

Octavia Scout



Универсал двойного назначения. 20



ДОРОГА

«Тур де Франс»: ŠKODA на главной велогонке мира. **40**



ТЕНДЕНЦИИ

И зимой, и летом. Чем хороша муфта Haldex. **54**



СТИЛЬ ЖИЗНИ

Довоенные рекорды: вокруг света на Rapid. **64**



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



Ключ к успеху

НЕ НАДО читать деловых газет и следить за биржевыми сводками, чтобы догадаться: экономика России переживает непростые времена. Кто-то говорит о причинах, мы — о следствиях. Среди них — сокращение автомобильного рынка. Люди реже покупают новые машины, а если и делают это, то более вдумчиво.

У одних производителей отток покупателей катастрофический, у других — непринципальный. Справедливости ради заметим, что сохранить объем продаж на «падающем рынке» намного сложнее, чем показать рост на растущем, когда из салонов дилеров метут все подряд. Однако нет вины производителей в том, то у людей стало меньше свободных денег. Как же понять истинный расклад сил? Объективнее всего ситуацию показывает «доля на рынке». Берем сто покупателей и смотрим, кто что выбрал. В сентябре 2013 года доля ŠKODA на российском рынке оценивалась в 3,4%. В сентябре 2014 года — в 4,3%. Что это значит? Только одно: ŠKODA увела покупателей у конкурентов.

Почему в условиях кризиса на рынке российские потребители стали чаще отдавать предпочтение марке ŠKODA? Возьмите актуальный модельный ряд. С начала 2013 года он обновился практически полностью. Новые машины отличаются не только более современным дизайном: они просторней, экономичней, лучше оснащены. Мало того, базовые версии машин, которые делают основную статистику продаж, традиционно дополнены «специальными вари-

антами». То есть говорим об успехе ŠKODA Octavia, а подразумеваем еще Octavia Combi, Octavia Combi 4x4, Octavia RS, Octavia Combi RS и, наконец, Octavia Scout — автомобиль этого номера. У них разные технические характеристики, разная цена, разный покупатель. Производство самых востребованных машин налажено в России, а сами автомобили учитывают нашу специфику. Для плохих дорог — увеличенный клиренс и дополнительные элементы защиты снизу, для холодных зим — аккумулятор увеличенной емкости. В Европе вы не найдете в продаже «Октавию» с атмосферным мотором 1,6 литра и классической коробкой-автоматом. Она сделана специально для нашего рынка с учетом предпочтений покупателей. Но и сторонники «европейского выбора» не обижены: хочешь TSI и DSG — пожалуйста, мы уверены, что и в России люди вправе получать максимальную отдачу от каждого литра топлива, залитого в бак.

Каждый автомобиль ŠKODA проникнут заботой о покупателе. В багажнике вы найдете крючок для сумки, за лючком топливного бака — скребок для льда (теперь первый лед на стеклах не застигнет врасплох), за ветровым стеклом — прозрачную лапку для парковочного билета или пропуска.

Автомобили ŠKODA становятся все популярнее, потому что их создатели думают о каждом из сотен тысяч клиентов по всему миру.

Мы все разные, но любим одно: внимание к своей персоне.

Редакция ŠKODA Magazine.

Содержание



20

ЧТО НОВОГО?

04 | Первая из многих тысяч

НА ЗАВОДЕ В МЛАДА-БОЛЕСЛАВЕ НАЧАТ ВЫПУСК НОВОЙ ŠKODA FABIA.

06 | Показательное выступление

ЧЕШСКАЯ МАРКА НА МОСКОВСКОМ МЕЖДУНАРОДНОМ АВТОМОБИЛЬНОМ САЛОНЕ.

12 | Один день лета

ŠKODA НА ПИКНИКЕ «АФИШИ».

АВТОМОБИЛЬ**20 | Всегда готов**

НОВАЯ OCTAVIA SCOUT — УНИВЕРСАЛ В КВАДРАТЕ.

35 | Новые возможности

ОРИГИНАЛЬНЫЕ АКСЕССУАРЫ ДЛЯ «СКАУТА».

38 | Так говорят

АВТОМОБИЛЬНЫЕ ЖУРНАЛИСТЫ ПРО OCTAVIA SCOUT.

ДОРОГА**40 | Неожиданно лучшие**

ПЕРИПЕТИИ «ТУР ДЕ ФРАНСА» 2014 ГОДА.

ТЕНДЕНЦИИ**48 | Главный элемент**

КАКИМ ТРЕБОВАНИЯМ ДОЛЖЕН ОТВЕЧАТЬ КУЗОВ СОВРЕМЕННОГО АВТОМОБИЛЯ.

54 | Все четыре колеса

ПОЧЕМУ ПОЛНЫЙ ПРИВОД ПОЛЕЗЕН НЕ ТОЛЬКО НА КРОССОВЕРАХ.

62 | Компетентное мнение

ТЕХНИЧЕСКИЕ СПЕЦИАЛИСТЫ ОТВЕЧАЮТ НА ВОПРОСЫ ЧИТАТЕЛЕЙ.

СТИЛЬ ЖИЗНИ**64 | По странам и континентам**

УДИВИТЕЛЬНЫЕ ДОВОЕННЫЕ ПРОБЕГИ НА ŠKODA RAPID.

72 | Самогонщики

КАК В ЧЕХИИ ДЕЛАЮТ СЛИВОВИЦУ И ДРУГИЕ ДИСТИЛЛЯТЫ.

82 | Алхимия и жизнь

ИЗ ИСТОРИИ ЧЕШСКОГО САМОГОНОВАРЕНИЯ.

84 | Попробуй сам

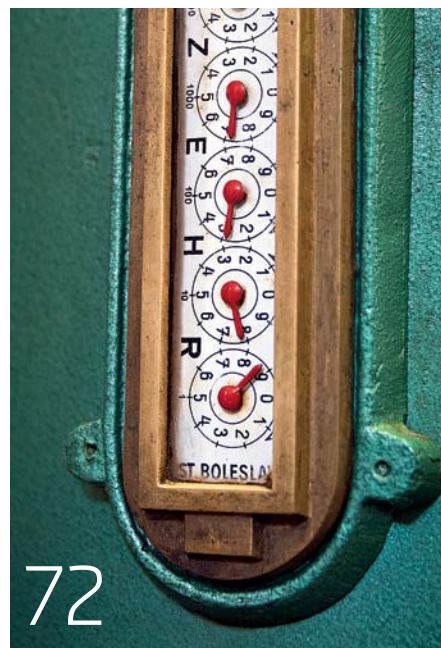
ГОТОВИМ КНЕДЛИК С КОПЧЁНЫМ МЯСОМ.

86 | Кто и где

ОФИЦИАЛЬНЫЕ ДИЛЕРЫ ŠKODA В РОССИИ.

88 | Анонс

ЧИТАЙТЕ В СЛЕДУЮЩИХ НОМЕРАХ ŠKODA MAGAZINE.



НОВОСТИ

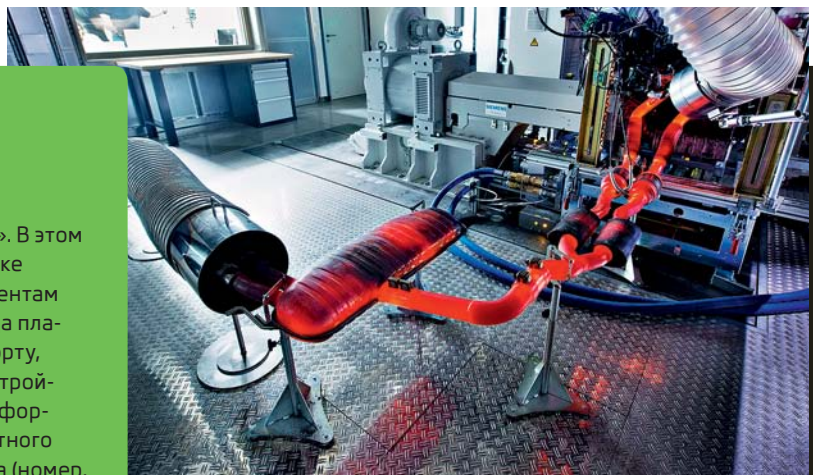


Первая из многих тысяч

На главном заводе ŠKODA в Млада-Болеславе начато производство Fabia третьего поколения. Первый серийный автомобиль в цвете Race Blue был торжественно встречен коллективом предприятия сразу за пунктом финального контроля качества (ни для одной машины не может быть сделано исключения — каждая проходит установленные этапы проверки). Новая Fabia стала лучше во всех отношениях: она просторнее, экономичнее и обладает более эмоциональным дизайном. Имя Fabia автомобильный мир узнал в 1999 году. Суммарное число выпущенных автомобилей первых двух поколений — около 3,4 млн штук.

Хорошее такси с коротким номером

В Москве заработало «Такси 2412». В этом проекте собрано лучшее, что есть на рынке таксомоторных перевозок в столице. Клиентам доступны такие опции, как оплата проезда пластиковой картой и бесплатный Wi-Fi на борту, в каждой машине есть удерживающее устройство для маленьких детей; заказ можно оформить как с сайта (taxi2412.ru), так и бесплатного короткого номера с мобильного телефона (номер, естественно, 2412). Но главное — автомобиль. Свой выбор компания «Такси 2412» остановила на ŠKODA Octavia. Эта машина многократно признавалась лучшей в классе. Просторная, безопасная, надежная, Octavia работает в качестве такси по всему миру. Со временем «Такси 2412» планирует прийти в Санкт-Петербург и другие города России.



Движущая сила

ŠKODA открыла новый центр по разработке двигателей. Строительство комплекса заняло около двух лет и обошлось в 45 млн евро: расходы поделили между собой чешская компания и концерн Volkswagen. «Новый центр по разработке двигателей — ключевая инвестиция в будущее марки и развитие Чешской республики как производственной базы. За плечами у ŠKODA — более чем 115-летний опыт в деле создания моторов», — отметил Франк Уэлш, член совета директоров ŠKODA, ответственный за техническое развитие. С конца XIX века ŠKODA произвела более 11,5 млн двигателей.

Техническое оснащение центра позволяет проводить различные испытания, в том числе и ресурсные. Центр будет работать с моторами мощностью до 400 кВт (544 л.с.), что учитывает потребности команды ŠKODA Motorsport.

Телеканал «Звезда» представляет

Режиссер Андрей Крюковский продолжил работу над документальным циклом «Колёса Страны Советов: были и небылицы». Первые восемь серий, посвященные отечественным машинам, снискали большой зрительский интерес. Пришла пора рассказать про автомобили из соцстран, поставившиеся в разные годы в СССР. В числе первых откликнулся заводской музей ŠKODA: он предоставил съемочной группе экспонаты и помещение для работы. Универсал ŠKODA 1201 выпуска 1955 года памятен старшему поколению: немало таких машин трудилось в «скорой помощи», а также на доставке товаров в московские магазины. Родстер ŠKODA 1101 выпуска 1948 года не менее примечателен: точно такой был подарен товарищу Сталину на 70-летие. Так что смотрите новые серии цикла «Колёса Страны Советов: были и небылицы» на телеканале «Звезда» или покупайте диски с записями — узнаете много интересного.



Меньше трёх литров на сотню

В Чехии прошло традиционное, уже 33-е по счету, ежегодное соревнование по экономичному вождению. Мероприятие с названием Economy Run поддерживается маркой ŠKODA, популярнее которой, как известно, в Чешской республике нет. Кольцевой маршрут — от технического центра ŠKODA в пригороде Млада-Болеслава до завода компании в Квасинах — составлял 309 км по дорогам общего пользования. Машины были разные (на старт вышло 48 экипажей), а абсолютный победитель определялся так: кто покажет наименьший расход относительно заявленного изготовителем. Награды получила команда Иржи Пильны — Пётр Шима: два друга на ŠKODA Octavia Combi 2.0 TDI (140 л.с.) 2006 года выпуска добились среднего расхода 2,95 л/100 км, почти вдвое улучшив «паспортный» показатель.

240 лет на троих

Три классических автомобиля марки ŠKODA — Popular, Rapid и Superb — отмечают в 2014 году 80-летний юбилей. Представленные в 1934-м автомобили сделали ŠKODA одним из самых популярных европейских производителей, а сами машины задали новые стандарты в области технологий и дизайна. Модели были сконструированы на основе инновационной трубчатой (хребтовой) рамы, которая пришла на смену традиционной лестничной, и имели независимые подвески колес. Popular стал настоящим народным автомобилем, который оценили на 50 рынках, от Китая до Южной Америки (подробнее о Popular ŠKODA Magazine расскажет в одном из следующих номеров). Rapid, «старший брат» Popular, открыл новую эру автомобилей среднего класса. Он вошел в историю благодаря участию в многочисленных пробегах, о самых интересных из которых вы можете прочитать на стр. 64. Superb чем был, тем и остался сегодня: воплощением роскоши за разумные деньги. Кстати, Superb стал первой ŠKODA, снабженной гидравлической тормозной системой: многие конкуренты обходились в то время механическим приводом.





