ

«Мы рады, что Международная автомобильная федерация дала нам зеленый свет. Теперь новый раллийный автомобиль ŠKODA сможет показать свои лучшие качества в деле. Разрабатывая третье поколение серийной Fabia, уже показавшей великолепные результаты продаж, мы привили ей некоторые спортивные гены и создали самую эмоциональную Fabia в истории ŠKODA — Fabia R5». Эти слова Франк Уэлш, член совета директоров ŠKODA, отвечающий за техническое развитие, произнес в начале апреля 2015 года, когда ŠKODA Fabia R5 получила омологацию FIA. Но этому моменту предшествовали 15 меся-

«НОВАЯ ŠKODA FABIA R5 ПРОДОЛЖИТ МЕЖДУНАРОДНЫЙ УСПЕХ МАРКИ В АВТОМОБИЛЬНОМ СПОРТЕ», — ПООБЕЩАЛ ШЕФ ŠKODA MOTORSPORT МИХАЛ ХРАБАНЕК И СЛОВО СДЕРЖАЛ.

цев разработок и тысячи километров испытаний по дорогам Чехии, Австрии, Германии, Италии, Франции, Греции, Испании и Финляндии. На тех дорогах, где в скором времени новинке из Млада-Болеслава предстояло защищать спортивную честь ŠKODA. К тестам были привлечены лучшие пилоты команды: победитель Азиатско-Тихоокеанского чемпионата Ян Копецки, чемпион Европы Эсапекка Лаппи, опытный Фредди Лойкс, многократный чемпион Австрии Раймунд Баумшлагер. «Новая ŠKODA Fabia R5 продолжит международный успех марки в автомобильном спорте, — пообещал шеф ŠKODA Motorsport Михал Храбанек. — Получив омологацию, мы приступаем к следующему этапу проекта Fabia R5». А следующий этап предполагал «тонкую доводку» и окончательную подготовку автомобиля уже к реальным гонкам. Тем более что к новому проекту ŠKODA Motorsport уже проявляли серьезный интерес многие команды из числа потенциальных клиентов. Определился и костяк команды, экипажам которой предстояло сражаться сразу на нескольких фронтах. И здесь к уже «штатным» пилотам ŠKODA Motorsport Яну Копецки и Эсапекке Лаппи присоединился шведский экипаж в составе Понтуса Тидеманда и Эмиля Аксельссона.

Понтусу и Эмилю, уже имеющим титул чемпионов мира в юниорском зачете, предстояло сосредоточиться на выступлениях в Азиатско-Тихоокеанском раллийном чемпионате, но там они должны были стартовать еще на старой доброй Fabia S2000. А вот в ряде других гонок, в том числе и на этапах чемпионата мира в зачете WRC 2, новобранцам команды предстояло выступать уже на Fabia R5.

И ГРЯНУЛ БОЙ

В начале апреля раллийная ŠKODA Fabia R5 получила одобрение Международной автомобильной федерации, а уже в конце мая пилоты ŠKODA Motorsport отведали шампанского на подиуме Ралли Португалии, этапе чемпионата мира: Эсапекка Лаппи стал вторым, а Понтус Тидеманд занял третью ступень пьедестала в зачете WRC 2!

Причем на финише Эсапекка Лаппи отстал от победителя в этом зачете, легендарного Нассера Аль-Аттия, всего на 12 секунд. Таким был дебют ŠKODA Fabia R5 на мировой арене. «Мы довольны вторым местом, ведь это была наша первая гонка за рулем нового автомобиля, — комментировал показанный результат Лаппи. — Но самое важное то,

что автомобиль выглядел безупречным в любых дорожных условиях: и на гравийных участках, и на коротких асфальтовых отрезках».

«Хотелось бы поблагодарить всю команду, которая блестяще справилась сразу с двумя сложными задачами. Fabia R5 превосходно показала себя в обеих гонках. И не следует забывать, что этот проект находится лишь на начальной стадии», — отметил первые успехи Михал Храбанек. Но о какой второй гонке говорил шеф ŠKODA Motorsport? Все дело в том, что в те же даты, что и португальский этап чемпионата мира, в Чехии проходил этап чемпионата — ралли «Чешский Крумлов», победителем которого и стал экипаж Ян Копецки — Павел Дреслер. Причем это была уже вторая победа Яна за рулем Fabia R5 в домашнем чемпионате.

А уже через две недели после своего успеха на родине Ян Копецки стартует на Ралли Италии и, несмотря на штраф в 1 минуту 40 секунд, завершает эту сложнейшую гонку на третьем месте в зачете WRC 2! «Это была действительно тяжелая гонка — на трассе было много камней, пыльно и очень жарко. Именно поэтому особенно приятно оказаться на подиуме гонки здесь, на Сардинии», — рассказывал Ян Копецки. Наверное, в ралли цена ошибки экипажа наиболее высока — здесь нет зон безопасности и защитных барьеров, смягчающих последствия аварии. Примером может служить выступление Эсапекки Лаппи: финн показал лучшее время на семи участках итальянского ралли, но удар о камень, казалось бы, перечеркнул все усилия экипажа ŠKODA Motorsport. Но после получасового самостоятельного ремонта, отбросившего экипаж на 26-е место в таблице зачета WRC 2, Лаппи возвращается в гонку и финиширует на девятом месте, заработав очки в зачет чемпионата! Что касается Яна Копецки, то у него было не так много времени на эмоции после заслуженного подиума — уже через неделю после успеха на Сардинии он побеждает на этапе чемпионата Чехии, вписав в историю проекта Fabia R5 третью победу в национальных ралли.

БЕЗ ДОЛГОГО ОЖИДАНИЯ

Польша. Очень быстрые гравийные дороги — визитная карточка этого этапа чемпионата мира по ралли. И именно здесь в начале июня ŠKODA Fabia R5 одерживает свою первую победу на этапе чемпионата мира в зачете WRC 2. И не просто победу — в Ралли Польши экипажи ŠKODA Motorsport «отметились» по-





Финишный подиум Ралли Германии — 2015 и триумфаторы этой гонки в зачете WRC 2 — команда ŠKODA Motorsport.

Fabia R5 дебютировала в Азиатско-Тихоокеанском чемпионате на заключительном этапе сезона 2015 года в Китае, показав лучшее время на всех 13 спецучастках.



Победу в Ралли Испании одержали Понтус Тидеманд и Эмиль Аксельссон, а компанию на подиуме им составили Ян Колецки и Павел Дреслер (на фото), финишировавшие вторыми.



ŠKODA FABIA R5

Основа	ŠKODA Fabia третьего поколения
Длина / ширина, мм	3994 / 1820
Минимальная масса, кг	1230
Двигатель, тип / объем, см ³	бензиновый, турбированный / 1620
Максимальная мощность, л.с. при об./мин.	279 / 4750
Максимальный крутящий момент, Нм при об./мин.	420 / 4750
Привод	полный
Коробка передач	5-ступенчатая секвентальная
Применение электронных систем	только для управления двигателем
Объем топливного бака, л	82,5
Расход топлива в режиме гонки, л/100 км	60



Интернациональная команда ŠKODA Motorsport (слева направо): финны Эсапекка Лаппи и Янне Ферм, чехи Павел Дреслер и Ян Копацки, шведы Эмиль Аксельссон и Понтус Тидеманд.

