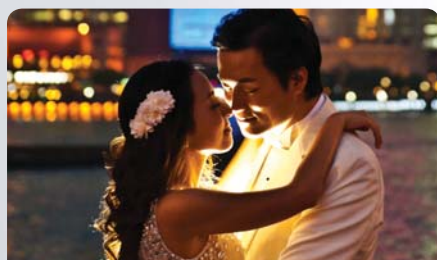




Octavia RS Octavia Combi RS

Ни дня без спорта. 14



ДОРОГА

Китай.
Автомобильный рынок
номер один. **44**



ТЕНДЕНЦИИ

Головные устройства:
говорят
и показывают. **52**



СТИЛЬ ЖИЗНИ

Лучшие байки этого
лета из коллекции
ŠKODA. **60**



ŠKODA рекомендует Castrol EDGE Professional

CASTROL EDGE PROFESSIONAL СИЛА ТИТАНА БЕЗ ГРАНИЦ

Товар сертифицирован



Реклама

CASTROL EDGE PROFESSIONAL РАЗРАБОТАНО ЭКСКЛЮЗИВНО ДЛЯ ОФИЦИАЛЬНЫХ ДИЛЕРОВ ŠKODA

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

Испытания подтвердили, что **TITANIUM FST™** в 2 раза увеличивает прочность масляной пленки, предотвращая ее разрыв и снижая трение для максимальной производительности двигателя.

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



BOOSTED WITH
TITANIUM FST™

IT'S MORE THAN JUST OIL.

Castrol
EDGE
PROFESSIONAL



Бизнес на эмоциях

СОВРЕМЕННАЯ автомобильная компания может успешно развиваться, только если она действует на разных рынках. ŠKODA, к примеру, представлена более чем в 100 странах. Отсюда и разнообразие модификаций. Например, полноприводный Yeti с автоматом сделали специально для России — в Европе всех устраивала механика.

Требования покупателей формируются в силу разных обстоятельств. Например, ментальных. Где-то считают: автомобиль может иметь любую форму кузова при условии, что он похож на седан. Есть объективные предпосылки: странно заказывать светлое ковровое покрытие, когда шесть месяцев в году на дорогах грязь.

Для каждой страны формируется свой пакет предложений. Иногда можно услышать: «Почему к нам не везут версию, работающую на сжатом газе, с какой стати кто-то решил, что мне такая машина не нужна?!». В представлении многих предложить покупателям в России новый автомобиль так же просто, как выложить на прилавок еще один сорт плавленого сыра — с лисичками и укропом, например. Однако в случае с машинами ситуация несколько сложнее. Даже если не брать организацию локального производства. Перед тем как объявить о продаже новой модели или даже модификации имеющейся, надо пройти процесс сертификации. Нельзя, считают чиновники, без дополнительной проверки продавать в России то, что продается в Чехии или Германии. А еще обучить продавцов и механиков, адаптировать необходимую литературу, продумать вопрос с поддержанием ассортимента запасных частей на российских складах. Все это занимает много времени и обходится недешево. Поднимать цены на редкие модификации нельзя — есть предел платежеспособного спроса, перекладывать расходы на покупателей популярных версий — теряется смысл бизнеса.

Но из правил есть исключения. В Россию приехала Octavia RS нового поколения. Впервые в истории приехала практически полным комплектом: предлагается как лифтбек, так и универсал Octavia Combi RS, а к привычной по предыдущему поколению коробке DSG добавилась механика. Понятно, что покупатели будут преимущественно выбирать автомобиль, похожий на седан (в нашем случае — лифтбек), с коробкой, умеющей работать в автоматическом режиме (то есть DSG). Зачем же тогда предлагать остальное? Затем, что Octavia RS не просто одна из многочисленных версий ŠKODA. Этот автомобиль воплощает ценности, являющиеся ключевыми для марки. Быстрый, комфортный, продуманный в мелочах, практичный и экономичный. Каждый день он дарит владельцу море положительных эмоций.

И ŠKODA стремится поделиться этими эмоциями. В том числе и с теми, кто считает, что идеальная спортивная машина на каждый день должна иметь кузов универсал, чтобы посадить в багажник большую лохматую собаку, а коробку — исключительно механическую, потому что переключать передачи вручную на мощном автомобиле не труд, но удовольствие.

Не во всех действиях нужно видеть холодный расчет. Первые ŠKODA с приставкой RS появились сорок лет назад. Раллийные машины, выигрывая гонку за гонкой, рекламировали товар, за которым при социализме и так стояли в очередях. Неужели пустая трата денег? Конечно, нет. Компания вложила средства в человеческий капитал. В любителей автоспорта, запомнивших двойной триумф ŠKODA 130 RS в Ралли Монте-Карло 1977 года, в рабочих и инженеров, создавших этот «Porsche с Востока». Во многом благодаря их знаниям, опыту и энтузиазму ŠKODA достигла сегодняшнего успеха.

А деньги — дело наживное. Если заниматься делом, которое по душе, они обязательно вернуться.

Редакция журнала ŠKODA Magazine

Содержание



14

ЧТО НОВОГО?

04 | Дважды лучшая в классе

ŠKODA OCTAVIA ПОЛУЧИЛА ОЧЕРЕДНЫЕ НАГРАДЫ В РОССИИ.

06 | Десять из десяти

ТРИУМФ РОССИЙСКОЙ СБОРНОЙ НА ЧЕМПИОНАТЕ МИРА ПО ХОККЕЮ.

АВТОМОБИЛЬ

14 | Силы специального назначения

ГОРЯЧИЕ НОВИНКИ СЕЗОНА: OCTAVIA RS И OCTAVIA COMBI RS.

30 | Проверено Нюрбургрингом

КАК СОЗДАВАЛИСЬ СПОРТИВНЫЕ ВЕРСИИ OCTAVIA.

31 | Подарок для любимой

ОРИГИНАЛЬНЫЕ АКСЕССУАРЫ ŠKODA.

34 | Слова правды

АВТОМОБИЛЬНЫЕ ЖУРНАЛИСТЫ ПРО OCTAVIA RS И OCTAVIA COMBI RS.

ДОРОГА**36 | Европейские ценности**

НА ŠKODA RAPID ПО ХОРВАТИИ.

44 | Автомобильный рынок номер один

В ЧЁМ КИТАЙ ДОГНАЛ И ПЕРЕГНАЛ АМЕРИКУ.

ТЕНДЕНЦИИ**52 | Всеум голова**

ВСЕ ВОЗМОЖНОСТИ МУЛЬТИМЕДИЙНЫХ СИСТЕМ, ПРЕДЛАГАЕМЫХ ŠKODA.

58 | Компетентное мнение

ТЕХНИЧЕСКИЕ СПЕЦИАЛИСТЫ ОТВЕЧАЮТ НА ВОПРОСЫ ЧИТАТЕЛЕЙ.

СТИЛЬ ЖИЗНИ**60 | Две педали, механика**

КОЛЛЕКЦИЯ ВЕЛОСИПЕДОВ ŠKODA 2014 ГОДА.

68 | Архитектура в кубе

НА ЧТО НАДО ОБРАТИТЬ ВНИМАНИЕ, ГУЛЯЯ ПО ПРАГЕ.

74 | Путь стрелы

ПОУЧИТЕЛЬНАЯ ИСТОРИЯ ДОВОЕННОГО ПРОТОТИПА ŠKODA SAGITTA.

84 | Попробуй сам

ЯБЛОЧНЫЙ ШТРУДЕЛЬ С ЧЕШСКИМ АКЦЕНТОМ.

86 | Кто и где

ОФИЦИАЛЬНЫЕ ДИЛЕРЫ ŠKODA В РОССИИ.

88 | Анонс

ЧИТАЙТЕ В СЛЕДУЮЩИХ НОМЕРАХ ŠKODA MAGAZINE.



36



31



Новости

Яркое начало жизни в России

Долгожданная российская премьера модели ŠKODA Rapid состоялась 17 апреля в московском клубе S.H.E.L.K.

Помимо образцовой для данного класса вместительности ŠKODA Rapid впечатляет выразительным дизайном, современными системами безопасности, экономичными двигателями и превосходным соотношением цены и качества.

Производство Rapid налажено на заводе концерна Volkswagen в Калуге. Для автомобиля предлагается на выбор три бензиновых двигателя мощностью от 75 до 122 л.с. и три вида коробок передач: механика, классический автомат и DSG.



Отдали детям

ŠKODA передала три новых кроссовера Yeti в распоряжение «Детских деревень — SOS». Чешский автопроизводитель более трех лет является партнером этой крупнейшей международной благотворительной организации, помогающей детям, оставшимся без попечения родителей.

Два переданных полноприводных кроссовера отправятся в Мурманск и Кандалакшу, один будет обслуживать детей из деревни Лаврово в Орловской области.

«Передавая благотворительной организации наши автомобили, мы делаем жизнь детей удобнее, а значит, помогаем сделать мир немного лучше», — заметил Любомир Найман, руководитель марки ŠKODA в России.

ŠKODA Octavia. Всюду лучшая

ŠKODA Octavia третьего поколения завоевала в России еще две награды. Модель была признана победителем в номинации «Компактный городской автомобиль / Минивэн» конкурса «Топ-5 авто», проводимого при поддержке Национальной академии автобизнеса и при участии авторитетных российских СМИ. Эта награда была получена в мае, а ранее, в апреле, Octavia завоевала первое место в категории «Средний класс» на конкурсе «Автомобиль года в России 2014». Премия «Автомобиль года» вручается с 2000 года и считается одной из самых престижных в стране. Принять участие в голосовании может любой желающий — в последних «выборах» это сделали 1 034 153 человека.



Прямой эфир — прямо из дилерских центров

Нижний Новгород — Казань — Самара — Уфа — Екатеринбург. Таким был маршрут «Большого путешествия», организованного маркой ŠKODA и радиостанцией «Маяк». В каждом из городов радиоведущие и авторы «Большого тест-драйва» Сергей Стилавин и Рустам Вахидов общались в прямом эфире с местными знаменитостями и простыми жителями в формате «выездной радиостудии». Уникальность пробега заключалась в том, что импровизированные студии были организованы по маршруту прямо в шоу-румах официальных дилеров ŠKODA и все действие происходило на глазах посетителей автосалонов. Между городами команда «Маяка» передвигалась на автомобилях ŠKODA. Путешествие продлилось больше месяца. Все остались довольны.



Кредит — от 5,9% годовых

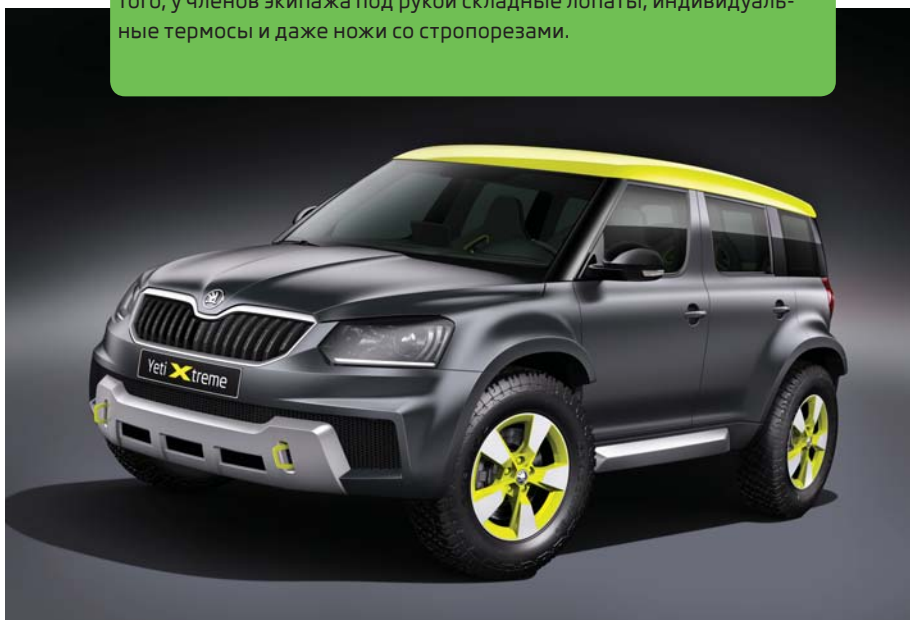
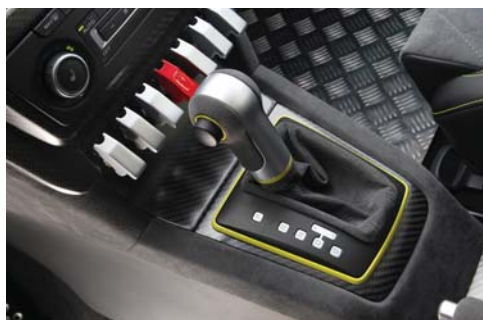
«Фольксваген Банк РУС» делает покупателям ŠKODA отличное предложение: бестселлер марки, Octavia, и главная новинка сезона, Rapid, в кредит по ставке от 5,9%.

Кредит на таких выгодных условиях можно получить на 12 месяцев при первоначальном взносе 15% от стоимости Rapid и 40% при покупке Octavia. При сроке кредита 13–24 месяца ставка будет 7,9%, при сроке 25–36 месяцев — 9,9%. Предложение действует до конца сентября 2014 года, однако банк оставляет за собой право скорректировать условия, так что стоит поторопиться.

Самый необычный Yeti

Каждую весну в Австрии, на озере Вёртерзее, проходит фестиваль GTI, на который съезжаются любители тюнингованных автомобилей производства концерна Volkswagen. Компания ŠKODA последние пять лет не обходит мероприятие стороной, представляя яркие концептуальные проекты. Таковым в этом году стал Yeti Xtreme, раллийный шоу-кар на базе популярного компактного кроссовера.

Среди прочего Yeti Xtreme отличается матово-серой окраской кузова и желто-зеленой крышей, 17-дюймовыми дисками с внедорожными шинами, тормозами от Octavia RS, светодиодными фарами, регулируемой по высоте подвеской. Внутри — четыре спортивных кресла Recaro, панели из карбона и алюминия. Кроме того, у членов экипажа под рукой складные лопаты, индивидуальные термосы и даже ножи со стропорезами.





Десять из десяти

текст: **Алексей Доспехов**

СБОРНАЯ РОССИИ СПУСТЯ ДВА ГОДА ВЕРНУЛА СЕБЕ ЗВАНИЕ ЧЕМПИОНА МИРА ПО ХОККЕЮ, И ВЕРНУЛА ЕГО БЛЕСТЯЩЕ. ПОД РУКОВОДСТВОМ НОВОГО ТРЕНЕРА ОЛЕГА ЗНАРКА НА ПЕРВЕНСТВЕ В БЕЛОРУССИИ ОНА ВЫИГРАЛА ДЕСЯТЬ МАТЧЕЙ ИЗ ДЕСЯТИ, ВЗЯВ В ФИНАЛЕ РЕВАНШ У ФИННОВ ЗА ПОРАЖЕНИЕ НА ОЛИМПИАДЕ В СОЧИ.

Aleksandr Filitukou

Andre Ringuette/HHOF-IHF Images



Andre Ringuette

БЕЛОРУССКАЯ

столица впервые приняла чемпионат мира по хоккею. И Минску в мае посчастливилось увидеть триумф одной из самых мощных в истории российского хоккея сборных. Команда играла весело и жестко, с огнем, и завоевала золото, выиграв все десять матчей в рамках турнира, несмотря на травмы и дисквалификации ведущих игроков и даже отстранение главного тренера в финале.

Этот хоккейный сезон закончился в России большим праздником. По Тверской улице к Кремлю на торжественный прием у президента ехал двухэтажный автобус, на его верхней палубе стояли хоккеисты, а капитан сборной страны Александр Овечкин с кубком в руках «заводил» тысячи собравшихся поприветствовать героев Минска фанатов. Красивая, захватывающая дух картина!

Между тем еще недавно казалось, что нынешний сезон может войти в историю отечественного хоккея как сезон «черный», без светлых тонов. От сборной России очень много ждали на сочинской Олимпиаде. Строго говоря, ждали золота. А вместо золота получили провал — вылет уже в четвертьфинале после поражения от финнов и предшествующей ему череды довольно блеклых матчей, в которых команда, располагающая ярчайшим по именам на-

падением, действовала так, что причины относиться к ней немножко, что ли, настороженно появились еще до того, как случился четвертьфинальный конфуз. Воспитанному на советских хоккейных стандартах болельщику было непонятно, почему команда острожноничала даже в играх не с самыми опасными противниками. Играли с оглядкой на собственные ворота, даже когда соперник не собирался их штурмовать. В прежней сборной временами чувствовался высочайший класс, но временами от нее веяло и какой-то обреченностью: она слишком легко покорялась обстоятельствам, слишком легко признавала чужую силу.

Вышло так, что Россия в целом выступила на первой для нее домашней Олимпиаде фантастически успешно, но проиграла едва ли не главный свой вид. Вид культовый. Вид, каждая осечка в котором воспринимается болезненно, а такие осечки, как сочинская, — как удар ножом в сердце.

Ежегодный чемпионат мира таким образом превратился в Минске в турнир совершенно не рядовой, в шанс реабилитироваться за Сочи, в шанс исправить подмоченную репутацию. И сомнения в том, что его удастся использовать, не могли не возникнуть, даже несмотря на то, что было очевидно: основные конкуренты едва ли привезут в Белоруссию составы, хотя бы отдаленно похожие на олимпийские. После Олимпиад их герои редко приезжают на мировые первенства.



Mikka Jääskeläinen

ТАКОЙ ХОККЕЙ НАМ НУЖЕН!

Сомнения в предстоящем успехе на чемпионате возникали по ряду причин. Сборная России «на переправе», то есть в промежутке между Олимпийскими играми и минским чемпионатом, поменяла тренера: Зинэтулу Билялетдинова на Олега Знарка. Не то чтобы Знарку отказывали в тренерской квалификации — в конце концов в начале десятилетия он дважды подряд сделал «Динамо» обладателем Кубка Гагарина, а до этого неплохо работал с латвийцами. Но любому наставнику требуется время, чтобы присмотреться к команде. А у Знарка после назначения его почти не осталось.

Соперники действительно привезли в Минск отнюдь не боевые составы. Но и сборная Россия понесла колоссальные потери. Задолго отказались от поездки в Белоруссию два «столпа» атаки: Илья Ковальчук и Александр Радулов. Потом выяснилось, что не приедут на чемпионат гениальный центрфорвард Павел Дацюк и лучший хоккеист розыгрыша Кубка Гагарина Сергей Мозякин...

В итоге, если говорить именно о суперзвездах, о «лицах» сборной России, то в распоряжении Олега Знарка оказались лишь прилетевшие из НХЛ вратарь Сергей Бобровский плюс два форварда: Овечкин и прибывший лишь под занавес группового этапа Евгений Малкин. Костяк же составляли молодые хоккеисты, которым ранее первые роли не светили. А многие до прихода Знарка и вовсе не числились кандидатами в команду номер один.

И еще любопытный факт. Сборная России за предшествовавшие этому сезону пять лет трижды — в 2008, 2009 и 2012 годах — взяла на мировых первенствах золотые награды. Не так давно, согласитесь. Тем

не менее в минском составе российской сборной три четверти игроков ни в одном из этих трех турниров не участвовали.

И вот такая команда отыграла турнир так, что вспоминать о нем в России будут с гордостью еще долгие годы.

Сборная влюбила в себя фанов еще задолго до схваток за медали, после первых матчей, в которых смела в группе с пути крепких швейцарцев, финнов, американцев. Смела, демонстрируя игру — антипод олимпийской: академизму она предпочитала страсть, обороне — атаку, мягкости — жесткость, а на обстоятельства не обращала никакого внимания. Обстоятельства же были исключительно против нее, чуть ли не каждый день поступала информация об очередной беде. Речь о травмах Андрея Локтионова, Андрея Зубарева, Дмитрия Орлова, Артема Анисимова, Сергея Плотникова, Александра Овечкина, или выбивавших хоккеистов из игры, или заставлявших выходить на лед, терпя боль. Речь и о трехматчевой дисквалификации Вадима Шипачева, наложенной на нападающего за довольно сомнительное нарушение в матче с финнами.

А российская сборная на проблемы не обращала никакого внимания. Наоборот, похоже, они делали ее только злее. После трех матчей с грандами сборная России разобралась с казахстанцами, латвийцами, немцами и белорусами, уверенно выйдя в плей-офф с первого места в группе. В четвертьфинале она раздалась с французами — 3:0, а в полуфинале с прошлогодними чемпионами мира шведами — 3:1, хотя и пропустила гол на первых же секундах (кстати, шведская команда одолела чешскую во встрече за бронзовые награды).