Показательное выступление

текст и фото: **Сергей Широков**

РАЗ В ДВА ГОДА В МОСКВЕ ПРОХОДИТ МЕЖДУНАРОДНЫЙ АВТОМОБИЛЬНЫЙ САЛОН. СТОЛИЦА РОССИИ СТАНОВИТСЯ ГЛАВНОЙ ВЫСТАВОЧНОЙ ПЛОЩАДКОЙ ДЛЯ ВЕДУЩИХ ПРОИЗВОДИТЕЛЕЙ СО ВСЕГО МИРА.



АВТОМОБИЛЬНЫЙ

рынок России имеет большие перспективы: он далек от насыщения и в будущем должен стать первым по объему в Европе, в соответствии с размерами страны, численностью населения и потенциалом экономики. Впрочем, и нынешнее место в первой тройке — тоже неплохо.

Производители это понимают, а потому уделяют нашему рынку особое внимание. Общее сокращение российских продаж в текущем 2014 году, конечно, никого не радует, но такой серьезный бизнес, как автомобильный, всегда играет вдолгую, планируя инвестиции на годы вперед, и временные трудности расстраивают, но не пугают.

Во всяком случае, концерн Volkswagen пришел всерьез: он не только продает автомобили, но и производит их на территории страны. Одна площадка (собственный завод) расположена в Калуге, вторая — в Нижнем Новгороде (контрактная сборка на мощностях «Группы ГАЗ»).

СТЕНД ŠKODA ЗА ВРЕМЯ ПРОВЕДЕНИЯ МОСКОВСКОГО АВТОСАЛОНА ПОСЕТИЛИ БОЛЕЕ МИЛЛИОНА ЧЕЛОВЕК. ИНТЕРЕС ПУБЛИКИ К НОВИНКАМ ОГРОМЕН.



Развлечения для посетителей стенда: аэрохоккей и 3D-арт.



Общая сумма инвестиций в экономику России с 2007 года со стороны концерна составила 1,3 млрд евро, и в ближайшие пять лет будет инвестировано почти столько же. В частности, на будущий год планируется открытие завода по производству двигателей (четырёхцилиндровых бензиновых атмосферных объёмом 1,6 литра).

Так что к «волатильности рынка», проще говоря, колебаниям спроса на нем, концерн относится спокойно. Из любой сложной ситуации победителем выходит тот, кто не опускает рук.

ВЫБОР РАСЧЁТЛИВЫХ

При этом марке ŠKODA жаловаться на положение дел не стоит. Ее доля на рынке в России в течение 2014 года увеличилась. Иными словами, число покупателей в целом уменьшилось, но те, что приходят в дилерские центры, чаще выбирают чешскую марку. И это лишний раз подчеркивает: по показателю «цена/качество» у продукции ŠKODA немного конкурентов.

Успеху марки есть и другое объяснение: сбалансированный модельный ряд, который постоянно обновляется и расширяется. И даже когда мы говорим



Самая роскошная версия Octavia — Laurin & Klement. Главное — внутри: эксклюзивная отделка салона кожей и алькантарой благородного кофейного оттенка.

Laurin & Klement



об одной модели, бестселлере ŠKODA Octavia, то на деле подразумеваем множество различных вариантов: только в России сейчас предлагается четыре мотора (три бензиновых и дизель), три вида коробок передач (механика, классический автомат и робот с двумя сцеплениями), два типа привода (передний, полный). К этому — два кузова, лифтбек и универсал, и различные специальные версии и комплектации.

В частности, на Московском автосалоне была представлена Octavia в исполнении Laurin & Klement. Версии, в названии которых упоминаются имена основателей чешской компании из города Млада-Болеслава, традиционно отличаются богатой комплектацией и некоторыми эксклюзивными чертами. Octavia Laurin & Klement третьего поколения не стала исключением: в списке стандартного оборудования значатся ксенонные фары, акустическая система Canton, 17-дюймовые легкосплавные диски Hawk, а также отделка салона кожей/алькантарой благородного кофейного оттенка — в других Octavia такого сочетания не предлагается. В качестве дополнения — фирменные логотипы именной серии, размещенные на порогах, сиденьях и крыльях. Комплектация Laurin & Klement предлагается как для Octavia с кузовом лифтбек, так и для Octavia Combi.

Присутствовали на стенде ŠKODA на Московском автосалоне и две спецверсии Octavia: спортивная RS и внедорожная Scout.

С первой из них, называемой самой быстрой серийной «Октавией» за всю историю марки, российский рынок уже знаком: продажи начались весной этого года. Эксперты признают: в классе «больших компактов» сложно найти более практичный автомобиль со спортивным характером. 220 лошадиных сил под капотом и минимум 568 литров в багажнике. Каков же максимум? 1718 литров: идя навстречу «пожеланиям трудящихся», ŠKODA вывела «горячую» «Октавию» на российский рынок в обоих «кузовных вариантах»: Octavia RS и Octavia RS Combi.

Для другой спецверсии, Octavia Scout, Московский автосалон стал первым выходом в свет в нашей стране. Универсал с защитным обвесом, полным приводом, увеличенным дорожным просветом, быстрой автоматической трансмиссией и экономичным 180-сильным бензиновым двигателем снова претендует на то, чтобы занять на рынке уникальное положение, какое занимал его предшественник, «Скаут»

ИЗ ЛЮБОЙ СЛОЖНОЙ СИТУАЦИИ
ПОБЕДИТЕЛЕМ ВЫХОДИТ
ТОТ, КТО НЕ ОПУСКАЕТ РУК.
РОССИЙСКИЙ РЫНОК
РАНО ИЛИ ПОЗДНО СТАНЕТ
ПЕРВЫМ В ЕВРОПЕ.



Рустам Вахидов и Сергей Стиллавин, популярные радиоведущие, оценили объем багажника Octavia Scout.



второго поколения. На интернет-форумах так и писали: «Ничего лучше в классе универсалов повышенной проходимости за эти деньги не найти; все, что стоит рассматривать в качестве альтернативы, значительно дороже». Новый Scout стал еще лучше: объективно, даже если не брать дизайн, а только цифры, факты и элементы комплектации. При этом сохранил привлекательность цены (насколько это возможно с учетом изменения курса рубля).


Octavia Scout (подробнее о нем — на стр. 20), как и Octavia RS, собирают в Чешской республике, на главном заводе в Млада-Болеславе, поскольку обе модели — нишевые, для ценителей и знатоков.

А производство самых популярных версий ŠKODA налажено в России. В Калуге делают Rapid (просторный салон и надежную конструкцию уже оценили таксисты — лучшей характеристики для автомобиля этого размерного класса быть не может), в Нижнем Новгороде — лифтбек Octavia и Yeti. Кроссовер выпускается в обоих вариантах — стильном городском и «суровом» внедорожном, именуемым Outdoor.

Однако автосалон — не просто место, где можно посмотреть текущий модельный ряд и ознакомиться с новинками. На мотор-шоу, как обычно называют подобные мероприятия на Западе, часто удается заглянуть в будущее: увидеть, какими будут автомобили через несколько лет, или как минимум составить представление, к чему стремится компания.

В Москве роль флюгера, указывающего, куда ветер дует, играл концептуальный проект ŠKODA VisionC. Изящный и функциональный. Посмотрите на дверные ручки. Не видите? Правильно, они проявятся, когда вы поднесете руку.

Известны и некоторые технические подробности. Концепт приводится в движение мотором 1.4 TSI, способным работать как на бензине, так и на природном газе, причем по показателю выбросов CO₂ на уровне 91 г/км автомобиль укладывается в перспективные требования Европейского союза (они относятся к 2020 году). Коэффициент аэродинамического сопротивления C_w составляет всего лишь 0,26 и является лучшим среди всех моделей ŠKODA. Благодаря этому, а также низкой массе, которая объясняется применением сверхпрочных кузовных деталей, полученных методом горячей формовки, и алюминиевых панелей, автомобиль с двигателем 110 л.с. разгоняется до скорости 214 км/ч. Стремительное пятидверное купе — намек на то, в каком направлении будет развиваться дизайн марки. Не ждите буквального воплощения концепта в конкретной модели, однако отдельные элементы проявят себя в серийных автомобилях, которые планируется представить в 2015 году.

«У нас отличная команда, надежные партнеры, оптимистичный настрой — с такой поддержкой мы готовы идти дальше по пути к успеху!» — эти слова Любомира Наймана, главы марки ŠKODA в России, лучше всего отражают настроение компании. 

ŠKODA



Концепт VisionC показывает, в каком направлении развивается дизайн марки ŠKODA.



Один день лета

текст: Иван Зайцев | фото: ŠKODA, «Афиша», Андрей Ковров

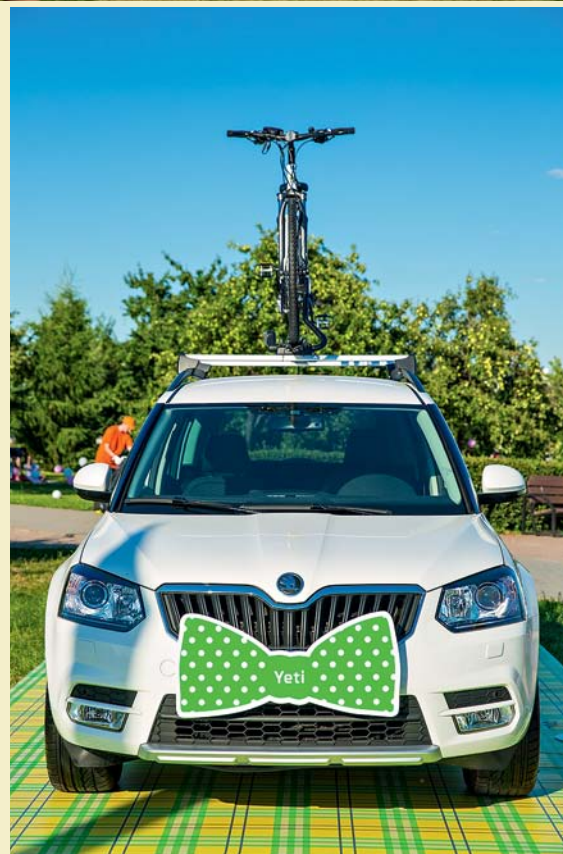
В МОСКОВСКОМ ПАРКЕ «КОЛОМЕНСКОЕ» ПРОШЁЛ ТРАДИЦИОННЫЙ ЛЕТНИЙ ФЕСТИВАЛЬ «ПИКНИК „АФИШИ“». ГОРОДСКОЙ ПРАЗДНИК, СОБРАВШИЙ БОЛЕЕ 50 ТЫСЯЧ ГОСТЕЙ, СОСТОЯЛСЯ ПРИ ПОДДЕРЖКЕ ŠKODA — МАРКА ВЫСТУПИЛА СПОНСОРОМ МЕРОПРИЯТИЯ УЖЕ В ЧЕТВЁРТЫЙ РАЗ.





ПИКНИК «Афиши» придумал и проводит одноименный издательский дом, известный своим журналом, интернет-порталом и серией путеводителей. У «Афиши» репутация эксперта, «плохого не посоветует», а потому внимание публики к фестивалю обеспечено. Безусловно, на входной билет надо потратиться, однако люди знают: незабываемый летний день им обеспечен, причем в приятном окружении. Атмосфера на Пикнике очень спокойная, можно сказать, домашняя. Никто никого не трогает, все предельно вежливо: извините, простите, спасибо.

Кто хочет — танцует перед сценой, кто устал — отдыхает на траве, прикрыв лицо газеткой или фирменной «шкодской» шляпой-корабликом. Сразу заметим, что чешская марка не только оказывает спонсорскую поддержку фестивалю, но и раздает гостям много разных полезных вещей. Помимо бумажных шляп в числе призов и подарков также значились солнцезащитные очки и складные картонные стулья, с помощью которых можно с максимальным комфортом устроиться с видом на сцену.





Сцен на фестивале было две. На главной выступали полузапрещенный «Ляпис Трубецкой» — этот концерт стал одним из последних перед самороспуском группы; Astronautalis — изобретательный и обаятельный белый американский рэпер; Suede — эстет от бритпопа; MGMT — авторы нескольких гимнов поколения 2000-х; Sohn — представитель британской интимной поп-музыки, и Jamiroquai — лучший белый человек в черной музыке.

Вторая сцена носила имя ŠKODA и в течение дня увидела не менее интересных артистов. В их числе были Талиб Квели — без него сложно представить современный хип-хоп, The Soul Surfers — веселый нижегородский фанк и соул, «Каста» — возможно, главная рэп-группа страны и Мулату Астатке — великий эфиопский музыкант, сказавший новое слово в джазе.

Пикник «Афиши» традиционно отличается не только хорошей подборкой разносторонней музыки, но и огромное число всяких дополнительных «активностей». Количество тематических площадок в парке «Коломенское», организованных партнерами фестиваля, с трудом поддается исчислению, а тем более — обходу и деятельному участию.





ЧЕСТЬ МАРКИ НА ФЕСТИВАЛЕ ЗАЩИЩАЛИ СТИЛЬНЫЙ YETI, ХАРИЗМАТИЧНАЯ ОСТАВИА RS И ГЛАВНАЯ НОВИНКА СЕЗОНА — КОМПАКТНЫЙ, НО НЕПРАВДОПОДОБНО ВМЕСТИТЕЛЬНЫЙ RAPID.