2015 ГОД ПРИНЁС ЧЕТВЁРТУЮ ПОБЕДУ КОМАНДЕ ŠKODA MOTORSPORT В АЗИАТСКО-ТИХООКЕАНСКОМ РАЛЛИЙНОМ ЧЕМПИОНАТЕ.

бедным дублем. Причем и Лаппи, и Тидеманд просто не оставили соперникам шансов, буквально со старта захватив лидерство в ралли.

«Эта победа — заслуженная награда за усердную работу каждого члена команды ŠKODA Motorsport», — отметил Михал Храбанек. Здесь стоит отметить и тот факт, что Польша является для ŠKODA очень важным регионом: чешская марка — самая популярная на местном рынке.

Что же касается пилотов, то времени на долгие интервью у них, как всегда, не было. Так, Лаппи уже через неделю после триумфа в Польше предстояло присоединиться к Яну Копецки на Ралли Богемии, очередном этапе чемпионата Чехии, а в конце июня выйти на старт знакового этапа чемпионата мира — Ралли Финляндии, которое поклонники этого вида спорта уже окрестили «„Формулой-1“ в лесу». И этот этап «Формулы-1» покорился финскому экипажу Эсапекки Лаппи и Янне Ферма! А после победы в Финляндии Лаппи и Ферм возглавили зачет WRC 2 чемпионата мира, стартовав всего в четырех из восьми прошедших этапов. И второй этап подряд место на подиуме рядом с товарищами по команде заняли Понтус Тидеманд и Эмиль Аксельссон. Вновь двойной успех гонщиков ŠKODA Motorsport, которые были самыми быстрыми на 17 из 20 спецучастков этого знаменитого ралли! Но еще до старта Ралли Финляндии пришла и приятная новость с родины ŠKODA: Ян Копецки одержал очередную победу в национальном чемпионате, став первым (уже третий раз подряд) на Ралли Богемии.

НЕ ОСТАНАВЛИВАТЬСЯ

Август в календаре World Rally Championship был отмечен Ралли Германии и очередной победой в зачете WRC 2 экипажа ŠKODA Motorsport. На этот раз триумфаторами стали Ян Копецки и Павел Дреслер, причем эта победа была для них первой на асфальтовом этапе чемпионата мира. Состоялось здесь и еще одно интересное событие: в Германии за рулем Fabia R5 стартовал один из лидеров зачета WRC 2 Нассер Аль-Аттия (сейчас его статус — частный пилот, но личность вообще легендарная, среди прочих достижений — победа на «Дакаре»).

Знакомство с новым автомобилем ŠKODA прошло для именитого гонщика из Катара вполне успешно: он финишировал на четвертом месте. А очередным знаковым событием для ŠKODA Motorsport стало Ралли Испании, победу в котором праздновали Пон-

тус Тидеманд и Эмиль Аксельссон. Благодаря ŠKODA Fabia R5 шведы впервые в своей карьере победили на этапе чемпионата мира. А компанию на подиуме им составили Ян Копецки и Павел Дреслер, финишировавшие в Испании на втором месте. В Испании были одержаны победы на 17 из 22 спецучастков, что красноречиво говорит о том, что этот автомобиль одинаково хорош и на гравии, и на асфальте. Вот таким оказался «тестовый» сезон ŠKODA Motorsport в чемпионате мира по ралли. Эсапекка Лаппи стартовал в семи этапах чемпионата мира, одержал две победы и дважды поднимался на вторую ступень подиума, завершив чемпионат на третьем месте в категории WRC 2. На счету Понтуса Тидеманда также семь стартов, победа на этапе Испании, два вторых, одно третье место и пятая строчка в итоговой таблице WRC 2. Ян Копецки четырежды стартовал на этапах чемпионата мира и трижды финишировал на подиуме, одержав победу в Германии.

ЛУЧШИЕ В АЗИИ

Успешные выступления в зачете WRC 2 чемпионата мира — не единственный актив ŠKODA Motorsport в 2015 году. Так, Ян Копецки и Павел Дреслер на ŠKODA Fabia R5 стали чемпионами Чехии. А Понтус Тидеманд и Эмиль Аксельссон праздновали уже четвертую подряд победу ŠKODA в Азиатско-Тихоокеанском чемпионате! Это произошло уже на этапе APRC в Японии, и почти весь чемпионат Тидеманд провёл за рулем ŠKODA Fabia S2000, но на старт заключительного этапа в Китае он вывел Fabia R5. И завершил этот дебют победным финишем! «Идеальный финал великолепного раллийного сезона для ŠKODA! Победа на этапе в Китае, крупнейшем рынке для марки, вновь подчеркивает мощь и надежность Fabia R5», — подвел итог руководитель ŠKODA Motorsport Михал Храбанек.

Подведем краткий итог и мы. Четвертая победа подряд в важнейшем континентальном первенстве APRC, четыре триумфа в зачете WRC 2 чемпионата мира по ралли, а кроме того — четыре титула в национальных чемпионатах: Ян Копецки победил в Чехии, Раймунд Баумшлагер — в австрийском чемпионате, Норберт Херциг стал лучшим в Венгрии, очередную победу в чемпионате Бельгии завоевал Фредди Лойкс.

Кажется, команде ŠKODA есть что отметить по результатам 2015 года. Как есть и повод с уверенностью смотреть в будущее.



Официальные дилеры ŠKODA



МОСКВА И МОСКОВСКАЯ ОБЛАСТЬ

AA Мэйджор Авто
Цветочный пр-д, д. 6
(495) 737 8998, www.autocity-sk.ru

Автомир Богемия Балашиха
Балашиха, Западная промзона, Энтузиастов ш., вл. 1а
(495) 266 5945, www.bogemia-skd.ru

Автомир Богемия Дмитровка
Дмитровское ш., д. 98, стр. 1
(495) 266 5932, www.bogemia-skd.ru

Автопрага Северо-Запад
ул. Коптевская, д. 71
(495) 308 9127, www.autopraga.ru

Автопрага Юг
1-й Дорожный пр-д, д. 4
(495) 308 9127, www.autopraga.ru

АВТОРУСЬ БУТОВО
Чечерский пр-д, д. 1
(495) 717 2424, www.skoda-avtoruss.ru

Авто Сити
Новорижское ш., 9 км от МКАД
(495) 737 7778, www.autocity-sk.ru

АвтоСпецЦентр Внуково
Киевское ш., 5 км от МКАД
(495) 514 0707, www.autoskd.ru

АвтоСпецЦентр Каширка
Каширское ш., д. 45
(495) 792 3939, www.autoskd.ru

АвтоСпецЦентр Марьино
ул. Марьинский Парк, д. 1
(495) 792 3939, www.autoskd.ru

АвтоСпецЦентр на Обручева
ул. Обручева, д. 23, корп. 1
(495) 755 9990, www.autoskd.ru

