

ŠKODA MAGAZINE

Каталог марки в России. www.skoda-auto.ru

ПРИЗОВАЯ ТРОЙКА



Специальная
версия



В ОЖИДАНИИ БУДУЩИХ ВПЕЧАТЛЕНИЙ



ŠKODA
SIMPLY CLEVER



Мы измеряем жизнь приключениями и путешествиями, поэтому всегда ищем новые пути и надёжных спутников, с которыми можно разделить любые эмоции и дороги. И ваша ŠKODA — тот самый напарник, в котором вы никогда не будете сомневаться. Её две пары колёс уже готовы к любым поворотам и не подведут в самом непредсказуемом приключении.

Позаботьтесь о них с пакетом аксессуаров «Стильная забота о колёсах». Планируйте новые маршруты и не беспокойтесь о правильном хранении шин и колёс.

ПАКЕТ АКСЕССУАРОВ «СТИЛЬНАЯ ЗАБОТА О КОЛЁСАХ»

- > Комплект колёсных болтов-секреток
- > Четыре тканевых чехла для хранения шин и колёс в сборе
- > Оригинальные колпачки для колёсных вентиляей



Пакет аксессуаров «Стильная забота о колёсах» предназначен для моделей SUPERB, OCTAVIA, YETI и RAPID. По вопросам приобретения обращайтесь в салоны официальных дилеров ŠKODA. Артикул для заказа пакета — 000073900F. Реклама.

8 800 555 01 01

SKODA-AUTO.RU

СОДЕРЖАНИЕ



ЧТО НОВОГО?

02 ПРАЗДНИК В КАЛУГЕ

На российском заводе концерна Volkswagen выпустили 150-тысячный ŠKODA Rapid.

04 ДОБРАЯ ТРАДИЦИЯ

Чешская марка продолжает помогать «Детским деревням — SOS».

08 ПО ВСЕМ НАПРАВЛЕНИЯМ

Репортаж со стенда ŠKODA на Женевском автосалоне.

АВТОМОБИЛЬ

16 ХОЛОДНЫЙ РАСЧЁТ

Чем хороши автомобили спецсерии Hockey Edition.

ДОРОГА

34 ТЕХНИКА НА ГРАНИ

Музей в Праге, который нельзя обойти вниманием.

ТЕНДЕНЦИИ

48 КОМПЕТЕНТНОЕ МНЕНИЕ

Технические специалисты отвечают на вопросы читателей.

50 И СНОВА ЛУЧШИЙ!

ŠKODA подвела итоги 2018 года.

54 ОЖИДАНИЯ И РЕАЛЬНОСТЬ

Ян Прохазка, глава марки ŠKODA в России, о ситуации на автомобильном рынке.

СТИЛЬ ЖИЗНИ

58 ИГРА СО ЗРИТЕЛЯМИ

Интервью с легендой хоккея Владиславом Третьяком.

СТИЛЬ ЖИЗНИ

64 ЛЮКС С ПРИСТАВКОЙ «СУПЕР»

ŠKODA 110 LS, образец чехословацкого автопрома 1970-х.

76 ПРОДУКТ ПРОПАГАНДЫ

Готовим тайскую лапшу пад-тай.

80 ПАРТНЁРЫ МАРКИ

Официальные дилеры ŠKODA.

#чтонового #автомобиль #дорога #тенденции #стильжизни

НОВОСТИ



ПРАЗДНИК В КАЛУГЕ

На заводе Volkswagen Group Rus в Калуге отметили очередную славную веху: в России выпущен 150-тысячный ŠKODA Rapid. Автомобиль в комплектации Monte Carlo оснащен двигателем 1.4 TSI мощностью 125 л.с., автоматической коробкой передач и имеет двухцветную окраску: кузов — красный Tornado, крыша — черная. ŠKODA Rapid производят на Калужском предприятии по полному циклу, со сваркой и окраской кузовов. Rapid встал на конвейер в 2014 году и быстро получил звание самого популярного автомобиля чешской марки в России. «Эта модель стала верным и надежным другом нашим клиентам и их семьям, которые в первую очередь ценят ее за функциональность, превосходную практичность и рекордную вместительность», — прокомментировал событие Ян Прохазка, глава марки ŠKODA в России.

ПЕРВЫЙ МАССОВЫЙ

55 лет назад, весной 1964 года, ŠKODA приступила к выпуску принципиально новой модели — 1000 MB. Цифровой индекс говорил об объеме мотора, буквы MB — месте выпуска, городе Млада-Болеславе. 1000 MB, в отличие от предшественницы, модели Octavia, получила заднее расположение двигателя и легкий несущий кузов: конструкторам удалось отказаться от рамы. Мотор (изначально мощностью 37 л.с., позднее — 43 л.с.) имел не совсем характерное для машин с задним расположением двигателя жидкостное охлаждение (более надежное летом и комфортное для прогрева салона зимой) и легкий алюминиевый блок цилиндров (очень прогрессивное решение для того времени). ŠKODA 1000 MB, по сути, стала первой доступной для населения моделью в социалистической Чехословакии, хоть и оценивалась примерно в 30 среднемесячных зарплат. С 1964 по 1969 год было произведено 443 000 экземпляров модели. Больше половины из них ушло на экспорт. В СССР машины не поставлялись, зато в Советском Союзе, на Кавказе, жарой и горами испытывали пробные образцы.



ПАРТНЁРСТВО ПРОДОЛЖИТСЯ



Как известно, история автомобильной марки ŠKODA ведет отсчет с конца XIX века, когда в Млада-Болеславе был начат выпуск велосипедов. К двухколесным транспортным средствам, приводимым в движение мускульной силой человека, чешский бренд до сих пор равнодушен. Летом 2018 года ŠKODA в 15-й раз выступила главным автомобильным партнером «Тур де Франс» — самой сложной и известной велогонки в мире, а этой весной было объявлено, что стороны (гонку представляет ее организатор — французская компания A.S.O.) договорились о продлении сотрудничества до 2023 года. «Тур де Франс» — одно из самых популярных спортивных состязаний на планете. Подсчитано, что в 2018 году за ходом гонки следили около 1,4 млрд человек.

#достижения #дизайн #партнёрство



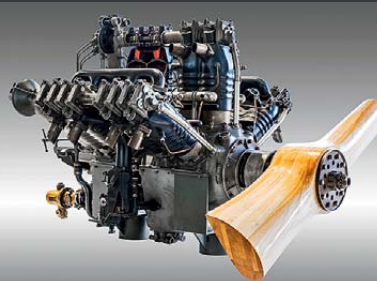
500 000 SUPERB ТРЕТЬЕГО ПОКОЛЕНИЯ

С конвейера завода компании ŠKODA в чешском городе Квасины сошел 500-тысячный Superb третьего современного поколения, производство которого стартовало здесь же в марте 2015 года. Большая часть из этого полумиллиона «Супербов» — 358 200 единиц — была собрана в Квасинах, кроме того, выпуск модели в настоящее время налажен на предприятиях в Казахстане, на Украине, в Индии и Китае. В Россию Superb в двух типах кузова — седан (лифтбек) и универсал (Combi) — поставляют исключительно из Чехии. Superb — флагман модельного ряда ŠKODA, на 280-сильном полноприводном седане в исполнении Laurin & Klement передвигается президент Чешской Республики Милош Земан. Кстати, в 2018 году двумя заводами ŠKODA, расположенными на территории Чехии, в Квасинах и Млада-Болеславе, за 12 месяцев было произведено рекордное количество автомобилей разных моделей — 886 103 штуки (включая 100 975 машин марки SEAT). А еще ŠKODA выпустила в Чехии за год сотни тысяч двигателей и коробок передач, которые используются на разных моделях концерна Volkswagen.



У ИСТОКОВ АВИАЦИИ

Экспозиция, открытая в начале года в заводском музее ŠKODA в городе Млада-Болеславе, посвящена малоизвестной главе в истории чешского бренда — выпуску авиационных двигателей. Компания Laurin & Klement, которая в середине 1920-х стала частью машиностроительного объединения ŠKODA, приступила к их разработке и выпуску в 1909 году одной из первых в мире. А в 1920-х годах компания наладила производство авиамоторов по лицензии французской марки Loggaine-Dietrich. В частности, один такой двигатель, датированный 1926 годом, был предоставлен для выставки Чешским национальным музеем. Мотор имеет 12 цилиндров, расположенных W-образно, объем 24,4 л и мощность 450 л.с. при 1850 об./мин. О надежности продукции говорит такой факт: на самолете Letov Š-16 с двигателем, сделанным в Млада-Болеславе, подполковник Ярослав Скала в 1927 году совершил полет из Праги в Токио.



#развитие #рекорды #безопасность #итоги

БЕНЗОКОЛОНКА? ЭЛЕКТРОЗАПРАВКА!

Будущее, по крайней мере в Европе, видится электромобильным. Все меньше машин будут потреблять традиционное топливо, сделанное из нефти, все больше автомобилей начнут использовать для движения электричество, накопленное в батареях. АЗС в Европе хватает, а вот число зарядных станций будет увеличиваться. Делая шаг навстречу будущему, ŠKODA проводит испытания зарядной инфраструктуры в Млада-Болеславе, где расположены главный завод и штаб-квартира компании. В тестовый цикл уже включено более 300 «зарядных точек», работающих в закрытом (пока «только для своих») режиме. До 2025 года в Млада-Болеславе, Квасинах и Врхлаби — чешских городах, где у марки имеются производственные мощности, — должно быть уже 7000 точек для подзарядки электромобилей, на которые сотрудники компании скоро начнут пересаживаться.



Добрая традиция

У МАРКИ ŠKODA ЕСТЬ ДАВНИЙ СОЦИАЛЬНЫЙ ПАРТНЁР — РОССИЙСКИЙ КОМИТЕТ «ДЕТСКИЕ ДЕРЕВНИ — SOS». ЭТА ОРГАНИЗАЦИЯ ЗАБОТИТСЯ О РЕБЯТАХ, ОСТАВШИХСЯ ПО РАЗНЫМ ПРИЧИНАМ БЕЗ ПОПЕЧЕНИЯ РОДИТЕЛЕЙ, А ŠKODA БЕЗВОЗМЕЗДНО ПРЕДОСТАВЛЯЕТ ЕЙ АВТОМОБИЛИ, КОТОРЫЕ ПОМОГАЮТ СДЕЛАТЬ ПОВСЕДНЕВНУЮ ЖИЗНЬ ДЕТЕЙ БОЛЕЕ КОМФОРТНОЙ.



РОССИЙСКИЙ КОМИТЕТ «ДЕТСКИЕ ДЕРЕВНИ — SOS»

был учрежден в 1994 году. Основные направления работы организации — «Детские деревни — SOS» (семейная форма опеки детей, по разным причинам оставшихся без попечения родителей) и профилактика социального сиротства (поддержка неблагополучных семей). За 20 с лишним лет работы российского комитета были построены шесть «Детских деревень — SOS»: в поселке Томилино (Подмосковье), городе Пушкине (под Санкт-Петербургом), селе Лаврово (под Орлом), Кандалаксе (под Мурманском), а также в Пскове и Вологде. В настоящее время в российских «Детских деревнях — SOS» воспитываются около 660 детей. В трех регионах России (Санкт-Петербург, Мурманск и Орловская область) работают Дома молодежи, в которых выпускники «Детских деревень — SOS» проходят подготовку ко взрослой жизни.



Вологда. Типичная российская «Детская деревня — SOS». Типичные ребята. И автомобиль тоже типичный, марки ŠKODA.



Сотрудничество ŠKODA AUTO Россия и «Детских деревень — SOS» началось в 2011 году, когда благотворительной организации были переданы в безвозмездное пользование первые два автомобиля. С тех пор парк машин регулярно расширяется и обновляется. Так, в 2018 году Детским деревням было передано шесть полноприводных внедорожников Kodiaq и шесть лифтбеков Octavia; всего же в распоряжении организации 13 автомобилей. Примечательно, что в московском офисе трудится только одна машина, да и та не персональная, а скорее «разгонная» — мотается по городу и по стране, помогая решать организационные вопросы. Все остальные автомобили заняты обслуживанием детей: тех, кто уже живет в Деревнях или может там оказаться в обозримом будущем.

«Детские деревни — SOS» — международный проект с длинной историей. Отсчет ведется с 1949 года, когда австриец Герман Гмайнер на собственноручно собранные небольшие частные пожертвования создал альтернативу государственным учреждениям для сирот, которых в послевоенной

Европе было очень много. В наши дни существует более 550 Деревень в 135 странах мира, а под патронатом организации находится около 700 тыс. детей.

Первая российская «Детская деревня — SOS» была открыта в 1996 году в подмосковном поселке Томилино (более точный адрес такой: Томилино, улица Гмайнера), а сейчас в стране шесть Деревень (подробности в справке). Типичная «Детская деревня — SOS» в России представляет собой поселок из 10–14 домов на обособленной территории. На каждый дом-коттедж приходится одна приемная многодетная SOS-семья: пять-восемь детей разного возраста и пола, оставшихся без попечения родителей, и «профессиональный замещающий родитель», так называемая SOS-мама (у мам, как правило, есть помощницы). Дети помогают вести хозяйство, ходят в обычные детские сады и школы, в кружки и секции, общаются со сверстниками, причем круг знакомых не ограничивается Деревней. То есть ребята живут как в обычных семьях и намного лучше, чем в детских домах, знают жизнь за пределами воспитавшего их учреждения. Социализация для детей не менее важна, чем одни только теплые человеческие отношения.

#добрыдела #социальныепроекты

ДЕТСКИЕ ДЕРЕВНИ

Это дом Труфановых. Дети, правда, сохранили свои фамилии, с которыми они поступили в новую семью. SOS-мама — Мария Владимировна. Ее мужа Михаила Михайловича нет на фотографиях: «папа» на работе. Он переехал ради ребят в другой город, но место службы менять не стал.



ŠKODA регулярно приезжает к детям в гости: привозит с собой подарки и журналистов, которые потом рассказывают людям о существовании «Детских деревень — SOS». Кстати, помощь частных лиц — простых людей, готовых пожертвовать 100, 500 или 1000 рублей в месяц, — является важнейшей статьёй финансирования «Детских деревень — SOS». Кроме того, организации помогает государство (на содержание детей, оставшихся без опеки родителей, в бюджете предусмотрены средства) и спонсоры. ŠKODA — один из партнеров. Главный автомобильный, если так можно выразиться.

В январе 2019 года ŠKODA приехала с подарками в «Детскую деревню — SOS Вологда». После концерта, который дали воспитанники, гости из Москвы пошли в семью Труфановых. Хозяйка дома — Мария Владимировна (SOS-мама) и ее муж Михаил Михайлович. Вообще, классическая SOS-семья не подразумевает обязательное наличие «папы», далеко не каждый мужчина готов взвалить на себя заботу о чужих детях, но если «папа» у «мамы» есть и готов жить в Деревне, это только приветствуется.

#ВЗЯТЬПОДКРЫЛО #ИНДИВИДУАЛЬНЫЙПОЛХОД

Марии Владимировне и Михаилу Михайловичу за 50, свои дети выросли: у пары двое сыновей и уже четверо внуков. До 2016 года Труфановы жили в городе Грязовец Вологодской области, в своей квартире, вместе с тремя приемными детьми (двое старших приемных, тоже воспитанных ими, уже отделились). Однажды Мария Владимировна была на собрании приемных матерей, проводимом органами опеки, где услышала, что «Детские деревни — SOS» ищут приемные семьи, которые хотели бы взять еще больше детей и готовы ради этого переехать в Вологду.

В том же 2016 году Труфановы обосновались в Вологде. Теперь они занимают двухэтажный пятикомнатный дом площадью 170 кв. м на территории Детской деревни, а в семье уже восемь приемных ребят: две девочки, восьми и десяти лет, и шесть мальчиков в возрасте от восьми до 17 лет. Среди них — два родных брата, Саша и Женя. Воспитывать родных братьев и сестер вместе — принцип «Детских деревень — SOS». В государственных учреждениях это требование — не разлучать родных людей — тоже существует, но не всегда соблюдается, причем по разным причинам. Напри-



мер, потому что одного ребенка проще устроить в приемную семью, чем сразу двоих, а детские дома в России называются сегодня центрами содействия семейному устройству детей, оставшихся без попечения родителей, то есть их основная задача — искать ребятам новые семьи.

Примерно у 80% детей, попадающих в сиротские учреждения России, биологические папа и мама живы, но лишены родительских прав или сами отказались от ребенка после рождения. Приемные дети в семье Труфановых не исключение. Все они — социальные сироты. У всех на момент поступления были проблемы. К счастью, теперь их опекают люди, которые имеют время и желание ими заниматься: с ребятами работают врачи, психологи и логопеды, дети посещают кружки, студии, бассейн и спортивные секции. Значительную часть трат на подобные занятия — ту, что до переезда семья оплачивала из своего бюджета, — сегодня компенсируют «Детские деревни — SOS». Кроме того, организация предоставила жилье, тот самый двухэтажный дом, и оплачивает коммунальные услуги. Доход семьи складывается из зарплаты папы, которому теперь приходится ездить на работу за 60

км от дома, и выплат от государства за воспитание приемных детей (расходы на самих детей и компенсацию приемным родителям).

Помимо того, дети из семьи Труфановых, как и остальные ребята, периодически ездят на автомобиле ŠKODA Kodiaq, который закреплен за «Детской деревней — SOS». Машина возит ребят на конкурсы, экскурсии, к врачам, к кровным родственникам — эта связь, насколько это возможно, поддерживается. Дел много, например срочно требуется привезти лекарство, и тут снова выручает Kodiaq.

Также автомобиль ŠKODA используется в Вологде и Вологодской области, как и других регионах, где работают «Детские деревни — SOS», для профилактики социального сиротства. Специалисты ездят по городам, селам и деревням — иногда очень отдаленным, чтобы помочь людям, оказавшимся в сложной жизненной ситуации, сохранить семью. Хотя бы ради будущего своих детей.

Узнать больше о работе «Детских деревень — SOS» в России или сделать пожертвование можно на сайте sos-dd.ru

#домашнеетепло #машинадругоговека

#ДЕТСКИЕДЕРЕВНИ



По всем направлениям

текст: Сергей Широков фото: автора и ŠKODA

ЭКСПОЗИЦИЯ МАРКИ ŠKODA НА МЕЖДУНАРОДНОМ АВТОСАЛОНЕ В ЖЕНЕВЕ ПОКАЗАЛА, НАСКОЛЬКО ШИРОК У КОМПАНИИ СЕГОДНЯ СПЕКТР ИНТЕРЕСОВ. НА СТЕНДЕ МОЖНО БЫЛО УВИДЕТЬ ЭЛЕКТРОБАЙК KLEMENT, НОВЫЕ СЕРИЙНЫЕ МАШИНЫ — КОМПАКТНЫЙ ХЭТЧБЕК SCALA И ГОРОДСКОЙ КРОССОВЕР KAMIQ, ОБНОВЛЁННУЮ РАЛЛИЙНУЮ FABIA R5 И, НАКОНЕЦ, КОНЦЕПТ-КАР VISION IV, В КОТОРОМ НЕОБЫЧНЫ И ФОРМА, И СОДЕРЖАНИЕ.



Глава компании ŠKODA AUTO Бернхард Майер выехал на сцену на электробайке. Времена меняются!



Пятый год подряд ŠKODA обновляет рекордные для себя цифры мировых продаж. 2018-й стал «очередным самым успешным» в истории чешской марки (подробнее об этом — на стр. 50). Так что настроение у всех боевое, планов — масса. Основа нынешних достижений была заложена несколько лет назад. А сегодня решается, чего ждать от будущего. Узнать, в чем заключается «повестка завтрашнего дня», можно на международных автомобильных салонах.

Женеvский салон — один из самых значимых в мире. Он проводится каждый год — а не через год, как многие другие, — и впервые состоялся в далеком 1905-м, том самом, когда компания из чешского города Млада-Болеслава, известная сегодня всему миру как ŠKODA, выпустила свой первый автомобиль: до того она делала, причем весьма успешно, велосипеды (нежную любовь к которым питает до сих пор) и мотоциклы. Тот факт, что компания начинала с выпуска двух-

колесной техники, нашел отражение и на Женевском салоне. Мало того что ŠKODA показала двухколесный электрический концепт Klement, названный в честь одного из двух основателей марки, так на нем еще выехал на сцену во время пресс-конференции нынешний глава ŠKODA AUTO Бернхард Майер.

Пресс-конференции ключевых участников — неотъемлемая часть автосалонов. Компании, обычно в лице руководства, представляют свои новинки и делятся планами на будущее. ŠKODA, в частности, заявила о запуске «самой существенной в своей истории» инвестиционной программы. В ближайшие четыре года на разработку альтернативных силовых установок и инновационных сервисов по обеспечению мобильности будет потрачено около 2 млрд евро. Также было анонсировано, что до конца 2022 года чешский бренд представит десять новых электрических моделей. В этом году должны появиться первый гибрид от ŠKODA (подключаемый, с возможностью

подзарядки от сети, семейства Superb), а также полностью электрический автомобиль, вовсе без двигателя внутреннего сгорания (ДВС), который сделают на основе знакомой европейским покупателям модели Citigo. А в 2020 году планируется начать производство полностью электрической модели на перспективной платформе MEB. Ее предтечей стал концепт-кар Vision iV — одна из самых ярких во всех смыслах этого слова новинок 89-го Международного Женевского автомобильного салона.

ЭЛЕКТРИЧЕСТВО БЕЗ ПРИМЕСЕЙ

Люди приходят на автосалоны не только для того, чтобы присмотреть машину для покупки, но и представить, что появится на дорогах через год-другой. Такое представление давал концепт-кар Vision iV.

#двамиллиардаинвестиций #основабудущего #невероятножёлтый

ЖЕНЕВА-2019 Новый облик чемпиона

На Женевском салоне заводская команда ŠKODA Motorsport представила обновленную версию самого успешного раллийного автомобиля в истории чешского бренда — Fabia R5. Машина получила ряд стилистических изменений (поскольку изменилась и «гражданская» версия модели, предлагаемая покупателям в Европе) и более совершенное техническое оснащение (в частности, доработан турбодвигатель объемом 1,6 л). Напомним, что в 2018 году ŠKODA Motorsport стала победителем в командном зачете WRC 2 чемпионата мира по ралли, а ее пилоты и штурманы заняли все три верхние строчки в личном зачете.



Пройти мимо автомобиля, занимавшего главное место на стенде ŠKODA, было непросто. Яркий цвет Ultra Yellow и не менее впечатляющие спортивные формы четырехдверного SUV, очень похожего на купе, мало кого оставляли равнодушным.

Длина Vision iV — 4665 мм, практически один в один как у ŠKODA Octavia, а ширина — 1926 мм, то есть на 62 мм больше, чем у ŠKODA Superb, оттого и выглядит концепт основательно, но динамично. Еще обращает на себя внимание короткий капот: он свидетельствует о том, что места в салоне больше, чем можно ожидать от автомобиля таких габаритов.

Вообще, компоновка Vision iV более свободная, чем у обычных машин с двигателями внутреннего сгорания. Vision iV — полностью электрический автомобиль. Он построен на базе платформы MEB, совместной разработке инженеров концерна Volkswagen. Эта модульная платформа специально

создана для производства электрических автомобилей (а не является адаптированной «под электричество» платформой для выпуска машин с ДВС), а потому может быть основой для моделей самого разного класса: от седанов и хэтчбеков до кроссоверов и минивэнов. Ожидается, что в ближайшие годы на основе MEB будет произведено более 10 млн серийных автомобилей разных моделей и марок, в том числе — ŠKODA. Так что показанный в Женеве концепт имеет под собой вполне реальную техническую основу.