Мулату Астатке



Талиб Квели

ŠKODA ПОДДЕРЖИВАЕТ ПИКНИК «АФИШИ» С 2011 ГОДА. ЧЕШСКОЙ МАРКЕ БЛИЗКА АТМОСФЕРА ФЕСТИВАЛЯ — ОТКРЫТАЯ И ДОБРОДУШНАЯ.



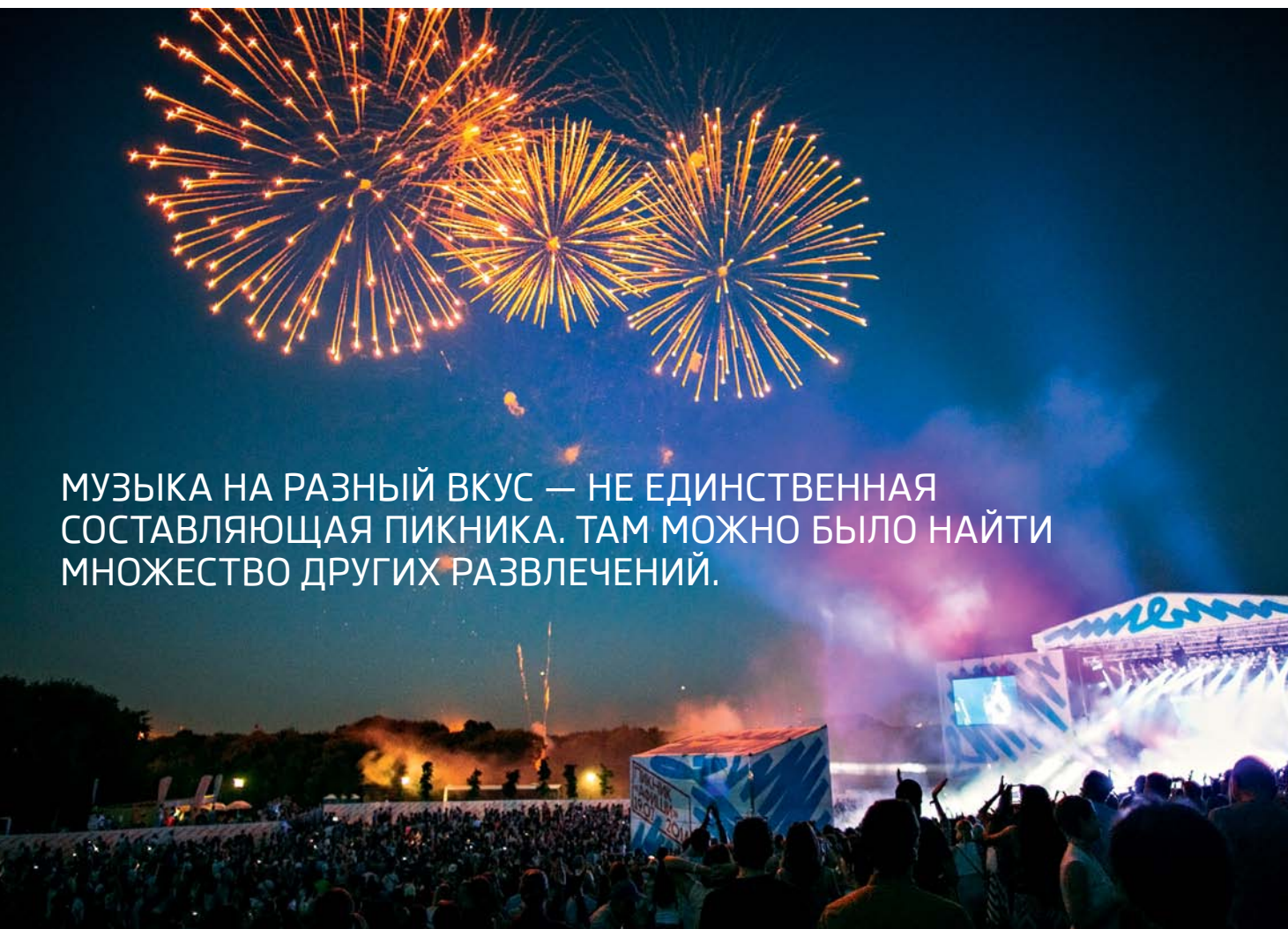
Jamiroquai



В течение одного дня, 19 июля 2014 года, желающие могли сняться в кино (настоящей короткометражке), почитать книгу на свежем воздухе (спасибо московским библиотекам), принять участие в еврейской свадьбе (с настоящими женихом и невестой, настоящим свадебным шатром и оркестром), научиться сторителлингу (умению рассказывать истории), поиграть в советские игровые автоматы (такие раньше встречались в фойе кинотеатров), попробовать холодный свекольник с черной смородиной или рисовые чипсы с вяленным гребешком (на празднике «Еды» от самой «Афиши»), принять участие в турнире по скоростному бадминтону или пообщаться с роботом-тюленем.



МУЗЫКА НА РАЗНЫЙ ВКУС — НЕ ЕДИНСТВЕННАЯ СОСТАВЛЯЮЩАЯ ПИКНИКА. ТАМ МОЖНО БЫЛО НАЙТИ МНОЖЕСТВО ДРУГИХ РАЗВЛЕЧЕНИЙ.



Покрас Лампас за работой.



Изюминкой развлекательной программы ŠKODA стали мастер-классы художника, известного под именем Покрас Лампас, прославившегося своими каллиграфическими работами и масштабными шрифтовыми композициями, запечатленными в городской среде и интерьерах. Талантливый артист поделился секретами мастерства и переводными татуировками собственного, разумеется, дизайна. «Переводилки» имели огромный успех у девушек: красиво, но не навсегда. 30 футболок, лично украшенных Покрасом Лампасом, были разыграны среди поклонников марки в социальных сетях на официальных страницах ŠKODA Russia.

Пикник «Афиши» — семейный праздник, а семья для ŠKODA — это святое. Так что детям было чем заняться: для самых маленьких чешская марка провела конкурсы с аниматорами, тем, кто постарше, предложила сыграть в настольный хоккей и другие игры.

Там же, на Пикнике, можно было ознакомиться с автомобилями ŠKODA: честь марки на фестивале защищали стильный Yeti, харизматичная Octavia RS и главная новинка сезона — компактный, но неправдоподобно вместительный Rapid.

Те, кто захотел свести с чешскими автомобилями более тесное знакомство, прямо на Пикнике записывались на тест-драйв.

В общем, праздник удался.



АВТОМОБИЛЬ

МОДЕЛИ АКСЕССУАРЫ СЕРВИС



Для дома, для семьи.
Для работы и отдыха.
Новая Octavia Scout. 20

АКСЕССУАРЫ

Коврики, багажники, детские сиденья, диски и другие оригинальные аксессуары для Octavia Scout. **35**

ЦИТАТЫ

Что пишут про Octavia Scout российские журналисты. **38**

Всегда ГОТОВ



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

В РОССИИ НАЧАЛИСЬ ПРОДАЖИ НОВОГО OCTAVIA SCOUT. В ПРИНЦИПЕ, АВТОМОБИЛЬ ЭТОТ В РЕКЛАМЕ НЕ НУЖДАЕТСЯ. ЕГО ЛЮБЯТ ЗАРАНЕЕ. СУЩЕСТВУЕТ ДОСТАТОЧНО ПОКУПАТЕЛЕЙ, УВЕРЕННЫХ, ЧТО ПОЛНОПРИВОДНЫЙ УНИВЕРСАЛ ПОВЫШЕННОЙ ПРОХОДИМОСТИ — САМАЯ ПРАКТИЧНАЯ МАШИНА НА СВЕТЕ. ТЕМ БОЛЕЕ В ИСПОЛНЕНИИ ŠKODA. НО МЫ ВСЁ РАВНО РАССКАЖЕМ О НОВОЙ МОДЕЛИ. МОЖЕТ, OCTAVIA SCOUT ДАВНО ОТВЕЧАЕТ И ВАШИМ ПРЕДСТАВЛЕНИЯМ О ПРЕКРАСНОМ. ПРОСТО ВЫ НЕ ЗНАЛИ.



Б

ЕЗУСЛОВНО

до покупки такого автомобиля, каковым является ŠKODA Octavia Scout, надо дорасти. На первый взгляд, просто хорошо укомплектованный универсал с привлекательным дизайном. Молодой человек, покупающий первую в своей жизни машину, скорее всего, просто пожмет плечами. Зачем? За эти деньги можно купить нечто нарочито спортивное, способное призывно свистеть колесами при бодром старте со светофора, вызывая зависть ровесников и раздражение людей постарше. К чему эти объемы? И почему тогда не внедорожник, если уж брать полный привод и высокий дорожный просвет?

Но Octavia Scout покупают не для внешних эффектов, хотя они, конечно, тоже присутствуют: автомобиль трудно не выделить в потоке.

Scout — автомобиль на все случаи жизни. Отвезти родственников на вокзал или вещи на дачу. Поехать в дальнее путешествие всей семьей или отправиться на деловые переговоры. Не напрягаясь мчать на протяжении долгих часов по автобану или со спокойным сердцем катить по разбитой грунтовке.

Вместительный салон. Огромный багажник. Высокая подвеска. Полный привод. Управляемость легкового автомобиля. Богатая стандартная комплектация и огромный выбор опционального оборудования. Умеренные расходы на эксплуатацию.

Покупатель, выбирающий кроссовер, посылает окружающим сигнал: «Смотрите — у меня внедорожник».

Клиент Octavia Scout не придает значения, кем его будут считать. Он покупает машину для себя, а не для окружающих. И готов объяснить, на что пошел каждый рубль в цене автомобиля. Ничего лишнего, все по делу.

Кстати, «зажечь» Octavia Scout еще как может. 180-сильный турбированный мотор, «скорострельная» роботизированная коробка-автомат с двумя сцеплениями, широкая 17-дюймовая резина, четыре ведущих колеса.

Он хорош летом и великолепен зимой. Покупатели Scout берегут свои нервы. Им не нужны острые ощущения за рулем. Все под контролем. Буду вовремя. Накрывай на стол.

ШПИОНЫ И РАЗВЕДЧИКИ

Scout — это разведчик. Вспомним бойскаутов. в СССР их, правда, не любили, потому что, как учила Большая советская энциклопедия, «цель скаутизма — воспитание молодого поколения в духе верности идеалам буржуазного общества», а сами скаутские организации «стремятся отстранить юное поколение от участия в борьбе за революционные и демократические преобразования, изолировать его от влияния материализма и коммунизма».

В России в начале XX века тоже было скаутское движение: указ об учреждении общества «Русский скаут» в 1914 году подписал император Николай II. Ребят воспитывали «в духе преданности монархическому строю» и воспитывали, судя по всему, хорошо: парни воевали в Гражданскую войну на стороне белых, то есть идеалов не предали. Позднее место скаутов заняли пионеры, которым старшие товарищи, коммунисты, подарили девиз скаутов: «Будь готов!». В оригинале, то есть в английском варианте, — *Be prepared*.

Скаут должен быть готов к разным ситуациям и защите того, что ему дорого.





ОCTAVIA SCOUT —
АВТОМОБИЛЬ
НА ВСЕ СЛУЧАИ ЖИЗНИ:
НЕ НАПРЯГАЯСЬ МЧАТЬ
НА ПРОТЯЖЕНИИ ДОЛГИХ
ЧАСОВ ПО АВТОБАНУ ИЛИ
СО СПОКОЙНЫМ СЕРДЦЕМ
КАТИТЬ ПО РАЗБИТОЙ
ГРУНТОВКЕ.





ПОЛНЫЙ КОМПЛЕКТ ВКЛЮЧАЕТ ДЕВЯТЬ ПОДУШЕК БЕЗОПАСНОСТИ, В ТОМ ЧИСЛЕ ОДНУ ДЛЯ КОЛЕНЕЙ ВОДИТЕЛЯ.



Надпись на руле — одно из напоминаний о том, что перед вами специальная версия Octavia.

ИСТОРИЯ ПРЕВРАЩЕНИЯ

Понять, как простой универсал ŠKODA Octavia Combi превратился в специальную версию Octavia Scout, очень просто.

Когда автомобиль способен вместить много вещей, а находиться в нем комфортно, хочется отправиться в дальнейшее путешествие. Когда ты отправляешься в путешествие, желательно, чтобы направление поездки не ограничивалось одними асфальтированными дорогами. Получается, надо увеличить дорожный просвет и добавить полный привод.

Пришло время подумать о защите кузова. Типичный современный городской автомобиль покрашен по кругу: от корпусов зеркал до бамперов. Красиво, но не очень практично. Тот, кто время от времени выбирается на машине на природу, знает об этом. Знает, как легко «приложить» бампер, проигнорировав сигналы датчиков парковки, не делающих различия между каменной преградой и высокой травой, или, пытаясь не свалиться в колею, «притереться» крылом к жесткой ветке кустов.

Для того чтобы у владельца Octavia Scout было поменьше поводов для расстройств и обращений в страховую компанию — ужасно обидно тратить время на оформление царапин, но не менее обидно каждый день наблюдать их на своем автомобиле — придум-



Журналисты, прокатившиеся на Octavia Scout, отмечают: к отделке салона вполне подходит определение «премиальная».

ман защитный обвес. Пороги, двери, крылья и бампера «точно», в наиболее уязвимых местах, прикрыты пластиком. Он достаточно устойчив к царапинам, да и поцарапается — почти не видно. А уж ржавеет, даже после самых глубоких царапин, пластик точно не будет никогда.