АвтоСпецЦентр на Таганке
Сибирский пр-д, д. 2, стр. 43
(495) 780 8780, www.autoskd.ru

АвтоСпецЦентр Химки
Ленинградское ш., 1,5 км от МКАД, вл. 23
(495) 780 6868, www.autoskd.ru

Атлант-М Тушино
Строительный пр-д, д. 7а, корп. 11
(495) 780 9780, www.atlant-motors.ru

Вентус
ул. Мосфильмовская, д. 68
(495) 234 3913, www.ventus.ru

ГЕМА Моторс Запад
Московская обл., Одинцовский р-н, р/п Новоивановское, Можайское ш., д. 165
(495) 775 7770, www.gema-auto.ru

ГЕМА Моторс Проспект Мира
ул. Касаткина, д. 11, стр. 2
(495) 775 7778, www.gema-auto.ru

Пеликан-Авто
85 км МКАД, внешняя сторона, пересечение с Алтуфьевским шоссе
(495) 745 1551, www.skoda.pelican.ru

РОЛЬФ Магистральный
2-й Магистральный тупик, д. 5а
(495) 980 5959, www.rolf-skoda.ru

КРАСНОЗНАМЕНСК
ГЕМА Моторс М1
Московская область, Одинцовский р-н, г. Краснознаменск, Березовая аллея, д. 5
(495) 775 7788, www.gema-auto.ru

ПОДОЛЬСК
Олимпик Авто
пр-т Юных Ленинцев, д. 70
(495) 266 8206, www.olympic-auto.ru

СТУПИНО
Авто Тренд
ул. Транспортная, вл. 9
(495) 660 2228, www.avto-trend.ru

САНКТ-ПЕТЕРБУРГ
Авто-Гамма
Кушелевская дорога, д. 20
(812) 777 0353, www.avto-gamma.ru

Авто Премиум
ул. Ру斯塔вели, д. 25, корп. 2, лит. А
(812) 702 1002, www.auto-centr.com

Авто Премиум
ул. Хасанская, д. 5, корп. 2
(812) 326 2679, www.auto-centr.com

Авто Премиум
пр-т Энгельса, д. 33, корп. 1, лит. А
(812) 326 9770, www.auto-centr.com

ТАЛЛИНСКИЙ-АВТО
Старо-Паново, Таллинское ш., д. 157, лит. А
(812) 331-77-70, www.skoda-wagner.ru

Гриффин-Авто
ул. Симонова, 13, корп. 1
(812) 441 3939, www.griffin-auto.ru

Неон-Авто
ул. Оптиков, д. 3а
(812) 323 1111, www.skoda-wagner.ru

Пулково-Авто
ул. Стартовая, д. 5
(812) 331 7773, www.skoda-wagner.ru

РОЛЬФ Витебский
Витебский пр-т, д. 17, корп. 6
(812) 777 5555, www.skoda-vitebskiy.ru

Сигма Сервис
пр-т Маршала Блюхера, д. 69а
(812) 327 0088, www.sigma-service.ru

АБАКАН
Медведь-Юг
квартал Молодежный, 2в
(3902) 217 588, www.skoda.medved-ug.ru

АРТЁМ
Сумотори-Авто ФВ (сервисный партнер)
ул. Тульская, д. 2
(423) 260 00 07

АРХАНГЕЛЬСК
АВТО БРАВО
ул. Октябрь, д. 33, корп. 1
(8182) 462 525, www.avto-bravo.ru

АСТРАХАНЬ
Колесо
ул. Н. Островского, д. 148
(8512) 238 014, www.skoda-koleso.ru

БАРНАУЛ
АЕМ-Авто
ул. Попова, д. 165
(3852) 450 450, www.aem-avto.ru

БЕЛГОРОД
Моравия Моторс
пр-т Богдана Хмельницкого, д. 2056
(4722) 357 171, www.moravia-motors.ru

БРЯНСК
БН-Моторс
ул. Крыловская, д. 35
(4832) 670 730, www.skoda.bn-motors.ru

ВЕЛИКИЙ НОВГОРОД
АвтоВН
ул. Оптиков Санкт-Петербургская, д. 41, корп. 7
(8162) 739 914, www.avtovn.ru

ВЕРХНЯЯ ПЫШМА
Автогранд
ул. Петрова, д. 59б
(343) 384 84 54, www.sk-avtogrand.ru

ВЛАДИМИР
Млада-Авто
ул. Лакина, д. 1а
(4922) 430 057, www.mlada-auto.ru

ВОЛГОГРАД
АГАТ Виктория
пр-т Ленина, д. 118б
(8442) 781 888, www.agat-viktoria.ru

Волга-Раст-Октава
ул. Карла Либкнехта, д. 19а
(8442) 552 355, www.skoda.volga-rast.ru

ВОЛОГДА
АВТОЛИК
ул. Северная, д. 25
(8172) 271 333, www.autolik-s.ru

ВОРОНЕЖ
Автомир Богемия Воронеж
ул. Космонавтов, д. 6
(473) 233 0130, www.bogemia-vrn.ru

РИНГ СЕВЕР
7-й км автодороги Воронеж—Москва (напротив ТЦ «Сити-парк град») (473) 233 3388, www.ringsever.ru

ЕКАТЕРИНБУРГ
АСМОТО Славия
ул. Сибирский Тракт, д. 57
(343) 310 0003, www.asmotoslavia.ru

Европа Авто
пр-т Космонавтов, д. 6
(343) 373 7272, www.europa-avto.ru

ИВАНОВО
РАДАР Холдинг
ул. Фрунзе, д. 90
(4932) 587 722, www.radar-holding.ru

ИЖЕВСК
АСПЭК-Лидер
ул. Холмогорова, д. 9
(3412) 908 080, www.aspec-lider.ru

ИРКУТСК
Россо СК
ул. Ширямова, д. 23
(3952) 707 077, www.rosso-sk.ru

**ЙОШКАР-ОЛА**

ТрансТехСервис Плюс
Ул. Кирова, д. 26
(8362) 681 612, www.skoda-ttsplus.ru

КАЗАНЬ

Айрон Скаут
ул. Спартаковская, д. 12
(843) 202 0600, www.skoda-iron.ru

Прогресс Авто
ул. Маршала Чуйкова, 54в
(843) 514 11 11, www.skoda-progress.ru

ТрансТехСервис Авто
ул. Даурская, д. 18
(843) 526 7501, www.skoda-tts.ru

ТрансТехСервис Азино
пр-т Победы, д. 194
(843) 519 48 71, www.skoda-ttsazino.ru

КАЛИНИНГРАД

ОТТО КАР
Московский пр-т, д. 205
(4012) 577 997, www.otto-car.ru

КАЛУГА

Авто-Славия Калуга
ул. Автономная, д. 2
(4842) 926 060, www.avtoslavia.ru

КАМЕНСК-УРАЛЬСКИЙ

Европа Авто Каменск
(сервисный партнер)
ул. Каменская, д. 90
(3439) 396 363, www.euroopa-auto-kamensk.ru

