

Octavia Combi

Жизнь в полном объёме. 38



«СОЧИ 2014»

Наш комплект наград. ŠKODA разыграла 10 путёвок на Игры. **36**



ДОРОГА

Economy Run. Как добиться расхода 2,6 л/100 км. **68**



СТИЛЬ ЖИЗНИ

Снова лучшая. Раллийные успехи Fabia S2000. **76**

ŠKODA рекомендует Castrol EDGE Professional



**БОЛЬШЕ, ЧЕМ
ПРОСТО РЕКОМЕНДАЦИЯ**

Товар сертифицирован

Реклама



Разработанное для двигателей ŠKODA масло Castrol EDGE Professional LongLife III 5W-30 идеально соответствует требованиям марки. Именно поэтому оно используется для первой заливки на заводах ŠKODA и рекомендовано концерном для послепродажного обслуживания у официальных дилеров. Благодаря инновационной технологии Fluid Strength Technology™ специалистам Castrol удалось добиться сокращения площади контакта металла с металлом в деталях двигателя до 60%*. Тесты показали – Castrol EDGE Professional прекрасно адаптируется к самым сложным условиям эксплуатации, а создаваемая им прочная масляная пленка способствует максимально эффективной работе двигателя под нагрузкой.

Подробнее о Castrol – на www.castrol.com/ru



* по сравнению с синтетическим маслом 5W-30 ближайшего конкурента

IT'S MORE THAN JUST OIL.



В одной команде

БОЛЬШОЕ видится на расстоянии. Чем стала для нашей страны Олимпиада-80, понять можно только сейчас. Выросло целое поколение, которое не помнит, с какой светлой грустью страна смотрела на улетающего в вечернее московское небо Мишку, а до сих пор люди говорят «это было до Олимпиады» или «это было после Олимпиады». Таких водоразделов, связанных не с великими потрясениями, а чем-то положительным, в новейшей истории России, прямо скажем, совсем немного.

И вот в России снова Игры. Первые зимние Игры в нашей стране. Или XXII, если придерживаться всемирного отсчета.

Для марки ŠKODA XXII Олимпийские и Паралимпийские зимние игры 2014 года в Сочи – событие очень близкое.

Чешский бренд наряду с дружественными марками Volkswagen, Audi и «Volkswagen Коммерческие автомобили» имеет статус Генерального партнера Игр. В частности, это подразумевает передачу Организационному комитету более 500 машин моделей Yeti, Superb и Octavia. Автомобили предназначены для обслуживания спортсменов, работников федера-

ций, административных служащих, членов национальных олимпийских комитетов, представителей средств массовой информации и гостей.

Примечательно и далеко не случайно, что большая часть автомобилей, направленных в Сочи, произведена в России. Концерн Volkswagen, неотъемлемой частью которого является марка ŠKODA, принял в 2003 году очень серьезное решение: инвестировать средства в российскую экономику. Сейчас у концерна Volkswagen в России уже два активно работающих автомобильных предприятия, а третье находится в стадии строительства. Выбор Сочи в качестве столицы Олимпийских игр – тоже знак доверия России, только уже со стороны мирового сообщества.

Главный автомобиль этого номера, ŠKODA Octavia Combi, как будто не связан напрямую с Олимпийскими играми. Однако мы уверены: именно такие вместительные машины позволяют многим семьям провести вместе отпуск или просто хорошие выходные и почувствовать себя единой командой.

Командой людей, где каждый в чем-то первый.

Редакция журнала ŠKODA Magazine

Содержание



20

ЧТО НОВОГО?

04 | Лучшее качество по лучшей цене
ЗА КАКИЕ ДОСТОИНСТВА НОВАЯ ОСТАВИА ПОЛУЧИЛА «ЗОЛОТОГО ПЕГАСА».

06 | Голос из прекрасного далёка
ŠKODA И БЛАГОТВОРИТЕЛЬНЫЙ ФОНД ВЛАДИМИРА СПИВАКОВА ПРОВЕЛИ КОНЦЕРТ.

08 | Будущее хоккея
ВТОРОЙ СЕЗОН ŠKODA JUNIOR ICE HOCKEY CUP.

10 | Расширенное предложение
МИРОВЫЕ ПРЕМЬЕРЫ ŠKODA НА ФРАНКФУРТСКОМ АВТОСАЛОНЕ.

14 | Рабочий момент
КАК ИДЁТ СОТРУДНИЧЕСТВО «ГРУППЫ ГАЗ» И КОНЦЕРНА VOLKSWAGEN.

«СОЧИ 2014»

18 | Знай наших!

РУСТАМ ВАХИДОВ И СЕРГЕЙ СТИЛЛАВИН — ДРУЗЬЯ ŠKODA В ОЛИМПИЙСКОМ СОЧИ.

20 | Сделано для России

КАКИЕ ОБЪЕКТЫ ДОСТАНУТСЯ СТРАНЕ ПОСЛЕ ПРОВЕДЕНИЯ ИГР.

24 | Коллекционные экземпляры

СПЕЦИАЛЬНЫЕ ВЕРСИИ FABIA SOCHNĪ И YETĪ SOCHNĪ.

30 | Серебро дороже золота

ИЛЬЯ АВЕРБУХ О ЦЕНЕ СВОЕЙ ОЛИМПИЙСКОЙ НАГРАДЫ.

36 | В Сочи вместе со ŠKODA!

ЧЕШСКАЯ МАРКА РАЗЫГРАЛА ДЕСЯТЬ ПУТЁВОК НА ОЛИМПИАДУ.

АВТОМОБИЛЬ

38 | Для полного счастья

ОСТАВИА СОМБИ ТРЕТЬЕГО ПОКОЛЕНИЯ: ЕЩЁ ВМЕСТИТЕЛЬНЕЕ, ЕЩЁ ПРАКТИЧНЕЕ.

52 | Всё так и есть

ЗА ЧТО ЖУРНАЛИСТЫ ПОЛЮБИЛИ УНИВЕРСАЛ ОСТАВИА.

53 | Индивидуальная комплектация

ОРИГИНАЛЬНЫЕ АКСЕССУАРЫ ДЛЯ ОСТАВИА СОМБИ.

56 | Приключения электроники

РАЗБИРАЕМ УСТРОЙСТВО МОТОРА 1.8 TSI.

60 | Компетентное мнение

ТЕХНИЧЕСКИЕ СПЕЦИАЛИСТЫ ОТВЕЧАЮТ НА ВАШИ ВОПРОСЫ.

ДОРОГА

62 | С самого начала

АВТОПРОБЕГ ŠKODA НА РОДИНУ ОЛИМПИЙСКИХ ИГР.

68 | Прожиточный минимум

2,6 л/100 км на ŠKODA FABIA — РЕКОРД ECONOMY RUN — 2013.

СТИЛЬ ЖИЗНИ

76 | По странам и континентам

УСПЕХИ ŠKODA MOTORSPORT В МИРОВОМ РАЛЛИ.

84 | Утиная история

ГОТОВИМ ПЕЧЁНУЮ УТКУ ПО-ЧЕШСКИ.

86 | Кто и где

ОФИЦИАЛЬНЫЕ ДИЛЕРЫ ŠKODA В РОССИИ.

88 | Анонс

ЧИТАЙТЕ В СЛЕДУЮЩИХ НОМЕРАХ ŠKODA MAGAZINE.



62



68



53

Новости



Лучшее качество по лучшей цене

По результатам ежегодной премии Гран-при «За рулем» ŠKODA Octavia третьего поколения была признана победителем в специальной номинации «Выгодная покупка по соотношению цена / качество».

В течение четырех месяцев «самое массовое и компетентное жюри» — так организаторы конкурса называют читателей журналов «За рулем», «Купи авто», газеты «За рулем — Регион» и посетителей сайта zr.ru — определяло номинантов. В голосовании приняли участие более 45 тысяч человек.

«Наши автомобили традиционно отличаются выгодным соотношением цены и качества, — заметил руководитель марки ŠKODA в России Любомир Найман, — и победа нашего бестселлера в специальной номинации — лучшее тому подтверждение».

На фото:
Любомир Найман и награда,
полученная маркой, — «Золотой Пегас».



Проба льда

В четвертый раз подряд ŠKODA выступила партнером российского этапа Еврохоккейтура — Кубка Первого канала. Для транспортного обслуживания спортсменов, организаторов и VIP-гостей компания предоставила на время проведения Кубка семь ŠKODA Superb. Кроме того, еще три автомобиля той же модели на постоянной основе закреплены за Федерацией хоккея России.

В 2013 году Кубок Первого канала впервые провели в Сочи на арене ледового дворца «Большой». Так, хоккеисты успели опробовать лед до начала зимних Олимпийских игр.



В списке финалистов

Новая Octavia попала в список финалистов конкурса Car of the Year 2014. В шорт-лист главного европейского — а возможно, и главного мирового конкурса, — вошли только семь моделей автомобилей из тридцати, изначально допущенных к участию. Победителя определяют 58 автожурналистов из 22 стран Европы. «Автомобиль года — 2014» будет назван в марте на Женевском мотор-шоу.



Новый взгляд на дилеров

Мировая дилерская сеть ŠKODA включает в себя более 5300 предприятий. И всем им надо готовиться к тому, что модельный ряд марки будет неуклонно расширяться. Дилерские центры будущего станут более узнаваемыми — «узнаваемыми с первого взгляда», как говорят разработчики концепта, — и удобными для клиентов. Последнему аспекту уделено особое внимание: ŠKODA обобщила несколько тысяч предложений от дилеров со всего мира.

Что нам до Китая

Концерн Volkswagen своевременно сделал ставку на новые растущие рынки и сегодня получает подтверждение правильности выбранной стратегии. За последние шесть лет, с момента, когда чешская марка активно вышла на китайский рынок, на нем было продано более одного миллиона автомобилей ŠKODA, причем все локальной сборки. По мере запуска новых производственных мощностей в Китае ŠKODA намерена укреплять свои позиции. Европейские потребители также выигрывают от расширения продаж на новых рынках: это позволяет производителю инвестировать больше средств в разработку перспективных моделей.



1 500 000 Fabia второго поколения

С конвейера главного завода ŠKODA в Млада-Болеславе сошла юбилейная, полутора-миллионная Fabia второго поколения. Ее выпускают с 2007 года.

Fabia предлагается с двумя типами кузова — хэтчбек и универсал — и воплощает главные достоинства машин чешской марки: вместительность при компактных внешних размерах, множество практических решений и низкий уровень расхода топлива.

Fabia — вторая по популярности после Octavia модель на мировом и российском рынке. Ее производство налажено и в нашей стране, на калужском заводе концерна Volkswagen.

Об успехах спортивной Fabia Super 2000 в мировом ралли читайте на стр. 76.

Голос из прекрасного далёка

В МОСКОВСКОМ ДОМЕ МУЗЫКИ ПРОШЁЛ КОНЦЕРТ «ДЕТИ — ДЕТЯМ. УСЛЫШАТЬ БУДУЩЕГО ЗОВ». БЛАГОТВОРИТЕЛЬНОЕ МЕРОПРИЯТИЕ ОРГАНИЗОВАЛИ ФОНД ВЛАДИМИРА СПИВАКОВА И «ŠKODA AUTO РОССИЯ».



МЕЖДУНАРОДНЫЙ

благотворительный фонд Владимира Спивакова помогает одаренным детям, прежде всего музыкантам и художникам, в развитии их талантов. Чешской марке ŠKODA нравится идея, которой служит фонд, и она предоставляет ему на безвозмездной основе автомобили. В распоряжении фонда — два просторных Superb Combi, две идеальные машины для обслуживания юных артистов и перевозки их инструментов.

На концерт, прошедший в Московском доме музыки по инициативе фонда и ŠKODA, приехали солисты и коллективы из разных уголков России и Украины. В качестве специальных гостей выступили учащиеся музыкальной школы имени Яна Носека из чешского города Годонин.

«Мы вдохновлены работой, которую проводит коллектив фонда, — отметил Любомир Найман, руководитель марки ŠKODA в России, — и рады внести свой небольшой вклад, подарив частичку комфорта юным дарованиям».





Будущее хоккея

НАВЕРНОЕ, НИ ОДНА ДРУГАЯ АВТОМОБИЛЬНАЯ МАРКА НЕ ДЕЛАЕТ СТОЛЬКО ДЛЯ РАЗВИТИЯ ХОККЕЯ, СКОЛЬКО ŠKODA. СРЕДИ ЕЁ ИНИЦИАТИВ — ПРОВЕДЕНИЕ ВСЕРОССИЙСКОГО ДЕТСКОГО ТУРНИРА ПО ХОККЕЮ ŠKODA JUNIOR ICE HOCKEY CUP.



Š

ŠKODA давно поддерживает хоккей, причем на самых разных уровнях. В 2013 году марка в 21-й раз выступила официальным главным спонсором чемпионата мира по хоккею ИИХФ. Помимо этого с августа 2010 года ŠKODA является официальным партнером Федерации хоккея России и мужской Национальной сборной России по хоккею.

В 2012 году ŠKODA организовала и провела собственный турнир среди детских команд нашей страны. Мероприятие имело успех и получило высокую оценку специалистов. В 2013 году юниоры встретились благодаря ŠKODA еще раз.

Схема проведения турнира осталась прежней: сначала отборочные игры и мастер-классы, проведенные при помощи дилеров марки по всей России, затем — финал, на который попали 16 сильнейших команд.

Финал турнира прошел в конце ноября в Москве, на территории учебно-спортивного центра «Новогорск». Обладателем Кубка турнира — второй год подряд! — стала команда «Белые медведи» (Москва), второе место занял «Локомотив» (Ярославль), третье досталось «Молоту» из Перми.



Кроме того, памятные подарки и дипломы получили победители номинаций. Назовем их имена — ребята заслужили. Евгений Романенко, «Молот» — лучший вратарь турнира; Василий Подколзин, «Белые медведи» — лучший бомбардир; Иван Манин, «Белые медведи» — лучший нападающий; Илья Миронов, «Локомотив» — лучший защитник; и наконец, Максим Березкин, «Локомотив» — самый ценный игрок.

Призеров поздравили двукратный олимпийский чемпион, многократный чемпион мира, Европы и СССР Борис Михайлов, и олимпийский чемпион, мастер спорта Илья Бякин, в прошлом главный тренер ХК «Крылья Советов» и ХК «Автомобилист».

Руководитель марки ŠKODA в России Любомир Найман выразил уверенность, что среди ребят, принявших участие в первенстве, наверняка есть будущие олимпийские чемпионы.





Расширенное предложение

ŠKODA ПРОДОЛЖАЕТ ПЛАНОМЕРНОЕ ОБНОВЛЕНИЕ И РАСШИРЕНИЕ МОДЕЛЬНОГО РЯДА. НА АВТОСАЛОНЕ ВО ФРАНКФУРТЕ ЧЕШСКАЯ МАРКА УСТРОИЛА ДВЕ МИРОВЫЕ ПРЕМЬЕРЫ: ПЕРЕД ПУБЛИКОЙ ПРЕДСТАЛИ КОМПАКТНЫЙ ХЭТЧБЕК RAPID SPACEBACK И ЗНАЧИТЕЛЬНО ОБНОВЛЕННЫЙ КРОССОВЕР ŠKODA YETI.

«МЫ ПОДДЕРЖИВАЕМ

высокие темпы развития даже с учетом того, что рынок переживает трудные времена. В ближайшие годы мы планируем дальнейшее усиление позиций ŠKODA как важного игрока на мировом автомобильном рынке», — сказал во Франкфурте председатель совета директоров ŠKODA Винфрид Фаланд.

Задача, стоящая перед компанией — добиться к 2018 году уровня продаж 1,5 миллиона автомобилей. Для этого требуется постоянно обновлять и расширять модельный ряд.

Rapid Spaceback — компактный хэтчбек, который прежде всего должен привлечь молодую аудиторию, в том числе и семейных людей. Яркий стильный автомобиль — среди его интересных опций надо упомянуть панорамную крышу — при скромных размерах (он короче лифтбека Rapid на 18 см) отличается практичностью. Пространство для ног и над головами пассажиров второго ряда — рекордные в классе, объем багажника — почти 400 литров (при наличии запасного колеса).

Другой автомобиль российским покупателям хорошо знаком. Это Yeti. Только скоро, говоря об этой модели, надо будет уточнять, какую именно версию вы имеете в виду: городскую или Yeti Outdoor.

У «простого» Yeti бамперы, молдинги и пороги окрашены в цвет кузова. Yeti Outdoor, как и следует из названия, ориентирован на покупателей, которые планируют время от времени съезжать с асфальта: эта версия кроссовера отличается тем, что элементы защиты отделаны устойчивым к царапинам черным пластиком.

Из других новшеств: полноприводные модификации Yeti и Yeti Outdoor будут оснащаться муфтой Haldex новейшего пятого поколения, а в качестве опций станут доступны камера заднего вида и система бесключевого доступа KESSY.

Подробнее о новых моделях ŠKODA Magazine расскажет в ближайших выпусках.



«ДУМАТЬ О ЛЮДЯХ, КОТОРЫЕ БУДУТ ПОЛЬЗОВАТЬСЯ СОЗДАННОЙ ТОБОЙ МАШИНОЙ, — ЭТО И ЕСТЬ HUMAN TOUCH».



Прикосновение мысли

ЙОЗЕФ КАБАН, ГЛАВНЫЙ ДИЗАЙНЕР ŠKODA, ОТВЕТИЛ ВО ВРЕМЯ ФРАНКФУРТСКОГО АВТОСАЛОНА НА НЕСКОЛЬКО ВОПРОСОВ РОССИЙСКОЙ ГРУППЫ ЖУРНАЛИСТОВ.



Как вы объясните, что такое философия Human Touch, что за «человеческое прикосновение», которое сделала своим девизом ŠKODA?

Понятно, что все автомобили передвигаются из точки А в точку Б. И все производители думают о ездовом комфорте, безопасности, надежности. Реклама сообщает нам о лошадиных силах, показателях разгона и расходе топлива. Важные вещи? Безусловно. Но кроме того существует масса мелких ежедневных вопросов, которые так или иначе связаны с автомобилем. Я выхожу из магазина с пакетом. Куда его положить? На сиденье? Он может упасть при торможении. В багажник? Но если багажник пуст, пакет будет летать по нему. В ŠKODA вы найдете крючок для сумки. Пустяк, он почти ничего не стоит, но кто-то подумал, чтобы он там был. В каждой машине вы встретите такой крючок? Далеко не в каждой. Или такая вещь, как розетка на 230 В, предлагаемая для новой Octavia. Она избавляет от необходимости покупать бесконечные автомобильные зарядки для телефонов, ноутбуков и другой техники.

Другой пример. Самый простой способ увеличить объем багажника в хэтчбеке — это снять полку под стеклом. Снять и оставить ее дома или в гараже. А если вы неожиданно сделали много покупок в магазине? Куда положить полку? Хорошо, если есть место на втором ряду, а если там пассажиры? В новой Octavia проблема решена: полка «паркуется» за спинками задних сидений и никому там не мешает.

Думать о людях, которые будут пользоваться созданной тобой машиной, — это и есть Human Touch.

Как вы определяете место Rapid Spaceback в модельном ряду ŠKODA?

Он займет место между Octavia и Fabia. Компактной машины именно такого размера нам как раз не хватало. Однако окончательно картина станет понятна покупателям, когда появится Fabia следующего поколения — тогда все игроки займут отведенные им позиции.

Обновленный дизайн Yeti стал менее провокационным. Публике не нравилось прежде «выражение лица»?

Нравилось, и цифры продаж подтверждают это. Просто все развивается. Обновленный Yeti имеет более серьезный вид, он стал не таким «мультяшным». Круглые противотуманные фары, самая запоминающаяся деталь, ушли, на смену пришел прямоугольник, но в будущем мы можем все поменять. Важно не стоять на месте.

Рабочий момент

В ДЕКАБРЕ НА ГОРЬКОВСКОМ АВТОЗАВОДЕ В НИЖНЕМ НОВГОРОДЕ ОТМЕТИЛИ ВАЖНУЮ ДАТУ — ГОД С НАЧАЛА ПРОИЗВОДСТВА АВТОМОБИЛЯ ŠKODA YETI.



1 Year CKD Production in Nizhny Novgorod
1 Jahr CKD-Produktion Nizhnij Novgorod
1 год СКД-производства в Нижнем Новгороде

VOLKSWAGEN
GROUP RUS



GAZ GROUP

РАЗДНИК, как написали бы в советской газете, «прошел в рабочей атмосфере». Приехали специалисты из Чехии и Германии, чтобы обсудить с коллегами, работающими в России, текущие вопросы и планы на будущее. В какой-то момент совещание прервали ради групповой фотографии: для нее на непродолжительное время отвлекли и рабочих.

Все скромно и буднично, в то время как речь идет об одном из самых примечательных проектов, реализованных в автомобильной индустрии России за последние годы.

Сотрудничество концерна Volkswagen AG и «Группы ГАЗ» стало возможным благодаря кризису 2008 года. Звучит странно, но так оно и есть. Продажи автомобилей в России сначала резко упали, а потом так же стремительно пошли вверх. Концерн мог построить второй завод в России (рядом с первым, под Калугой), но рынок не стал бы ждать. И тогда пришла идея оперативно организовать контрактную сборку, то есть доверить сварку, окраску кузовов и полный монтаж автомобилей стороннему пред-

приятию. Таким партнером стал завод в Нижнем Новгороде, одно из старейших предприятий отрасли: Горьковский автозавод открыт в 1932 году.

На ГАЗ было завезено новейшее оборудование стоимостью десятки миллионов евро, весь персонал, допущенный к участию в проекте, прошел в обязательном порядке обучение, но главное, что концерн осуществляет 100-процентный контроль за качеством продукции на всех этапах производства. Достаточно привести такой пример: произвольно выбранные кузова Yeti каждый день попадают в измерительную лабораторию, организованную на ГАЗе. В лаборатории кузов изучают по 2800 контрольным точкам. Максимальное допустимое отклонение — 1 мм. Речь, напомним, идет об автомобиле длиной 4223 мм.

Запуск производства полного цикла — оно началось в Нижнем Новгороде с Yeti — состоялся в декабре 2012 года. Сегодня с конвейера ГАЗа сходят три модели: ŠKODA Yeti, Volkswagen Jetta и Octavia третьего поколения. На долю последней приходится наибольший объем выпуска. Точно так, как и было запланировано.

Процесс пошёл

интервью и фото: **Сергей Широков**

МИХАЭЛЬ ОЭЛЬЕКЛАУС, ЧЛЕН СОВЕТА ДИРЕКТОРОВ КОМПАНИИ ŠKODA, ОТВЕТСТВЕННЫЙ ЗА ПРОИЗВОДСТВО И ЛОГИСТИКУ, ВО ВРЕМЯ СВОЕГО ВИЗИТА НА ЗАВОД В НИЖНЕМ НОВГОРОДЕ ДАЛ ИНТЕРВЬЮ НАШЕМУ ЖУРНАЛУ.



Как вы оцениваете итоги первого года сотрудничества концерна Volkswagen и «Группы ГАЗ»?

На самом деле это второй год сотрудничества. В течение первого мы выпускали ŠKODA Yeti методом крупноузловой сборки, по циклу SKD, а в декабре 2012-го приступили к производству Yeti по полному циклу CKD, со сваркой и окраской кузовов и полным монтажом. Вообще в течение прошедшего года мы поставили на конвейер не одну, а три модели. Вслед за Yeti завод в Нижнем Новгороде начал производить Volkswagen Jetta и ŠKODA Octavia. Мы соблюдали все намеченные сроки, выполнили все требования по качеству. Пока я очень доволен нашим сотрудничеством с ГАЗом.

Поставить в течение года три модели на конвейер — это обычная для концерна практика?

На это ушло даже меньше года: все три модели сходили с конвейера уже в июне 2012 года. Да, такую задачу не просто реализовать. Конечно, как всегда, были и те, кто не верил, что мы справимся. Многолетний опыт ГАЗа, новейшие технологии, которые привлек с собой концерн Volkswagen, дали отличный результат. В России выпускаются три современные модели автомобилей, которые олицетворяют собой все самое лучшее и совершенное, что есть сегодня в индустрии в целом и у концерна и его брендов в частности. Да, у нас есть повод для гордости.

С какими трудностями концерн столкнулся при реализации проекта в Нижнем Новгороде в течение последнего года?

Развертывание производства на новом предприятии всегда сопряжено с решением множества вопросов. Процесс нельзя запустить, повернув один тумблер.

В РОССИИ ВЫПУСКАЮТСЯ АВТОМОБИЛИ, КОТОРЫЕ ОЛИЦЕТВОРЯЮТ СОБОЙ ВСЁ САМОЕ ЛУЧШЕЕ И СОВЕРШЕННОЕ, ЧТО ЕСТЬ СЕГОДНЯ В ИНДУСТРИИ В ЦЕЛОМ И У КОНЦЕРНА И ЕГО БРЕНДОВ В ЧАСТНОСТИ.

Множество задач наваливается: организация производства, поставки комплектующих, обучение персонала, как рабочих, так и менеджмента... Но мы ко всему были заранее готовы. У нас опытная команда.

Планируется ли машины из Нижнего Новгорода поставлять на экспорт?

Таких планов сегодня нет, потому что объемы продукции, выпускаемой заводом в Нижнем Новгороде, востребованы в России, а модели Octavia даже не хватает на всех желающих. Наличие производств в разных странах, поближе к потребителям на ключевых рынках, — часть нашей глобальной стратегии развития. Но с точки зрения качества автомобили, собранные в Нижнем Новгороде, соответствуют всем международным стандартам.

Неужели нижегородские ŠKODA никак не отличаются от автомобилей, собранных в Чехии для европейского рынка?

Отличий минимум. Например, нижегородские автомобили комплектуются аккумуляторами повышенной емкости, имеют сопроводительные надписи на русском языке, а у новой Octavia к тому же увеличен на 15 мм клиренс. Как вы понимаете, это сделано исключительно в соответствии с требованиями рынка и пожеланиями клиентов.

У вас наверняка есть статистика, насколько отличается количество претензий со стороны потребителей к автомобилям ŠKODA, сделанным в Чехии, и тем же моделям, собранным в России?

У нас есть цифры, которые говорят о количестве рекламаций со стороны покупателей по всем рынкам. Статистика собирается в рамках нашей международной программы контроля за качеством продукции. Процессы и стандарты, принятые в концерне, унифицированы по всему миру: требования к материалам, тщательность проверки выпускаемой продукции. На всех заводах несколько стадий приемки, включая проверку на дорогах и водные испытания на герметичность, и в самом конце — финальный пост, его отметка — как знак качества. Без этой отметки машина не попадет в автосалон. Автомобиль, чья сборка нельзя признать совершенной, просто не пройдет через многочисленные фильтры проверок.

Что вы вкладываете в понятие «качество ŠKODA»?

Успех ŠKODA основан на качестве. Долгий срок службы автомобиля, отменная надежность, высокий уровень удовлетворенности покупателей, тщательный подбор комплектующих и материалов. Клиент, возможно, и не сформулирует, что его привлекло в интерьере, а мы знаем: панель приборов, перед тем как она попала в автомобиль, изучили химики, понюхали эксперты — нет ли неприятных запахов, пощупали специалисты по гаптке — науке об осязании.