ТРАНСПОРТНАЯ КОМПАНИЯ

Octavia Scout — продукт глубокой переработки Octavia Combi, а Octavia Combi — один из лучших европейских универсалов. В Германии — самая популярная модель автомобиля, производимая за пределами страны. Соответственно, все, что есть хорошего в Octavia Combi, досталось и Octavia Scout.

Прежде всего, бесподобно вместительный кузов. ŠKODA Octavia с формальной точки зрения — это гольф-класс. По факту места для пассажиров и багажа — как в большом внедорожнике.

Строго говоря, и предыдущая Octavia, второго поколения, не относилась к «маломеркам», а в третьем поколении, с индексом A7, еще сильнее оторвалась от конкурентов.

Автомобиль стал длиннее на 10 см, причем прибавка пошла на увеличение колесной базы, а расстояние между осями, как известно, является одним

из ключевых показателей, определяющих размеры салона.

Места для ног на втором ряду столько, что спорить, где удобнее ехать в длинной дороге, на переднем пассажирском сиденье или сзади, смысла не имеет. Дело вкуса и личных пристрастий, хочется вам обозреть дорогу или нет. Кроме того, у универсалов за счет профиля крыши всегда имеется дополнительное место над головой задних пассажиров, хотя, справедливости ради отметим, что и обычная Octavia с кузовом лифтбек по этому показателю, пространству над головами пассажиров на втором ряду, — в лидерах.

Другой убийственный аргумент — багажник. Опытный автовладелец знает: можно проехать на машине пять или даже десять лет, ни разу даже близко не подобраться к отметке максимальной скорости (на Scout она составляет 216 км/ч — ну где у нас так гонять, не рискуя головой и правами?). Зато не пройдет и трех месяцев, чтобы ни понадобился полный объем багажного отделения. Большой багажник — это не только пять чемоданов и две коробки. Не одни сумки на дачу, запас продуктов и «не забыть масляный обогреватель». Большой багажник — это и детская коляска, которую вы просто берете и кладете, не мучаясь со съемом колес и другими упражнениями из серии «умелые ручки». Большой багажник — это оставшиеся



без вашего заказа таксисты, крутящиеся на выходе из ИКЕИ. Вам не нужен фургон и, скорее всего, даже багажник на крышу. Все влезет в салон.

Над универсалами в России больше не смеются — вот, мол, «машина для челноков и колхозников». Покупка универсала говорит только о том, что у человека широкий круг жизненных интересов. И он не готов сказать: «Я выбираю маленький автомобиль, потому что никогда не возил и не собираюсь возить много вещей, надо будет — закажу грузовое такси». Грузовик, конечно, заказать можно, но странно гонять туда-сюда восемь кубов воздуха, чтобы отвезти на дачу комод, который явно не стоит тех денег, попросят за транспортировку.

Популярность универсалов в России медленно, но верно растет. О Европе и говорить нечего, там давно разобрались, что к чему. Даже в тех классах, где на первый план выходят соображения имиджа. Простой пример. Octavia RS и Octavia Combi RS. Лифтбек и универсал. Что выбирает Европа? Быстрый универсал. Не бывает лишних розеток в комнате, лишних конфорок на плите и лишних литров в багажнике. Особенно если это багажник автомобиля ŠKODA, организованный так, что даже если вы используете его на полтора процента, положив коробку с обувью, вы найдете способ, а скорее всего, и не один, как закрепить

эту коробку таким образом, чтобы она оставалась на месте во время движения.

Но перейдем к цифрам. Багажник Octavia Scout имеет объем 588 литров. Это минимум, то есть по уровень шторки. Легкое движение руки — завидуйте, владельцы хэтчбеков — и шторка автоматически скрутилась и исчезла из вашего поля зрения. Можно грузить до потолка. Конечно, не надо забывать известное правило: тяжелые вещи должны лежать внизу, легкие — наверху. Это делается для сохранения оптимальной управляемости, чтобы не повышать центр тяжести, но более — во избежание угрозы травмирования водителя и пассажиров при резком торможении или, не дай Бог, аварии.

Под полом багажника — запасное колесо на полноценном диске, что, согласитесь, очень немало важно для автомобиля, который, как подразумевается, время от времени съезжает с накатанных дорог. На дорогах общего пользования, впрочем, тоже не составляет особого труда «оставить» колесо.

Сложить спинки задних сидений в Octavia Scout так же просто, как убрать шторку. Сделать это можно прямо из багажника: для данной операции предусмотрены специальные рычаги. Потянул правый — освободил правую и среднюю части спинки, потянул левый — упала левая часть.



Система складывания спинок сидений из багажника является частью списка стандартного оборудования: Scout — одна из самых богато укомплектованных модификаций.

За дополнительные деньги предлагается складываемая спинка переднего пассажирского сиденья. Используется для перевозки длинномеров (при укладке по диагонали влезет нечто длиной до 2,92 м). Даже более практичное решение, чем багажник на крышу: груз не испачкается, если пойдет дождь, не улетит, если ослабнет крепление, не будет шуметь на скорости, напоминая о том, что аэродинамика автомобиля страдает, а расход топлива растет.

Кроме того, если груз тяжелый, а помощников нет, то гораздо проще протолкнуть его через багажник в салон, чем поднимать на крышу.

Вообще, багажник на крышу — тот аксессуар, что бесцельно катается на машине, когда он не нужен, и срочно требуется, как только его оставляют в гараже (на балконе, лестничной клетке, даче, не помню где). Однако в «Скауте» решен вопрос с хранением багажника. Надо только заказать двойной пол. Эта опция адресована тем, кто любит чистоту, но терпеть не может ее постоянно поддерживать. Двойной пол — нечто вроде шкафа, куда легко спрятать следы беспорядка перед приходом в квартиру гостей. Там же можно хра-



НЕ БЫВАЕТ
ЛИШНИХ
РОЗЕТОК
В КОМНАТЕ,
ЛИШНИХ
КОНФРОК
НА ПЛИТЕ
И ЛИШНИХ
ЛИТРОВ
В БАГАЖНИКЕ.

Съемный фаркоп — одна из опций для «Скаута». Автомобиль способен буксировать прицеп массой до 1600 кг.



нить ценные вещи, ноутбук например. В подполье имеются гнезда для багажника (двух поперечин, закрепляемых на рейлингах), а также багажной шторки в скатанном состоянии, которую снимают в случае, когда требуется использовать максимальную вместимость универсала — до спинок передних сидений.

Двойной пол на Octavia Scout хорош еще и тем, что при необходимости становится незаметным — переводится в нижнее положение, если надо перевезти тяжелый (более 75 кг) или высокий груз (чемоданы, поставленные на ребро). Тот же двойной пол может быть использован в качестве разделителя багажника: например, в одной части, ближе к салону, едут «чистые вещи», а в другой — рассада на дачу.

Аналогичной цели — поддержанию порядка в багажнике — служит двусторонний коврик, предлагаемый в качестве аксессуара. С одной, «парадной», стороны — приятное на ощупь ковровое, извините за тавтологию, покрытие. Изнанка покрыта нескользящей резиной: не жалко испачкать, легко почистить, пара движений тряпкой — и порядок.

Упомянуть про многочисленные крючки и петли, предназначенные для удержания пакетов с покупками и крепления сеток, фиксирующих груз, вроде и не имеет смысла: они есть в багажнике каждой ŠKODA. С другой стороны, именно такие мелочи выгодно отли-

чают чешскую марку от конкурентов, часто забывающих о «бытовых удобствах».

ГОТОВНОСТЬ НОМЕР ОДИН

Scout — красавец. Пластиковая защита, несмотря на то что преследует сугубо практические цели — уменьшает риск случайных повреждений кузова — нисколько не портит его, а наоборот, добавляет привлекательности, намекая, что некоторые свои возможности автомобиль готов раскрыть только за пределами города.

Первую «степень свободы» обеспечивает увеличенный до 171 мм клиренс. Его вполне достаточно для уверенного передвижения по разбитой грунтовке или штурма бордюров.

Дорожный просвет у «Скаута», разумеется, меньше, чем у серьезного внедорожника. Зато и на скоростном шоссе владельцу «Скаута» не нужно думать о высоком центре тяжести: управляется автомобиль отлично, чему также способствует широкая, почти спортивная резина размерностью 225/50 R17 и постоянный полный привод, который, как известно, делает поведение автомобиля более стабильным даже на сухом асфальте. Про движение по снегу и льду или на бездорожье и говорить нечего — в таких



условиях мощность мотора вообще уходит на второй план, хотя ее в нашем случае достаточно. Помимо того бензиновый двигатель Octavia Scout обладает почти дизельным крутящим моментом, а ньютон-метры в сложных условиях значат больше лошадиных сил.

Основа полного привода на Octavia Scout — муфта Haldex новейшего, пятого поколения. Среди ее главных преимуществ не только отменное быстродействие, когда крутящий момент перераспределяется за десятые доли секунды, но и умение работать «на опережение». Решение активнее задействовать заднюю ось электроника способна принять до того, как начнут буксовать передние колеса: блок управления анализирует множество параметров — от бокового ускорения до поворота руля — и прогнозирует развитие ситуации (подробнее о принципах работы полного привода на автомобилях ŠKODA читайте материал на стр. 54).

Одно из важных преимуществ Haldex состоит в том, что водителю не требуется помнить о его существовании: что-то подключать, активировать, выбирать режимы. Электроника сама придет на помощь, когда это потребуется, причем вмешается так деликатно, что водитель этого и не заметит: автомобиль остался под контролем, чего еще надо?

Одна из самых совершенных в мире систем полного привода сочетается на «Скауте» с одной из

ПОЛНЫЙ ПРИВОД,
КАК ИЗВЕСТНО,
ДЕЛАЕТ
ПОВЕДЕНИЕ
АВТОМОБИЛЯ
БОЛЕЕ
СТАБИЛЬНЫМ
ДАЖЕ НА СУХОМ
АСФАЛЬТЕ.



В НОВОМ
ПОКОЛЕНИИ
«СКАУТ»
ПРЕДЛАГАЕТСЯ
НА РОССИЙСКОМ
РЫНКЕ ТОЛЬКО
С АВТО-
МАТИЧЕСКОЙ
КОРОБКЕЙ.

самых совершенных автоматических коробок передач — DSG, роботе с двумя сцеплениями. Главные преимущества робота таковы: комфорт — как на машине с автоматом, расход топлива и динамика — как у механики. Два сцепления в конструкции нужны для того, чтобы молниеносно менять передачи: они включаются заранее, эстафета передается без разрыва потока мощности. По сути, DSG — это две механические коробки, которыми управляет электроника. Водитель бы так не смог. Две педали сцепления — явный перебор.

ОГЛАСИТЕ ВЕСЬ СПИСОК, ПОЖАЛУЙСТА

Octavia Scout — автомобиль для требовательных покупателей. Поэтому список базового оборудования велик. Электронная система поддержания курсовой устойчивости, подогрев передних сидений, шесть подушек безопасности, двухзонный климат-контроль, задний парктроник и даже подсветка пространства для ног. В базовое оснащение также входит мультимедийная система Volego (восемь динамиков, поддержка SD-карт и USB-накопителей) и многофункциональное рулевое колесо с управлением радио и телефоном. Чтобы говорить по мобильному «без рук», надо единожды потратить пару минут, чтобы



Камера заднего вида облегчает маневрирование в ограниченном пространстве.

«познакомить» телефон с автомобилем. Окончательно превратить автомобиль в переговорный пункт помогут такие опции как голосовое управление (для вызова имен из списка контактов) и Phone VoX. Последний представляет собой нишу перед рычагом коробки передач, в которой расположена индукционная пластина. Она бесконтактным способом «снимает» сигнал с аппарата и усиливает его через внешнюю антенну автомобиля. Преимущество устройство обеспечивает многократное. Улучшается качество связи, уменьшается неблагоприятный электромагнитный фон в салоне, медленнее расходуется батарея в мобильном. Правда, подзарядить телефон несложно: USB-разъем, если он не задействован для прослушивания музыки с флешки, рядом.

Чтение списка опций доставляет удовольствие, поскольку в него включены вещи совсем уж приятные. В их числе электропривод крышки багажника. Удобно, подходя к автомобилю с тяжелыми сумками, заблаговременно нажать кнопку на брелоке, чтобы к вашему появлению пятая дверь уже открылась. Так же, в одно касание, крышка закрывается — мягко и тихо, без хлопка и усилий. Высота подъема двери регулируется: например, для того чтобы не повредить ее в гараже с низким потолком. Но главное, за что ценят

электропривод, — то, что он позволяет сохранить чистоту рук в любую погоду. Даже когда снегопад сменился оттепелью, «омывайка» расходуется канистрами и впору пожалеть о том, что нет такой опции, как электропривод капота — притрагиваться ни к одной наружной поверхности не хочется. Таковы особенности климата, но более — состояния дорог.