КЕМЕРОВО

Автоцентр Славия
Октябрьский пр-т, д. 2а
(3842) 726 666, www.autocenter-slavia.ru

КИРОВ

Моторавто
ул. Московская, 106а
(8332) 628 000, www.skoda-motorauto.ru

КОСТРОМА

Милениум-Авто
ул. Галичская, д. 106
(4942) 358 080, www.milleniум-avto.ru

КРАСНОДАР

Юг-Авто Центр Краснодар
ул. Дзержинского, д. 102
(861) 202 5285, www.skoda.yug-avto.ru

Юг-Авто Центр

Адыгея, п. Яблоновский,
ул. Краснодарская, д. 3
(861) 202 5285, www.skoda.yug-avto.ru

АВТОПОРТ-КЛЮЧАВТО

ул. Крылатая, д. 12
(861) 266 1919, www.skoda.keyauto.ru

КРАСНОЯРСК

Гранада
ул. Маерчака, д. 109л
(391) 219 99 50

Медведь-Восток
пр-т Металлургов, д. 2м
(391) 212 8728,
www.skoda.medved-vostok.ru

КУРСК

Чешские Автомобили
ул. Энгельса, д. 173в, оф. 1
(4712) 730 303, www.cze-auto.ru

ЛИПЕЦК

Л Ринг
ул. 50 лет НЛМК, с. 24
(4742) 325 555, www.l-ring.ru

МАГНИТОГОРСК

Оптим Авто
ул. Зеленый Луг, д. 57
(3519) 490 404, www.optimavto.ru

МАЙКОП

Юг-Авто Майкоп
ул. Хакурате, д. 6486
(8772) 550 044,
www.skoda.yug-avto.ru

МИАСС

РАДА АВТО
Тургорское ш., д. 3/19
(3513) 265 100, www.radaavto.ru

МИНЕРАЛЬНЫЕ ВОДЫ

СтрелаАвто
Ставропольский край,
Минераловодский р-н,
автодорога «Кавказ», 347-й км.
(87922) 653 53, www.strela-avto.ru

МУРМАНСК

Север-Авто
ул. Домостроительная, д. 16, лит. АБ
(8152) 554 207, www.sevavto.ru

НАБЕРЕЖНЫЕ ЧЕЛНЫ

Гранд Авто
ул. Х. Туфана, д. 3
(8552) 534 200,
www.skoda-grandauto.ru

НИЖНИЙ НОВГОРОД

Автоцентр Злата
пр-т Ленина, д. 93
(831) 233 1111, www.zlata-nn.ru

Автоцентр Злата Нагорный

(автосалон)
ул. Родионова, д. 134
(831) 233 0111, www.zlata-nn.ru

Агат на Комсомольском

Комсомольское ш., д. 7в
(831) 299 93 90, www.agat-skoda.ru

Герон-Кар

ул. Июльских Дней, д. 1г
(831) 429 0102, www.geron-kar.ru

НИЖНИЙ ТАГИЛ

Европа Авто Тагил
Черноисточинское шоссе, д. 68/1
(3435) 471 201, www.euroopa-auto-nt.ru

НОВОКУЗНЕЦК

Арена Моторс
ул. Орджоникидзе, д. 24
(3843) 920 202, www.arena-motors.ru

НОВОРОССИЙСК

НОВОКАР ЮГ
Мысхакское ш., д. 48
(8617) 308 800, www.novocar-skoda.ru

НОВОСИБИРСК

Альт-Парк
ул. Петухова, д. 4/2
(383) 207 8916, www.alt-park.ru

ОМСК

Феникс Авто
ул. Суворова, д. 93
(3812) 512 010, www.skoda.fenix-auto.ru

ОРЕЛ

Возрождение Север
дер. Хардиково, ул. Лесная, д. 1а
(напротив ТЦ «РИО» на Московском шоссе)
(4862) 495 465,
www.skoda-voztrojdenie.ru

ОРЕНБУРГ

Автосалон Евразия
ул. Транспортная, д. 2/2
(3532) 404 900, www.avtoevrazia.ru

ОРСК

АЦ Каскад
пл. Гагарина, д. 1
(3537) 222 500, www.skoda-kaskad.ru

ПЕНЗА

Чешские Моторы
пр-т Победы, д. 33
(8412) 929 777, www.chmotor.ru

ПЕРМЬ

Авто Республика
ул. Героев Хасана, д. 105/3
(342) 259 4159,
www.avto-respublika.ru

ПРАГА МОТОРС

Космонавтов ш., д. 361
(342) 214 0000,
www.praga-motors.ru

ПЕТРОВЗАВОДСК

К-Моторс
Лесной пр., д. 55
(8142) 593 399, www.km-auto.ru

ПСКОВ

Авто Премиум
ул. Декабристов, д. 19
(8112) 290 203,
www.skoda-autopremium.ru

ПЯТИГОРСК

АРТА-М
ул. Ермолова, д. 48
(8793) 323 232, www.skoda.arta-m.ru

РОСТОВ-НА-ДОНУ

ААА Центр Моторс
Театральный пр-т, д. 606/341
(863) 305 0000,
www.aaamotors-skoda.ru

Л-Моторс

ул. Вавилова, д. 67д
(863) 237 2377, www.l-motors.gedon.ru

Эскадра

ул. Шолохова, д. 237
(863) 306 7575, www.eskadra-auto.ru

РЯЗАНЬ

Чехия Авто
ул. Есенина, д. 16
(4912) 955 558, www.chehia-avto.ru

САМАРА

Автомир Богемия Самара
ул. Антонова-Овсеенко, д. 46
(846) 331 0111, www.skoda.avtomir-bs.ru

Град-Авто

Южное ш., д. 14
(846) 331 1777, www.skoda-gradavto.ru

САРАНСК

Саранскмоторс АВТО
ул. Васенко, д. 21
(8342) 777 755, www.skoda.saranskmotors.ru

САРАТОВ

Авангард Авто
Усть-Курдюмское шоссе, 4-й км, стр. 1
(8452) 218-218, www.skoda-avangard.ru

Карсар

ул. Орджоникидзе, д. 131а
(8452) 729 999, www.carsar.ru

СЕВЕРОВИНСК

Авто Bravo С
(сервисный партнер)
Тепличный пр-д, д. 4
(8182) 462 525, www.avto-bravo.ru