ŠKODA Vision iV имеет «нулевой уровень выбросов» вредных веществ в атмосферу. В движение его приводят два электромотора: один находится у передней оси, другой — у задней. Суммарная мощность двигателей достигает 225 кВт — если говорить правильно, или 306 л.с. — в более привычных для автовладельцев единицах. Впрочем, на ходу автомобиль должен восприниматься как более мощный, поскольку электромоторы развивают максимальный крутящий

момент «без раскочки», фактически сразу после включения. От 0 до 100 км/ч автомобиль ускоряется всего за 5,9 с, а для того, чтобы разогнаться с 80 до 120 км/ч (это упражнение еще лучше характеризует возможности силовой установки), уходит менее 4 с. Максимальная скорость составляет 180 км/ч — и та ограничена во избежание слишком быстрого разряда батарей. Бензин на скорости под 200 км/ч тоже «улетает в трубу» прямо на глазах: чем быстрее едешь, тем больше энергии расходуется на преодоление сопротивления воздуха. Кстати, свой вклад в улучшение аэродинамики вносят не только общая форма кузова, но и такие мелочи, как дизайн небольших 22-дюймовых колес и миниатюрные камеры заднего вида в форме «акульих плавников» вместо традиционных боковых зеркал.

Одно из достоинств платформы MEB состоит в том, что машины, построенные на ее основе, должны быть близки по своим характеристикам к тем автомобилям, что используют традици-

#перспективнаяплатформаMEB #откроссоверовдоминивэнов

#ЖЕНЕВА



ЗАПАС ХОДА КОНЦЕПТА — 500 КМ
НА ОДНОЙ ЗАРЯДКЕ, ПОПОЛНИТЬ ЗАПАС
БАТАРЕЙ НА 80% МОЖНО ВСЕГО ЗА ПОЛЧАСА.

онное топливо. Естественно, имеются в виду полезные достоинства машин с ДВС — большой пробег без дозаправки и быстрый процесс пополнения источника энергии. Запас хода ŠKODA Vision iV — 500 км по новому, более строгому и приближенному к реальным условиям эксплуатации циклу WLTP. Процесс зарядки литий-ионных батарей на 80% от их полной емкости, составляющей 83 кВт·ч, занимает всего 30 минут — при наличии станции соответствующей мощности, разумеется. Благодаря радарам, камерам и лазерным сканерам Vision iV отлично ориентируется в пространстве и может передвигаться в автономном режиме. Например, на шоссе концепт способен не только ускоряться-тормозить в автоматическом режиме, но и совершать обгоны — водителю не нужно держаться за руль. По достижении цели Vision iV готов самостоятельно занять свое место на парковке — после того, как водитель покинет машину и отправится домой или в офис.

Открыть двери автомобиля и запустить двигатель можно с помощью смартфона с цифровым ключом. Постоянное 5G-интернет-подключение позволяет использовать множество онлайн-сервисов, включая отображение дорожной ситуации онлайн и поиск свободных парковочных мест. Сплошные бонусы «цифровой эры».

НЕ ПРОХОДИТЕ МИМО

Не менее интересен и дизайн автомобиля. Классическая для марки ŠKODA решетка радиатора (на электромобилях радиатор тоже есть — он нужен для отвода лишнего тепла, вырабатываемого батареями) дополнена светящейся горизонтальной полосой, которая объединяет узкие матричные светодиодные фары. Слово «матричные» означает — светодиоды имеют индивидуальное управление, что позволяет фарам

еще точнее соответствовать в своей работе различным условиям движения, более ярко освещая одни участки дороги и оставляя в тени другие.

«Кристаллические» и «хрустальные» мотивы в дизайне — визитная карточка современных ŠKODA. При том что Vision iV — концепт совершенно новый, он однозначно узнаваем как продукт чешской марки. Решетка радиатора, фары, передний логотип с подсветкой — все напоминает о традиционном для Чехии искусстве работы с хрусталем. Задние светодиодные фонари, тоже выполненные в кристаллическом дизайне, имеют привычную для марки С-образную — как подкова — форму. На двери багажного отделения вместо привычного логотипа со стрелой — просто название марки. Это новый дизайнерский элемент моделей чешского бренда: как совершенно новых, так и представленных ранее. Посмотреть, как выглядит Kodiaq с крупной надписью ŠKODA на пятой двери, можно было тут же, на выставке. Выглядит он

#хрустальныемотивы #матричныефары #сложнонеузнать



АВТОМОБИЛЬ ПОЛНОПРИВОДНЫЙ, НО КАРДАННЫЙ ВАЛ ЕМУ НЕ ТРЕБУЕТСЯ, ПОСКОЛЬКУ КАЖДУЮ ОСЬ ОБСЛУЖИВАЕТ СВОЙ МОТОР.

хорошо. Правда, концепт-кар и здесь выделился: у него буквы ŠKODA в задней части кузова выполнены в красном цвете и подсвечиваются изнутри.

Двери концепта не имеют ручек, что тоже вносит вклад в улучшение аэродинамики, и открываются простым прикосновением, причем в разные стороны, как ворота. Кстати, задние двери, которые распахиваются против хода движения, оснащены электроприводом. Средней стойки на автомобиле нет, и это существенно упрощает вход и выход из машины: посмотрите, насколько широкий открывается проем.

«Vision iV заряжен эмоциями, смотрится спортивно, но при этом очень практичен», — говорит Оливер Штефани, шеф-дизайнер ŠKODA. И его слова соответствуют действительности: у спортивного концепта не только просторный салон, но и вместительный 550-литровый багажник. Салон Vision iV отделан с использованием «дружественных природе материалов» — синтетической замши,

произведенной с минимальным ущербом для окружающей среды, натуральной древесины (возобновляемый ресурс), а также тканью, в состав которой входит переработанный полиэстер. Передние сиденья имеют поворотную конструкцию для облегчения посадки. Спинки кресел сделаны из материала на основе растительных волокон.

Vision iV рассчитан на четырех человек, и его салон производит очень легкое и воздушное впечатление. Помимо того что он просторный, в нем нет такого элемента, как трансмиссионный тоннель. Автомобиль полноприводный, но карданный вал ему не требуется, поскольку каждую ось обслуживает свой мотор. Электромобили дают дизайнерам и инженерам больше свободы в реализации своих идей: электродвигатели компактные, а плоская батарея размещена под полом.

А вот центральная консоль между водителем и пассажиром на первом ряду оставлена: внутри находится просторная вещевая ниша, а сверху — площадка для

беспроводной зарядки двух смартфонов и их подключения к мультимедийной системе.

На передней панели внимание обращает на себя двухспицевый руль необычной формы, на котором вместо логотипа — надпись ŠKODA, а также множественные вертикальные дефлекторы климатической системы, обеспечивающие более естественный режим вентиляции.

Один монитор в салоне, перед глазами водителя, выполняет роль приборной панели, второй является частью информационно-развлекательной системы, которая понимает сложные голосовые команды и распознает жесты. Электроника в концептуальном автомобиле вообще очень внимательно относится к людям: по пульсу водителя способна определить, что тому стало плохо, и в автоматическом порядке инициировать торможение. Кроме того, автомобиль следит за движениями глаз человека за рулем, оценивая, насколько он устал и не требуется ли сделать перерыв на отдых.

#безсреднейстойки #широкийпроём #двухспицевыйруль

#ЖЕНЕВА



ŠKODA — городской европейский кроссовер с передним приводом. Сзади вместо круглого логотипа — название марки. Теперь так принято.

Повторим, что серийный полностью электрический автомобиль, внешне очень похожий на ŠKODA Vision iV, должен появиться в 2020 году.

ПОДХОДИТ НА ВСЕ СТО

Быть успешным — значит соответствовать ожиданиям покупателей. Сегмент SUV, объединяющий кроссоверы и внедорожники, растет во всем мире, и расширять присутствие в нем — одна из приоритетных задач компании ŠKODA. Очередным шагом в этом направлении стало представление на Женевском салоне нового компактного кроссовера ŠKODA Kamiq, который адресован европейским покупателям, прежде всего — молодым семьям и клиентам, которые выбирают активный образ жизни.

Сначала — немного о названии. Оно, как и у старших моделей ŠKODA сегмента SUV, внедорожника Kodiaq

и кроссовера Karoq (о перспективах «Карока» на российском рынке — на стр. 54), начинается с буквы К и заканчивается буквой Q. Слово «камик» позаимствовано из языка инуитов, северного народа, и означает нечто, идеально подходящее для самых разных жизненных ситуаций.

У ŠKODA Kamiq своеобразная, но узнаваемая внешность с «двухэтажной» передней оптикой (опционально — полностью светодиодной), компактные размеры (длина составляет 4241 мм), вместительный багажник (400 л до уровня шторки) и большой дорожный просвет, достигающий 182 мм.

Поскольку кроссовер адресован преимущественно жителям европейских городов, тип привода предлагается только один — передний. Коробки передач — механика и автомат. Двигателей — целых пять, на выбор: бензиновые (1.0 TSI в двух версиях и 1.5 TSI), дизельный (1.6 TDI) и на природном газе (1.0 G-TEC). Мощность — от 95 до 150 л.с.

Kamiq — автомобиль компактный, но очень хорошо оснащенный. При заказе полностью светодиодных фар он получает передние и задние динамические указатели поворота с «бегущей строкой». Среди опций — обогрев руля, ветрового стекла, передних и задних сидений, электропривод багажной двери, амортизаторы с электронным управлением и множество ассистентов водителя: от стандартной для этой модели системы Front Assist (помогает избежать столкновений с другими транспортными средствами, контролируя пространство впереди) до опционального адаптивного круиз-контроля, ассистента перестроения (контроля слепых зон) и парковочного автопилота (сам находит место и сам крутит руль). Впрочем, все эти опции доступны и российским покупателям — их можно заказать на автомобили из текущего модельного ряда.

Примечательно, что Kamiq воплотил в себе внешность концепта Vision X, который был звездой Женевского автосалона 2018 года.

#подходитнавсесто #двухэтажнаяоптика #молодымиактивным



1



2

1. ŠKODA Scala — невероятно просторный для своего класса компактный хэтчбек.
2. Салон Scala. Большой центральный монитор и цифровая приборная панель предлагаются в качестве опций.
3. Трансформируемая крышка-воронка — новое решение Simply Clever.



3



ЖЕНЕВА-2019 Городская микромобильность

Электрический двухколесный концепт ŠKODA Klement предназначен для «обеспечения экологически чистой микромобильности в городе». Электромотор мощностью 4 кВт вмонтирован в заднюю ступицу и обеспечивает максимальную скорость 45 км/ч. При торможении двигатель работает как генератор, возвращая часть энергии в батарею, которая при емкости 1,25 кВт·ч обеспечивает запас хода до 62 км. Ускоряется и замедляется концепт за счет наклонов подножек-педелей (по принципу гироскутера — удобно ездить стоя). Байк имеет светодиодное освещение и антиблокировочную тормозную систему на переднем колесе. Съёмные батареи можно зарядить от бытовой сети, отдельно от электробайка, имеющего массу 25 кг. Вопрос, выпускать ли на базе концепта Klement серийное средство передвижения, находится в стадии рассмотрения.

СКАЛА? СТУПЕНЬ!

Другим новым компактным автомобилем от ŠKODA, также ориентированным на вкусы и потребности европейских покупателей, стала ŠKODA Scala (тот, кто следит за новостями марки, наверное, в курсе, что основные подробности про эту новинку были раскрыты в конце 2018 года). С латинского Scala — это название произносится с ударением на первом слоге — переводится как «лестница», или «ступень», что символизирует прорыв, который модели предстоит совершить в своем сегменте. Пятидверный хэтчбек привлекает неординарным дизайном, просторным салоном и большим багажником (его объем — 467 л). При длине 4362 мм Scala близка по внутренним параметрам к модели Octavia. И вообще этот компактный автомобиль смотрится очень «по-взрослому»: тут и большие, до 18 дюймов, колесные

диски, и полностью светодиодные фары в качестве опции, и предлагаемая на заказ панорамная крыша.

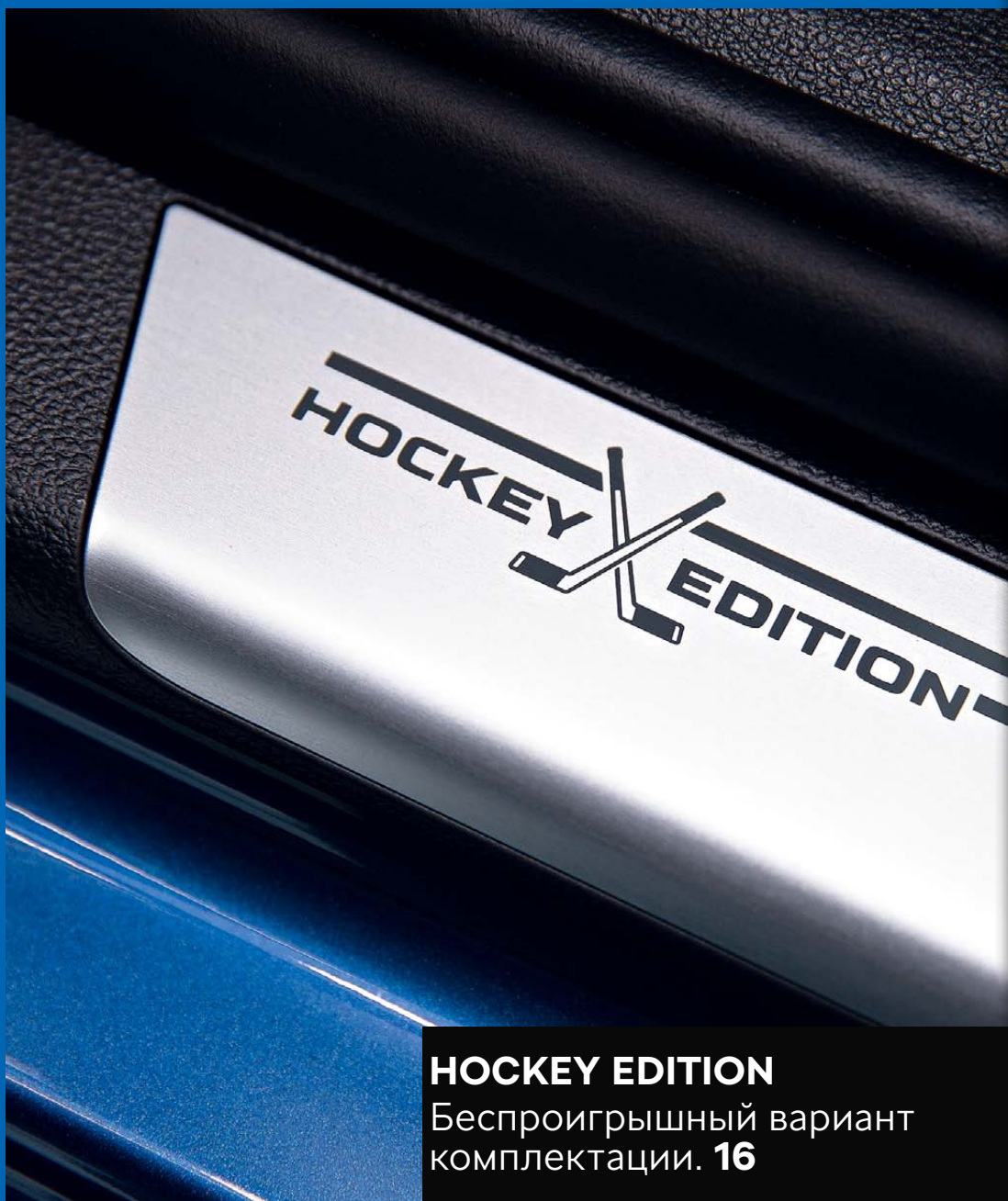
На выбор пять двигателей мощностью от 90 л.с. до 150 л.с. — набор тот же, что предусмотрен для кроссовера Kamiq. Привод — передний, коробки передач — механика и автомат. ŠKODA Scala отличают богатая стандартная комплектация и множество опций — от электропривода пятой двери до адаптивного круиз-контроля (набор дополнительного оборудования также во многом совпадает с моделью Kamiq).

Кроме того, вместе со Scala дебютировало новое интересное решение Simply Clever: крышка расположенного под капотом бачка для омывающей жидкости трансформируется в воронку. Такие приятные мелочи — еще одна причина полюбить ŠKODA.



#образцововместительныйхэтчбек #опцииклассапремиум

АВТОМОБИЛЬ



HOCKEY EDITION

Беспригрешный вариант комплектации. **16**

#инновации #техника #прогресс

ХОЛОДНЫЙ



расчёт



текст: Иван Ключкин фото: ŠKODA

КАК ВЫРАЗИТЬ САМЫМ ПОНЯТНЫМ ДЛЯ КЛИЕНТОВ СПОСОБОМ ЛЮБОВЬ МАРКИ ŠKODA К ХОККЕЮ? СОЗДАТЬ СПЕЦИАЛЬНУЮ «ХОККЕЙНУЮ» СЕРИЮ АВТОМОБИЛЕЙ С ХОРОШИМ НАБОРОМ ОПЦИЙ И ВЫГОДНОЙ ЦЕНОЙ!

ŠKODA очень любит хоккей. Компания более четверти века выступает генеральным спонсором чемпионата мира и за столь долгое сотрудничество попала в Книгу рекордов Гиннеса. Кроме того, чешская марка является официальным партнером национальной сборной России по хоккею и проводит в нашей стране Международный юношеский хоккейный турнир «Кубок ŠKODA». Другими словами, где хоккей — там и ŠKODA. Но однажды возник вопрос: как выразить любовь к этой динамичной, честной и эмоциональной игре в автомобилях? Ответ был таким: выпустить спецверсии наиболее популярных в России моделей, чтобы они привлекали покупателей не только кра-



сивым названием — Hockey Edition, — но и набором самых востребованных опций по очень привлекательной цене. Сделать предложение, которое придется по душе даже тем, кто к спорту относится прохладно, зато умеет считать деньги. Итак, на площадку выходят Rapid Hockey Edition, Octavia Hockey Edition и Kodiaq Hockey Edition. Встречайте наших игроков! Сразу заметим: автомобили показаны в фирменной для этой команды «синей форме», однако вам доступны и другие цвета кузова. Любой «металлик» из предлагаемой в России палитры уже входит в комплект. И конечно, главное: все машины из «хоккейной семьи» полностью отвечают понятию «семейные» в общепринятом понимании этого слова.

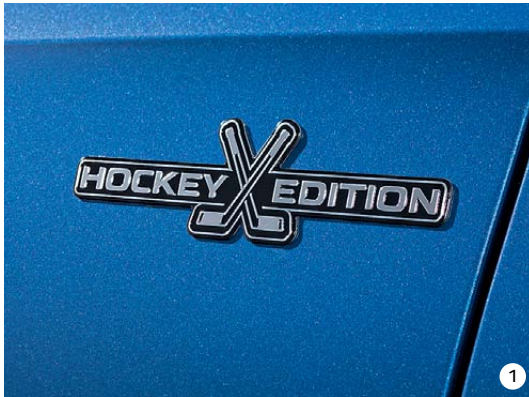
#ХОККЕЙ



RAPID

САМАЯ КОМПАКТНАЯ МОДЕЛЬ ИЗ ВСЕЙ ЛИНЕЙКИ ŠKODA, ПРЕДСТАВЛЕННОЙ В РОССИИ, И ОДНОВРЕМЕННО САМЫЙ ВОСТРЕБОВАННЫЙ АВТОМОБИЛЬ ЧЕШСКОЙ МАРКИ В НАШЕЙ СТРАНЕ. РАЗГАДАТЬ СЕКРЕТ УСПЕХА «РАПИДА» НЕСЛОЖНО. ПРИВЛЕКАТЕЛЬНАЯ ВНЕШНОСТЬ, СТРОГАЯ, НО НЕ УГРЮМАЯ. ПРОСТОРНЫЙ САЛОН И ОЧЕНЬ БОЛЬШОЙ БАГАЖНИК. ПРАКТИЧНЫЙ И ТИПИЧНЫЙ ДЛЯ ŠKODA ТИП КУЗОВА — ЛИФТБЕК. «СОБРАННОЕ» ШАССИ — ТЕМ, ДЛЯ КОГО «УПРАВЛЯЕМОСТЬ» НЕ ПУСТОЙ ЗВУК, А ВАЖНЕЙШАЯ ХАРАКТЕРИСТИКА МАШИНЫ. НАКОНЕЦ, ШИРОКИЙ ВЫБОР ОПЦИЙ. ЭТО ОБЫЧНО ДЛЯ ŠKODA: ПОЛУЧАЕШЬ НАМНОГО БОЛЬШЕ, ЧЕМ МОЖНО БЫЛО ОЖИДАТЬ.

#НОСКЕYEEDITION



1



2

1. Rapid — самый доступный автомобиль серии Hockey Edition.
- 2, 4. Декоративно-защитные накладки на всех автомобилях Hockey Edition закрывают и передние, и задние пороги.
3. Размер шин на дисках Clubber — 195/55 R16.
5. Задние светодиодные фонари — стандарт спецверсии, биксеноновые фары и автоматическое управление дальним светом — опции.



3



4

У «Рапида», если не забыли, в свое время была специальная миссия: стать одним из первых образцов, отражающих новый язык дизайна чешской марки — ясный, чистый, понятный. Вневременной. И с типом кузова чехи точно угадали, по крайней мере в нашей стране: в профиль — седан, по факту — хэтчбек, в жизни — багажник объемом от 530 л с очень удобным доступом. А сложите задние сиденья — так и велосипеды уместятся в салоне без проблем: в седане, пускай и бизнес-класса, такой номер вряд ли получится осуществить.



5

#RAPID



1



3



2



4



5

#ДОСКОКЕ



Rapid — европейская модель, что сказалось не только на дизайне, но и безопасности: высшая оценка, пять звезд по тестам Euro NCAP (впрочем, Octavia и Kodiaq тоже «отличники») и электронная система поддержания курсовой устойчивости в стандарте. Как и на всех остальных моделях ŠKODA, на «Рапиде» вы найдете множество решений Simply Clever — от прозрачной лапки для хранения парковочного талона под ветровым стеклом до скребка для льда за лючком топливного бака и крючков для сумок в багажнике.

Спецверсия Hockey Edition предлагается на основе двух стандартных комплектаций — Active и Ambition. Мы рассмотрим второй вариант, более полный. Он включает в себя передние сиденья с обогревом, две подушки безопасности, бортовой (маршрутный компьютер), круиз-контроль, информа-

ционно-развлекательную систему Swing с каналом Bluetooth для подключения мобильного телефона и цветным сенсорным экраном (он же используется для настройки разных систем автомобиля, например режимов работы центрального замка) и кондиционер. Это — основа. «Хоккейным» бонусом к ней идут в числе прочего легкосплавные 16-дюймовые диски Clubber, многофункциональный руль с отделкой кожей, регулируемый по высоте центральный передний подлокотник, задние датчики парковки, комбинация приборов специального дизайна с многофункциональным дисплеем Maxi Dot, задние светодиодные фонари и, конечно, особые приметы специальной серии: наклейки на кузов, накладки на пороги, эксклюзивная ткань на сиденья и декоративные вставки дизайна Dark Brushed 3D, использованные в оформлении салона.

1. Специальная ткань на сиденьях дополнена особыми вставками Dark Brushed 3D на дверях и передней панели.
2. Кондиционер — стандарт, климат-контроль — опция.
3. Даже компактная модель ŠKODA игранчи справится с перевозкой самого громоздкого комплекта хоккейного снаряжения.
4. Сенсорный экран системы Swing упрощает настройку различных систем автомобиля.
5. В центральном переднем подлокотнике есть удобная потайная ниша.