Alexander Demianchuk



Alex Kudenko

ТЕЛЕВИЗИОННЫЕ
ТРАНСЛЯЦИИ
С ЧЕМПИОНАТА
МИРА ПО ХОККЕЮ
ЕЖЕГОДНО
СМОТРЯТ
800-900 МЛН
ЧЕЛОВЕК.

СУММАРНЫЙ
ПРОБЕГ
АВТОМОБИЛЕЙ
ŠKODA, ЗАДЕЙ-
СТВОВАННЫХ
НА ЧЕМПИОНАТАХ
МИРА ПО ХОККЕЮ
С 1992 ПО 2014
ГОД, СОСТАВИЛ
ОКОЛО
5,5 МЛН КМ.



Evgeny Hatskevich



Petr Homolka



Литвинов Валерий

Pekka Rautiainen

РЕКОРДНЫЙ СОЮЗ

С 9 по 25 мая в Минске прошел 78-й чемпионат мира по хоккею, организованный ИИHF (Международной федерацией хоккея). И уже в 22 раз главным спонсором первенства выступила марка ŠKODA. Современная история не знает других примеров, когда одна компания так долго и без перерыва выступала бы главным спонсором мирового чемпионата, и факт сотрудничества ŠKODA и ИИHF уже нашел отражение в Книге рекордов Гиннесса.

Традиционно ŠKODA не только оказывает финансовую поддержку, но и предоставляет парк автомобилей для перевозки участников, организаторов и гостей соревнования. В этом году оргкомитету было передано 46 автомобилей моделей Octavia и Superb.

Контракт по поддержке чемпионата со стороны ŠKODA действует как минимум до 2017 года.




После этого пришла очередная беда. Олег Знарк — эмоциональный, бурлящий энергией тренер, — во время полуфинальной встречи повздорил со шведским коллегой Рикардом Гронбергом, показав ему ставший хитом youtube жест — большим пальцем по горлу. Международная федерация хоккея покорила Знарка очень сурово — дисквалификацией на финал. Случай беспрецедентный.

Так в финале сборная России осталась, по сути, без тренера — он сидел на трибуне и сохранил минимум возможностей влиять на игру. Место Знарка занял его помощник Харий Витолиньш.

Финал для сборной стал чем-то вроде квинтэссенции всего чемпионата. Команда не была идеальна. Она переживала трудные моменты. Она отставала в счете после того, как финская команда на гол Сергея Широкова ответила двумя своими под занавес первого и в начале второго периода, окатив фаворитов ледяным душем. В сочинском четвертьфинале, оказавшись в подобной ситуации, когда у финнов пошло, когда они поймали ее на ошибках, сборная России тушевалась и поплыла по течению. В минском финале плыть по нему, впасть в ступор, долго переживать неудачи она наотрез отказалась. Она знала, как с ними бороться: восхитительными сейвами Бобровского, голами в нужный момент от Овечкина и Малкина. И главное — самоотдачей, яростью, которую не потушить и ледяным водопадом. Финал завершился победой россиян — 5:2. Десятой их победой в десяти матчах минского чемпионата. Причем лишь во встрече с белорусами, ничего не решавшей,

«разминочной» перед плей-офф, разница в пользу сборной России составляла меньше чем две шайбы. Феноменальный результат, достигнутый и мастерством, и иными ценнейшими в спорте качествами: мужеством, чувством локтя.

А после финала, за которым наблюдал Владимир Путин, спустившийся затем в чемпионскую раздевалку и пивший шампанское вместе с игроками, российские хоккеисты получали заслуженные награды. Четверо помимо золотых медалей завоевали индивидуальные призы: защитник Антон Белов, а также нападающие Виктор Тихонов и Сергей Плотников попали в символическую сборную турнира, выбранную журналистами. Сергея Бобровского организаторы признали сильнейшим вратарем турнира. В списке лучших бомбардиров чемпионата россияне заняли три верхние строчки: за Тихоновым расположились Данис Зарипов и Плотников. В общем, российский хоккей доминировал на чемпионате, будто бы время вернулось на четверть века назад, в советскую эпоху «Красной машины», которую к трофеям вел родной дед и полный тезка Виктора Тихонова.

И искушение забыть о том, что академичная сборная стратега Билялетдинова с не меньшим блеском выиграла дебютный для предшественника Знарка чемпионат мира в 2012 году, не застраховавший ее от последующих фиаско, было в секунды триумфа чересчур велико. Но вдруг минский чемпионат — это и вправду не разовое озарение, а открытие нового и мощного тренда, который теперь ничем не сломаешь?! 



ŠKODA OCTAVIA



Невероятно другая

Вы всегда стремились к новым ощущениям и мечтали о чем-то другом, потрясающем воображение? Представляем вам **ŠKODA Octavia**: яркий дизайн, просторный салон, вместительный багажник, надежный двигатель 1.6 MPI с автоматической коробкой передач. Мир откроется вам в новом свете — свете фар **ŠKODA Octavia!**

ŠKODA Octavia — обладатель Гран-при «За рулем» 2014 в номинации «Самая выгодная покупка по соотношению цена/качество» и лауреат премии «Золотой Клаксон 2013» в номинации «Автомобиль гольф-класса».

Пройдите тест-драйв **ŠKODA Octavia** в салонах официальных дилеров **ŠKODA**.



Просторный салон



Вместительный багажник



Двигатель 1.6 MPI с АКПП*



Высокий уровень безопасности



Ассистент парковки

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

* Атмосферные двигатели 1.6 MPI в комплекте с механической/автоматической коробкой передач доступны к заказу с 16-й производственной недели 2014 года. Некоторое оборудование, представленное в рекламе, не входит в комплектацию и устанавливается за дополнительную плату.

АВТОМОБИЛЬ

МОДЕЛИ АКСЕССУАРЫ СЕРВИС

**Быстрые, практичные,
просто гениальные.
Octavia RS и Octavia
Combi RS. 14**



ИНТЕРВЬЮ

Инженер Роман Хавелка о процессе создания спецверсий Octavia. **30**

АКСЕССУАРЫ

Коврики, багажники, детские сиденья и другие полезные предметы из оригинальной коллекции. **31**

ЦИТАТЫ

Что говорят про Octavia RS и Octavia Combi RS российские журналисты. **34**

Octavia

СПЕЦНАЗНАЧЕНИЯ



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

НА РОССИЙСКИЙ РЫНОК ВЫШЛА OCTAVIA RS ТРЕТЬЕГО ПОКОЛЕНИЯ. ВПЕРВЫЕ ПОКУПАТЕЛЯМ «ГОРЯЧЕЙ» ВЕРСИИ САМОЙ ПОПУЛЯРНОЙ МОДЕЛИ ŠKODA ПРЕДСТАВЛЕН ТАКОЙ ВЫБОР: ДВА ТИПА КУЗОВА — ЛИФТБЕК И УНИВЕРСАЛ, ДВА ТИПА КОРОБОК ПЕРЕДАЧ — АВТОМАТИЧЕСКАЯ И МЕХАНИКА, ДЕСЯТЬ ЦВЕТОВ, ДЕСЯТКИ ОПЦИЙ. НЕИЗМЕННЫ ДВА ОБСТОЯТЕЛЬСТВА: ТУРБОМОТОР МОЩНОСТЬЮ 220 Л.С. И НЕВЕРОЯТНАЯ ДЛЯ СПОРТИВНОГО АВТОМОБИЛЯ ПРАКТИЧНОСТЬ.





ИЗНЬ рядового горожанина, причисляемого к среднему классу, не так увлекательна, как может показаться со стороны. Дом — работа. Работа — дом. Знакомый, заученный до последнего рекламного щита, маршрут и пробки. Скукота.

Превратить самую банальную поездку в увлекательное, полное положительных эмоций путешествие способна такая машина, как Octavia RS.

Точнее, сегодня мы можем говорить о «горячей парочке» — лифтбеке Octavia RS и универсале Octavia Combi RS.

СПОРТИВНЫЙ ЕЖЕДНЕВНИК

Иметь в гараже спортивную машину — довольно избитая мечта. Причем слово «гараж» в этой конструкции совершенно не случайно. Даже самый неисправимый романтик догадывается, что настоящая спортивная машина не годится на роль ежедневного транспортного средства, а если и годится, то с огромным количеством ограничений: от числа перевозимых пассажиров и вместительности багажника до требовательности к состоянию дорог. Ну и цена, конечно. Владение серьезной спортивной машиной, не говоря уже о ее покупке, это финансовый подвиг.

Значит ли это, что обладание ярким динамичным автомобилем для большинства так и останется несбыточной мечтой? Совсем нет. Заряд положитель-

ных эмоций вам обеспечат Octavia RS и Octavia Combi RS. Спортивные настолько, чтобы вы не заскучали в дороге, и практичные в той мере, чтобы обслуживать всю семью.

Сделаем небольшое историческое отступление. Первые ŠKODA с приставкой RS появились 40 лет назад. RS — это Rally Sport. Понятие «ралли» упоминалось не ради красного словца: ŠKODA 180 RS, ŠKODA 200 RS и ŠKODA 130 RS были настоящими спортивными машинами, сделанными на базе серийной модели ŠKODA 110R. Они успешно выступали: достаточно сказать, что ŠKODA 130 RS, известная также как «Porsche с Востока», завоевала в 1977 году первое место в классе до 1300 куб. см в Ралли Монте-Карло.

А другое знаменательное событие произошло в 1976 году в Германии. На свет появился первый в истории «заряженный» Golf — Golf GTI. В наши дни мощность той машины не сильно впечатляет — 110 л.с., но тогда автомобили были компактнее и легче, времена — не столь стремительные, и новинка завоевала свое место под солнцем, положив основу новому классу — «горячих хэтчбеков».

В начале 1990-х ŠKODA вошла в состав концерна Volkswagen, а первой моделью, от начала и до конца созданной в сотрудничестве с немецкой стороной, стала Octavia (Octavia первого современного поколения). Она появилась в 1996 году, а в 2000-м была представлена первая в истории Octavia RS. Рецепт ее создания



Крышка багажника Octavia Combi RS может по заказу оснащаться электроприводом, что гарантирует чистоту рук при погрузке багажа в любую погоду.

С 2000 ГОДА БОЛЕЕ 100 000 ПОКУПАТЕЛЕЙ
ОСТАНОВИЛИ СВОЙ ВЫБОР НА ŠKODA OCTAVIA RS
ДВУХ ПОКОЛЕНИЙ.



был проверен временем: придать практичному автомобилю на каждый день спортивный характер. Одно обеспечивал пятиместный кузов с просторным багажником, другое — 180-сильный турбомотор, возможностям которого соответствовали переработанная ходовая часть и усиленная тормозная система.

Собственно, с того времени ничего не изменилось. Каждое новое поколение ŠKODA Octavia в качестве одной из производных (наряду с внедорожной модификацией Scout, например) получает версию RS. Причем вот что примечательно. В то время как другие производители зачастую стараются подчеркнуть «особость» спортивных версий и берут в качестве основы наименее практичные кузова, например трехдверные хэтчбеки, ŠKODA «заряжает» не только стандартные пятидверные лифтбеки, но и универсалы. Ранее, кстати, Octavia Combi RS на российском рынке не предлагались — универсалы, как известно, у нас вообще не в почете, а спортивный универсал для многих такой же нонсенс, как кожаный салон на ŠKODA Fabia. Тем не менее время от времени люди задавали дилерам вопрос: «Почему в Европе ŠKODA предлагает Octavia Combi RS, а у нас — нет?».

Спрашивали — получайте. Новое поколение RS сегодня предлагается на нашем рынке в двух кузовах: практичном лифтбеке и суперпрактичном универсале.

ОCTAVIA RS — ЧТО ЛИФТБЕК, ЧТО УНИВЕРСАЛ — НЕ ВЫНУЖДАЕТ ПОКУПАТЕЛЯ ДЕЛАТЬ ВЫБОР МЕЖДУ ОБЕСПЕЧЕНИЕМ ТРАНСПОРТНЫХ ПОТРЕБНОСТЕЙ СЕМЬИ И ЖЕЛАНИЕМ ИМЕТЬ ЯРКИЙ ДИНАМИЧНЫЙ АВТОМОБИЛЬ.



ЛЕГЧЕ, БОЛЬШЕ, БЫСТРЕЕ

Octavia RS, хотя она и относится к классу компактных автомобилей, маленькой спортивной машинкой не назвать никак. Особенно в нынешнем, третьем поколении. И предыдущая Octavia RS теснотой не отличалась, а новая и вовсе обеспечивает комфорт на уровне автомобиля среднего, а то и бизнес-класса. Прежде всего простор объясняется увеличившейся на 102 мм колесной базой, а расстояние между передней и задней осями играет важнейшую роль в определении размеров салона. Одновременно автомобиль стал шире: на уровне локтей спереди — на 39 мм, а на уровне локтей сзади — на 26 мм. Современная Octavia (и версия RS как ее производная) в момент появления на рынке установила несколько рекордов в своем сегменте: самый длинный салон, максимальное пространство для ног задних пассажиров, наибольшее расстояние от подушки заднего дивана до потолка, самый вместительный багажник, самый широкий проем багажного отделения.

Про багажник Octavia RS надо сказать отдельно. Его объем — 568 литров, а «правильная» конфигурация и большая, поднимающаяся вместе со стеклом пятая дверь, обеспечивают удобство загрузки. При сложенных спинках задних сидений объем багажного отделения увеличивается до 1558 литров.

Способности универсала, понятно, еще более выдающиеся. Базовый объем багажника — 588 литров, максимальный — 1718. Отличная возможность разогнать кухонную плиту в упаковке до скорости 100 км/ч менее чем за 7 секунд.

А если без шуток, то Octavia RS — что лифтбек, что универсал — не вынуждает покупателя делать выбор между удовлетворением транспортных потребностей семьи, включая выезды на дачу по схеме «и эти три сумки в коридоре тоже надо взять», и желанием иметь яркий автомобиль с выдающимися динамическими характеристиками. Одно не мешает другому: сейчас вы — образцовый отец, везете ребенка в сад, а через сорок минут, сбросив драгоценный груз на попечение чужой тете, проходите повороты так, что детское кресло летало бы по салону, не будь оно надежно закреплено в цепких лапах системы Isofix.

Конечно, «отжечь» можно и на обычной машине, но спортивная позволяет получать удовольствие от поездок максимально безопасным способом: «выстрелить» на обгоне, первым уйти на светофоре, быстро, но чисто, без истеричного визга шин, пройти поворот или от тормозиться так, чтобы почувствовать себя пилотом истребителя во время исполнения фигуры «колокол».

Желательно, правда, чтобы эти маневры не вызвали раздражение окружающих.



ЗНАКИ РАЗЛИЧИЯ

«Заряженные» версии обычных легковых автомобилей журналисты часто зовут волками в овечьей шкуре. В это евангельское выражение обычно вкладывают такой смысл: совершенно неприметный автомобиль, а способен, оказывается, на многое.

К ŠKODA Octavia RS слова про овечью шкуру применимы с трудом. Каждый, кто хоть немного понимает в автомобилях, сразу видит, что перед ним — спортивная спецверсия. Первое, что ее выдает, — низкопрофильная резина 225/45. Минимальный размер колесных дисков — 17 дюймов. В качестве аксессуаров предлагаются даже 19-дюймовые «катки». 19-дюймов — это серьезно, это как на Porsche 911.

За спицами легкосплавных дисков просматриваются мощные тормоза, отличительной особенностью которых являются красные суппорты.

Когда вас на трассе догонит нечто стремительное, опознать Octavia RS в зеркале заднего вида будет несложно. Вот основные приметы. Биксеноновые фары с черными тонированными элементами и светодиодными дневными ходовыми огнями (ксенон — это стандарт для всех RS). Спортивный бампер, нижняя часть которого, с решеткой в виде сот, разделена на три части — две крайние секции занимают противотуманные фары RS-дизайна.

При заказе пакета Black Package автомобиль будет дополнен боковыми зеркалами в черных кор-

пусах и черной блестящей окантовкой радиаторной решетки, украшенной фирменным логотипом RS. Тем, кто видит в обозначении спецмодели третью букву, V, сообщаем: она, согласно официальной версии, значит Version. То есть «Октавия» в версии эр-эс».

Однако чаще окружающим приходится наблюдать другую картину: Octavia RS, вид сзади. Но и она быстротечна: если дорога свободна, автомобиль растворится у воображаемой линии горизонта.

Главные отличия задней части спортивной Octavia такие: черный диффузор в нижней части бампера с длинной полосой светоотражателя над ним, два широких трапецевидных патрубка системы выпуска, аккуратный спойлер, напоминающий о том, что максимальная скорость автомобиля близка к отметке 250 км/ч.

Вот, пожалуй, и все, что удастся увидеть при случайной встрече. Между тем интерьер Octavia RS достоин отдельных слов. Основной мотив такой: «Черный — великолепно». Этот цвет доминирует в отделке, и главное доказательство тому — черный потолок. Спортивные сиденья с развитой боковой поддержкой, отделанные кожей и тканью, тоже черные с контрастной цветной (красной или серой, на выбор заказчика) прострочкой.

Цветную прострочку вы найдете на кожаной отделке рычага коробки передач, рукоятке стояночного тормоза и руля — простите, многофункциональ-



ного рулевого колеса, поскольку с его помощью можно управлять мобильным телефоном, аудиосистемой, а воспользовавшись подрулевыми лепестками — переключать в ручном режиме передачи роботизированной коробки DSG.

Кроме того, забыть, в каком автомобиле вы находитесь, не дадут такие элементы, как наклейки на порогах с логотипом RS, педали с площадками из нержавеющей стали и резины, вставка под карбон на центральной консоли и фирменный щиток приборов: при включении зажигания стрелки опишут полукруг.

Конечно, будем откровенны: весь этот антураж скорости не добавляет. Но он здорово смотрится и настраивает на боевой лад.

И автомобиль не разочарует в движении.

БЕСПОКОЙНОЕ СЕРДЦЕ

Известно, что новая ŠKODA Octavia 1.8 TSI по показателю разгона приблизилась к Octavia RS предыдущего поколения, потому что автомобиль стал не только мощнее, но и легче.

Однако и новая Octavia RS стала мощнее и легче. Теперь ее двухлитровый турбированный двигатель выдает 220 л.с. Это на 20 л.с. больше, чем было ранее. На четверть вырос и показатель максимального крутящего момента: теперь он достигает 350 Нм при 1500–4400 об./мин.

КОГДА ДОРОГА СВОБОДНА, ОКРУЖАЮЩИМ НЕПРОСТО РАССМОТРЕТЬ ОСОБЕННОСТИ ДИЗАЙНА OCTAVIA RS. АВТОМОБИЛЬ, ТАК ОН УСТРОЕН, БЫСТРО РАСТВОРЯЕТСЯ У ВООБРАЖАЕМОЙ ЛИНИИ ГОРИЗОНТА.



Сиденья с развитой боковой поддержкой — стандарт. А среди новых опций отметим розетку на 230 В, способную обеспечить питанием ноутбук, подогрев ветрового стекла и систему бесключевого доступа KESSY.



Удачная характеристика крутящего момента обеспечивает хорошую эластичность двигателя, которая, грубо говоря, показывает, насколько часто вам необходимо переключать передачи для комфортной и динамичной езды. И в данном случае показателен такой пример: Octavia RS с механической коробкой разогнается от 80 до 120 км/ч на шестой передаче, предназначенной, как известно, для равномерного движения по трассе с минимальными оборотами двигателя, всего за 7,9 секунды.

А от 0 до 100 км/ч — это уже, правда, при интенсивной работе рычагом коробки передач — за 6,8 секунд.

Механика — это классно, это задорно, это спортивно, но большинство покупателей (подсказывают чутье и статистика) выберут для Octavia RS автоматическую трансмиссию DSG — быстрый робот с двумя сцеплениями. Факт в копилку эрудита: похожая по принципу действия коробка, только с другим названием, устанавливается на Porsche 911.

6-ступенчатый робот DSG мало отличается от механики по показателям разгона, максимальной скорости и расходу топлива (традиционные аргументы в пользу МКПП), но обеспечивает куда больший комфорт при передвижении в современных городах с вечными пробками и позволяет сконцентрироваться на «рулежке» при быстрой езде.

А в действительности средний водитель, дай ему Octavia RS и возможность «прохватить» несколько кругов по трассе в Брно, Мячково или Сильверстоуне, лучшее время покажет на автомобиле с DSG, а не с механикой. Но это так, заметки на полях. Главное, что у покупателей есть выбор.

Большая мощность мотора и лучшие динамические показатели по сравнению с Octavia RS прошлого поколения удивительным образом сочетаются с меньшим расходом топлива. Потребление бензина в самом затратном, городском режиме — 8,1 л/100 км (с коробкой DSG). Было — 10,4 л/100 км. Со всеми поправками на то, что «такие машины покупают не для того, чтобы укладываться в паспортный расход», все равно выходит немного.