СИМФЕРОПОЛЬ

Автодом Симферополь ЮГ
ул. Кечкетметская, д. 92
(0652) 248 348

БЛИК-АВТО

ул. Киевская, д. 165Б
(0652) 543 444, www.blik-auto.ru

СОЧИ

АТО-Моторс
ул. Конституции СССР, д. 48
(862) 290 1018, www.skoda-atomotors.ru

СМОЛЕНСК

С-Авто
пр-т Гагарина, д. 53
(4812) 535 353, www.skoda-s-auto.ru

СТАВРОПОЛЬ

Арта-М-Юг
ул. Октябрьская, д. 204
(8652) 500 026, www.arta-ug.ru

СТАРЫЙ ОСКОЛ

Моравия Центр
пр-т Алексея Угарова, д. 9
(4725) 378 000, www.moravia-center.ru

СТЕРЛИТАМАК

МС Моторс Юг
ул. Элеваторная, д. 39
(3473) 200 220, www.msmotorsyug.ru

СУРГУТ

ВМ Сургут
ул. Профсоюзная, д. 49/1
(3462) 503 603, www.vmsurgut-skoda.ru

СЫКТЫВКАР

Квета-Авто
Сысольское ш., д. 47
(8212) 314 333, www.kveta-auto.ru

ТАМБОВ

Авторитет
ул. Кавалерийская, 18а
(4952) 726 472, www.skoda-avtoritet.ru

ТВЕРЬ

Интер Кар
пр-т 50 лет Октября, д. 5
(4822) 656 562, www.interkar.ru

ТОЛЬЯТТИ

Премьера-Центр
ул. Спортивная, д. 22
(8482) 501 501, www.skoda.primjera.ru

ТОМСК

Томскавто
ул. Смирнова, д. 9, стр. 1
(3822) 780 078, www.euroauto.tom.ru

ТУЛА

Арсенал-Авто
ул. Октябрьская, д. 320
(4872) 381 860,
www.arsenal-avtocar.ru

ТЮМЕНЬ

ДИНА ПЛЮС
ул. Федюнинского, д. 51, корп. 1
(3452) 522 322, www.dinaplus.ru

Восток Моторс Тюмень

ул. Алебашевская, д. 11
(3452) 757 777,
www.skoda-vostokmotors.ru

УЛАН-УДЭ

Стрела Моторс
(сервисный партнер)
пр-т Автомобилистов, д. 1
(3012) 441 010

УЛЬЯНОВСК

МТМ-Авто
ул. Октябрьская, д. 51
(8422) 271 177, www.skoda.mtm-avto.ru

УФА

Барс-Авто
ул. Рязанская, д. 16
(347) 246 5252, www.barsavto-ufa.ru

МС Моторс

ул. Трамвайная, д. 1/5
(347) 226 0222, www.msmotors.ru

ХАБАРОВСК

Фортуна Карс (сервисный партнер)
ул. Морозова Павла Леонтьевича, д. 79
(4212) 474 702, www.vw-fortuna.ru

ЧЕБОКСАРЫ

ТТС-Чебоксары
Марпосадское ш., д. 29, стр. 1
(8352) 240 670, www.skoda-ttscheb.ru

ЧЕЛЯБИНСК

Легион Моторс
Копейское ш., д. 88/9
(351) 799 7996, www.legion-motors.ru

Чешский Дом

ул. Братьев Кашириных, д. 126, стр. 1
(351) 211 3400, www.che-dom.ru

Яромир Авто

Свердловский тракт, д. 5
(351) 211 4411, www.yaromiravto.ru

ЧЕРЕПЕВЕЦ

Прайм Моторс
дер. Солманское, ул. Центральная, 13в
(8202) 490 098, www.prime-motors.ru

ЯРОСЛАВЛЬ

Автомир Богемия Ярославль
Ленинградский пр-т, д. 33
(4852) 587 058, www.bogemia-yar.ru

Официальные дилеры ŠKODA



МОСКВА И МОСКОВСКАЯ ОБЛАСТЬ

AA Мэйджор Авто
Цветочный пр-д, д. 6
(495) 737 8998, www.autocity-sk.ru

Автомир Богемия Балашиха
Балашиха, Западная промзона, Энтузиастов ш., вл. 1а
(495) 266 5945, www.bogemia-skd.ru

Автомир Богемия Дмитровка
Дмитровское ш., д. 98, стр. 1
(495) 266 5932, www.bogemia-skd.ru

Автопрага Северо-Запад
ул. Коптевская, д. 71
(495) 308 9127, www.autopraga.ru

Автопрага Юг
1-й Дорожный пр-д, д. 4
(495) 308 9127, www.autopraga.ru

АВТОРУСЬ БУТОВО
Чечерский пр-д, д. 1
(495) 717 2424, www.skoda-avtoruss.ru

Авто Сити
Новорижское ш., 9 км от МКАД
(495) 737 7778, www.autocity-sk.ru

АвтоСпецЦентр Внуково
Киевское ш., 5 км от МКАД
(495) 514 0707, www.autoskd.ru

АвтоСпецЦентр Каширка
Каширское ш., д. 45
(495) 792 3939, www.autoskd.ru

АвтоСпецЦентр Марьино
ул. Марьинский Парк, д. 1
(495) 792 3939, www.autoskd.ru

АвтоСпецЦентр на Обручеве
ул. Обручева, д. 23, корп. 1
(495) 755 9990, www.autoskd.ru

АвтоСпецЦентр на Таганке
Сибирский пр-д, д. 2, стр. 43
(495) 780 8780, www.autoskd.ru

АвтоСпецЦентр Химки
Ленинградское ш., 1,5 км от МКАД, вл. 23
(495) 780 6868, www.autoskd.ru

Атлант-М Тушино
Строительный пр-д, д. 7а, корп. 11
(495) 780 9780, www.atlant-motors.ru

Вентус
ул. Мосфильмовская, д. 68
(495) 234 3913, www.ventus.ru

ГЕМА Моторс Запад
Московская обл., Одинцовский р-н, р/п Новоивановское, Можайское ш., д. 165
(495) 775 7770, www.gema-auto.ru

ГЕМА Моторс Проспект Мира
ул. Касаткина, д. 11, стр. 2
(495) 775 7778, www.gema-auto.ru

Пеликан-Авто
85 км МКАД, внешняя сторона, пересечение с Алтуфьевским шоссе
(495) 745 1551, www.skoda.pelican.ru

РОЛЬФ Магистральный
2-й Магистральный тупик, д. 5а
(495) 980 5959, www.rolf-skoda.ru

КРАСНОЗНАМЕНСК
ГЕМА Моторс М1
Московская область, Одинцовский р-н, г. Краснознаменск, Березовая аллея, д. 5
(495) 775 7788, www.gema-auto.ru

ПОДОЛЬСК
Олимпик Авто
пр-т Юных Ленинцев, д. 70
(495) 266 8206, www.olympic-auto.ru

СТУПИНО
Авто Тренд
ул. Транспортная, вл. 9
(495) 660 2228, www.avto-trend.ru

САНКТ-ПЕТЕРБУРГ
Авто-Гамма
Кушелевская дорога, д. 20
(812) 777 0353, www.avto-gamma.ru

Авто Премиум
ул. Ру斯塔вели, д. 25, корп. 2, лит. А
(812) 702 1002, www.auto-centr.com

Авто Премиум
ул. Хасанская, д. 5, корп. 2
(812) 326 2679, www.auto-centr.com

Авто Премиум
пр-т Энгельса, д. 33, корп. 1, лит. А
(812) 326 9770, www.auto-centr.com