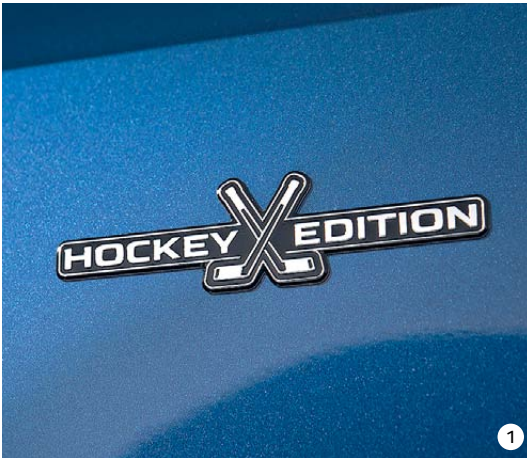
#RAPID



OCTAVIA

В 2019 ГОДУ OCTAVIA ОТМЕЧАЕТ 60-ЛЕТНИЙ ЮБИЛЕЙ. МОДЕЛЬ СО СЛАВНЫМ ПРОШЛЫМ И ЗАВИДНЫМ НАСТОЯЩИМ. СЕГОДНЯ ОНА — САМАЯ ПОПУЛЯРНАЯ ŠKODA В МИРЕ: КАЖДЫЙ ДЕНЬ КЛИЕНТАМ ПЕРЕДАЮТ ПРИМЕРНО ТЫСЯЧУ АВТОМОБИЛЕЙ ЭТОЙ МОДЕЛИ. В РОССИИ OCTAVIA — ЛИДЕР ПРОДАЖ В ГОЛЬФ-КЛАССЕ. К ЧИСЛУ НЕСОМНЕННЫХ ДОСТОИНСТВ МАШИНЫ ОТНОСИТСЯ КУЗОВ ЛИФТБЕК, КОТОРЫЙ СОВМЕЩАЕТ В СЕБЕ БЛАГОРОДСТВО ЛИНИЙ СЕДАНА И ПРАКТИЧНОСТЬ ХЭТЧБЕКА: ПЯТАЯ ДВЕРЬ ОТКРЫВАЕТСЯ ВМЕСТЕ СО СТЕКЛОМ, ОБЕСПЕЧИВАЯ ДОСТУП К ОГРОМНОМУ БАГАЖНИКУ.

#НОСКЕУЕДИТИОН



1



2

1, 4. Две скрещенные клюшки — знак того, что владелец машины знает толк в выгодных предложениях на рынке.

2. Шины на легкосплавных дисках имеют очень распространенный размер — 205/55 R16.

3. Схема расположения препятствий, формируемая датчиками парковки, выводится на цветной экран системы Swing. Как дополнение к звуковым сигналам.

5. Светодиодные дневные ходовые огни — стандарт. За доплату предлагаются и полностью светодиодные фары.



4



3

Н и один тест-драйв «Октавии» не обходится без упоминания того, какой же большой и удобный у машины багажник. Правильной формы! С запасным колесом в подполье! Объемом 568 л — и это до полки, которую легко снять, чтобы грузить дальше. При сложенных сиденьях — 1558 л, можно мебель возить. И при всем этом — стопроцентно европейский дизайн (Octavia — самая популярная модель зарубежного производителя в Германии), просторный салон (его оценили и таксомоторные компании, и семейные покупатели), отличная управ-



5

OKTAVIA
#OKTAVIA



#ТОЧКЕ



ляемость (Octavia — близкая родственница VW Golf) и выдающиеся динамические характеристики (с мотором 1.8 TSI мощностью 180 л.с. «Октавии» служат в полиции в качестве «догонялок»).

Версия Hockey Edition имеет в основе комплектацию Ambition, то есть ей положены передние сиденья с обогревом, четыре подушки безопасности (фронтальные и передние боковые), круиз-контроль, датчики света и дождя и много другого полезного оборудования. Плюс к тому «хоккейное издание» подразумевает легкосплавные 16-дюймовые колеса дизайна Tunga, особую тканевую обивку сидений, многофунк-

циональный руль с кожаной отделкой (позволяет управлять «музыкой» и отвечать на звонки в режиме громкой связи), двухзонный климат-контроль, электрический обогрев ветрового стекла (борется со льдом снаружи и запотеванием изнутри), передние и задние датчики парковки, противотуманные фары с функцией Corner, накладки на пороги и, конечно, значки спецсерии на кузове. ◀

1. Сиденья не только красивые, но и удобные: Octavia — образец эргономичности.
2. Все на своих местах — можно сказать про любую модель ŠKODA. Немецкая школа, чешский дизайн.
3. Складные спинки задних сидений — стандарт для всех описываемых моделей.
4. Кнопки на многофункциональном руле служат не только вашему удобству, но и безопасности: с таким управлением вспомогательными функциями водитель меньше отвлекается от дороги.
5. Значок Air Care говорит о наличии особой функции климатической системы, облегчающей жизнь людям с аллергией.



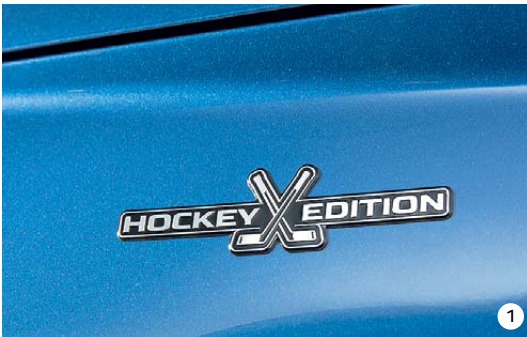
#OCTAVIA



KODIAQ

ŠKODA KODIAQ — ПЕРВЫЙ ВО МНОГИХ ЗНАЧЕНИЯХ АВТОМОБИЛЬ ЧЕШСКОЙ МАРКИ: НАПРИМЕР, ПЕРВЫЙ СЕМЕЙНЫЙ ВНЕДОРОЖНИК И ПЕРВЫЙ В ЕЁ СОВРЕМЕННОЙ ИСТОРИИ СЕМИМЕСТНЫЙ АВТОМОБИЛЬ. СТАНДАРТНО В МАШИНЕ ДВА РЯДА И ПЯТЬ МЕСТ, А ТРЕТИЙ РЯД И ДОПОЛНИТЕЛЬНЫЕ ДВА МЕСТА СЗАДИ ПРЕДЛАГАЮТСЯ В КАЧЕСТВЕ ОПЦИИ, ДОСТУПНОЙ И ДЛЯ АВТОМОБИЛЕЙ В КОМПЛЕКТАЦИИ HOSKEY EDITION. ПРИ ИСКЛЮЧИТЕЛЬНОЙ ВМЕСТИТЕЛЬНОСТИ KODIAQ ИМЕЕТ ДОСТАТОЧНО СКРОМНЫЕ ГАБАРИТЫ: ОН ВСЕГО НА ПОЛОВИНУ СПИЧЕЧНОГО КОРОБКА ДЛИННЕЕ ŠKODA OCTAVIA.

#HOSKEYEDITION



1



2



3



4

1. Внешний декоративный элемент спецсерии.
2. Красивые накладки еще и защищают пороги от повреждений, что особенно ценно для внедорожника, в который часто садятся в грязной обуви.
3. Зеркала автоматически складываются на парковке, но можно «пригнуть» их при проезде узкого места.
4. Картинка с камеры заднего вида передается на цветной экран информационно-развлекательной системы Volgo. Омыватель обеспечивает чистоту объектива при любой погоде.
5. Kodiaq Hockey Edition стандартно оснащается полностью светодиодными фарами. Они отличаются ярким и комфортным для глаз светом, экономичностью и очень долгим сроком службы. Омыватели высокого давления — в комплекте.

Благодаря относительной компактности Kodiaq отлично приспособлен для городских условий (где поместится «Октавия», поместится и он), при этом автомобиль прекрасно чувствует себя за пределами асфальтовых дорог. Минимальный дорожный просвет составляет 187 мм (параметр зависит от диаметра колес), опционально предлагается полноприводная трансмиссия на основе многодисковой муфты с электронным управлением: эта очень умная и надежная система не требует никакого внимания со стороны водителя — крутящий момент распределяется



5



#HOCHEK

в нужной пропорции между передними и задними колесами автоматически, по ситуации. Среди ключевых достоинств внедорожника — огромный багажник: даже при семи занятых местах — минимум 233 л, а при сложенных задних сиденьях — почти два кубометра. В пятиместном варианте автомобиля его минимальный объем составляет 635 л.

Kodiaq Hockey Edition сделан на основе автомобиля в исполнении Ambition. Это значит, что в стандартную комплектацию уже входят многофункциональный руль с отделкой кожей, рейлинги на крыше, обогрев передних сидений, комплект из шести подушек безопасности, круиз-контроль с ограничителем скорости, система контроля дистанции (опасного сближения) Front Assist, индикатор давления воздуха в ши-

нах, 17-дюймовые легкосплавные диски, датчики света и дождя, двухзонный климат-контроль, электронный усилитель голоса водителя, а также передние и задние датчики парковки. Спецверсия Hockey Edition дополнительно включает в себя камеру заднего вида с омывателем, полностью светодиодные фары и задние светодиодные фонари в исполнении High, электрический привод двери багажного отделения (гарантия чистоты ваших рук в любую погоду), систему бесключевого доступа и запуска двигателя KESSY, боковые зеркала с электроскладыванием и автоматическим затемнением, фоновую эстетическую подсветку салона с выбором цветов, а в качестве особых примет — комбинированную, кожа/ткань, отделку сидений и накладку на пороги с указанием особой серии. ◀

1. Кожа/ткань — спортивно и практично.
2. В салоне «Кодиака» вы найдете целых два вещевых ящика-«бардачка», центральный передний подлокотник с вместительной нишей под ним и клавишу электро-механического стояночного тормоза, имеющего комфортную функцию Auto Hold — с ней автомобиль не требуется удерживать педалью тормоза перед светофором.
3. Высота подъема оснащенной электроприводом двери багажного отделения настраивается.
4. Чтобы открыть дверь и запустить мотор, ключ не надо доставать из кармана.
5. Один из десяти цветов эстетической подсветки.



Автомобили показаны с дополнительным (опциональным) оборудованием, предлагаемым за отдельную плату. Самая полная информация — на сайте skoda-auto.ru и у официальных дилеров марки.

ŠKODA RAPID



Длина / ширина / высота, мм

Двигатель

Рабочий объем, куб. см

Мощность, л.с. при об./мин.

Максимальный крутящий момент, Нм при об./мин.

Максимальная скорость, км/ч

Разгон от 0 до 100 км/ч, с

Расход топлива (средний), л/100 км

Привод

Коробка передач

ŠKODA OCTAVIA



Длина / ширина / высота, мм

Двигатель

Рабочий объем, куб. см

Мощность, л.с. при об./мин.

Максимальный крутящий момент, Нм при об./мин.

Максимальная скорость, км/ч

Разгон от 0 до 100 км/ч, с

Расход топлива (средний), л/100 км

Привод

Коробка передач

ŠKODA KODIAQ



Длина / ширина / высота, мм

Двигатель

Рабочий объем, куб. см

Мощность, л.с. при об./мин.

Максимальный крутящий момент, Нм при об./мин.

Максимальная скорость, км/ч

Разгон от 0 до 100 км/ч, с

Расход топлива (средний), л/100 км

Привод

Коробка передач

Динамические показатели модели Kodiaq относятся к 5-местным версиям.

1.6 MPI (90 л.с.)	1.6 MPI (110 л.с.)	1.4 TSI
4483 / 1706 / 1474	4483 / 1706 / 1474	4483 / 1706 / 1474
рядный 4-цилиндровый бензиновый с распределенным впрыском	рядный 4-цилиндровый бензиновый с распределенным впрыском	рядный 4-цилиндровый бензиновый с непосредственным впрыском и турбонаддувом
1598	1598	1395
90 / 4250–6000	110 / 5800	125 / 5000–6000
155 / 3800–4000	155 / 3800–4000	200 / 1400–4000
185	190 (190)*	190
11,4	10,3 (11,6)*	9,0
5,8	5,9 (6,1)*	5,5
передний	передний	передний
5-ступенчатая механическая	5-ступенчатая механическая / 6-ступенчатая автоматическая	7-ступенчатая автоматическая (роботизированная) DSG

1.6 MPI	1.4 TSI	1.8 TSI
4670 / 1814 / 1476	4670 / 1814 / 1476	4670 / 1814 / 1476
рядный 4-цилиндровый бензиновый с распределенным впрыском	рядный 4-цилиндровый бензиновый с непосредственным впрыском и турбонаддувом	рядный 4-цилиндровый бензиновый с комбинированным (непосредственным и распределенным) впрыском и турбонаддувом
1598	1395	1798
110 / 5800	150 / 5000–6000	180 / 5100–6200
155 / 3800–4000	250 / 1500–3500	250 / 1250–5000
195 (195)*	222 (223)*	233
10,7 (12,0)*	8,2 (8,2)*	7,7
6,1 (6,3)*	5,4 (5,3)*	6,0
передний	передний	передний
5-ступенчатая механическая / 6-ступенчатая автоматическая	6-ступенчатая механическая / 7-ступенчатая автоматическая (роботизированная) DSG	7-ступенчатая автоматическая (роботизированная) DSG

1.4 TSI (125 л.с.)	1.4 TSI (150 л.с.)	1.4 TSI 4x4	2.0 TSI 4x4	2.0 TDI 4x4
4697 / 1882 / 1681	4697 / 1882 / 1681	4697 / 1882 / 1681	4697 / 1882 / 1681	4697 / 1882 / 1681
рядный 4-цилиндровый бензиновый с непосредственным впрыском и турбонаддувом	рядный 4-цилиндровый бензиновый с непосредственным впрыском и турбонаддувом	рядный 4-цилиндровый бензиновый с непосредственным впрыском и турбонаддувом	рядный 4-цилиндровый бензиновый с комбинированным (непосредственным и распределенным) впрыском и турбонаддувом	рядный 4-цилиндровый турбодизель с системой впрыска Common Rail
1395	1395	1395	1984	1968
125 / 5000–6000	150 / 5000–6000	150 / 5000–6000	180 / 3900–6000	150 / 3500–4000
200 / 1400–4000	250 / 1500–3500	250 / 1500–3500	320 / 1400–3940	340 / 1750–3000
190	199	198 (194)*	207	194
10,6	9,7	9,8 (10,0)*	8,2	10,0
6,6	6,9	7,3 (7,5)*	8,1	6,2
передний	передний	постоянный полный	постоянный полный	постоянный полный
6-ступенчатая механическая	6-ступенчатая автоматическая (роботизированная) DSG	6-ступенчатая механическая / 6-ступенчатая автоматическая (роботизированная) DSG	7-ступенчатая автоматическая (роботизированная) DSG	7-ступенчатая автоматическая (роботизированная) DSG

* В скобках данные для автомобиля с автоматической коробкой передач.

ŠKODA KODIAQ

ВЕРНЫЕ
ПРИОРИТЕТЫ



ŠKODA
SIMPLY CLEVER



Он впечатляет индивидуальным подходом благодаря трёхзонному климат-контролю. Его панорамная крыша позволяет видеть больше, а интеллектуальный полный привод и высокотехнологичные ассистенты помощи водителю вызывают уважение. Он знает, что перед его цифровой панелью трудно устоять, но он не из тех, кто пользуется своим положением. У ŠKODA KODIAQ верные приоритеты!

Для него нет ничего важнее вашей безопасности на дороге. Его приоритет — комфорт вашей большой семьи в самых разных путешествиях!

ŠKODA KODIAQ готов к приключениям! А вы? Проверьте на тест-драйве у официальных дилеров ŠKODA.



Трёхзонный климат-контроль



Интеллектуальный полный привод



Высокотехнологичные ассистенты помощи водителю



Цифровая приборная панель

Указанные опции могут быть доступны за дополнительную плату и могут быть недоступны в базовых комплектациях. Реклама.

8 800 555 01 01

SKODA-AUTO.RU

ДОРОГА



ДОСТОЯНИЕ РЕСПУБЛИКИ

Технические сокровища
национального музея
в Праге. **34**

#события #путешествия #встречи

Техника на грани

текст: **Антон Ширяев** (город Прага) фото: **Сергей Шерстеников**

ЧЕМ ЗАНЯТЬСЯ ТУРИСТУ В ПРАГЕ, ЕСЛИ СЛУЧИТСЯ ПЛОХАЯ ПОГОДА? ОТПРАВИТЬСЯ В НАЦИОНАЛЬНЫЙ ТЕХНИЧЕСКИЙ МУЗЕЙ! ВПРОЧЕМ, ТУДА СТОИТ СХОДИТЬ, ДАЖЕ ЕСЛИ НА ПОГОДУ ГРЕХ ЖАЛОВАТЬСЯ.



NÁRODNÍ TECHNICKÉ MUSEUM

На самом верху Летенского холма, справа от огромного метронома, там, где над рекой разместился любимый всеми пражанами биргарден с лучшим видом на Старый город и холодным, как ключевая вода, разливным пльзеньским пивом, на заднем плане скромно стоят два не привлекающих взгляд здания, выполненных в стиле конструктивизма. В левом расположился Национальный музей земледелия. Его можно узнать по трактору на входе. Кроме людей, интересующихся в силу специальности коллекцией оленьих рогов, обычно сюда почти никто не ходит. Впрочем, городская легенда гласит, что в запасниках музея хранится чучело инопланетянина, которого крестьянин по фамилии Ружичка заколол вилами за порчу посевов, но дополнить пришельцем экспозицию дирекция заведения пока не готова. Во втором здании, том, что справа, гораздо интереснее. Это Национальный технический музей, где собраны предметы мечтаний детей от трех до 80 лет: все то, что может катиться, плавать, летать, тикать, стрелять, шелкать, гудеть, с шипением и треском выпустить дым или пар.

Возможно, кому-то покажется это странным. Ну чем таким особенным может гордиться в плане техники относительно небольшая Чехия? А много чем! В начале XX века Чехия считалась одним из самых технически развитых регионов всей Европы наряду с Германией, Францией и Англией. На ее территории было сосредоточено примерно 80% промышленного потенциала Австро-Венгерской империи, в которую она входила. Империя, напомним, развалилась — как, впрочем, и Российская, — после Первой мировой войны.

Среди экспонатов, так или иначе имеющих отношение к Чехии, — было тут сделано или работало здесь на благо людей — можно найти много любопытного: от изготовленных в Богемии в 1791 году астрономических часов и огромных, но не уступающих им по механической сложности типографских машин XIX века до работающих макетов заводов, коллекции мотоциклов Jawa и паровоза 1855 года, одного из самых старых во всем мире из сохранившихся до наших дней. Да что тут перечислять, это надо просто идти и смотреть. Лучше с детьми. Отличный семейный отдых.



М
Ж
И
Х
И
И
У
О
М
#



NW PRÄSIDENT

Самая первая чешская модель автомобиля. В 1897 году завод по производству железнодорожных вагонов Nesseltdorfer Wagenbau-Fabriks-Gesellschaft A.G. в городе Копршивнице (сегодня известный как Tatra) начал производство машин с названием Präsident. Первый автомобиль, собранный на земле Чехии, стал и первой машиной в коллекции музея: она попала в экспозицию в 1919 году из Австрии в качестве подарка чешских промышленников. Автомобиль сохранился практически в первоизданном виде, включая оригинальную кожаную обивку. Мотор объемом 2,7 л выдавал 6 л.с., максимальная скорость — 21 км/ч.



1

7



2

1. Зеркальная пленочная камера в разрезе.
2. Ранние образцы электрических стиральных машин.
3. Ступеньки справа от паровоза для того, чтобы вы могли посмотреть на рабочее место машиниста.



3

#просвещение #народныемассы #идейногопресса

ОТ ИДЕИ ДО ВОПЛОЩЕНИЯ

Мысль о том, что простой народ требуется просвещать в техническом направлении, зародилась в головах прогрессивного чешского дворянства примерно в то же время, когда лучшие умы Европы и Америки бились над тем, как приспособить электричество и силу пара на службу обществу. В 1833 году любителями прогресса было основано Общество для пробуждения промышленности в Чехии, чтобы «собственных Платонов и быстрых разумом Невтонов» рождала чешская земля. Кстати, Невтон, о котором писал Ломоносов, это не кто иной, как Исаак Ньютон.

«Пробудить интерес» общество намеревалось с помощью библиотеки и музейного кабинета с выставленными в нем образцами механизмов. Однако обыватели не слишком впечатлялись побегами зарождающегося научно-технического прогресса, считая их скорее занимательными фокусами вроде тех, что показывали на ярмарках, а дворянство не сильно торопило события, поэтому прошло еще долгих 30 лет, пока не открылся Чешский промышленный музей. Да и то случилось благодаря настойчивости конкретного человека.

Идею музея долго вынашивал и наконец реализовал Войта Напрstek — чешский ученый, коллекционер, меценат, борец за прогресс и популяризатор науки, а по воле случая — еще и наследник богатого промышленника. Часть его коллекций была передана нынешнему музею в XX веке. Первая экспозиция не имела постоянного места прописки. Свое помещение в здании бывшей пивоварни недалеко от Староместской площади в самом центре Праги она обрела в 1873 году. А в 1908-м по инициативе профессуры чешского технического университета был основан Технический музей Чешского Королевства — прямой

предшественник современного Национального технического музея.

Профессура придумала хитрый ход: организовала Ассоциацию Технического музея Чешского Королевства, куда входили как физические лица, увлеченные идеями технического прогресса, так и представители промышленных корпораций, отдельных предприятий, банков и целых отраслей. Ассоциация была разделена по секторам: одни люди представляли горнодобывающую промышленность, другие — металлургию, третьи — транспорт, четвертые —

текстильные мануфактуры, пятые — производство стекла и хрусталя. И так далее. Соответственно, каждая группа курировала свой тематический раздел. Первая постоянная экспозиция Технического музея Чешского Королевства открылась в 1910 году в Шварценбергском дворце возле Пражского Града, где сейчас находится Национальная галерея (художественная галерея, хотя ее так и не называют). В середине 1930-х годов музею на Градчанах стало тесно, и в 1937-м было задумано строительство нового здания на Летне на деньги спонсоров при поддержке государства. Строить начали в независимой Чехословакии, а закончили в 1942 году, когда страну

захватили немцы. Вместо экспозиции, посвященной техническому прогрессу в Чехии, они разместили в здании Министерство почтовой связи Протектората Богемии и Моравии — так заковыристо немцы называли захваченные чешские земли.

Технический музей в здание пустили только в 1948 году, уже при коммунистах. Тогда же «объект культуры» взяли под государственное крыло. Правда, и после этого музей на протяжении десятилетий делил здание с почтовыми и другими чиновниками. Полностью здание начали использовать согласно первоначальному замыслу лишь к концу столетия,

ДЛЯ ТОГО ЧТОБЫ
КОЛЛЕКЦИЯ МУЗЕЯ
БЫСТРЕЕ ПОПОЛНЯ-
ЛАСЬ, ПРИВЛЕКЛИ
КУРАТОРОВ ИЗ РАЗ-
ЛИЧНЫХ ОТРАСЛЕЙ
ЭКОНОМИКИ.

LAURIN & KLEMENT VOITURETTE B

В конце 1895 года книготорговец Вацлав Клемент и механик Вацлав Лаурин открыли в городе Млада-Болеславе фабрику по ремонту и изготовлению велосипедов, из которой в течение десяти лет вырос самый большой завод мотоциклов в Австро-Венгрии. С 1905 года компания стала выпускать и автомобили. Это одна из первых машин марки, известной сегодня как SKODA. Ее подарил в 1935 году музею сам Вацлав Клемент вместе с тремя мотоциклами и шасси модели Laurin & Klement 450. Модель Voiturette B выпуска 1906 года имеет четырехтактный двигатель жидкостного охлаждения объемом 1400 куб. см и мощностью 9 л.с., три передачи вперед и одну назад, массу около 500 кг и максимальную скорость 45 км/ч.