Название двигателя осталось прежним — 2.0 TSI, то есть два литра, четыре цилиндра, бензин, турбо. По сути, это новый мотор. Не только более мощный и экономичный, но и более комфортный в наших климатических условиях. Переработанная система выпуска устроена так, что первые минуты работы все лишнее тепло, образующееся в процессе сгорания бензина, уходит на нагрев мотора.

Тем, кому нужны подробности: выхлопные газы проходят через головку блока цилиндров, а pompa во время прогрева не гоняет без нужды охлаждающую жидкость.



Самая мощная в истории Octavia RS отличается не только двигателем и элементами дизайна, но и адаптированной ходовой частью. Спортивная подвеска с более жесткими пружинами и амортизаторами делает автомобиль заметно ниже, что обеспечивает великолепную управляемость и минимальные крены при прохождении поворотов. Величина дорожного просвета — 128 мм.

Привод у RS, как и у базовой модели, понятен, передний, однако повороты автомобиль атакует более точно и азартно, чем обычная Octavia. В этом заслуга системы XDS, имитирующей блокировку межколесного дифференциала. Смысл ее в следующем: при быстром прохождении поворота исполнительные механизмы системы поддержания курсовой устойчивости подтормаживают переднее колесо, находящееся на внутренней дуге, в результате чего крутящий момент уходит на противоположную сторону. Автомобиль начинает лучше «цепляться за дорогу», что снижает эффект недостаточной поворачиваемости, характерный для переднего привода, и позволяет увереннее разогнаться на выходе из поворота. Звучит, может, и непонятно, но у водителя появится лишний повод гордиться собой: вот как я умею!

Руль на Octavia RS «острее», чем на простой Octavia. Смысл этого кулинарного определения следующий: при равном отклонении руля колеса Octavia

СЛОЖНО
ПРЕДСТАВИТЬ,
ЧТО АВТОМОБИЛЬ,
СПОСОБНЫЙ НАБРАТЬ
100 КМ/Ч МЕНЬШЕ
ЧЕМ ЗА 7 СЕКУНД,
В ГОРОДСКОМ
РЕЖИМЕ ПОТРЕБЛЯЕТ
ВСЕГО ОКОЛО
8 ЛИТРОВ ТОПЛИВА
НА 100 КМ.



Перфорированная кожа на рулевом колесе выдает в Octavia RS породистый спортивный автомобиль.



Красная строчка в отделке и логотипы на подголовниках спортивных сидений — фирменные приметы версии RS.

RS повернутся на больший угол. Для любителей конкретики: на обычной Octavia руль делает от «упора до упора» 2,8 оборота, что, кстати, тоже вполне спортивно. На Octavia RS — 2,11 оборота. Причем механизм с переменным передаточным соотношением обеспечивает точность управления при движении по прямой (автомобиль не шарахается из стороны в сторону при малейшем повороте руля) и минимальное количество лишних действий на парковке.

ПО ВАШИМ ЗАЯВКАМ

Настоящий спортивный автомобиль — кто ездил, не даст соврать — совершенно не удобная для повседневного использования вещь. В нем тесно, шумно, тряска и минимум удобств.

Спортивная версия гражданской машины — такая как Octavia RS, напротив, окружит своего владельца заботой. Особенно при заказе опционального оборудования.

Система распознавания усталости делает более безопасным длительное монотонное движение по трассе. Когда водитель начинает «клевать носом», это сказывается на том, как он работает с рулевым колесом. Электроника замечает это отклонение в поведении и в случае опасности предлагает сделать остановку для отдыха.



ДАЖЕ ОФОРМЛЕНИЕ ПРИБОРОВ И НАСТРОЙКИ БОРТОВОГО КОМПЬЮТЕРА У OCTAVIA RS ОСОБЕННЫЕ, С УЧЕТОМ ХАРАКТЕРА АВТОМОБИЛЯ И СЛОЖИВШИХСЯ ТРАДИЦИЙ.

Другой полезный ассистент избавляет обладателя Octavia RS от такой нудной и требующей концентрации внимания работы, как парковка в ограниченном пространстве. Собственно, никто ведь не утверждает, что настоящий гонщик должен быть асом парковки.

Octavia RS третьего поколения умеет парковаться самостоятельно, причем в двух направлениях: параллельно и перпендикулярно проезжей части. Для того чтобы занять место, новой Octavia нужно всего по 30 см свободного пространства с каждой стороны. Автомобиль не только сам станет крутить руль, но и способен затормозить перед препятствием, если водитель не сделает этого. Автопилот поможет и при выезде со стоянки — снова покрутит руль и поможет советами, вперед или назад нужно двигаться.

Автомобиль — источник повышенной опасности. Спортивный автомобиль, чего скрывать, провоцирует на подвиги, а потому к его безопасности выдвигаются более жесткие требования. Уже в стандартной комплектации Octavia RS имеет шесть подушек безопасности. Максимум — девять: за доплату будут установлены задние боковые подушки и защиты коленей водителей (та самая нечетная девятая подушка).

Помимо того, для Octavia RS предлагается система Crew Protect (по-русски она называется превентивной системой безопасности). Смысл ее в следую-

щем. Электроника постоянно (при скорости от 30 км/ч) отслеживает поведение автомобиля на дороге — продольное и поперечное ускорение, сигналы с датчиков ABS, положение педали газа, давление в тормозной системе и другие параметры.

В случае, когда ситуация становится похожей на предаварийную (например, машину заносит на высокой скорости, а водитель при этом тормозит «в пол»), система делает все, чтобы минимизировать последствия возможного ДТП. Прежде всего выбирается свободный ход передних ремней безопасности: чем плотнее они прилегают к телу водителя и переднего пассажира, тем эффективнее и безопаснее для людей сработают подушки безопасности. Одновременно будут подняты стекла: в случае переворота эта мера оградит от того, что посторонние предметы попадут в салон. И напротив — не даст конечностям пассажиров оказаться снаружи. Звучит смешно, но не до смеха: обращали внимания на прочную сетку, которой затянуты окна «боевых» спортивных автомобилей? Она служит ровно этой цели: уберечь пилотов от травм при перевороте.

Но хватит о грустном. Спортивный автомобиль от ŠKODA в первую очередь призван дарить удовольствие от вождения, и он дарит. Причем вот что интересно: заказав опцию Performance Mode Selection, вы получите возможность довольно серьезно менять ха-



раक्टर автомобиля, от расслабленного (экономичного, «никто некуда не спешит») до подчеркнуто агрессивного (идеального для скорейшего опустошения бака и покупки нового комплекта резины).

Для смены настроек предусмотрена клавиша с надписью vRS MODE, расположенная на центральной консоли перед рычагом коробки передач. С ее помощью активируются разные режимы. Нормальный — тут и объяснять ничего не надо, для повседневных поездок. Экологичный — для спокойной езды и максимальной экономии топлива. Педаль газа медленнее реагирует на нажатие (за счет чего разгон становится более плавным), автоматическая коробка стремится подбирать передачи, при которых обороты двигателя будут минимально допустимыми, система климат-контроля реагирует на команды об изменении температуры с задержкой (чтобы не выводить компрессор кондиционера и систему вентиляции на пиковое потребление энергии).

Режим «спортивный» — самый интересный для Octavia RS. Коробка передач DSG переводится в режим S (она теперь не спешит переходить на повышенные передачи), а реакция на нажатие педали газа становится острее: все для того, чтобы автомобиль в любую секунду мог получить максимальное ускорение. Руль становится «жестче» — так лучше чувствуется трасса. Но пассажиров больше потрясет другое:

раскатистый звук двигателя, который будет приятно наполнять салон Octavia RS при разгоне. Даже не верится, что двухлитровый мотор — все-таки не самый большой объем для спортивной машины — может так благородно звучать.

Дело в том, что Octavia RS, на которой предусмотрена смена режимов движения, оснащается генератором звука. О нет, конечно, инженеры ŠKODA не опустились до того, чтобы транслировать вам записанный звук через мощную аудиосистему автомобиля.

Все намного изящнее. В качестве источника звука используется ветровое стекло и кузов. На них воздействует специальный генератор электромагнитных импульсов, который учитывает обороты двигателя и нагрузку на него.

Но кто-то может возразить: мне не нужен «громкий» двигатель. Динамичное поведение автомобиля — да, а лишний шум в салоне — нет. Для таких личностей, кому то не так и это не этак, предусмотрен режим «индивидуальный». Он позволяет сформировать свой пакет настроек: от звука двигателя до «распущенности» руля.

ДОЙТИ ДО ФИНИША

Создатели Octavia RS несколько не сомневаются в водительском мастерстве покупателей, а для



Экран радионавигационной системы Columbus можно использовать для настройки различных систем автомобиля, а также для просмотра кино и фотографий.



Эта кнопка перед рычагом коробки передач очень серьезно меняет поведение автомобиля.

того, чтобы демонстрировать мастерство у них получалось как можно дольше, оснащает все автомобили системой поддержания курсовой устойчивости ESC. Если ситуация неприятная, но еще не критическая, электроника вмешается, направив автомобиль на путь истинный. Но многим «гонщикам» такое вмешательство не нравится. И правда: ESC не дает «похулиганить». Стандартная ESC не дает, а Octavia RS имеет спортивную ESC. Это значит следующее. Коротко нажав на клавишу с изображением автомобиля в заносе, вы отключите антипробуксовочную систему. Вращение колес на месте электроника более ограничивать не станет, что может быть применено не только при выезде из снежного или песчаного плена, но и при эффектном старте со светофора, когда требуется пустить дым из-под колес, чего делать, конечно же, не рекомендуется, поскольку здоровья элементам трансмиссии такие «веселые старты» не добавляют.

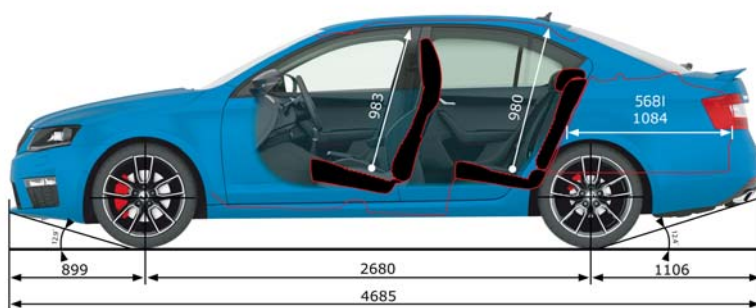
Если же проявить настойчивость и продолжать удерживать клавишу, то вслед за антипробуксовочной системой будет ограничено действие самой ESC, что позволит проходить повороты в легком скольжении. Электроника даст водителю «оторваться», однако при возникновении серьезной угрозы безопасности вмешается, чтобы автомобиль остался под контролем.

В отличие от большого спорта здесь нет игры на выбывание, и до финиша должны добраться все.

НЕЗАВИСИМАЯ
ОРГАНИЗАЦИЯ EURO
NCAP ОЦЕНИЛА
БЕЗОПАСНОСТЬ
OCTAVIA ТРЕТЬЕГО
ПОКОЛЕНИЯ
МАКСИМАЛЬНЫМ
БАЛЛОМ — ПЯТЬЮ
ЗВЁЗДАМИ.



ŠKODA OCTAVIA RS



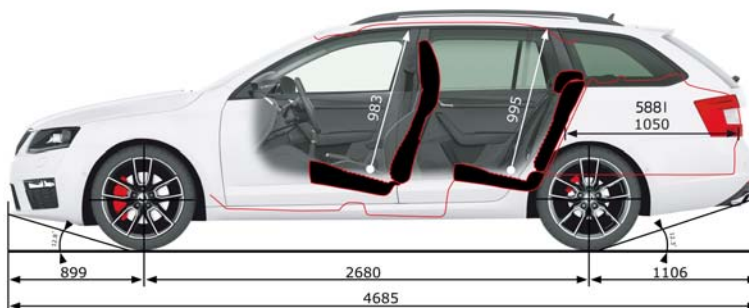


ТЕХНИЧЕСКИЕ ХАРАКТЕРИСТИКИ

ŠKODA Octavia	RS	Combi RS
Размеры, мм	4685 / 1814 / 1449	4685 / 1814 / 1452
Двигатель	рядный 4-цилиндровый бензиновый с комбинированным (непосредственным и распределенным) впрыском топлива и турбонаддувом	рядный 4-цилиндровый бензиновый с комбинированным (непосредственным и распределенным) впрыском топлива и турбонаддувом
Рабочий объем, куб. см	1984	1984
Мощность, л.с. при об./мин.	220 при 4500-6200	220 при 4500-6200
Максимальный крутящий момент, Нм при об./мин.	350 при 1500-4400	350 при 1500-4400
Максимальная скорость, км/ч	248 (245)*	244 (242)*
Разгон от 0 до 100 км/ч, с	6,8 (6,9)*	6,9 (7,1)*
Расход топлива (средний), л/100 км	6,2 (6,4)*	6,2 (6,4)*
Привод	передний	передний
Коробка передач	6-ступенчатая механическая / 6-ступенчатая автоматическая (роботизированная) DSG	6-ступенчатая механическая / 6-ступенчатая автоматическая (роботизированная) DSG

*Данные для автомобиля с автоматической трансмиссией.

ŠKODA OCTAVIA COMBI RS



Проверено Нюрбургрингом

РОМАН ХАВЕЛКА — ОДИН ИЗ «ОТЦОВ» НОВОЙ OCTAVIA RS. ОН С ПЕРВОГО ДНЯ КУРИРОВАЛ ВСЮ ТЕХНИЧЕСКУЮ СТОРОНУ ПРОЕКТА И ОТВЕТИЛ НА ВОПРОСЫ ŠKODA MAGAZINE.

Когда началась работа над спортивной версией Octavia RS: после того как была сделана обычная Octavia или параллельно?

Первые наброски того, как будет выглядеть новая Octavia RS, мы получили вскоре после того, как была утверждена концепция дизайна обычной Octavia. Так что работа над спортивной модификацией велась практически параллельно. Все-таки автомобили отличаются не только по дизайну, но и с технической точки зрения, и реализовать подобный проект «вдогонку» просто не получилось бы.

Какие технические решения, подчеркивающие спортивный характер автомобиля, вы бы отметили особо?

Прежде всего переработанную в пользу лучшей устойчивости и управляемости подвеску. Ее доводка в ходе испытаний — отдельный кропотливый процесс. У Octavia RS усиленные тормоза и спортивное рулевое управление. От упора до упора руль делает немногим больше двух оборотов, однако благодаря адаптивности системы машина комфортно управляется в повседневных условиях. То же можно сказать про двухуровневую систему контроля курсовой устойчивости. В спортивном режиме она позволяет похулиганить, но пресечет развитие потенциально опасной ситуации. Ну и мотор, конечно, — я бы обратил внимание по полку крутящего момента: 350 Нм в диапазоне оборотов от 1500 до 4400! Всегда под ногой запас тяги.

Где проводились испытания Octavia RS перед началом производства?

Если вы про испытания ходовых качеств, то наиболее ответственные тесты, можно сказать, экзамены, Octavia RS сдавала на Нюрбургринге (легендарная немецкая трасса, где проводят испытания

**ПРИЯТНО,
ЧТО OCTAVIA RS
ТРАДИЦИОННО
ПОПУЛЯРНА
В ГЕРМАНИИ
И ВЕЛИКОБРИТАНИИ — СТРАНАХ,
ГДЕ ПОНИМАЮТ
ТОЛК В СПОРТИВ-
НЫХ МАШИНАХ.**

большинство ведущих производителей спортивных автомобилей, включая Porsche. — *Прим. ред.*) Но спортивная машина, по крайней мере спортивная машина от ŠKODA, должна пройти и ряд других тестов, не менее важных для длительной эксплуатации. Мы гоняли RS в условиях крайне жаркого климата, морозили за Полярным кругом — и все для того, чтобы убедиться: покупатель из любой страны — а ŠKODA представлена более чем в 100 странах мира — не столкнется с проблемой перегрева двигателя или заиндеветых стекол.

Строго говоря, Octavia RS проходит полный цикл испытаний, только с поправкой на свой спортивный характер.

Какие версии Octavia RS пользуются большей популярностью: лифтбеки или универсалы? С механической коробкой или DSG?

Понятно, что от страны к стране ситуация меняется, но общая мировая статистика такова: популярнее всего Octavia Combi RS с коробкой DSG. Автомобиль с максимально практичным типом кузова, оснащенный трансмиссией, сочетающей в себе комфорт и спортивность.



На каких рынках Octavia RS пользуется наибольшим спросом?

Нам очень приятно, что Octavia RS традиционно популярна в Германии и Великобритании — странах, где понимают толк в спортивных машинах. Кроме того, что Octavia RS неплохо покупают в России — третьем по значению рынке для ŠKODA в общем объеме продаж.

Нарисуйте портрет типичного покупателя Octavia RS в Европе.

Мужчина в возрасте от 36 до 45 лет, семейный.

Какие цвета наиболее популярны для RS?

Белый Candy white, черный Magic black и синий Race blue.

Можно ли ожидать появление полноприводной Octavia RS?

Octavia RS — быстрый автомобиль с передним приводом. Такова концепция. Мы анализируем покупательский спрос и пока не видим необходимости в предоставлении полноприводной машины с подобными характеристиками. Не в последнюю очередь вопрос упирается и в цену: понятно, что полноприводная RS стоила бы ощутимо дороже. Но мы держим руку на пульсе.

Подарок для любимой

МАШИНЫ, ПОДОБНЫЕ ОСТАVIA RS И ОСТАVIA COMBI RS, ВЫБИРАЮТ СЕРДЦЕМ. О НИХ ПРИЯТНО ЗАБОТИТЬСЯ. ПРИСМОТРИТЕСЬ К КОЛЛЕКЦИИ ФИРМЕННЫХ АКСЕССУАРОВ, И ВЫ НАЙДЕТЕ ПОДАРОК ДЛЯ СВОЕЙ ЛЮБИМОЙ.



Запираемое велосипедное крепление из алюминиевого профиля (максимальная нагрузка — до 20 кг).
Цена — 5965 руб.*



Универсальный багажный короб с транспортировочной сеткой и крепежом.
Цена — 26 350 руб.*



Запираемый алюминиевый держатель для лыж (до четырех пар) или сноубордов (до двух).
Цена — 6790 руб.*



Пластиковый аэродинамический бокс. Объем — 380 л. Способен вместить до пяти пар лыж или до четырех сноубордов.
Цена — 27 450 руб.*



Базовый багажник на крышу.
Цена — 14 495 руб.*



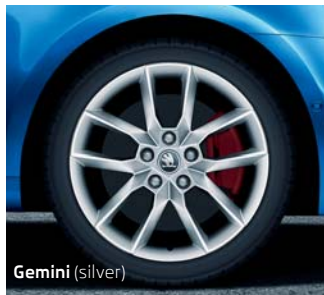
Комплект резиновых ковриков.
Цена — 2935 руб.*

Комплект чехлов для колес.
Цена — 1815 руб.*





Gemini (black)



Gemini (silver)



Pictoris



Golus



Turini (black)



Turini (white)



Alaris



Teron



Hawk (white)

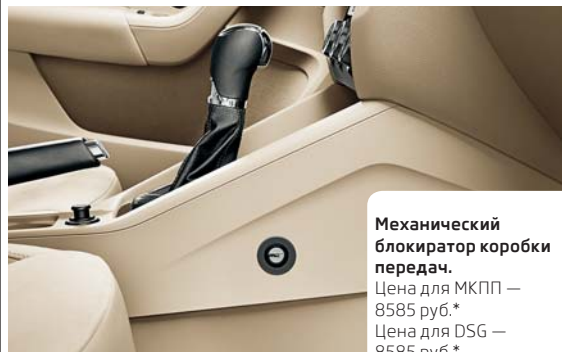


Hawk (black-silver)

Диски легкосплавные. Размер — 17" и 18".
Цена за штуку — от 8030 до 10 445 руб.*



Комплект секреток.
Цена — 2040 руб.*



Механический
блокиратор коробки
передач.
Цена для МКПП —
8585 руб.*
Цена для DSG —
8585 руб.*



Съемная емкость
для мусора
(для передних
дверей).
Цена — 920 руб.*



Держатель для
мультимедийных
устройств.
Цена — 685 руб.*



Автомобильная
косметика
в ассортименте.