Перед выводом в производство новая модель неделями подвергается воздействию экстремально низких и экстремально высоких температур, от минус 40 до плюс 40 градусов, проходит сотни тысяч километров по разным дорогам. Наши циклы испытаний строже, чем у конкурентов, и за словами «качество продукции концерна Volkswagen» стоит огромная работа.

Как происходит процесс локализации производства в Нижнем Новгороде, прежде всего поиск местных поставщиков комплектующих?

В России много поставщиков, но мы тщательно выбираем, кто может поставить продукцию, соответствующую нашим требованиям. В концерне есть

специальный отдел, сотрудники которого занимаются поисками поставщиков или помогают западным компаниям вернуть производство в тех странах, где появился спрос на их продукцию. В России мы закупает бамперы, топливные баки, систему выпуска, детали ходовой части, сегодня я видел изготовленную в России панель приборов, скоро и она пополнит список комплектующих. Конечно, мы стремимся обрести большое количество поставщиков, процесс поиска не останавливается ни на день, но мы не готовы поступать нашими требованиями. Если мы согласны использовать что-то на нашей машине, собранной в России, это значит, что данная деталь может быть поставлена и на европейский конвейер. Еще замечу, что серьезный вклад в локализацию производства в России вносит сам концерн Volkswagen: под Калугой мы строим завод по выпуску двигателей, и первые опытные образцы моторов могут увидеть свет уже в 2014 году.

Советские автозаводы, например ГАЗ, старались выпускать на собственном предприятии максимальный ассортимент комплектующих. Сегодня производство рассредоточено не только на разных заводах, но и в разных странах. Скажите, а в Германии, самой развитой экономике Европы, сейчас возможно выпустить все, что требуется для сборки машины?

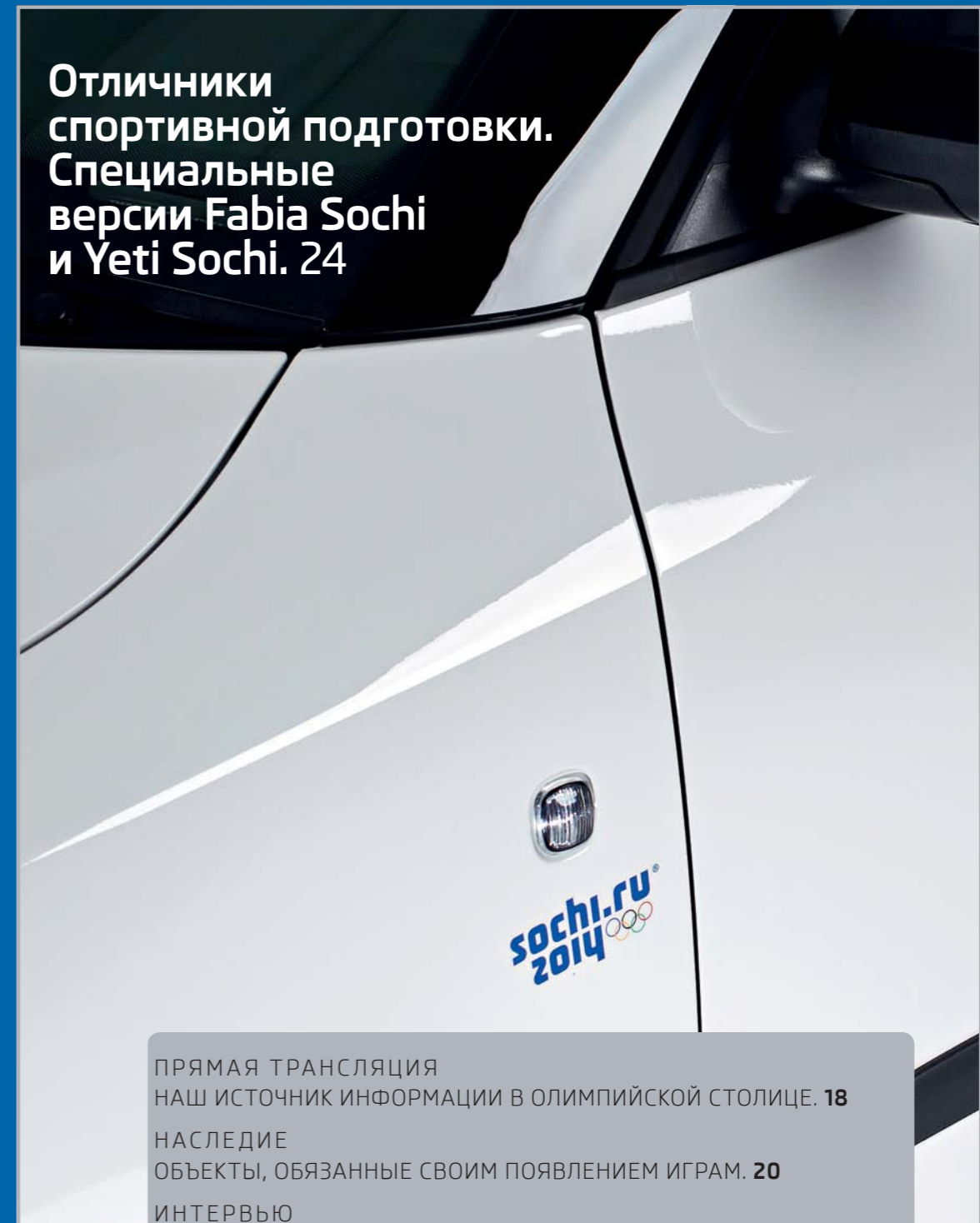
Безусловно, в Германии есть оборудование, материалы, специалисты и технологии, чтобы выпустить все детали к любому нашему автомобилю. Вопрос в другом: насколько это экономически оправдано. Имеет ли смысл, например, размещать в Германии заказ по пошиву отделки сидений? Грамотное распределение заказов, с учетом стоимости труда, логистических издержек и других факторов — ключ к успеху. Среди наших поставщиков — Норвегия, Швеция, Италия, США и много других стран. Современный автомобиль состоит из шести-семи тысяч деталей, и практически у каждого нашего поставщика есть свои субпоставщики.

Автомобиль сегодня — интернациональный продукт, и благодаря таким проектам, как наш, Россия активнее включается в мировой экономический процесс. И ее значение в этом процессе со временем будет расти.

«Сочи 2014»

ТЕМАТИЧЕСКИЕ СТРАНИЦЫ

Отличники спортивной подготовки. Специальные версии Fabia Sochi и Yeti Sochi. 24



ПРЯМАЯ ТРАНСЛЯЦИЯ
НАШ ИСТОЧНИК ИНФОРМАЦИИ В ОЛИМПИЙСКОЙ СТОЛИЦЕ. 18

НАСЛЕДИЕ
ОБЪЕКТЫ, ОБЯЗАННЫЕ СВОИМ ПОЯВЛЕНИЕМ ИГРАМ. 20

ИНТЕРВЬЮ
ИЛЬЯ АВЕРБУХ О ЦЕНЕ ОЛИМПИЙСКИХ НАГРАД И СУДЬБАХ ФИГУРНОГО КАТАНИЯ В РОССИИ. 30

АКЦИЯ
ŠKODA РАЗЫГРАЛА 10 ПУТЁВОК В ОЛИМПИЙСКИЙ СОЧИ. 36

Знай наших!

ВЫ НАВЕРНЯКА ВИДЕЛИ ЭТИХ ПАРНЕЙ ПО ТЕЛЕВИЗОРУ. И УЖ ТОЧНО СЛЫШАЛИ ИХ ГОЛОСА ПО РАДИО. ЭТО СЕРГЕЙ СТИЛЛАВИН И РУСТАМ ВАХИДОВ, ВЕДУЩИЕ УТРЕННЕГО ШОУ НА «МАЯКЕ» И ПРОСТО ХОРОШИЕ ДРУЗЬЯ МАРКИ ŠKODA.

ВО ВРЕМЯ ПРОВЕДЕНИЯ ОЛИМПИЙСКИХ ЗИМНИХ ИГР 2014 ГОДА СЕРГЕЙ И РУСТАМ БУДУТ ВЕСТИ РЕПОРТАЖИ ИЗ РАДИОРУБКИ, УСТАНОВЛЕННОЙ В СОЧИНСКОМ ПАВИЛЬОНЕ «ФОЛЬКСВАГЕН ГРУП РУС», ГЕНЕРАЛЬНОГО ПАРТНЁРА ИГР В КАТЕГОРИИ «АВТОМОБИЛИ».

НА ВСЁ ВРЕМЯ ПРОВЕДЕНИЯ ИГР В СОЧИ РАДИОРУБКА «МАЯКА» СТАНЕТ ИСТОЧНИКОМ САМОЙ АКТУАЛЬНОЙ ИНФОРМАЦИИ О ГЛАВНОМ СПОРТИВНОМ СОБЫТИИ ГОДА И МЕСТОМ ВСТРЕЧИ ИНТЕРЕСНЫХ СОБЕСЕДНИКОВ.

ВЫ УЖЕ СОХРАНИЛИ В РАДИОПРИЁМНИКЕ ЧАСТОТУ «МАЯКА»?



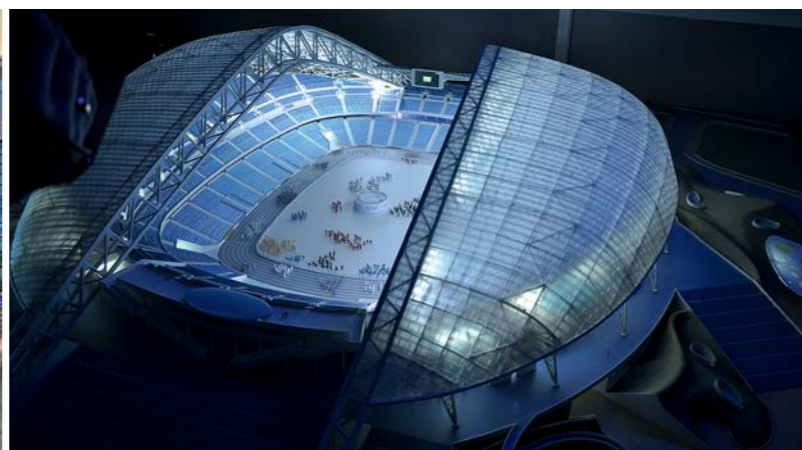
Сделано для России

НАСЛЕДИЕ — ОДИН ИЗ КЛЮЧЕВЫХ ЭЛЕМЕНТОВ ЗИМНИХ ОЛИМПИЙСКИХ И ПАРАЛИМПИЙСКИХ ИГР 2014 ГОДА В СОЧИ. ИГРЫ В СОЧИ НЕ ТОЛЬКО ИЗМЕНЯТ ВНЕШНИЙ ОБЛИК ГОРОДА, НО И БУДУТ СПОСОБСТВОВАТЬ СОЦИАЛЬНО-КУЛЬТУРНОМУ, ЭКОНОМИЧЕСКОМУ И ЭКОЛОГИЧЕСКОМУ РАЗВИТИЮ РЕГИОНА И ПРЕВРАЩЕНИЮ СОЧИ ИЗ РЕГИОНАЛЬНОГО ЛЕТНЕГО КУОРТА В КРУГЛОГОДИЧНЫЙ ДЕЛОВОЙ И ТУРИСТИЧЕСКИЙ ЦЕНТР МИРОВОГО УРОВНЯ. МЫ КОРОТКО РАССКАЖЕМ О НЕКОТОРЫХ ОБЪЕКТАХ, КОТОРЫЕ ПОЯВИЛИСЬ БЛАГОДАРЯ ИГРАМ И БУДУТ СЛУЖИТЬ ЛЮДЯМ ПОСЛЕ ИХ ОКОНЧАНИЯ.



Большой ледовый дворец «Большой»

Большой ледовый дворец «Большой», где будут проходить соревнования по хоккею на льду и финал женского хоккея на льду — это единое здание, перекрытое сферическим куполом. В основу концепции ледового дворца заложен образ замерзшей капли. Цвет стекла фасада подобран так, что днем арена будет играть зеркальными бликами, а вечером станет полностью прозрачной и позволит увидеть внутренний интерьер здания. Слово «Большой», ставшее понятным и узнаваемым среди представителей многих стран и народов, вызывает устойчивую ассоциацию с Россией: Большим театром, традициями русской школы балета, фигурного катания, хоккея и другими достижениями самой большой страны в мире. Вместимость — 12 000 зрителей. После проведения Игр станет многофункциональным спортивным центром.



Олимпийский стадион «Фишт»

Фишт — название вершины Главного Кавказского хребта высотой около 3000 м. Олимпийский стадион «Фишт» предназначен для проведения Церемоний Открытия и Закрытия XXII Олимпийских зимних игр и XI Паралимпийских зимних игр 2014 года в Сочи. Специальное покрытие стадиона состоит из двух частей, которые ассоциируются с парусами или вершинами гор. Вместимость — 40 000 зрителей. По окончании Игр здесь будут проводиться футбольные матчи УЕФА и ФИФА, в том числе чемпионата мира по футболу 2018 года. Стадион будет использоваться в качестве тренировочного спортивного центра национальной сборной России по футболу. Также на стадионе будут проводиться спортивные и концертно-зрелищные мероприятия.



Ледовая арена «Шайба»

Объект предназначен для соревнований по хоккею с шайбой в рамках Олимпийских зимних игр и по следж-хоккею в рамках Паралимпийских зимних игр. Во внешнем облике арены заложен образ снежного вихря или шайбы в движении. Вместимость — 7000 зрителей. После проведения Игр на базе ледовой арены планируется создать Всероссийский детский спортивно-образовательный центр.



Дворец зимнего спорта «Айсберг»

Дворец зимнего спорта «Айсберг» предназначен для фигурного катания на коньках и соревнований по шорт-треку. Для возведения объекта потребовалось более 15 000 тонн металлоконструкций — это две Эйфелевы башни. Название объекта является интернациональным, одинаково звучит на русском, английском и немецком языках. Вместимость — 12 000 зрителей.

Кёрлинговый центр «Ледяной куб»

Дизайн центра для керлинга лаконичен. В нем прочитывается демократичность, доступность и в то же время праздничность, характерные для Олимпийских и Паралимпийских игр. Керлинговый центр «Ледяной куб» — самый миниатюрный спортивный объект в Олимпийском парке. Вместимость — 3000 зрителей. После проведения Игр будет эксплуатироваться как многофункциональный спортивно-развлекательный комплекс.

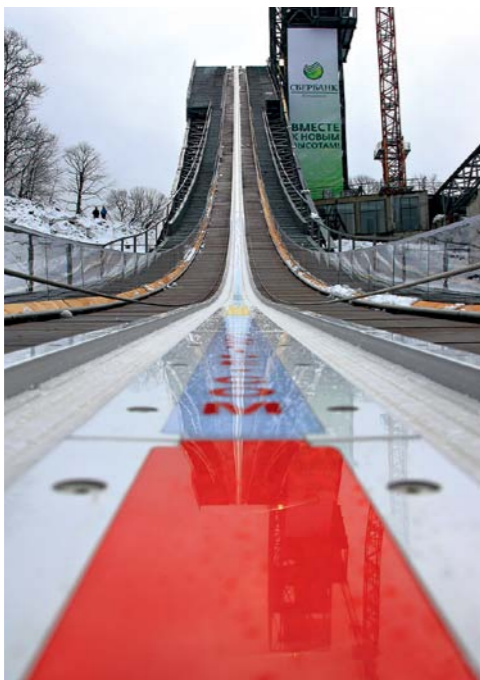


«Адлер-Арена»

Предназначена для проведения соревнований по скоростному бегу на коньках. Ледовая дорожка спроектирована так, чтобы обеспечить наилучшие хронометрические показатели. Здание имеет форму овала с тонированным серо-голубым витражным остеклением. Вместимость — 8000 зрителей.

Комплекс для прыжков с трамплинов «Русские горки»

Комплекс состоит из самых современных олимпийских трамплинов K-95 и K-125. Место для комплекса было специально выбрано международными экспертами на стыке двух хребтов, чтобы трамплины гармонично вписывались в окружающий ландшафт, а прыгуны были защищены от порывов бокового ветра. Вместимость — 7500 зрителей. После проведения Игр станет соревновательным объектом по прыжкам с трамплинов и лыжному двоеборью.



Автомобильные и железные дороги

Всего в рамках подготовки к Играм 2014 года в Сочи и его окрестностях будет построено и модернизировано 47 объектов транспортной инфраструктуры, построено более 367,3 км дорог и мостов, проложено более 201 км железнодорожного полотна. В частности, новая железнодорожная линия Адлер — аэропорт Сочи протяженностью более 2,7 км сможет обеспечить максимальный пассажирооборот в одном направлении до 64 000 человек в сутки.

Главный Медиацентр

Вместе с расположенной в шаговой доступности гостиницей для размещения представителей СМИ с уровнем сервиса три звезды Главный Медиацентр (ГМЦ) занимает площадь около 20 га. Общая площадь ГМЦ составляет 158 265 кв. м. Для сравнения, это в семь раз больше, чем Красная площадь в Москве. Здание ГМЦ включает в себя Международный вещательный центр и Главный пресс-центр. В общей зоне телерадиовещателей и прессы располагаются различные сервисы, призванные сделать пребывание наших гостей более комфортным: банк, банкоматы, почта, прачечная и химчистка, магазины, фитнес-центр, спа и пр.



Комплекс для соревнований по лыжным гонкам и биатлону «Лаура»

Комплекс состоит из двух отдельных стадионов с зонами старта и финиша, двух отдельных систем трасс для лыжных гонок и биатлона общей протяженностью более 15 км, стрельбища и зон для подготовки к соревнованиям. Вместимость биатлонного комплекса — 7500 зрителей. Вместимость лыжного комплекса — 7500 зрителей. После проведения Игр комплекс «Лаура» станет горнолыжным курортом для туристов, а также комплексом для проведения тренировок и соревнований по лыжным гонкам и биатлону.

Прибрежная Олимпийская деревня

Олимпийская деревня занимает площадь 72 га и находится на расстоянии 7 км от международного аэропорта Сочи. Дистанция до соревновательных объектов составляет около 1 км, так что пешая прогулка от Олимпийской деревни до самого дальнего объекта Прибрежного кластера займет не более 10 минут. Ожидаемое количество проживающих на время Олимпийских зимних игр — 2000 человек. Ожидаемое количество проживающих на время Паралимпийских зимних игр — 350 человек. После проведения Игр основная Олимпийская деревня будет трансформирована в апартаменты.

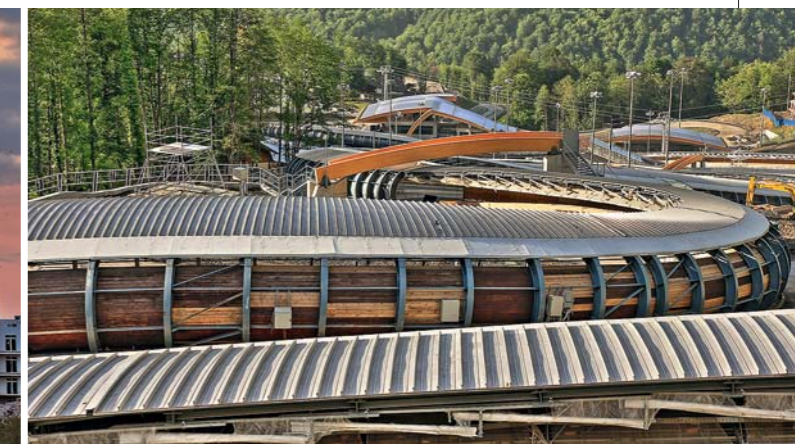


Горнолыжный центр «Роза Хутор»

На базе центра будут проходить все горнолыжные соревнования. Общая протяженность олимпийских горнолыжных трасс составит 9 км. Трассы расположены на высотах от 954 до 2045 м и имеют единую зону финиша. Трассы спроектированы легендарным Бернардом Русси, олимпийским чемпионом по скоростному спуску. Для обеспечения функционирования трасс Горнолыжный центр оборудован подъемниками и системой искусственного оснежения. Вместимость — 7500 зрителей. После проведения Игр центр станет горнолыжным комплексом для проведения тренировок и курортом для туристов.

Центр санного спорта «Санки»

Санно-бобслейная трасса в Сочи — первая трасса в России для соревнований международного уровня по бобслею и скелетону. Всего в мире насчитывается не более 20 подобных трасс. Трасса проходит по защищенному от прямых солнечных лучей северному склону хребта Аибга у поселка Красная Поляна. Трасса максимально повторяет существующий рельеф местности, ее протяженность составляет 1814 м, из них 314 м — зона торможения. Это самая протяженная в мире санно-бобслейная трасса. Максимальная расчетная скорость — 135 км/ч. Вместимость — 5000 зрителей. После проведения Игр станет тренировочным и соревновательным объектом по бобслею и санному спорту.



Экстрим-парк «Роза Хутор»

Уникальные снежные условия к востоку от плато «Роза Хутор» в сочетании со специализированными трассами для лыжного ски-кросса, слюупстайла, могула, сноуборд-кросса, параллельного слалома-гиганта, хафпайпа гарантированно сделают этот объект постоянным местом проведения соревнований самого высокого мирового уровня. Для скольжения на скорость и трюкового катания на склоне Аибга построено шесть трасс общей протяженностью около 3,5 км. Вместимость стадиона для соревнований по хафпайпу, акробатике, могулу — 4000 зрителей. Вместимость стадиона для соревнований по параллельным, кроссовым видам и слюупстайлу — 6250 зрителей. После проведения Игр экстрим-парк станет туристическим объектом и местом проведения тренировок и соревнований по сноуборду и фристайлу.

Коллекционные экземпляры

ОЛИМПИЙСКИЕ ИГРЫ ПРОЙДУТ. СОХРАНИТЬ ТЁПЛЫЕ ВОСПОМИНАНИЯ О ГЛАВНОМ СПОРТИВНОМ СОБЫТИИ 2014 ГОДА ПОМОГУТ СПЕЦИАЛЬНЫЕ ВЕРСИИ ДВУХ МОДЕЛЕЙ ŠKODA: FABIA SOCHI И YETI SOCHI.



Т

АК УСТРОЕНА человеческая память: она пытается сохранить все хорошее и освободиться от всего плохого. У многих в семьях хранятся вещи с символикой Олимпиады-80. Фотоаппараты, магнитофоны, радиоприемники. Их первым владельцам эти предметы напоминают о том времени, когда солнце было ярче, трава зеленее, а люди думали не только о деньгах. У олимпийских товаров, выпущенных к московским Играм, был один «потребительский недостаток»: при более высоком качестве — производители старались — они и стоили заметно дороже.

Специальные версии Fabia Sochi и Yeti Sochi, выпущенные к Играм в Сочи, при неизменно высоком качестве ŠKODA оказались очень привлекательными по цене. И нечего удивляться тому, что ограниченная партия автомобилей разлетелась до начала Игр.

Но эти машины еще долго будут ездить по нашим дорогам, напоминая всем нам о том, что в 2014 году Россия впервые в истории стала хозяйкой зимних Олимпийских игр.



ДЛЯ СОЧИНСКИХ
СПЕЦВЕРСИЙ
УЕТИ И FАВИА
ПРЕДЛАГАЛИСЬ
ДВА ЦВЕТА
НА ВЫБОР: БЕЛЫЙ
И СЕРЕБРИСТЫЙ.
НО ГЛАВНОЕ
ОТЛИЧИЕ —
ОЛИМПИЙСКИЙ
БРЕНДИНГ.



Кроссоверы
из ограниченной
партии оснащались
двигателями 1.8 TSI,
системой полного
привода и коробкой
передач DSG.

Yeti Sochi
комплектовался
легкосплавными
17-дюймовыми
дисками Matterhorn.

Оригинальная
тканевая обивка
салона ярко-синего
цвета Chrystal Blue.



Такие декоративные
накладки на порогах
можно встретить
только на этой модели
SKODA — Yeti Sochi.

Изящная деталь:
синяя строчка на
кожаной отделке
многофункционального
рулевого колеса.

Тканевая обивка
Crystal Oпух.
Логотип Игр 2014 года.
Только в Fabia Sochi.



Синяя строчка
в отделке салона.
Зимняя тема.



Для Fabia Sochi
предлагалось три
мотора на выбор (от 70
до 105 л.с.) и два типа
коробок передач.



Логотип Sochi на крыле
снимает вопрос,
какому событию
посвящена эта
необычная версия.



Стильное сочетание:
черная крыша —
белый кузов — черные
16-дюймовые диски Comet.

ЛЮБОЙ
ПОКУПАТЕЛЬ
ОЛИМПИЙСКИХ
СПЕЦВЕРСИЙ
ŠKODA — УЖЕ
ПОБЕДИТЕЛЬ.
ТАКИХ МАШИН
В ПРОДАЖЕ
БОЛЬШЕ НЕТ
И НЕ БУДЕТ.

Серебро дороже золота

интервью: **Сергей Шерстенников** | фото: **Сергей Крестов**

ИЛЬЯ АВЕРБУХ — ПРОСЛАВЛЕННЫЙ РОССИЙСКИЙ ФИГУРИСТ И ОЛИМПИЙСКИЙ ПОСОЛ «ФОЛЬКСВАГЕН ГРУП РУС» НА ИГРАХ В СОЧИ. НАКАНУНЕ «САМОГО ОЖИДАЕМОГО СОБЫТИЯ 2014 ГОДА» ОН ДАЛ ИНТЕРВЬЮ НАШЕМУ ЖУРНАЛУ.

ВЫ НА ЛЬДУ с пяти лет. Что для вас главное в фигурном катании?

Фигурное катание — один из многих видов спорта, который совмещает не совсем совместимые вещи. Пожалуй, только художественная гимнастика и синхронное плавание позволяют еще это делать. То есть, с одной стороны, спортивная составляющая — борьба, накал, стремление победить, медали. С другой — творческое начало: необходимо развивать в себе артистизм, слушать много музыки, разбираться в костюмах, придумывать подачу номеров. Огромное преимущество фигурного катания для меня заключается в том, что я, закончив карьеру спортсмена, продолжаю заниматься любимым делом. Далеко не все виды спорта подразумевают такую возможность.

Вы часто говорите, что в фигурном катании одной только великолепной физической подготовкой и техникой вершин не добиться — нужны и артистизм, и музыкальность. Насколько вообще корректно относить фигурное катание к спорту — здесь же нет голов, очков и секунд?