Примирить себя с бесконечной зимой поможет стояночный отопитель с таймером и дистанционным управлением. К заданному часу или по команде с брелока салон будет прогрет. В сильный мороз можно сесть в автомобиль в одном деловом костюме, если по дороге к машине не замерзните. Впрочем, надо заметить, что и без дополнительного отопителя салон Octavia Scout очень быстро прогревается. Это связано с особенностями конструкции нового двигателя 1.8 TSI (моторы серии EA888, для справки, также применяются на автомобилях Audi). Выпускной коллектор проходит через головку блока цилиндров, что дает возможность использовать энергию раскаленных газов, образующихся при сгорании топлива с первых же секунд после пуска двигателя. Полное описание системы терморегуляции мотора наведет на вас скуку, но результат налицо: на рабочую температуру двигатель выходит очень быстро: стрелка движется на глазах.

Попутно заметим, что даже летом свойство это полезное: прогретый мотор меньше выбрасывает в атмосферу вредных веществ.

Предлагается на новом «Скауте» и электрический обогрев ветрового стекла. С ним не страшен ледяной дождь. Прочная корка на стекле развалится на куски через несколько минут после того, как водитель нажмет на кнопку обогрева. На работу со скребком уйдет больше времени, хотя скребок всегда под рукой. Его законное место — под лючком бензобака.

Комфортному открытию автомобиля способствует система бесключевого доступа KESSY: чтобы попасть в Scout и запустить двигатель, не надо рыться в карманах и сумке. Достаточно чтобы ключ был «где-то при вас».


Несмотря на то что Octavia Scout — автомобиль, ориентированный преимущественно на мужскую аудиторию, нелишней будет опция «парковочный автопилот». Машина покрутит за водителя руль, причем залезть сможет в такой «карман», в который сунется не каждый автовладелец с опытом. При параллельной парковке надо, чтобы свободное пространство на какие-то 60 см превышало собственную длину

автомобиля. Меньше чем по локтю с каждой стороны. Хозяину «Скаута», возможно, такой ассистент и не нужен. Но передавать любимый автомобиль в руки любимой женщины, которая, возможно, паркуется не так ловко, ему будет спокойнее.

Удобству парковки в «ручном режиме» будет способствовать камера заднего вида: изображение выводится на дисплей мультимедийной системы.

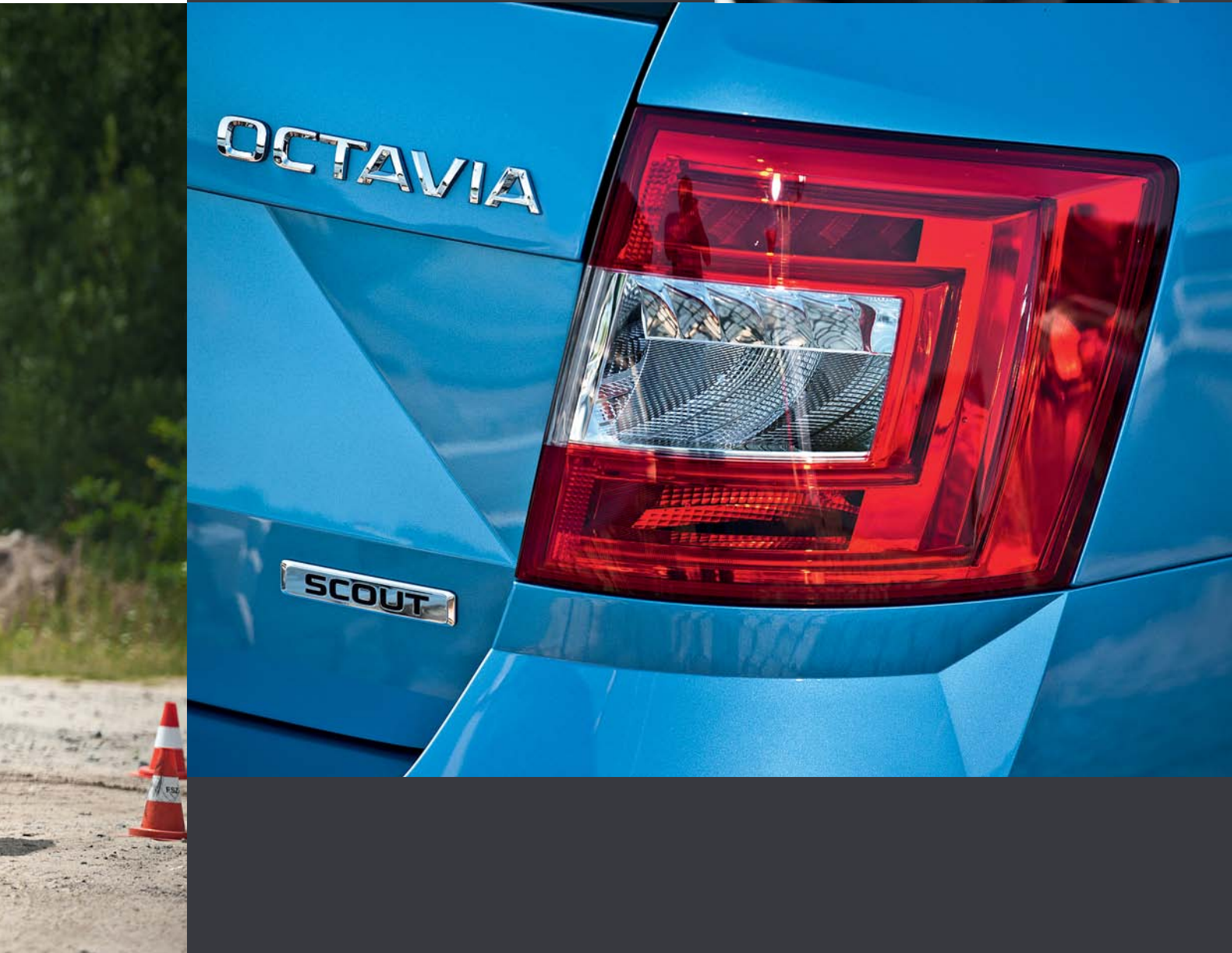
Опциональная розетка на 230 В позволяет сделать в машине то, что вы забыли или не успели сделать дома: зарядить ноутбук или аккумулятор для фотоаппарата.

И наконец, в автомобиле для путешествий совершенно нелишним будет штатный навигатор. Их предлагается два вида. Amundsen — более доступный и Columbus — мультимедийный комплекс с большим экраном с разрешением 480x800 точек, медиатекой на 3000 композиций, возможностью просмотра фотографий и видеозаписей.

Будет чем занять себя на привале. Правда, смысл Octavia Scout, конечно, в другом — с комфортом доставить вас в такое место, где скучать не придется. 



В НОВОМ
 ПОКОЛЕНИИ
 OCTAVIA SCOUT
 СТАЛА БОЛЬШЕ,
 МОЩНЕЕ
 И ДИНАМИЧНЕЕ,
 А РАСХОД ТОПЛИВА
 ОЩУТИМО
 СНИЗИЛСЯ.

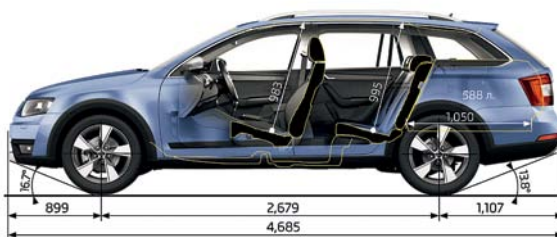




ТЕХНИЧЕСКИЕ ХАРАКТЕРИСТИКИ

ŠKODA Octavia Scout

| | |
|------------------------------------|---|
| Размеры, мм | 4685 / 1814 / 1531 |
| Двигатель | рядный 4-цилиндровый бензиновый с комбинированным (непосредственным и распределенным) впрыском топлива и турбонадувом |
| Рабочий объем, куб. см | 1798 |
| Мощность, л.с. при об./мин. | 180 / 4500-6200 |
| Крутящий момент, Нм при об./мин. | 280 / 1350-4500 |
| Максимальная скорость, км/ч | 216 |
| Разгон от 0 до 100 км/ч, с | 7,8 |
| Расход топлива (средний), л/100 км | 6,9 |
| Привод | полный |
| Коробка передач | 6-ступенчатая автоматическая (роботизированная) DSG |



Новые ВОЗМОЖНОСТИ

ОСТАVIA SCOUT — АВТОМОБИЛЬ ГАРМОНИЧНЫЙ И САМОДОСТАТОЧНЫЙ, НО ТОВАРЫ ИЗ КОЛЛЕКЦИИ ОРИГИНАЛЬНЫХ АКСЕССУАРОВ СПОСОБНЫ СДЕЛАТЬ ЕГО ЕЩЁ ЛУЧШЕ.

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



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



Поперечный багажник на крышу.
Цена — 11 350 руб.*



Автомобильная косметика в ассортименте.
Цена — от 500 руб. за шт.*



Комплект резиновых ковриков.
Цена — 2935 руб.*



Комплект секреток.
Цена — 2040 руб.*



Комплект чехлов для колес.
Цена — 1815 руб.*



Crystal



Minoris



Hawk white



Hawk



Denom



Teron



Velorum



Ilias



Premia black



Premia white

Диски легкосплавные. Размер — 16" и 17".
Цена за штуку — от 7830 до 9005 руб.*



Накладки на педали
(нержавеющая
сталь/резина).
Цена — 3595 руб.*



Механический
блокиратор коробки
передач.
Цена — 8585 руб.



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



Держатель для
мультимедийных
устройств.
Цена — 685 руб.*



Розетка на 230 В
(комплект
для установки).
Цена — 8620 руб.*

Детские сиденья



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

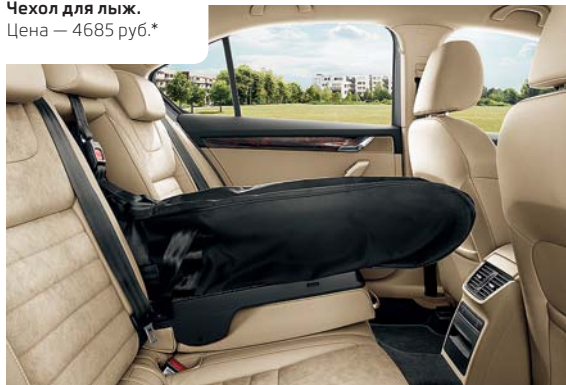


Wavo Kind
(вес ребенка — от 15 до 36 кг).
Цена — 1790 руб.*

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 литров с питанием от бортовой сети.
Цена — 7200 руб.*



Трансформируемый двусторонний (резина/текстиль) коврик в багажник.
Цена — 6910 руб.*



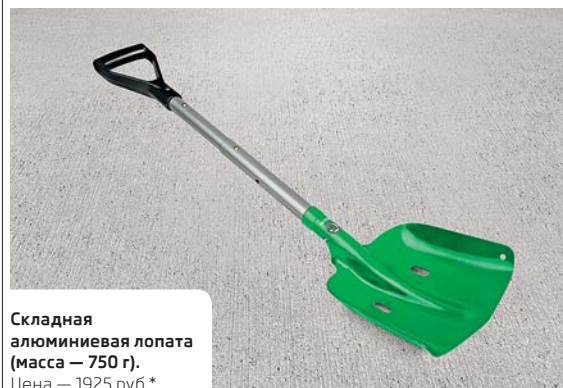
Набор сеток для багажника.
Цена — 2835 руб.*



Жесткая разделительная решетка (между салоном и багажником).
Цена — 6080 руб.*



Складная алюминиевая лопата (масса — 750 г).
Цена — 1925 руб.*



АВТО@MAIL.RU

...В умелых руках полноприводный универсал вполне способен поспорить с любым кроссовером... ...Haldex в очередной раз подтвердил свое реноме производителя одной из лучших систем автоматического полного привода. Межосевая муфта действительно срабатывает превентивно — тебе не надо ждать, когда передние колеса начнут буксовать и сами себе раскопают яму. К примеру, мы попробовали остановиться на усыпанном щебенкой подъеме градусов в 30 крутизной и вновь тронуться с места. Scout выполнил это упражнение без проблем — при старте грести начали все покрышки одновременно.

КЛАКСОН

Шасси вседорожной модификации, как накачанный спортсмен, кажется плотным и собранным... Упругие энергоемкие стойки даже самые экстремальные ухабы встречали тихо и отрабатывали мягко, передавая на кузов минимум толчков. Как я не прыгал по ямам, а «пробить» амортизаторы так и не вышло...

ЗА РУЛЁМ

Сажусь в «Скаут» и понимаю, что «кроссоверо-универсал» окончательно утратил имидж народного автомобиля. Отличные сиденья, отделанные алькантарой, бережно обхватывают спину боковыми валиками. В дверях вставки с отделкой под дерево. Салон выглядит дорого, и уже поэтому находиться в нем приятно. А поскольку колесная база выросла на 101 мм, сидеть удобно как спереди, так и сзади. Похоже, «Октавия Скаут» возвращается на российский рынок в другом качестве! «Скаут» точно понравится тем, кто любит чуть погорячее, но не готов трястись в псевдоспортивной машине. Пассажиры радуются достойной плавности хода, но и расхлябанности нет — подвеска по-европейски собранная. «Шкода» четко стоит на дуге и уверенно держит прямую...