Детские сиденья



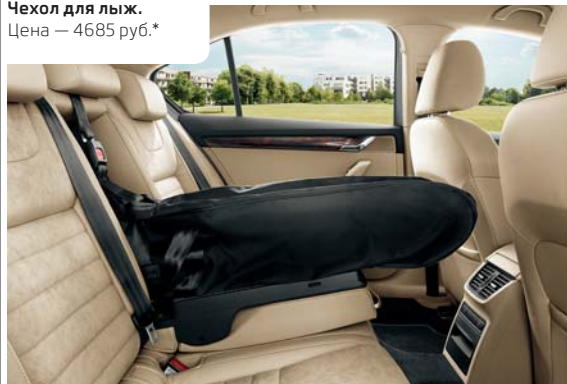
Wavo Kind
(вес ребенка — от 15 до 36 кг).
Цена — 1790 руб.*

Wavo 1-2-3
(вес ребенка — от 15 до 36 кг).
Цена — 5890 руб.*

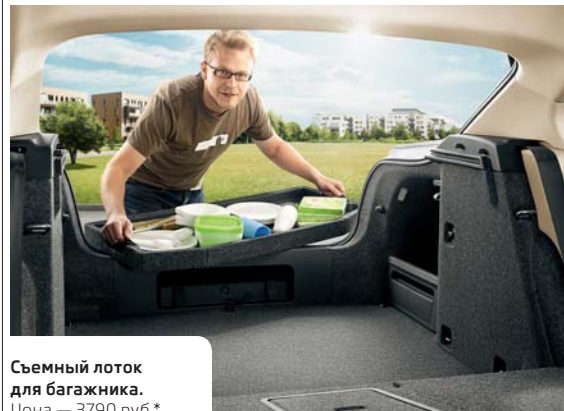
ISOFIX DUO plus Top Tether (два стандарта крепления, вес ребенка — от 9 до 18 кг).
Цена — 27 580 руб.*



Чехол для лыж.
Цена — 4685 руб.*



Переносной бокс-холодильник объемом 15 л с питанием от бортовой сети.
Цена — 7200 руб.*



Съемный лоток для багажника.
Цена — 3790 руб.*

Набор сеток для багажника.
Цена — 3500 руб.*



Жесткая разделительная решетка (между салоном Octavia Combi и багажником).
Цена — 6430 руб.*

Пластиковый поддон для багажника.
Цена — 3930 руб.*



Слова правды

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 ПОСЛЕ ОЗНАКОМЛЕНИЯ С OCTAVIA RS И OCTAVIA COMBI RS.

ГАЗЕТА «ЗА РУЛЁМ»

Казалось бы, каких-то несколько стилистических штрихов, а строгий семейный гольф-класс превратился в настоящий хот-хэтч. И как же все-таки здорово он едет... Очень сочно! Острый руль, плотная подвеска, напористый турбомотор и роторный трансмиссионный «робот» образуют чертовски гармоничный ансамбль. Звучит эрэска, кстати, тоже сочно — мотор басит не хуже, чем у породистого спорткара. В общем, езда на Octavia RS доставляет удовольствие. Конечно, больше всего кайфа от активного вождения. Но и спокойное перемещение в отличие от большинства «зажигалок» тоже на удивление в радость. Машина позволяет ехать и так и так, подстраивается под водителя и обстановку, а не диктует свои условия, не подзуживает к ненужным прострелам и перестроениям. Сбалансированная вещь!

АВТО@MAIL.RU

Подчеркнутая скромность всегда была отличительной чертой ŠKODA Octavia RS — предыдущие два поколения тоже не выделялись вычурными деталями, проповедают идеологию «волка в овечьей шкуре»...

...Бензиновая ŠKODA Octavia RS с механикой. Рычаг ходит как нож в масле. Старт, щелк — вторая, щелк — третья. Мотор сумасшедший! Лавина тяги начинается уже с 2 тысяч, к 3,5 накрывает с головой и не прерывается вплоть до 6,5 тысячи оборотов. Кайф! Задаёт настроение и саундтрек — к шипению выхлопа и басовитому впуску (спасибо симпозиуму) добавляется свист турбины и всхлипывание перепускного клапана на сбросе газа. На радостях мы с коллегой носились по одному из участков серпантина туда-сюда и едва не спалили тормоза — впрочем, их эффективность по мере нагрева не уменьшалась.

...Понравилось и новое рулевое управление с прогрессивным шагом зубьев рейки — в крутых поворотах можно обходиться без перехвата руля. Отличный компромисс между комфортом и управляемостью!

...Главное, что при смене поколений ŠKODA Octavia RS осталась верна себе. Надо перевезти на дачу вещи? Без про-

блем, огромный багажник проглотит все! Съездить всей семьей на пикник? Легко! Хочется получить дозу адреналина на трек-дне? Запросто! В этом была, есть и остается главная прелесть быстроходной «Октавии» — это один из самых удачных компромиссов, если хочется добавить толику спорта, не жертвуя практичностью и комфортом. Да еще и за вменяемые деньги.

AUTO-DEALER.RU

Управлять разгоном и оттормаживаться в ŠKODA Octavia RS одно удовольствие.

Вдарил по педали газа, и RS стремительно накидывает на одометр километры дорог. Притопил педаль тормоза в пол, и спустя секунду машина замирает в ожидании новой команды. До сотни Octavia RS с бензиновым мотором разгоняется за 6,8 секунды. И это очень яркие и быстрые секунды.

Первое, что связывает тебя с автомобилем, — это кресла. В ŠKODA Octavia RS они имеют явно выраженный спортивный профиль, развитую боковую поддержку и удобную форму по спине, благодаря чему буквально сливаешься с автомобилем воедино.

...Стоит ли брать? Однозначно, да. При своих завидных ездовых характеристиках ŠKODA Octavia RS является эталоном вместительности и оснащенности в данном классе.

DRIVE.RU

«Октавия» изначально позиционируется как весьма универсальный автомобиль.

Практичный, вместительный, но при этом формально не выходящий за пределы гольф-класса. И грузы повозить можно, и в городе не чувствовать себя слоном в посудной лавке. А в версии RS машина обретает еще одну степень свободы — скорость.

Еще одна общая черта всех версий заряженной «Октавии» — отличная управляемость. Благодаря рулевому управлению с прогрессивной характеристикой

в динамичных поворотах не приходится лишний раз перехватывать руль. Система XDS, имитирующая работу «самоблока», позволяет раньше открываться и докручивает машину в вираж, подтормаживая внутреннее колесо. Заниженная на 13 мм (по сравнению с базовой «Октавией») подвеска с модифицированными нижними рычагами спереди, новой конструкцией многорычажки сзади, а также с более жесткими пружинами и амортизаторами эффективно борется с кренами.


«АВТОПАНОРАМА»

Что же касается комфорта, то новая Octavia RS может дать фору многим одноклассникам. Салон и прежде немаленький в новой генерации стал еще более просторным. На первом ряду стоят действительно удобные (за многочасовое путешествие спина в них почти не устала) спортивные сиденья с интегрированными подголовниками, сзади тоже вольготно. Трехспицевый плотный руль как будто сам ложится в руки, все кнопки (включая выбор режимов систем и электроники) под рукой, двухзонный климат работает отменно, а лобовое стекло с полным обогревом способно быстро растопить даже сантиметровой слой снега.

MEN'S HEALTH

Новую Octavia RS безликой уж точно не назовешь! Рубленные грани фар и бамперов придали машине харизмы и агрессии. Под стать и цвета — палитра очень сочная. Фирменный электрический зеленый, дико яркий желтый, глубокий синий металлик, красный, что твоя феррари.

Эргономика и материалы салона достойны высшей похвалы. Спортивный уклон не лишил машину и всех необходимых ниш и карманов, полезных в повседневной жизни.

...Полуторатонный «сарай» на этой дороге ощущается легким хэтчем. Все повадки остры, обратная связь точна, крены минимальны, а разгоны... тобой никогда не стреляли из пушки? 

Дорога

СОБЫТИЯ ПУТЕШЕСТВИЯ ВСТРЕЧИ

**Хорватия.
Страна, где нас
понимают. 36**



РЕПОРТАЖ
Китай, главный автомобильный
рынок планеты. **44**



Европейские ценности

текст: **Олег Бобров** | фото: **Александр Сиволапов, ŠKODA**

В РОССИИ НАЧАЛИСЬ ПРОДАЖИ ŠKODA RAPID. ОРГАНИЗОВАННЫЙ ДЛЯ ЖУРНАЛИСТОВ ТЕСТ-ДРАЙВ, ПРИУРОЧЕННЫЙ К ЭТОМУ СОБЫТИЮ, ПРОШЁЛ В ХОРВАТИИ. И ЭТО, ПОЖАЛУЙ, НЕСЛУЧАЙНО. КОНЕЧНО, СРАВНЕНИЕ СТРАННОЕ, НО ХОРВАТИЯ И RAPID В ЧЁМ-ТО ПОХОЖИ: ПОЗВОЛЯЮТ НАШИМ ПОТРЕБИТЕЛЯМ ПРИОБЩИТЬСЯ К ЕВРОПЕЙСКИМ ЦЕННОСТЯМ ЗА РАЗУМНЫЕ ДЕНЬГИ.



РОСТИТЕ

, начнем с банального. Хорватия — страна на западе Балканского полуострова. На современной политической карте мира она появилась в 1991 году как осколок Югославии, разлетевшейся, подобно упавшей на пол тарелке.

У Хорватии длинная история. На территории страны можно найти памятники доримского периода, а уж следов пребывания самих древних римлян просто не счесть. В числе самых значимых — дворец императора Диоклетиана в городе Сплит. На примере Диоклетиана Гоша из фильма «Москва слезам не верит» доказал симпатичной падчерице, что не все хотят быть руководителями. Помните, наверное: Диоклетиан «в самый расцвет своей империи вдруг отказался от власти и удалился к себе в деревню, а когда из Рима приехали, чтобы просить его вернуться к власти, он сказал: „Если бы видели, какую я вырастил капусту, вы бы перестали меня уговаривать“». Капусту он выращивал на территории современной Хорватии, а дворец в Сплите, кстати, построил уже после того, как отошел от власти.



Новые постройки органично вписаны в исторический ландшафт Хорватии. Самодетельность ограничена законодательно.

Вид из отеля на острове Хвар. Собственный бассейн позволяет не думать о капризах погоды.



Короче, Баталов-Гоша охарактеризовал Диоклетиана как императора «очень приличного». Но в историю тот вошел не только эпизодической ролью в сцене с капустой, но и как жестокий гонитель христиан. Те не остались в долгу и, согласно преданию, выкинули тело императора из мавзолея, а пепел развеяли по ветру. Мавзолей тоже находится в Сплите.

Диоклетиан жил в III–IV веке нашей эры, а славяне заселили эти места к VII веку. Хорватия была под властью венгерских королей, подвергалась набегам турок, с конца XVIII века входила в состав Австро-Венгрии, а после распада империи стала частью Королевства сербов, хорватов и словенцев, ставшего впоследствии Королевством Югославия, а в 1963 году — Социалистической Федеративной Республикой Югославия.

В 1991 году, когда социалистический лагерь трещал по швам, Хорватия объявила о своей независимости. Прошла через войну: народы Югославии в отличие от Чехословакии не смогли разойтись добром. Рассказывают, что и сегодня в местах боевых действий лучше ходить по тропинкам, не забредая в чащу: есть риск нарваться на мину или неразорвавшийся снаряд. Но этот совет адресован скорее любителям приключений, чем обычным туристам — им мало что угрожает: даже официанты в ресторанах общаются не так часто, как могли бы.

Трудно сказать, что потеряла Хорватия, а что выиграла от развала Югославии, однако сегодня она имеет самое «козырное» с точки зрения туризма положение: она вытянулась вдоль побережья Адриатического моря, напротив правой части итальянского сапога, если смотреть на карте.

ЧТО НАПИСАЛИ РОССИЙСКИЕ ЖУРНАЛИСТЫ, ПОЕЗДИВ НА ŠKODA RAPID ПО ХОРВАТИИ

Газета.ru

Rapid — находка для счастливых обладателей больших семей с собаками и дачных участков, куда для работ нужно доставить как можно больше детей и внуков... Кузов Rapid скроен добротно и основательно... О том, что пассажирам сзади будет комфортно и места с лихвой хватит всем троим, спорить даже не приходится в голову... После поездки хочется отметить прекрасную шумоизоляцию салона. Даже при езде на высоких скоростях не приходится повышать голос, чтобы собеседник тебя услышал... Автомобиль очень управляем, прекрасно входит в повороты и держит дорогу.

Auto-dealer.ru

Хорватия — страна небогатая, оттого и смотрелись новенькие ŠKODA Rapid броско и вызывающе. Впрочем, новый передовой дизайн ŠKODA будет смотреться отлично в любой стране... Кресло имеет правильный профиль и позволяет провести за рулем автомобиля достаточно много времени, без остановок на разминку... Младший мотор объемом 1,2 литра. Меня бугая скепсис при виде трехцилиндрового двигателя, да еще и без турбины: как же он потянет? Но сомнения разлетелись в пух и прах, как только я нажал педаль газа... Три здоровых дядьки с весом под сотню каждый наш ŠKODA Rapid с крохотным моторчиком легко забрасывал в крутую горку и разгонял на прямых... Да и управляется машинка очень и очень приятно. Прямою держит отлично, а на виражах на руле присутствует тяжесть и осязательная сопротивляемость поворотам, что позволяет точно направлять лифтбек по дуге.

Авто@Mail.ru

На другом полюсе стоит версия с турбированным 1.4. Вот тут уже все в масть — 122 «лошадки», сразу 200 «ньютонов» и современная коробка DSG с двумя сцеплениями позволяют полностью раскрыть возможности Rapid. Который, оказывается, умеет ездить «горячо» — на извилистой трассе автомобиль отлично слушается руля, лихо занывает в повороты, и лишь при переборе со скоростью весьма интеллигентно сбавляет систему курсовой устойчивости. Покатавшись на Rapid по горным дорожкам Хорватии, понимаешь — он легко мог бы «переварить» и гораздо более мощные двигатели.

МОРЕ ЧИСТОЙ ВОДЫ

В Адриатике очень чистая вода. Бирюзового цвета море удивляет уже на подлете: смотришь из иллюминатора и не веришь. Кажется, что картинку за окном обработали в фотопроцессоре, — так не бывает. Бывает, оттого советы «перед тем как нырнуть со скалы, посмотрите, чистое ли дно», не кажутся бессмысленными. Вода прозрачна, как на Байкале. Только теплее: температура воды в июле — плюс 22–25 градусов.

Живописности Хорватии придает береговая линия с многочисленными бухточками и даже фьордами — узкими, врезавшимися в сушу заливами.

Хорватию называют страной тысячи островов, что, кстати, говорится безо всякой натяжки. В действительности островов 1185, пускай большая часть ввиду малых размеров не заселена. Постоянно люди живут на 66.



ПУТЕВОДИТЕЛЬ УВЕРЯЕТ, ЧТО ПО ЧАСТИ КРАСОТЫ ПЕЙЗАЖЕЙ «ПАЛЬМУ ПЕРВЕНСТВА ВМЕСТЕ С КАДУШКОЙ» НАДО ОТДАТЬ ОСТРОВУ ХВАР. ЗДЕСЬ СНИМАЛИ КИНО ПРО ИНДЕЙЦЕВ С ГОЙКО МИТИЧЕМ.

Острова преимущественно вытянуты, подобно Сахалину. Самый длинный из них — Хвар. 68 километров. Береговая линия — 250 километров. Это к тому, что отпуска не хватит, чтобы облазить только один из островов.

«По части красоты пейзажей во всей Хорватии именно Хвару стоит отдать пальму первенства вместе с кадушкой», — пишут авторы одного из путеводителей. Сосны, горы, море, яхты, водопады, ущелья... Здесь снимали кино с участием Гойко Митича — главного индейца развитого социализма. Недостаток у Хвара, пожалуй, один: здесь практически нет общественного транспорта. Тем оправданней приехать на остров со своим автомобилем. Моста на Хвар нет, зато хорошо развито паромное сообщение, что намного интереснее — для автомобильных путешественников, конечно, а не тех, кто каждый день мотается с острова на материк по работе.

На Хваре почти не бывает плохой погоды: 349 солнечных дней в году — рекорд для Адриатики.

У острова есть свой особый запах — запах лаванды. Ее выращивают в промышленных масштабах, а типичный местный сувенир — душистый мешочек с цветками растения. Говорят, успокаивает нервы. А еще есть лавандовое мыло и лавандовая соль. Только лавандовых спичек не хватает до классического комплекта.

Впрочем, выращивают на Хваре не только лаванду, но и виноград. У туристов есть прекрасная возможность сходить на экскурсию в одно из хозяйств, посмотреть, как готовят вино (правда, вне сезона экскурсия ограничится осмотром бочек из дуба и танков из нержавеющей стали), продегустировать напиток и купить бутылку-другую.

На Хваре, в месте, именуемом Стариградской равниной, можно посетить биоферму. В принципе, подобные фермы существуют и под Москвой, но есть один момент — исторический. Макая пористый домашний хлеб, приготовленный на живом огне, в ароматное оливковое масло, вы будете наблюдать ту же идиллическую картину, что наблюдали греки почти две с половиной тысячи лет назад. Каменные стены — той поры. Вокруг природный заповедник, входящий в список культурного наследия ЮНЕСКО. В такой обстановке неуместным на столе смотрится не только мобильный телефон, но даже обычная вилка — греки ели руками.

На этом фоне крепость XVI века над городом Хвар смотрится ровесницей сталинских высоток, а пушка 1808 года — вполне современным оружием. Греки здесь обосновались до того, как Архимед изобрел машины для метания камней.

ПОЕСТЬ И ПОГОВОРИТЬ

Говоря о Хорватии, несправедливо будет не сказать про местную кухню. Нетрудно догадаться, что она разнообразна: богатая история, прекрасный климат и близость моря обязывают. Вот, к при-

Практичность Rapid объясняется во многом типом кузова: у лифтбека крышка багажника поднимается со стеклом. Но выглядит машина, как седан.

Биоослы на биоферме. Все как до нашей эры, при греках.



Хорватия не Норвегия. Но местами похоже.



С этих высот венецианцы, владевшие Хваром, отстреливались в XVI веке от турок. Не помогло.



Рыба на гриле, шпинат, картошка, долька лимона. Ничего лишнего.



Узкие улицы в центре Сплита непригодны для автомобильного движения. Глазеющим по сторонам туристам это только на руку.



ХОРВАТИЯ — ПРЕКРАСНЫЙ ЕВРОПЕЙСКИЙ КУРОРТ, ВЫГОДНО ОТЛИЧАЮЩИЙСЯ ПО СООТНОШЕНИЮ ЦЕНЫ И КАЧЕСТВА. ŠKODA RAPID — ЕВРОПЕЙСКИЙ АВТОМОБИЛЬ С ТЕМИ ЖЕ ДОСТОИНСТВАМИ.


меру, несколько позиций из меню одного из ресторанов в городе Сплит. Готовы? Поехали! Карпаччо из осьминога; маринованная рыба-меч с изюмом и кедровыми орешками; домашние макароны с вялеными томатами и цукини; ризотто с креветками в игристом вине; ризотто с чернилами каракатицы; кролик с чечевицей и картофельными кнедликами; салат из ягненка с розмарином; суп из цветной капусты с луком и овечьим сыром и твердой свиной грудинки с травами; телятина, фаршированная ветчиной, сыром, морковью и цукини; телячья вырезка с трюфельным соусом; кальмары-гриль; акула с бобами. А на десерт — ткнем в первое попавшееся — фрукты в горячей карамели с ванильным соусом и ассорти из мороженого.

Извините, наверное, стоило сразу предупредить, что читать меню хорватских ресторанов на голодный желудок не стоит.

В Хорватии свои визы, но пускают и по Шенгенской. А деньги — только местные, куны. Одна хорватская куна — примерно шесть рублей. То есть сильно дешевле евро. Опытные путешественники знают: страны, сохранившие национальную валюту, обычно отличаются более низким уровнем цен. Отлично этот тезис доказывает Чехия. И Хорватия тоже, раз мы говорим о ней.

Но есть у Хорватии преимущество нематериального характера, ценимое туристами из России. Хорватский язык похож на русский. Иногда — слишком: хорошо — это «добро», лето — «лето»; утро — «йутро», вокзал — «железничка станица», спасибо — «хвала», девять — «дзвет», город — «град». Только пишется латиницей. Не стоит, однако, думать, что все так понятно. «Куча», к вашему сведению, значит «дом» (вот к чему объявление о продаже куч), а «понос» — гордость. Фраза же «молим вас, рачун», произносят не со слезами на глазах, обращаясь к весельному «рачуну», а в ресторане, чтобы принесли счет, который, скорее всего, вас приятно удивит, потому что получили вы явно больше, чем заплатили. По российским меркам, конечно.