Вы правы, вопрос с абсолютным чемпионом всегда можно подвергнуть дискуссии, однако в годы, когда я катался, доля субъективизма в оценках была гораздо выше. Шли даже разговоры, что

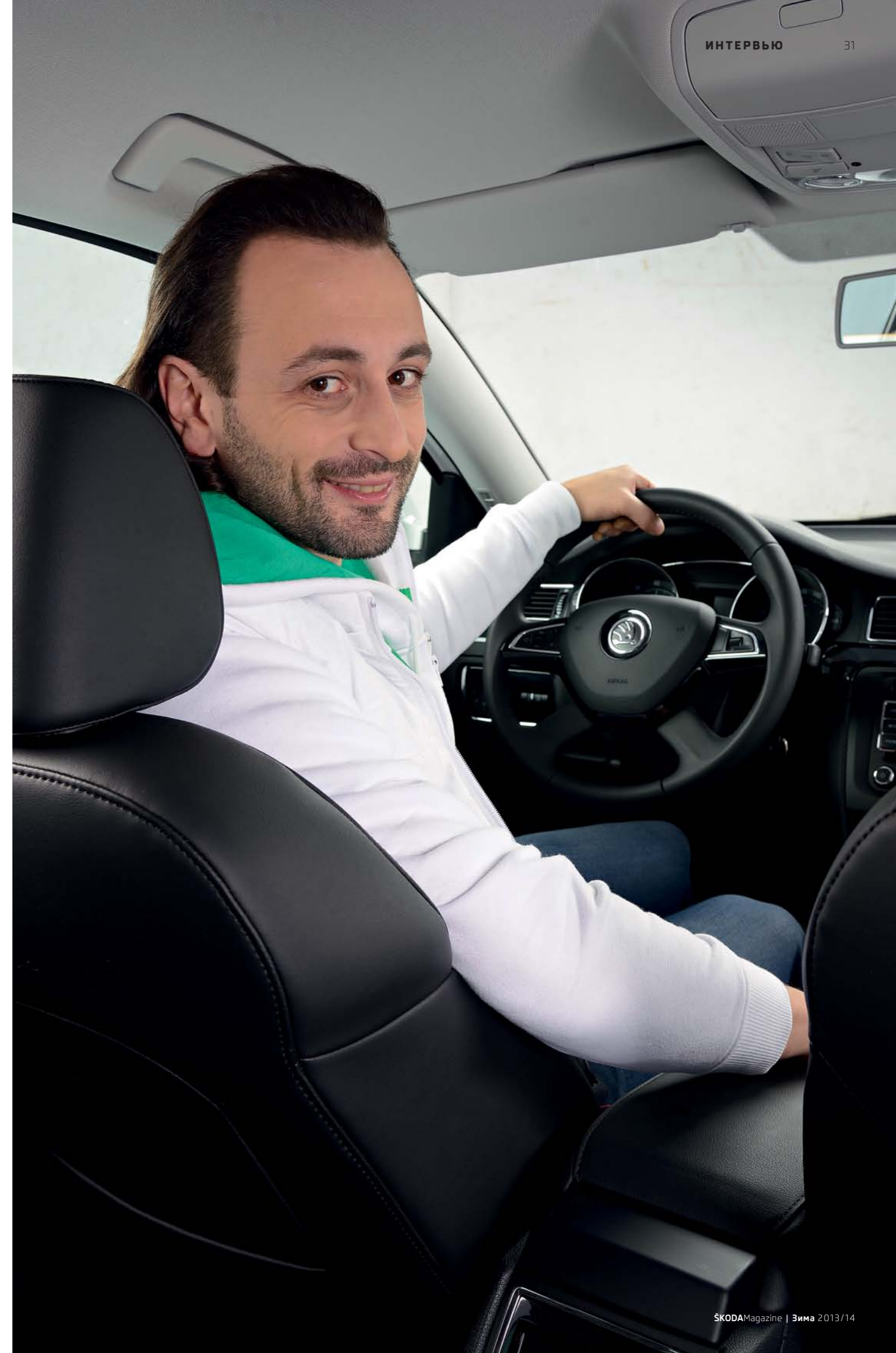
танцы на льду надо выводить из олимпийской программы, потому что слишком много творчества, слишком мало спорта. Но правила серьезно поменялись в последнее время, танцы стали гораздо более лимитированы и регламентированы по числу предписанных элементов. Свободу творчества несколько ограничили, зато сохранили спортивную составляющую.

Что в итоге не пошло танцу на пользу?

Я бы так не сказал. Фигурное катание, которое в какой-то момент стало уходить в прыжково-акробатическую историю, стало более сбалансированным и зрелищным. Я не отношу себя к тем, кто посыпает голову пеплом и причитает: «А вот раньше, в наше время...». Меняется время, меняется темп, все стало сложнее, ярче, быстрее. Я смотрю на нынешние танцевальные пары и часто не понимаю, как они вообще это делают! Каким способом? Хотя я всю жизнь прожил в фигурном катании. И это хорошо. Всему свое время.

Вы впервые вышли на лед в конце семидесятых. Что изменилось с тех пор? Сам лед? Коньки? Материальные требования к родителям?

Изменилось много. Я начинал карьеру в СССР, являюсь последним чемпионом СССР среди юниоров, первым и единственным чемпионом СНГ и первым чемпионом России среди юниоров. Три года подряд выигрывал соревнования, три года менялся порядок, такое было время...





Конечно, я начинал в другой обстановке. Мне было семь лет, я один ехал на метро из Перово в Лужники, и ни у кого вопросов не возникало. Сейчас трудно представить, чтобы я своего восьмилетнего сына куда-то отпустил одного. У нас было много льда, много бесплатных тренировок, много тренеров. Сейчас в начале пути родители должны инвестировать в ребенка немало средств. И только если ребенок очень талантлив, за него будут цепляться сами тренеры.

А как изменились перспективы?

Фигурное катание было и остается перспективным видом спорта. Конечно, там не те гонорары, что у футболистов или хоккеистов, зато более понятное продолжение карьеры — участие в ледовых шоу. Плюс к тому фигуристы — узнаваемые люди, что дает возможность получать рекламные контракты. У фигуриста, в отличие, скажем, от лыжника, есть семь минут славы: сначала его показывают на льду, а потом, крупно, когда ставят оценки. Лицо становится медийным. Фигуристы не самые высокооплачиваемые спортсмены, но середину таблицы удерживают за собой.

Понятно, что сравнение получится из разряда кто сильнее, кит или слон, но можно сравнить нагрузки фигуриста и хоккеиста?

Нагрузки абсолютно разные. В моем проекте (шоу «Ледниковый период» на Первом канале. — Прим. ред.) принимал участие Алексей Яшин. Легендарный хоккеист, мировая звезда. Так вот он говорил, что с трудом доезжает трехминутные танцы. У фигуристов особое дыхание, так дышат под водой, требования к ним жестче, чем в игровых видах спорта: хоккее, футболе или теннисе. В фигурном катании всего четыре минуты на программу, нет права на ошибку, нет времени на то, чтобы «почувствовать поле», нет возможности проиграть в первом тайме и отыграться во втором. Допустив промах на шестой секунде, ты докатываешь в стрессе: ты проиграл, ты все упустил! Ты не можешь сесть на скамейку запасных, команда не прикроет, не вытащит, вся ответственность на тебе. Индивидуальные виды спорта, где нет возможности «разбегаться», на мой взгляд, психологически самые тяжелые.

На льду, на соревнованиях, у вас наступало какое-то особое психоэмоциональное состояние?

Ты делаешь все как в тумане, на автомате. Некий человек выкатывается и делает все за тебя. Да, это не совсем обычное состояние.

Вам часто приходилось выходить на лед через не могу?

Я волновался перед каждым выходом, каждый раз лезла мысль «зачем мне все это нужно?», каждый раз был готов все отдать, лишь бы туда не идти. Все время себя заставлял.

Фигуристы — суеверные люди? Что может смутить признанного чемпиона?

Конечно. Мне кажется, что девяносто девять процентов фигуристов — суеверные люди, поскольку зависят от огромного числа обстоятельств, на которые не могут повлиять. У каждого свои приметы.

Ваш сын равнодушен к фигурному катанию?

Мартин знает, чем занимается его мама, чем занимается его отец. Кататься на коньках он умеет, но привить любовь пока не удалось.

Почему мужские фамилии чаще звучат как пример гордости современного российского фигурного катания, чем женские?

Да, действительно, у нас был большой всплеск рождения талантливых одиночников, которые выигрывали Олимпийские игры: Алексей Урманов, Илья Кулик, Алексей Ягудин, Евгений Плющенко. В женском одиночном катании мы этим похвастать не можем: Ирина Слуцкая не смогла выиграть золото, хотя была достойна его. Сейчас женское одиночное катание прогрессирует, скоро мы будем повторять имена одиночниц. Но у публики, риску предположить, популярнее героимужчины, потому что аудитория на девяносто процентов женская.

Почему в России сильное фигурное катание? Почему, несмотря ни на что, не утрачена школа?

У нас очень сильная тренерская школа, ее оказалось невозможно разрушить. Тарасова, Москвина, Чайковская, Мишин — они стояли как столпы, за их спинами выросло поколение молодых тренеров. Тем, что отечественное фигурное катание не рухнуло, а в девяностые годы такая перспектива была, мы обязаны именно тренерам. Они уехали на Запад,

ТЕМ, ЧТО ОТЕЧЕСТВЕННОЕ ФИГУРНОЕ КАТАНИЕ НЕ РУХНУЛО, А В ДЕВЯНОСТЫЕ ГОДЫ ТАКАЯ ПЕРСПЕКТИВА БЫЛА, МЫ ОБЯЗАНЫ ИМЕННО ТРЕНЕРАМ.

взяв с собой лучших фигуристов. В частности, моя судьба была такой. Наталья Линичук и Геннадий Карпоносов уехали в США, и мы (с партнершей Ириной Лобачевой. — Прим. ред.) поехали за ними. Да, тренеры воспитывали не только нас, но и наших соперников, но именно это позволило сохранить российскую школу.

Вы прожили шесть лет в Соединенных Штатах. В чем отличие в отношении к фигурному катанию?

Там больше ледовых площадок, больше тренировочных баз, больше ребят занимается и, как следствие, есть возможность селекции, выбора лучших из лучших. Так, как было в Советском Союзе. Можно добавить, что американцы проповедуют более техничное фигурное катание, мы — более эмоциональное.

Кто из звездных участников шоу «Ледниковый период», на ваш взгляд, мог бы добиться серьезных успехов в фигурном катании, если бы начал вовремя? И что значит вовремя?

Вовремя — с пяти лет. Уверен, что если бы с детства занималась Чулпан Хаматова, она стала бы замечательной танцовщицей на льду. Уверен, что если бы занималась Алиса Гребенщикова, она стала бы замечательной парницей. Марат Башаров был бы очень хорошим фигуристом. Эти имена первыми приходят в голову.

В СОЧИ ПОЯВЯТСЯ НОВЫЕ ИМЕНА, СТРАНА УЗНАЕТ НОВЫХ ЧЕМПИОНОВ, РОДИТЕЛИ ПОВЕДУТ СВОИХ ДЕТЕЙ В СПОРТШКОЛЫ — НАЧНЁТ РАСКРУЧИВАТЬСЯ ОГРОМНЫЙ МАХОВИК.

Ваше шоу «Ледниковый период» существует не первый год. Зритель не потерял интерес?

Сейчас время быстрое, люди быстро наедаются, но рейтинги телевизионных показов у нас достаточно высокие. Значит, есть люди, которые любят нас не только за новизну. То же и с гастрольной деятельностью. Первые годы, когда популярность была на пике, достаточно было повесить в городе одну афишу, чтобы собрать полный зал. Эти времена ушли, но за десять лет существования компании «Ледовая симфония» (продюсерская компания, основанная Ильей Авербухом. — Прим. ред.) мы сформировали зрителя и, проехав десять городов, восемь аншлагов привезем.

Как вы определяете свой род занятий сегодня: продюсер, режиссер, администратор, тренер?

Если брать телевизионный проект «Ледниковый период», то я продюсер, режиссер-постановщик и хореограф. В процессе запуска очередного сезона я исключительно продюсер: веду переговоры с участниками, ищу тех, кто даст те эмоции, тот прогресс, что привлечет зрителей. Я выбираю площадку для съемок, привлекаю спонсоров. Когда проект запущен, переквалифицируюсь в хореографа-постановщика, ставлю номера, параллельно решая административные вопросы.

Номера вы придумываете?

Придумать и поставить — все лежит на мне.

И ни одна нота не попадет на лед без вашего участия?

Это невозможно.

В какой момент своей спортивной карьеры вы поняли, что пора подумать о том времени, когда ноги кормить уже не будут?

Давно понял, но, как и многие спортсмены, сначала видел себя в роли телевизионного комментатора. Но очень быстро разобрался и понял, что мне это будет неинтересно, возможно, я слишком амбициозен. Свое первое шоу организовал в Новосибирске. Постепенно раскручивался, но сохранял независимость. Не люблю, когда кто-то принимает за меня решения.

Почему многим спортсменам не удается адаптироваться к жизни после спорта?

Вероятно, потому что переход довольно резкий. Когда ты наверху, к тебе огромное внимание, все о тебе заботятся, всем нужен от тебя результат, ты штучный товар. Но потом ты переходишь в разряд израсходованного материала, еще немного из уважения к тебе будут проявлять интерес, а потом все, давай сам.

В чем разница между хорошим спортсменом и хорошим тренером?

Как правило, хорошими наставниками становятся не самые успешные спортсмены. Хороший спортсмен совсем не обязательно станет хорошим тренером. Хороший спортсмен сосредоточен на себе, он эгоист, привыкший к тому, что все должны отдавать ему, а тренер все должен отдавать другому. Редко великие спортсмены становятся великими тренерами, но такое случается. Например, олимпийские чемпионы Линичук и Карпоносов не единожды воспитали олимпийских чемпионов.

Почему к Олимпийским играм у спортсменов столь трепетное отношение?

Олимпиада — тот Эверест, на покорение которого тебя с детства настраивают. С пяти лет я знал про эту вершину.

Что для вас дороже — серебро Олимпийских игр в Солт-Лейк-Сити или золотая медаль на чемпионате мира?

Думаю, что серебро Олимпиады для меня дороже звания чемпиона мира, хотя я очень рад, что завоевал то золото. Я ведь хотел отказаться от участия в чемпионате мира, он был очень скоро после Олимпиады, которая истощила меня эмоционально. На Олимпиаду мы ехали, вообще не рассчитывая на призовые места. Сильный состав участников из других стран, серьезная травма Ирины (Ирины Лобачёвой, в паре с которой выступал Илья Авербух. — Прим. ред.), из-за которой мы были вынуждены пропустить половину сезона. Более того, нашим лучшим результатом к тому времени было третье место на чемпионате мира. Обычно от нашей страны выступало несколько сильных пар, а тут переломный момент: на втором месте мы, а следующая российская пара, Рома Костомаров и Татьяна Навка, — на десятом, они стали олимпийскими чемпионами через четыре года (Турин-2006. — Прим. ред.).

Когда мы приехали на Олимпиаду в Солт-Лейк-Сити, американцы ставили нам прогноз «не выше пятого места». Мы смогли выстрелить, занять второе место, и это серебро было больше золота, до которого, нам, кстати, не хватило одного судейского голоса. Четверо судей поставили нас на первое место и пятеро — на второе. Измени один из пяти решение — я сидел бы перед вами олимпийским чемпионом.

То есть Олимпийские игры стали для вас большим преодолением, чем чемпионат мира?

Да, победу на чемпионате мира можно рассматривать как дивиденды.

До 2007 года, когда стало известно, что Россия примет Игры, верили в такую возможность?

Об этом можно было даже не мечтать! Колоссальный успех нашей страны. Я отношусь к тем, кто считает, что проведение Олимпийских игр — благо для России.

А что скажете скептикам?

Польза есть, даже если убрать спортивную составляющую. Рядом с Сочи появился практически новый город. Ты приезжаешь и видишь новый аэропорт, современный вокзал, прекрасные дорожные развязки. Появились отели, горнолыжный курорт, Олимпийская деревня, в которой, когда уедут спортсмены, будут жить обычные люди.



Вам возражат: все это можно было построить без проведения Игр...

Теоретически — да, практически без такого повода не было бы рывка. Российскому менталитету нужен подвиг. В Сочи появятся новые имена, страна узнает новых чемпионов, родители поведают своих детей в спортшколы. Благодаря Олимпийским играм начнет раскручиваться огромный маховик.

А станет ли спортивный кластер в Сочи тем самым инкубатором по выращиванию чемпионов?

Это единственный вопрос, по которому у меня есть сомнения. У нас не очень умеют работать со спортивными объектами. Но лучше решать, что делать с построенными объектами, чем ничего не иметь и ничего не решать.

Считается, что Олимпийские игры — только для спортсменов-любителей. А чем фигуристы-любители отличаются от профессионалов — они что, тренируются вполсилы?

Профессионалы называются профессионалами не потому, что делают что-то лучше любителей. Просто это стало их профессией, за каждое выступление

они открыто получают гонорар, в отличие от любителей, которые живут на призовые деньги. Как правило, профессионалами становятся, официально объявив об окончании любительской карьеры. Уровень любительского катания выше. Профессионалы свое отвоювали, но они эмоциональнее и артистичнее. Надо заметить, что грань между любителями и профессионалами стирается.

Какова ваша роль на Играх в Сочи?

Я выступаю как режиссер одной из массовых сцен на церемонии открытия Игр и являюсь постановщиком танцевального шоу «Живой медальный зачет», которое станет основным событием в сочинском павильоне Генерального партнера Игр «ФОЛЬКСВАГЕН Груп Рус» и будет информировать гостей о текущем положении команд разных стран.

Когда вы видите пятилетних детей на льду, вы им завидуете — у них же все впереди?

Я им сочувствую. Перед ними длинная трудная дорога, и осилит ее единицы. Но я знаю: мы в фигурном катании — как бразильцы в футболе. И все будет хорошо.

Илья Авербух

родился в 1973 году в Москве. Серебряный призер XIX зимних Олимпийских игр в Солт-Лейк-Сити в 2002 году, чемпион мира, чемпион Европы, победитель финалов соревнований серии Гран-при, многократный чемпион России в танцах на льду. Заслуженный мастер спорта. Выпускник Московской государственной академии физической культуры. За большой вклад в развитие физической культуры и спорта награжден орденом Дружбы. Выступал продюсером телепроектов «Ледниковый период», «Кубок профессионалов», «Болеро», «Лед и пламень», «Звезды на льду». Основатель и генеральный директор продюсерской компании «Ледовая симфония».

В Сочи вместе со ŠKODA! ➔



ПОПАСТЬ ЗРИТЕЛЕМ НА ИГРЫ В СОЧИ? ЭТО МЕЧТА. ДЛЯ ДЕСЯТИ СЕМЕЙНЫХ КОМАНД, ПРИНЯВШИХ УЧАСТИЕ В ПРОВЕДЁННОМ ŠKODA КОНКУРСЕ «ОДНА СЕМЬЯ. ОДНА КОМАНДА», ОНА СТАЛА РЕАЛЬНОСТЬЮ.

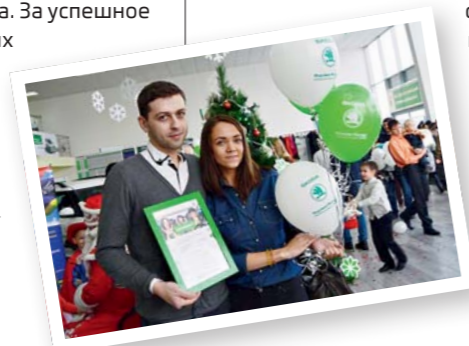


КАМПАНИЯ

«Одна семья. Одна команда» стартовала в июне 2013 года. Логика мероприятия проста: раз ŠKODA выступает Генеральным партнером XXII Олимпийских зимних игр, то среди кого, как не среди поклонников марки, разыгрывать путевки?!

Для участия в конкурсе требовалось зарегистрироваться на www.skoda-family.ru, придумать название своей команде (команде-семье или команде друзей), а далее зарабатывать баллы. Для этого предоставлялось море возможностей. Баллы начислялись за факт владения автомобилем ŠKODA. За интерес к возможной покупке, то есть за прохождение тест-драйва в салоне официального дилера. За успешное выступление в организованных

маркой в разных городах страны мини-чемпионатах по настольному хоккею (один из них прошел в рамках московского пикника «Афиши»). За интересные фото- и видеоматериалы, посвященные теме конкурса. За победы в специально разработанных к акции онлайн-играх.



Точки были расставлены в финальной игре «Охота за билетами». На виртуальных картах

Сочи требовалось найти и разгадать зашифрованные послания, а затем обнаружить и сами билеты. Баллы, набранные до финала, облегчали задачу.

Первые десять команд-победителей получили по путевке на двух человек. ŠKODA оплачивает им авиаперелет до Сочи и обратно, проживание в гостинице (полный пансион) и билеты на спортивные мероприятия.

Конечно, главными призами список наград участникам не ограничивался. Также они получили, согласно заработанным баллам, шайбы и джерси с автографами игроков сборной России, масштабные модели автомобилей ŠKODA, комплекты для настольного хоккея от ведущего производителя Stiga, сувениры с олимпийской символикой и много других памятных вещей.

Наш журнал поздравляет победителей и напоминает: эта акция не последняя. Выигрывайте у ŠKODA, а для этого не забывайте играть.

Автомобиль

МОДЕЛИ АКСЕССУАРЫ СЕРВИС



Полный привод как опция и рекордный багажник в стандартной комплектации. 38

ЦИТАТЫ
ЧТО СКАЗАЛИ ПРО МАШИНУ
РОССИЙСКИЕ АВТОМОБИЛЬНЫЕ
ЖУРНАЛИСТЫ. 52

АКСЕССУАРЫ
ДИСКИ, КОВРИКИ, ДЕТСКИЕ СИДЕНЬЯ,
СЕКРЕТКИ И ДРУГИЕ ОРИГИНАЛЬНЫЕ
АКСЕССУАРЫ ДЛЯ OCTAVIA COMBI. 53

ТЕХНИКА
ИЗУЧАЕМ УСТРОЙСТВО НОВОГО
ПОКОЛЕНИЯ ДВИГАТЕЛЕЙ 1.8 TSI. 56

КОМПЕТЕНТНОЕ МНЕНИЕ
ТЕХНИЧЕСКИЕ СПЕЦИАЛИСТЫ
ОТВЕЧАЮТ НА ВОПРОСЫ
ЧИТАТЕЛЕЙ. 60

Для ПОЛНОГО СЧАСТЬЯ

текст: **Сергей Широков** | фото: автора и ŠKODA

НА РОССИЙСКИЙ РЫНОК ВЫХОДИТ НОВАЯ МОДЕЛЬ — ŠKODA OCTAVIA COMBI. В ТРЕТЬЕМ ПОКОЛЕНИИ УНИВЕРСАЛ СТАЛ НЕ ТОЛЬКО ПРАКТИЧНЕЕ И УДОБНЕЕ, НО И ПОЛУЧИЛ РЯД НОВЫХ ПРИВЛЕКАТЕЛЬНЫХ ОПЦИЙ, НАПРИМЕР, ПОЛНЫЙ ПРИВОД В СОЧЕТАНИИ С АВТОМАТИЧЕСКОЙ КОРОБКОЙ ПЕРЕДАЧ.

ПОПУЛЯРНОСТЬ универсалов в России растет. Но очень медленно. Почему — непонятно. Возможно, людей мучают какие-то тени из прошлого. В советское время, например, против универсалов выдвигались такие обвинения: за счет увеличенного объема салон долго прогревается зимой; из-за отсутствия полноценной перегородки слышно, как гремит инструмент в багажнике, а еще попахивает бензином.

Собственно, все претензии были обоснованы, но объяснялись недостатками конкретной машины, которую представлял советский автолюбитель, когда слышал слово «универсал», и общей ситуацией в стране. Слабая печка, которой едва хватало на водителя и переднего пассажира, постоянные поломки, для устранения которых требовалось возить с собой ключи-отвертки-пассатижи, и непредсказуемая ситуация с бензином, вынуждавшая держать запас топлива в канистре.





БАГАЖНИК
OCTAVIA COMBI
ОТЛИЧАЕТСЯ
РЕКОРДНЫМ
ОБЪЕМОМ
И ИСКЛЮЧИТЕЛЬНОЙ
ПРОДУМАННОСТЬЮ.
ЕГО МОЖНО
ОПТИМАЛЬНЫМ
ОБРАЗОМ
ПРИСПОСОБИТЬ
ПОД ЛЮБОЙ ГРУЗ.

На нижней фотографии видно, как удобно размещаются под фальшполом шторка багажного отделения и поперечины багажника на крышу.



Сегодня рекомендация «взять в дальнюю дорогу запасной ремень генератора, прерыватель-распределитель и комплект свечей зажигания» вызывает усмешку. Машина прогревается за считанные минуты после начала движения, а если при покупке потратиться на автономный отопитель, то салон примет вас в теплые объятия сразу, несмотря на минус 30 за бортом. Заправок на большинстве российских трасс больше, чем в Европе, и брать запас топлива в канистрах не имеет смысла.

И все равно универсалы не любят.

Есть, правда, мнение, что прохладное отношение вызвано другой причиной: тем, что машина с кузовом седан считается более престижной. На седанах ездят начальники.

Наверное, так. Но европейцы, которые меньше всего думают о том, примут их за начальственных особ или нет, делают выбор в пользу универсалов. Простой пример. Octavia Combi прошлого поколения была в Германии не только популярнее «простой» Octavia,

но и заняла в 2012 году первое место в продажах среди импортируемых автомобилей. Самый популярный на рынке автомобиль, собранный за пределами Германии! Может ли у автомобиля быть характеристика еще лучше?

Может. Потому что Octavia Combi третьего поколения, продажи которой начинаются в России, стала привлекательнее по всем статьям. Вместительнее, комфортнее, экономичнее и дешевле. Такое случается нечасто, но если считать цену лошадиных сил, литров багажного отделения и километров максимальной скорости, то выходит, что машина стала доступней.

Собственно, к этому компания и стремилась: сделать Octavia третьего поколения еще более привлекательной для потребителя по соотношению цены и качества.

Немного о потребителях, ради которых так старались. Архетип, не побоимся этого слова, владельца универсала: дачник, считающий, что лучший легковой автомобиль — тот, в салон которого можно

загрузить две, а лучше три огромные бочки. Что по весне возит рассаду в одном направлении и осенью урожай — в другом. В общем, да, есть такие энтузиасты, и ничего плохого кроме хорошего сказать про них нельзя. Но не меньше людей покупают универсал как легковой автомобиль, обладающий при обычных размерах максимальной практичностью. Отправиться в путешествие на несколько дней; отвезти ребенка на тренировку по хоккею со всем снаряжением; съездить в гипермаркет, чтобы закупиться на две недели — во всех этих случаях не бывает «слишком много места в багажнике».

На одном из автомобильных форумов, где обсуждалась нелегкая судьба универсалов в России, некий пользователь спросил: «О каких мифических „колхозниках на сараях“ вы рассуждаете? Я, например, музыкант, постоянно вожу инструменты и аппаратуру на выступления, и никто не убедит меня, что может быть машина удобней».

БЫСТРЕЕ, ВЫШЕ, СИЛЬНЕЕ

Автомобили увеличиваются в размерах. Так принято. И это хорошо. Прежде всего для покупателей. Octavia Combi относится к гольф-классу, то есть к классу компактных машин. Еще не так давно длительное путешествие на втором ряду автомобиля гольф-класса считалось занятием довольно утомительным: места для ног заднего пассажира, особенно если перед ним сидел рослый водитель, оставалось немного. Сейчас другое дело. Комфорт, с которым размещаются в салоне Octavia Combi пассажиры, несколько лет назад был присущ среднему или даже бизнес-классу машин.

Все объясняется просто: колесная база новой Octavia увеличилась почти на 11 см, и прежде всего выиграли от этого пассажиры второго ряда. Водителю и переднему пассажиру места и так всегда было предостаточно, а сейчас автомобиль и вовсе рекордсмен по данному показателю в классе. Одновременно Octavia Combi стала немного, на 4,5 см, шире, что позволило добавить свободного пространства на уровне локтей и плеч.