5 КОЛЕСО

«Внедорожный» обвес — простая дизайнерская находка — кардинально меняет облик любого автомобиля, и ŠKODA Octavia здесь не исключение. Черные пластиковые вставки по периметру кузова — как стильная рамка для фотографии, способная превратить привычный снимок в арт-объект. В случае со «Скаутом» эта «рамка» добавляет образу машины харизмы и брутальности, причем особенно выигрышно такое обрамление смотрится

Так говорят

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

в контрастных цветовых сочетаниях. Оригинальное 17-дюймовое «литье», напоминающее лопасти то ли мясорубки, то ли иного режущего инструмента, и рейлинги — тоже в масть.

TOP GEAR

Что такое новый Scout? Это прежде всего увеличенный по сравнению с обычным Combi дорожный просвет. Я, честно говоря, не идолопоклонник бога Клиренса. Ибо каждое жертвоприношение ему портит отношения с другой богиней — Управляемостью. Но в этот раз готов поставить свечку, потому что чешским инженерам удалось маленькое чудо. Они всего-то поменяли пружины, перенастроили амортизаторы и поставили колеса побольше, но, видимо, сделали это вдумчивее других. Приподнятая Octavia не потеряла своих драйверских качеств — в ее характере нет спортивной остроты и игривости, но в поворотах она по-прежнему точна и послушна. И крены совсем не велики.

АВТОПИЛОТ

Размер имеет значение, если он чувствуется физически и с первой минуты. В салоне Scout вольно раскинуться на любой манер. Традиционные для нашего цеха замеры «сесть сам за собой», посадить двухметрового детину или поиграть в привередливую важную персону подтверждают сухой факт: в сегменте компактов длиннее салона не сыскать. Просторнее, как по цифрам, так и по наблюдениям бывалого владельца, стало для всех частей тела: ног в переднем ряду, локтей, головы, плеч...

Внедорожные козыри у модели вполне крепкие: дорожный просвет 171 мм, система полного привода с многодисковой муфтой Haldex пятого поколения, работающей в связке с системой ESP, тяговитый двигатель, пластиковая защита днища... Да, не «князь грязи», но в дачном товариществе, члены которого скупаются на ремонт подъездных путей, Scout не станет объектом насмешек.

АВТОМИР

Хороша машина! Мощный двигатель везет немаленький универсал ровно, напористо... Чуть прижал гашетку — уже несешься как угорелый. Если не отпустишь — автомобиль легко держит скорость под 200 км/ч! И при всем при этом не заставляет экипаж планировать дозаправки каждые 100 верст. Мощный и все еще экономичный агрегат! И он чертовски сложенно работает с DSG. Непосвященный может запросто подумать, что на автомобиле установлен не «робот», а современный скорострельный автомат! А еще он может подумать, что сидит за рулем обычного легкового автомобиля. Ведь Scout хоть и повыше легковушек, но незначительно. И кроссоверных ощущений от посадки за рулем не дарит. Зато нет и в помине кроссоверных минусов. Прямыки автомобиль держит, как лимузин представительского класса: спокойно, без лишнего движения и на любых скоростях. По асфальту в поворотах любой крутизны Scout едет почти как «подогретый» хэтчбек: без намека на крены, раскачку и прочие танцы вокруг своей оси. Так что церемониться перед виражом, прикидывая погрешности и смещения в траектории, не приходится. Увидел — атаковал!

АВТОРЕВЮ

На легком бездорожье Scout чувствует себя хорошо — муфта Haldex пятого поколения без промедления подключает заднюю ось и ловко жонглирует подводящим крутящим моментом, не пасуя даже при старте на рыхлом подъеме...

На асфальте Scout ведет себя как обычная Octavia: четко держит траекторию и дарит отменное чувство руля. Из-за иных пружин и амортизаторов лишь немного увеличились крены в поворотах. Подвеска все такая же жесткая даже на мелких неровностях, но с ростом скорости тряска уменьшается, а энергоемкости хватает с большим запасом — по ухоженной немецкой грунтовке можно мчать под солнцем, не боясь раскачки и пробоя.

Дорога

СОБЫТИЯ ПУТЕШЕСТВИЯ ВСТРЕЧИ



«Тур де Франс».
ŠKODA — официальный
автомобиль главной
велогонки планеты. 40

Неожиданно лучшие

текст: **Алексей Доспехов** («Коммерсантъ») | фото: **ŠKODA**

ВЕЛИКАЯ МНОГОДНЕВНАЯ ШОССЕЙНАЯ ВЕЛОГОНКА «ТУР ДЕ ФРАНС» В ЭТОМ ГОДУ ИМЕЛА ПОРЯДКОВЫЙ НОМЕР 101. ПОБЕДА В СОРЕВНОВАНИИ, ПРЕТЕНДУЮЩЕМ НА ПРАВО СЧИТАТЬСЯ САМЫМ ИЗНУРИТЕЛЬНЫМ И ИНТЕРЕСНЫМ СРЕДИ ВСЕХ, КОГДА-ЛИБО ИЗОБРЕТЕННЫХ ЧЕЛОВЕЧЕСТВОМ, ДОСТАЛАСЬ ИТАЛЬЯНЦУ ВИНЧЕНЦО НИБАЛИ. ГЛАВНЫМ АВТОМОБИЛЬНЫМ ПАРТНЁРОМ МЕРОПРИЯТИЯ ПО ТРАДИЦИИ ВЫСТУПИЛА МАРКА ŠKODA.



В ПРОШЛОМ году «Тур де Франс» справился с главным, как представляется, кризисом в своей долгой истории. Перед юбилейной, сотой по счету, велогонкой о ней говорили чаще всего в «допинговом» контексте. Разные нехорошие истории, связанные с запрещенными препаратами, трепали мировой велоспорт с конца 1990-х, а в 2013 году случилось невообразимое. Был разоблачен рекордсмен по числу побед в «Туре» Лэнс Армстронг, который, как выяснилось, и сам принимал допинг, и партнеров заставлял. Дисквалификация лишённого всех своих семи титулов американца была сильнейшим ударом по репутации гонки. Ударом, вызвавшим у многих резонные сомнения: а сможет ли «Тур» сохранить свою безумную популярность? Не утратит ли публика доверия к ее участникам?

Le
de TOUR
FRANCE



«Тур де Франс» последних лет невозможно представить без участия ŠKODA.

Опасения оказались напрасными. Гонщики, выступавшие в 2013 году, как и прежде, встречали толпы восторженных зрителей. А ни про кого из трех спортсменов, попавших в топ-тройку итогового зачета, нельзя было сказать, что он по ходу карьеры успел хоть как-то себя запятнать. Фамилии победителя Кристофера Фрума, а также отставших от него призеров Наиро Квинтаны и Хоакина Родригеса при проведении антидопинговых расследований никогда не всплывали. В общем, стало ясно, что «Тур де Франсу» ничто не угрожает. А перед гонкой 2014 года допинговая тематика окончательно ушла в прошлое, освободив дорогу чисто спортивной и заставив вспоминать обо всем том, чем на протяжении более чем века «Большая петля», как именуют легендарную многодневку на ее родине, волновала сердца миллионов людей.

ИСПЫТАНИЕ НА ПРОЧНОСТЬ

«Тур де Франс» — особенное соревнование. Особенное по ряду причин. Во-первых, оно по-прежнему остается площадкой для демонстрации новых технологий, доказывающих, что и велосипед можно изобретать вечно. Машины, на которых сегодня преодолевают дистанцию гонщики, отличаются от тех, на которых проходили довоенные многодневки, примерно так же, как машины «Формулы-1» от автомобилей, выступающих в ретроралли. Масса велосипеда в сборе — около 7 кг. Материалы самые высокотехнологичные: от карбона до титана. Если бы не ограничение — велосипед должен иметь минимальный вес 6,8 кг, — конструкцию продолжали бы облегчать и дальше. Ограничение преследует две цели: защитить спортсменов (уменьшение массы может пойти в ущерб прочности конструкции) и как-то уравнивать шансы команд с разными бюджетами (понятно, что чем легче велосипед, тем он дороже).

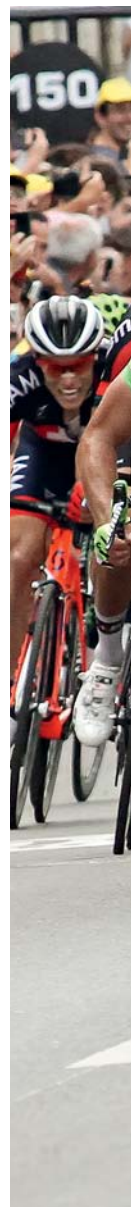
Совершенствуется техника, увеличивается темп. Средняя скорость победителя «Тура де Франса» 2014 года составила, например, 40,7 км/ч. В гонках с раздельным стартом она была еще выше — под 60 км/ч, а на горных спусках во время спринтерских разборок на финише равнинных этапов приближалась к сотне.

Сто лет назад гонщики передвигались по дистанции со средней скоростью примерно вдвое ниже.

Но суть не меняется: «Тур» по-прежнему остается идеальной площадкой для демонстрации уникальных человеческих возможностей, испытанием, в котором, какими бы совершенными не были технологии, ключевыми все-таки остаются такие понятия, как сила духа, мужество, терпение, страсть. Без них даже просто выдержать до конца этот адский трехнедельный маршрут невозможно, не говоря уже про то, чтобы претендовать на какой-либо из призов. Призы эти — майки разных цветов, вручаемые победителям в различных номинациях вместе с денежными наградами. Сильнейшему молодому (не старше 25 лет) гонщику достается белая майка (ее традиционно спонсирует ŠKODA); сильнейшему спринтеру, отличившемуся на промежуточных отсечках на каждом этапе, а главное, собственно, на финише, достается зеленая майка; тому, кто лучше всего проявляет себя в горах, — белая в красный горох. Ну а наиболее престижной, понятно, является майка ярко-желтого цвета. Именно ее надевает лидер генеральной классификации. Именно она — тот трофей, ради которого очень многие гонщики год за годом терпят муки, дожидаясь своего шанса.

Маршрут 101-го «Тура де Франса» — это классика жанра. 3663 км, разбитых на 21 этап, и всего два дня по ходу «Тура», предусмотренных на отдых. Если предыдущая многодневка в честь юбилея проходила исключительно по территории страны, подарившей миру главный велоаттракцион, то многодневка 2014 года в соответствии с довольно давно уже существующей традицией «залезла» на территории сопредельных государств, в которых шоссейные гонки также любят и уважают. Она стартовала в английском Лидсе, и первые три ее этапа приняла Великобритания. А после этого «Тур» ненадолго завернул в Бельгию, чтобы потом уже не покидать французских границ до обязательного финиша на Елисейских полях в Париже.

Во Франции пелотон и ждали все основные испытания. В первую очередь речь идет о двух сериях горных этапов: сначала альпийской, а во второй половине многодневки — пиренейской. Собственно, сколько лет существует «Тур де Франс», столько лет работает и одно правило: успеха в этой гонке реально



Изматывающие горные участки — фирменное испытание для участников «Тур де Франса».

16 МЛН ЗРИТЕЛЕЙ НАБЛЮДАЛИ ЗА ГОНКОЙ ВЖИВУЮ, А СОВОКУПНАЯ ТЕЛЕ- И ИНТЕРНЕТ-АУДИТОРИЯ «ТУР ДЕ ФРАНСА» 2014 ГОДА ОЦЕНИВАЕТСЯ В 3,5 МЛРД ЧЕЛОВЕК.



Сходы и падения на гонке 2014 года привели к совершенно непредсказуемому финалу соревнования.



В 2014 ГОДУ ŠKODA ПРЕДОСТАВИЛА ОРГАНИЗАТОРАМ «ТУР ДЕ ФРАНСА» 250 АВТОМОБИЛЕЙ, ПРЕИМУЩЕСТВЕННО SUPERB И OCTAVIA COMBI. С 2004 ГОДА СУММАРНЫЙ ПРОБЕГ МАШИН ŠKODA, ЗАНЯТЫХ НА ГОНКЕ, ПРЕВЫСИЛ 28 МЛН КМ.

Кубки из хрусталя были разработаны дизайнером ŠKODA Петером Олахом и изготовлены чешской компанией Lasvit Glass. Масса кубка — 4 кг, высота — 60 см.



Четверо участников гонки — Винченцо Нибали (победитель, желтая майка), Тибо Пино (лучший в категории «До 25 лет», белая майка), Рафал Майка («Горный король», гороховая майка) и Петер Саган («Лучший спринтер», зеленая майка) — получили из рук Карлхайнца Хелла, члена совета директоров ŠKODA, хрустальные кубки.



добиться, только если умеешь ездить в горах. Ты можешь быть отличным мастером отдельных стартов, где едешь по дистанции в одиночку, борясь с соперниками заочно, ты можешь терзать соперников отрывами на равнинах, но без навыков «альпиниста», без опыта восхождений на такие вершины, как Альп д'Юэз, Турмале, Мон-Ванту, о том, чтобы хотя бы приблизиться к желтой майке, нечего и мечтать.

ЛУЧШЕ ГОР МОГУТ БЫТЬ

Горы в «Туре» — ад для спортсменов. Крутые подъемы на высоту до двух километров, где уже ощущается дефицит кислорода, где задыхаются даже выносливейшие из выносливых. Узкие серпантины со стоящими на обочине сотнями фанатов, на которых потерять равновесие проще простого. Головокружительные спуски, требующие предельной концентрации, потому что на них падение — не просто неудача, но приговор. Иными словами, работа в режиме максимального напряжения.