ТЕХНИЧЕСКИЙ

#небеснаямеханика



VELOX 8/10 HP

Эту машину с внешностью бульдога сложно не заметить. Бум автомобильного производства в чешских землях начался в первом десятилетии XX века. Тогда здесь насчитывалось 30 автомобильных фабрик, из которых, правда, большая часть осилила постройку лишь одной машины, и не больше десяти произвели хотя бы пять штук. Пражская фирма Velox хотела совместить два бизнеса — автомобильный и таксомоторный. Но что-то пошло не так. Ей удалось построить лишь несколько машин единственной модели. В живых во всем мире осталось две. Одна из них на фотографии.



1

1. Радиоприемник марки Tesla, выпущенный 60 лет назад, подобно многим другим экспонатам интересен и с точки зрения техники, и с точки зрения дизайнера.
2. Оригинальные астрономические часы 1791 года.

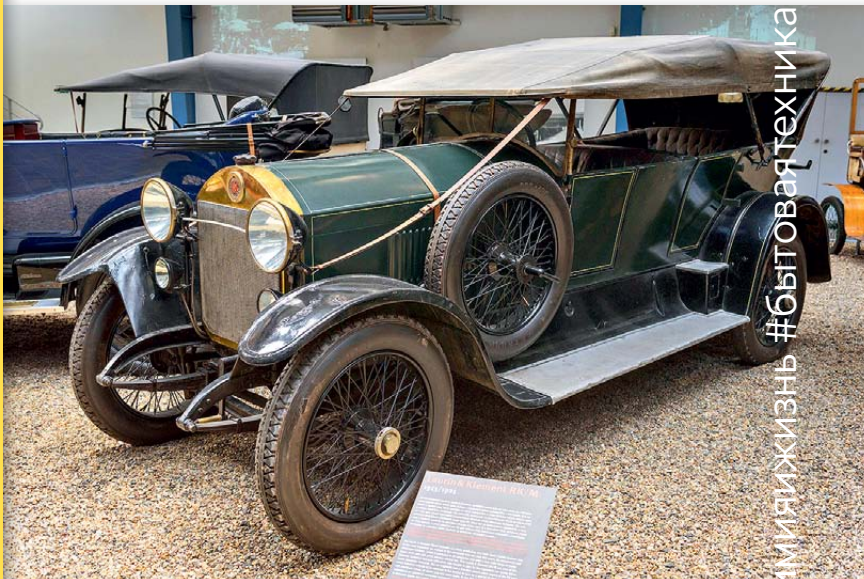
#смелыеидеи #коллыбели



2

LAURIN & KLEMENT RK/M

Завод Laurin & Klement быстро вошел в число ведущих автопроизводителей Австро-Венгрии. Он выпускал грузовые и легковые машины разных категорий, а продукция компании ценилась далеко за пределами империи. Этот автомобиль был построен в 1913 году по заказу известного гонщика графа Александра (Саши) Коловрата. Изначально машина была оснащена четырехцилиндровым мотором объемом 4,7 л системы Knight с золотниковым газораспределением: роль клапанов выполняли золотники, которые, перемещаясь, открывали и закрывали впускные и выпускные отверстия цилиндров. К числу достоинств мотора относилась плавность и бесшумность работы, к недостаткам — неприлично большой расход масла. Мотор выдавал 50 л.с., что обеспечивало максимальную скорость 90 км/ч. Коловрату, горячей голове, было мало. В 1921 году на его автомобиль поставили модернизированный спортивный двигатель того же объема — таких было собрано всего две штуки. Мощность силовой установки неизвестна, но с ней автомобиль разогнался до 125 км/ч. Позже за рулем этой машины гонщик Франтишек Свобода собрал немало призов на различных состязаниях.



1. 1905 год. Чешский эквелосипед с рамой из бамбука.
2. Jawa 500 OHV. 1931 год. Один цилиндр, карданный вал в приводе заднего колеса.
3. Старые рекламные плакаты — несомненное украшение экспозиции.



#искусствозографий #художественнаяжизнь #бытоватехника

когда Чехословакия снова стала Чехией, а страна вернула себе независимость. В 2003 году началась глобальная реконструкция, которая продлилась до 2013 года. Сегодня история технического гения представлена 14 постоянными экспозициями и двумя выставочными залами — там постоянно показывают что-то новое.

ВИДИМАЯ ЧАСТЬ СОКРОВИЩ

В год Национальный технический музей в Праге посещают около 300 тыс. человек. Конечно, это не Немецкий музей достижений естественных наук и техники в Мюнхене, но и амбиции не те. Заодно и вам гарантия: народ в залах есть, но не ходит толпами, откровенно мешая друг другу.

Общая площадь пражского музея — 5,5 тыс. кв. метров. На четырех его этажах выставлено более 5 тыс. экспонатов. Самая большая экспозиция выставки — транспортный зал. Здесь собраны всевозможные моторные и безмоторные средства передвижения — автомобили, мотоциклы, велосипеды, самолеты и лодки.

А еще в музее есть архитектурная экспозиция с миниатюрами существующих шедевров и нереализованных проектов; полутемный и загадочный зал астрономии, в котором вы узнаете о развитии этой науки за последние 7 тыс. лет; зал истории печатного дела с пишущими машинками, типографскими станками и прессами; постоянная выставка, посвященная истории фотографии, — ужас, сколько всего придумало человечество, пока не догадалось, что лучшее место для камеры — смартфон; а кроме того — разделы «Строительство и дизайн», «Горное дело», «Металлургия», «Химия вокруг нас», «Измерение времени», «Бытовая техника»,

«Игровая техника», «ТВ-студия» и детская комната «Игры Меркурия». И наконец, кафе и магазин отнюдь небесполезных сувениров, моделей и игр. Другими словами, провести в музее целый день можно легко: не заметите, как вас попросят на выход — в шесть вечера все закрывается.

Большую часть транспортного зала, куда вы, скорее всего, попадете первым делом, занимают автомобили.

Как рассказали кураторы экспозиции Михал Плавец и Арношт Незмешкал, взявшие выступить в качестве наших экскурсоводов, среди основателей музея

были две наверняка известные вам личности — Вацлав Лаурин и Вацлав Клемент. Да, те самые два господина, основавшие в городе Млада-Болеславе, что в 60 км от Праги, компанию Laurin & Klement, которая вместе со своим производством легковых автомобилей в середине 1920-х годов волилась в машиностроительное объединение ŠKODA из города Пльзень. Так что не удивляйтесь, увидев, сколько в музее техники производства компаний Laurin & Klement и ŠKODA. Еще в коллекции много автомобилей, на которых ездили руководители страны и другие известные личности. Ядро экспозиции

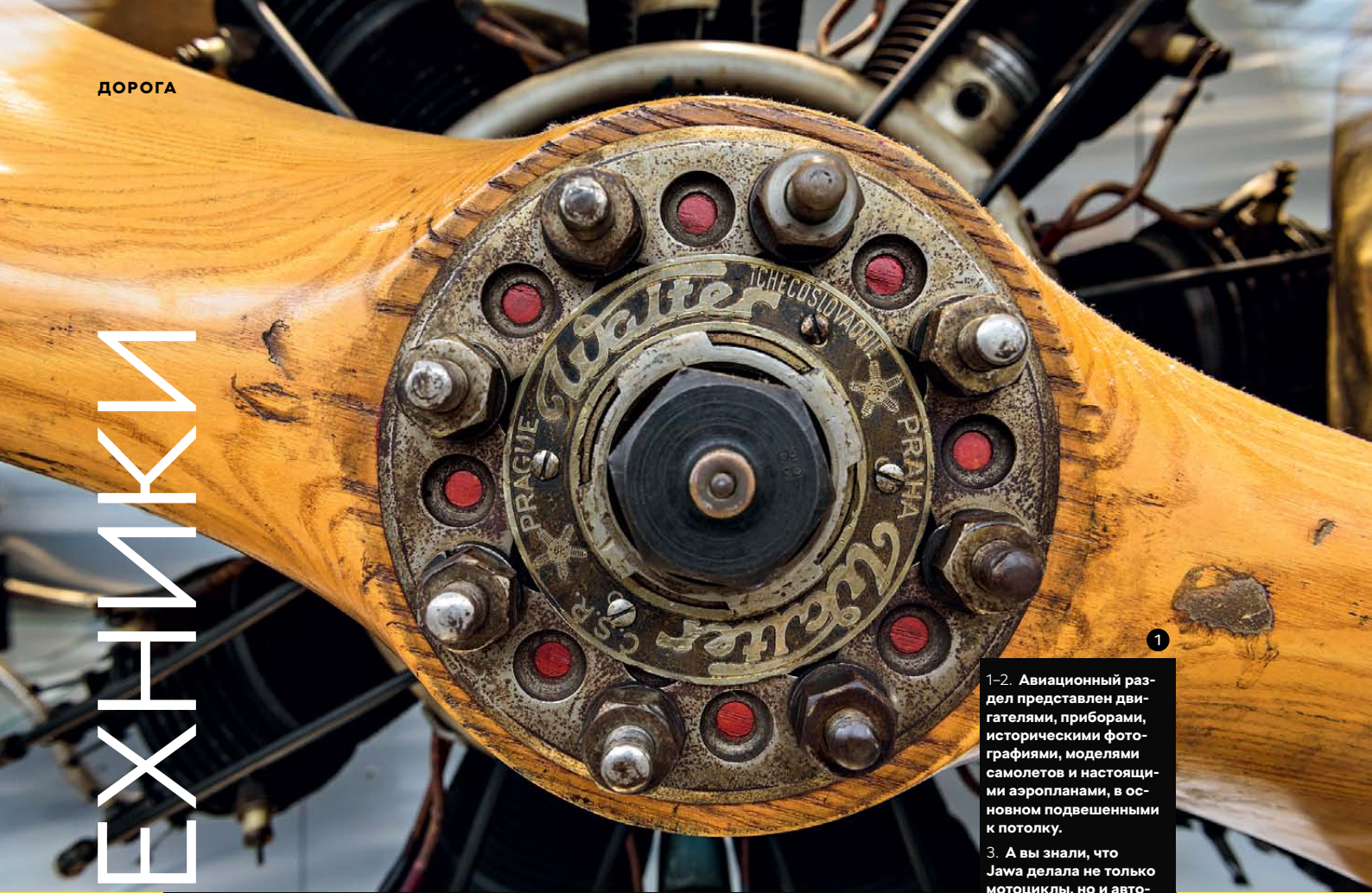
СЕГОДНЯ МУЗЕЙ ДАЛЬНОВИДНО СОБИРАЕТ НОВЫЕ АВТОМОБИЛИ: СО ВРЕМЕНЕМ ОНИ СТАНУТ СОКРОВИЩАМИ.

сформировалось к 1940-м годам.

В наши дни музей и сам покупает новые модели автомобилей — со временем они станут старыми и здорово прибавят в цене, и получает бесплатно в рамках сотрудничества с производителями. Например, компания ŠKODA предоставляет Национальному техническому музею образцы новых моделей, а музей, в свою очередь, берет на себя обязательство сохранить эти объекты материального наследия для потомков. Но не рассчитывайте встретить в залах музея современную «Октавию» или «Суперб». Машины, которые будут в диковинку нашим правнукам,

EXHIBITION

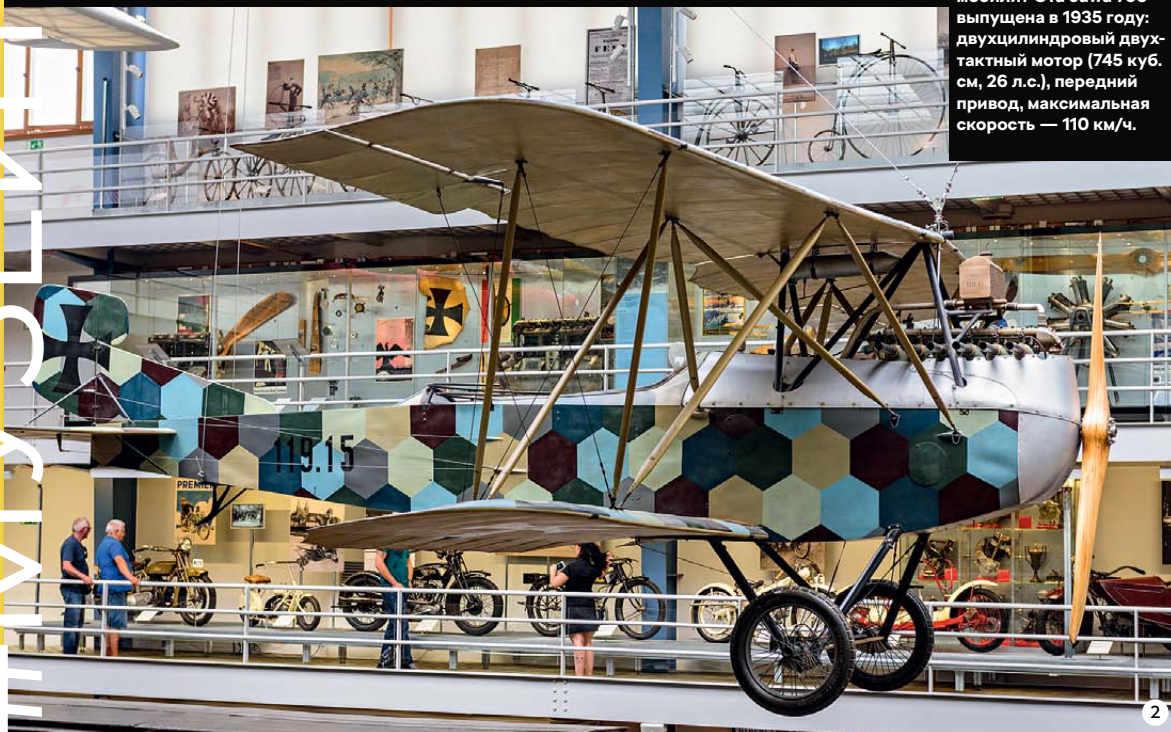
#МУЗЕЙ



1

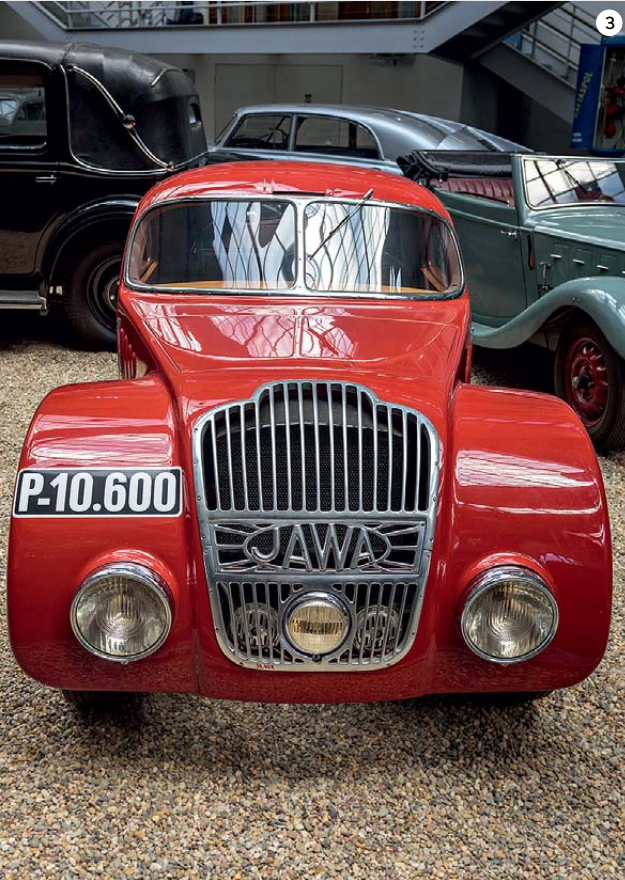
1-2. Авиационный раздел представлен двигателями, приборами, историческими фотографиями, моделями самолетов и настоящими аэропланами, в основном подвешенными к потолку.

3. А вы знали, что Jawa делала не только мотоциклы, но и автомобили? Эта Jawa 750 выпущена в 1935 году: двухцилиндровый двухтактный мотор (745 куб. см, 26 л.с.), передний привод, максимальная скорость — 110 км/ч.



2

#народнаядемократия #автомобилитолькодляначальства #быловремя



3

ПОДДЕЛКА ПОД ЗИС

Совершенно удивительный экспонат — автомобиль, своими формами напоминающий советский правительственный ЗИС. А на самом деле — Mercedes-Benz 770, выпущенный в 1939 году. Объем оснащенного механическим компрессором двигателя — 7,7 л, мощность — 230 л.с., максимальная скорость — 170 км/ч. Сначала автомобиль использовался командованием немецких войск в оккупированной Норвегии, а после войны осел в Чехословакии. В 1948 году к власти пришли коммунисты и оказалось, что сфера идеологии затрагивает не только радиопередачи, газетные публикации и разговоры на кухне. Ездить на машинах капиталистических стран чиновникам стало неприличным. И в 1952 году автомобиль обрел в одной из мастерских Чехословакии новый кузов, внешне напоминавший советские правительственные машины. На фальшивом ЗИСе ездил министр обороны страны генерал Алексей Чепичка, но когда в Чехословакию приезжали видные зарубежные политики, машину отдавали им. На одной из старых фотографий в салоне автомобиля запечатлен, например, британский фельдмаршал Бернанд Лоу Монтгомери.



TATRA 80

Автомобиль изготовили в 1935 году для первого чехословацкого президента Томаша Гарри Масарика. Когда возникла угроза оккупации со стороны фашистской Германии, именно на этой машине 20 сентября 1938 года из Праги в филиал Национального банка в Словакии тайно были вывезены чешские королевские регалии. 12-цилиндровый мотор объемом 6 л имел нехарактерное для моделей этой компании жидкостное охлаждение и развивал мощность 120 л.с. Всего было изготовлено только 26 экземпляров Tatra 80, до нашего времени сохранилось три. Во время войны энтузиасты прятали автомобиль от фашистов, а в социалистическую эпоху — от коммунистов. За те годы, пока Tatra находилась в гараже, мыши успели съесть обивку сидений, которая была восстановлена после 1990 года, когда машина попала в музей.



ЗИС 110 Б

В 1952 году Министерство обороны Чехословакии приобрело три кабриолета ЗИС 110 Б, которые именуют в музее «изготовленными в Москве копиями американских „Паккардов“». Машины имели 6-литровый двигатель мощностью 140 л.с. и на протяжении многих лет использовались в государственных церемониях вроде парадов и для встреч гостей из «братских социалистических стран» (буквально так и написано — «братских»). В частности, на одной из таких машин по Праге проехал Юрий Гагарин, первый человек в космосе. Музейная табличка напоминает, что в том же 1952 году в Чехословакии, стране с населением 12 млн человек, было продано всего 3553 легковых автомобиля, причем в частые руки, то есть не всяким министерствам и ведомствам, попало только 53 машины. Сейчас музейный ЗИС ждет ремонта. Пластик, в частности на руле, совсем растрескался. Анализ показал: в составе загадочного материала есть следы молочной продукции. Повторить точный состав современная чешская химическая промышленность не в силах.



MERCEDES BENZ W154

На такой спортивной машине, только красного цвета, скажет каждый советский мальчишка, гонял волк в мультфильме «Ну, погоди!». В действительности перед вами самый дорогой автомобиль в коллекции Национального технического музея. Характеристики Mercedes Benz W154, датированного 1938/1939 годами, впечатляют и сегодня. Три литра рабочего объема, 12 цилиндров. Двойной компрессорный наддув. 484 л.с. И максимальная скорость 315 км/ч. Довоенная вершина технической мысли. На этом «Мерседесе» выступал легендарный немецкий гонщик с итальянскими корнями Рудольф Караччиола, Карач. Состояние — полностью оригинальное. Никто не помнит, когда на этой машине в последний раз подкачивали колеса — давление и так в норме. Единственный автомобиль в музее, у которого нет чехословацкого следа. Впрочем, как нет! В ходе Второй мировой войны немцы испугались, что уникальная спортивная машина может погибнуть под бомбами союзников, а потому решили спрятать ее на территории оккупированной Чехии, недалеко от границы со Словакией. В конце войны чехи автомобиль нашли и забрали как военный трофей. С 1947 года он находится в коллекции музея. В мире осталось всего шесть таких машин, но все, как говорят в музее, больше напоминают новые автомобили, потому что прошли реставрацию. А этот — оригинальный до последней царапины. Рассказывают, что за эту машину британцы предлагали около миллиарда крон — примерно 40 млн евро, — но получили вежливый отказ.



#дляоченьважныхгостей #довоенныерекорды #быловашестьалонаше

находятся в депозитарии, расположенном в 30 км от Праги, в городке Челаковице. В этом хранилище находится около 100 тыс. разных экспонатов — примерно в 20 раз больше, чем сегодня представлено в залах музея.

У музея в его современном виде просто нет возможности показать все, что накоплено. Но не это главное. Основная миссия, как объяснили нам, заключается не в том, чтобы сегодня удивить пражан и гостей столицы. Важнее просто сохранить наследие для будущих поколений. Именно поэтому в депозитарии содержат не только новые автомобили марки ŠKODA, родной для всей Чехии, но и модели иностранных брендов, производимые сейчас на территории страны.

САМЫЙ СТАРЫЙ AUDI В МИРЕ

Есть в экспозиции машины, которые мечтали бы заполучить в свое распоряжение многие ведущие музеи мира. Например, самый старый из сохранившихся автомобиль Audi в мире. По крайней мере, модель 10/26 HP представлена именно так. У машины удивительная история. Она была изготовлена в 1911 году и подарена человеку по имени Пауль Паллме-Кёниг, который жил на севере Чехии, в городке Каменички Шенов. Господин Паллме-Кёниг был бухгалтером Августа Хорьха, того самого Хорьха, который сначала основал марку Horch, а потом — марку Audi. В 1914 году началась Первая мировая война, и бухгалтер без арифмометра прикинул, что личный автомобиль у него в два счета реквизируют в пользу Австро-Венгерской армии. Расставаться с машиной ему совсем не хотелось, не каждый день приходили такие подарки, поэтому он велел разрезать автомобиль на три части и спрятать под крышей собственного дома. На тот момент

Audi 10/26 HP имел смешной пробег 80 км: видимо, мы имеем дело с тем самым классическим случаем, когда на машине ездили только «по воскресеньям в церковь». Что потом случилось с бухгалтером, история умалчивает, но доподлинно известно следующее. Когда после Второй мировой войны этнические немцы под давлением государства и местного населения стали быстро и в массовом порядке покидать территорию Чехословакии, под крышей одного из домов

нашли разрезанную на три части Audi в отличном состоянии. «Распил превосходной сохранности», как бы охарактеризовали находку сегодня на Дальнем Востоке, «сварил и поехал». Машину собрали заново и отвезли в пражскую сокровищницу с техникой.

В музее любят все оригинальное и не совсем привычно относятся к процессу реставрации. Здесь считают — чем ближе вещь к первоначальному состоянию, тем лучше. В том смысле, что изначальная, но растрескавшаяся от времени кожа на сиденье намного лучше такой же, но новой. И перекрашивать машину без особой нужды не требуется. Да, нет былого лоска, зато краска «родная», сейчас такой уже не найти.