Строго говоря, то же и со ŠKODA Rapid, тест-драйв которого был проведен для российских журналистов в Хорватии. Это настоящая европейская машина. Она разработана одной из старейших автомобильных компаний в мире, а производится в России, на заводе в Калуге. Rapid отличается рекордным для компактного класса простором в салоне, самым большим багажником и «вневременным дизайном». Кроме того, он безопасный и экономичный.

Решение для тех, кто знает цену деньгам, не хочет переплачивать, но и не гонится за дешевизной. Однако главное — общий язык с этим автомобилем вы найдете с полуслова. 

Социализм с китайским лицом

текст: Сергей Шерстенников | фото: автора и ŠKODA

КАЖДУЮ ВЕСНУ В КИТАЕ ПРОХОДИТ МЕЖДУНАРОДНЫЙ АВТОСАЛОН, И ГОД ОТ ГОДА ЗНАЧЕНИЕ МЕРОПРИЯТИЯ РАСТЁТ. ЭТО НЕ ДЕЖУРНЫЕ СЛОВА, И ПОНЯТЬ ИНТЕРЕС ПРОИЗВОДИТЕЛЕЙ НЕСЛОЖНО. С 2009 ГОДА КИТАЙ, А НЕ США, ЯВЛЯЕТСЯ САМЫМ БОЛЬШИМ В МИРЕ РЫНКОМ ЛЕГКОВЫХ МАШИН.



В СОВЕТСКОМ Союзе

ходил такой анекдот: «В Китае открылась новая электростанция — сто тысяч китайцев катаются в шелковых трусах по эбонитовым горкам». Вроде бы никаких прямых оскорблений, только ирония, а все равно становилось понятно, где мы и где они.

Мы делали ракеты и перекрывали Енисей (пускай в песне Визбора об этом и пелось с иронией, так оно и было), а у них «на воду спустили рекордную по мощности подводную лодку — в движение ее приводят две тысячи гребцов». Одно число, и никакого умения.

Китайцы, надо сказать, и сами давали повод для насмешек. Чего стоила война с воробьями. В конце 1950-х партия и правительство решили, что воробьи наносят огромный вред урожаю, прежде всего склевывая посеянное в землю зерно. С пернатыми воевала вся страна, от детворы до стариков. Согласно газетным сообщениям, лишь в один день в одном городе, 13 декабря 1958 года в Шанхае, было уничтожено 194 432 воробья — посчитали, понятно, для отчетности. На той войне были свои герои: 16-летний паренек из провинции Юньнань уничтожил 20 000 птиц, разоряя гнезда. Воробьев стреляли, травили,

ловили в силки, но главный способ был такой: шуметь-греметь, не давая им сесть на землю. Когда на войну выходит все население, такое возможно. Птицы умирали в воздухе от сердечной недостаточности.

Первый урожай, посеянный и собранный после зачистки страны от воробьев, действительно порадовал. А потом наступил голод. Посевы сжирали вредители, расплодившиеся в отсутствие своих природных врагов. И тогда на миллионы считали погибших от голода китайцев. Восстановление поголовья воробьев стало новой государственной задачей.

Посадил китаец картошку, а на следующий день выкопал ее из земли обратно. Его спрашивают: «Ты зачем картошку выкопал?» А он отвечает: «Кусты, однако, осень хосися!»

Тоже из советского фольклора.

ОТ ВЕЛОСИПЕДА

Анекдоты про наших братьев по строительству коммунизма рассказывали не так давно: в 1970-е, а то и в начале 1980-х. В Китае дела тогда по-прежнему обстояли неважно. В то время как глава советской семьи, доктор или инженер, смело холил мечту купить «Запорожец», а если теща даст взаймы, так и «Жигули», чем черт не шутит, один раз живем, его китайский ровесник откладывал деньги на велосипед (даром жена мечтала о швейной машинке).



В СССР посмеивались над китайцами, не зная, что наш развитый социализм уже обречен, а реформы Дэн Сяопина, который пришел к власти ближе к московской Олимпиаде, кардинально изменят отношение мира к этой стране — как изменила к себе отношение послевоенная Япония.

Без Китая невозможно представить современный мир. Причем не в политическом смысле или каком еще, культурном например, а в сугубо материальном. От товаров Made in China трудно отказаться не только России, но даже Соединенным Штатам, которые вряд ли будут рассказывать, что некие злые силы развалили национальную промышленность. Все произошло само собой: производства, требующие малокавалифицированной рабочей силы, переехали в Китай. И конкурировать с некоторыми товарами просто невозможно: как убедить покупателя, что пластиковая бельевая прищепка, сделанная в Европе, не только в три раза дороже, но и во столько же раз лучше китайской?!

Само собой, что в Китай переехали и вредные предприятия. Даже над столицей страны, Пекином, регулярно висит смог, под чем понимается скопление в воздухе избыточного числа мелких твердых частиц.

Периодически видимость настолько плохая, что приходится закрывать автомобильные трассы и аэропорты. Уровень загрязнений превышает нормы в десятки раз. Те, кто помнит, какой была Москва, когда горели торфяники, представляет, о чем идет речь. Город накрывает удушливый туман.

Причина смога — выбросы промышленных предприятий, угольных электростанций и автомобилей. Условие — безветренная погода. Машины обещивают в Пекине около 40% вредных выбросов в атмосферу. Это, кстати, очень немного. В Москве, например, доля автотранспорта в загрязнении воздуха — 80-90%.

По данным Всемирной организации здравоохранения, в 2012 году от болезней, связанных с качеством воздуха, в мире погибло 7 млн человек. 40% из них жили в Китае.

ГОРОД КОНТРАСТОВ

Автосалон 2014 года проходил в Пекине. Следующий будет в Шанхае. Потом снова Пекин. Так они и чередуются.

Пекин, как говорили в «Бриллиантовой руке», город контрастов. Вы выходите с Пекинского моторшоу, где ведущие мировые производители показыва-

ют лучшее, что есть у них — тяга китайцев к роскоши известна от Парижа до Нью-Йорка, — а за забором вас встречает таксист-рикша. Он сидит на чем-то непонятном. Кузов сделан из велосипеда, садовой тележки и старой панцирной кровати. Привод педальный, но внизу просматривается электрический мотор и автомобильный аккумулятор. Гибрид, получается. В качестве дополнительного багажника — примотанный с помощью проволоки пластиковый ящик для овощей.

Может, рядовому жителю Пекина недоступен новый легковой автомобиль? Да, купить автомобиль жителю Пекина сложнее, чем москвичу. Средняя зарплата в Пекине — около \$700 в месяц. Это раза в полтора меньше, чем в Москве, но больше, чем в среднем по Липецкой области.

Но одних только денег и желания недостаточно, чтобы купить в Пекине новый автомобиль. С 2011 года для приобретения машины нужна лицензия. Квоты существуют во многих крупных городах. Где-то их распределяют через аукционы, в Пекине разыгрывают в лотерею. Заявку можно оставить через интернет. Планируемое к выдаче число разрешений для китайской столицы на 2014 год — 150 000. Прямо скажем, немного: в последний «вольный» год, 2010-й, на учет в Пекине было поставлено около 800 000 единиц техники.

Тот, кто продает машину или сдает в утиль, разрешение на новую получает автоматически. На обновление дается шесть месяцев. Пропустил срок — в общую очередь.

ДЕЛО СТАТУСА

Автомобиль в Китае — намного больше, чем средство передвижения. Это статус. Машину стремятся приобрести даже те, кому удобнее добираться на работу на метро, а других транспортных потребностей нет. «Без машины невесты не найти, девушка просто не выйдет из дома на свидание, если вы не встречаете ее на своей машине. Возможно, это давление со стороны ее родителей, считающих, что не бывает порядочных женихов без автомобиля», — приводит слова 24-летнего работника гостиницы английская газета The Guardian в аналитическом материале про феноменальный рост числа автомобилей в Китае.

В октябре 2012 года американские журналисты из медиагруппы Bloomberg поставили эксперимент. Одного человека посадили на складной велосипед — дорогой, за \$1750, но все равно кургузый. Двое других отважных экспериментаторов сели в Porsche

С 2000 ПО 2010 ГОД ПРОИЗВОДСТВО АВТОМОБИЛЕЙ В КИТАЕ ВЫРОСЛО С 2 ДО 18 МЛН ЕДИНИЦ. СВОИ ЗАВОДЫ ЗДЕСЬ ИМЕЮТ ВСЕ ГЛАВНЫЕ ИГРОКИ РЫНКА.



В одном из парков Пекина. Девушка специально нарядилась для фотосессии. Ее ровесницы в России тоже не ходят в кокошниках по улице.

Такое «такси недорого» встречает на выходе посетителей Пекинского автосалона.



Auto China 2014
2014 (第十三届) 北京国际汽车展览会



Небоскребы Шанхая. Бесконечная вереница груженных судов — неотъемлемая часть картины.



Удлинённый Yeti, спецверсия для местного рынка.



Китайская Octavia отличается от европейской чуть большим количеством хрома. Основа продаж — лифтбек. Универсалы, как и в России, здесь не жалуют.



Предприятие Shanghai-Volkswagen в Нингбо, в 150 км от Шанхая. Почти \$2 млрд инвестиций. Полный цикл, включая производство кузовных деталей. До 300 тыс. автомобилей в год. SKODA делает в Нингбо Octavia и Superb.

ŠKODA ПРИШЛА В КИТАЙ В 2007 ГОДУ И ПРОДАЛА ТОГДА 27 300 АВТОМОБИЛЕЙ. СЕЙЧАС ПОЧТИ СТОЛЬКО ЖЕ УХОДИТ ЗА МЕСЯЦ. В СТРАНЕ ОТКРЫТО БОЛЕЕ 500 ТОЧЕК ПРОДАЖ ŠKODA.

Panamera GTS, который стоит в Китае умопомрачительные \$348 000 (вдвое дороже, чем в России, что дает представление о размере налогов и сборов, которыми облагаются автомобили, собранные за пределами Китая). Задание было таким: преодолеть 10 км пути через центр в час пик. Велосипедисту потребовалась 31 минута, Porsche — 53. Не помогли ни 440 лошадиных сил, ни 4,4 секунды разгона до 100 км/ч.

Автомобиль должен не только ездить, сколько производить впечатление на окружающих. Западные исследователи с удивлением отмечают, что пекинские водители за рулем дорогих машин — особенно те, на которых висят номера серьезных государственных структур, — почему-то считают возможным проявлять неуважение к другим участникам движения. Ну не дикость?! Кто им давал такое право?!

У китайских потребителей специфический менталитет, а производители, помня о числе этих потребителей, не могут оставаться равнодушными к запросам и делают специальные модификации для самого большого рынка в мире.

На Пекинском автосалоне были представлены две новинки от ŠKODA, адаптированные для местного рынка. На Octavia просто чуть больше хрома, а Yeti переделан серьезнее. У него удлиненная на шесть сантиметров колесная база — для большего удобства пассажира второго ряда, хозяина, стало быть. Странно с точки зрения физиологии — китайцев при всем уважении трудно назвать очень рослой нацией, — но понятно с точки зрения психологии. Большой автомобиль должен подчеркивать положение человека в обществе. На уровне инстинкта внушать уважение. Ту же роль, кстати, выполняет фуражка с высокой тульей, головной убор офицеров: она делает своего обладателя более значимым. Некоторые исследователи идут дальше и говорят, что не зря акцент делается на размерах головы: у существа с большой головой развитый челюстной аппарат. Может загрызть на месте. Но мы отвлеклись.

Говорят, что для китайца автомобиль важнее собственного жилья — и в этом многие узнают соотечественников, которые в 90-х годах, выбирая между квартирой и престижной машиной, тогда они были сопоставимы по стоимости, выбирали транспортное средство. Оно и понятно: пожить можно и с родителями, а квартиру не возьмешь с собой покрасоваться.

Китайцы бережно относятся к автомобилям. На годовой машине можно обнаружить защитную заводскую пленку на стекле, закрывающем приборы.

Пленка уже начала загибаться по углам, ее хочется взять и оторвать, но, кажется, водитель скорее даст вырвать клочок волос из своей головы. Смешно. Но в какой, скажите, стране, народ хранил пульт от телевизоров и «видаков» в полиэтиленовых пакетиках, как будто собирался передать эту ценность по наследству в первоизданном виде? То-то и оно.

Парадокс заключается в том, что новый автомобиль все еще воспринимается как серьезное жизненное завоевание, а старые пора уничтожать принудительно.

В Пекине сегодня около 5,5 млн автомобилей. По решению властей, более 300 000 из них до конца года должны быть изъяты у владельцев и утилизированы. С выплатой компенсации, конечно. В целом по стране под программу подпадут более 5 млн машин, наиболее грязных с экологической точки зрения. Хочешь ездить — плати и пересаживайся на нормальный автомобиль.

Жизнь автовладельца в Пекине и других крупных городах полна ограничений: например, в столице пользоваться личным автомобилем можно через день, по принципу четности и нечетности номеров.

Ограничения наложены на машины из других регионов: в часы пик им нельзя въезжать дальше пятого пекинского кольца (пока их шесть). Таким образом отсекаются и «больно умные», те, кто захочет обойти закон, купив автомобиль на дядю из провинции Цинхай.

Впрочем, многочисленные запреты — только часть программы по улучшению дорожного движения. Не менее важная составляющая — собственно строительство дорог.

В 2000 году в стране было 16 000 км скоростных автодорог, сегодня их протяженность — около 85 000 км. То есть уже больше, чем в США. Впрочем, Штаты пока лидируют по показателю общей протяженности автодорожной сети.

Сравнивать с Россией не хочется: Китай по общей длине дорог выигрывает более чем в три раза и продолжает уходить в отрыв.

СВОИМИ РУКАМИ

«Мы за опору на собственные силы. Мы хотели бы получать помощь извне, но ставить себя в зависимость от нее мы не должны». Эта цитата принадлежит Мао Цзэдуну. Красную книжечку с мыслями «великого кормчего» сейчас предлагают как сувенир. Есть и на

В Шанхае, городе небоскребов, строительные леса по старинке делают из бамбука, а уличный фастфуд способен шокировать европейца одним лишь запахом.



русском языке. С продавцом надо обязательно торговаться. Нет единой государственной цены.

Это Мао призывал бороться с капиталистами и империалистами, а Дэн Сяопин, как китайский мудрец, понимал, что все относительно, и советовал не тратить время на споры, что такое социализм и что такое капитализм. Ему же принадлежат слова: «Неважно, какого цвета кошка. Если она может ловить мышей — это хорошая кошка».

Если под кошкой понимать китайскую экономику, то мышей она ловит исправно. Объем ВВП — третий в мире. Первое место — у США. Второе — коллективное, у Евросоюза. Третье — у Китая. Россия — на седьмом. Проблем у китайской экономики, конечно, тоже хватает: от маячащей экологической катастрофы и коррупции до постоянного снижения площадей, пригодных для ведения сельского хозяйства земли и старения населения.

Кстати, совет Мао опираться на собственные силы китайцы тоже чтут. 95% проданных в стране автомобилей сделано на территории страны. Такими правилами игры: хочешь продавать автомобили по конкурентоспособной цене, строй заводы, причем на паях с китайской стороной.

В 2013 году в Китае было продано 17,93 млн легковых автомобилей. Показатель США — 15,6 млн. Но важнее не разрыв, а динамика. Американский рынок куда более стабилен, а китайский постоянно растет. Неподготовленный читатель, скорее всего, предположит, что основную массу продаж делают китайские же марки, и будет в корне неправ.

Вершину рейтинга возглавляет немецкий бренд Volkswagen. В прошлом году он произвел и реализовал на территории страны 2,4 млн автомобилей.

Первая «чисто китайская марка» появляется только на десятом месте, продав немногим более 0,5 млн единиц техники.

Место ŠKODA в рейтинге 19-е. И это очень достойный результат, потому что биться на рынке приходится со всеми гигантами мировой автоиндустрии, которые думают о будущем. Безусловно, темпы роста китайского рынка замедлятся, результата «плюс 34,6 процента», который был зафиксирован по результатам 2009 года, никто не ждет, прежде всего сами власти Китая, но на 5–7 «годовых» рассчитывать можно. Это в больших городах от автомобилей некуда деваться, сельское население живет не так богато и ждет своего часа.

В 2013 году ŠKODA реализовала в Китае 227 000 автомобилей. Этот рынок стал для чешской марки главным в мире, а в сферу ее интересов, напомним, входит более 100 стран.

Показательно, что суммарный результат продаж в Германии (второе место по итогам за 2013 год) и России (третье) немного, но все же уступает одному только Китаю.

К 2018 году ŠKODA планирует продавать по всему миру не менее 1,5 млн автомобилей в год, и треть от их числа придется на Китай.

Реализовывать по полмиллиона автомобилей в год на одном рынке — таких серьезных задач компания перед собой еще не ставила. Но не стоит забывать историю успеха ŠKODA в Китае. Продажи и производство начались в 2007 году с одной модели — Octavia, а сегодня на трех заводах налажен выпуск по полному циклу почти всего модельного ряда: Fabia, Rapid, Rapid Spaceback, Octavia, Yeti и Superb. За семь лет ŠKODA произвела в Китае более миллиона машин, и это только начало.

Но и страна, по большому счету, только встала на путь автомобилизации. Показатель числа легковых машин на 1000 человек пока еще вчетверо ниже, чем в России. Мы, впрочем, тоже серьезно отстаем от развитых стран.



Тенденции

ТЕХНИКА РЕШЕНИЯ ПРАКТИКА



**Рассчитать маршрут,
показать кино,
облегчить парковку...
Все возможности
современных
головных устройств. 52**

КОМПЕТЕНТНОЕ МНЕНИЕ
Технические специалисты отвечают
на вопросы читателей. **58**

Все́му голова

текст: **Юрий Урюков (Авто@Mail.ru)** | иллюстрации: **ŠKODA**

УСТРОЙСТВА, С ПОМОЩЬЮ КОТОРЫХ МЫ СЛУШАЕМ МУЗЫКУ В АВТОМОБИЛЕ, МНОГИЕ ПО СТАРОЙ ПАМЯТИ НАЗЫВАЮТ МАГНИТОЛАМИ. ЭТО, КОНЕЧНО, НЕ СОВСЕМ ВЕРНО. ЗАПИСИ НА МАГНИТНЫХ НОСИТЕЛЯХ, КАССЕТАХ СОВРЕМЕННЫЕ СИСТЕМЫ ВОСПРОИЗВОДИТЬ НЕ УМЕЮТ. ЗАТО ОБЛАДАЮТ МАССОЙ ДРУГИХ ДОСТОИНСТВ.

А **ВЕДЬ** были времена, когда радио в автомобиле считалось баловством, а магнитофон — почти роскошью. Как сегодня называть устройства, с помощью которых мы слушаем любимые радиостанции, воспроизводим музыку с дисков и флешек, смотрим кино и прокладываем маршруты, уже не совсем понятно — это какие-то мультимедийно-радионавигационные информационно-развлекательные бортовые комплексы. Только самые вездливые пользователи находят время разобраться со всеми доступными функциями. С другой стороны, запас карман не тянет. Заложена в устройство возможность изменять степень увеличения громкости звука при росте скорости — хорошо, а будете вы пользоваться этой настройкой, решать вам. Мультимедийные комплексы, предлагаемые сегодня ŠKODA, очень разнообразны: есть и простые, и сложные. Большинство покупателей довольствуется тем устройством, что идет в стандартной комплектации. Но, может, есть смысл присмотреться к си-

стемам подороже? Конечно, денег жалко, но не стоит забывать, что многие из нас пользуются аудиосистемой в автомобиле намного чаще, чем включают дома телевизор или музыкальный центр.

А штатное устройство, предлагаемое производителем автомобиля, всегда лучше тех, что выпускают сторонние компании. Попробуем доказать.

Штатная система гарантированно сочетается со всей бортовой электроникой и может взаимодействовать с дополнительным оборудованием: например, схема препятствий, выявленных парктроником, выводится на центральный дисплей; с помощью того же дисплея можно запрограммировать предпусковой подогреватель.

Штатная система имеет заводскую гарантию (и никто никогда не скажет про «неправильную установку»). Штатная система практически не интересует воров (как минимум потому, что подходит к ограниченному числу автомобилей и защищена кодом). Штатная система приглушит звук, когда вы включите заднюю передачу. Штатная система управляется с многофункционального руля. Наконец, штатная система идеально вписывается в интерьер салона. Мы ведь говорим о прекрасном? Так что не будем сбрасывать со счетов и этот аргумент.