В «Тур де Франсе» 2014 года расклад, однако, как ни странно, во многом определила та его часть, которая выглядела «разминочной», то есть стартовая, без гор. Сход участника на французской многодневке, даже на равнине, не редкость. Но на сей раз она была как-то уж совсем беспощадна к знаменитостям, принявшись выкашивать их одну за другой.

Уже на первом этапе свалился, столкнувшись с оппонентом, кумир английской публики Марк Кавендиш: британец должен был «зажигать» в спринтерских битвах. Со сломанной ключицей он отправился домой досматривать гонку по телевизору. На пятом дважды подряд рухнул с велосипеда нацелившийся на второй триумф подряд британец кенийского происхождения Кристофер Фрум и тоже, заработав кучу ушибов, был вынужден сойти. На десятом этапе, уже в горах, травмировал после падения ногу котиравшийся среди кандидатов в чемпионы испанец Альберто Контадор, после этапа доставленный в больницу.

Так «Тур» лишился сразу трех суперзвезд, две из которых претендовали на желтую майку.

Возможно, останься Фрум и Контадор в гонке, она была бы чуть более интересной. Без них же «Тур-2014» прошел под знаком доминирования итальянца Винченцо Нибали, тоже входившего в число фаворитов, но не такого явного, как тот же Фрум. Он захватил желтую майку, когда британец и испанец еще находились в строю, а затем расстался с ней лишь на один день, тут же отняв у француза Тони Галлопена.

Нибали, покоровивший «Тур» накануне 30-летия, как раз из тех гонщиков, которым реализовать заветную мечту помогло нечеловеческое терпение. Итальянец уже с полдюжины сезонов в элите мирового велоспорта. До «Тур де Франса» успел выиграть два других гранд-тура, как называют знаковые многодневки: итальянскую Giro d'Italia и испанскую Vuelta (тех, кто сделал «хет-трик», до него было всего-то пять человек). Теперь вот дотерпел до шанса отличиться на гранд-туре, стоящем наверху шоссейной иерархии, и с блеском им воспользовался.

Нибали был агрессивен на протяжении всех трех недель, что продолжался «Тур». Он атаковал, даже когда уже было ясно, что созданный отрыв позволяет ему чувствовать себя спокойно и не рвать жилы. Наградой ему стали четыре выигранных этапа и гигантское — в семь с лишним минут — преимущество над ближайшими преследователями в общем зачете: такого в XXI столетии ни у кого не было.

Хотя Франция все равно торжествовала. Дело в том, что этими двумя ближайшими преследователями были французские велосипедисты: упорный 37-летний ветеран Жан-Кристоф Перо и Тибо Пино, завоевавший вместе с бронзой белую майку, патронируемую маркой ŠKODA. А сразу двух спортсменов из страны-хозяйки на подиуме не было уже три десятилетия.

Праздник был на французской, на итальянской, на казахстанской улицах — Нибали ведь гоняется за команду из Казахстана Astana, а ее слаженная работа была в числе причин, по которым он так комфортно чувствовал себя на дистанции.

Россия также оставила в минувшем «Туре» заметный след. Нашу страну представляли сразу две команды. «Катюша», чей лидер Хоаким Родригес в 2013 году очутился на призовой позиции, в этой многодневке в генеральной классификации на большие свершения не претендовала. Зато ее резвый спринтер норвежец Александр Кристофф взял два этапа. Tinkoff-Saxo (спонсор велогруппы — известный бизнесмен Олег Тиньков) замахивалась на желтую майку. Эта цель была забыта после трагедии с капитаном команды Контадором. Но «конюшня» не пала духом. Майкл Роджерс выиграл 16-й, самый длинный этап многодневки (его длина — 237,5 км), а Рафал Майка был лучшим на двух горных этапах, закончив «Тур» в той самой майке в красный горох. А в великой французской гонке, как уже было сказано, все призовые майки — на вес золота.



ŠKODA OCTAVIA COMBI 4X4



Для ваших полноприводных идей

Наслаждаться тихим загородным пейзажем или открывать новые увлекательные маршруты – решать вам. Новая **ŠKODA Octavia Combi * 4x4** с автоматической коробкой передач открывает все пути! В просторном салоне хватит места для всей семьи, сколько бы багажа вы ни взяли в дорогу. А полный привод поможет воплотить в жизнь самые смелые идеи.

Узнайте больше в салонах официальных дилеров ŠKODA!



Система полного привода, 1.8 TSI/180 л.с.



Автоматическая коробка передач



Объем багажного отсека 588 л / 1718 л



Просторный салон **



Панорамная крыша **

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

Тенденции

ТЕХНИКА РЕШЕНИЯ ПРАКТИКА

Полный привод на ŠKODA:
Yeti и другие. 54



ТЕХНОЛОГИИ

Каким требованиям должен отвечать современный кузов. **48**

КОМПЕТЕНТНОЕ МНЕНИЕ

Технические специалисты отвечают на вопросы читателей. **62**

Главный элемент

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

КУЗОВ — ОСНОВА СОВРЕМЕННОГО ЛЕГКОВОГО АВТОМОБИЛЯ. ОТ НЕГО ЗАВИСЯТ КОМФОРТ, БЕЗОПАСНОСТЬ, ЭКОНОМИЧНОСТЬ И ДАЖЕ УПРАВЛЯЕМОСТЬ. КАК ИМЕННО — РАССМОТРИМ НА ПРИМЕРЕ КУЗОВА НОВОЙ ŠKODA OCTAVIA.



Н

АСЧЁТ автомобиля и его кузова никогда не будет споров в духе «что первично: яйцо или курица?». Пионеры-изобретатели еще только учили ездить свои паровые, электрические и бензиновые самобеглые повозки, а сильные мира сего уже несколько веков как раскатывали в шикарных каретах, защищающих пассажиров от солнца, непогоды и посторонних взглядов. Ну а крестьянская телега — народный тип открытого кузова — вообще стала самым распространенным и универсальным транспортом; как говорится, и в пир и в мир.



Впрочем, даже когда машины стали постепенно вытеснять с дорог лошадей, развитие кузовостроения шло как бы в параллельном пространстве. Фактически из ворот большинства автомобильных заводов в начале XX века сходили голые шасси: рама с двигателем, трансмиссией и подвесками. А вот кузов клиент заказывал на стороне, в каретной мастерской, словно костюм в ателье.

Первые автомобильные кузова и по материалам мало отличались от каретных. В основе — дерево, преимущественно прочных сортов: дуб, бук, ясень. Прочности «растительного» каркаса вполне хватало, ведь он практически не испытывал серьезных нагрузок — легковые автомобили тогда возили на себе немного и передвигались лишь чуть быстрее пешеходов. И только с зарождением в Америке поточного производства более технологичная сталь начала вытеснять массив дерева и фанеру из кузовостроения. Хотя кое-где процесс этот затянулся; к примеру, из-за дефицита листового проката в послевоенном СССР выпускали фургон «Москвич-400-422» с наполовину деревянным кузовом. Эту модель в народе так и прозвали — «Буратино». Да и ŠKODA производила машины, в которых дерево служило строительным, а не декоративным материалом, до конца 1940-х годов.

Здесь будет уместным напомнить, что ŠKODA — один из самых старых автомобильных производителей в мире.

Первый автомобиль, еще под логотипом Laurin & Klement, появился в 1905 году. В передней части прочной и жесткой металлической рамы так называемого лестничного типа размещались радиатор, двигатель, органы управления, а ведущими были задние колеса. Кузов — два сиденья под открытым небом да подъемный тент.

ŠKODA с первых дней делала готовые автомобили, но желающие могли приобрести у компании одно только шасси и «навесить» на него заказанный на стороне кузов.

В общем, все этапы: от простейших кузовов до самых современных, сделанных и использованием лазерной сварки и сверхпрочных сталей, ŠKODA прошла успешно.



КУЗОВ ŠKODA OCTAVIA СОСТОИТ ИЗ БОЛЕЕ ЧЕМ 1000 ДЕТАЛЕЙ. ДЛЯ ИХ СОЕДИНЕНИЯ ИСПОЛЬЗУЕТСЯ СВЫШЕ 4500 ТОЧЕК СВАРКИ, 3,6 МЕТРА ОБЫЧНОЙ СВАРКИ И 5,1 МЕТРА — ЛАЗЕРНОЙ.

НЕСУ НА СЕБЕ

Человек так устроен, что как бы ему не было хорошо, постоянно хочется большего. Требования к автомобилям росли, и производители начали сражение за кошельки потребителей. В период между двумя мировыми войнами автопром успел совершить гигантский рывок. Все более весомую роль стал играть дизайн. Кроме того, стали расти скорости, поэтому потребовались более точные настройки шасси и хотя бы минимальная защита при аварии. А ведь еще нельзя и про комфорт забывать: покупатели все больше интересовали плавность хода, шумоизоляция, микроклимат в салоне.

Мы не случайно делаем акцент на этих факторах, ведь они напрямую зависят от «скелета» автомобиля. С тех пор кузов — не просто скорлупа, которая оберегает водителя и пассажиров от непогоды, а важнейший элемент конструкции машины.

Как уже было сказано, до определенного времени кузов и шасси жили разными жизнями. Отдельно существовала тележка с мотором и всеми элементами управления (поставь кресло и можно ехать), отдельно — кузов. Металлическая рама позволяла «нахлобучить» на себя

любой кузов, хоть закрытый, хоть открытый. Рама — вещь прочная, но тяжелая и дорогая. Инженерам — практически одновременно во всем мире — пришла в голову идея: а почему бы не крепить все основные узлы и агрегаты непосредственно к кузову? Усилить его и отказаться от рамы. Так появились несущие кузова, которые стали активно использоваться с 1950-х годов. Любопытный факт: одной из первых серийных машин с несущим кузовом стала советская «Победа». Без рамы инженерам стало проще находить компромиссы между дизайном и аэродинамикой, вместимостью и управляемостью, безопасностью и массой...

Сегодня рамы остались только на брутальных внедорожниках (причем их число стремительно сокращается) да на грузовых машинах. На обычных легковых автомобилях кузов — основа всего. К нему крепятся двигатель и коробка передач, подвески и топливный бак, элементы тормозной системы и рулевого управления.

Несущие кузова эволюционировали со временем. Простой пример: автолюбители со стажем помнят, что раньше ветровое стекло можно было заменить самостоятельно — оно крепилось за счет резинового уплотнителя. Сейчас

стекло клеено. Для большей герметичности и пушечной технологичности? Не только. Клеенное стекло работает как элемент жесткости, как распорка в каркасном доме.

Кузова стали более универсальными: уже на стадии их создания нужно учитывать, что рынок требует разные модификации на базе одной модели. Самый простой пример: на обычной Octavia Combi передний привод, на Octavia Scout — полный. Чем они принципиально отличаются, кроме того что перед задней осью на «Скауте» стоит муфта Haldex? Конечно, наличием карданного вала, который передает крутящий момент на задние колеса. Стало быть, тоннель, проходящий вдоль кузова, изначально рассчитан на его установку.

Или возьмем другой случай. У Octavia RS должна быть хорошая аэродинамика, иначе на высокой скорости («максималка» у RS чуть меньше 250 км/ч) автомобиль будет нещадно шуметь, доставляя дискомфорт водителю и пассажирам. Что это значит? Что такая же выверенная аэродинамика будет у самой доступной «Октавии», а от коэффициента лобового сопротивления зависит не только акустический комфорт, но и расход топлива.



При проектировании кузова конструкторы должны учитывать все разнообразие модификаций. На фотографии — всё семейство ŠKODA Octavia.

Создание современного кузова немислимо без компьютерного моделирования. Общее число циклов расчетов, проведенных перед тем, как кузов новой «Октавии» стал готовым к производству образцом, превысило 35 тысяч. Обыкновенный компьютер — домашний или офисный — потребовал бы для их проведения около миллиона часов, то есть более ста лет. Но даже самая совершенная компьютерная программа не отменяет реальных испытаний. За два года было проведено более 100 полноценных краш-тестов (когда удару подвергался автомобиль в сборе) и сотни испытаний отдельных компонентов.

ИЗ ОБЛАСТИ СОПРОМАТА

Если взять кузова трех современных поколений ŠKODA Octavia, представленных, соответственно, в 1996, 2004 и 2013 годах, то обычный человек не увидит большой разницы между ними. Ну да, изменился дизайн, ну да, модель увеличилась в размерах...

А так — сваренные между собой железки. Так было, так есть.

Но в том-то и дело, что главный вопрос в конструкции кузова — какие это

«железки». В «Октавии» последнего поколения доля деталей, изготовленных из сверхпрочных сталей, прошедших горячую формовку (горячую обработку под давлением), составляет 26,2%. В кузове «Октавии» первого поколения таких деталей не было вовсе. Суть метода горячей формовки в следующем: сталь нагревается до температуры 950°С, направляется под пресс и затем охлаждается до 180°С за 5,5 секунды. «Ну и что с того? — спросите вы. — Какое мне дело до технологических изысков?»

Объясняем. Детали, изготовленные методом горячей формовки, в пять-шесть раз прочнее обычных, сделанных классическим методом глубокой штамповки. Какой-нибудь усилитель пола, сделанный по прогрессивной технологии, при вдвое меньшей массе вдвое прочнее классического аналога!