Это все прекрасно, однако с чего начнет осмотр автомобиля настоящий любитель универсалов? Может

быть, станет изучать пластик на панели приборов? Сядет «сам за собой», чтоб спросить потом свои колени: «Не тесно ли вам»? Узнает, можно ли заказать для этой модели 18-дюймовые диски на низкопрофильной резине? Нет и еще раз нет. Первым делом он откроет багажник. Нет багажника — нет разговора.

Багажник Octavia Combi по-прежнему огромен и заставляет усиленно стучать сердца туристов, дачников и обладателей золотых карт сети Metro Cash & Carry.

588 литров свободного пространства! И это в российской версии, с нормальным запасным колесом. В европейском варианте, без запаски — 610 литров. Причем, как это принято у ŠKODA, багажник имеет правильную форму, позволяющую использовать с умом все отведенное пространство. Самый простой пример: чемоданы сюда можно класть не только плашмя, но и на ребро — так их больше влезает, а сверху закрыть от посторонних глаз багажной шторкой.

Для Octavia Combi третьего поколения существует такая опция, как двойной трансформируемый пол. Вниз можно убрать всякую мелочевку, которая как будто сама появляется в любом багажнике, почти по Гоголю: «Только где-нибудь поставь какой-нибудь

памятник или просто забор — черт их знает, откуда и нанесут всякой дряни!».

С помощью трансформируемого пола навести порядок в багажнике очень легко. Так же легко, как убраться в квартире, когда у вас много свободного места в шкафах. Под фальшполом, кстати, предусмотрены места для хранения багажника на крышу (двух поперечин для рейлингов), что снимает много проблем. Зачем обычно возят багажник на крыше? «Потому что может пригодиться». Он шумит и заставляет тратить лишнее топливо (чем выше скорость движения, тем это заметнее). Но, кажется, что снимешь багажник, оставишь его дома или в гараже — так немедленно понадобится перевезти что-то громоздкое. В Octavia Combi проблема решена: багажник всегда в вашем распоряжении, но не мешает. Там же, под полом, найдется свое место багажная шторка. Обычно ее снимают, когда нужно максимально использовать пространство под загрузку, сложив задние сиденья.

Фальшпол можно убрать, чтобы не мешал размещению высокого груза, или, согнув на манер листа бумаги, разделить вертикальной стеной багажное отделение на две части.

В УНИВЕРСАЛЕ
ПРЕДУСМОТРЕНЫ
МЕСТА ДЛЯ
РАЗМЕЩЕНИЯ ВОСЬМИ
БУТЫЛОК: ЧЕТЫРЕ
В ДВЕРЯХ, ДВЕ
ПО ЦЕНТРУ СПЕРЕДИ,
ДВЕ В ПОДЛОКОТНИКЕ
СЗАДИ. ЗАПАС ДЛЯ
ДАЛЬНЕЙ ДОРОГИ.



С помощью специальных рычагов спинки заднего сиденья можно сложить из багажника. Один из рычагов, ответственный за левую часть спинки, показан на фотографии (рядом со складным крючком для сумок).





МИРОВАЯ
СТАТИСТИКА ПРОДАЖ
ПОСЛЕДНИХ 16 ЛЕТ
ПОКАЗЫВАЕТ:
КАЖДАЯ ТРЕТЬЯ
ОСТАВИА ИМЕЕТ
КУЗОВ УНИВЕРСАЛ.
В ЕВРОПЕ
ПОПУЛЯРНОСТЬ
СОМБИ ЕЩЁ ВЫШЕ:
ПРИМЕРНО
ПОЛОВИНА ЗАКАЗОВ.

Как отметило одно уважаемое автомобильное издание, все сделано для того, чтобы вещи не летали по огромному багажнику Octavia Combi подобно зернам в кофемолке.

Для легких сумок предназначены откидные крючки. Набор сеток не позволит летать по багажнику грузам среднего веса. Для крепления по-настоящему серьезных вещей — на дачу требуется отвезти мотоблок, тесть решил сделаться фермером — предусмотрены вваренные в кузов стальные такелажные петли.

Все для той же цели, «закрепления материала», предназначен карго-элемент — пластиковый фиксатор с липучками. Отлично подойдет для коробки: придвинул ее к спинке задних сидений, а с другой стороны ограничил свободу передвижения фиксатором, прилепив его в любом удобном месте на ковре.

Кстати о ковре. Для Octavia Combi предлагается двойной ковер, модная новинка от ŠKODA. Одна его сторона парадная, ворсовая, обратная — с резиновым покрытием. Перевернул ковер и без угрызений совести поставил на него пару грязных ботинок или детский снежок после прогулки. Пара движений тряпкой — и ковер как новый.

РЕКОРДНЫЙ ОБЪЕМ ПРЕИМУЩЕСТВ

Как не каждый пробовал разогнать свой автомобиль до максимальной скорости, так не каждый использовал весь доступный, до потолка, багажный объем. Но в жизни бывают разные ситуации, и Octavia Combi готова к ним не только теоретически, но и практически.

Для перевозки «под завязку» универсал может быть укомплектован разделительной сеткой: ее натягивают либо сразу за задними сиденьями (когда только багажное отделение набито вещами до потолка), либо за спинами водителя и переднего пассажира. Максимальная вместимость Combi составляет 1718 литров: получится перевезти вещи с квартиры на квартиру, только если что-то из мебели не влезет.

Octavia Combi третьего поколения приспособлена и для перевозки в салоне длинномерных грузов. Если сложить пассажирское сиденье (есть и такая опция), то по диагонали (от левого угла багажника до угла передней пассажирской двери) уместится нечто, например карниз для штор, максимальной длиной 2,92 м.

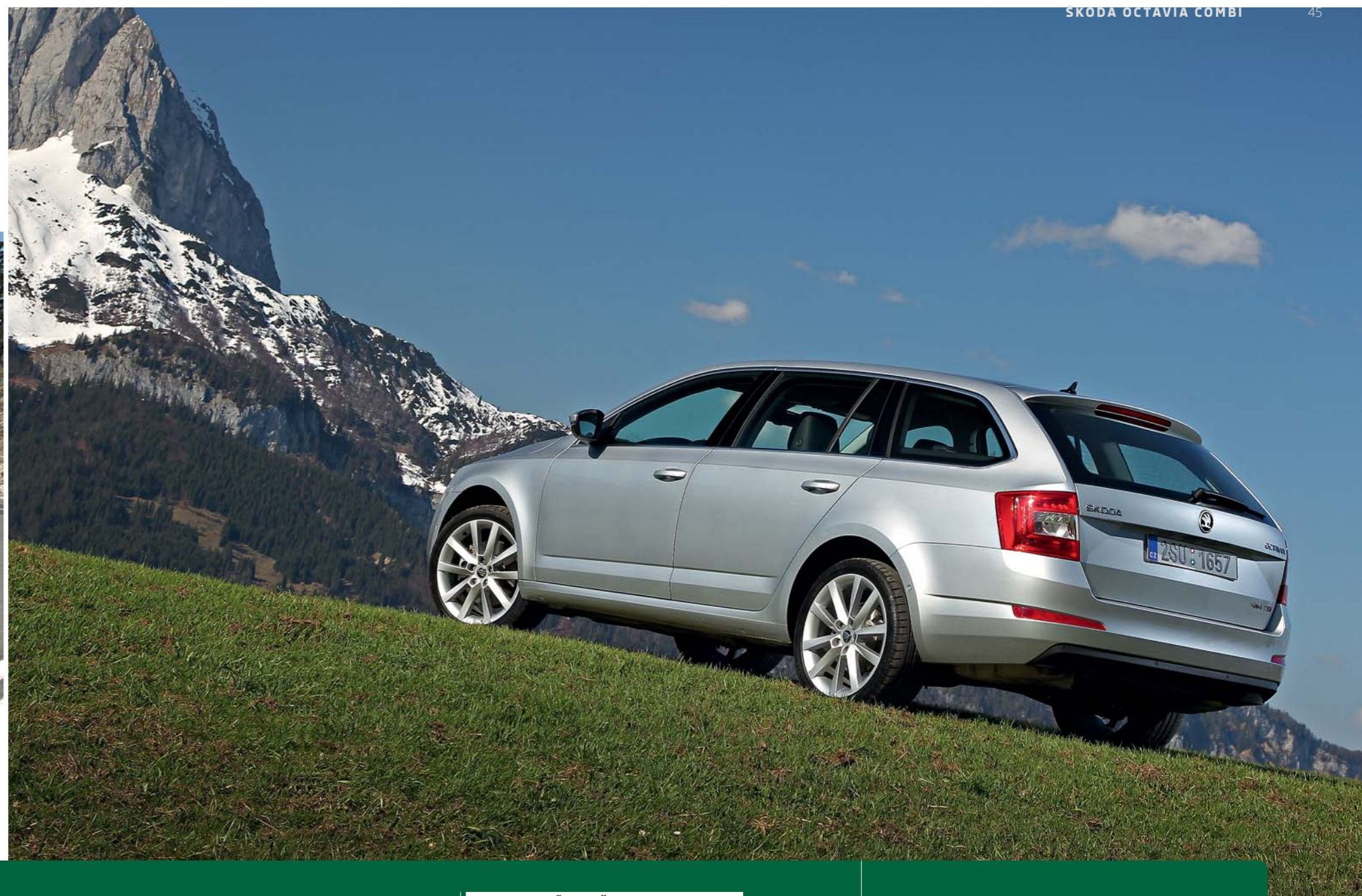
А по прямой, через сложенное заднее правое сиденье в направлении перчаточного ящика, влезет

рулон линолеума шириной 2,76 м. Те, кто знает, подтвердят: возить вещи в салоне приятнее, чем на крыше, особенно в плохую погоду, когда приходится думать о тщательной упаковке багажа.

Раз мы начали о погоде. Обладание автомобилем с огромным багажником омрачает лишь одно обстоятельство: пятая дверь универсалов пачкается сильнее, чем у хэтчбеков. В Европе на этот факт можно не обращать внимания, там за две недели разъездов машина притягивает меньше грязи и пыли, чем за два дня, проведенных на приколе в московском дворе, а в России, особенно зимой, сложно открыть багажник, не оставив следов на белых лайковых перчатках.

На других машинах сложно. На Octavia Combi — без проблем. Надо только не пожалеть при заказе машины денег на такую полезную опцию, как электропривод крышки багажника. Поверьте: не будет такого дня, чтобы вы не похвалили себя за прозорливость.

Багажник услужливо откроется по команде с ключа, когда вы идете к машине из магазина с тяжелыми сумками в обеих руках, и сам закроется, пока будете садиться за руль. Дублирующая клавиша управления электроприводом есть на центральной консоли:



водителю не потребуется лишний раз выходить из машины, чтобы помочь пассажиру с багажом.

Как и на модели Superb Combi, высота подъема крышки настраивается в зависимости от вашего роста (поскольку кнопка закрывания расположена на пятой двери) или высоты потолка на подземной стоянке любимого магазина.

ВСЕ ЧЕТЫРЕ КОЛЕСА

Вы знаете, как правильно обозначается тип кузова внедорожников? Тех, что без разбору и не очень правильно называют джипами? Универсал!

В Европе не очень любят внедорожники — большие, тяжелые, прожорливые и не очень практичные. Внутри больше, чем снаружи — это явно не про них сказано. Зато в Европе очень популярны полноприводные универсалы. Обычные легковые универсалы, только с приводом на обе оси. Они незначительно отличаются от моноприводных версий по снаряженной массе, цене и расходу топлива, зато дают массу преимуществ. Даже на сухом асфальте: меньше стирается резина при интенсивном разгоне, автомобиль увереннее проходит повороты. Про непогоду и говорить нечего. В снегопад или гололед мощность мотора играет десятую роль. На первое место выходит выбранная резина и то, ко всем ли колесам подводится крутящий момент.

Чем сложнее дорожные условия, тем чаще европейцы покупают полный привод. Норвежцы, например, при заказе Octavia Combi второго поколения в шести случаях из десяти выбирали полноприводные версии.

Основа полного привода автомобилей ŠKODA — муфта Haldex. Ее делает не сама чешская компания и даже не концерн Volkswagen, который освоил изготовление почти всего что можно. Haldex производит главный европейский эксперт по полному приводу — шведская компания Haldex AB.

Швеция, напомним, используется практически всеми ведущими европейскими производителями для испытания автомобилей в тяжелых зимних условиях. Идеальный лед, идеальный снег, идеальные морозы. Только вот грязи нет, за ней, кому надо, едут на испытания в Россию.

Привод с муфтой Haldex относится к типу постоянного полного привода. Не надо ничего подключать или активировать, все всегда готово к действию. При равномерном движении по сухой ровной дороге почти весь крутящий момент уходит на передние колеса. При необходимости часть момента «перебрасывается» назад. Величина момента, передаваемого на заднюю ось, «плавает» в зависимости от дорожной ситуации. В самых тяжелых условиях (например, автомобилю надо подняться на обледеневший пандус или покрытый мокрой травой холм) диски муфты жестко

сцепляются под давлением, и крутящий момент поровну делится между передней и задней осью. На такое, кстати, способен не каждый внедорожник: для этого он должен быть оснащен блокировкой межосевого дифференциала. А муфта Haldex в дополнительной блокировке не нуждается.

Электроника подменяет собой две другие возможные блокировки — межколесных дифференциалов. Система EDL работает на обеих осях и действует так: если одно колесо забуксовало (скажем, правое попало на лед), то оно подтормаживается, а момент переходит на переднее левое колесо. Этим исключается известная ситуация: колесо, которому не за что зацепиться, крутится на месте, а то, которое могло двинуть автомобиль с места, предательски стоит без движения. Все та же электроника решает, какой процент мощности надо подать на заднюю ось. Для этого в блок управления попадает информация о продольном и поперечном ускорении автомобиля, угле поворота передних колес, степени открытия дроссельной заслонки и, конечно, начавшейся пробуксовке.

Иными словами, электроника способна задействовать заднюю ось превентивно, до того как передние колеса начнут проскальзывать. Скорость работы системы — сотые доли секунды, что на практике означает: водитель не заметит, как автомобиль обретет полный привод и с достоинством выйдет из сложной ситуации.

ПЕРЕРАСПРЕДЕЛЕНИЕ
КРУТЯЩЕГО МОМЕНТА
МЕЖДУ ПЕРЕДНЕЙ
И ЗАДНЕЙ ОСЬЮ
НА ПОЛНОПРИВОДНОЙ
OCTAVIA COMBI
ПРОИСХОДИТ
ЗА СОТЫЕ ДОЛИ
СЕКУНДЫ.

Место для телефона оснащается специальной индукционной пластиной, усиливающей сигнал и уменьшающей уровень электромагнитного излучения в салоне.



Центральная консоль оформлена очень лаконично, хотя количество настроек, доступных водителю, вам с трудом удастся перечислить по памяти.



Если автомобиль оснащен системой KESSY, для запуска двигателя доставать ключ из кармана не требуется. Как и для открывания дверей.



Система Canton — это восемь динамиков в дверях, центральный спикер и сабвуфер. Общая мощность — 570 Вт.





«МЫ СТАРАЛИСЬ ПРИДАТЬ OCTAVIA COMBI ВНЕВРЕМЕННОЙ СТИЛЬ. АВТОМОБИЛЬ ОСТАНЕТСЯ ПРИВЛЕКАТЕЛЬНЫМ НА ПРОТЯЖЕНИИ ДОЛГИХ ЛЕТ», — УВЕРЕН ГЛАВНЫЙ ДИЗАЙНЕР ŠKODA ЙОЗЕФ КАБАН.

Очень важно и другое обстоятельство. Haldex настолько компактен (муфта интегрирована в задний мост), что жертвовать объемом багажного отделения или емкостью топливного бака не пришлось. А случаи, когда полный привод делает автомобиль менее практичным, встречаются не так редко.

Octavia Combi 4x4 предлагается в нашей стране исключительно с роботизированной коробкой передач DSG. Это можно считать реверансом в сторону российских потребителей: европейцам обычно хватает и механики.

ТОЛЬКО ТУРБО

Для Octavia Combi предлагается пять моторов. Один уже знаком покупателям — это 2.0 TDI мощностью 143 л.с. Дизель идет в паре с коробкой DSG и отличается низким расходом топлива (5,1 л/100 км в смешанном цикле), за что любим расчетливыми натурами. Проехать по трассе на одном 50-литровом баке более 1100 км — разве не красота? Бензиновые моторы — новые, они разработаны под платформу MQB, на которой построена Octavia третьего поколения. Все двигатели относятся к серии TSI, то есть оснащены турбиной и имеют систему непосредственного впрыска, что обеспечивает хорошие показатели мощности, экономичности и крутящего момента.

Парковочный автопилот умеет искать свободное место как справа, так и слева от автомобиля. Да и в «ручном режиме парковки» подсказки о траектории движения не будут лишними.



Многофункциональный дисплей покажет, сколько топлива тратится на системы комфорта и каков средний расход с момента последней заправки.



Самый доступный мотор — 1.2 TSI. Пускай вас не смущает скромный рабочий объем. При мощности 105 л.с. он выдает крутящий момент 175 Нм (как у атмосферного двигателя объемом 1,8 л) в диапазоне оборотов от 1400—4000.

1.4 TSI для Octavia теперь обеспечивает 140 л.с. (раньше мотор с таким названием имел мощность 122 л.с.) и 250 Нм крутящего момента. Именно этот двигатель многие называют оптимальным для ŠKODA Octavia. Разгон до 100 км/ч — за 8,6 с (с коробкой DSG), максимальная скорость — 212 км/ч.

Топовый двигатель — 1.8 TSI и его 180 л.с. и 250 Нм крутящего момента превращают Octavia Combi в «горячий универсал». 7,4 с разгона до 100 км/ч на механике. Полный привод и автомат не сильно тормозят процесс: 7,5 с до сотни.

Третье поколение Octavia Combi стало заметно динамичнее, а расход топлива при этом уменьшился. И в этом заслуга не только моторов, которые много дают, довольствуясь малым. Снизилась масса автомобилей. Все верно: универсал вырос в размерах, но стал легче примерно на 100 кг. Сократился вес двигателей, электрооборудования, деталей ходовой части и трансмиссии, сбросил вес кузов за счет более широкого применения сверхпрочных сталей: элементы меньшей массы способны выдержать большую нагрузку. Самым веским доказательством того, что автомобиль, «поху-

дев», не стал менее безопасным, служат пять звезд Euro NCAP — высшая оценка по результатам тестов.

Вопросам безопасности уделено большое внимание. Octavia Combi имеет до девяти подушек безопасности (включая одну для коленей водителя), а автомобили, оснащенные электронной системой поддержания курсовой устойчивости (ESC), имеют в ее составе Multi-collision brake. Эта подсистема срабатывает в случае ДТП и сразу после удара задействует тормозную систему, чтобы машина не вылетела на встречную полосу или обочину, где может ждать встреча с другим автомобилем или отбойником. При срабатывании системы предотвращения повторных столкновений включается аварийная световая сигнализация и стоп-сигналы. Водитель может деактивировать систему, нажав педаль акселератора или самостоятельно предприняв торможение до полной остановки (электроника снижает остаточную скорость до 10 км/ч).

Предотвратить аварию, вызванную снижением внимания (прежде всего при длительном движении по автомагистрали), поможет система распознавания усталости водителя. Первые 15 минут она анализирует стиль управления конкретного человека, как он рулит, а затем смотрит за изменением поведения. Почувствовав, что водитель начинает клевать носом, система предложит сделать перерыв.

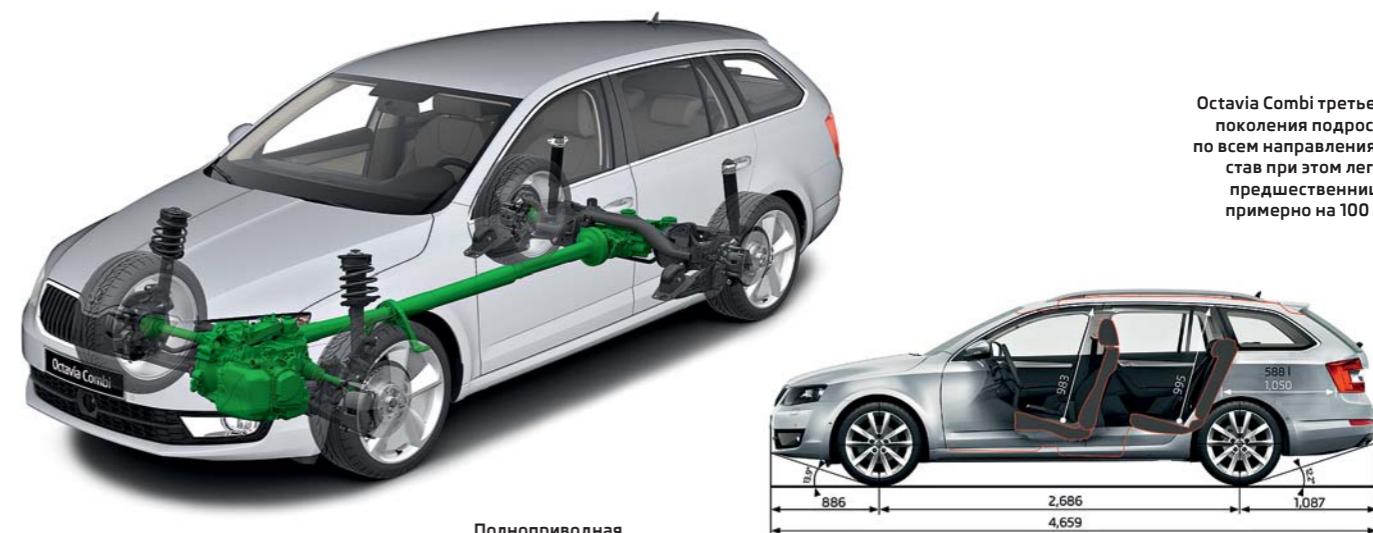
ДЛЯ НОВОЙ OCTAVIA COMBI МОЖНО ЗАКАЗАТЬ ПАНОРАМНУЮ КРЫШУ С ПОДЪЕМНО-СДВИЖНЫМ ЛЮКОМ. СПЕЦИАЛЬНОЕ ТОНИРОВАННОЕ СТЕКЛО НЕ ПРОПУСКАЕТ В САЛОН ТЕПЛОВЫЕ ЛУЧИ.



ТЕХНИЧЕСКИЕ ХАРАКТЕРИСТИКИ

ŠKODA Octavia Combi III	1.2 TSI	1.4 TSI	1.8 TSI	1.8 TSI 4x4	2.0 TDI CR
Размеры, мм	4659 / 1814 / 1465	4659 / 1814 / 1465	4659 / 1814 / 1465	4659 / 1814 / 1465	4659 / 1814 / 1465
Рабочий объем, куб. см	1197	1395	1798	1798	1968
Мощность, л.с. при об./мин.	105 / 4500–5500	140 / 4500–6000	180 / 5100–6200	180 / 4500–6200	143 / 3500–4000
Крутящий момент, Нм при об./мин.	175 / 1400–4000	250 / 1500–3500	250 / 1250–5000	280 / 1350–4500	320 / 1750–3000
Максимальная скорость, км/ч	193 (193)*	212 (212)*	229 (229)*	227	210
Разгон от 0 до 100 км/ч, с	10,5 (10,6)*	8,5 (8,6)*	7,4 (7,5)*	7,5	9,0
Расход топлива (средний), л/100 км	5,3 (5,0)*	5,5 (5,3)*	6,4 (6,1)*	6,7	5,1
Привод	передний	передний	передний	полный	передний
Коробка передач	5-ступенчатая механическая / 7-ступенчатая автоматическая (роботизированная) DSG	6-ступенчатая механическая / 7-ступенчатая автоматическая (роботизированная) DSG	6-ступенчатая механическая / 7-ступенчатая автоматическая (роботизированная) DSG	6-ступенчатая автоматическая (роботизированная) DSG	6-ступенчатая автоматическая (роботизированная) DSG

*Данные для автомобиля с автоматической трансмиссией.



Octavia Combi третьего поколения подросла по всем направлениям, став при этом легче предшественницы примерно на 100 кг.

Полноприводная трансмиссия на основе муфты Haldex очень компактна: багажник и топливный бак Octavia Combi 4x4 такие же, как у переднеприводной версии.



ВСЕ НА ВЫБОРЫ

В кровати человек проводит треть своей жизни. В машине тоже немало. Вам не пришла в голову мысль, что на экран домашнего телевизора вы смотрите реже, чем на экран мультимедийной системы в автомобиле?!

О чем это говорит? Прежде всего о том, что к списку опций, доступных при заказе Octavia Combi, нужно отнестись со всем вниманием. Хотите полюбить зиму и не морщиться от мысли, что сейчас надо будет сесть в холодную машину и несколько минут, пока не вступит в действие подогрев сидений и не пойдет теплый воздух от мотора, стучать зубами от холода? Закажите автономный стояночный отопитель. Используйте автомобиль на пару с женой? Подумайте о кресле с электрорегулировкой и памятью, и тогда за каждым из двух ключей к машине можно за-

крепить свое положение водительского сиденья и наружных зеркал.

От неприятностей на парковке оградят парктроники, передний и задний, а если на автомобиле установлены еще и боковые датчики, значит, он умеет сам парковаться: Octavia Combi способна крутить руль без вмешательства человека при постановке на стоянку как перпендикулярно бордюру, так и параллельно ему, причем места нужно совсем немного: длина автомобиля плюс по 30 см с каждой стороны. Не каждый эксперт уместится.

Вызывать абонента голосом и управлять мобильным в режиме «свободные руки» позволяет соответствующий пакет для подключения телефона. Для аппарата предусмотрен свой отсек, Phone Vox. Он расположен у рычага коробки передач и имеет в основании индукционную пластину, бесконтактно соеди-

няющую антенну мобильного аппарата с автомобильной антенной, расположенной на крыше. Это улучшает качество сигнала, снижает уровень электромагнитного излучения в салоне, экономит заряд аккумулятора в телефоне. Но и разрядился — не беда. Все Octavia имеют USB-порт (его основное назначение — подключать «музыку на флешке»), а в качестве опции предлагается розетка на 230 В. Ее мощности 150 Вт хватит для зарядки не только телефона, но и ноутбука.

При заказе навигационной системы Columbus с большим 8-дюймовым цветным монитором с разрешением 800x480 точек вы будете иметь под рукой в дороге подробную карту местности, а на стоянке сможете смотреть кино (с диска или карты памяти) и фотографии.

Все сделано для того, чтобы вы могли назвать автомобиль вторым домом.

Всё так и есть

В ПРИНЦИПЕ, СОТРУДНИКИ КОМПАНИИ ŠKODA И САМИ ЗНАЮТ, ЧТО ДЕЛАЮТ ОЧЕНЬ ХОРОШИЕ АВТОМОБИЛИ. НО ЧИТАТЬ ЛЕСТНЫЕ ОТЗЫВЫ ЖУРНАЛИСТОВ ВСЁ РАВНО ПРИЯТНО. МЫ ОТОБРАЛИ НЕСКОЛЬКО ЦИТАТ ИЗ МАТЕРИАЛОВ, НАПИСАННЫХ ИМИ ПОСЛЕ ОЗНАКОМЛЕНИЯ С OCTAVIA COMBI ТРЕТЬЕГО ПОКОЛЕНИЯ.

«ЗА РУЛЁМ»

Многих почитателей классических форм эта машина влюбит в себя одной только внешностью. Но главной приманкой должна стать практичность, которая здесь возведена в абсолют.