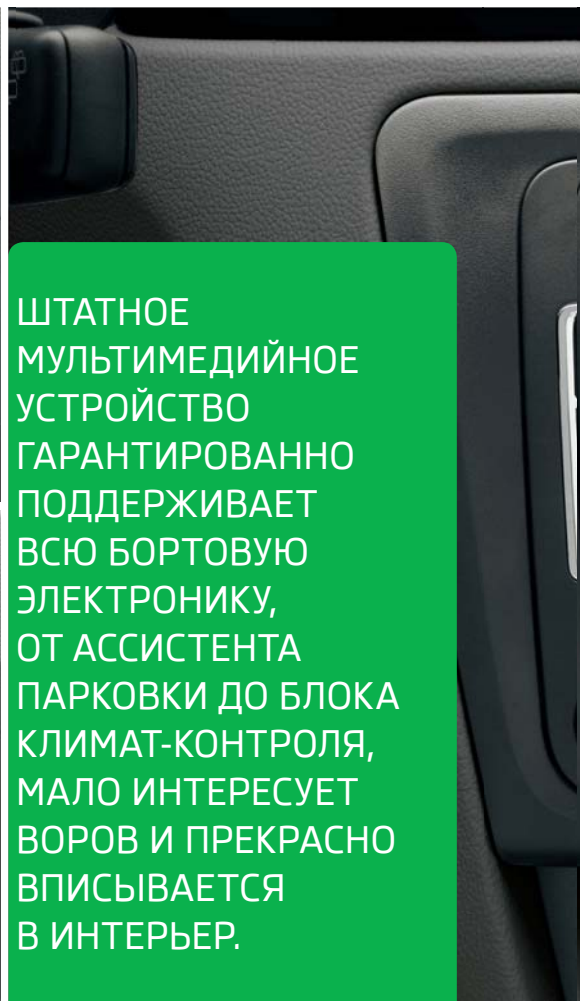




Blues — единственная система формата 1DIN в линейке ŠKODA. Но все необходимое в ней уже есть.



Swing — самое популярное головное устройство среди покупателей.



ШТАТНОЕ МУЛЬТИМЕДИЙНОЕ УСТРОЙСТВО ГАРАНТИРОВАННО ПОДДЕРЖИВАЕТ ВСЮ БОРТОВУЮ ЭЛЕКТРОНИКУ, ОТ АССИСТЕНТА ПАРКОВКИ ДО БЛОКА КЛИМАТ-КОНТРОЛЯ, МАЛО ИНТЕРЕСУЕТ ВОРОВ И ПРЕКРАСНО ВПИСЫВАЕТСЯ В ИНТЕРЬЕР.

ГАРМОНИЧНЫЙ BLUES

Blues — это начальная мультимедийная система ŠKODA, которая устанавливается на модели Roomster и Rapid.

Впрочем, начальная система — не значит примитивная. У Blues двойной тюнер, что обеспечивает высокую чувствительность и устойчивость к помехам при приеме радиосигнала, а показания монохромного дисплея отлично читаются даже в солнечную погоду. Система управления настолько логична и проста, что открывать инструкцию в большинстве случаев нет необходимости (немецкий подход к функциональности).

Помимо радиоприемника Blues имеет CD-привод с поддержкой файлов формата mp3 (что открывает доступ в мир многочасовых аудиокниг).

В модели Rapid возможности системы расширены за счет опционального разъема USB: закачал нужные аудиофайлы через компьютер на флешку — послушал в машине. Быстро, удобно, современно. И можно забыть про диски.

USB-порт удобно использовать и для подзарядки различных устройств (от телефонов до компактных камер).

Blues комплектуется четырьмя динамиками, стало быть, вы всегда настроите звук так, чтобы всем в салоне автомобиля было комфортно слушать музыку и разговаривать.

Кроме того, Blues умеет работать с радиотекстом (RDS): некоторые радиостанции передают в эфир строкой название композиции, имя исполнителя, курс валют или прогноз погоды. Знакома Blues и система дорожных сообщений (TP): когда она активирована, проигрывание диска на время прервется, если в эфире звучит информация о пробках.

ПРАКТИЧНЫЙ SWING

Это головное устройство подойдет тем, кто хочет получить больше мультимедийных возможностей без существенной переплаты. Для большинства покупателей именно Swing станет золотой серединой, что и подтверждается статистикой продаж. На данный момент это самая распространенная «голова» в линейке ŠKODA. Она устанавливается на Rapid, Roomster, Octavia, Yeti и Superb. Иными словами, Swing можно обнаружить прак-

тически на любой машине: и компактной, и солидной.

С виду Swing очень походит на Blues (разве что размер больше — 2DIN) и обладает схожим набором качеств. Но при этом имеет несколько важных преимуществ. К примеру, добавляется дополнительный источник музыки для продвинутых пользователей — слот под SD-карты (в последней версии, устанавливаемой на Octavia).

Кроме того, последнее поколение Swing можно дооснастить модулем Bluetooth для связи с внешним устройством, например телефоном или плеером, а также специальным отсеком Phone Box — площадкой-боксом перед рычагом коробки передач для хранения мобильного. И не только хранения. Всем знакома неприятная ситуация, когда на дороге вдруг слабеет сигнал сотовой связи — такковы особенности местности или вы въехали в тоннель. Phone Box выступает беспроводным посредником между антенной телефона и автомобильной антенной, что позволяет поднять уровень сигнала примерно на 20%. В итоге связь становится стабильнее, батарейка телефона раз-



Amundsen, младшая радионавигационная система, знает как российские, так и европейские дороги.

рягается меньше, в салоне автомобиля уменьшается уровень электромагнитного фона (телефону не требуется «напрягаться»), чтобы общаться с ближайшей вышкой связи).

Phone Vox отвечает только за усиление сигнала: связь телефона с аудиосистемой, позволяющей говорить в режиме «свободные руки», осуществляется стандартным образом — по каналу Bluetooth.

Если ваш автомобиль оснащен системой помощи при парковке, на дисплее Swing будут отображаться обнаруженные препятствия (расстояние до них и локализация). Вместе со звуковой сигнализацией это позволяет быстрее, точнее и безопаснее припарковать автомобиль.

Кроме того, цветной сенсорный экран самой последней версии Swing, устанавливаемый на Octavia, используется для настройки режимов работы различных систем автомобиля: стеклоподъемников, центрального замка, фар и т.д.

Новый Swing более не имеет привода компакт-дисков. Грустно, но приходится признать: век компакт-дисков оказался короче, чем век компакт-кассет.

ПРОДВИНУТЫЙ VOLERO

Volero — весьма серьезное устройство. Минимум восемь динамиков. Вещь для тех, кто понимает. И готов платить за расширенные возможности. Volero предлагается покупателям Octavia, Yeti и Superb.

Это головное устройство имеет яркий цветной дисплей, реагирующий на прикосновения. Внутри у него есть CD-чейнджер на шесть дисков. А снаружи (в качестве опции) — разъем Media-In для подключения внешних музыкальных устройств. Например, плееров или смартфонов Apple: в этом случае управлять ими можно будет прямо со штатного экрана.

Справедливости ради надо сказать, что универсальный разъем можно заказать и для некоторых версий Swing — подробнее вам расскажут у официальных дилеров ŠKODA.

На новую Octavia устанавливается модернизированная версия Volero, которая разделена на два модуля. На центральной консоли — дисплей и входы AUX и USB. В бардачке — привод для CD (на один диск) и слот для SD-карт.

Также на новом поколении Volero появился улучшенный TFT-экран с раз-

решением 400x240 пикселей, способный понимать не только касания, но и жесты. При приближении руки к экрану на нем автоматически появится дополнительное контекстное меню. Отличное решение — в режиме просмотра водителю ничего не мешает, а при необходимости виртуальные кнопки без промедления появляются на дисплее. Научили систему и распознавать различные графические файлы: владелец может видеть на экране обложки прослушиваемых альбомов, если эта информация, конечно, записана на носителе.

Само собой, подсоединение внешних устройств по Bluetooth тоже предусмотрено. Кстати, беспроводная связь стала еще лучше: канал отличается повышенной устойчивостью к помехам, да к тому же система позволяет проводить даже телефонные конференции, связывая вместе звонки разным абонентам. Причем на дисплей будут выводиться и фотографии ваших контактов, если в записной книжке к ним присоединены изображения. Еще один важный момент: Volero может одновременно держать в памяти настройки десяти телефонов. Иными словами, даже если автомобиль исполь-



Что может Columbus на ŠKODA Octavia.

- 01. Найти объект на местности.
- 02. Показать расход топлива в разных режимах.
- 03. Работать с семью источниками записи.
- 04. Демонстрировать фотографии.
- 05. Визуализировать распределение звука по салону.
- 06. Облегчить парковку.
- 07. Проиграть видео.
- 08. Соединиться с мобильным телефоном.

зуют по очереди несколько человек, то им не придется каждый раз проходить процедуру привязки «трубки» к системе.

Неудивительно, что Volego выдает мощный и чистый звук. К тому же при желании его можно улучшить путем установки акустической системы с сабвуфером, расширенным эквалайзером и объемным звучанием от знаменитой немецкой фирмы Canton, выпускающей Hi-Fi-аппаратуру. Также в списке опций значится совместимость с устройствами фирмы Apple. Их можно подключать к бортовой системе посредством специального кабеля (имеется в линейке оригинальных аксессуаров ŠKODA) к разъему Media-In и управлять прямо с централь-

ного дисплея. Удобно и от дороги меньше отвлекаешься.

Кстати, ради дополнительного комфорта есть резон заказать упомянутое выше устройство Phone Vox, а для максимальной безопасности — дополнить Volego модулем голосового управления. В таком случае, к примеру, набор номера или настройка навигации будут происходить в буквальном смысле без помощи рук.

Volego последнего поколения способно принимать цифровой сигнал DAB-радиостанций. Этот продвинутый формат передачи сигнала распространен в Европе, но, возможно, со временем получит популярность в России.

FM-диапазон в СССР тоже был свободен — «наши люди» пользовались УКВ. Можно ли такое представить сегодня?

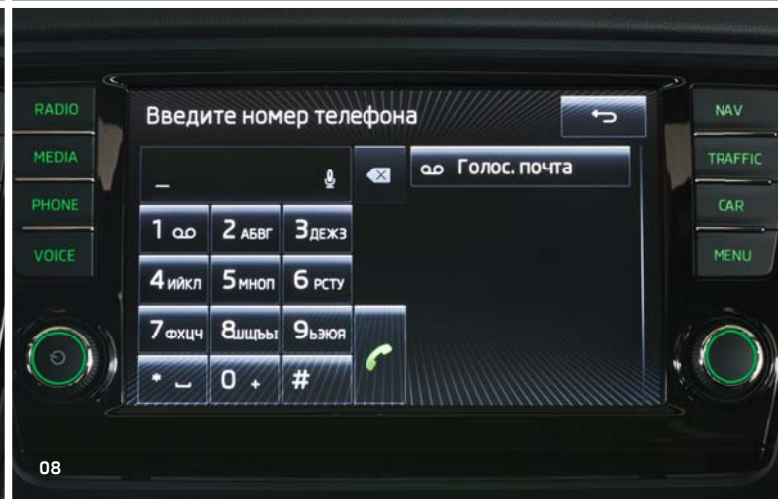
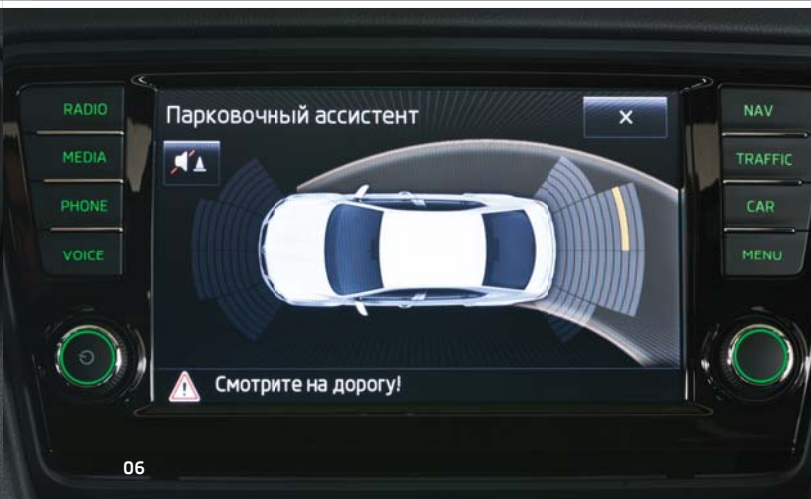
ВСЕЗНАЮЩИЙ AMUNDSEN

В свое время Amundsen произвел маленькую революцию в сегменте доступных автомобилей. Спросите: не много ли чести для обычной «головы»? И правда, внешне она мало чем отличает-

ся от прочих мультимедийных установок ŠKODA. Но в этом как раз и состоит фокус. Обычное с виду устройство обладает максимальной функциональностью. Главное состоит в том, что здесь есть настоящая навигационная система с картами 2,5D, голосовым ведением по маршруту, множеством «точек интереса» (заправки, рестораны, отели и т.д.), рекомендацией полосы движения... И все это по относительно доступной цене.

Понятно, что купить съемный навигатор можно еще дешевле, но он хуже как минимум по двум параметрам. Первое: стороннее устройство не связано с системами автомобиля, а потому не сделает звук радио тише, чтобы сообщить о необходимости повернуть, и теряться в тоннеле, потеряв сигнал от спутника, в то время как штатное устройство знает, сколько и в каком направлении проехал автомобиль.

Второе: даже самый простенький прибор на присоске под стеклом требует демонтажа, когда вы оставляете машину. Пускай и стоит оно, как бак бензина, мало кто хочет увидеть по возвращении разбитое окно. Про то, что неори-



гинальный навигатор ухудшает обзор, и говорить не стоит.

Само собой, штатный электронный штурман выполняет все музыкальные функции головного устройства: читает компакт-диски, USB-флешки, SD-карты (на Octavia целых два слота для карт).

Устанавливаемый на Octavia Amundsen унифицирован с Bolero, но имеет ряд существенных отличий. Уже в базе для этой системы идет Bluetooth-модуль, который позволяет передавать по беспроводной связи, к примеру, музыкальные файлы с вашего телефона.

ТОПОВЫЙ COLUMBUS

Вот мы и добрались до мультимедийной вершины линейки ŠKODA. Columbus — система, в которой нашли отражение самые современные технологии. Устройство недешевое, но сделано по принципу, который впервые озвучил Оскар Уайльд: «У меня непритязательный вкус — мне вполне достаточно самого лучшего».

Например, Columbus на Octavia поддерживает 27 видов аудиофайлов (включая любимый аудиофилами

громоздкий, но качественный флас), а Columbus на Superb может быть дополнен ТВ-тюнером.

Columbus проигрывает DVD, а последнее поколение умеет работать с видеоданными на SD-картах и USB-флешках, а также показывать фотографии, благо большинство современных камер работает именно с SD-картами.

Само собой, Columbus имеет и встроенную навигационную систему с картами 3D (включая реалистичные модели зданий в крупных городах) и кучей всевозможной полезной «водительской» информации вроде данных о знаках с ограничением скорости (доступна в Европе).

И вновь отдельно скажем об Octavia, первой из моделей ŠKODA получившей Columbus нового поколения. От прежней версии он отличается главным образом качеством исполнения. Головное устройство научили понимать язык жестов (можно давать команды щипками пальцев, как на продвинутых смартфонах), а также снабдили рядом улучшений. Цветной экран стал крупнее и четче. Он имеет разрешение 800x480

пикселей. Дополнительный модуль Columbus, расположенный в бардачке, обеспечивает чтение двух SD-карт, DVD, CD. На центральной консоли — разъемы USB и AUX.

Внутренняя память устройства предназначена как для хранения навигационных данных (карт), так и для файлов пользователя (видео и аудио). Под медиатеку отдано около 12 Гб пространства, причем записанные файлы (до 3000) каталогизируются на основе ID3-тегов, что облегчает потом поиск нужной музыкальной композиции по жанру, названию исполнителя или альбома.

Наконец, Columbus изначально рассчитан на тесную связь с продукцией Apple и голосовое общение с владельцем.

Убедиться в преимуществах штатной навигации поможет такой пример. Система, получив данные о том, что топливо в баке подходит к концу, не только предложит вам заправиться и укажет кратчайший путь к ближайшей АЗС, но и способна выбрать среди заправок ту, что относится к предпочитаемой вами сети.

До чтения мыслей водителя остался один шаг.

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.

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

В дальней дороге загорелся значок низкого уровня масла в двигателе. Как быть в такой ситуации? Можно ли продолжать движение? Если да, то как долго? Или же масло надо сразу долить? Тогда обязательно ли использовать тот сорт, на котором работает мотор сейчас?

Прежде всего надо уточнить, какая из «масленок» загорелась в комбинации приборов. Красная — знак аварийного падения давления масла в системе; требуется немедленная остановка двигателя. Желтая «масленка» говорит о том, что уровень масла упал до критического, и пускай давление в системе смазки пока еще нормальное, вполне вероятно, что на критических режимах двигатель может испытывать масляное голодание. По этой причине бортовой компьютер может уменьшить максимальные обороты.

Увидев сигнал низкого уровня масла, водитель должен остановить автомобиль в ближайшем удобном месте (не на автомагистрали, но и не откладывая дело на потом), выключить двигатель и спустя минут десять после того, как масло стечет в картер, проверить уровень с помощью щупа, чтобы понять, о какой недостатке масла идет речь и есть ли она вообще (датчик может ошибиться).

Если уровень действительно близок к минимальному, требуется долить масла. В идеале — точного такого же, какое было залито на станции официального дилера при последнем техническом обслуживании. Лучше всего при ТО сразу купить литровую упаковку масла «на долив». Если вы не знаете, какое масло было залито, посмотрите, нет ли ярлычка под капотом с указанием типа масла (та же информация должна быть в сервисной книжке).

Тип допустимого к применению масла (без указания конкретных производителей) указан и в инструкции.

В случае, когда масла «как было» под рукой нет, можно купить в ближайшем заслуживающем доверия месте (например, известной сетевой АЗС) масло со спецификацией ACEA A3/B4 или API SN/SM для бензиновых двигателей и ACEA C3 или API CJ-4 для дизелей. Эти данные всегда

указываются на этикетках. Само собой, показатели вязкости (например, 0W-30) также должны совпадать.

В случае, когда вы используете масло, «похожее на то, что было», не рекомендуется доливать более 0,5 литра — в большинстве случаев этого хватит для того, чтобы проехать несколько сотен километров.

Кстати, напомним, что расход масла более 0,5 литра на 1000 км — повод заехать для диагностики двигателя к дилеру.

Обратил внимание, что в жару из моей машины на дорогу начинает капать жидкость. При этом все системы вроде бы в норме. Что это может быть?

Нет причин для паники. Скорее всего, вы наблюдаете всего лишь конденсат, который образуется при работе системы кондиционирования и выводится наружу через дренажное отверстие. Это штатная ситуация, и к поломкам капающая на асфальт вода отношения не имеет.

Имеет ли смысл ставить турботаймер на наддувные двигатели ŠKODA серии TSI?

Пустая трата денег. Современные двигатели ŠKODA с турбонаддувом имеют функцию автоматического охлаждения нагнетателя, в том числе и после выключения зажигания, так что останавливать двигатель с задержкой, дав ему поработать на холостых оборотах минуту-другую, смысла не имеет. Кроме того, кустарное подключение сторонних устройств сопряжено с большим риском. Можно повредить бортовую электронику, лишившись права на гарантийный ремонт по факту несанкционированного вмешательства в конструкцию.

Можно ли отключить омыватели фар? Мне кажется, что система расходует слишком много жидкости.

Частота срабатывания омывателей фар определяется бортовым компьютером. В принципе, ее можно уменьшить (за дополнительную плату дилер возьмется изменить настройки), но прежде чем экономить на омывающей жидкости, по-

думайте, стоит ли. Ведь речь идет о вашей же безопасности: чем чище фары, тем лучше видна дорога. А грязные ксенон-овые фары не только плохо светят, но хуже того — начинают слепить встречных водителей.

Как правильно поднимать машину на домкрате для замены колеса? Есть ли какие-то тонкости?

Процесс замены колеса подробно описан в инструкции по эксплуатации вашего автомобиля. Напомним основные моменты. Перед тем как начать работу, выключите двигатель, установите рычаг коробки в «паркинг» (на автомате) или включите первую передачу (на механике). Затяните «ручник».

Перед установкой домкрата и подъемом машины убедитесь, что вы высадили пассажиров, отсоединили прицеп и закрыли все двери.

Штатный домкрат устанавливается в специальные места под порогами (обычно они отмечены стрелками, выштампованными на кузове). При использовании другого домкрата (например, подкатного) рекомендуется установить толстую резиновую прокладку, чтобы не повредить ребро жесткости (то самое, за которое зацепляется штатный домкрат).