ТАЛЛИНСКИЙ-АВТО
Старо-Паново, Таллинское ш., д. 157, лит. А
(812) 331-77-70, www.skoda-wagner.ru

Гриффин-Авто
ул. Симонова, 13, корп. 1
(812) 441 3939, www.griffin-auto.ru

Неон-Авто
ул. Оптиков, д. 3а
(812) 323 1111, www.skoda-wagner.ru

Пулково-Авто
ул. Стартовая, д. 5
(812) 331 7773, www.skoda-wagner.ru

РОЛЬФ Витебский
Витебский пр-т, д. 17, корп. 6
(812) 777 5555, www.skoda-vitebskiy.ru

Сигма Сервис
пр-т Маршала Блюхера, д. 69а
(812) 327 0088, www.sigma-service.ru

АБАКАН
Медведь-Юг
квартал Молодежный, 2в
(3902) 217 588, www.skoda.medved-ug.ru

АРТЁМ
Сумотори-Авто ФВ (сервисный партнер)
ул. Тульская, д. 2
(423) 260 00 07

АРХАНГЕЛЬСК
АВТО БРАВО
ул. Октябрь, д. 33, корп. 1
(8182) 462 525, www.avto-bravo.ru

АСТРАХАНЬ
Колесо
ул. Н. Островского, д. 148
(8512) 238 014, www.skoda-koleso.ru

БАРНАУЛ
АЕМ-Авто
ул. Попова, д. 165
(3852) 450 450, www.aem-avto.ru

БЕЛГОРОД
Моравия Моторс
пр-т Богдана Хмельницкого, д. 2056
(4722) 357 171, www.moravia-motors.ru

БРЯНСК
БН-Моторс
ул. Крыловская, д. 35
(4832) 670 730, www.skoda.bn-motors.ru

ВЕЛИКИЙ НОВГОРОД
АвтоВН
ул. Оптиков Санкт-Петербургская, д. 41, корп. 7
(8162) 739 914, www.avtovn.ru

ВЕРХНЯЯ ПЫШМА
Автогранд
ул. Петрова, д. 59б
(343) 384 84 54, www.sk-avtogrand.ru

ВЛАДИМИР
Млада-Авто
ул. Лакина, д. 1а
(4922) 430 057, www.mlada-auto.ru

ВОЛГОГРАД
АГАТ Виктория
пр-т Ленина, д. 118б
(8442) 781 888, www.agat-viktoria.ru

Волга-Раст-Октава
ул. Карла Либкнехта, д. 19а
(8442) 552 355, www.skoda.volga-rast.ru

ВОЛОГДА
АВТОЛИК
ул. Северная, д. 25
(8172) 271 333, www.autolik-s.ru

ВОРОНЕЖ
Автомир Богемия Воронеж
ул. Космонавтов, д. 6
(473) 233 0130, www.bogemia-vrn.ru

РИНГ СЕВЕР
7-й км автодороги Воронеж—Москва (напротив ТЦ «Сити-парк град») (473) 233 3388, www.ringsever.ru

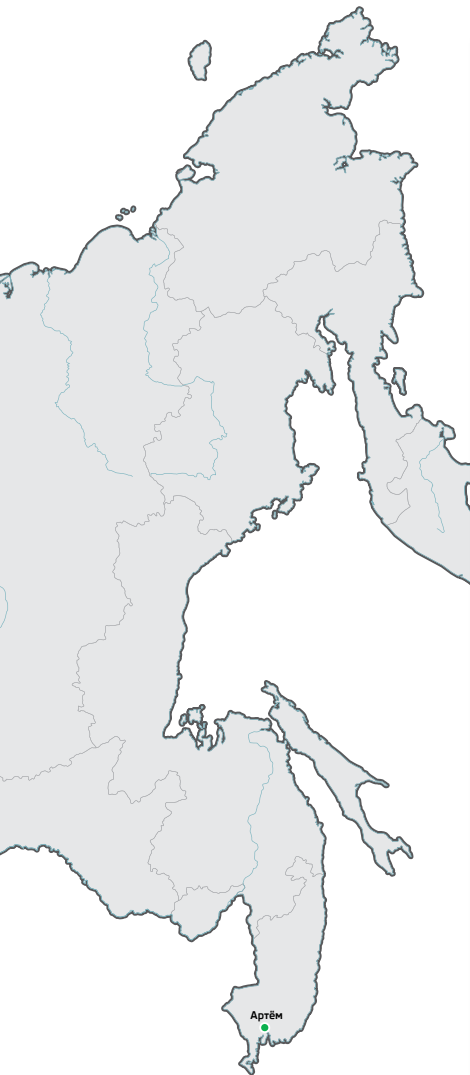
ЕКАТЕРИНБУРГ
АСМОТО Славия
ул. Сибирский Тракт, д. 57
(343) 310 0003, www.asmotoslavia.ru

Европа Авто
пр-т Космонавтов, д. 6
(343) 373 7272, www.europa-avto.ru

ИВАНОВО
РАДАР Холдинг
ул. Фрунзе, д. 90
(4932) 587 722, www.radar-holding.ru

ИЖЕВСК
АСПЭК-Лидер
ул. Холмогорова, д. 9
(3412) 908 080, www.aspec-lider.ru

ИРКУТСК
Россо СК
ул. Ширямова, д. 23
(3952) 707 077, www.rosso-sk.ru

**КОСТРОМА**

Милениум-Авто
ул. Галичская, д. 106
(4942) 358 080, www.milennium-avto.ru

КРАСНОДАР

Юг-Авто Центр Краснодар
ул. Дзержинского, д. 102
(861) 202 5285, www.skoda.yug-avto.ru

Юг-Авто Центр
Адыгея, п. Яблоновский,
ул. Краснодарская, д. 3
(861) 202 5285, www.skoda.yug-avto.ru

АВТОПОРТ-КЛЮЧАВТО
ул. Крылатая, д. 12
(861) 266 1919, www.skoda.keyauto.ru

КРАСНОЯРСК

Гранада
ул. Маерчака, д. 109л
(391) 219 99 50

Медведь-Восток
пр-т Металлургов, д. 2м
(391) 212 8728,
www.skoda.medved-vostok.ru

КУРСК

Чешские Автомобили
ул. Энгельса, д. 173в, оф. 1
(4712) 730 303, www.cze-auto.ru

ЛИПЕЦК

Л Ринг
ул. 50 лет НЛМК, с. 24
(4742) 325 555, www.l-ring.ru

МАГНИТОГОРСК

Оптим Авто
ул. Зеленый Лог, д. 57
(3519) 490 404, www.optimavto.ru

МАЙКОП

Юг-Авто Майкоп
ул. Хакурате, д. 6486
(8772) 550 044,
www.skoda.yug-avto.ru

МИАСС

РАДА АВТО
Тургорское ш., д. 3/19
(3513) 265 100, www.radaavto.ru

МИНЕРАЛЬНЫЕ ВОДЫ

СтрелаАвто
Ставропольский край,
Минераловодский р-н,
автодорога «Кавказ», 347-й км.
(87922) 653 53, www.strela-avto.ru