«АВТОПИЛОТ»

В чем главное отличие Octavia Combi от Octavia? Конечно, в багажном отделении.

И в случае со ŠKODA можно смело заявить, что не столько размер имеет значение, сколько возможность использовать его с умом... Пожалуй, только ŠKODA предлагает такую многовариантную организацию пространства, когда в багажнике одинаково удобно перевозить не только большое, но и малое количество вещей, которые при этом не станут перекашиваться из стороны в сторону в поворотах, а будут аккуратно пристроены при помощи различного рода крючков, сеток, отсеков и держателей. Чего только стоит двойной пол, который одной рукой можно поднять или опустить, превратив его в заднюю полку или центральную перегородку.

DRIVE.RU

На ходу неожиданно привлекательным оказался вариант со 105-сильным мотором 1.2 TSI. Легкие и четкие переключения «механики» скрашивают скромную тягу. Заявленные 10,5 с разгона с места до 100 км/ч выглядят реально. Мотор трудится тихо, аэродинамические шумы слабы. Вдобавок почти на 200-километровый маршрут такой «Октавии» потребовалась всего пятая часть 50-литрового бака... Мощный 180-сильный «Октавии» 1.8 TSI с передним приводом и семиступенчатой «преселективкой» DSG достался длинный бросок по автобанам. Тут выделить нужно не ожидаемую динамику, а комфорт: даже на 180 км/ч в салоне универсала можно без напряжения разговаривать.

AUTO.MAIL.RU

Залезем-ка в эту кладовку... Здесь для опытного Плюшкина — простор и раздолье. Багажник по меркам гольф-класса огромен, но — что не менее важно — он

еще и удобен. Это та самая «фишка», которой ŠKODA хочет привлечь покупателей. Мелочи, а как приятно! Вот складной пластиковый барьер, который на липучках крепится к полу и может удерживать коробки в багажнике от перемещения. Вот «гамак» в задней полке, в который можно положить, например, мокрые зонтики. Крючки для сумок, розетки, освещение... Отдельного упоминания заслуживает грузовая полка. За доплату дно багажника сделают двойным, и тогда эта полка может устанавливаться на разных уровнях... Для увеличения объема можно и задние сиденья сложить, благо теперь это можно сделать, не вылезая из багажника... В движении «Октавия» полностью верна себе: быстро, собранно, упруго, комфортно. Усредненно. Не бритвенно-остро, не расслабленно-диванно. Камешки, шовчики — колеса отвечают негромкими шлепками, стыки посolidнее чуть потряхивают, но достаточно вежливо. Солидно, по-европейски. Вести машину приятно, общий язык находишь быстро, как со старым знакомым. И вот уже каждый поворот встречаешь с удовольствием, даже не доходя до визга шин.

«КЛАКСОН»

Знакомство с полноприводной версией Octavia Combi, оснащенной 180-сильным 1.8 TSI, убедило меня в том, что эта модель — не только для тех, кому нужны лишь практичность и вместительность...
...Резко захожу в поворот «на тормозах», что чревато заносом — никаких опасных отклонений. Выхожу из виража в полный газ. Автомобиль опять послушно идет туда, куда его направляешь — на руль даже не приходится реактивных возмущений. Прекрасно! Притом образцовое послушание универсал показывает не только на асфальте. Возросшая устойчивость объясняется, очевидно, удлиненной колесной базой и новыми подвесками. А вот легкость маневрирования, умение ввинчиваться в повороты — результат применения в системе полного привода новой электромагнитной муфты Haldex 5 с более высоким быстродействием и «превентивными» алгоритмами работы, а также электронных имитаций блокировок

дифференциала (EDL) на передней и задней оси. Они и превращают практичный и немаленький универсал в снаряд для быстрой и точной езды.

«АВТОРЕВЮ»

Грунтовый участок маршрута не оставил сомнений, что полный привод «рулит».

Как я ни продавливал педаль газа, как ни щелкал подрулевыми лепестками, включая пониженные передачи, универсал шел как по рельсам! Во-первых, потому что система стабилизации здесь не отключается — усыпить можно лишь противобуксовочную систему, пройдя несколько уровней в меню настроек автомобиля. Во-вторых, потому что в паре с муфтой Haldex пятого поколения, подключающей привод на задние колеса, работает электронная имитация блокировок дифференциала, причем как на передней, так и на задней оси. Суть в том, что притормаживаются колеса, находящиеся в худших условиях сцепления с дорогой, позволяя другим колесам полнее реализовать тягу.

...Мощные моторы, роботизированные коробки, полный привод... Хорошо, но для многих все же дорого. А что из себя представляет доступная версия со 105-сильным мотором 1.2 TSI и обычной механической коробкой передач? Специально прокатился — и, представьте себе, остался доволен. Прежде всего той легкостью, с которой управляешь разгоном. Конечно, предельные возможности уже не те, но автомобиль четко следует за педалью акселератора и не «захлебывается» при старте в горку. А как работает механизм переключения передач! Мягко, четко. Да и максимальная скорость едва ли расстроит — на автобане я без труда загонял стрелку спидометра за отметку «200».

«АВТОМИР»

Octavia Combi — удачный симбиоз практичности и элегантности за разумные деньги. По сути, это образец правильных пропорций, единения формы и содержания без неуместных уловок и пошлого украшения.

Индивидуальная комплектация



OCTAVIA COMBI ПРЕКРАСНО ОСНАЩЕНА: ЧЕГО НЕТ В СПИСКЕ СТАНДАРТНОГО ОБОРУДОВАНИЯ, МОЖНО НАЙТИ СРЕДИ ДОПОЛНИТЕЛЬНОГО. НО ЕСЛИ И ЭТОГО МАЛО, ПРИСМОТРИТЕСЬ К КОЛЛЕКЦИИ ФИРМЕННЫХ АКСЕССУАРОВ.

Брызговики передние.
Цена — 840 руб.*



Зимние цепи для шин.
Цена комплекта для двух колес — от 3180 руб. до 7945 руб.* (зависит от размерности шин)



Съемный фаркоп.
Цена — 14 215 руб.*



Запираемое велосипедное крепление из алюминиевого профиля (максимальная нагрузка — до 20 кг).
Цена — 5620 руб.*

Пластиковый аэродинамический бокс. Объем — 380 л. Способен вместить до пяти пар лыж или до четырех сноубордов.
Цена — 25 870 руб.*



Универсальный багажный короб с транспортировочной сеткой и крепежом.
Цена — 24 830 руб.*



Запираемый алюминиевый держатель для лыж (до четырех пар) или сноубордов (до двух).
Цена — 6395 руб.*



* Актуальные розничные цены и наличие товара уточняйте у дилеров ŠKODA.



Crystal



Hawk



Hawk white



Minoris



Turini black



Turini



Denom



Alaris



Premia black



Golus

Диски легкосплавные. Размер — 16" 17" и 18".
Цена за штуку — от 6510 до 9840 руб.*

Детские сиденья



Wavo 1-2-3
(вес ребенка —
от 15 до 36 кг).
Цена — 5550 руб.*



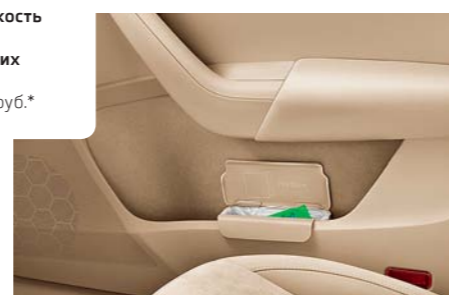
Wavo Kind (вес
ребенка — от 15
до 36 кг).
Цена — 1685 руб.*



BABY-SAFE Plus (вес ребенка —
от минимального до 13 кг).
Цена — 23110 руб.*



Декоративные
накладки черного
цвета для боковых
зеркал.
Цена — 2690 руб.*



Съемная емкость
для мусора
(для передних
дверей).
Цена — 870 руб.*

Розетка на 230 В
(комплект
для установки).
Цена — 8125 руб.*



Комплект чехлов
для колес.
Цена — 1710 руб.*

Трансформируе-
мый двусторонний
(резина / текстиль)
коврик в багажник.
Цена — 6040 руб.*



Набор сеток для
багажника.
Цена — 2675 руб.*

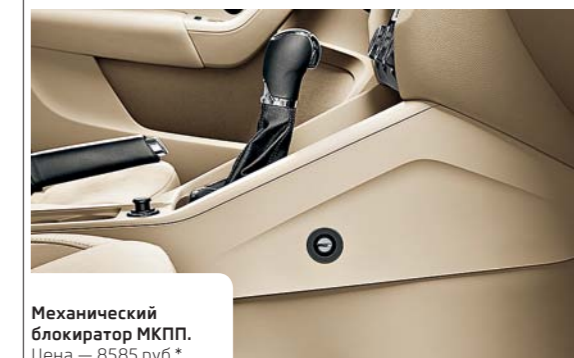


Жесткая
разделительная
решетка (между
пассажирами
салона
и багажником).
Цена — 6060 руб.*

Переносной
бокс-холодильник
объемом 15 л
с питанием
от бортовой сети.
Цена — 6785 руб.*



Механический
блокиратор МКПП.
Цена — 8585 руб.*



Комплект секреток.
Цена — 1925 руб.*

Комплект
резиновых
ковриков.
Цена — 2765 руб.*

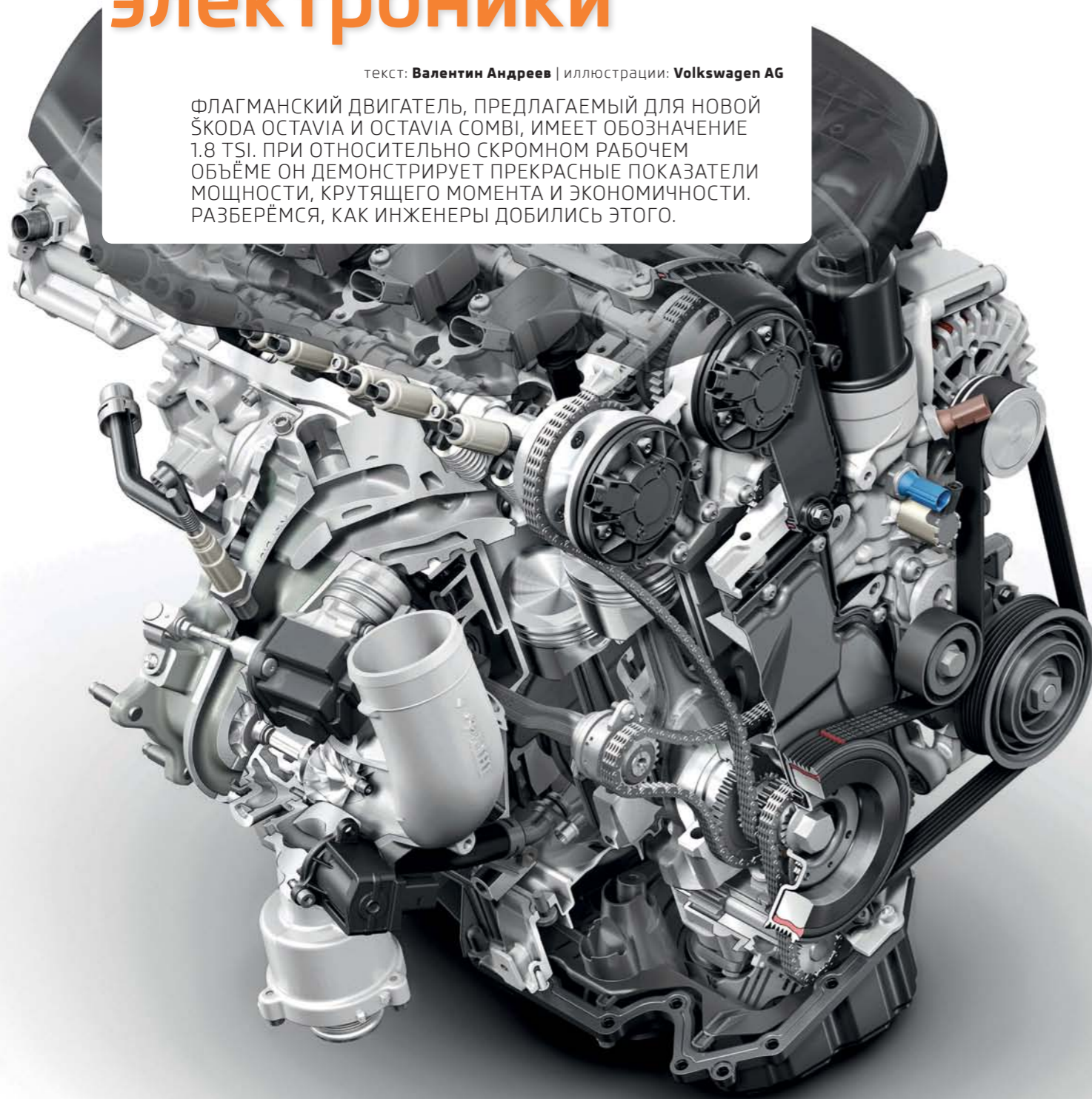


Складная
алюминиевая лопата
(масса — 750 г).
Цена — 1810 руб.*

Приключения электроники

текст: Валентин Андреев | иллюстрации: Volkswagen AG

ФЛАГМАНСКИЙ ДВИГАТЕЛЬ, ПРЕДЛАГАЕМЫЙ ДЛЯ НОВОЙ ŠKODA OCTAVIA И OCTAVIA COMBI, ИМЕЕТ ОБОЗНАЧЕНИЕ 1.8 TSI. ПРИ ОТНОСИТЕЛЬНО СКРОМНОМ РАБОЧЕМ ОБЪЕМЕ ОН ДЕМОНИСТРИРУЕТ ПРЕКРАСНЫЕ ПОКАЗАТЕЛИ МОЩНОСТИ, КРУТЯЩЕГО МОМЕНТА И ЭКОНОМИЧНОСТИ. РАЗБЕРЁМСЯ, КАК ИНЖЕНЕРЫ ДОБИЛИСЬ ЭТОГО.



СЕГОДНЯ человек, знакомый с понятиями «карбюратор» или «опережение зажигания», запросто может прослыть автомобильным гуру. В наши дни выпускник автошколы знает немного: что под капотом всем управляет электроника и лучше даже не пытаться понять, как она работает. Современный двигатель действительно устроен сложно, однако это не значит, что понять принципы его работы невозможно.

САМА НЕПОСРЕДСТВЕННОСТЬ

Название мотора 1.8 TSI давно на слуху у любителей марки ŠKODA, однако стоит сразу заметить: двигатель 1.8 TSI мощностью 152 л.с., который применялся на Octavia предыдущего поколения, и 1.8 TSI мощностью 180 л.с., о котором пойдет речь, очень серьезно отличаются друг от друга. По сути, перед нами новый двигатель. Он разрабатывался с учетом самых последних достижений техники, электроники и специфики модульной платформы MQB, лежащей в основе Octavia третьего поколения. Новый 1.8 TSI относится к семейству EA888 — возможно, самому передовому семейству в мире, на разработку которого была направлена вся инженерная мощь концерна Volkswagen AG (этот двигатель можно найти под капотом не только ŠKODA, но и Audi).

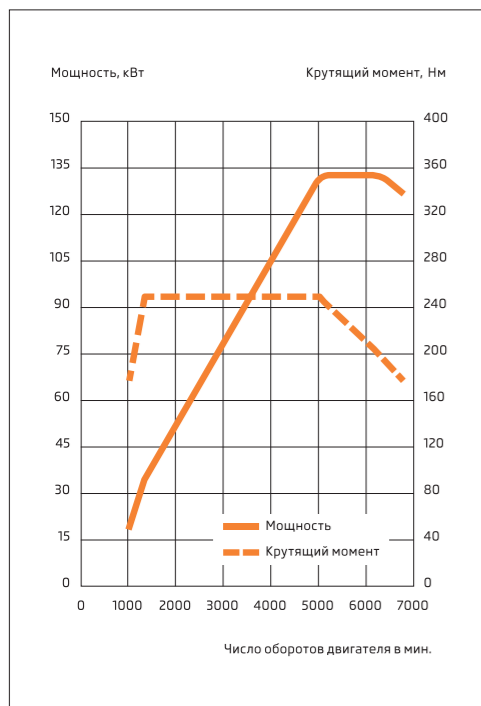
Само собой, в моторе нашли применение непосредственный впрыск то-

плива и турбонаддув. Эти системы — родовой признак всей линейки TSI. Интереснее другое: при помощи электроники инженерам удалось отшлифовать рабочие процессы почти до совершенства. По крайней мере, каким оно видится сегодня.

По большому счету новый двигатель 1.8 TSI снабжен двумя системами питания. В зависимости от внешних условий и режима работы мотора компьютер способен переключаться с непосредственного впрыска на классический распределенный, который, казалось, уже впору причислять к анахронизмам! И все же для этого во впускном коллекторе установлены специальные форсунки, проложены отдельные трубопроводы. Фактически мотор имеет две параллельные системы, только они не дублируют друг друга, а работают совместно.

Как доказали испытания — теоретически все было обосновано еще на стадии проектирования — переход на такую подачу топлива позволяет в определенных ситуациях (к примеру, при частичных нагрузках, когда педаль газа нажата не полностью) лучше перемешивать бензин с воздухом и оптимизировать тем самым процесс сгорания, сделав его еще эффективнее. Достаточно сказать, что уже сейчас 1.8 TSI соответствует экологическим стандартам Евро-6, пока даже не вступившим в силу.

А что от этого водителю, который мало озабочен экологическими вопро-



ПОД СТАРЫМ НАЗВАНИЕМ 1.8 TSI ПОД КАПОТОМ ОСТАВИА ТРЕТЬЕГО ПОКОЛЕНИЯ СКРЫВАЕТСЯ НОВЫЙ МОТОР — БОЛЕЕ МОЩНЫЙ, ТЯГОВИТЫЙ И ЭКОНОМИЧНЫЙ.

сами? И таких пользователей есть чем удивить. При весьма серьезной мощности 180 л.с. двигатель в смешанном цикле потребляет от 6,1 до 6,7 л на 100 км, в зависимости от модификации Octavia. Для самого вместительного автомобиля в классе, чей показатель разгона до 100 км/ч укладывается в 7,5 с, просто слезы.

Реальный расход, конечно, будет выше — стандарты, по которым проводятся замеры, мало отвечают российским реалиям, — однако все равно приятно удивит. Новая Octavia 1.8 TSI заметнее динамичнее машины предыдущего поколения с тем же обозначением мотора, но отличается меньшим аппетитом.

НО ЕСТЬ ОДИН МОМЕНТ

Мы уже неоднократно отмечали, что истинный характер мотора определяет не показатель максимальной мощности, который полностью реализуется только при езде с максимальной скоростью, а характеристика крутящего момента.

Старт со светофора, обгон, подъем в гору, езда с полной нагрузкой или прицепом — во всех этих ситуациях определяющую роль играет именно крутящий момент. Вот почему инженеры Volkswagen и ŠKODA такое пристальное внимание уделяют этому показателю. В принципе, даже в прошлом поколении 1.8 TSI обладал неплохим запасом тяги. Так называемая полка максимального момента простира-

лась от 1500 до 4500 оборотов. Но в новой версии мотора разработчики пошли еще дальше, обеспечив предельную отдачу 250 Нм в диапазоне 1250—5000 об./мин. Иными словами, заявленная тяга доступна практически во всем диапазоне оборотов, куда ни отправь стрелку тахометра.

Попутно заметим, что показатель максимального крутящего момента двигателя 1.8 TSI, устанавливаемого на полноприводную модификацию Octavia Combi, составляет 280 Нм (показатель максимальной мощности не изменился). Благодаря «тонким настройкам» полноприводный универсал не уступает моноприводной версии в разгоне до 100 км/ч.

Другой практический момент. Обычно двигатели с высоким показателем литровой мощности (в данном случае литр рабочего объема обеспечивает 100 л.с.) отличаются требовательностью к топливу. Но 1.8 TSI довольствуется обычным 95-м бензином, а при условии некоторого сокращения мощности — даже 92-м.

И без существенной помощи электроники добиться такого точно не получилось бы. Ведь, к примеру, если раньше на 1.8 TSI могли контролируемо «плавать» фазы газораспределения только на впуске, то теперь они варьируются также и на выпуске. Плюс к тому на стороне выпускного коллектора может изменяться еще и высота подъема клапанов! На высоких оборотах, как только мотор раскручивается до 3100, контролируемая микро-

процессором система Valvelift сдвигает по расходу специальные муфты, переключая клапаны на работу с кулачками более выпуклого профиля. А это значит, что в цилиндры поступает больше смеси, отработавшие газы легче выходят наружу.

Таким образом, весь газораспределительный механизм перешел под контроль электронных систем. Искусственный интеллект добивается того, чтобы на любых режимах, на любых оборотах наполнение цилиндров было максимальным, а тепловая энергия не терялась зря. И результат такого тотального компьютерного контроля владелец машины может реально оценить: достаточно только раз проехать на новой ŠKODA Octavia.

НАГРЕВ ПО КОМАНДЕ

Если летом на работу системы охлаждения водитель не обращает особого внимания («движок в пробках не греется — все в порядке»), то зимой циркулирующему по радиаторам и патрубкам антифризу достается больше почета. Оно и понятно, ведь помимо охлаждения агрегатов он также переносит к салонной печке живительное тепло.

Раньше в системе охлаждения присутствовало, по сути, только одно регулирующее устройство — термостат. Родом он был еще из прошлого века и работал полностью автоматически, по простейшим законам физики, открывая

по необходимости путь антифризу к радиатору. Никакой электроники тогда не было и в помине. А теперь она появилась. Конечно, это усложнило конструкцию мотора. Но по-другому поступить инженерам было нельзя. Дело в том, что сгорание топлива в современных двигателях с непосредственным впрыском протекает настолько эффективно, что лишнего тепла для обогрева салона практически не выделяется. Конечно, можно создать его искусственно, поставив в воздуховоде, к примеру, обычный электрический нагреватель. Но это лишние траты топлива. Поэтому мотористы модернизировали систему охлаждения, сделав ее многоступенчатой. Так, при пуске двигателя антифриз принудительно циркулирует только в головке блока цилиндров — самой теплонагруженной зоне. И лишь когда этого недостаточно, открываются каналы в самом блоке и уж совсем в крайних случаях — путь к радиатору.

При таком подходе и двигатель не страдает от жары, и пассажирам создаются комфортные условия. Кроме того, быстрый прогрев двигателя важен еще и для него самого. Чем скорее он достигнет рабочей температуры, тем ниже будут потери на трение, расход топлива и уровень вредных выбросов в атмосферу. Заведует распределением потоков антифриза специальное устройство — «исполнительный механизм системы регулирования температуры». В его корпусе спрятались сразу

несколько устройств, начиная от электродвигателя с редуктором и заканчивая поворотными золотниками.

Не будем забывать еще и про принудительное охлаждение турбокомпрессора. Владелец ŠKODA может забыть о рекомендации «после окончания поездки дать мотору поработать пару минут на холостом ходу для того, чтобы турбина остыла».

1.8 TSI не требует от водителя знаков внимания: приехал, выключил зажигание, а автономная помпа с электроприводом не даст системе наддува испытать термический удар. Естественно, тотальный контроль над этим процессом также отдан на откуп электронике.

Принудительное охлаждение турбины после остановки мотора применялось на 1.8 TSI и раньше. А вот само расположение турбины на двигателях серии EA888 изменилось. Теперь она встроена в головку блока цилиндров. Турбина переехала в голову блока цилиндров вместе с выпускным коллектором, а это решение уже политическое: оно обеспечивает более быстрый прогрев двигателя — раскаленные газы «отапливают» рубашку охлаждения, и позволило снизить массу мотора за счет отказа от лишних деталей.

Электроника следит не только за охлаждением турбины, но и за давлением отработавших газов, воздействующим на нее, управляя вестгейтом (заслонкой, регулирующей подачу газов). Ранее на

Для большинства автолюбителей современный двигатель — «черный ящик»: система, устройство которой лучше и не пытаться понять.

моторе использовалось пневматическое управление заслонкой, менее точное и быстрое.

Компьютеризация проникла даже в систему смазки. Казалось бы, что может быть проще: чем больше подается масла, тем лучше. С одной стороны, так. С другой — чем больше производительность масляного насоса, тем больше энергии отнимается у двигателя, тем выше расход топлива. Вот и придумали инженеры регулировать подачу масла в зависимости от нагрузки на мотор: распределение потоков и давление в системе постоянно контролируются компьютером.

Таким образом, в современном двигателе фактически не осталось систем, за которыми не следила бы электроника. Они надежны и не требуют внимания со стороны владельца. Только не забывайте заезжать в установленные сроки на техническое обслуживание на станцию официального дилера ŠKODA, где работают люди, которые не только из любопытства хотят понимать, как это работает, и имеют специальное оборудование, позволяющее найти общий язык с таким сложным мотором.



Спрашивали — отвечаем

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

Обнаружил на своей Octavia на тыльной стороне педали тормоза какой-то упругий резиновый гребень. Для чего он там установлен?

Данный элемент не позволяет обуви (прежде всего ботинкам с широким кантом) цепляться за педаль тормоза. Это иногда происходит при переносе ноги с педали газа. Многие производители на подобные мелочи не обращают внимания, вряд ли покупатель станет в салоне дилера изучать устройство педали тормоза с обратной стороны, но ŠKODA старается не упускать из вида ничего из того, что может повлиять на безопасность.

Дилер предложил во время планового техобслуживания промыть форсунки и дроссельную заслонку, хотя с машиной проблем не было. Вроде как для профилактики. Есть ли смысл в такой процедуре и не будет ли от нее вреда мотору?

Смысл в такой процедуре действительно есть. Дело в том, что современные двигатели, в том числе и ŠKODA, снабжены системой принудительной вентиляции картера закрытого типа. Она служит для сокращения выбросов вредных веществ в атмосферу, но при этом переносит во впускной тракт в небольшом количестве пары масла и газы, прорвавшиеся в картер из камер сгорания. Вместе с дорожной пылью, которую может пропускать в воздушный канал загрязненный фильтр, это приводит к образованию густого налета, постепенно оседающего на стенках тракта и дроссельной заслонке. Со временем он может вызвать сбои в работе двигателя, поэтому дроссельную заслонку рекомендуется периодически чистить. Само собой, разумно совместить эту процедуру с плановым техобслуживанием.

Похожая история и с форсунками. Они работают в очень сложных условиях, подвергаясь воздействию высоких температур. Применение топлива низкого качества (что в российских условиях не редкость), не отвечающего стандартам ни по химическому составу, ни по чистоте, способствует образованию на них твердых отложений. В результате нарушается подача топлива в цилиндры, повышается токсичность выхлопа, появляются рывки

при разгоне, неустойчивый холостой ход, ощущается дефицит мощности.

Для того чтобы избежать столь внушительного букета проблем, замены дроссельной заслонки или форсунок, дилер и рекомендовал вам профилактическую чистку. Ее обычно проводят каждые 30 000 км пробега. Однако стоит иметь в виду, что такие работы носят исключительно добровольный характер, поэтому решение об их необходимости остается за вами.

Как ŠKODA относится к различным присадкам в топливо: повышающим октановое число, уменьшающим износ мотора и так далее? Есть ли в них прок?