Если вы поднимаете машину на скользкой поверхности, на льду, на снегу, на сырой траве, очень желательно положить под домкрат резиновый коврик (например, из салона).

Ослаблять болты или гайки на колесе необходимо заранее, еще до подъема машины. Сначала строньте «секретку», потом остальной крепеж. Помните, что после замены колеса притягивать его надо крест-накрест, чтобы избежать перекоса в установке и дисбаланса. Окончательную протяжку сделайте после того, как автомобиль опустится на землю.

И последнее: нельзя поднимать автомобиль одним домкратом для замены сразу двух колес, что практикуется в некоторых шиномонтажных мастерских. Это и небезопасно, и вредно сказывается на состоянии кузова.

СТИЛЬ ЖИЗНИ

ИСТОРИЯ СПОРТ КУЛЬТУРА

Чешская, народная.
История прототипа ŠKODA Sagitta. 74

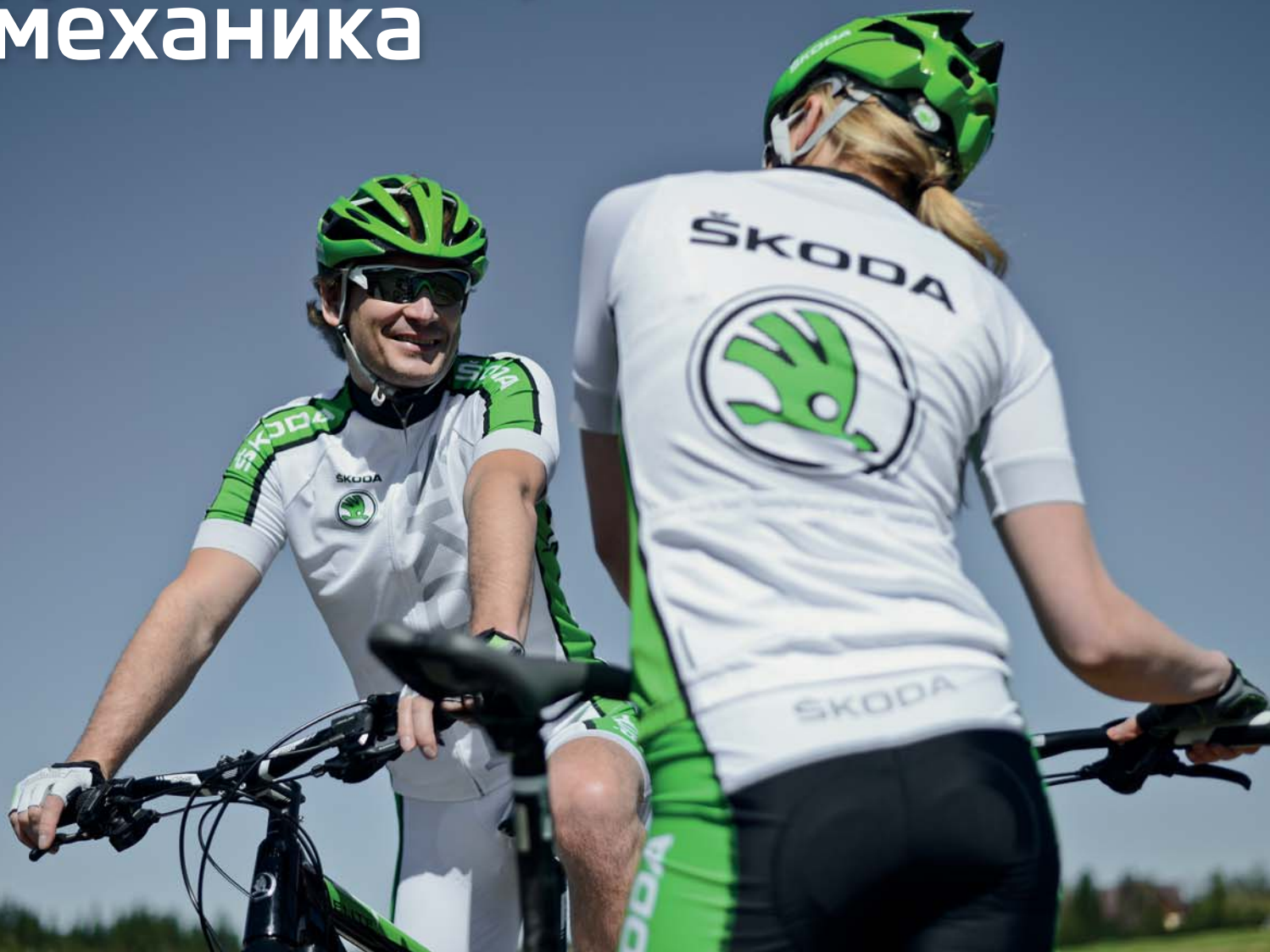


ПО СЕЗОНУ
Коллекция велосипедов ŠKODA
2014 года. **60**

СДЕЛАНО В ЧЕХИИ
Гордость Праги: кубизм
в архитектуре. **68**

ПОПРОБУЙ САМ
Готовим яблочный штрудель. **84**

Две педали, механика



текст: **Иван Катков** | фото: **ŠKODA**

ИСТОРИЯ ŠKODA НАЧАЛАСЬ В КОНЦЕ XIX ВЕКА С ВЫПУСКА ВЕЛОСИПЕДОВ. И ХОТЯ СЕГОДНЯ МАРКА ИЗВЕСТНА ВСЕМУ МИРУ СВОИМИ АВТОМОБИЛЯМИ, ОНА ПО-ПРЕЖНЕМУ ПРЕДЛАГАЕТ ДВУХКОЛЁСНУЮ ТЕХНИКУ, СДЕЛАННУЮ В СОТРУДНИЧЕСТВЕ С ВЕДУЩИМИ ЭКСПЕРТАМИ.



ŠKODA MTB 27 ELITE

Маунтинбайк (горный велосипед) с колесами размером 27,5".
Профессиональная модель.
Карбоновая рама. Дисковые гидравлические тормоза. Спереди — регулируемые амортизаторы с возможностью блокировки.
Педали не входят в комплект поставки, подбираются индивидуально.
Предлагается в размере 17,5" (M).
Масса — 10,5 кг.
Количество скоростей — 20.
Цена — 93 760 руб.*



ŠKODA ROAD

Шоссейный велосипед.
Профессиональная модель.
Ультралегкая алюминиевая рама.
Педали не входят в комплект поставки, подбираются индивидуально. Предлагается в двух размерах — 540 мм (M), 560 мм (L).
Масса — 8,5 кг.
Количество скоростей — 20.
Цена — 70 314 руб.*



ŠKODA MTB 29+

Маунтинбайк (горный велосипед) с колесами размером 29".
 Профессиональная модель.
 Ультралегкая алюминиевая рама.
 Исключительная маневренность.
 Дисковые гидравлические тормоза.
 Спереди — регулируемые амортизаторы с возможностью блокировки. Педали не входят в комплект поставки, подбираются индивидуально. Предлагается в трех размерах — 17,5", 19" и 21" (M, L и XL).
 Масса — 11,5 кг.
 Количество скоростей — 20.
 Цена — 79 692 руб.*



ŠKODA MTB 27+

Маунтинбайк (горный велосипед) с колесами размером 27,5".
 Профессиональная модель. Отлично чувствует себя на любой пересеченной местности. Ультралегкая алюминиевая рама. Дисковые гидравлические тормоза.
 Спереди — регулируемые амортизаторы с возможностью блокировки. Педали не входят в комплект поставки, подбираются индивидуально. Предлагается в двух размерах — 15,5" и 17,5" (S и M).
 Масса — 11,4 кг.
 Количество скоростей — 20.
 Цена — 79 692 руб.*



* Актуальные розничные цены уточняйте у дилеров ŠKODA.

ŠKODA MTB 29

Маунтинбайк (горный велосипед) с колесами размером 29". Модель для продвинутых любителей. Алюминиевая рама. Дисковые гидравлические тормоза. Регулируемые амортизаторы спереди. Предлагается в двух размерах — 16" и 20" (S и L). Масса — 14,3 кг. Количество скоростей — 27. Цена — 46 868 руб.*



ŠKODA MTB 27

Маунтинбайк (горный велосипед) с колесами размером 27". Модель для продвинутых любителей. Алюминиевая рама. Дисковые гидравлические тормоза. Регулируемые амортизаторы спереди. Предлагается в двух размерах — 16" и 18" (S и M). Масса — 14,1 кг. Количество скоростей — 27. Цена — 46 868 руб.*



ŠKODA MTB LADY

Маунтинбайк (горный велосипед) с колесами размером 27,5". Модель для девушек. Низкая алюминиевая рама. Дисковые гидравлические тормоза. Регулируемые амортизаторы спереди. Предлагается в двух размерах — 16" и 18" (S и M). Масса — 14,1 кг. Количество скоростей — 27. Цена — 46 868 руб.*



ŠKODA CROSS

Универсальный велосипед. Хорош и на асфальте, и на проселке. Алюминиевая рама, эргономичные руль и седло позволяют кататься на велосипеде часами, не ощущая усталости и болей в спине. Регулируемые амортизаторы спереди. Предлагается в трех размерах — 16,5", 19" и 21" (S, L и XL). Масса — 13,5 кг. Количество скоростей — 27. Цена — 32 800 руб.*



* Актуальные розничные цены уточняйте у дилеров ŠKODA.

ŠKODA RACING 24

Велосипед для подростков. Изогнутая алюминиевая рама говорит о том, что такой велосипед можно смело покупать «на вырост»: верхняя труба не будет мешать ребенку. Переключатели скоростей рассчитаны на детские ладони, а амортизаторы отрабатывают неровности трассы даже под совсем легкими ездоками. Предлагается в размере 13".
 Масса — 12,2 кг.
 Количество скоростей — 21.
 Цена — 16 388 руб.*



ŠKODA RACING 20

Детский велосипед с переключением скоростей и тормозами на обоих колесах. Изогнутая алюминиевая рама позволяет покупать такой велосипед «на вырост». Простая и надежная конструкция. Предлагается в размере 11".
 Масса — 9,8 кг.
 Количество скоростей — 6.
 Цена — 14 044 руб.*



ŠKODA KID

Самая первая ŠKODA в чьей-то жизни. Легкий, безопасный, яркий велосипед с «тренировочными» дополнительными колесами: родители снимут «подпорки», как только ребенок полностью освоится за рулем. Даже у самого маленького в коллекции велосипеда ŠKODA рама сделана из алюминия, а тормоза — от Shimano. Масса — 9,4 кг. Количество скоростей — 1. Цена — 15 288 руб.*



* Актуальные розничные цены уточняйте у дилеров ŠKODA.



Архитектор-кубист продумывал проект до последнего крючка. Интерьер Cafe Orient.

nolifebeforecoffee

Sheep'R'Us

Архитектура в кубе

текст: **Антон Ширяев** (Прага)

В МИРОВОЙ АРХИТЕКТУРЕ СУЩЕСТВУЕТ СТИЛЬ, НЕМЫСЛИМЫЙ БЕЗ ПРИСТАВКИ «ЧЕШСКИЙ». ЭТО КУБИЗМ. ЧЕШСКИЙ КУБИЗМ — УНИКАЛЬНОЕ НАПРАВЛЕНИЕ, ЗАРОДИВШЕЕСЯ В ПРАГЕ В НАЧАЛЕ XX ВЕКА. ПИКАССО ТВОРИЛ НА ХОЛСТЕ, ДЛЯ ЧЕШСКИХ АВАНГАРДИСТОВ ХОЛСТОМ СТАЛ ГОРОДСКОЙ ЛАНДШАФТ.

Илья Шубик



«Черная Богоматерь».



Люстра в Cafe Orient.

ПРАГУ нередко называют музеем архитектуры. Ее историческое развитие и отчасти провинциальность позволили сохраниться в первоизданном виде почти всем стилям архитектуры, начиная с романского. Объяснение тому простое: в Праге никогда не было амбициозных правителей, стремившихся увековечить память о своей эпохе за счет наследия прошлого. Так что наряду с ренессансом, готикой и доминирующим барокко в столице современной Чешской республики можно найти и уникальное наследие кубистов.

Ради одной этой «вишенки на торте» в город приезжают знатоки.

НОВЫЙ ВЗГЛЯД НА ВЕЩИ

Немного истории. Кубизм зародился во Франции как модернистское течение в изобразительном искусстве. «Кубистами» в 1908 году назвал группу французских художников, изображавших предметный мир в виде комбинации геометрических тел или фигур, критик Луи Восель. Назвал в шутку, а прижилось. Стоит заметить, что в кубизме акцент сделан вовсе не на кубы или квадраты, а на цилиндры, сферы и конусы, на которые можно разбить любой наблюдаемый объект.

КУБИЗМ В ПРАЖСКОЙ АРХИТЕКТУРЕ ВЫЗЫВАЛ СЕРЬЁЗНОЕ НЕПРИЯТИЕ СОВРЕМЕННОКОВ. СЕГОДНЯ РАДИ НЕСКОЛЬКИХ ЗДАНИЙ НАЧАЛА XX ВЕКА ЗНАТОКИ ПРИЕЗЖАЮТ В ГОРОД.

Естественно, что кубизм возник в Праге не на ровном месте. Почва для его появления готовилась не только во Франции, но и в Вене, где в Академии изобразительных искусств в конце XIX века появился новый профессор — Отто Вагнер. Говорят, учитель славен учениками. У Вагнера ими были Йозеф Плечник, Йозеф Хофманн, Павел Янак, Адольф Лоос, Ян Котера и многие другие, изменившие образ европейских городов в начале XX века в духе модерна.

Котера впоследствии прославился не только как архитектор, но и как преподаватель. Первый сто процентно кубистский дом в Праге, «У Черной Богоматери», был построен как раз учеником Котеры.

Расположенный недалеко от знаменитой Пороховой башни дом получил название в честь фигуры Богоматери, перенесенной на новое строение со здания, что стояло здесь ранее. Черную Богоматерь обычно связывают с орденом Тамплиеров, которые вывозили скульптуры во время крестовых походов из стран Ближнего Востока (когда-то давно на этом месте находился Пражский монастырь тамплиеров).

Черная Богоматерь — покровительница плодородия во всех его проявлениях. Говорят, что она исцеляет от бесплодия. В Центральной Европе таких статуй пересчитать по пальцам, а в Западной самые известные — Лоретская в Италии и Монсерратская в Каталонии, куда стоят очереди паломников. В Праге очередей нет, но и подобраться к Богоматери непросто: она находится на уровне второго этажа. Впрочем, есть возможность пошептать с балкона.

Автор проекта Йозеф Гочар, в будущем — академик, ректор Академии прикладного искусства, взялся за строительство в 1911 году, будучи молодым (ему шел 31-й год) и не признающим классических границ и рамок архитектором.

На втором этаже дома Гочар обустроил Grand Cafe Orient, где сам продумал каждую деталь интерьера, от вешалки и ламп до столов и занавесок. Кафе просуществовало до 1920-х годов, но потом было закрыто как несовременное. Единственное в мире кафе в кубистском стиле пережило второе рождение уже в наши дни. Официанты разносят в кубистских чашках кофе с квадратными калачами, а из угла за ними приглядывает бронзовый бюст архитектора Гочара. В нижней части дома до недавнего времени размещался Музей чешского кубизма, а теперь галерея «Кубиста», где порой попадаются предметы интерьера в вышеозначенном стиле.

ПО КРУПИЦАМ

Параллельно с Гочаром на другом конце Праги в 1912 году начал строительство другой знаменитый представитель чешского кубизма в архитектуре — Йозеф Хохол. На территории бывшего кирпичного завода (ныне — Либушина, 3) он возвел дом, известный под названием Коваржова вилла. Строение потрясает необычными пропорциями, обещающими игру света и тени.

Вокруг дома разбит единственный в мире кубистский сад, составляющий с ним единую композицию. Чуть позади, вдоль железнодорожных путей, стоят еще три многоэтажных кубистских дома его же работы, а на набережной — вторая вилла архитектора Йозефа Хохола, собранная ансамблем из трех строений. Это самое большое скопление памятников кубизма в городе. Все остальное раскидано по Праге тут и там.

К примеру, в центре Праги, на углу Спальной и Лазарской улиц, в том же 1912 году родилось еще одно произведение искусства — дом Diamant. Его по заказу некой фирмы «Блеха» выстроил архитектор Эмиль Краличек. Современники из числа хранителей старины резко критиковали постройку. Особенно досталось кубистскому оформлению «оклада» вокруг старинной скульптуры святого Яна Непомуцкого, относящейся к стоящему рядом с домом костелу Святой Троицы. Что характерно, этот дом тоже находится на территории, где в давние времена стоял монастырь ордена Тринитариев, к которому относился и костел. Этот орден был основан в 1198 году с целью выкупа христиан из мусульманского плена. Среди заслуг ордена — выкуп из алжирского плена Сервантеса, после чего он вернулся в Испанию и написал «Дон Кихота».



Wolfram Burner



Вилла на
Либушина, 3.

Мебель в стиле
кубизм. Производное
от архитектуры.



suziesparkle

Вилла на Рашиновой
набережной (архитектор
Йозеф Хохол).



Jose Mesa



Фрагмент дома Diamant.

Арка над фигурой святого
вызывала в свое время
нешуточные споры.



Jose Mesa



Единственный в своем роде киоск.

Адрия внутри.



Илья Шубик



Уникальный кубистский фонарь.



Илья Шубик



Josef Města

Фасад банка Чехословацкого легиона.

Дворец Адрия снаружи.

НАСТОЯЩИЙ КУБИСТ МОГ ПРОЯВИТЬ СВОЙ ТАЛАНТ В ЧЁМ УГОДНО: В КРЕСЛЕ, В КРЮЧКЕ ДЛЯ ВЕРХНЕЙ ОДЕЖДЫ, В ЛЮСТРЕ, В ГАЗЕТНОМ КИОСКЕ, В ФОНАРЕ И В ЦЕЛОМ ЗДАНИИ.

Детали интерьера кубистского дома переключаются с деталями фасада, а в главном зале, где в настоящее время разместился банк, на мощных цепях висит огромная люстра в виде многогранного бриллианта. Кстати, у проживавшего в этом доме художника, писателя и дипломата Адольфа Хоффмайера останавливался во время своего визита в Прагу в 1927 году Владимир Маяковский, чье творчество порой называют кубизмом в поэзии. О пражской архитектуре Маяковский привел такое высказывание архитектора Крейцера: «В Праге при постройке надо подавать проекты здания, сильно украшенные пустяками под старинку и орнаментированные. Без такой общепринятой эстетики не утверждают. Бетон и стекло без орнаментов и розочек отцов города не устраивает. Только потом при постройке пропускают эту наносную ерунду и дают здание новой архитектуры».

Кубисты, как видно, шли против течения, предлагая проекты без «розочек».

Еще одной работой Эмиля Краличка можно полюбоваться за обувным магазином Bata в глубине площади Юнгмана. Магистрат обязал заказчика облагородить задний двор Адамовой аптеки на Вацлавской площади, граничащий с небольшим садиком возле церкви Девы Марии Снежной. Угол настолько тонул во мраке, что Краличек решил поставить там фонарь, но не стандартный чугунный канделябр, который можно было встретить на каждом углу Праги, а кубистский фонарь из камня, стекла и железа. Как вы, наверное, уже догадались, теперь он единственный в мире в своем роде. Фонарь стоит возле другого, не менее значимого для истории места —

пивной «У Пинкасу». Сообщаем вам, чтобы два раза не ходить. Именно в этом заведении в конце XIX века впервые стали продавать в Праге пльзеньское пиво, которое вскоре покорило весь мир. Пиво там наливают не из маленьких металлических бочек, кегов, а из резервуаров, которые пополняют каждые три дня из цистерн, приходящих с завода. Такое пиво называют танкованным.

УЛИЦА, ФОНАРЬ, АПТЕКА

В 1920-х годах чешский кубизм перерос в новую архитектурную форму — рондокубизм. Он тяготел к криволинейности, сглаживанию углов, чем нарушал каноны классического кубизма. Визитной карточкой рондокубизма принято считать дворец Адрия на Юнгмановой площади в Праге. Строение, правда, больше напоминает крепость, чем дворец, поскольку строилось по заказу итальянской страховой компании и должно было вселять в посетителей чувство защищенности.

На уровне третьего этажа здания, если зайти через пассаж со стороны Юнгмановой площади, находится уютное кафе венского стиля, с огромной террасой, с которой можно рассмотреть, как рондокубистские завитушки, так и панораму старого города.