МУРМАНСК

Север-Авто
ул. Домостроительная, д. 16, лит. АБ
(8152) 554 207, www.sevavto.ru

НАБЕРЕЖНЫЕ ЧЕЛНЫ

Гранд Авто
ул. Х. Туфана, д. 3
(8552) 534 200,
www.skoda-grandauto.ru

НИЖНИЙ НОВГОРОД

Автоцентр Злата
пр-т Ленина, д. 93
(831) 233 1111, www.zlata-nn.ru

Автоцентр Злата Нагорный
(автосалон)
ул. Родионова, д. 134
(831) 233 0111, www.zlata-nn.ru

Агат на Комсомольском
Комсомольское ш., д. 7в
(831) 299 93 90, www.agat-skoda.ru

Герон-Кар
ул. Июльских Дней, д. 1г
(831) 429 0102, www.geron-kar.ru

НИЖНИЙ ТАГИЛ

Европа Авто Тагил
Черноисточинское шоссе, д. 68/1
(3435) 471 201, www.euroapa-auto-nt.ru

НОВОКУЗНЕЦК

Арена Моторс
ул. Орджоникидзе, д. 24
(3843) 920 202, www.arena-motors.ru

НОВОРОССИЙСК

НОВОКАР ЮГ
Мысхакское ш., д. 48
(8617) 308 800, www.novocar-skoda.ru

НОВОСИБИРСК

Альт-Парк
ул. Петухова, д. 4/2
(383) 207 8916, www.alt-park.ru

ОМСК

Феникс Авто
ул. Суворова, д. 93
(3812) 512 010, www.skoda.fenix-auto.ru

ОРЕЛ

Возрождение Север
дер. Хардиково, ул. Лесная, д. 1а
(напротив ТЦ «РИО» на Московском шоссе)
(4862) 495 465,
www.skoda-voztrojdenie.ru

ОРЕНБУРГ

Автосалон Евразия
ул. Транспортная, д. 2/2
(3532) 404 900, www.avtoevrazia.ru

ОРСК

АЦ Каскад
пл. Гагарина, д. 1
(3537) 222 500, www.skoda-kaskad.ru

ПЕНЗА

Чешские Моторы
пр-т Победы, д. 33
(8412) 929 777, www.chmotor.ru

ПЕРМЬ

Авто Республика
ул. Героев Хасана, д. 105/3
(342) 259 4159,
www.avto-respublika.ru

ПРАГА МОТОРС

Космонавтов ш., д. 361
(342) 214 0000,
www.praga-motors.ru

ПЕТРОЗАВОДСК

К-Моторс
Лесной пр., д. 55
(8142) 593 399, www.km-auto.ru

ПСКОВ

Авто Премиум
ул. Декабристов, д. 19
(8112) 290 203,
www.skoda-autopremium.ru

ПЯТИГОРСК

АРТА-М
ул. Ермолова, д. 48
(8793) 323 232, www.skoda.arta-m.ru

РОСТОВ-НА-ДОНУ

ААА Центр Моторс
Театральный пр-т, д. 606/341
(863) 305 0000,
www.aaamotors-skoda.ru

Л-Моторс

ул. Вавилова, д. 67д
(863) 237 2377, www.l-motors.gedon.ru

Эскадра

ул. Шолохова, д. 237
(863) 306 7575, www.eskadra-auto.ru

РЯЗАНЬ

Чехия Авто
ул. Есенина, д. 16
(4912) 955 558, www.chehia-avto.ru

САМАРА

Автомир Богемия Самара
ул. Антонова-Овсеенко, д. 46
(846) 331 0111, www.skoda.avtomir-bs.ru

Град-Авто

Южное ш., д. 14
(846) 331 1777, www.skoda-gradavto.ru

САРАНСК

Саранскмоторс АВТО
ул. Васенко, д. 21
(8342) 777 755, www.skoda.saranskmotors.ru

САРАТОВ

Авангард Авто
Усть-Курдюмское шоссе, 4-й км, стр. 1
(8452) 218-218, www.skoda-avangard.ru

Карсар

ул. Орджоникидзе, д. 131а
(8452) 729 999, www.carsar.ru

СЕВЕРОВИНСК

Авто Bravo С
(сервисный партнер)
Тепличный пр-д, д. 4
(8182) 462 525, www.avto-bravo.ru

СИМФЕРОПОЛЬ

Автодом Симферополь ЮГ
ул. Кечкеметская, д. 92
(0652) 248 348

БЛИК-АВТО

ул. Киевская, д. 1655
(0652) 543 444, www.blik-auto.ru

СОЧИ

АТО-Моторс
ул. Конституции СССР, д. 48
(862) 290 1018, www.skoda-atomotors.ru

СМОЛЕНСК

С-Авто
пр-т Гагарина, д. 53
(4812) 535 353, www.skoda-s-auto.ru

СТАВРОПОЛЬ

Арта-М-Юг
ул. Октябрьская, д. 204
(8652) 500 026, www.arta-ug.ru

СТАРЫЙ ОСКОЛ

Моравия Центр
пр-т Алексея Угарова, д. 9
(4725) 378 000, www.moravia-center.ru

СТЕРЛИТАМАК

МС Моторс Юг
ул. Элеваторная, д. 39
(3473) 200 220, www.msmotorsyug.ru

СУРГУТ

ВМ Сургут
ул. Профсоюзная, д. 49/1
(3462) 503 603, www.vmsurgut-skoda.ru

СЫКТЫВКАР

Квета-Авто
Сысольское ш., д. 47
(8212) 314 333, www.kveta-auto.ru

ТАМБОВ

Авторитет
ул. Кавалерийская, 18а
(4952) 726 472, www.skoda-avtoritet.ru

ТВЕРЬ

Интер Кар
пр-т 50 лет Октября, д. 5
(4822) 656 562, www.interkar.ru

ТОЛЬЯТТИ

Премьера-Центр
ул. Спортивная, д. 22
(8482) 501 501, www.skoda.primjera.ru

ТОМСК

Томскавто
ул. Смирнова, д. 9, стр. 1
(3822) 780 078, www.euroauto.tom.ru

ТУЛА

Арсенал-Авто
ул. Октябрьская, д. 320
(4872) 381 860,
www.arsenal-avtocar.ru

ТЮМЕНЬ

ДИНА ПЛЮС
ул. Фёдоровского, д. 51, корп. 1
(3452) 522 322, www.dinaplus.ru

Восток Моторс Тюмень

ул. Алебашевская, д. 11
(3452) 757 777,
www.skoda-vostokmotors.ru

УЛАН-УДЭ

Стрела Моторс
(сервисный партнер)
пр-т Автомобилистов, д. 1
(3012) 441 010

УЛЬЯНОВСК

МТМ-Авто
ул. Октябрьская, д. 51
(8422) 271 177, www.skoda.mtm-avto.ru

УФА

Барс-Авто
ул. Рязанская, д. 16
(347) 246 5252, www.barsavto-ufa.ru

МС Моторс

ул. Трамвайная, д. 1/5
(347) 226 0222, www.msmotors.ru

ХАБАРОВСК

Фортуна Карс (сервисный партнер)
ул. Морозова Павла Леонтьевича, д. 79
(4212) 474 702, www.vv-fortuna.ru