ŠKODA строго запрещает использование любых присадок, не прошедших специальных тестов, то есть не имеющих сертификатов одобрения со стороны концерна Volkswagen. Автохимия неизвестного происхождения способна принести больше вреда, чем пользы. Ведь совершенно непонятно, как она повлияет на состояние топливной системы в частности и двигателя в целом. Если вы обращали внимание, даже моторное масло, производство которого стандартизировано, и цифры на этикетке описывают почти все его свойства, проходит дополнительную проверку у автопроизводителей, о чем свидетельствуют особые отметки на канистрах (их еще называют допусками). Так что лучше не рисковать. С автомобилем, находящимся на гарантии, — точно. Производитель не станет оплачивать устранение неприятных последствий подобных экспериментов.

Хочу купить машину с электрическим подогревом ветрового стекла, но слышал, металлическая нить создает помехи антирадару. Это правда?

Под антирадаром вы, похоже, понимаете радар-детектор — устройство, предупреждающее о том, что кто-то пытается измерить вашу скорость. Да, такие случаи действительно известны, но касаются они главным образом приборов сомнительного происхождения. Техника ведущих брендов, с качественными приемниками излучения, идущего от измери-

тельных приборов, нормально работает и в машинах с подогревом стекла.

Как правильно выезжать на автомобиле с автоматической трансмиссией, если автомобиль застрял, например, в сугробе?

Для машин с автоматической трансмиссией — не важно, классический это гидротрансформатор (типтроник) или роботизированная коробка DSG — рекомендации будут идентичны. Для начала не забудьте выключить (ограничить действие) системы стабилизации (ESP или ESC), чтобы электроника не «душила» двигатель при возникновении пробуксовки. Тем не менее допускать интенсивной пробуксовки колес тоже нельзя. В разумных пределах она разрешается, но надо учитывать, что при таком режиме трансмиссионная жидкость ATF перегревается (поскольку коробка не охлаждается встречным потоком воздуха, как в движении) и может даже закипеть. Тепловой удар заметно сокращает ресурс «робота» или автомата, а в особо запущенных случаях может привести к их поломке. Если приходится выезжать из сугроба на холодной машине, желательно дать коробке прогреться, потому что холодная трансмиссионная жидкость, как и перегретая, не обеспечивает нормальной смазки. Чтобы привести жидкость в рабочее состояние, надо включить любую передачу и, удерживая автомобиль педалью тормоза, постоять на месте около минуты (не трогая педали газа).

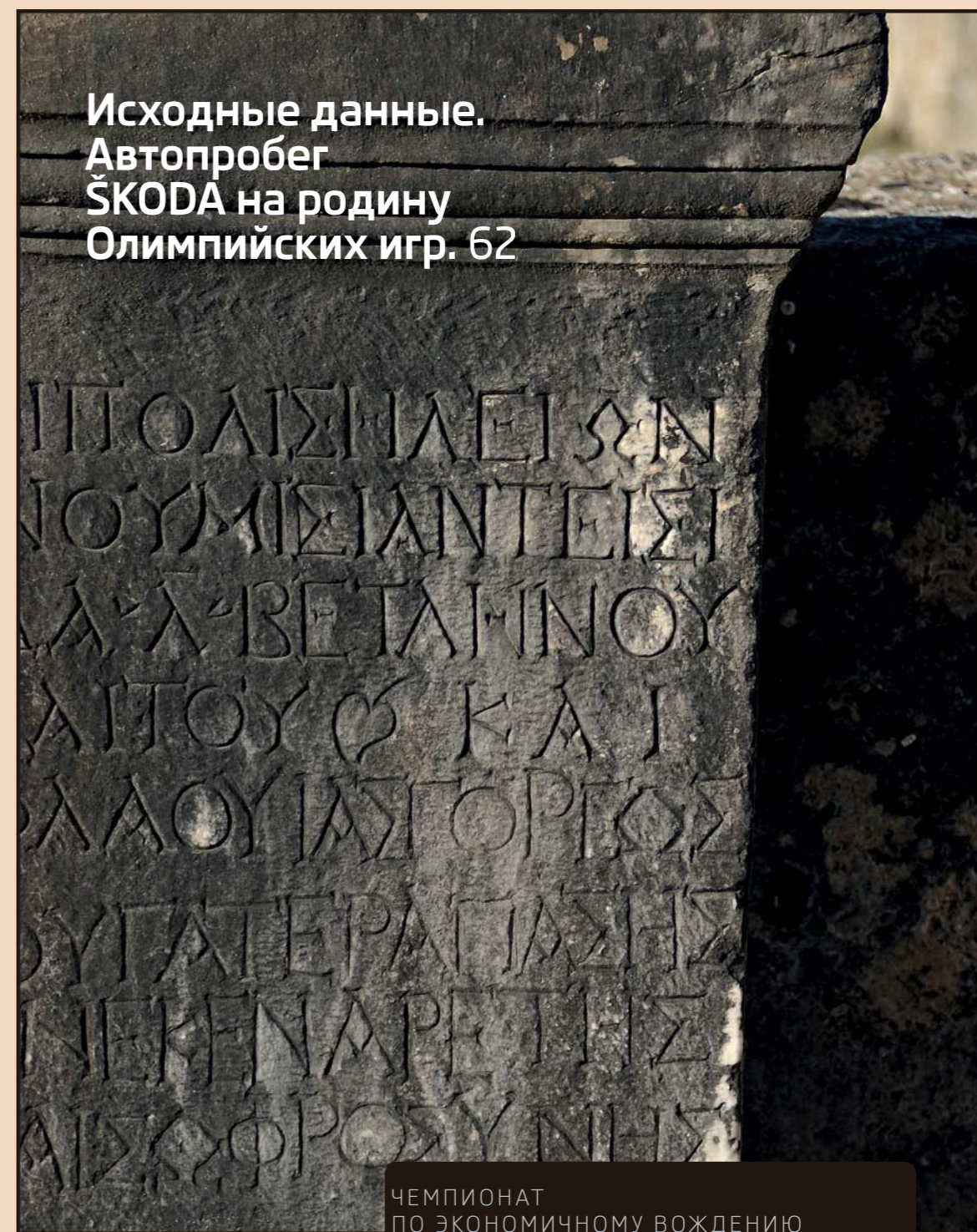
Осторожно применяйте метод раскочки. Переводить рычаг коробки из положения D в положение R допускается только после полной остановки машины при нажатой педали тормоза.

Наконец, нельзя допускать резкого сцепления колес с дорогой после пробуксовки. Если проскальзывающие шины вдруг зацепятся за асфальт, удар в трансмиссии будет такой силы, что может даже привести к физическому разрушению механизмов (прежде всего опасаться стоит за главную передачу). Поэтому в момент, когда машина уже близка к тому, чтобы выбраться на твердую поверхность, уменьшите обороты двигателя. Эта рекомендация применима и к машинам с механической коробкой.

Дорога

СОБЫТИЯ ПУТЕШЕСТВИЯ ВСТРЕЧИ

Исходные данные. Автопробег ŠKODA на родину Олимпийских игр. 62



ЧЕМПИОНАТ
ПО ЭКОНОМИЧНОМУ ВОЖДЕНИЮ



С самого начала

текст: **Сергей Широков** | фото: **Аркадий Травеладис**

НАКАНУНЕ XXII ОЛИМПИЙСКИХ ЗИМНИХ ИГР 2014 ГОДА В СОЧИ КОМПАНИЯ ŠKODA ОРГАНИЗОВАЛА ДЛЯ РОССИЙСКИХ ЖУРНАЛИСТОВ ПРОБЕГ ПО ГРЕЦИИ, ОТ АФИН ДО ОЛИМПИИ — МЕСТА, ГДЕ ЗАРОДИЛСЯ ГЛАВНЫЙ СПОРТИВНЫЙ ПРАЗДНИК ПЛАНЕТЫ.



Олимпия — природный амфитеатр, расположенный среди лесистых склонов и равнин. Место поклонения богам выбрано с большим художественным вкусом.

НИЧТО ТАК не укрепляет веру в реальность тех или иных событий, как посещение мест, где они происходили. Поэтому, наверное, такое внимание все мировые религии уделяют паломничеству.

Тема древней Греции для большинства из нас — картинки из учебника истории да советские мультфильмы, имеющие в основе своей мифы, что лишней раз доказывало: все это было давно и неправда.

В истории первых Олимпийских игр тоже есть белые пятна, однако несомненно одно: они были. Чтобы поверить в это, надо посетить Олимпию. Экспозиция под открытым небом и музей демонстрируют вполне материальные доказательства той, дохристианской эры.

Первые упоминания об Играх относятся к 776 году до н.э. Соревнования, как и сейчас, проводились раз в четыре

года, в конце июня — начале июля и длились от одного до пяти дней.

Олимпийский огонь, который и поныне перед каждым Играмми зажигают от солнечных лучей в Олимпии, в свое время использовался как знак начала подготовки к спортивному празднику и связанному с ним священному перемирию: глашатаи несли факелы и эту весть. После объявления о начале Игр люди со всех концов страны направлялись в Олимпию. Соревнования считались сугубо мужским делом: женщинам запрещалось присутствовать на них даже в роли зрителей. Исключение делалось только для жрицы богини Деметры.

На древних Олимпиадах участники соревновались в метании диска и копья, прыжках в длину, беге (в том числе и с оружием), различных видах боя и борьбы, скачках и гонках на колесницах.

Победители позировали скульпторам. Видимо, по этой причине в Олимпии мы находим столько исторических памятников, изображающих людей, здоровых не только духом, но и телом.

**ИНТЕРЕСНЫЕ ФАКТЫ
ПРО ОЛИМПИЙСКИЕ ИГРЫ
В ДРЕВНЕЙ ГРЕЦИИ**

Первые упоминания об Играх восходят к 776 году до н.э., но скорее всего, начало им было положено лет на сто раньше.

Женщину, дерзнувшую вопреки запретам появиться на Играх, должны были сбросить со скалы, однако о реальном применении кары ничего не известно.

В Олимпиаде могли участвовать только свободнорожденные греки. Рабы и люди не греческого происхождения к Играм не допускались.

Перед началом соревнований участники давали клятву соблюдать правила. Нарушителей ждал штраф и телесные наказания.

Атлеты выступали обнаженными. Исключение было сделано для одной дисциплины — скачек.

Победа на Играх рассматривалась греками как знак доброго расположения богов к атлету и городу, откуда он был родом.

На Олимпиаде были только первые места. Победители награждались лавровыми венками.

Трехкратный победитель Игр мог поставить свою статую в священной роще Альтис в Олимпии.

Самый жестокий вид спорта — панкратион. Бойцы обматывали кулаки кожаными ремнями с металлическими шипами.

В числе участников Игр были известные ученые и мыслители. Пифагор был чемпионом по кулачному бою, а Платон — в панкратионе.

Олимпиада для древних греков — это не сами Игры, а четырехлетний промежуток между ними.

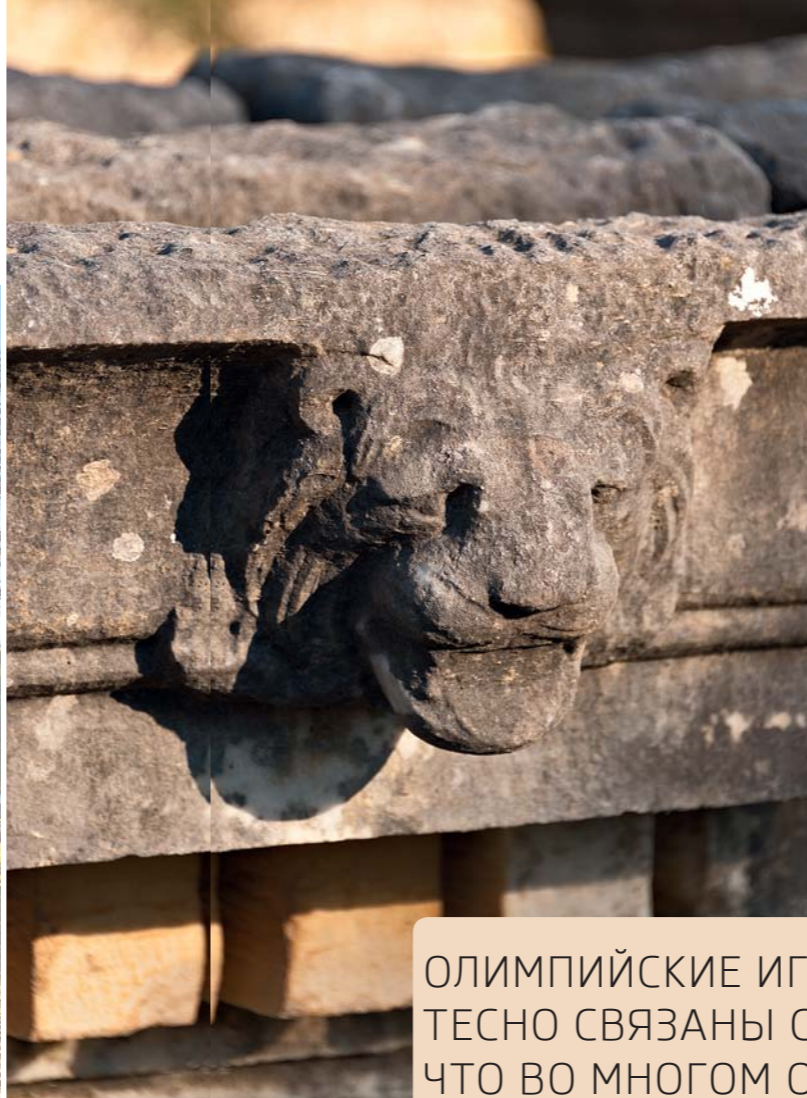
Лозунг «Главное не победа, а участие» не принадлежит древним грекам. Его сформулировал американец Этельберт Тэлбот в 1908 году.

Для пробега Афины—Олимпия были выбраны универсалы двух модельных линий: Octavia Combi (включая версию RS) и Superb Combi.



Все, что осталось от «Гимназии» — окруженного колоннами открытого двора размером 120x220 метров, где тренировались и отдыхали атлеты.

Храм Геры. Этим камням более 2500 лет. В XIX веке на раскопках здесь была найдена знаменитая статуя «Гермес с Дионисом» (стр. 67).



Реконструкция части фронтона здания сокровищницы. 520 год до н.э.



ОЛИМПИЙСКИЕ ИГРЫ В ДРЕВНЕЙ ГРЕЦИИ БЫЛИ ТЕСНО СВЯЗАНЫ С ПОКЛОНЕНИЕМ ЯЗЫЧЕСКИМ БОГАМ, ЧТО ВО МНОГОМ ОПРЕДЕЛИЛО ИХ ЗАВЕРШЕНИЕ В РАННЮЮ ХРИСТИАНСКУЮ ЭРУ — В 393 ГОДУ.

Фрагмент восточного фронтона храма Зевса. Включает 21 фигуру. Слева, с бородой, предсказатель. Совершенно исключено, что он говорит по мобильному.





Фрагмент статуи римского императора Адриана, II век н.э. Игры завершились в конце IV века, при Феодосии I, которого называют последним императором единой Римской империи.

В музее представлена коллекция бронзовых шлемов, найденных при раскопках. Во время Олимпиад хоть и объявлялось перемирие, набор спортивных дисциплин показывал, что состязаются воины.



Гермес работы древнегреческого скульптора Праксителя. Датируется 330 годом до н.э.



ПЕРЕРЫВ В ПРОВЕДЕНИИ ИГР СОСТАВИЛ 1503 ГОДА. ПЕРВАЯ СОВРЕМЕННАЯ ОЛИМПИАДА СОСТОЯЛАСЬ В 1896 ГОДУ В АФИНАХ. ПЕРВЫЕ В ИСТОРИИ ЧЕЛОВЕЧЕСТВА ЗИМНИЕ ИГРЫ ПРОШЛИ В 1924 ГОДУ ВО ФРАНЦИИ, В ШАМОНИ.



Прожиточный минимум

ТЕКСТ: Сергей Шерстенников | ФОТО: автора и ŠKODA

В ЧЕХИИ ПРОШЛО ОЧЕРЕДНОЕ СОРЕВНОВАНИЕ ПО ЭКОНОМИЧНОМУ ВОЖДЕНИЮ АВТОМОБИЛЯ. СКУЧНОЕ С ТОЧКИ ЗРЕНИЯ НЕПОСВЯЩЕННЫХ ДЕЙСТВО ЕЖЕГОДНО ПРИВЛЕКАЕТ ДЕСЯТКИ ЭКИПАЖЕЙ ИЗ РАЗНЫХ СТРАН. ПОСВЯЩЕННЫЕ ЗНАЮТ: ТОЛЬКО ЧЕРЕЗ САМООГРАНИЧЕНИЕ МОЖНО ДОСТИЧЬ СОВЕРШЕНСТВА.

В МИРЕ ЕСТЬ много необычных состязаний. Например, борьба на пальцах ног, чемпионаты по метанию мобильных телефонов, поеданию крапивы, самому громкому крику, игре в «камень-ножницы-бумага» и метанию яиц.

Все вышеперечисленные соревнования, безусловно, интересны в качестве способа проведения досуга — как говорится, все лучше, чем по улицам без дела шататься, — однако пользы человечеству приносят немного.

Иное дело — соревнования по экономичному вождению. Его участники овладевают искусством передвигаться на автомобиле, расходуя минимальное количество топлива. Прежде всего учатся экономить собственные деньги. Но нам до того дела нет, на нас бережливое они все равно тратить не будут. Важно другое. Чем меньше автомобиль расходует топлива, тем меньше вредных веществ он выбрасывает в атмосферу. Тем чище воздух, которым мы дышим. Ну и то соображение, что нефть относится к невозобновляемым ресурсам и рано или поздно закончится, тоже не будем сбрасывать со счетов. Кроме того, нефть, до того она как попадет в бак в виде бензина или дизельного топлива, надо добыть, переработать и доставить до АЗС — все эти процессы природоохранными тоже никак не назвать.

ЭКОНОМИЯ ДОЛЖНА БЫТЬ

Для Чехии Economy Run, «пробеги на экономичность», дело привычное. Нынешний уже 32-й по счету. Несложно посчитать, что «бегать» начали еще при развитом социализме, когда, казалось, это было лишено всякого смысла. Не за горами, как учила партия, коммунизм, а при нем бензин полился бы в баки бесплатной рекой.

А может, все неслучайно. В СССР в начале 1980-х как раз бегали с лозунгом «Экономика должна быть экономной», принеся в жертву красоте слога то соображение, что экономика прежде всего должна быть эффективной.

В последние годы Economy Run поддерживает компания ŠKODA, и это неспроста. Нет в Чехии автомобиля популярней, а основные участники — чехи. Впрочем, изучив таблицу 2013 года, вы найдете в ней немало словаков, немного поляков и несколько российских экипажей. Помимо настоящих энтузиастов — членов московского клуба ŠKODA в пробеге приняли участие российские журналисты. Последних позвала и обеспечила автомобилями компания ŠKODA.

Настроение у журналистов перед стартом было самое благодушное. Что нужно делать, все, в общем, имели некоторое представление: стараться аккуратнее обращаться с педалью газа и без особой необходимости не тормозить, чтобы не переводить впустую накопленную энергию. Еще шутили, что в напарники надо брать человека минимальной комплекции, что совершенно справедливо, а самому

НАКЛЕЙКИ НА ЗАДНЕМ СТЕКЛЕ ОБЪЯСНЯЮТ ОКРУЖАЮЩИМ, ПОЧЕМУ АВТОМОБИЛЬ ЕДЕТ ТАК, БУДТО ПАССАЖИР ДЕРЖИТ В РУКАХ НАЛИТЫЙ ДО КРАЁВ СТАКАН ВОДЫ.



поменьше есть на завтрак, что также не лишено высшей математической справедливости.

О том, что мероприятие нешуточное, журналисты начали догадываться, когда их автомобили отправились на ближайшую, расположенную в сотне метров от стартовой линии, станцию.

Там их ждал человек с топливораздаточным пистолетом и его напарник с секундомером, назначение которого было совершенно не понятно. Казалось бы, лей до отсечки, и нормально. Так и делали, только два раза. Залили, подождали контрольное время, чтобы вышла воздушная пробка, если она вдруг образовалась, и попробовали долить. Затем лючок топливного бака опечатывался. Как и капот, чтобы не было соблазна смухлевать. Были же такие «советы бывалых»: если топливо не поступает в мотор из бака, например сломался насос, поставьте на крыше емкость, пусть оно бежит самотеком.

Отдельно оговаривалось, что при дозаправке в бак должно влезть не меньше 20 литров. Напрямую об этом сказано не было, но можно догадаться: так борются с теми, кто решит всех обмануть, залив к соревнованию нестандартное суперэкономичное топливо.

Автомобили вернулись на площадку, и тут выяснилось самое интересное. К месту старта машину нужно было толкать. Так, по мысли организаторов, достигалась чистота эксперимента, поскольку одному участнику требовалось преодолеть с места стоянки до старта 20 метров, а другому, страшно сказать, — 150.

Соревнование прошло одним днем. Маршрут — от Международного учебного центра на окраи-

не Млада-Болеслава, города, где находится главный завод и штаб-квартира ŠKODA, до населенного пункта Квасины — там расположен другой завод, поменьше, на нем, в частности, собирают Superb. Из Квасин — обратно в Младу. Всего около 300 км.

В экипаже два человека, водитель и штурман. Первый рулит, второй держит в руках брошюру, в которой указаны все повороты на маршруте.

Участники обязаны соблюдать правила дорожного движения. За несоблюдение — штрафные проценты. Заметили проверяющие, как ты прокатился без полной остановки через знак «стоп», — ухудшил свой показатель на 5%, проехал на красный — еще 10%. Набрал 20% — вообще свободен.

ВСЁ ПО-ЧЕСТНОМУ

Экономичное вождение — искусство, и оттачивается оно годами. Большинство участников Economy Run — ветераны. В смысле опыта, а не возраста.

Ветераны знают много уловок. И организаторы пробега знают. Известно, что чем легче автомобиль, тем меньше он расходует топлива: собственно, по этой причине производители вкладывают огромные деньги в то, чтобы новые модели теряли массу, причем без ущерба для безопасности и надежности.

В целом математика такая: сбросил 100 кг балласта — можешь рассчитывать на экономию от 0,7 до 1,0 литра топлива на 100 км. Еще один повод возить в багажнике только самое необходимое.



Заправка по секундомеру. Чтобы не торопиться.



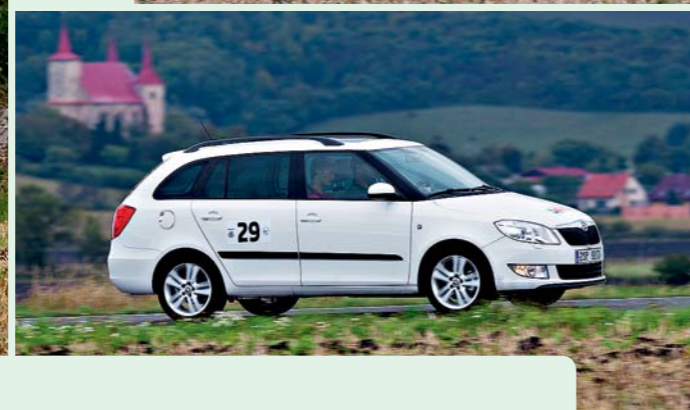
Толкание автомобиля до линии старта уравнивает шансы участников.

Средний расход 4,8 л/100 км — очень слабенький результат для претензий на призовое место.





ŠKODA Favorit 1991 года выпуска. Самый заслуженный участник пробега.



А как можно облегчить старую машину, когда багажник почти пуст? Выкинуть из нее все лишнее. Так вот, правилами пробега это строго запрещено. Перед стартом комиссия проверит, на месте ли задний диван, подголовники, запасное колесо (или ремкомплект, если полагается только он), имеется ли набор первой медицинской помощи, домкрат, аварийный треугольник и трос для буксировки.

Поддавалось на уровне отдельного параграфа нормальное человеческое желание всех обмануть, накачав колеса до каменного состояния. Пускай в ущерб безопасности (перекачанное колесо имеет слишком маленькое пятно контакта с дорогой), зато сопротивление качению стремится к нулю. Так вот, в правилах прямо написано: давление — в пределах верхней границы нормы, рекомендованной производителем.

Понятно, что на старте было не увидеть машин, проклеенных малярным скотчем: не самый эстетичный способ улучшить аэродинамику автомобиля. Нет, транспортное средство должно иметь вид, максимально близкий к стандартному. Запрещалась даже такая шалость, как езда со сложенными внешними зеркалами. В самом деле, вы же не станете так передвигаться в реальной жизни?

УЙТИ В ОТКАЗ

Участие в гонках на экономичность — это изысканная пытка. Никаких подогревов сидений и стекол — хорошо, что с погодой повезло. Никакой музыки — тоже лишняя нагрузка на генератор. Кондиционер в положении Off.

РЕЗУЛЬТАТ ПОБЕДИТЕЛЯ — 2,6 ЛИТРА НА 100 КМ. ДЕСЯТИЛЕТНЯЯ БЕНЗИНОВАЯ FABIA «УБРАЛА» ДАЖЕ НОВЫЕ ДИЗЕЛЬНЫЕ АВТОМОБИЛИ. МОЖЕТ, ДЕЛО В ВОДИТЕЛЕ?

Остальное — за счет мастерства. Многие, например, думают, что мастерство — это суметь на механике тронуться без газа, с одним сцеплением. Опытные участники соревнований добавляют: все так, только на холодном двигателе, без прогрева, и сразу со второй передачи. Все так же, не трогая газа.

«Крутить» двигатель выше 2000 оборотов — расточительство. На дизеле верхний предел и того ниже. При первой возможности надо переходить на следующую передачу. Про езду накатом забудьте. Это осталось в прошлом веке. Просто убираете ногу с акселератора и катитесь на передаче, расход (не верите — посмотрите на бортовой компьютер) в этот момент нулевой, подача топлива в цилиндры полностью прекращена.

О том, чтобы продавить педаль «в пол», и думать нечего. Давим так, как пробуем носком ботинка



Чемпионы по экономии. Справа — Марек Трибула, слева — Мартин Кадлец. В центре — ŠKODA Fabia.

тонкую корочку льда на осенней луже. Участники называют это легкой ногой.

Но настоящий успех ждет только того, кто умеет прогнозировать ситуацию на несколько шагов вперед, угадывая, когда переключится светофор и будет ли вон тот гражданин на тротуаре переходить дорогу по «зебре».

Но и излишне «тормозить» тоже нельзя: на финише (он прошел на той же заправке, где проводилась контрольная доливка) никто не стал бы ждать до ночи, измерять по строго оговоренной методике, и сравниваем с тем, что получилось по результатам населенных пунктов.

Средняя скорость участников пробега — 52-56 км/ч. Нормальная такая скорость, особенно если учесть, что маршрут пролегал через множество населенных пунктов.

Но важнее, конечно, итоговые показатели. Как учитывался разный класс машин? Очень просто. Берем «средний паспортный расход», который, как известно, измеряется по строго оговоренной методике, и сравниваем с тем, что получилось по результатам 300-километрового пробега.

НЕ ПО ПАСПОРТУ

Говорят, что цифры, указанные в описании автомобиля, не имеют ничего общего с жизнью. Они слишком красивы и на дорогах общего пользования недостижимы. Economy Run опровергает этот тезис на раз.