Реставрацию, как рассказали нам кураторы транспортной экспозиции, делают только в крайних случаях и только на территории Чехии. В 1970-х годах, вспоминают в музее, была такая история. Немецкая сторона — завод — предложила бесплатно отреставрировать самую старую модель компании Benz в Чехии, «Викторию», которую купил себе в 1883 году первый в истории чешский автомобилист, аристократ и промышленник барон Теодор фон Либиг. «Отдали представителям немецкой компании старую машину, а получили взамен словно новую! Они просто уничтожили уникальность экспоната», — сокрушается сейчас пан Незмешкал.

ПОСЕТИТЕЛИ
МОГУТ УВИДЕТЬ
ЛИШЬ МАЛУЮ
ЧАСТЬ БОГАТСТВ,
НАКОПЛЕННЫХ
МУЗЕЕМ, —
ОСТАЛЬНОЕ ХРАНИТСЯ
В ДЕПОЗИТАРИЯХ.

Многие экспонаты, уверяют в музее, представляют собой ценность мирового уровня, и предложения продать что-нибудь из национального собрания технических редкостей за границу поступают постоянно. Однако по чешскому законодательству это невозможно. Даже в социалистические времена нельзя было ничего продавать — только покупать и сохранять. Один раз, правда, совершился обмен авиационными двигателями с музеем из Великобритании. Но в том случае обе стороны только выиграли.

НА ЗЕМЛЕ И В ВОЗДУХЕ

В самом начале экспозиции представлена действующая уменьшенная модель первого автомобиля-паровоза Йозефа Божка, сделанного в Праге в 1815 году. Ее воссоздал в 1937–1942 годах по картинке работник музея Франтишек Ротт. К сожалению, сам конструктор настолько обогнал свое время, что оригинал был безжалостно разобран на запчасти: пражане не увидели в громыхающем драндулете будущее транспортной отрасли. Эпоха паромобилей вернулась в Чехию только в конце XIX века.

На музейных табличках, установленных возле экспонатов, вы найдете такое утверждение: Чехия является одной из десяти стран мира, которая может претендовать на звание колыбели автомобилизации. Так это или нет, судить не возьмемся, но факт, что в период между Первой и Второй мировыми войнами на территории Чехословакии функционировало свыше 100 автопроизводителей, правда, лишь некоторым удалось выпустить за время своего существования более тысячи машин. Это NW-Tatra, Laurin & Klement (а позднее ŠKODA), Praga, Aero, Jawa, Walter, Wíkov и Z.

Автомобили марки Wíkov делала компания Zbrojovka-Brno, известный во всем мире производитель оружия. В 1938 году эта компания начала поставлять в армию Великобритании пулемет Bren, на вооружении которой он простоял до 1991 года. Так что пример Ижевска, где в советское время автомобили марки «Иж» и автоматы Калашникова выпускало одно предприятие, нельзя назвать уникальным.

Спиралью снизу вверх раскручивается история двухколесных средств передвижения — от самокатов и «пенни-фартингов», велосипедов с большим ведущим передним колесом, до мотоциклов разных годов выпуска: тут и Laurin & Klement начала XX века, и экспериментальные «Явы» периода «развитого социализма». Тому, кто владел «Явой» или мечтал о ней, сложно сдержать скупую мужскую слезу.

Под крышей Национального технического музея размещены всевозможные летательные аппараты — от воздушных шаров до истребителей Второй мировой. Забавный факт: первым самолетом военно-воздушных сил Чехословакии стал биплан «этажерка», собранный в Одессе в 1916 году. Его захватили в ходе Первой мировой войны у противника.

Паровозы оккупировали первый этаж. Как их поставили в зал? Очень просто (в смысле, совсем не просто). До самого музея идут железнодорожные пути. А загружали многотонные машины через разобранную крышу, с помощью кранов. Целая инженерная операция.

Любителям роскоши явно приглянется выставленный на всеобщее обозрение личный вагон последнего австро-венгерского императора Франца Иосифа. Вообще, железнодорожная история бывшей империи настолько богата, что в планах музея к 2026 году открыть еще одну экспозицию. Ее планируется назвать «Железнодорожный и электротехнический музей Национального технического музея в Праге», разместив возле вокзала имени Томаша Масарика, в центре города. Более 200 локомотивов и вагонов ждут своего часа в депозитарии в городе Хомуты на севере Чехии.

#ПОДЕЛУ

Пражский Национальный технический музей открыт со вторника по воскресенье с 9 до 18 часов на Летне по адресу Kostelní 42, Praha 7.

Ближайшие к музею станции метро — Hradčanská или Vltavská, трамвайная остановка — Letenské náměstí.

Взрослый билет стоит 220 крон, льготный — 100, семейный (2 взрослых + 3 ребенка) — 420 крон, дети до шести лет бесплатно.

Сайт музея — ntm.cz/en

ТЕНДЕНЦИИ



ТАКИЕ НАШИ ДОКАЗАТЕЛЬСТВА
ŠKODA AUTO по итогам 2018 года:
цифры и факты. **50**

КОМПЕТЕНТНОЕ МНЕНИЕ

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

ИНТЕРВЬЮ

Ян Прохазка, глава марки ŠKODA в России, о ситуации
на автомобильном рынке. **54**

#техника #решения #практика

#спрашивали_отвечаем

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

На разбитых трамвайных путях порезал боковину шины. Друзья, автомобилисты с опытом, сказали, что такое колесо надо выкинуть, а взамен купить новую шину. Неужели вариантов нет? Повреждение вроде небольшое совсем... А если и правда придется менять, то можно ли ограничиться только одной шиной или надо обязательно две покупать? Меняют же амортизаторы и тормозные колодки сразу с двух сторон.

Ремонт боковых порезов шин — распространенная услуга специализированных мастерских. Технология отработана, поэтому бояться нечего — обычно так подбадривают клиентов, которые ищут возможность сэкономить на покупке новой резины. И все же чудес не бывает. Важно понимать: боковой порез, даже ничтожный на вид, обычно означает необратимое повреждение корда — сделанного из прочных синтетических нитей «скелета» шины, воспринимающего нагрузки. Если провести аналогию с телом человека, то хирург на такую рану наложил бы швы, чтобы ткани срослись быстрее. Шину так вылечить нельзя, ее ткань неспособна самовосстанавливаться, вот почему ремонт, как правило, сводится к наклейке пластыря — установке заплатки. Но даже самая качественная заплатка, с армированной структурой,

которая не просто наклеивается, а «вваривается» методом вулканизации, не вернет боковине былую прочность: нити каркаса навсегда останутся порванными. Отсюда вывод: ремонтировать боковой порез имеет смысл только в крайних случаях, в качестве временной меры. Например, в дальней дороге, когда другого варианта продолжить движение нет. И ставить «заплатанное» колесо лучше на заднюю ось: если оно потеряет резкое давление — а повторный разрыв на том же месте может произойти в любой момент — это не так сильно скажется на поведении автомобиля. Так что с точки зрения безопасности разумнее всего как можно быстрее купить новую шину, сдав старую в утилизацию (просто положить ненужную резину в мусорный контейнер — безответственно). Понятно, что новую резину надо покупать той же модели и размерности, что стоит на остальных колесах, хотя Правила дорожного движения ограничивают только «разношинницу» на одной оси (исключение одно: нельзя сочетать на автомобиле шипованную и нешипованную резину).

Решение о том, надо ли покупать шины парой, принимается в каждом конкретном случае. Если второе, неповрежденное колесо на оси сильно изношено, логично заменить сразу две шины: разная высота протектора не лучшим образом сказывается на

управляемости, что хорошо заметно на скользкой или мокрой дороге. Возможно, в качестве второго нового колеса удастся использовать запасное, а на его место положить изношенную шину. При обследовании шипованной зимней резины обратите внимание на количество шипов: если многие потеряны, стоит задуматься о покупке новой шины. Правда, есть компромиссный вариант: в шиномонтажных мастерских освоена технология восстановления шипов — установки новых в пустые гнезда. Лучше, чем ничего, но, конечно, не так надежно, как на шине с завода.

Как правильно сидеть за рулем автомобиля? Так, как удобно конкретному водителю или все же есть общие рекомендации?

При выборе грамотной посадки вспомните о правиле золотой середины: не стоит отодвигаться слишком далеко от руля, равно как прижиматься к нему вплотную; нет смысла поднимать кресло максимально высоко и не всегда разумно опускать до упора вниз. Не поленились прочитать Руководство по эксплуатации — в инструкции к автомобилю много полезных советов водителю, включая рекомендации по правильной посадке.

Основные моменты такие.

Сначала отрегулируйте сиденье в продольном направлении так, чтобы педали выжимались до конца слегка согнутыми в коленях ногами — это гарантирует, что в экстренной ситуации вы сможете приложить к тормозу максимальное усилие или полностью использовать силовой потенциал двигателя. Затем установите спинку в положение, когда руки достают до верхней точки руля немного согнутыми в локтях. Того же можно добиться регулировкой руля по вылету. Есть еще один вариант проверки: плотно прижмитесь спиной к сиденью — в таком положении запястья должны доставать до верхнего среза руля. Если сидеть дальше, в экстренной ситуации вы не сможете быстро крутить руль (тем более с перехватом).

Не поднимайте сиденье очень высоко: запас пространства между головой и потолком может оказаться спасительным при аварии с переворотом автомобиля — увы, в жизни бывает всякое.

Не управляйте автомобилем полулежа: вы же не пилот «Формулы-1». Если водитель находится «в диванном» положении, ремни не смогут как следует зафиксировать тело при серьезном ДТП (произойдет «подныривание»), а кроме того, в такой позиции вестибулярный аппарат работает хуже, чем при вертикальной посадке. Обратите внимание: гонщики-раллисты сидят прямо для того, чтобы как можно лучше чувствовать положение автомобиля в пространстве. Не забудьте отрегулировать подголовник по высоте: желательнее, чтобы верхний его край находился на уровне вашей макушки (альтернативный вариант — середина подголовника на уровне ушей).

Правила посадки за рулем, как вы, наверное, уже поняли, связаны не только с активной безопасностью (в данном случае — способностью водителя

НЕ УПРАВЛЯЙТЕ АВТОМОБИЛЕМ ПОЛУЛЁЖА — ВЕРТИКАЛЬНАЯ ПОСАДКА ПОЗВОЛИТ ВАМ НАМНОГО ЛУЧШЕ ЧУВСТВОВАТЬ ПОЛОЖЕНИЕ МАШИНЫ В ПРОСТРАНСТВЕ.

предотвратить аварию), но и пассивной (в случае аварии отделаться по возможности наименьшим вредом). Если сидеть слишком близко к рулю, то это не только ограничит ваши движения, но и способно травмировать при столкновении за счет срабатывания подушки безопасности. Расстояние от ступицы рулевого колеса до груди водителя должно быть не меньше 25 см. Имеет значение даже положение рук на ободке: держать руль следует в точках, соответствующих девяти и трем часам на циферблате часов, иначе подушка безопасности, раскрываясь, может причинить травмы кистей и головы (да и рулить так удобнее — посмотрите на профессиональных гонщиков). Не забудьте перед поездкой отрегулировать ремень: верхняя ляпка должна проходить по середине плеча

(воспользуйтесь регулировкой по высоте), нижняя — в области таза (строго под животом, а не по нему).

Кстати, ремни безопасности и подголовники должны быть настроены правильно как у водителя, так и пассажиров. Передний пассажир, кроме того, должен следить за тем, чтобы не сидеть слишком близко к фронтальной подушке безопасности (те же минимальные 25 см до груди) и уж тем более не класть ноги на переднюю панель. Также запрещено забираться на сиденье с ногами.

Почему на задней передаче механической коробки нет синхронизатора? Тогда, получается, он не нужен и на первой передаче, ведь какая разница, куда начинать движение — вперед или назад?

Для начала о том, зачем нужен синхронизатор. Он уравнивает скорости шестерен в движении автомобиля, чтобы вам было легче переключаться — коробка не скрежетала, не «пиналась» и водителю не приходилось прибегать к таким приемам, как двойной выжим сцепления. Когда автомобиль стоит, уравнивать скорость шестерен не требуется. При трогании с места первая и задняя передачи равны — можно обойтись без синхронизатора. Но бывают ситуации, когда на первую передачу надо перейти со второй или третьей — машина едет по глубокому снегу или песку, двигатель не справляется — и в этом случае именно синхронизатор позволит переключиться вниз быстро и плавно, не прибегая к перегазовке, еще одному очень старому шоферскому приему, который сегодня используется разве что спортсменами и их подражателями. ◀

Ждем ваших вопросов по адресу magazine@skoda-auto.ru

И снова лучший!

ŠKODA ПОДВЕЛА ИТОГИ 2018 ГОДА. В ОЧЕРЕДНОЙ РАЗ ЕГО НАДО ПРИЗНАТЬ «САМЫМ УСПЕШНЫМ И ПРОДУКТИВНЫМ» ЗА ВСЮ ИСТОРИЮ КОМПАНИИ, КОТОРАЯ НАЧАЛА СВОЮ ДЕЯТЕЛЬНОСТЬ В 1895 ГОДУ. ПРЕДСТАВЛЯЕМ ВАМ «ŠKODA СЕГОДНЯ» В ЦИФРАХ И ФАКТАХ.

ПЯТЫЙ ГОД ПОДРЯД ПРОДАЖИ ŠKODA ПРЕВЫШАЮТ МИЛЛИОН АВТОМОБИЛЕЙ

2018 ПЕРЕДАНО КЛИЕНТАМ

1 253 741 → +4,4%

2017 ПЕРЕДАНО КЛИЕНТАМ

1 200 535 автомобилей

2016 ПЕРЕДАНО КЛИЕНТАМ

1 126 477 автомобилей

2015 ПЕРЕДАНО КЛИЕНТАМ

1 055 501 автомобиль

2014 ПЕРЕДАНО КЛИЕНТАМ

1 037 226 автомобилей

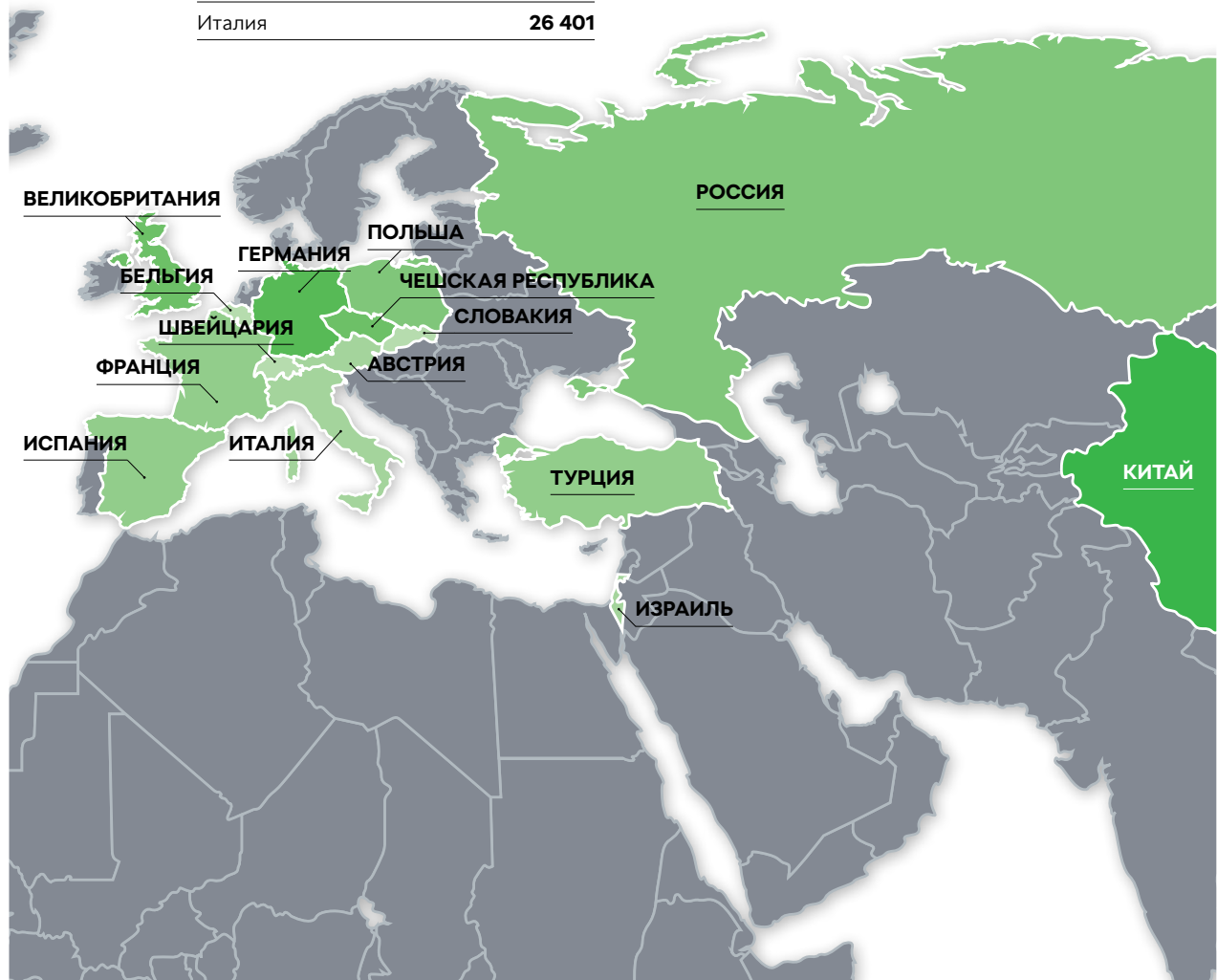


Мировой успех марки в настоящее время обеспечивают **восемь модельных линий.** Конкретный набор моделей меняется от страны к стране.

ТОП-15 РЫНКОВ ДЛЯ ŠKODA ПО ИТОГАМ 2018 ГОДА

Китай	341 000	Австрия	24 939
Германия	176 638	Словакия	21 894
Чешская Республика	93 586	Турция	21 340
Россия	81 459	Израиль	20 949
Великобритания	74 512	Бельгия	20 032
Польша	71 057	Швейцария	17 724
Франция	32 035		
Испания*	27 017		
Италия	26 401		

* Без Канарских островов.



РАСПРЕДЕЛЕНИЕ ПРОДАЖ ŠKODA ПО МОДЕЛЯМ В МИРЕ ПО ИТОГАМ 2018 ГОДА

OCTAVIA	RAPID	FABIA	KODIAQ	SUPERB	KAROQ	CITIGO	KAMIQ	YETI
388 231	191 477	190 880	149 195	138 141	115 725	39 161	27 868	13 063
АВТОМОБИЛЬ	АВТОМОБИЛЕЙ	АВТОМОБИЛЕЙ	АВТОМОБИЛЕЙ	АВТОМОБИЛЬ	АВТОМОБИЛЕЙ	АВТОМОБИЛЬ	АВТОМОБИЛЕЙ*	АВТОМОБИЛЯ

В сумме клиентам во всем мире был передан **1 253 741** автомобиль.

* Модель Каміq для китайского рынка.

РАСПРЕДЕЛЕНИЕ ПРОДАЖ ŠKODA ПО МОДЕЛЯМ В РОССИИ ПО ИТОГАМ 2018 ГОДА

RAPID	OCTAVIA	KODIAQ	YETI	SUPERB
				
35 089	25 026	16 233	2 931	2 180
АВТОМОБИЛЕЙ	АВТОМОБИЛЕЙ	АВТОМОБИЛЯ	АВТОМОБИЛЬ	АВТОМОБИЛЕЙ

В сумме клиентам в России было передано **81 459** автомобилей.



Пресс-конференция, на которой руководство компании ŠKODA AUTO отчиталось об итогах 2018 года перед журналистами, приехавшими из разных стран, прошла в помещении заводского музея. Интересный факт: в этом историческом комплексе зданий, расположенном почти в центре Млада-Болеслава, до 1928 года выпускались автомобили чешской марки.

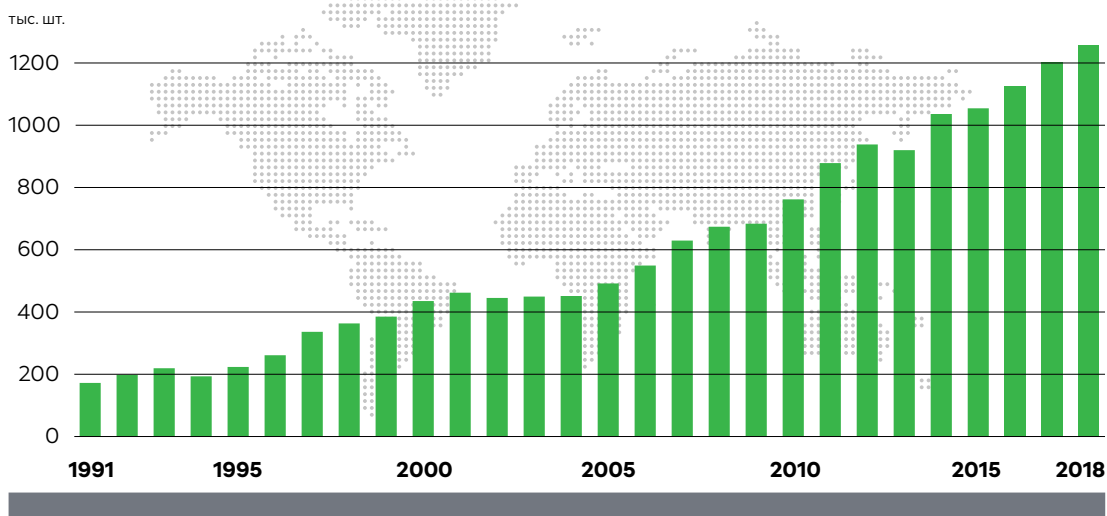
ФИНАНСОВЫЕ РЕЗУЛЬТАТЫ: РЕКОРДНАЯ ВЫРУЧКА

ВЫРУЧКА ОТ ПРОДАЖ



		2018	2017	динамика
Выручка от продаж	млн евро	17 293	16 559	+4,4%
Операционная прибыль	млн евро	1 377	1 611	-14,6%
Операционная прибыль в % от продаж	%	8,0	9,7	—
Инвестиции	млн евро	896	733	+22,2%

РОСТ МИРОВЫХ ПРОДАЖ* ŠKODA ЗА ВРЕМЯ РАБОТЫ В СОСТАВЕ VOLKSWAGEN GROUP



* Число автомобилей, за год переданных (поставленных) клиентам.

Ожидания и реальность

ГЛАВА МАРКИ ŠKODA В РОССИИ ЯН ПРОХАЗКА — О СИТУАЦИИ НА АВТОМОБИЛЬНОМ РЫНКЕ СТРАНЫ, ПЛАНАХ КОМПАНИИ НА БЛИЖАЙШЕЕ БУДУЩЕЕ И НОВЫХ ПРОГРАММАХ ДЛЯ КЛИЕНТОВ.

Каким стал для марки 2018 год? Как вы оцениваете его итоги на российском рынке?

Мы увеличили продажи на 30% по сравнению с 2017 годом, реализовав в России свыше 80 тысяч машин и достигнув самого высокого для себя показателя доли на рынке новых легковых автомобилей в стране — 4,89%. Так что в целом, не скрою, довольны результатом.

По официальной статистике, в 2018 году в России было продано примерно 1,7 млн новых легковых автомобилей, без учета легких коммерческих, что примерно на 13% больше, чем годом ранее. За счет чего марке ŠKODA удалось показать опережающий, по сравнению с рынком, рост?

Тут много составляющих. Нельзя не отметить замечательную работу наших дилеров. Надо сказать спасибо клиентам и их семьям, оказавшим компании доверие своим выбором. Да и сама марка была на высоте. Дело в том, что у нас не только сбалансированный модельный ряд, но и выстроенные бизнес-процессы: когда спрос оказался выше ожидаемого, нам удалось практически полностью его удовлетворить, не допустив дефицита автомобилей. Заводы в Калуге и Нижнем Новгороде произвели несколько тысяч машин сверх плана.