Другим знаменитым зданием в стиле рондокубизма является здание банка Чехословацкого легиона, построенного архитектором Йозефом Гочаром в 1924 году на улице На Поржичи. История банка началась еще в 1919 году в российском Иркутске, где располагались войска легионеров, а закончилась в 1938-м, после объявления протектората Богемии и Моравии.

Крохотная жемчужина рондокубизма встречает всех приезжающих в садах Врхлицкого возле здания Главного вокзала — деревянный газетно-табачный киоск работы архитектора Павла Янака. В 1980 году власти Чехословакии собирались было киоск снести. Социалистическому государству кубизм вообще пришелся не ко двору, и многие нынешние памятники архитектуры во времена ЧССР ветшали, а порой даже варварски переделялись, однако киоск устоял и был объявлен памятником культуры. Теперь, как и многие другие памятники кубизма, является единственным сохранившимся рондокубистским ларьком.

Так что выразить себя архитектор может и в малой форме. Было бы что сказать.



Путь стрелы



текст: **Сергей Канунников** («За рулём») | фото: **Сергей Шерстеников**

ŠKODA SAGITTA — ПЕРСПЕКТИВНАЯ РАЗРАБОТКА ВТОРОЙ ПОЛОВИНЫ 1930-Х ГОДОВ. ЧЕШСКИЙ ВАРИАНТ «АВТОМОБИЛЯ ДЛЯ НАРОДА» ОКАЗАЛСЯ УДАЧНЫМ ПО КОНСТРУКЦИИ, НО В СЕРИЮ ТАК И НЕ ПОШЁЛ. НЕЗАВИДНАЯ УЧАСТЬ SAGITTA БЫЛА ПРЕДРЕШЕНА ДО ЕЁ РОЖДЕНИЯ.





НЕСМОТРЯ НА ТО ЧТО ŠKODA SAGITTA СОЗДАВАЛАСЬ КАК БЮДЖЕТНАЯ МАШИНА, ВЫГЛЯДЕЛА ОНА ОТЛИЧНО: С ТАКИМ ДИЗАЙНОМ НЕ СТЫДНО БЫЛО ВЫЙТИ НА ЛЮБОЙ ЕВРОПЕЙСКИЙ РЫНОК.

ТРУДНО придумать более неподходящее место и время для запуска в серийное производство народного автомобиля, чем Чехословакия конца 1930-х годов. Впрочем, когда автомобиль был готов, Чехословакии, по сути, уже не было, да и завод обрел новых хозяев.

Впрочем, начиналось-то все еще во вполне благополучной демократической республике и в довольно благополучном 1935 году. Именно тогда художники компании ŠKODA создали первый эскиз компактного «народного автомобиля», получившего заводской индекс Тур 911 (для справки: компания Porsche взяла эти три цифры «на вооружение» спустя три десятилетия, в 1965 году).

Страна выходила из кризиса начала 1930-х, увеличивалась нестройная армия автовладельцев, прежде всего за счет тех, кто пересаживался за бананку с мотоциклов, а то и велосипедов.

Им-то, считающим каждую крону, в первую очередь и было нужно недорогое четырехколесное транспортное средство. Для людей обеспеченных выбор и так существовал.

Им-то, считающим каждую крону, в первую очередь и было нужно недорогое четырехколесное транспортное средство. Для людей обеспеченных выбор и так существовал.

Эту тенденцию чувствовали и конкуренты компании ŠKODA. В начале 1930-х довольно неплохо продавался компактный Aego 662 — машина из Праги с бесхитростным, довольно архаичным открытым кузовом и двухтактным двухцилиндровым мотором.

В 1933 году ŠKODA запустила в серию модель Popular 420 — куда более совершенный, чем Aego, но и, понятно, более дорогой автомобиль. Но в старших классах у компании и так хватало моделей, настало время расширить гамму «бюджетников».

СЕРЬЕЗНЫЙ МАЛЫЙ

ŠKODA Тур 911 проектировали в русле самой современной в те годы тенденции (теперь бы сказали — тренда): компактный народный автомобиль не должен быть примитивным. Время мотоколясок с тщедушными моторчиками-тарактелками и кузовами, напоминающими помятую картонную коробку или выдавшее виды жестяное корыто, прошло. Ну







Великого пространства в маленьком автомобиле, конечно, нет. Но диванчик уютный, а салон отделан добротно.



Коробка передач находится сзади, и от рычага через салон к ней идет металлическая тяга.

а инженерам из Млада-Болеслава вовсе не требовалось изобретать велосипед. Надо было просто взять за отправную точку удачный и уже получивший признание Popular и сделать машину компактней, экономичней и, конечно же, дешевле.

В основе новой маленькой ŠKODA была, как и у Popular, хребтовая рама: под хребтом понималась прочная труба в основании конструкции. Машина имела независимые подвески на поперечных рессорах. Для компактных народных машин — очень прогрессивное решение.

Двигатель на 911-й был нетипичный для ŠKODA: двухцилиндровый V-образный. Как на мотоциклах Harley-Davidson, только расположенный поперек, воздушного охлаждения. Впрочем, в этой области у завода уже был кое-какой опыт. Еще в 1932-м на Пражском автосалоне фирма удивила неординарным прототипом ŠKODA 932 с мотором воздушного охлаждения (см. выпуск ŠKODA Magazine Весна 2014). Правда, двигатель имел четыре цилиндра и располагался сзади. К слову, воздушниками в то время увлеклись многие компании. Ведь такие агрегаты проще в производстве и обслуживании: как минимум у таких моторов никогда не подтекает охлаждающая жидкость. А легкость обслуживания для народного автомобиля особенно важна.

Итак, алюминиевый V2 при рабочем объеме 850 куб. см развивал 15 л.с. Для скромной машинки вовсе не мало. Вспомним, что послевоенный Citroen 2 CV — знаменитый «гадкий утенок», будучи четырехдверным, располагал поначалу лишь 9-сильным мотором.

АЛЮМИНИЕВЫЙ ДВУХЦИЛИНДРОВЫЙ ДВИГАТЕЛЬ ВОЗДУШНОГО ОХЛАЖДЕНИЯ РАЗВИВАЛ 15 Л.С. ДЛЯ МАШИНКИ ТАКОГО РАЗМЕРА НЕ ТАК УЖ И МАЛО. ДО 70 КМ/Ч SAGITTA РАЗГОНЯЛАСЬ, А БОЛЬШЕГО И НЕ ТРЕБОВАЛОСЬ.

Конструкторы выбрали довольно необычную компоновку, разместив трехступенчатую коробку передач у задних колес (при том, что двигатель находился впереди). Эта схема называется трансэкссл и по сей день используется на спортивных автомобилях, когда часть массы агрегатов нужно сместить назад для лучшей развесовки. Хотя и в случае бюджетной машины дополнительная нагрузка на ведущие колеса не была лишней.

Дифференциал автомобилю не полагался. В повороте ведущие колеса принудительно крутились с одинаковой скоростью. Устройством пожертвовали ради упрощения и удешевления конструкции. Решение для подобных моделей тех лет нередкое. Конечно, отсутствие дифференциала отрицательно сказывалось на управляемости и увеличивало износ задних шин. Но в отношении маленького, легкого и относительно тихоходного автомобиля этим можно было пренебречь. Максималька Sagitta — 70 км/ч: для тех лет и тех дорог вполне достаточно.



Замок основателен: все-таки двери открываются против движения, и случайностей быть не должно.



Электрический указатель поворота, разумеется, позднее «наслоение». Иначе автомобилю нельзя было бы выезжать на современные дороги.

Тормоза ŠKODA Typ 911 задействовали все четыре колеса: в то время это не являлось чем-то самым собой разумеющимся. А привод был механическим, а не гидравлическим. Для 1930-х годов — обычное явление. К слову, гидропривода тормозной системы не было у нашего представительского ЗИС-101, автомобиля основательного и тяжелого.

А ведь народная ŠKODA длиной всего 3400 мм и базой 2100 мм имела снаряженную массу 580 кг.

Машину одели в очень современный элегантный кузов. Сразу предусмотрели три версии: базовую закрытую с местами 2+2 (два взрослых плюс два ребенка), полноценный четырехместный вариант и кабриолет.

В общем, первые прототипы, появившиеся в 1937-м, можно было причислить к самым достойным европейским моделям подобного класса. Оставалось поставить производство на поток.

СТРЕЛА И КРЕСТ

Автомобиль гордо нарекли Sagitta, что в переводе с латыни значит «стрела». Имя как нельзя лучше гармонировало с парящей над капотом эмблемой марки.

ŠKODA Sagitta наверняка вызвала бы интерес покупателей, причем не только на родине, но и в других странах. Популярность чешской марки на зарубежных рынках росла, спрос на недорогие автомобили тоже увеличивался.

ВСЕГО БЫЛО ИЗГОТОВЛЕНО СЕМЬ ПРОТОТИПОВ SAGITTA. УДИВИТЕЛЬНО, НО ДВА ИЗ НИХ СОХРАНИЛИСЬ. ТОТ, ЧТО НА ФОТОГРАФИЯХ, БЫЛ ВОССТАНОВЛЕН В МАСТЕРСКОЙ ПРИ ЗАВОДСКОМ МУЗЕЕ.

Но европейское время стремительно менялось. В 1938-м, после Мюнхенского соглашения западных демократий с Гитлером, Чехословакия лишилась заметной части территории: Судетская область отошла Германии, часть страны — Венгрии и Польше. Началась короткая история Второй республики, закончившаяся в 1939-м отделением Словакии и созданием Протектората Богемии и Моравии. Чехословацкие заводы продолжали выпускать автомобили. Правда, легковых делали все меньше. Рейху больше нужны были армейские машины. И уж тем более не требовался чешский народный автомобиль. В рейхе уже был свой широко разрекламированный народный автомобиль — KDF, в будущем — Volkswagen. Да и он-то уже всю обрастал армейскими модификациями.



На Sagitta руль справа: напоминание о том, что до войны в Чехословакии было левостороннее движение. Сразу за рулем — мотор стеклоочистителя.





В народном автомобиле
есть даже часы,
ловко размещенные
в спидометре
со счетчиками общего
и суточного пробега.

Запасное колесо скрывается под элегантным чехлом, как на автомобилях более высокого класса.



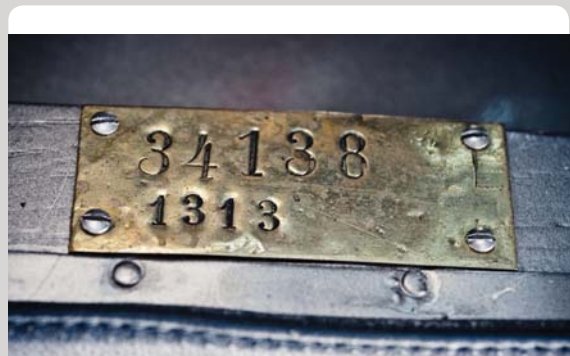
Легкость, дешевизна и простота обслуживания — главные достоинства мотора воздушного охлаждения.

ŠKODA SAGITTA НАВЕРНЯКА ПОЛЬЗОВАЛАСЬ БЫ ПОПУЛЯРНОСТЬЮ И В ПОСЛЕВОЕННОЙ ЕВРОПЕ. НО СУДЬБУ МАШИНЫ ОПРЕДЕЛИЛИ НЕ ЕЁ СОЗДАТЕЛИ, А СОВСЕМ ДРУГИЕ ЛЮДИ.

В 1939-м, когда завод в Млада-Болеславе вошел в состав концерна «Герман Геринг», история ŠKODA Sagitta закончилась, по сути, не начавшись. К тому времени построили лишь семь прототипов: четыре купе 2+2, два кабриолета и один четырехместный вариант.

Самое удивительное, что два «осколка республики» середины 1930-х сохранились до наших дней! Пережили Вторую мировую, короткую историю Третьей республики и десятилетия социализма.

Тот экземпляр, что участвовал в съемках, был восстановлен в мастерской заводского музея ŠKODA в Млада-Болеславе уже в наши дни в знак напоминания о длинной истории компании, которая отметит в будущем году свое 120-летие.



ŠKODA SAGITTA

Размеры, мм	3400 / 1320 / 1420
Двигатель	бензиновый V-образный 2-цилиндровый с воздушным охлаждением, с нижним расположением клапанов
Рабочий объем, куб. см	845
Мощность, л.с. при об./мин.	15 при 3000
Максимальная скорость, км/ч	70
Расход топлива, л/100 км	5,5
Коробка передач	механическая 3-ступенчатая
Привод	задний
Снаряженная масса, кг	580
Год выпуска представленного экземпляра	1936

Штрудель со «Спартак»

текст: **Николай Дедушкин** | фото: **Дмитрий Лебедев**

ЧТО ОБЩЕГО У ЧЕШСКОГО ШТРУДЕЛЯ СО ЗНАМЕНИТЫМ АВСТРО-ГЕРМАНСКИМ ДЕСЕРТОМ? ДА ПРАКТИЧЕСКИ ВСЁ. НО ЕСТЬ И ОТЛИЧИЯ. ГЛАВНОЕ СРЕДИ НИХ — НАЧИНКА, «СПАРТАК». ТОТ, КОТОРЫЙ НЕ ИМЕЕТ ОТНОШЕНИЯ НИ К ФУТБОЛУ, НИ К БАЛЕТУ.

Ш

ТРУДЕЛЬ

ароматный рулет из слоеного теста с яблоком, стал широко известен в XIX веке, а распространен был как в Германии, так и в Австро-Венгрии, куда входила, как известно, Чехия.

Казалось бы, штрудель, он и есть штрудель, но у чехов есть свой, если хотите, секрет, который они, впрочем, ни от кого не скрывают. Для начинки в Чехии берут не абы какие яблоки, а только одного позднего сорта — «Спартак». Он, кстати, популярен и в России.

Сорт «Спартак» отличает интенсивный кислый вкус. А еще спартаковские яблоны дают обильный урожай. Если вам когда-нибудь приходилось решать вопрос, как быть с урожаем яблок, которые некуда деть (а они тем временем портятся), то вы уже на полпути к пониманию народной чешской изобретательности. Дело в том, что на штрудель идут яблоки, которые нужно как можно скорее употребить, то есть мятые и битые. Если вы футбольный болельщик, шутить на тему этого названия можно бесконечно долго. Битый «Спартак» — звучит смешно. Но чехи не поймут — у них в национальном чемпионате такой команды нет.

Яблочный штрудель готовят везде: и дома, и в ресторанах, и в кафе. Идеальное блюдо для полдника, а если вы на диете, то и обеда, если, конечно, вы ограничитесь одним куском, что непросто.

Итак, приступаем к готовке. Берем яблоки, в идеале — «Спартак», но можно и другие, только обязательно с кислинкой. Моем их, очищаем от кожуры и темных, подпорченных частей, если таковые имеются, и режем на крупные, примерно полтора на полтора сантиметра, кубики. Для штруделя требуется 500 г разделанных яблок. Затем надо обжарить кубики на сковороде со сливочным маслом. Жарим недолго, минуту-другую, затем посыпаем кубики корицей (щепотки три-

четыре будет в самый раз), дроблеными грецкими орехами, сахаром и мягким изюмом (по 50 г на каждый ингредиент вполне хватит). Размешиваем все это на сковороде и добавляем — еще одна чешская хитрость — 50 г панировочных сухарей. Они вберут в себя лишнюю влагу и придадут начинке хруста. Перемешивая начинку лопаткой, не прилагайте лишних усилий: кубики должны остаться целыми, так гораздо вкуснее.

Слоеное тесто проще всего купить в магазине в виде замороженного брикета. Нам нужно 250 г. Размораживаем тесто, раскатываем до состояния тончайшего круга и выкладываем через центр дорожку с начинкой. Затем сворачиваем, как обычно делают с рулетами, не оставляя открытых краев по бокам. Штрудель готовят в духовке, предварительно разогретой до 170 градусов. Кладем на противень бумагу для выпечки, на нее — рулет, сверху мажем его взбитым яйцом — и на полчаса в духовку. Тем временем готовим соус. В миску выливаем 100 мл сливок (лучше всего — 33% жирности), один желток, добавляем чайную ложку сахара и треть ванильной палочки и греем посуду на «водяной бане» (поверх кастрюли с кипящей водой) до тех пор, пока соус не загустеет. Готовый соус процеживаем через мелкое сито, ванильную палочку выбрасываем: свой аромат она уже отдала.

Готовый рулет посыпаем сахарной пудрой, режем на ломтики, поливаем соусом (можно подлить к нему немного клубничного сиропа) и добавляем к каждому кусочку веточку перечной мяты. Если хотите соблюсти аутентичный ресторанный фьюжн — сочетание горячего с холодным, — поместите на тарелку один шарик мороженого, лучше всего ванильного, но подойдет и обычный пломбир.

Чего точно не стоит бояться — что штрудель остынет. Он отлично уходит и в холодном виде. Однако неустраиваемые ломтики штруделя встречаются в природе крайне редко.



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, представляя все разнообразие чешской кухни.



ŠKODA в России. Официальные дилеры



МОСКВА И МОСКОВСКАЯ ОБЛАСТЬ

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

Автомир Богемия Балашиха
Балашиха, Западная промзона,
Энтузиастов ш., вл. 1а
(495) 223 5511, www.bogemia-skd.ru

Автомир Богемия Дмитровка
Дмитровское ш., д. 98, стр. 1
(495) 956 1991, www.bogemia-skd.ru

Автопрага Северо-Запад
ул. Колтевская, д. 71
(495) 363 0001, 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
Новорижское 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-vnukovo.ru

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

КРАСНОЗНАМЕНСКИЙ

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

ПОДОЛЬСКИЙ

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

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

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

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

Гриффин-Авто
ул. Симонова, д. 13, корп. 2, лит. А
(812) 441 3939, www.griffin-auto.ru

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

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

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

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

АРХАНГЕЛЬСКИЙ

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-avtograd.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

РИНГ СЕВЕР
7-й км автодороги Воронеж—Москва
(напротив ТЦ «Сити-парк град»)
(473) 233 3303, www.ringsever.ru

ЕКАТЕРИНБУРГ

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

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

ИВАНОВО

РАДАР Холдинг
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. 23
(3952) 266 301, www.rosso-sk.ru

Читайте в следующих номерах ŠKODA Magazine



АВТОМОБИЛЬ

Octavia Scout

УНИВЕРСАЛ ДВОЙНОГО НАЗНАЧЕНИЯ

ТЕНДЕНЦИИ

Полный привод в полном объёме

ИЗУЧАЕМ НА ПРАКТИКЕ

ПРЕИМУЩЕСТВА МУФТЫ HALDEX



ŠKODAMagazine
РОССИЙСКОЕ ИЗДАНИЕ
№2 (18), 2014

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

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

Менеджер проекта
Тимур Алиев

Главный редактор
Сергей Л. Шерстенников

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

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

Над номером работали:
Малика Абдуллаева, Максим
Афанасьев, Дмитрий Брунов,
Ульяна Верещагина, Майя Гомес,
Роман Горожий, Ольга Ефремова,
Ирина Иванова, Ирина Ишина,
Наталья Карслы, Андрей Ковтун,
Витезслав Кодим, Ян Коллатор,
Екатерина Марковская, Сергей
Панкратов, Алексей Пешков, Михаил
Позднышев, Штепан Рехак, Юлия
Рубан, Вадим Селенин, Анастасия
Сенькова, Ладислав Тихий, Светлана
Шаманова, Илья Шейхон, Ивета
Штербикова.

**Предпечатная подготовка, верстка
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 37 840 экз.



НОВЫЙ ŠKODA RAPID. ЕСТЬ О ЧЕМ РАССКАЗАТЬ!

А вы уже успели познакомиться с новым **ŠKODA Rapid**?

Его прогрессивный дизайн, надежность и современные технологии, ксеноновые фары, просторный салон, вместительный багажник и кузов лифтбек не оставят вас равнодушными. Можно долго перечислять достоинства **ŠKODA Rapid**, но нет ничего лучше личного знакомства.

Запишитесь на тест-драйв в салонах официальных дилеров **ŠKODA** и убедитесь в этом сами!



Прогрессивный дизайн



Ксеноновые фары, противотуманные фары с функцией освещения поворотов



Кузов лифтбек и вместительный багажник



6-ступенчатая АКПП



Просторный салон

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



Ежедневная скоростная езда по автомагистралям или езда по городу с частыми запусками и остановками двигателя могут быть довольно тяжелым испытанием для моторного масла. Полностью синтетическое масло Shell Helix Ultra позволяет обеспечить максимальную защиту двигателя в экстремальной жаре, при сильнейшем морозе и в самых сложных условиях эксплуатации.

УВЕРЕН В СЕБЕ – ВЫБИРАЙ SHELL HELIX ULTRA

Shell
HELIX
ULTRA
Моторные масла