Уложиться в паспортный расход — это, в лучшем случае, гарантировать себе место в самом конце таблицы. Простой пример. ŠKODA Octavia третьего поколения с двигателем 1.4 TSI мощностью 140 л.с. Но-

минальный (средний) расход — 5,3 л/100 км. Результат по итогам пробега — 4,6 л/100 км. Победа? Десятое, последнее место в классе B3000 (бензиновые моторы объемом от 1201 куб. см).

Лидеры подгруппы добились расхода 57,25% от номинального. Старенькая 14-летняя Fabia первого поколения с мотором 1.4 MPI (68 л.с.) уложилась в 3,95 л/100 км против положенных ей 6,9 л/100 км.


Но победители Economy Run Марек Трибула и Мартин Кадлец показали еще более невероятный результат, «убрав» всех и по абсолютному, и по относительному расходу, 2,6 л на 100 км. На Fabia с трехцилиндровым бензиновым двигателем 1.2 HTP мощностью 54 л.с.

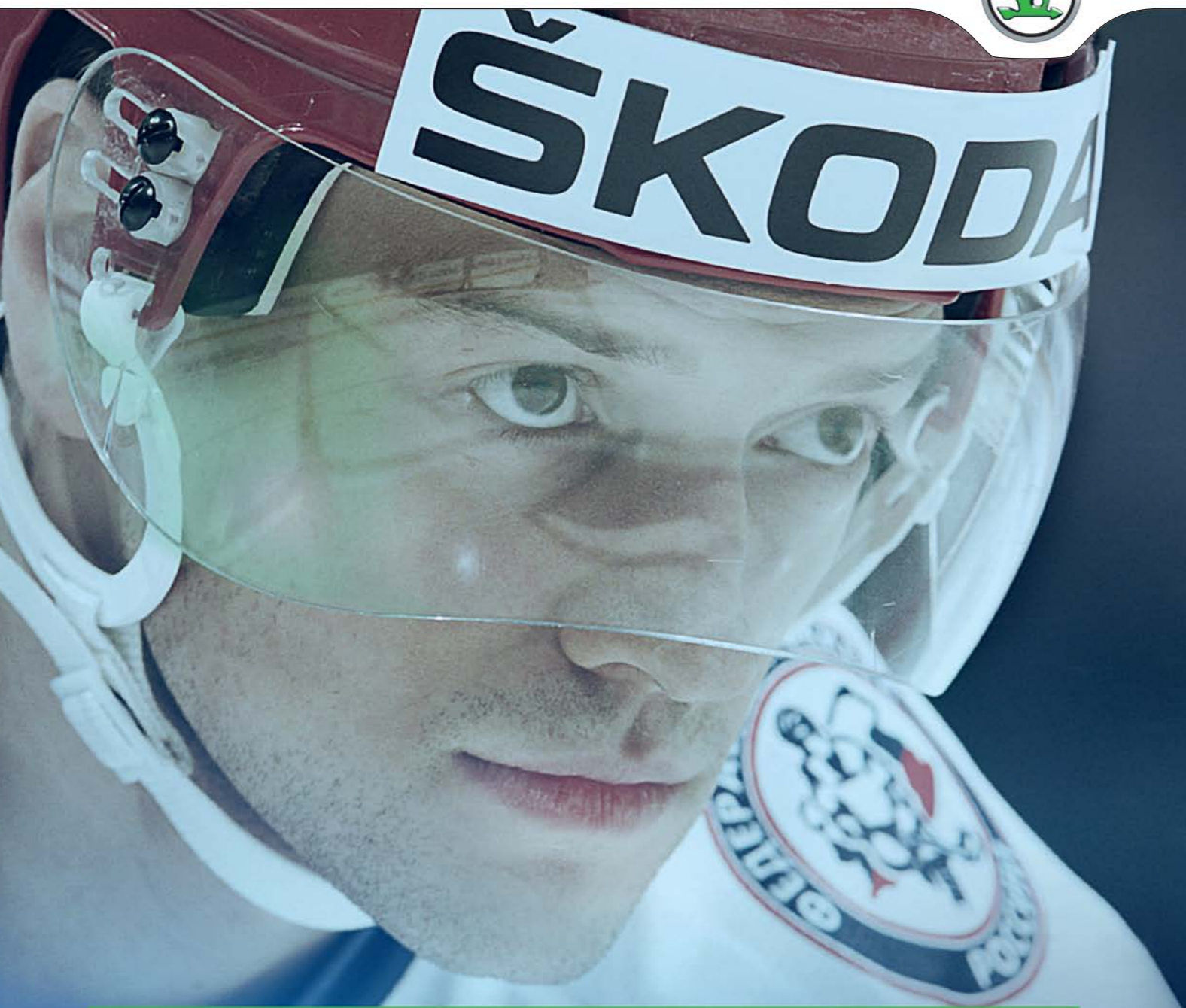
Машине победителей десять лет. Пробег — 228 000 км. Нынешнее выступление экипажа уже седьмое по счету. Первый результат, достигнутый в пробегае, — 3,6 л/100 км. Дальше — меньше. Можно сказать, парни по капле выдавливали из себя победу.

Из хитростей, как признался владелец автомобиля, только «экономичные шины» (такие есть в линейке всех ведущих производителей) да светодиодные ходовые огни, которые заменяют в дневное время фары ближнего света. При любой остановке больше 20 секунд Марек рекомендует выключать мотор — с 21-й секунды уже пойдет экономия.

А вообще среднее потребление такой Fabia — 5,9 л/100 км. По паспорту.

Но на паспортный показатель, по мнению участников Economy Run, должны ориентироваться те, кто просто не умеет ездить.

Или не знает, куда девать лишние деньги. 



Одна семья. Одна команда.

ИЛЬЯ НИКУЛИН
КАПИТАН СБОРНОЙ РОССИИ ПО ХОККЕЮ

Эмоции на пределе, трибуны поднимаются в предвкушении победной атаки, и мир словно сужается до размеров шайбы... **ŠKODA** вместе с вами поддерживает сборную России по хоккею на Олимпийских играх в Сочи.

Мы все — одна большая семья! Спортсмены, специалисты и болельщики — верные друзья нашей сборной!



ОФИЦИАЛЬНЫЙ АВТОМОБИЛЬ

www.skoda-auto.ru 8 800 555 01 01

Реклама.

Стиль жизни

ИСТОРИЯ СПОРТ КУЛЬТУРА

Fabia S2000.
Превосходящая силы
противника. 76



ПОПРОБУЙ САМ
Секрет чешской кухни:
как получить на печёной утке
хрустящую корочку. 84



По странам и континентам

текст: **Станислав Шустецкий («5 колесо»)** | фото: **ŠKODA Motorsport**

ЗАВЕРШИЛСЯ РАЛЛИЙНЫЙ СЕЗОН 2013 ГОДА. ДЛЯ КОМАНДЫ ŠKODA MOTORSPORT ОН СТАЛ ОЧЕРЕДНЫМ СЕЗОНОМ ПОБЕД. С НОВА СВОЁ ПРЕВОСХОДСТВО ДОКАЗАЛА FABIA S2000.

КОМАНДЕ ŠKODA Motorsport везет, и везет давно. Напомним итоги 2012 года: чемпионский титул в престижной серии Intercontinental Rally Challenge (IRC) команда завоевала досрочно, а вслед за этим экипаж ŠKODA UK Motorsport в составе Андреаса Миккельсена и Ола Флоене победил и в зачете пилотов, повторив тем самым успех 2011 года. А если вспомнить 2010 год, когда ŠKODA Motorsport также завоевала и личный, и командный титулы в IRC, то об успехе проекта ŠKODA Fabia Super 2000, который начинался в 2009 году, можно говорить лишь в превосходной форме. И это лишь то, что касается «межконтинентального» первенства! Но на счету ŠKODA Motorsport в 2012 году также были победы финна Юхо Ханнинена в первенстве Европы и австралийца Хэйдена Пэддона в категории S-WRC раллийного чемпионата мира, а также еще одного пилота из Австралии Криса Аткинсона, победившего в непростом чемпионате Азиатско-Тихоокеанского региона.

В сезон-2013 ŠKODA Motorsport вошла все с той же моделью Fabia Super 2000, но штурмовать ей предстояло новые рубежи.

Созданная в 2006 году специально под категорию автомобилей Super 2000 серия Intercontinental Rally Challenge успешно просуществовала семь лет, после чего появилась интересная идея — объединить два соревнования, IRC и первенство континента, в чемпионат Европы по ралли. Проект получил поддержку Международной автомобильной федерации, и в 2013 году стартовал FIA European Rally Championship (FIA ERC). В ŠKODA Motorsport новый вызов приняли: сомнений в том, что Fabia Super 2000 выступит достойно, не было.

НИКОГДА НЕ СДАВАТЬСЯ

В чем главная привлекательность спорта? В непредсказуемости! Даже в том случае, когда на старт выходит очевидный лидер. Перед первым этапом FIA ERC, который проходил в Австрии, пилоты заводской команды Ян Копецки и Павел Дреслер оптимизма не скрывали. Да и мало кто сомневался в том, что заснеженные австрийские дороги станут счастливыми для экипажа из Чехии. Поначалу все развивалось по само-



«Летающие финны» Эсапекка Лаппи и Янне Ферм поставили жирную точку в чемпионате Европы, победив на Rallye International du Valais.

На Ралли Азорских островов Ян Копецки записал в свой актив первую победу на гравийных трассах.

В ŠKODA MOTORSPORT НОВЫЙ ВЫЗОВ ПРИНЯЛИ: СОМНЕНИЙ В ТОМ, ЧТО FABIA SUPER 2000 ВЫСТУПИТ ДОСТОЙНО, НЕ БЫЛО.



2013 год был отмечен и очередной победой ŠKODA в Asia-Pacific Rally Championship.



му благоприятному для ŠKODA Motorsport сценарию: после 14 спецучастков гонку возглавлял Ян Копецки. Но как бы ни был хорош пилот и его автомобиль, фактор случайности в спорте нельзя сбрасывать со счетов. Так произошло и на этот раз: прокол колеса на ŠKODA Fabia S2000, потеря минуты и лишь третье место в общем зачете ралли. «Прокол шины практически разрушил наши надежды. Но команда не сдалась, и мы решили приложить максимум усилий и сделать невозможное — догнать экипаж Бриана Буффье, чье лидерство на тот момент не подвергалось сомнению», — рассказывал после финиша ралли Ян Копецки. Тут стоит добавить, что на погоню за лидером чешскому экипажу отводилось всего три спецучастка. И тем не менее победа состоялась — Ян Копецки и Павел Дреслер были первыми на дебютном этапе FIA ERC, опередив своего основного оппонента Бриана Буффье на 0,5 секунды! На третьем месте в этой гонке была еще одна ŠKODA Fabia S2000, на которой выступал австрийско-немецкий экипаж команды BRR Team Раймонд Баумшлягер — Клаус Виха.

Следующий этап FIA ERC, в котором приняли участие Ян Копецки и Павел Дреслер, проходил на Канарских островах. Для чешского экипажа он не был таким драматичным, как в Австрии, и преимущество перед финишировавшим вторым Крейгом Брином со-

ставило почти две минуты. А следующим экзаменом для участников новоиспеченного чемпионата Европы стали гравийные трассы острова Сан-Мигель (Ралли Азорских островов).

Узкие серпантины дорог, невероятно сложные погодные условия и не совсем приятные «вводные»: Ян Копецки был близок к победе на Ралли Азорских островов еще в 2010 году, но потерял лидерство на последнем спецучастке. На этот раз экипаж заводской команды ŠKODA провел гонку безупречно. В дуэли все с тем же Крейгом Брином чехи оказались быстрее — более чем на полминуты, а Ян Копецки, чьим коньком всегда были асфальтовые трассы, записал в свой актив первую в карьере победу на гравийном ралли.

После успешных выступлений в Испании и Португалии могло сложиться впечатление, что пилоты ŠKODA Motorsport побеждают без труда, играючи, лишь бы удача не отворачивалась. Это отнюдь не так, и соперники команды из Млада-Болеслава без боя сдаваться не собирались: на французском этапе (Ралли Корсики) Бриан Буффье опередил Яна Копецки на 40 секунд. Это не сильно повлияло на расстановку сил в таблице о рангах европейского чемпионата, но, с другой стороны, и сам чемпионат еще не добрался до своего экватора.

Недостатком внимания со стороны зрителей ралли явно не обделено.



НАРАЩИВАЯ ПРЕИМУЩЕСТВО

Выступления Яна Копеcki на очередном этапе ERC, бельгийском Ралли Ипр, не предполагалось, но в стартовом листе гонки не обошлось без сюрпризов: за руль заводской ŠKODA Fabia S2000 сел именитый Фредди Лойкс, семь раз побеждавший в этой гонке, причем дважды — за рулем ŠKODA. Неизвестно, могла ли в этом случае поговорка «Бог любит троицу», но и на сей раз Лойкс стал победителем бельгийского ралли.

Вторую половину сезона FIA European Rally Championship открыло Ралли Сибиу, проходившее в Румынии. Ян Копеcki впервые принимал участие в этой гонке, но особого трепета не испытывал. Как, впрочем, не питали иллюзий и его соперники, называя Яна в предстартовых интервью главным претендентом на высшую ступень пьедестала. Захватив лидерство вскоре после начала гонки, Копеcki его лишь приумножил, а на финише «привез» экипажу, занявшему второе место, более трех минут. А вторым закончил это ралли опытный Франсуа Делекур! В Румынии ŠKODA Motorsport одержала убедительную победу, но, пожалуй, самой знаковой гонкой сезона должно было стать следующее ралли — Varum Czech Rally Zlin. И домашняя гонка стала для Копеcki и Дреслера

той победой на этапах европейского первенства. Став быстрее на девяти из 15 спецучастков, чешский экипаж более чем на минуту опередил второго призера этого ралли. Неплохой результат показал и второй экипаж ŠKODA Motorsport — Сепп Виганд и Кристиан Франк финишировали четвертыми.

А уже на следующем ралли FIA ERC стало известно имя победителя первого проходившего в новом формате объединенного чемпионата Европы. Правда, пока чисто арифметически. На одной из старейших европейских гонок, Ралли Польши, Ян Копеcki и Павел Дреслер финишировали на третьей позиции. После определенных подсчетов (в ERC начисляются очки не только по финальному результату, но к ним прибавляются и бонусные баллы за каждый день ралли) стало ясно, что за три этапа, оставшихся до окончания чемпионата, только Буффье имеет теоретические шансы догнать Копеcki. Но в списке участников Ралли Хорватии, очередного этапа FIA European Rally Championship, экипаж из Франции отсутствовал.

Таким образом, в Хорватии Ян и Павел стартовали уже в ранге чемпионов Европы 2013 года и завершили эту гонку блестящей победой, шестой в нынешнем сезоне ERC. Результаты «новорожденного» чемпионата Европы для ŠKODA Motorsport просто



Ралли Португалии проверяло на прочность и экипажи, и автомобили. Здесь Эсапекка Лаппи одержал победу в зачете WRC-2.

Ралли Азорских островов. Поистине феерическое выступление Яна Копеcki и Павла Дреслера.

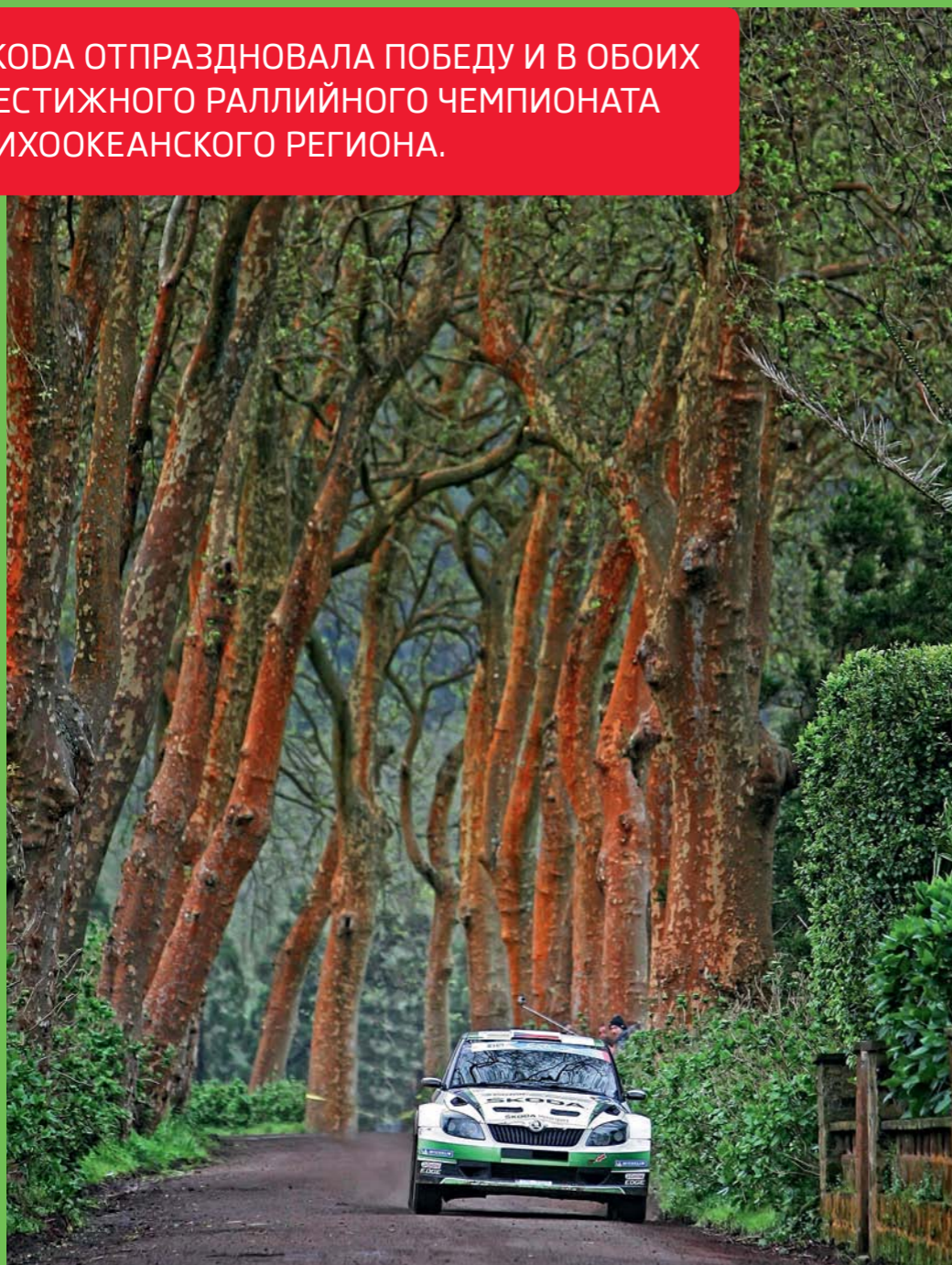
В ХОРВАТИИ КОПЕЦКИ И ДРЕСЛЕР СТАРТОВАЛИ УЖЕ В РАНГЕ ЧЕМПИОНОВ ЕВРОПЫ И ЗАВЕРШИЛИ ЭТУ ГОНКУ БЛЕСТЯЩЕЙ ПОБЕДОЙ, ШЕСТОЙ В ПРОШЕДШЕМ СЕЗОНЕ ERC.





Чемпионы Европы 2013 года Ян Копецки и Павел Дреслер. На их счету шесть побед и два призовых подиума.

КОМАНДА ŠKODA ОТПРАЗДНОВАЛА ПОБЕДУ И В ОБОИХ ЗАЧЁТАХ ПРЕСТИЖНОГО РАЛЛИЙНОГО ЧЕМПИОНАТА АЗИАТСКО-ТИХООКЕАНСКОГО РЕГИОНА.



ВТОРОЙ ФРОНТ

великолепны: Ян Копецки и Павел Дреслер стартовали на восьми этапах первенства, одержали шесть побед и дважды занимали призовые места на подиумах. И апофеозом их выступлений стал чемпионский титул. Стоит отметить и еще один результат чешской команды. На заключительном этапе FIA European Rally Championship в Швейцарии за честь заводской команды сражался финский экипаж Эсапекка Лаппи — Янне Ферм, который и стал победителем Rallye du Valais. Вот такая «вишенка на торте».

Накануне завершившегося сезона руководитель ŠKODA Motorsport Михал Храбанек не скрывал: несмотря на то что главный акцент команда сделает на участие в FIA European Rally Championship, планируются старты и в других раллийных сериях. Разумеется, не меняется и главная цель — победа. При этом не исключен призыв под знамена чешской команды молодых пилотов, одним из которых стал вышеупомянутый финский гонщик Эсапекка Лаппи. При этом 22-летнему Эсапекке предстояло стать «многостаночником», и свою первую в сезоне победу он одержал в зачете WRC-2 на этапе чемпионата мира в Португалии. На этом же ралли экипаж Сеппа Виганда и Кристиана Франка, выступавший под знаменами ŠKODA Auto Deutschland, занял в категории WRC-2 третье место.

Был в прошедшем сезоне и еще один вектор приложения сил — команда ŠKODA отпраздновала победу в обоих зачетах престижного раллийного чемпионата Азиатско-Тихоокеанского региона, а заключительный этап, прошедший в Китае, стал просто ее бенефисом. Победу здесь одержали Эсапекка Лаппи и Янне Ферм, а финишировавшие вторыми индийский пилот Гаурав Гилл и шотландец Гленн Макнилл, представлявшие команду ŠKODA MRF, оформили чемпионский титул в зачете пилотов. У Эсапекки Лаппи и Янне Ферма второе место в чемпионате. На этом же этапе ŠKODA завоевала титул и в зачете производителей Asia-Pacific Rally Championship.



ŠKODA Fabia S2000

длина	4000 мм
ширина	1820 мм
минимальная масса	1200 кг
двигатель	атмосферный, 4 цилиндра, 1996 см ³
максимальный крутящий момент	253 Нм при 7000 об./мин.
максимальная мощность	278 л.с. при 8250 об./мин.
привод	постоянный полный
коробка передач	6-ступенчатая секвентальная
объем топливного бака	75 л
потребление топлива в режиме гонки	60 л / 100 км

Копецки и Дреслер одержали победу и на Ралли Богемии — этапе чемпионата Чехии и FIA European Rally Cup.



Утиная история

текст: Николай Дедушкин | фото: Дмитрий Лебедев

ПЕЧЁНУЮ УТКУ ГОТОВЯТ В РАЗНЫХ СТРАНАХ. ЧЕШСКИЙ РЕЦЕПТ ОТЛИЧАЕТСЯ ПРОСТОТОЙ, ПРИ ТОМ ЧТО НА ВЫХОДЕ ВЫ ПОЛУЧАЕТЕ ИДЕАЛЬНЫЙ ПРОДУКТ — НЕЖНЕЙШЕЕ МЯСО ПОД ХРУСТЯЩЕЙ КОРОЧКОЙ.

УТКА с хрустящей корочкой — главное зимнее чешское блюдо для особых случаев, к которым можно причислить встречу с друзьями или воскресный обед в семейном кругу.

Для приготовления лучше всего подойдет вскормленная на домашнем дворе птица. В российском варианте — утка, купленная на рынке. Или в магазине, что похуже. Но никак не утка, добытая на охоте. Ее мясо сухое и волокнистое. Охотничья кухня — отдельная тема. Зато специалистов по приготовлению домашней утки в Чехии не счесть: каждая хозяйка имеет доставшийся от бабушки рецепт. Способы готовки немного отличаются друг от друга, а с нами поделился секретами человек, в совершенстве знающий чешскую кухню и умеющий адаптировать ее под вкусы россиян. Это Милан Дреслер, шеф-повар московского ресторана «Колковна». «Чехи щедро используют соусы и приправы с добавлением уксуса, — поясняет Милан Дреслер. — Например, лучший гарнир для утки — капуста. Вы, русские, любите квашеную капусту, приготовленную с одной только солью. Чехи предпочитают маринованную, с уксусом и тмином».

Для приготовления лучше взять охлажденную, а не мороженую утку. Она должна быть целая, без разрывов на коже, чистая и упитанная. Оптимальный вес — 2–2,5 кг.

Готовить утку несложно. Сначала ее необходимо как следует почистить и тщательно помыть, не разрезая полностью брюшко. Затем плотно натереть поверхность и внутренность солью (по вкусу) и тмином (хватит двух столовых ложек).

Внутрь утки желателен заложить зеленое яблоко без шкурки или очищенную головку лука: они удержат жир, не давая мясу сделаться сухим.

Потом выкладываем птицу в лоток с высокими бортиками, туда же вы-

ливаем около 300 мл воды. Разогреваем духовку до 140 градусов и ставим туда лоток с уткой. Процесс займет час-полтора и потребует вашего постоянного внимания: просидеть все это время перед телевизором не получится. Уже через 15–20 минут в лотке появится выходящий из птицы жир. Смешиваем его с водой в лотке и полученной смесью поливаем утку. Это действие требуется повторять каждые 20 минут, до полной готовности. Если же вы хотите, чтобы об утке вашего приготовления ходили легенды, за полчаса до окончания готовки вылейте в лоток столовую ложку меда, тщательно перемешайте смесь и обмажьте ею птицу полностью — хрустящая пряная корочка гарантирована.

Не вздумайте протыкать утку, чтобы выяснить, готово ли блюдо. Обидится и улетит. Шутка. Проверять готовность чехи рекомендуют дедовским способом: нужно покрутить косточку ножки. Если она проворачивается и легко отделяется, утка готова. А значит, начинается настоящее пиршество. Подавать утку пан Дреслер рекомендует с тушеной капустой, квашеной или маринованной (для тех, кто хочет последовать чешской традиции). На 1 кг капусты вам понадобятся две головки лука, пара ложек муки, полстакана подсолнечного масла, лавровый лист и черный перец-горошек. Капусту нужно выложить в кастрюлю или высокую сковородку, залить туда около 200 мл воды и поставить на медленный огонь. В сковороде с подсолнечным маслом в то же время обжариваем до золотистого цвета мелко нарубленный лук, добавляем туда муку и выдерживаем 7–10 минут. Затем получившийся соус замешиваем с капустой, высыпая туда 10–15 дробинок черного перца, солим по вкусу, кладем лавровый лист и тщательно перемешиваем. Накрываем крышкой и выдерживаем 10–15 минут. Гарнир готов.

К утке обязательно стоит подать хлеб, чтобы гостям было чем собрать с тарелки остатки вкуснейшего блюда.

Приятного аппетита!



Милан Дреслер,

шеф-повар московского ресторана «Колковна». Родился и получил кулинарное образование в Праге. С 2001 года — шеф-повар пражского ресторана Kolkovna, названного в честь одноименной пражской улицы. С 2011 года «Колковна» работает и в Москве. Здесь можно отведать свежее пиво, густой суп в хлебном горшочке, сочный гуляш, запеченную утку по-чешски, вепрево колено, домашние колбасы, «утопенцы», смажак (жаренный в панировке сыр) и, конечно, кнедлики. Не любите кнедлики? Возможно, вы просто не пробовали их у Милана Дреслера.