Насколько хорошо покупатели встретили Kodiaq локальной сборки?

Очень хорошо. Первые машины, напомню, пришли в Россию еще в 2017 году, они были чешской сборки, а организация производства на площадке в Нижнем Новгороде позволила не только сделать цены более привлекательными, но и вывести на рынок новые, более доступные модификации, например с передним приводом и механической коробкой передач. Из Чехии поставлялись машины только с приводом 4x4, в наиболее престижных комплектациях. Внедорожники локальной сборки появились у дилеров в конце апреля 2018 года. Первая цель была такой: достичь уровня продаж 2 тысячи «Кодиаков» в месяц. Ее мы поставили на октябрь, а достигли уже в августе. Прекрасный старт!

Когда Kodiaq только появился, ожидалось, что большая часть покупателей будет выбирать машины с полным приводом, что для автомобилей SUV в этом классе вовсе не является обязательным. Расчеты оказались верными?

В России прогноз полностью оправдался. По итогам 2018 года более 80% покупателей выбрали именно полный привод. Да, на эту цифру оказали влияние продажи первых месяцев года, когда автомобилей с передним приводом у дилеров не было представлено, но тен-

денция очевидна. Кстати, популярнее, чем ожидалось, стали и семиместные версии. Каждый шестой Kodiaq, проданный в России, имеет три ряда, причем мы никогда не навязывали эту опцию.

Какие у вас прогнозы по продажам в России в 2019 году? И что будет происходить с ценами?

Мы рассчитываем, что объем рынка будет примерно таким же или немного увеличится. И что наши продажи подрастут. Хотя бы потому, что локальное производство «Кодиака» уже развернуто и этому сильному игроку не требуется время на раскачку. Что касается цен, то я, к большому сожалению, не вижу оснований для их снижения, даже если курс рубля стабилизируется. Скорее, будет продолжаться медленный, но верный рост цен на автомобили всех марок. Машины дорожают во всем мире, и российские потребители находятся в очень неплохом положении, в чем легко убедиться, посмотрев, например, стоимость автомобилей ŠKODA в Чехии. Так что, если коротко, можно резюмировать: нужен автомобиль — не ждите снижения цен, покупайте.

Стоит ли покупателям в России ждать от чешской марки в 2019 году каких-то новинок?

Конечно! Но наберитесь терпения. Конкретных месяцев появления называть не буду, но основные новинки по степени важности такие. Первая — специальная версия «Октавии», посвященная 60-летию модели. Мы предложим интересный пакет опций по привлекательной цене дополнительно к комплектации Style. Вероятно, у этой спецверсии будут кое-какие эксклюзивные черты.

#итогигода #долянарынке #импортёр #локальноепроизводство

Вторая — существенно обновленный ŠKODA Superb, флагман нашего модельного ряда, который поставляется и будет поставляться из Чехии в двух типах кузова: седан и универсал. Третья и самая главная российская премьера — совершенно новый кроссовер, Karoq, появление которого запланировано на конец года. Локальное производство полного цикла, со сваркой и окраской кузовов, должно начаться в четвертом квартале. Этот SUV компактнее, чем Kodiaq, планируется выпускать с разными типами привода, коробками передач и вариантами двигателей.

Что интересного марка ŠKODA будет предлагать в области послепродажного обслуживания?

Действие основных и любимых клиентами программ сохраняется: тут и баллы за проведенные работы и купленные запчасти, которыми можно рассчитывать в дальнейшем на сервисе, и сезонные летние скидки... Много нового вы найдете в разделе «Сервис» на нашем официальном сайте. Появилась возможность предварительно оценить стоимость работ у различных дилеров, выбрать оптимальное предложение и сразу же записаться. В лучшую сторону изменился наш онлайн-магазин запасных частей и аксессуаров — процесс покупки стал еще более простым и понятным. С конца 2018 года заработал сайт testedgenuine.ru, на котором можно проверить по коду подлинность купленных вами деталей и расходных материалов, а заодно и узнать, чем опасны подделки. Еще одна интересная программа — «Каско Лайт», такое расширение полиса ОСАГО в рамках партнерства с ведущими страховыми компаниями. Суть ее в следующем. Если вашему автомобилю ŠKODA меньше

САМАЯ ГЛАВНАЯ РОССИЙСКАЯ ПРЕМЬЕРА — СОВЕРШЕННО НОВЫЙ КРОССОВЕР, KAROQ. ЛОКАЛЬНОЕ ПРОИЗВОДСТВО ПОЛНОГО ЦИКЛА ДОЛЖНО НАЧАТЬСЯ В ЧЕТВЁРТОМ КВАРТАЛЕ.

десяти лет, вы за дополнительные 3500 рублей в год можете поучаствовать в программе, позволяющей при ДТП, в котором виноват другой водитель, отремонтировать свою машину у официального дилера ŠKODA. Такой же вариант доступен при обоюдной вине. Выгода очевидна: по обычному полису ОСАГО получить направление на официальный сервис для осуществления кузовного ремонта с применением оригинальных запасных частей у вас не получится. Продукт «Каско Лайт» — совместная работа нашего отдела послепродажного обслуживания и финансового подразделения концерна «Фольксваген» в России.

Финансовая поддержка покупателей автомобилей ŠKODA в наступившем году сохраняется?

И сохраняется, и расширяется. У нас есть классические кредиты и кредиты Simply Clever с остаточным платежом по ставке от 8,9% годовых. Мы не остав-



ляем без внимания и продажи автомобилей ŠKODA с пробегом, участвующих в программе Das WeltAuto. Их можно приобрести по ставке от 9,9% годовых — тоже очень неплохое предложение. К 60-летию модели Octavia подготовлена программа «3x3», где ставка по кредиту равна 3% на срок 12 месяцев и тариф по каско — те же 3%. Каско, замечу, без франшизы, а ограничения нельзя назвать очень жесткими: возраст водителя — от 33 лет, стаж — от десяти лет.

#новыйкроссовер #защитаотподделок #выгодныепрограммы

За 3% от стоимости можно застраховать в салоне по каско после покупки внедорожник Kodiaq — при условии, что водителю больше 35 лет, а стаж — свыше десяти лет. У нас много разных программ, подготовленных совместно с «Фольксваген Банк РУС», обратитесь к нашим официальным дилерам, они расскажут, как приобрести автомобиль ŠKODA в кредит или застраховать его, не переплачивая.

Если посмотреть на экспонаты европейских автосалонов, складывается ощущение, что покупатели все больше интересуются электрическими и гибридными автомобилями, а также машинами, использующими альтернативные виды топлива, в частности сжатый газ. Планирует ли ŠKODA поставлять такую технику в Россию?

Не стоит путать желание покупателей с политикой тех или иных государств. В Европе спрос на электрические и гибридные автомобили стимулируется властями. Я не говорю, хорошо это или плохо, это просто факт. ŠKODA — глобальная компания, мы развиваем разные технологии и предлагаем их там, где они востребованы. Скоро компания представит и подключаемый гибрид, и серийный электрический автомобиль, в котором вообще нет двигателя внутреннего сгорания, но на вопрос, когда все это появится в России, я отвечаю так: когда у покупателей будет в этом потребность. Марка работает в массовом сегменте и ориентируется на более или менее массовый спрос. Мы держим руку на пульсе и, когда требуется, предоставляем российским потребителям нужный продукт мирового уровня.

Какие социальные проекты и программы марка ŠKODA поддерживает сейчас в России?

У нас несколько направлений. Пожалуй, самая известная наша про-

МЕЖДУНАРОДНЫЙ ЮНОШЕСКИЙ ХОККЕЙНЫЙ ТУРНИР «КУБОК ŠKODA», НА КОТОРЫЙ СОБЕРУТСЯ СИЛЬНЕЙШИЕ КОМАНДЫ РОССИИ, ЧЕХИИ И ЛАТВИИ, В ЭТОМ ГОДУ ПРОХОДИТ В ЧЕЛЯБИНСКЕ.

грамма — безвозмездное предоставление автомобилей «Детским деревням — SOS» (подробнее об этом направлении деятельности — на стр. 4). Важная для нас история — поддержка детского хоккея. Международный юношеский хоккейный турнир «Кубок ŠKODA», на который соберутся ребята в возрасте 12–13 лет, представляющие сильнейшие команды России, Чехии и Латвии, в этом году проходит в Челябинске, на арене «Трактор». Челябинск выбран неслучайно: это родной город команды, победившей в прошлом году. Турнир состоится уже в седьмой раз. Вход, как всегда, свободный. Об уровне соревнования говорит тот факт, что он включен в официальный календарь Федерации хоккея России, партнером которой марка ŠKODA является с 2010 года (интервью с президентом ФХР Владиславом Третьяком — на стр. 58). По мере сил мы помогаем приютам и фондам, работающим с бездомными животными в Москве и ближайшем Подмоскowie. У нас есть

специально оборудованный Rapid, так называемый Pet-Mobil, который безвозмездно перевозит корма, лекарства и самих животных — кошек и собак.

Вы европеец, который давно работает в России. Что вам нравится в нашей стране? Например, многие россияне отмечают, что в Чехии и Германии расписание магазинов не такое удобное, как у них на родине: и работают торговые точки не так долго, и выходные намного чаще.

Это правда, в России удобнее ходить в магазины: рано открываются, поздно закрываются и почти нет дней, когда никуда не попасть. Но я вижу тут и обратную сторону: многие работники торговли меньше проводят времени со своими семьями, чем им хотелось бы. Мне кажется, Европа сделала осознанный выбор: общество должно исходить не только из удобства покупателей, но и из интересов тех, кто их обслуживает. Но есть, конечно, в России и однозначно положительные вещи. Например, здесь очень хорошо развита безналичная форма оплаты — через телефон или карты, и никто не скажет, что у вас карта не той системы или сумма слишком мала, чтобы платить таким образом. В России очень широкое распространение онлайн-услуг и мобильных сервисов, часто на более высоком уровне, чем в Европе. А еще мне нравится отношение водителей друг к другу. Да, на дорогах не хватает порядка. Но много и искренних проявлений человеческого отношения. У нас в Чехии, когда ты ошибся — возможно, просто потому, что оказался в незнакомом районе или в твоём районе поменялась схема движения, — каждый постарается указать тебе на твой промах. В России спокойнее относятся к чужим ошибкам. Пропустят или как минимум не станут без лишней необходимости сигналить, отчего и спорная ситуация решается проще, и люди сохраняют свои нервы. ◀

#каждомупопотребностям #интересылюдей #детскийхоккей

СТИЛЬ ЖИЗНИ



НОМЕР ЛЮКС

ŠKODA 110 LS —
образцовый автомобиль
социалистического
автопрома 1970-х годов. **64**

ИНТЕРВЬЮ

Владислав Третьяк о жизни и хоккее. **58**

ПОПРОБУЙ САМ

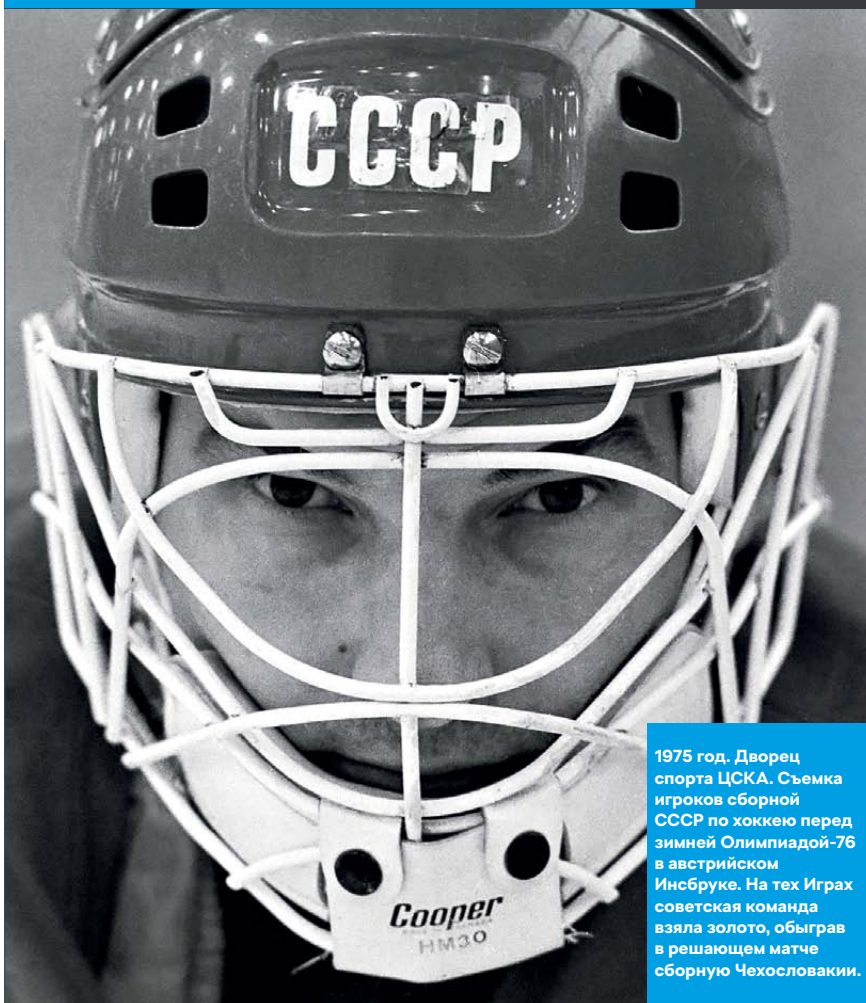
Лапша пад-тай как кулинарный
символ Таиланда. **76**

#история #спорт #культура

Игра со зрителями

интервью: Сергей Шерстеников фото: FHR.RU

ВЛАДИСЛАВ ТРЕТЬЯК — ЛИЧНОСТЬ НАСТОЛЬКО ЛЕГЕНДАРНАЯ, ЧТО В ПРЕДСТАВЛЕНИИ НЕ НУЖДАЕТСЯ ВОВСЕ. ГОВОРИМ «ТРЕТЬЯК» — ПОДРАЗУМЕВАЕМ «СЛАВА ОТЕЧЕСТВЕННОГО ХОККЕЯ». СЕГОДНЯ ТРЕТЬЯК, ЧЬЁ ИМЯ ПРАКТИЧЕСКИ СТАЛО СИНОНИМОМ СЛОВА «ВРАТАРЬ», СЛУЖИТ РАЗВИТИЮ ЛЮБИМОГО МИЛЛИОНАМИ ВИДА СПОРТА НА ДОЛЖНОСТИ ПРЕЗИДЕНТА ФЕДЕРАЦИИ ХОККЕЯ РОССИИ. ВЛАДИСЛАВ АЛЕКСАНДРОВИЧ — СОБЕСЕДНИК ŠKODA MAGAZINE.



1975 год. Дворец спорта ЦСКА. Съемка игроков сборной СССР по хоккею перед зимней Олимпиадой-76 в австрийском Инсбруке. На тех Играх советская команда взяла золото, обыграв в решающем матче сборную Чехословакии.

Тот факт, что российские хоккеисты сегодня играют по всему миру за разные команды, у вас вызывает радость или сожаление?

Да, во времена СССР все хоккеисты, в том числе лучшие, были здесь, поэтому нам было легче завоевывать золотые медали и на Олимпиадах, и на чемпионатах мира. Сегодня Россия — демократическая страна, каждый играет там, где хочет, — в НХЛ (Национальной хоккейной лиге, объединяющей клубы США и Канады. — Прим. ред.) или других клубах, никто не запрещает. Надо уважать выбор игроков, тем более и российскому хоккею они приносят большую пользу. Во-первых, наши ребята в любое время, если могут, приезжают играть за сборную — на чемпионаты мира, на Олимпиады. Во-вторых, мы гордимся успехами соотечественников за рубежом. Я был на игре в Вашингтоне, где десять тысяч человек сидели на трибунах в форме Овечкина. Он капитан команды, обладатель Кубка Стэнли. И все знают, что он — русский. И приезжал играть за сборную России, несмотря на травму, трещину в ноге. Какие к нему и многим другим ребятам могут быть вопросы?!

Обидно, что в ваше время хоккеистов не отпускали играть за рубеж?

Запрещать вообще неправильно. Те, кто очень хотел играть, просто сбежали в НХЛ, не буду называть имена... Игра наших ребят в других странах, в других командах обогащает российский хоккей. Я помню, как молодые игроки сборной смотрели на то, как готовятся к чемпионату мира Овечкин или Федоров, люди с опытом в НХЛ. Все было интересно! В НХЛ подготовка принципиально отличалась от той, что была в нашей стране. Там никто с кнутом не стоял над игроком! У них делай что хочешь — только результат показывай. У нас попробуй бокал пива выпей...

#легендарныйвратарь #федерацияхоккеяроссии #наширебята

Тренеру в НХЛ все равно?

У тренера в НХЛ другая роль. Он такой же наемный работник, как и любой игрок. Тренер отвечает только за то, что происходит на льду. Воспитание игроков его не касается. В мое время тренер был царь и бог: от него зависела и зарплата, и новая квартира. Все от него зависело. Раньше хоккеист заканчивал карьеру и не знал, что делать дальше, — тренера, который за него думал, больше нет рядом. Сегодня такого у нас нет. Тренер определяет твою роль в команде, а зарплату — генеральный менеджер. Наши игроки стали самостоятельнее, и это из НХЛ пришло. Мы, сборная СССР, месяцами жили на сборах, домой не попадали, а сейчас могут собрать команду за день до игры — и это нормально. Нам давали месяц на отпуск, а хоккеисты НХЛ уходили в апреле, и чем они занимались до сентября, никого не интересовало: им просто давали бумагу, где было прописано, что надо делать. Тарасов (*тренер Анатолий Тарасов. — Прим. ред.*) говорил: «Нам надо обогнать время». А за счет чего мы могли его обогнать? Постоянных тренировок и сборов. А вот английского никто почти не знал — да и не особо он был нужен без перспектив играть там.

Когда вы играли за сборную СССР, за границей вам давали время посмотреть города?

В основном все время уходило на игры и переезды. В последний день могли дать какое-то время на посещение магазинов. Например, перед обратным вылетом. А у нас уже списки в руках, что нужно купить. Это молодежь сегодня думает, что в СССР все было. Поэтому бегал по магазинам, чтобы купить какие-то сувениры, подарки, что-то себе. Покупали все. Один раз я киви привез. Меня на таможне спрашивают: «Зачем вам картошка?» Люди в нашей стране не знали, как выглядят киви!

МЫ, СБОРНАЯ
СССР, МЕСЯЦАМИ
ЖИЛИ НА
СБОРАХ, ДОМОЙ
НЕ ПОПАДАЛИ,
А СЕЙЧАС
МОГУТ СОБРАТЬ
КОМАНДУ ЗА ДЕНЬ
ДО ИГРЫ — И ЭТО
НОРМАЛЬНО.

Что-то памятное осталось из тех покупок?

В 1971 году мы выиграли чемпионат мира в Швейцарии и почти все в команде купили себе по радиоле, проигрывателю с радио, фирмы «Диал». Пластинки из-за границы возили: Beatles, Пресли, Джо Дассен. Этот «Диал» с колонками до сих пор на даче стоит.

Деньги, которые вам давали за границей, зависели от результатов игры?

Смотрите. Зима 1975–1976 года. ЦСКА едет в Северную Америку играть с ведущими клубами НХЛ: «Нью-Йорк Рейнджерс», «Монреаль Канадиенс», «Бостон Брюинз» и «Филадельфия Флайерз». Суперсерия. Нам говорят: «За каждый выигранный матч игроки получают по 200 долларов, за ничью — по 100. Но не больше 600 долларов в сумме. Если вы проигрываете все матчи — по-

лучаете только суточные, как туристы». Мы обыграли «Нью-Йорк Рейнджерс», сыграли вничью с «Монреалем», обыграли «Бостон», ну а «Филадельфию» уже проиграли.

То есть по 200 долларов на человека давали за победу мирового, без преувеличения, уровня?

Да, это тебе не против голландцев играть. Самые большие премиальные были после победы на зимних Олимпийских играх в Сараево (1984 год. — Прим. ред.), по 2000 долларов. В 1980-м за олимпийское серебро дали по 600 долларов. Для нас очень большие деньги.

На чеки «Внешпосылторга» при возвращении доллары не заставляли менять?

Нет, меняли тем, кто работал за границей. Морьякам, например. А мы как туристы ездили или как спортивная делегация.

Хоккей же не считался вашим основным занятием? С формальной точки зрения вы же любители были?

Играя за ЦСКА, мы получали зарплату как военнослужащие, а не за игру в хоккей. Да, у нас основным занятием считалась военная служба, а у «Спартак» игроки числились на заводах. Команды Чехословакии и Швеции тоже были любительскими, а некоторые финны-хоккеисты действительно на фабриках каких-то работали.

Ваше воинское звание зависело от результатов игр?

Я все звания досрочно получил, кроме полковника, благодаря игре. После чемпионата мира подхожу к министру обороны, говорю: «Лейтенант». Он: «Нет, старший лейтенант». Вот новые погоны.

#сборнаяСССР #тренировкиисборы #хоккеиствоеннослужащий

А род войск какой?

Общевойсковой командный. Полковника я получил, когда уже в настоящей армии служил. Я работал заместителем начальника спортивных игр ЦСКА, у меня в подчинении были Гомельский, Чесноков, Тихонов. Все спортивные игры, которые были в ЦСКА, — волейбол, баскетбол — все подчинялись мне. А потом я перешел в Министерство спорта, в международный отдел — прием иностранных делегаций. Там уже получил полковника, все как полагается, в срок — уже в 1990 году. Я, кстати, закончил Военно-политическую академию имени Ленина, так что высшее образование у меня военное.

Насколько хорошо во времена СССР государство относилось к спортсменам?

Спортсмены жили хорошо. Зарплата у нас была рублей 400 минимум, а последние годы мы вообще как министры получали. И премии были, и квартиры бесплатно выделяли. Поддержка тех, кто уходил из спорта, была уже не такой сильной. Сегодня, кстати, Федерация хоккея России поддерживает ветеранов хоккея, осуществляет выплаты женам, потерявшим своих знаменитых мужей — чемпионов мира, олимпийских чемпионов, помогает бывшим игрокам решать проблемы со здоровьем, дарит подарки на дни рождения. Хуже всего было в 1990-е годы, когда государство бросило людей на произвол судьбы...

Как часто вы сегодня смотрите хоккей?

Смотрю все игры с участием нашей сборной. Остальное выборочно. Те команды, которые мне наиболее интересны, — ЦСКА, СКА. Если нахожусь где-то по делам в городах России, могу посмотреть игры с участием местных команд. Больше люблю следить за игрой живую.

ЧЕМ МЕНЬШЕ
ПЛОЩАДКА,
ТЕМ БОЛЬШЕ
ВОЗМОЖНОСТЕЙ
ДЛЯ АТАКИ НА
ВОРОТА! ЛЮДИ
ЗАЧЕМ ХОДЯТ
НА ХОККЕЙ?
ПОСМОТРЕТЬ ГОЛЫ!

Из иностранных команд или сборных кто вам ближе?

Европейские матчи меня мало интересуют. А вот главный соперник у России — это Канада. Особый соперник, с которым у нас давние счеты. Игры с участием Канады вызывают особый интерес. Но болею я только за нашу, российскую сборную.

Вы пересматриваете старые игры?