ЧЕБОКСАРЫ

ТТС-Чебоксары
Марпосадское ш., д. 29, стр. 1
(8352) 240 670, www.skoda-ttscheb.ru

ЧЕЛЯБИНСК

Легион Моторс
Копейское ш., д. 88/9
(351) 799 7996, www.legion-motors.ru

Чешский Дом

ул. Братьев Кашириных, д. 126, стр. 1
(351) 211 3400, www.che-dom.ru

Яромир Авто

Свердловский тракт, д. 5
(351) 211 4411, www.yaromiravto.ru

ЧЕРЕПОВЕЦ

Прайм Моторс
дер. Солманское, ул. Центральная, 13в
(8202) 490 098, www.prime-motors.ru

ЯРОСЛАВЛЬ

Автомир Богемия Ярославль
Ленинградский пр-т, д. 33
(4852) 587 058, www.bogemia-yar.ru

ЙОШКАР-ОЛА

ТрансТехСервис Плюс
Ул. Кирова, д. 26
(8362) 681 612, www.skoda-ttsplus.ru

КАЗАНЬ

Айрон Скаут
ул. Спартаковская, д. 12
(843) 202 0600, www.skoda-iron.ru

Прогресс Авто

ул. Маршала Чуйкова, 54в
(843) 514 11 11, www.skoda-progress.ru

ТрансТехСервис Авто

ул. Даурская, д. 18
(843) 526 7501, www.skoda-tts.ru

ТрансТехСервис Азино

пр-т Победы, д. 194
(843) 519 48 71, www.skoda-ttsazino.ru

КАЛИНИНГРАД

ОТТО КАР
Московский пр-т, д. 205
(4012) 577 997, www.otto-car.ru

КАЛУГА

Авто-Славия Калуга
ул. Автономильная, д. 2
(4842) 926 060, www.avtoslavia.ru

КАМЕНСК-УРАЛЬСКИЙ

Европа Авто Каменск
(сервисный партнер)
ул. Каменская, д. 90
(3439) 396 363, www.euroapa-auto-kamensk.ru

КЕМЕРОВО

Автоцентр Славия
Октябрьский пр-т, д. 2а
(3842) 726 666, www.autocenter-slavia.ru

КИРОВ

Моторавто
ул. Московская, 106а
(8332) 628 000, www.skoda-motorauto.ru

Читайте в следующих номерах ŠKODA Magazine



СТИЛЬ ЖИЗНИ

Жить будет!

1202 SANITA:
ŠKODA НА ОХРАНЕ ЗДОРОВЬЯ
ТРУДЯЩИХСЯ.



ТЕНДЕНЦИИ

Сетевые технологии

КАК УСТРОЕНА ЭЛЕКТРИЧЕСКАЯ СИСТЕМА
СОВРЕМЕННОГО АВТОМОБИЛЯ.

ŠKODAMagazine
РОССИЙСКОЕ ИЗДАНИЕ
№4 (24), декабрь 2015

Учредитель

ООО «ФОЛЬКСВАГЕН Груп Рус»,
Россия, 248926, Калужская обл.,
г. Калуга, ул. Автомобильная, д. 1,
тел.: (499) 957 0000

Издатель

ООО «ФОЛЬКСВАГЕН Груп Рус»
совместно с ООО «АЛФ Медиа»

Менеджер проекта

Тимур Алиев

Главный редактор

Сергей Л. Шерстенников

Редакционный совет

Любомир Найман (председатель)
Михаил Капралов (главный художник)
Александр Фёдоров

Для писем:

117845, Москва, ул. Обручева, 30/1,
редакция ŠKODA Magazine.
Тел.: (499) 957 0000
e-mail: magazine@skoda-auto.ru
Internet: www.skoda-auto.ru

Над номером работали:

Малика Абдуллаева, Максим
Афанасьев, Марина Березина, Дмитрий
Брунов, Александр Ващилин, Ульяна
Верещагина, Лукаш Дейдар, Майя Гомес,
Роман Горожий, Ксения Исаева, Андрей
Ковтун, Витезлав Кодим, Наталья
Костюкович, Дарья Кузнецова, Иван
Кузнецов, Екатерина Луговская, Дмитрий
Мансуров, Лукаш Нахтманн, Сергей
Панкратов, Алексей Пешков, Михаил
Позднышев, Штепан Рехак, Юлия Рубан,
Вадим Селенин, Анастасия Сенькова,
Эбинек Страшкраба, Алексей Сулима,
Ольга Фирсова, Светлана Шаманова,
Илья Шейхон, Ивета Штербикова.

Перепечатная подготовка, верстка и цветоделение: ООО «АЛФ Медиа»

Отпечатано

в типографии «Пушкинская площадь»

Журнал зарегистрирован Роскомнадзором.
Свидетельство о регистрации
ПИ №ФС77-40301.
Перепечатка допускается только
с письменного согласия редакции (издателя).
Редакция не несёт ответственности
за содержание рекламных объявлений.
Распространяется бесплатно.

Тираж 15 030 экз.



НОВЫЙ ŠKODA YETI HOCKEY EDITION. ХОККЕЙ В КАЖДОМ!



Yeti выходит на лёд!

В команде **ŠKODA** пополнение — новый полноприводный игрок **Yeti Hockey Edition!** Благодаря системе полного привода вам не страшны даже самые сложные маршруты, а с режимом off-road вы всегда будете чувствовать себя уверенно на крутых виражах!

Yeti Hockey Edition — серьёзный соперник, который настроен только на победу! Болите за хоккей вместе с автомобилями **ŠKODA!**

Ждём вас и вашу семью на тест-драйв в салонах официальных дилеров **ŠKODA.**



Сиденья
VarioFlex



Биксеноновые фары,
светодиодные ходовые
огни



Система полного
привода и режим
off-road



Мультимедийные
системы нового
поколения



Эксклюзивные литые
диски Matterhorn

HOCKEY X EDITION

www.skoda-auto.ru

Офф-роад. Маттерхорн. Хоккейная версия. Система полного привода входит в комплектацию Yeti 1.8 TSI Hockey Edition. Изображенный в рекламе автомобиль оснащен дополнительным оборудованием, которое устанавливается за отдельную плату.





ПЕРВОЕ В МИРЕ МОТОРНОЕ МАСЛО ИЗ ПРИРОДНОГО ГАЗА, А НЕ ИЗ НЕФТИ

НОВЫЙ ВЗГЛЯД НА ЗАЩИТУ ВАШЕГО ДВИГАТЕЛЯ

Shell
HELIX ULTRA
with PUREPLUS Technology



ОДОБРЕННЫЙ ПОСТАВЩИК ДИЛЕРСКОЙ СЕТИ ŠKODA