ŠKODA в России. Официальные дилеры



МОСКВА И МОСКОВСКАЯ ОБЛАСТЬ
АА Майджор Авто
Цветочный пр-д, д. 6
(495) 737 8998, www.autocity-sk.ru
Автомир Богемия Балашиха
Балашиха, Западная промзона, Энтузиастов ш., вл. 1а
(495) 223 5511, www.bogemia-sktd.ru
Автопрага Северо-Запад
ул. Коптевская, д. 71
(495) 788 6868, www.autopraga.ru
Автопрага Юг
1-й Дорожный пр-д, д. 4
(495) 788 6868, www.autopraga.ru
Автопрага Юго-Восток (автосалон)
Каширское ш., д. 61а, стр. 3, АТЦ «Москва»
(495) 788 6868, www.autopraga.ru
АвтоРезерв Белая Дача
Котельники, Коммерческий пр-д, д. 8/1
(495) 363 0001, www.skoda-autorezerv.ru
Авто Сити
Новорязанское ш., 9 км от МКАД
(495) 737 7778, www.autocity-sk.ru
Авто-Славия Внуково
Киевское ш., 5 км от МКАД
(495) 514 0707, www.avtoslavia-vnuково.ru
АвтоСпецЦентр на Обручева
ул. Обручева, д. 23, корп. 1
(495) 755 9990, www.asc-skoda.ru
АвтоСпецЦентр на Таганке
Сибирский пр-д, д. 2, стр. 43
(495) 780 8780, www.autoskd.ru
АвтоСпецЦентр Химки
Ленинградское ш., 1,5 км от МКАД, вл. 23
(495) 780 8780, www.autoskd.ru
Авто Терра
Новорязанское ш., д. 6
(495) 921 3053, www.auto-terra.ru
Автоцентр Револт
Тюменский пр-д, д. 5, стр. 2
(495) 601 9601, www.skoda-revolt.ru
Атлант-М Тушино
Строительный пр-д, д. 7а, корп. 11
(495) 780 9780, www.atlant-motors.ru
Богемия Мотор
Дмитровское ш., д. 98, стр. 1
(495) 956 1991, www.bogemia-sktd.ru
Вентус
ул. Мосфильмовская, д. 68
(495) 234 3913, www.ventus.ru

ГЕМА Моторс Запад
Московская обл., Одинцовский р-н, р/п Новоивановское, Можайское ш., д. 165
(495) 775 7770, www.gema-auto.ru
ГЕМА Моторс Проспект Мира
ул. Касаткина, д. 11, стр. 2
(495) 775 7778, www.gema-auto.ru
Пеликан-Авто
85 км МКАД, внешняя сторона, пересечение с Алтуфьевским шоссе
(495) 745 1551, www.skoda.pelican.ru
Рapid-Авто — Каширка
Каширское ш., д. 45
(495) 792 3939, www.rapid-avto.ru
Рapid-Авто — Марьино
ул. Марьиинский Парк, д. 1
(495) 792 3939, www.rapid-avto.ru
РОЛЬФ Автоцентр Магистральный
2-й Магистральный тупик, д. 5а
(495) 980 5959, www.ascm-auto.ru
КРАСНОЗНАМЕНСК
ГЕМА Моторс М1
Московская область, Одинцовский р-н, г. Краснознаменск, Березовая аллея, д. 5
(495) 775 7788, www.gema-auto.ru
ПОДОЛЬСК
Олимпик Авто
пр-т Юных Ленинцев, д. 70
(495) 505 6886, www.olympic-auto.ru
СТУПИНО
Авто Тренд
ул. Транспортная, вл. 9
(495) 660 2228, www.avto-trend.ru
САНКТ-ПЕТЕРБУРГ
Авто-Гамма
Кушелевская дорога, д. 20
(812) 777 0353, www.avto-gamma.ru
Автоцентр «Витебский»
Витебский пр-т, д. 17, корп. 6
(812) 777 5555, www.skoda-vitebskiy.ru
Автоцентр на Хасанской
ул. Хасанская, д. 5, корп. 2
(812) 326 2679, www.auto-centr.com
Автоцентр на Энгельса
пр-т Энгельса, д. 33, корп. 1, лит. А
(812) 326 9770, www.auto-centr.com
Гриффин-Авто
ул. Симонова, д. 13, корп. 2, лит. А
(812) 441 3939, www.griffin-auto.ru
Неон-Авто
ул. Оптикова, д. 3а
(812) 323 1111, www.neon-auto.ru

Пулково-Авто
ул. Стартовая, д. 5
(812) 331 7773, www.pulkovo-auto.ru
Сигма Сервис
пр-т Маршала Блюхера, д. 69а
(812) 327 0888, www.sigma-service.ru
АРХАНГЕЛЬСК
АВТО БРАВО
ул. Октября, д. 33, корп. 1
(8182) 462 525, www.avto-bravo.ru
АСТРАХАНЬ
АМТ-Моторс
ул. Украинская, д. 3
(8512) 490 000, www.amt-motors.ru
БАРНАУЛ
АЕМ-Авто
ул. Попова, д. 165
(3852) 450 450, www.aem-avto.ru
БЕЛГОРОД
Моравия Моторс
пр-т Б. Хмельницкого, д. 2056
(4722) 357 171, www.moravia-motors.ru
БРЯНСК
Автоцентр на Литейной
ул. Литейная, д. 3а
(4832) 777 766, www.skoda-acl.ru
ВЕЛИКИЙ НОВГОРОД
Авто ВН
ул. Большая Санкт-Петербургская, д. 41, корп. 7
(8162) 739 914, www.autovn.ru
ВЕРХНЯЯ ПЫШМА
Автогранд
ул. Петрова, д. 596
(343) 384 84 54, www.sk-avtogrand.ru
ВЛАДИМИР
Млада-Авто
ул. Лакина, д. 1а
(4922) 430 057, www.mlada-auto.ru

ВОЛГОГРАД
АГАТ Виктория
пр-т Ленина, д. 1186
(8442) 781 888, www.agat-viktoria.ru
Волга-Раст-Октава
ул. Карла Либкнехта, д. 19а
(88442) 366 677, www.skoda.volga-rast.ru
ВОЛОГДА
АВТОЛИК
ул. Северная, д. 25
(8172) 271 333, www.autolik-s.ru
ВОРОНЕЖ
Автомир Богемия Воронеж
ул. Космонавтов, д. 6
(473) 233 0130, www.bogemia-vrn.ru
КронаМоторс
ул. Изыскателей, д. 29
(473) 260 4555, www.kronamotors.ru
ЕКАТЕРИНБУРГ
АСМОТО Славия
ул. Сибирский Тракт, д. 57
(343) 310 0003, www.asmotoslavia.ru
Европа Авто
пр-т Комсомолов, д. 6
(343) 373 7272, www.europa-avto.ru
ИВАНОВО
Норд-Моторс
ул. Фрунзе, д. 90
(4932) 597 722, www.nordmotors-skoda.ru
ИЖЕВСК
АСПЭК-Лидер
ул. Холмогорова, д. 9
(3412) 908 080, www.aspec-lider.ru
ИРКУТСК
Россо СК
ул. Ширямова, д. 13
(3952) 266 301, www.rosso-sk.ru
ЙОШКАР-ОЛА
ТрансТехСервис Плюс
ул. Кирова, д. 26
(8362) 681 612, www.skoda-ttplus.ru

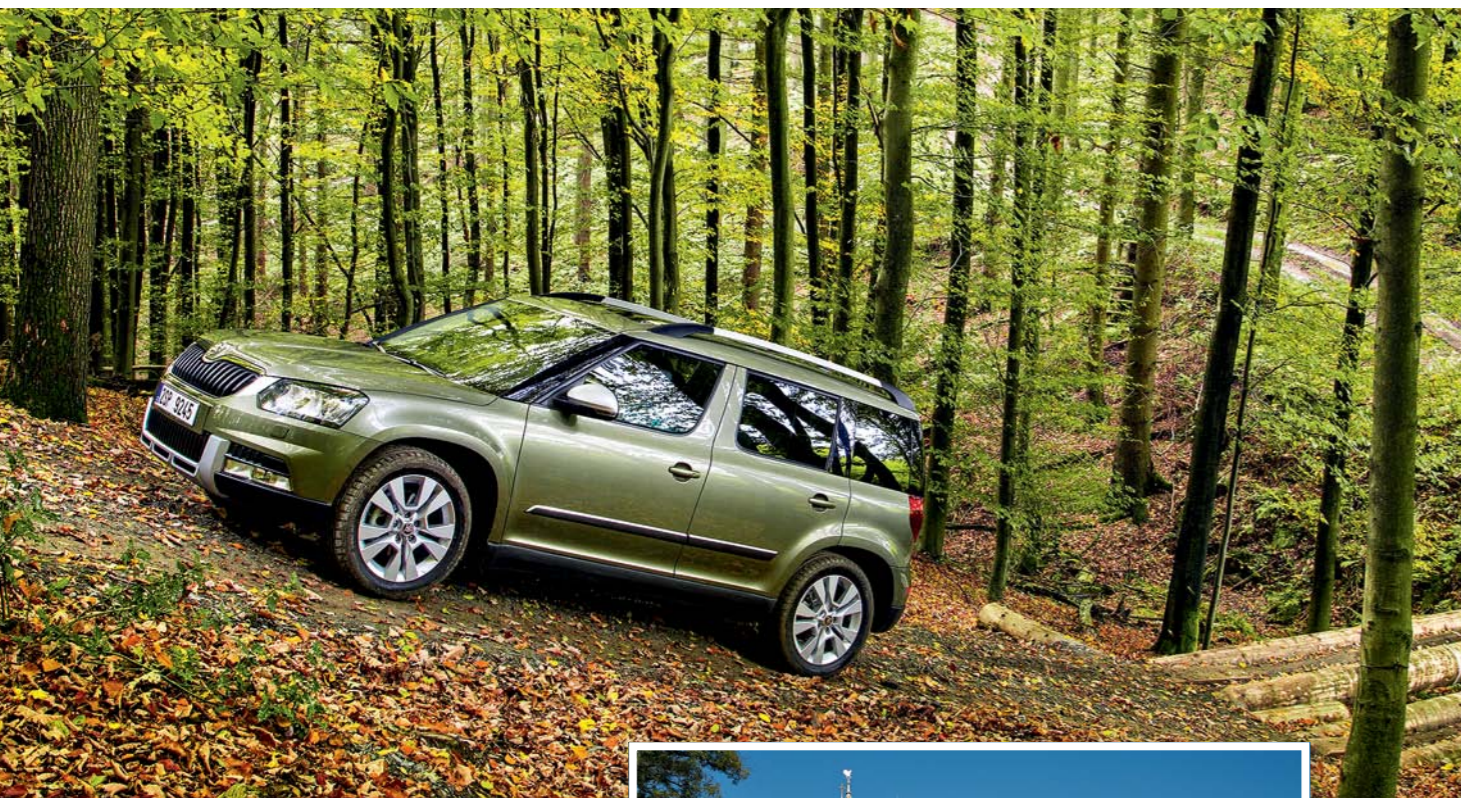
КАЗАНЬ
ТрансТехСервис Авто
ул. Даурская, д. 18
(843) 526 7502, www.skoda-tts.ru
ТрансТехСервис Азино
пр-т Победы, д. 194
(843) 519 4871, www.skoda-ttsazino.ru
КАЛИНИНГРАД
ОТТО КАР
Московский пр-т, д. 205
(4012) 577 997, www.otto-car.ru
КАЛУГА
Авто-Славия Калуга
ул. Автомобильная, д. 2
(4842) 926 060, www.avtoslavia.ru
КАМЕНСК-УРАЛЬСКИЙ
Европа Авто Каменск
ул. Каменская, д. 90
(3439) 396 363, www.europa-auto-kamensk.ru
КЕМЕРОВО
Авто-С
ул. 62-й проезд, д. 4а
(3842) 441 144, www.avtos-kem.ru
КИРОВ
Моторавто
ул. Московская, 106а
(8332) 628 000, www.skoda-motorauto.ru
КОСТРОМА
Милениум-Авто
ул. Галичская, д. 106
(4942) 358 080, www.millemium-avto.ru
КРАСНОДАР
Юг-Авто Центр Краснодар
ул. Дзержинского, д. 102
(861) 260 0301, www.skoda.yug-avto.ru

Юг-Авто Центр
Адыгея, п. Яблоновский,
ул. Краснодарская, д. 3
(861) 260 0301, www.skoda.yug-avto.ru
АВТОПОРТ-КЛЮЧАВТО
ул. Крылатая, д. 12
(861) 266 1919, www.skoda.keyauto.ru
КРАСНОЯРСК
Медведь-Восток
пр-т Металлургов, д. 2м
(391) 212 8728, www.skoda.medved-vostok.ru
КУРГАН
СтатМоторс
пр-т Конституции, д. 35
(3522) 444 400, www.skoda-statmotors.ru
КУРСК
Чешские Автомобили
ул. Энгельса, д. 173в, оф. 1
(4712) 730 303, www.cze-auto.ru
ЛИПЕЦК
АвтоСкаут
ул. Московская, д. 79
(4742) 331 566, www.autoscout-l.ru
МАГНИТОГОРСК
Оптим Авто
ул. Зеленый Лог, д. 57
(3519) 490 404, www.optimavto.ru
МАЙКОП
Юг-Авто Майкоп
ул. Хакурате, д. 6486
(861) 210 4141, www.vv.yug-avto.ru
МИАСС
РАДА АВТО
Тургорское ш., д. 8/2
(3513) 265 065
МИНУСИНСК
Медведь-Юг
ул. Абаканская, д. 80
(39132) 23 011, www.skoda.medved-ug.ru
МУРМАНСК
Север-Авто
ул. Домостроительная, д. 16, лит. АБ
(8152) 554 207, www.sevavto.ru
НАБЕРЕЖНЫЕ ЧЕЛНЫ
Гранд Авто
ул. Х. Туфана, д. 3
(8552) 534 200, www.skoda-grandauto.ru
НИЖНЕВАРТОВСК
Автоспектр
ул. Северная, д. 33
(3466) 480 505, www.skoda-autospectr.ru
НИЖНИЙ НОВГОРОД
Автоцентр Злата
пр-т Ленина, д. 93
(831) 250 5969, www.zlata-nn.ru
Агат на Комсомольском
Комсомольское ш., д. 7в
(831) 299 9390, www.agat-skoda.ru
Герон-Кар
ул. Июльских Дней, д. 1г
(831) 220 8584, www.geron-kar.ru
НИЖНИЙ ТАГИЛ
Европа Авто Тагил
ул. Красноармейская, д. 198а
(3435) 480 464, www.europa-auto-nt.ru
НОВОКУЗНЕЦК
Арена Моторс
ул. Орджоникидзе, д. 24
(3843) 920 202, www.arena-motors.ru
НОВОМОСКОВСК
Миксавто
ул. Мира, д. 18А
(48762) 45 555, www.skoda-mixauto.ru
НОВОРОССИЙСК
Джет Карс
ул. Луначарского, д. 25а
(8617) 210 502, www.skoda-jet-cars.ru
НОВОСИБИРСК
Альт-Парк
ул. Петухова, д. 4/2
(383) 200 3600, www.alt-park.ru
Макс Моторс Север
ул. Дачная, д. 42
(383) 362 2362, www.skoda-maksmotors.ru

НОВАЯ ПОЛТАВА
Ольга-Авто
ул. Мухоморова, д. 10
(3953) 227 071, www.olga-auto.ru
НОВАРУССКИЙ
Альфа-Карс
ул. Шейкина, д. 16
(3953) 227 071, www.alpha-car.ru
ОКТАБРИНКА
Авто ГРОСС
ул. Северная, д. 19/1
(34767) 52 000, www.skoda-autogross.ru
ОМСК
Феникс Авто
ул. Суворова, д. 89
(3812) 512 010, <http://skoda.fenix-auto.ru>
ОРЕЛ
Альфа-Кар
ул. Ливенская, д. 70
(4862) 734 000, www.alfa-car.ru
ОРЕНБУРГ
Автосалон Евразия
ул. Транспортная, д. 2/2
(3532) 404 900, www.avtoevrazia.ru
ПЕНЗА
Чешские Моторы
пр-т Победы, д. 33
(8412) 929 777, www.chmotor.ru
ПЕРМЬ
Авто Республика
ул. Героев Хасана, д. 105/3
(342) 210 5747, www.avto-respublika.ru
НЭКСТ АВТО
ул. Спешилова, д. 107
(342) 250 7747, www.nekst-auto.ru
Прага-Моторс
2-я Красавинская, д. 78
(342) 214 4000, www.praga-motors.ru
ПЕТРОЗАВОДСК
К-Моторс
Лесной пр., д. 55
(8142) 593 399, www.km-auto.ru
ПСКОВ
Авто Премиум
ул. Декабристов, д. 19
(8112) 290 203, www.skoda-autopremium.ru
ПЯТИГОРСК
АРТА-М
ул. Ермолова, д. 48
(8793) 323 232, www.skoda.arta-m.ru
РОСТОВ-НА-ДОНУ
ААА Центр Моторс
Театральный пр-кт, д. 606/341
(863) 305 0000, www.aamotors-skoda.ru
Л-Моторс
ул. Вавилова, д. 67в
(863) 237 2377, www.l-motors.gedon.ru
Эскадра
ул. Шолохова, д. 237
(863) 306 7575, www.eskadra-auto.ru
РЯЗАНЬ
Чехия Авто
ул. Есенина, д. 16
(4912) 955 558, www.chehia-avto.ru
САМАРА
Автомир Богемия Самара
Московское ш., д. 27
(846) 331 0111, www.skoda.avtomir-bs.ru
САРАТОВ
АвтоЛайф
ул. Шехурдина, д. 43б
(8452) 751 111, www.autolife-s.ru
Карсар
ул. Орджоникидзе, д. 131а
(8452) 729 999, www.carsars.ru
СЕВЕРОДВИНСК
Авто Bravo С
Тепличный проезд, д. 4
(8184) 500 525, www.avto-bravo.ru
СОЧИ
АТО-Моторс
ул. Конституции СССР, д. 48
(862) 290 1018, www.skoda-atomotors.ru
СМОЛЕНСК
С-Авто
пр-т Гагарина, д. 53
(4812) 535 353, www.skoda-s-auto.ru
СТАВРОПОЛЬ
Арта-М-Юг
ул. Дачная, д. 204
(8652) 500 026, www.arta-ug.ru

СТАРЫЙ ОСКОЛ
Моравия Центр
пр-т Металлургов, д. 9
(4725) 378 000, www.moravia-center.ru
СТЕРЛИТАМАК
МС Моторс Юг
ул. Элеваторная, д. 39
(34767) 52 000, www.msmotorsyug.ru
СУРГУТ
ВМ Сургут
ул. Профсоюзная, д. 49/1
(3462) 503 603, www.vmsurgut-skoda.ru
СЫКТЫВКАР
Квета-Авто
Сысольское ш., д. 47
(8212) 314 333, www.kveta-auto.ru
ТАМБОВ
Авторитет
пр-д Энергетиков, д. 30
(4952) 568 555, www.skoda-avtoritet.ru
ТВЕРЬ
Интер Кар
пр-т 50 лет Октября, д. 5
(4822) 352 080, www.interkar.ru
ТОЛЬЯТТИ
Премьера-Центр
ул. Спортивная, д. 22
(8482) 670 067, www.skoda.primjera.ru
ТОМСК
Томскевроавто
ул. Смирнова, д. 9, стр. 1
(3822) 780 078, www.euroauto.tom.ru
ТУЛА
Арсенал-Авто
ул. Октябрьская, д. 320
(4872) 381 860, www.arsenal-avtocar.ru
ТЮМЕНЬ
ДИНА ПЛЮС
ул. Федининского, д. 51, корп. 1
(3452) 522 322, www.dinaplus.ru
Восток Моторс Тюмень
ул. Алебашевская, д. 11
(3452) 757 777, www.skoda-vostokmotors.ru
УЛАН-УДЭ
Евро Моторс
ул. Лебедева, 11б
(3012) 431 899, www.skoda-euromotors.ru
УЛЬЯНОВСК
МТМ-Авто
ул. Октябрьская, д. 51
(8422) 271 177, www.skoda.mtm-avto.ru
УФА
Барс-Авто
ул. Рязанская, д. 16
(347) 246 5252, www.barsavto-ufa.ru
МС Моторс
ул. Трамвайная, д. 1/5
(4212) 226 0222, www.msmotors.ru
ХАБАРОВСК
Автоцентр СК
ул. Знаменщицова, д. 17
(4212) 566 076, www.ac-sk.ru
ЧЕБОКСАРЫ
ТТС-Чебоксары
Гаражный пр-д, д. 7
(8352) 240 670, www.skoda-ttscheb.ru
ЧЕЛЯБИНСК
Легион Моторс
Копейское ш., д. 88
(351) 799 7996, www.legion-motors.ru
Чешский Дом
ул. Братьев Кашириных, д. 137
(351) 211 3400, www.chhe-dom.ru
Яромир Авто
Свердловский тракт, д. 5
(351) 211 4411, www.yaromiravto.ru
ЧЕРЕПОВЕЦ
Прайм Моторс
Октябрьский пр-т, д. 36
(8202) 321 919, www.prime-motors.ru
ЯРОСЛАВЛЬ
Автомир Богемия Ярославль
Ленинградский пр-т, д. 33
(4852) 587 058, www.bogemia-center.ru

Читайте в следующих номерах ŠKODA Magazine



АВТОМОБИЛЬ

Обновлённый Yeti
ПЯТЫЙ HALDEX, КАМЕРА ЗАДНЕГО ВИДА
И ДРУГИЕ ИЗМЕНЕНИЯ

ДОРОГА

Валтице и Леднице
ЧЕМ ЧЕХИЯ ОБЯЗАНА
РОДУ ЛИХТЕНШТЕЙНОВ



ŠKODAMagazine
РОССИЙСКОЕ ИЗДАНИЕ
№3 (15), декабрь 2013

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

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

Менеджер проекта
Тимур Алиев

Главный редактор
Сергей Шерстников

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

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

Над номером работали:

Малика Абдуллаева, Ксения
Андрянова, Наталья Борисова,
Дмитрий Брунов, Ульяна Верещагина,
Роман Горожий, Ольга Ефремова,
Ирина Иванова, Андрей Ковтун,
Ян Коллатор, Сергей Крестов,
Юлия Курбатова, Катерина
Матушкова, Сергей Панкратов,
Витезслав Пельц, Алексей Пешков,
Михаил Позднышев, Штепан Рехах,
Юлия Рубан, Наталия Севостьянова,
Вадим Селенин, Анастасия Сенькова,
Светлана Шаманова, Ивета
Штербикова.

**Предпечатная подготовка, вёрстка
и цветоделение:** ООО «АЛФ Медиа»

Отпечатано
в Quad/Graphics Europe Sp. z o.o.

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

Тираж 32 140 экз.

SIMPLY CLEVER

ŠKODA



Новая ŠKODA Octavia. Невероятно другая.



Вы ждали перемен? Вы всегда стремились к новым ощущениям и мечтали о чем-то другом, потрясающем воображение? Представляем вам новую **ŠKODA Octavia**: яркий дизайн, просторный салон, вместительный багажник и новые интеллектуальные решения **ŠKODA**. Мир откроется вам в новом свете—свете фар новой **ŠKODA Octavia!**



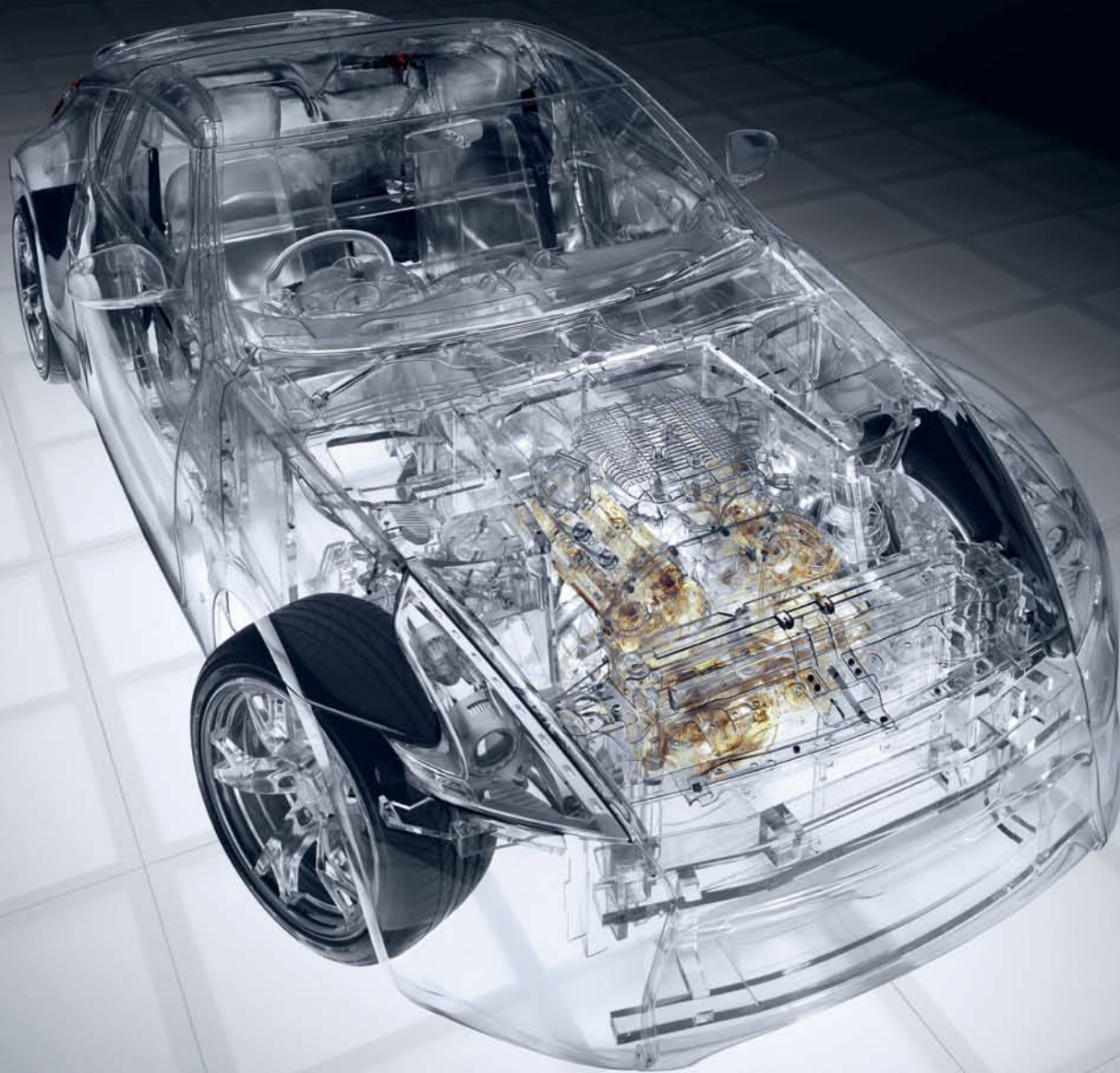
ОФИЦИАЛЬНЫЙ АВТОМОБИЛЬ

www.skoda-auto.ru

8 800 555 01 01

Реклама.

ЗАЩИЩАЕТ ДО 3-Х РАЗ ЭФФЕКТИВНЕЕ*



Реклама

Благодаря уникальным активным моющим присадкам, моторные масла Shell Helix Ultra удаляют до 5-ти раз больше загрязнений и отложений, чем обычные минеральные масла API SG/CD, гарантируя безупречный результат.



ПРИМЕТ ЛЮБОЙ ВЫЗОВ

Shell
HELIX
Моторные масла



*В тестовом сравнении с обычными минеральными маслами API SG/CD.