Бывает, что-то смотрю фрагментами, например перед выступлениями. А так, чтобы сесть, включить, посмотреть весь матч — нет. Времени нет. У меня жизнь на несколько месяцев вперед расписана по дням. Хотя те, старые игры возвращают меня в молодость.

Что умели игроки тогда и не умеют сейчас? Или остается только отмечать, насколько вырос уровень в целом?

Где-то вырос, а где-то упал. Скорости выросли, снаряжение изменилось. Раньше у игроков клюшки были дере-

вянные, толстые, а сейчас графитовые, как бритва. Стреляют со скоростью 180 километров в час. Раньше только через одну линию можно было передать, сейчас через две — игра стала динамичнее. Зато чтобы из десяти бросков ни одной шайбы не забить в буллитах — у нас такого не было никогда! Я соревновался с лучшими игроками — Харламовым, Михайловым, Петровым — и если из пяти бросков пропускал два, я выигрывал. Три из пяти пропускал — проигрывал. А сейчас по полчаса бросают, забить не могут. У нас были мастера, которые тебе под шнурок положат шайбу. Такая техника была!

Может, и уровень вратарей изменился?

И уровень вратарей вырос, конечно. Но и форма другая. Щитки добавились. Ловушки как ведра стали! Если бы у нас были такие ловушки и блины, как сейчас (*вратарские перчатки, приспособленные для отражения бросков. — Прим. ред.*), мы бы, наверное, вообще не пропускали. Сейчас трудно стало забивать. Вратари под два метра, защиты больше стало, а размер ворот прежний. И в НХЛ недавно урезали форму вратарей. И вместо двух-трех голов за игру мы видим шесть-семь. И это правильно. Люди зачем ходят на хоккей? Посмотреть голы! В баскетболе постоянно забивают. Я смотрел в Нью-Йорке: постоянно в корзину влетают мячи, народ постоянно зажигается. А у нас в хоккее ждешь: 0-1, 0-1, 1-1...

До европейского и российского хоккея эти изменения дойдут? Станут вратари менее защищенными?

Думаю, да, конечно. Потому что мы стараемся в одних правилах играть. На Олимпиаде в Сочи мы играли с американцами. Нам не засчитали гол, потому что ворота чуть сдвинулись. А по американским правилам такой гол — если ворота сдвинулись, но штырь из крепления не

#скоростьигры #положитьшайбуподшнурок #другаятехника

выскачил — засчитывается! Нам нужны общие правила по всему миру, потому что мы играем в Америке, а хоккеисты из НХЛ приезжают в Европу. В НХЛ уменьшили размер коробок, срезали углы, и мы будем уменьшать, я давно говорил, что пора. Ничего игрокам по углам полотерством заниматься. Чем меньше площадка, тем больше возможностей для атаки на ворота! Людям это интересно! В НХЛ постоянно ищут что-то новое, а мы догоняем. Там лучше понимают, как должен работать этот бизнес. Хоккей должен быть зрелищным, привлекать людей.

Вы говорите, что хоккей, как и любой другой вид спорта, должен быть зрелищным. А чем тогда спорт отличается от шоу-бизнеса?

Спорт все больше похож на шоу-бизнес. Идет борьба за болельщика. Человек пришел на стадион, и ему пытаются всеми способами поднять настроение: тут подарки дарят — вертушки-свистушки, тут шоу лазерное, тут сувениры продают, тут музыка играет, оперные певцы исполняют гимны, выступают известные люди. Сходите на Кубок Первого канала — хороший пример. Зрителей всеми силами вовлекают в действие. В этом сходство с шоу-бизнесом. А отличие принципиальное. Спорт — соревнование. Никто не может заранее назвать результат.

А как поменялся болельщик на вашей памяти?

Советские болельщики — одни мужики. Приезжаешь в Сибирь: открытый стадион, температура минус 30, черная масса на трибунах. Женщину очень редко увидишь. А сейчас до половины зрителей — женщины. Потому что условия созданы. Теплые стадионы, удобные сиденья, красиво. Музыка играет. А раньше из музыки — одна мелодия, когда выходили, и сирена в конце, когда заканчивали.



1975 год.
Дворец спорта ЦСКА.

Когда вы ставите себя мысленно на место современных вратарей, как думаете — удалось бы взять эти прибавившие в скорости полета шайбы?

Если бы тренировался, почему нет? Другие берут, а я что, хуже, что ли?!

По легенде Юрий Гагарин перед первым полетом человека в космос, где его ждала неизвестность, спокойно спал всю ночь. Правда, есть разные версии — спал или делал вид, что спал, но к вам вопрос такой: а как вам спалось перед ответственными матчами?

Отбой был в 11 вечера. Или в десять тебя помассировали, к 11 в кровати. На сборах проверяли, лежишь или нет, за границей никто не заходил. Конечно, если завтра игра за олимпийское золото, волнуешься. Стараешься меньше об этом думать. Можно водички холодной с медом на ночь выпить. Или валерьяночки. Таблеток же нельзя. Старался поспать. Нас даже в кино накануне возили, чтобы отвлечь.

Кино на английском или французском?

Да какая разница, если, например, про Джеймса Бонда смотреть. Там без перевода понятно.

Сегодня многие отдают детей заниматься хоккеем, вкладываются в их занятия, в том числе и потому, что видят неплохие финансовые перспективы у будущих игроков. В каком возрасте становится понятно, выйдет ли из ребенка толк?

Сейчас дети занимаются хоккеем с пяти лет. У десятилетних начинаются соревнования, чемпионаты, и лидеры быстро себя проявляют. К 13 годам все понятно. Например, Фетисов всегда был лидером. Но одного таланта и природных данных мало. Можно быть звездой-однодневкой. Хоккей — это постоянная работа над собой. Нельзя расслабляться. А еще есть травмы. Карьера может закончиться в 16 лет.

При этом уровень защиты игроков с вашего времени изменился радикально?

Дети у нас сегодня до 18 лет играют в решетках (полная защита лица. — Прим. ред.). А раньше мы теряли игроков.

#чегохочетзритель #спорткакшоубизнес #работанадсобой

Родители забирали из-за травм. В 60-е годы как было — надел шлем, значит, трус. Даже в воротах! Я надел шлем после того, как мне в течение месяца два раза голову шайбой разбили. Отец сказал: «Еще раз пробьют, играть не будешь». Он слово сдержал бы. Выбора не оставалось. В мое время все мальчишки, игравшие в хоккей, ходили без зубов. Сейчас все при зубах, хотя скорости выросли — клюшки стреляют шайбами, как из лука. Нагубники носят и взрослые, и дети. Вратари сейчас вообще как в танке, такая защита стала. У меня же вся форма пробивалась насквозь. Когда канадцы увидели, в чем я играю, чуть с ума не сошли — все открыто.

Какие у хоккеистов наиболее распространенные заболевания и травмы?

У вратарей проблемы со спиной, они же все время не в самом удобном положении стоят, у полевых игроков — проблемы с менисками в коленях, почти у всех вылетали, повреждения плечевых суставов, сотрясения мозга. Контактный вид спорта, что поделать.

Родителям нужно тащить ребенка, если у него нет явных успехов и желания заниматься?

Я в 11 лет начал, меня не надо было тащить. Я пришел в школу ЦСКА, меня приняли и сказали, что играть я начну только через два года, в 13 лет. Хорошо, что в итоге взяли к ребятам 1950 года рождения, на два года старше, потому я и продвинулся. А сегодня в пять лет начинают. Несмышленные еще. В начале ребенка надо поддерживать. Но если ты не любишь этот вид спорта, не готов отдаваться полностью, выносить по две-три тренировки в день, толку не будет. Надо быть фанатом.

Я слышал версию, что никто так хорошо не разбирается в хоккее, как мамы юных игроков. Согласны?

ЧЕМ БОЛЬШЕ
СОРЕВНОВАНИЙ,
ТЕМ БОЛЬШЕ
ОПЫТА У ИГРОКОВ.
ТЕМ БОЛЬШЕ
ЗАЖИГАЕТСЯ
МАЛЕНЬКИХ
ЗВЁЗДОЧЕК.
ТАК ЧТО ŠKODA
ДЕЛАЕТ ВАЖНОЕ
И НУЖНОЕ ДЕЛО.

Есть даже такой термин — «айс-мама», хоккейная мама, или ледяная мама. Раньше такого не было, потому что дети начинали заниматься позже. Представьте, ребенку пять лет. Он доехать сам, тем более с формой, не может. Его надо довести до стадиона, проводить до раздевалки, помочь одеться. Пятилетний не может туго завязать шнурки, а без нормальной шнуровки сложно уберечь от травм голеностоп. Потом мама должна простоять полтора часа у льда, помочь мальчику раздеться и ответить обратно. И так года четыре. Я в 11 лет, когда пошел на хоккей, сам мог взять форму, сесть на троллейбус и поехать. Никакая мама мне не помогала. Сегодня, если вы хотите воспитать хоккеиста, надо быть готовым пожертвовать одним человеком, который будет его поддерживать. Это может быть бабушка, дедушка, но чаще всего — мама.

Как бы вы в целом обрисовали ситуацию с детским хоккеем в России сегодня?

Детский, юношеский, молодежный и студенческий хоккей у нас на хорошем уровне. Существует множество лиг. Ребята хорошо играют на международном уровне. Работает наша программа (подготовленная Федерацией хоккея России. — Прим. ред.) «Красная машина», которую мы презентуем в разных городах. В этой программе обобщен международный опыт — собраны лучшие тактические упражнения. Мы демонстрируем этот подход на льду, проводим аттестацию тренеров, внедряем новые методы в школах. Надо идти вперед. Принцип «учу так, как меня учили» — каменный век. Мы, как федерация, добились принятия правительственной программы по строительству в течение трех лет 50 катков по стране. Правительство выделяет деньги. А надо еще больше. Цель — 400 катков за десять лет. Мы проигрываем по количеству катков в пересчете на население всем хоккейным державам: Финляндии, Швеции, Чехии и даже Швейцарии... В России 600 катков, в Канаде — 3000! В США — 1900. Причем мы говорим о крытых современных катках, какие и нужны сегодня. Это раньше в Москве в январе морозы были минус 30, мы со льда не сходили, а сегодня лужи могут быть. Мы первенство Москвы играли на естественных катках. Сегодня это сложно представить. Материально-техническую базу надо развивать. Таланты спорт черпает из массовости. В Канаде 600 тысяч зарегистрированных хоккеистов, в России — 100 тысяч. В Канаде 100 тысяч только девочек, играющих в хоккей.

На протяжении семи последних лет марка ŠKODA проводит в России собственный юношеский хоккейный турнир. Насколько важны подобные мероприятия?

#контактныйвидспорта #уровеньзащиты #маленькиезвёздки

ŠKODA вообще много помогает хоккею, в частности, является спонсором нашей федерации. У нас хорошие отношения. Прекрасно, когда бизнес работает не только на себя. Такие турниры — настоящий праздник для мальчишек. Каждое соревнование — это экзамен. Чем больше соревнований, тем больше опыта у игроков. Тем больше зажигается маленьких звездочек. Так что ŠKODA делает важное и нужное дело.

Ваш внук Максим профессионально занимается хоккеем, вы передали ему какие-то сокровенные знания?

С пяти лет Максим был со мной в школах, которые я проводил во многих странах мира, видел лучших игроков, мы с ним много разговариваем. Пока он не пробился в основные составы Континентальной хоккейной лиги, играет в Высшей лиге, но он парень трудолюбивый, он добьется своего.

Так существуют в хоккее какие-то вещи, которые никто не будет доверять постороннему? Только близкому человеку?

Дело в другом. То, что я могут отдать, не каждый может взять. Вратари, с которыми я разговариваю, чисто психологически не могут играть так, как я играл. Может, это с опытом приходит или талант надо особый иметь.

О чем вы говорите? Об особом настрое перед игрой?

О тактических приемах. Об умении играть по глазам. Вратарь не может оторвать взгляд от шайбы, а надо смотреть и на глаза игрока. Я по взгляду мог понять, куда пойдет шайба. Она пошла — а я уже там! Я разгадал много загадок, которые готовили мне.

Третьяк Владислав Александрович

Родился 25 апреля 1952 года в селе Орудьево Дмитровского района Московской области. Президент Федерации хоккея России с 25 апреля 2006 года. Депутат Государственной думы четвертого, пятого и шестого созывов (с декабря 2003 года), член фракции «Единая Россия», член комитета ГД по физической культуре, спорту и делам молодежи. Полковник ВС РФ запаса.

С 17 лет и до окончания спортивной карьеры выступал за команду мастеров ЦСКА (1969–1984). В сборной СССР дебютировал в 1969 году в турнире на приз газеты «Известия» в матче с Финляндией, с 1972 года — основной вратарь сборной (1970–1984). В чемпионатах мира, Европы, олимпийских турнирах и турнирах Кубка Канады сыграл 128 матчей; в чемпионате СССР — 482 матча.

Достижения: трехкратный олимпийский чемпион (1972, 1976, 1984), серебряный призер зимних Олимпийских игр 1980; десятикратный чемпион мира (1970, 1971, 1973–1975, 1978, 1979, 1981–1983), серебряный призер ЧМ (1972, 1976), бронзовый призер ЧМ (1977); девятикратный чемпион Европы (1970, 1973–1975, 1978, 1979, 1981–1983), серебряный призер ЧЕ (1971, 1972, 1976), бронзовый призер ЧЕ (1977); обладатель Кубка Канады — 1981, участник розыгрыша Кубка Канады — 1976; участник Суперсерии-72, Суперсерии-74 и Суперсерии-76; первый европейский хоккеист, представленный в Зале хоккейной славы НХЛ в Торонто (1989); лучший хоккеист XX века по версии Международной федерации хоккея (IIHF); заслуженный мастер спорта СССР (1971); заслуженный тренер России (2002 год); пять раз признавался лучшим хоккеистом СССР, трижды — лучшим хоккеистом Европы, четырежды — лучшим вратарем мировых первенств; 13-кратный чемпион СССР (1970–1973, 1975, 1977–1984), серебряный призер чемпионатов СССР (1974, 1976); обладатель Кубка СССР (1969, 1973), финалист розыгрыша Кубка СССР (1976); в 1997 году в числе первых был введен в Зал славы IIHF; вошел в символическую сборную столетия Centennial All-Star Team IIHF; член Зала славы отечественного хоккея; член Совета IIHF.



Имеет ряд государственных наград, в том числе: орден «Знак почета» (1975), орден Ленина (1978), орден Дружбы народов (1981), орден Трудового Красного Знамени (1984), орден «За заслуги перед Отечеством» III степени (2012).

Владислав Третьяк — единственный советский игрок, участвовавший в четырех Олимпиадах. Он также единственный хоккеист, которому удалось три раза получить награду как лучшему хоккеисту Европы — «Золотую клюшку». Третьяк завоевал в общей сложности 90 медалей, в числе которых — три золотые олимпийские, десять золотых медалей чемпиона мира, 12 золотых — чемпиона Европы.

По материалам сайта FHR.RU

#настоящийпраздникдлямальчишек #ледянымамы #турнирŠKODA

Люкс с видом на социализм

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

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

ŠKODA 110 LS — ТИПИЧНАЯ МОДЕЛЬ СОЦИАЛИСТИЧЕСКОГО АВТОПРОМА 1970-Х ГОДОВ. МАССОВАЯ МАШИНА С ЗАДНИМ РАСПОЛОЖЕНИЕМ ДВИГАТЕЛЯ, ХОРОШИМ ЭКСПОРТНЫМ ПОТЕНЦИАЛОМ ЗА СЧЁТ НЕВЫСОКОЙ ЦЕНЫ И МНОГООБЕЩАЮЩИМ УТОЧНЕНИЕМ LUXE SPECIAL.







1. Характерное внешнее отличие люксовой версии — две дополнительные фары.
2. Семейство ŠKODA 100/110 сохранило отработанную на предыдущих моделях заднемоторную компоновку.
3. L — это «люкс», S переводили и как «супер», и как «специальный».

#регулярныеобновления #экспортныйпотенциал



#лучшепозднеечемникогда #новыйдизайн

Даже сегодня, в XXI столетии, с его невиданным прежде бегом времени и доведенной до фетишизма тягой ко всему новому, шесть-семь лет конвейерной жизни автомобиля считаются нормой. А в 1970-х годах и самые успешные европейские компании выпускали, как правило, свои модели намного дольше. Что уж говорить про страны социализма, где в отсутствие конкуренции на внутреннем рынке производить одну модель с минимальными изменениями можно было десятилетиями. К чему суетиться, когда желающих купить и так хоть отбавляй?! Без малого полвека выпускали, скажем, восточногерманский Wartburg 353 и румынскую Dacia 1300. А в России были и более поздние примеры долгожительств. ВАЗ-2107, к примеру, начали делать в СССР в 1982 году, когда модель не в шутку называли «советским мерседесом», а закончили в 2012-м, когда от былого престижа не осталось и следа.

А вот ŠKODA даже в «безальтернативные» времена социализма старалась почаще обновлять модельный ряд, причем не чисто косметически. Так, уже через пять лет после начала производства переломной для марки заднемоторной модели 1000 MB и 1100 MB, в 1969-м, на конвейер встало новое семейство — 100/110. Цифровое обозначение в обоих случаях указывало на объем мотора: 1000 куб. см или 1100.

Стоит сказать, что компания ŠKODA еще в 1930-х годах, в числе пионеров отрасли, начала работать над автомобилями заднемоторной компоновки, справедливо считавшейся тогда очень перспективной — как минимум потому, что машине с «двигателем в багажнике» не нужен карданный вал. До войны ŠKODA выпустила несколько заднемоторных прототипов, однако серийное производство началось много позже, в 1964 году. И продолжалось до конца 1980-х, хотя работы по перспективным моделям иной компоновки велись все время, о чем свидетельствуют многочисленные прототипы, которые можно увидеть в депозитарии при заводском музее ŠKODA в городе Млада-Болеславе.

Причем нельзя сказать, что ŠKODA сильно опоздала с внедрением заднемоторной компоновки в производство. В 1960-х эта схема оставалась еще довольно популярной. Модели с задним расположением двигателя тогда вовсю выпускал итальянский FIAT, немецкий Volkswagen, французские Renault и SIMCA...

Итак, в 1969-м в Млада-Болеславе, на главном предприятии ŠKODA, было начато производство семейства автомобилей 100/110. Дизайн — совершенно новый, а техническая основа, пуск и переработанная, досталась от предыдущей модели ŠKODA 1000/1100 MB, которая и на конец своего выпуска представляла собой вполне современную конструкцию. Ее и унаследовала новая серия. Прежде всего — заднемоторную схему с четырехцилиндровым

ŠKODA СТАРАЛАСЬ
ПОЧАЩЕ ОБНОВЛЯТЬ
МОДЕЛЬНЫЙ РЯД ДАЖЕ
В «БЕЗАЛЬТЕРНАТИВНЫЕ»
СОЦИАЛИСТИЧЕСКИЕ
ВРЕМЕНА.

На букву R

Чехословакия была последней, а в 1970-х — единственной социалистической страной, в который серийно делали двухдверные спортивные купе. ŠKODA 110 R Coupe с элегантным кузовом и посадочной формулой 2+2 производили на филиальном заводе в Квасинах уже с 1970 года. Эта машина имела такой же 52-сильный двигатель, как и люксовый седан 110 LS. Одно из первых купе подарили генсеку Леониду Брежневу, однако, что скрывать, главному на планете строителю коммунизма больше нравились американские машины, а потому к этому подарку он особого внимания не проявил. ŠKODA 110 R стала самой «долгоиграющей» модификацией семейства: в Квасинах купе собирали до 1980 года, изготовив 56 902 автомобиля.



#тенденцииавтомобильноймоды#кожзамениТЕЛЬкакдолжное

двигателем жидкостного охлаждения и полностью синхронизированной четырехступенчатой коробкой передач.

Тип охлаждения — принципиальный момент. Сзади чаще ставили «воздушники» — такие моторы проще, дешевле, легче, однако обладают и некоторыми очень существенными недостатками. Во-первых, «воздушники» очень шумны. вспомните: вперед самого «Запорожца» появлялся его звук. Во-вторых, склонны к перегреву. Глухие городские пробки или движение на подъем в гору с трудом давались даже идеально настроенным моторам. В-третьих, двигатель воздушного охлаждения хорошо нагревал атмосферу, но очень плохо — салон автомобиля, что зимой было критично. Всех этих недостатков и ŠKODA 1000/1100 MB, и последовавшая за ней серия 100/110 были лишены: конструкторы сразу решили не экономить на системе охлаждения мотора и комфорте пользователей.

Кардинально при смене поколений «перетряхнули» и переднюю подвеску. Так, число смазочных точек уменьшилось с 11 до четырех. Вы вообще в курсе, что раньше автомобилям требовалось регулярно, по несколько раз в год, смазывать подвеску?!

100 С ПЛЮСОМ

Базовый четырехдверный седан ŠKODA 100 с заводским обозначением «тип 722», производство которого начали в 1969 году, как и его старшие модификации, имел мягкие, округлые формы кузова — тенденции мира автомобильной моды начала 1970-х чехословацкие дизайнеры уловили довольно точно.

Четырехдверный кузов был достаточно просторен для своего класса, да и отделан добротно. Конечно, никакой роскоши — сиденья и карты дверей из кожзаменителя, но это тогда было нормой и на более дорогих автомобилях. Багажное отделение объемом 250 л располагалось, естественно, впереди. Под ним, в закрытой нише, лежало запасное колесо. Дополнительный багажник — или скорее большое вещевое отделение — находился за спинками задних сидений, по соседству с мотором.

Четырехцилиндровый мотор жидкостного, как уже было сказано, охлаждения на «сотой» версии имел объем 988 куб. см. Он развивал 40 л.с. при 4750 об./мин. Иногда его мощность указывали на уровне 48 л.с. — так действительно выходило, если показатель «снимали» с двигателя, лишённого навесного оборудования, то есть по более лестному американскому стандарту SAE.

На основе этого базового мотора еще в 1960-х был создан более мощный агрегат — 1,1 л, развивающий 52 л.с. при 5250 об./мин. Этот двигатель имел не только увеличенный объем, но и иной, двухкамерный карбюратор чехословацкой

КОНСТРУКТОРЫ
СРАЗУ РЕШИЛИ
НЕ ЭКОНОМИТЬ
НА СИСТЕМЕ
ОХЛАЖДЕНИЯ
МОТОРА
И КОМФОРТЕ
ПОЛЬЗОВАТЕЛЕЙ.

1975 год
«Союз» —
«Аполлон»

Впервые в истории освоения космоса на орбите состыковались советский и американский корабли. 15 июля стартовал «Союз-19» с экипажем в составе Алексея Леонова и Валерия Кубасова. Через несколько часов в полет с ракетой-носителем Saturn 1B отправился «Аполлон», в котором летели Томас Стаффорд, Вэнс Бранд и Дональд Слейтон. Стыковка произошла 17 июля. Американские астронавты и советские космонавты на глазах у всего мира пожали друг другу руки и неоднократно переходили из одного корабля в другой. До расстыковки 19 июля на орбите проводили различные эксперименты, но главное значение полета было в самом факте сотрудничества двух ядерных сверхдержав. Полет стал неким символом ослабления ветров холодной войны, в СССР был растиражирован в различной сувенирной продукции, а также в новой марке сигарет «Союз Аполлон». Сигареты выпускали совместно с американцами, табак использовали получше (или как минимум отличный от среднего советского), что обеспечило их популярность в СССР.





1

1. Дизайн интерьера выдержан в типичном для эпохи рационалистическом стиле. «Люксовое» отличие модели 110 LS — наклейки под дерево. Похожие использовались и на советских «Жигулях».

2. Ремни безопасности — как в самолете, двухточечные. Трехточечные еще не были обязательными для автомобилей.

3. Комбинация приборов лаконична, значительная часть информации — «на лампах».

#необходимоеидостаточное # скромностьукрашает



2

3





#двухкамерныйкарбюратор #супербензин #лампысйоднымипарами



1. Большую часть выпущенных автомобилей прямо на заводе грузили на железнодорожные платформы и навсегда увозили из Чехословакии. Некоторым машинам еще предстояла дорога через океан.
2. На базе ŠKODA 110 LS была разработана раллийная версия.
3. Такой ракурс — один из самых выгодных. Автомобиль смотрится очень элегантно.

#хорошаяаэродинамика #независимыеподвески

марки Jikov и поднятую до 9,5 степень сжатия, подразумевавший использование высокооктанового бензина Super, примерно соответствующего современному 95-му. Однако на деле автомобиль спокойно «переваривал» и 93-й бензин, в чем убедились испытатели журнала «За рулем», эксплуатируя в начале 1970-х чехословацкое купе ŠKODA 110 R именно с таким мотором. Другого топлива, с большим октановым числом, журналистам все равно было практически не достать: оно отпускалось по талонам на ограниченном количестве заправок.

Особенностью высокофорсированного мотора был и отдельный масляный радиатор, дополнительно помогавший поддерживать нормальный тепловой режим расположенного в корме двигателя. Такой агрегат объемом 1,1 л и установили на седан ŠKODA 110 LS. Аббревиатура LS означала Luxe Special (другой вариант расшифровки — Luxe Super), по заводской классификации — «тип 719». Производить «спецлюксы», отличить которые было проще всего по четырем вместо стандартных двух фарам, начали в 1971 году. Тот экземпляр, что вы видите на фотографиях, изготовлен в 1975-м.

ПОЗНАЁТСЯ В СРАВНЕНИИ

ŠKODA 110 LS имел длину 4156 мм и колесную базу 2400 мм. По размерам — аналог советских «Жигулей». ВАЗ-2101 был на 83 мм короче, зато имел чуть большую колесную базу.

Двигатель «копейки» объемом 1,2 л развивал 62 л.с. — на десяток сил больше, чем мотор ŠKODA 110 LS. Но чешская машина была динамичнее. До 100 км/ч она разгонялась за 18,5 с, то есть быстрее не только «копейки» с ее 22 с, но даже и «полторалитрового» ВАЗ-2103, у которого этот показатель составлял 19 с. Секрет был в том, что чешскую машину сделали очень легкой: снаряженная масса — всего 840 кг, что на 100 с лишним килограммов меньше, чем весил ВАЗ-2101.

Максимальная скорость ŠKODA 110 LS достигала 145 км/ч — нормальный показатель для автомобилей подобного класса в те годы. Средний расход топлива ŠKODA 110 LS составлял вполне скромные 8,5 л/100 км. Этому, кстати, тоже способствовала неплохая аэродинамика «зализанного» кузова.

Важным преимуществом семейства 100/110 были и традиционные для марки ŠKODA полностью независимые пружинные подвески, обеспечивающие комфорт. Заметим, что на советских «Волгах», что 21-й, что 24-й модели, сзади был неразрезной жесткий мост на рессорах. А «Волги» считались, пожалуй, самыми хорошими машинами из тех, что могли попасть в частное пользование простому смертному, живущему в соцстране.

Задние тормоза на ŠKODA 100/110 были барабанными, передние — дисковые, сделанные в Чехословакии по лицензии от британской компании Dunlop. «Займствовать» конструкцию без авторских отчислений, как это иногда случалось у автопроизводителей из социалистических стран, ŠKODA находила невозмож-

1975 год «Богемская рапсодия»

Самым продаваемым синглом в Великобритании стала композиция группы Queen с названием Bohemian Rhapsody. Она предваряла альбом A Night At The Opera, вышедший в конце года. Некоторые музыкальные менеджеры предсказывали длинному (около 6 мин.) и композиционно необычному, сочетающему оперные мотивы, стиль баллад и хард-рок, синглу провал. Однако он не только стал лидером в Британии и одним из лидеров в иных странах, но и визитной карточкой группы на все время ее существования. Богемскую рапсодию исполняли практически на всех концертах, она до сих пор одна из самых узнаваемых и почитаемых композиций Queen.

ПО ПОКАЗАТЕЛЮ
РАЗГОНА ŠKODA
110 LS ВЫИГРЫВАЛА
У БОЛЕЕ МОЦНЫХ
«ЖИГУЛЕЙ».

Bohemian Rhapsody



#специфическаяуправляемость #отличнаяпроходимость

ным, что, скорее всего, объяснялось и вполне прагматическими соображениями: модель изначально имела хороший экспортный потенциал, и сориться с возможными покупателями не хотелось.

На флагманский седан 110 LS стандартно устанавливали радиальные шины посадочным диаметром 14 дюймов. Как известно, на машинах подобного класса, в частности на «Жигулях», в 1970-х и 1980-х чаще встречались 13-дюймовые колеса. В общем, по всем характеристикам чехословацкая модель выглядела вполне достойно на фоне даже западных аналогов.

Заднемоторная схема придавала машине специфическую управляемость. С одной стороны, мотор, расположенный над ведущими колесами, обеспечивал хороший контакт резины с дорогой и, как следствие, высокую проходимость. С другой стороны, тот же самый «задний двигатель» на скользкой дороге провоцировал избыточную поворачиваемость — проще говоря, автомобиль легко можно было пустить в занос. Многим эта перчинка даже нравилась — она позволяла проявить водительское мастерство.

СПЕЦИФИЧЕСКИЙ ЛЮКС

Сегодня автомобиль с приставкой «люкс», в котором нет ни кондиционера, ни даже электрических стеклоподъемников, смотрелся бы странно. А в 1970-е социалистическую ŠKODA 110 LS серьезно рассматривали как модель для завоевания западных рынков, и расчет вполне оправдался. Стоит сказать, что заводы, выпускающие легковые автомобили ŠKODA, были одними из главных поставщиков твердой валюты для социалистической Чехословакии. В отдельные годы они работали фактически только на экспорт. Так, в 1973-м за рубеж ушли почти 107 тысяч автомобилей ŠKODA разных моделей — из страны вывезли примерно 90% годового выпуска. В 1975-м этот показатель, правда, снизился. Но и 70 с гаком тысяч машин, проданных в тот год за рубеж, — отличный результат.

География экспорта ŠKODA в 1970-х была чрезвычайно обширна — от стран Европы и Азии до Новой Зеландии. Конечно, основные поставки шли в соцлагерь, в первую очередь в ГДР, Венгрию и Югославию. Но в 1975-м по 3 тысячи машин продали и в Австрии, и в ФРГ. А в Великобританию — целых 7 тысяч! Не последнюю роль в этом играл именно «специально люксовый» седан ŠKODA 110 LS. Опционально для него предлагали галогенные фары — в них, как уточняли тогда, использовались лампы «с йодными парами»: они отличались более белым ярким светом и увеличенным сроком службы. Уже на месте западные дилеры иногда клеили на машины вошедшие в моду молдинги, покрывали крыши черным винилом — как на машине, показанной на фотографиях.

МОТОР В ЗАДНЕЙ ЧАСТИ КУЗОВА ПОЗВОЛЯЛ НА СКОЛЬЗКОЙ ДОРОГЕ ЭФФЕКТНО ПРОЯВИТЬ ВОДИТЕЛЬСКОЕ МАСТЕРСТВО.

1975 год Компьютер без экрана

В США начались продажи вычислительного устройства Altair 8800 компании MITS. Устройство, которое принято считать первым персональным компьютером, поступало в магазины в виде набора деталей для самостоятельной сборки. Вычислительная машина располагала всего 256 байтами оперативной памяти и не имела ни клавиатуры, ни экрана. Данные вводились с помощью рычажков, а результат определяли по комбинациям загорающихся лампочек. Машина была очень несовершенна, однако концептуально послужила основой для более поздних устройств. Билл Гейтс создал для нее интерпретатор языка программирования. Altair BASIC — одна из первых крупных работ знаменитого впоследствии предпринимателя.





1

1. Решетки на задних крыльях и под номерным знаком — для лучшего охлаждения двигателя. Колпаки на колесах — заводского производства, черная виниловая крыша — более поздняя доработка.

2. Рекламная фотография 1970-х годов убеждала: расположенный спереди багажник способен вместить достаточно вещей.

3. Из «посторонних вещей» в багажном отделении — бачок омывателя ветрового стекла и мотор стеклоочистителя. Запасное колесо — под полом.

#твёрдаявалюта #географияпоставок #капстраны



2



3



1

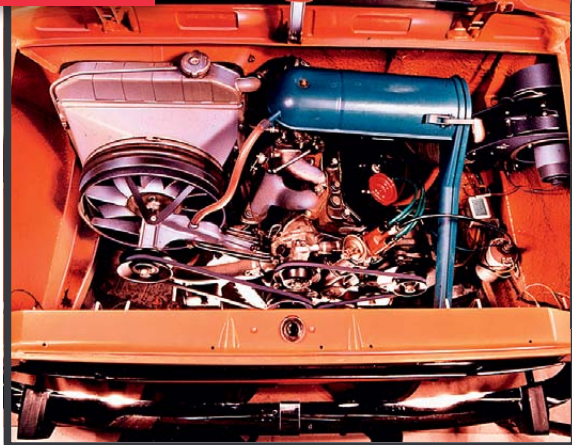
1. Помимо седанов разных комплектаций в семействе 100/110 было «легкомысленное» купе. Автолюбители в СССР могли только завидовать: советский автопром такие «непрактичные» машины не производил.

2. Двигатель объемом 1100 куб. см мощностью 52 л.с. полагался самым продвинутой версией — «специальным люксам» и купе.

3. Юбилейной миллионной ŠKODA с задним расположением двигателя в августе 1973-го стала модель 110 LS.



2



#отработаннаясхема #отвеликобританиидоновоизеландии



3

#флагманмодельногоряда #раллийнаяверсия #разумнаяцена

Конечно, успеху на западных рынках способствовала и невысокая цена автомобилей из Чехословакии. Так, в Западной Германии в середине 1970-х ŠKODA 110 LS стоила 6850 марок. Наша Lada 1200, то есть ВАЗ-2101, обходилась в 7250 марок, а ВАЗ-2103 — Lada 1500 — и вовсе в 8950 марок. А ведь по ездовым характеристикам чешская и советские машины были, как мы уже говорили, близки, по динамике же ŠKODA 110 LS даже выигрывала. Для сравнения: базовый Volkswagen 1200, более известный как «Жук», оценивался в 6950 марок, «начальный» Ford Escort — в 8595, а самый дешевый Opel Kadett стоил 8895 марок.

ŠKODA 110 LS вместе с купе модели 110 R стала флагманом модельного ряда и даже эдакой парадной эмблемой чехословацкой марки. Именно 110 LS назначили миллионным заднемоторным легковым автомобилем марки ŠKODA — его выпуск отметили 29 августа 1973 года. Модель 110 LS обычно была и главной героиней в фирменных рекламных проспектах. В СССР ŠKODA 110 LS впервые показали в Сокольниках на выставке «Автосервис-73». Все, что могли сделать советские граждане, — это посмотреть и пощупать модель из братской Чехословакии. СССР в то время практически не закупал за рубежом легковые модели машин, и уж тем более — для частных пользователей. А еще на базе 110-го седана мелкосерийно выпускали специальную версию для ралли и кольцевых гонок — ŠKODA 120 S с форсированным до 64 сил мотором.

Семейство 100/110 продержалось на конвейере в Млада-Болеславе всего шесть лет. Уже в 1976-м начали выпуск третьего поколения заднемоторных автомобилей — ŠKODA 105/120, к которому потом прибавили версию 130 с совсем новым мотором.

Шесть лет не очень большой срок, однако за это время было выпущено более 1,1 млн машин моделей 100/110, в том числе и около 40 тысяч люксовых седанов ŠKODA 110 LS. Более того: семейство 100/110 стало последним, чья жизнь полностью уложилась в социалистический период страны. Ведь следующему поколению заднемоторных машин суждено было дожить до конца 1980-х, когда мир стал стремительно меняться, а режим, еще вчера казавшийся вечным, разваливался на глазах.

ŠKODA 110 LS (тип 719)

Размеры, мм	4155x1620x1380
Двигатель	бензиновый, четырехцилиндровый, рядный, с верхним расположением клапанов, жидкостного охлаждения
Рабочий объем, см	1107
Мощность, л.с. при об./мин.	52/4900
Расход топлива, л/100 км	8–9
Коробка передач	механическая 4-ступенчатая
Тормоза	дисковые спереди, барабанные сзади, с гидравлическим приводом
Привод	задний
Снаряженная масса, кг	840

1975 год Серебро советского детства

На кинофестивале в Берлине приз «Серебряный медведь» за лучшую режиссуру вручили Сергею Соловьеву за картину «Сто дней после детства». Фильм о подростках отличала свежая изобразительная эстетика и очень нестандартный для СССР «безыдейный» подход к детской теме. Подростков Соловьев показал почти взрослыми людьми, с необычными для детского советского кинематографа характерами, страстями и философскими размышлениями. Именно за это картину критиковали некоторые советские киноведы. И именно это наряду с романтической аурой фильма, построенной на русской классической литературе, оценили западные критики.



Продукт пропаганды

текст: Владимир Гридин фото: Дмитрий Лебедев

ПРОДОЛЖАЕМ ИЗУЧАТЬ КУХНИ СТРАН, В КОТОРЫХ УСПЕШНО ПРОДАЁТ АВТОМОБИЛИ КОМПАНИЯ ŠKODA. СЕГОДНЯ НА ОЧЕРЕДИ ТАИЛАНД СО СТАВШИМ УЖЕ КЛАССИЧЕСКИМ БЛЮДОМ ВСЕЙ ЮГО-ВОСТОЧНОЙ АЗИИ — ЛАПШОЙ ПАД-ТАЙ.

Тайская кухня по определению не может быть пресной. Здесь, кажется, все острое, от закусок до десертов, — а иностранцы, попадая в те заведения, где подают блюда местной неадаптированной кухни, то и дело повторяют: Not spicy, please! — мол, сделайте скидку по части приправ. В Таиланде какое блюдо ни возьми, почувствуешь целую палитру вкусов: острый всех степеней жгучести, соленый, кислый, сладкий, горький. И все они умело складываются в одно целое, дополняя и оттеняя друг друга.

В знаменитой на весь мир лапше пад-тай главную роль играет ароматный соус. Его основа — засахаренные прессованные бобы тамаринда. Плоды этого дерева чуть кисловаты, немного вяжут рот и только после процесса ферментизации приобретают особый насыщенный вкус. Тамариндовую пасту смешивают с кетчупом (да-да, самым

обычным), рыбным соусом, шрирачей (пряно-сладкой разновидностью соуса чили с сахаром, солью, уксусом и чесноком), тростниковым сахаром, водой, бульоном, чили и луком, после чего и готовят соус пад-тай. Впрочем сегодня все чаще используют готовый соус — найти его можно и в России.

Любопытно, что блюдо пад-тай — что-то вроде советской вареной колбасы, то есть своеобразный суррогат. Когда во время Второй мировой войны в Таиланде стала остро ощущаться нехватка риса, правительство, чтобы не допустить голода, начало активно пропагандировать рисовую лапшу в качестве его заменителя. Дело в том, что из килограмма рисовой муки можно сделать пару килограммов лапши, используя в качестве добавок крахмал и другие недорогие составляющие. По легенде, вареную колбасу можно сделать вовсе без мяса.

Еще в начале XX века лапшу в Таиланде не слишком почитали — прежде всего ее употребляли выходцы из Китая. Соус пад-тай, собственно,

и сделал вкус лапши понятным и близким жителям Таиланда. Помимо лапши и соуса в пад-тай добавляют курицу, морепродукты, говядину и свинину, овощи и непременно омлет. Пад-тай, как и борщ, имеет множество вариантов исполнения. Иногда в него кладут тофу, сушеных креветок, бамбуковые ростки, цветы банана, но всегда подают с ростками сои и дробленым арахисом. А в московском ресторане Black Thai предпочитают использовать вместо арахиса кешью. Для изысканности.

Балансируя на грани уличной еды и ресторанного блюда, пад-тай включает в себе множество вкусов и ароматов. При его приготовлении важно делать все быстро, чтобы лапша не пересушилась, креветки, курица или тофу не стали резиновыми, овощи не потеряли текстуру, то есть все ингредиенты остались на пике своей формы. По счастью, все составляющие готовятся почти моментально, так что просто постарайтесь не бояться недожарить. И будет вам счастье в духе тайских мелодрам, где героиня обещает выйти замуж за того, кто сто дней сможет есть ее пад-тай, но любовь случается после первой же тарелки.

Мы же приготовим пад-тай с креветками, курицей и яйцом. Не пугайтесь сложности названий ингредиентов — в магазинах крупных российских городов вы найдете все, что нужно.

ПОПРОБУЙ САМ



#далёкийтайланд

#блюдонародовмира #хитрыйсоусизбобов #лапшавсемуголова #накаждыйдень

БЛЮДО, ПРИДУМАННОЕ
ДЛЯ ТОГО, ЧТОБЫ ИЗБЕЖАТЬ ГОЛОДА,
СЕГОДНЯ СТАЛО РЕСТОРАННЫМ.



СЕЙ ЛЮЙ

Шеф-повар ресторана Black Thai

Родился в 1978 году в китайской провинции Чжэцзян. Кулинарному искусству обучался в Шанхае. В России работает с начала 2001 года. В настоящее время является бренд-шефом московских ресторанов «Китайская грамота» и «Мандарин» и шеф-поваром ресторана Black Thai в Большом Путинковском переулке. Black Thai — заведение с адаптированной тайской кухней, открытое известным ресторатором Александром Раппопортом.

ПАД-ТАЙ С КРЕВЕТКАМИ, КУРИЦЕЙ И ЯЙЦОМ

Ингредиенты на одну порцию

Рисовая лапша (любая) — 100 г	Масло растительное (подсолнечное или кукурузное, рафинированное) — 20 г
Ростки сои — 30 г	Яйцо куриное — 2 шт.
Свежая или свежемороженая стручковая кенийская фасоль — 15 г	Соус пад-тай — 40 г
Лук красный — 15 г	Соус соевый — 10 г
Орехи кешью — 5 г	Соус устричный — 5 г
Креветки — 45 г	Соус шриача — 10 г
Куриное филе — 60 г	Сахар — 2 г
Перец чили — 2 г	Лайм — ¼ часть



ЧТО ДА КАК



1 ■ Нарезаем тонкими полосками или небольшими кубиками, кому как нравится, куриное филе. Разогреваем масло в сковороде вок и быстро обжариваем мясо. Можно обойтись без вока — для тренировки сойдет и плоская сковорода.



2 ■ Добавляем к курице креветки и тоже быстро обжариваем. Креветки предварительно не варим, но очищаем. Можно оставить хитиновые хвостики. Так будет потом удобнее извлекать креветок из тарелки и есть, взявшись рукой за этот самый хвостик.



3 ■ Порезанную на кусочки кенийскую фасоль, лук и перец чили забрасываем к курице и креветкам. Блюдо в воке готовится очень быстро, это характерно для всей азиатской кухни, поэтому будьте внимательны, следите за тем, чтобы овощи сохранили текстуру. К моменту, когда в воке появляются овощи, курица находится на огне 3–4 минуты, а креветки и того меньше.



4 ■ Надеемся, перед тем, как готовить, вы прочитали рецепт до конца, потому что сухая рисовая лапша требует небольшой подготовки. Сначала ее заливают холодной или едва теплой водой примерно на полчаса, затем воду сливают, а лапшу обсушивают. Теперь она готова к термической обработке. Смело выкладываем лапшу в сковородку и обжариваем с другими ингредиентами. Хватит пары минут.



5 ■ Разбейте два яйца в миску и взболтайте. Сделайте омлет на отдельной сковороде и добавьте в конце к готовому блюду. Или, как вариант, залейте болтушкой приготовленные ингредиенты и энергично размешайте. Вкус почти тот же, а грязной посуды меньше.



6 ■ Приготовьте смесь соусов. Капните в нее сок лайма. Выложите блюдо на тарелку, перемешайте со смесью соусов, посыпьте дроблеными орехами и ростками сои. Можно подавать к столу.

Арой мак-мак! Приятного аппетита!

#неуждогоестьвок #сойдетпросьясковорода #хвостикиоставляем #нетормозим #счётлетнаминути #хитроработыслагишой



ŠKODA FAMILY



Вот уже много лет вдохновением для ŠKODA являются семейные ценности.

Мы стремимся понять потребности всех членов семьи, в том числе и четвероногих, чтобы вы чувствовали нашу заботу каждый раз, садясь в автомобиль ŠKODA.

Благодаря такому подходу все автомобили модельного ряда ŠKODA отличаются технологичностью, продуманы до мельчайших деталей и впечатляют непревзойдённым пространством, выделяющим каждую модель в своём классе. Оказавшись за рулём любого автомобиля ŠKODA, вы будете спокойны за комфорт и безопасность всех пассажиров.

Инженеры ŠKODA оснастили автомобили более чем 40 решениями SIMPLY CLEVER, такими как удобные ниши, всевозможные крепления, розетки и беспроводные зарядки, чтобы создать условия максимального комфорта для вас и ваших близких.

Семейные ценности — это приоритеты бренда ŠKODA. А забота о семье — наша философия, познакомиться с которой мы предлагаем в разделе ŠKODA FAMILY на официальном сайте марки SKODA-AUTO.RU.

СЕМЬЯ — ЭТО ФИЛОСОФИЯ ŠKODA!

8 800 555 01 01

SKODA-AUTO.RU

ŠKODA OCTAVIA ПРОСТО КАК ТРИЖДЫ ТРИ!



ŠKODA
SIMPLY CLEVER



Что может быть проще, чем 2х2? Только 3х3!

Теперь вы можете себе позволить ŠKODA OCTAVIA по программе SIMPLY CLEVER «Новая ŠKODA каждые три года» со специальным тарифом по страхованию 3%!

Узнайте больше о новой арифметике от ŠKODA у официальных дилеров!

*Специальное предложение на приобретение полиса каско на 1 год для новых автомобилей ŠKODA Octavia 2018–2019 года выпуска. Предложение без франшиз действует на договор страхования каско сроком 1 год, при условии минимального возраста лиц, допущенных к управлению, не менее 33 лет и стажа вождения не менее 10 лет. Страховая сумма не должна превышать действительную стоимость страхуемого имущества. Условия программы могут быть изменены в одностороннем порядке СПАО «Ингосстрах», АО «АльфаСтрахование», ООО «СК «Согласие». Предложение носит информационный характер, не является публичной офертой (ст. 437 ГК РФ), действует с 01.04.2019 по 30.06.2019 включительно. Подробности и полный список дилерских центров, участвующих в программе, уточняйте по телефону горячей линии 8-800-700-75-57 и в салонах официальных дилеров ŠKODA. Страхование осуществляет СПАО «Ингосстрах» (лицензия СИ №0928), ООО «СК «Согласие» (лицензия СИ №1307), АО «АльфаСтрахование», (лицензия Банка России СИ №2239). Подробные Условия страхования изложены в Правилах страхования СПАО «Ингосстрах», ООО «СК «Согласие», АО «АльфаСтрахование», в т.ч. размещенных на сайтах страховщиков www.ingos.ru, www.soglasie.ru, www.alfastrah.ru. Оформление договора осуществляется на бумажном носителе, заключение в электронном виде не допускается. Услуга кредитования предоставляется ООО «Фольксваген Банк РУС», лицензия ЦБРФ №3500. Реклама.

8 800 555 01 01

SKODA-AUTO.RU