Поэтому здесь открывается большой простор для инженерного творчества: хочешь, уменьшай габариты деталей без ущерба для их надежности, хочешь — усиливай конструкцию в нужных местах без опаски нанести вред «физической форме» автомобиля, иными словами — без риска набрать лишний вес.

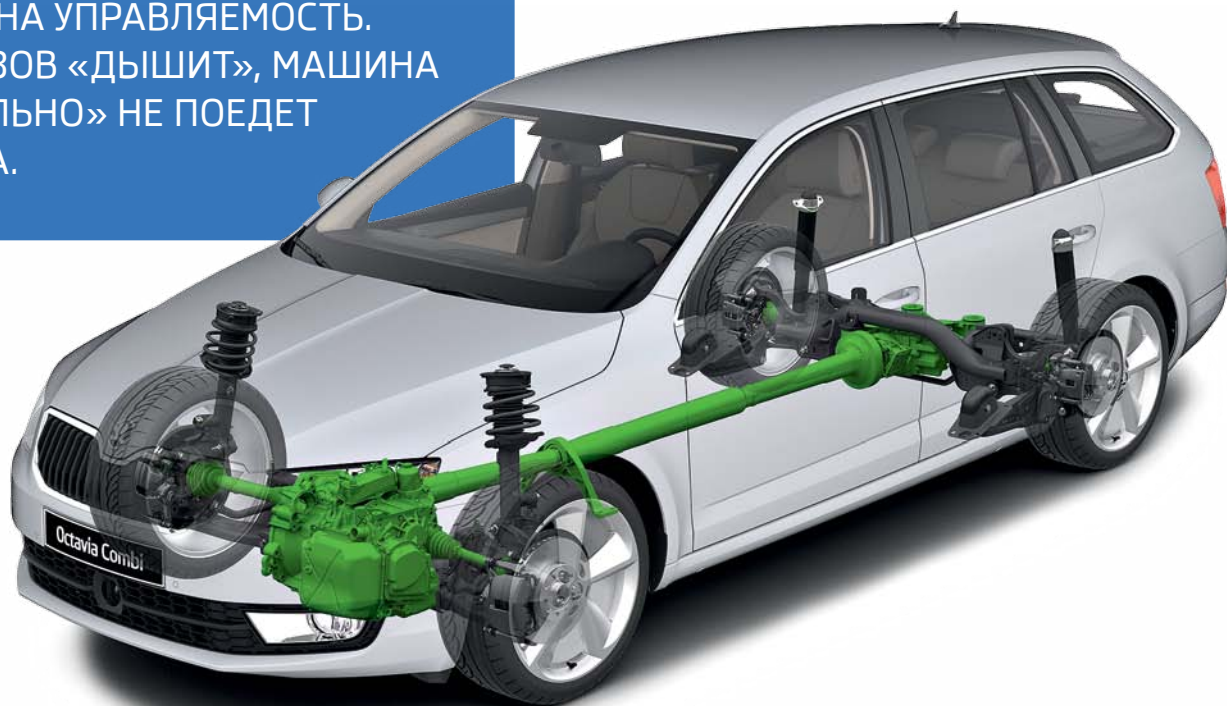
Получить доступный инструмент, позволяющий соблюдать этот баланс, было очень важно, ведь в какой-то момент проблема «ожирения» автомобилей встала очень остро. Здесь надо вернуться к тому, что вслед за желаниями потребителей получить больше комфорта и престижа, автомобили с каждым поколением стали расти в размерах. Это легко проследить на примере той же «Октавии». В первом поколении у нее от носа до хвоста было 4,5 м, а в третьем — уже почти 4,7 м.

Типичная для отрасли ситуация. Представлена новая модель автомобиля. Она не только больше предыдущей, но еще и тяжелее нее. Значит, требуется более мощный двигатель, чтобы сохранить динамические показатели на прежнем уровне. Мотор стал экономичнее, но и этого покупатель не заметит: все «съедают» лишние килограммы, которые надо возить с собой.

Замкнутый круг. Новая ŠKODA Octavia его разорвала.

Вот вам конкретные факты. Возьмем наиболее популярные версии «Октавии» — текущего и прежнего поколений. Обе с атмосферными бензиновыми двигателями 1,6 л и пятиступенчатыми механи-

**ЖЁСТКОСТЬ КУЗОВА НАПРЯМУЮ
ВЛИЯЕТ НА УПРАВЛЯЕМОСТЬ.
ЕСЛИ КУЗОВ «ДЫШИТ», МАШИНА
«ПРАВИЛЬНО» НЕ ПОЕДЕТ
НИКОГДА.**



ческими коробками передач (небольшая разница в мощности не в счет).

По идее, новая модель, которая заметно выросла в размерах и гораздо лучше оснащена, должна оказаться тяжелее. Но это не так. Было 1280 кг, стало 1210 кг. При этом за счет более высокой жесткости на кручение управляется нынешняя «Октавия» лучше.

А оптимизированная форма кузова не только дала больше пространства пассажирам, но и положительно сказалась на динамике. Обтекаемые формы вкуче со сниженным весом позволили поднять максимальную скорость и существенно сократить время разгона до сотни. Если раньше Octavia выполняла это упражнение за 12,3 с, то сейчас — за 10,6 с. А почти две секунды — это та разница, которая заметна не только на бумаге, но и «на ощупь». Причем даже не слишком искушенным водителям.

ЗА «ЖЕЛЕЗНЫМ» ЗАНАВЕСОМ

Кузов новой «Октавии» сделан на платформе MQB, которая представляет собой набор решений, пригодных для создания разных моделей концерна Volkswagen: от Audi до SEAT. Фактически марки разделили между собой траты. И потребитель от этого только выиграл,

ведь он получает за адекватную сумму самые современные решения.

Сразу возникает логичный вопрос: а почему MQB не предусматривает изготовления кузова целиком из сверхпрочных сталей? Ответ прост: слишком дорого и лишено практического смысла. Для добавления в торт не обязательно использовать коньяк тридцатилетней выдержки — все равно никто не оценит.

Элементы, изготовленные методом горячей формовки, применяются точно, в наиболее ответственных местах: передние и средние стойки кузова, панель пола, силовая передняя поперечина...

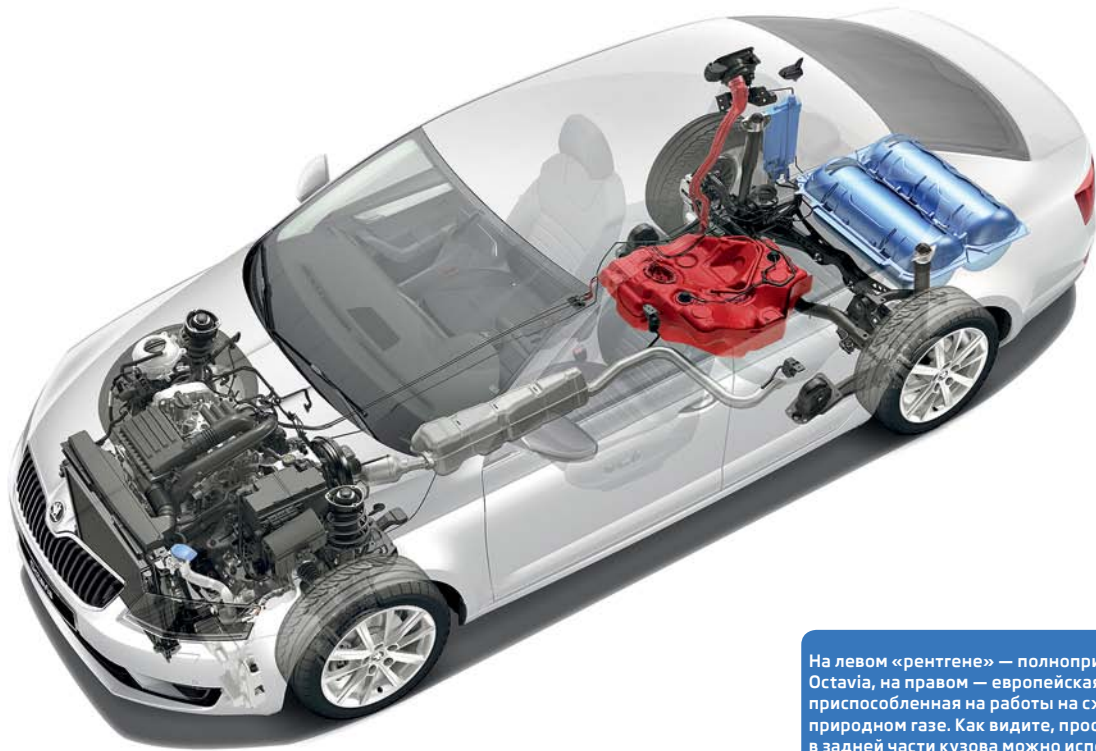
В расчет прежде всего берутся соображения безопасности и ходовые качества. Да-да, не удивляйтесь. Многие думают, что прочность кузова пригодится лишь в ДТП, чтобы защитить людей в салоне, но на самом деле качество каркаса напрямую влияет на управляемость автомобиля. То есть помогает этой самой аварии избежать.

Так вот, читая различные автомобильные издания с тест-драйвами новой «Октавии», можно собрать коллекцию штампов: «едет как по рельсам», «отлично слушается руля», «моментальные отклики и реакции» и т.д. Иными словами, управляемость машины вышла на такой

уровень, что описать ее можно только восторженными эпитетами. За это стоит сказать спасибо не только собственно MQB, но и кузову в целом.

Ведь именно от его жесткости на кручение и изгиб зависит то, как четко и быстро команды водителя перейдут к управляемым колесам, насколько точно подвески отработают неровности и крены. Если кузов «дышит» и трясется как холодец, бесполезно экспериментировать с пружинами, амортизаторами, шинами и настройками рулевого управления. «Правильно» машина не поедет никогда.

Но, допустим, вы не любитель быстрой езды и вам в принципе все равно, как точно автомобиль держит траекторию. Хорошо, но это значит, что вы наверняка задумываетесь о более практичных вещах. Например, о долговечности кузова. Или о своем комфорте. И то и другое тоже зависит от жесткости кузова. Слабый каркас быстро «устает», теряет прочность, краска начинает трескаться, а железо — гнить и разрушаться, особенно если вы часто передвигаетесь по грунтовкам и разбитому асфальту. Остановились на кочке — а багажник не закрыть, крышку заклинило! Это дала себя знать никудышная жесткость «скелета». Стало больше пыли в салоне? Вероятно, двери гуляют в проемах...



На левом «рентгене» — полноприводная Octavia, на правом — европейская версия, приспособленная на работы на сжатом природном газе. Как видите, пространство в задней части кузова можно использовать совершенно по-разному.

Но как бы хорошо ни рулилась машина, как бы ни была комфортна, от аварии, увы, никто не застрахован. Поэтому защита водителя и пассажиров — тоже из числа приоритетов ŠKODA. Высокопрочная сталь в передних и средних стойках кузова хорошо держит фронтальный и поперечный удары. Специальные бруссы в дверях защищают людей при боковых столкновениях, а особые деформируемые элементы в передней части каркаса в случае ДТП «складываются» по заранее разработанному сценарию и тем самым гасят энергию удара, чтобы не возникало слишком больших перегрузок. Ведь погибнуть можно, и не получив внешних повреждений — просто не выдержат внутренние органы. И в этом виноваты именно перегрузки.

Порой приходится слышать, что новые машины, дескать, стали не такими крепкими — сминаются как бумага даже при легких столкновениях. Вот раньше кузова умели держать удар...

И правда, умели. Только водителю и пассажирам приходилось несладко — нагрузку они ощущали сполна.

Сегодня производители исходят из того, что пускай лучше пострадает железо, но люди останутся живы и здоровы.

Само собой, кузов мнется не абы как. Еще на стадии проектирования ин-

женеры сначала при помощи электронного моделирования, а затем и вживую подбирают и закладывают в каркас так называемые зоны деформации. Только они имеют право складываться при ударе. А вот пассажирский отсек должен оставаться целым при любом раскладе. Именно поэтому в клетке, окружающей салон, в основном и находят применение высокопрочная сталь.

По результатам независимых краш-тестов EuroNCAP новая Octavia — отличница: чистые пять звезд. Если посмотреть на схемы манекенов, то выяснится, что практически все они окрашены в зеленый цвет. То есть опасных перегрузок человек в случае удара не получит. Равно как и пешеход — уровень его защиты варьируется от «нормально» до «хорошо», а это максимальные оценки в данной категории.

Пешеходы, как ни крути, тоже полноправные участники дорожного движения. Причем наименее защищенные. Это ведь только с виду передний бампер современного легкового автомобиля имеет обтекаемую «мягкую» форму. На деле за этой податливой пластиковой «скорлупой» скрывается мощный стальной поперечный брус, который первым принимает удар и распределяет его энергию по лонжеронам и другим силовым элементам

каркаса машины. Но одно дело — таранить железом железо, и совсем другое — ноги человека... Поэтому в новой Octavia предусмотрен специальный вспененный наполнитель между облицовкой бампера и его стальным усилителем.

Кстати, он бережет не только пешеходов, но и кошелек владельца. Передняя часть кузова Octavia просчитана таким образом, что при легких ударах (например, задела парковочный столбик или уткнулись в забор) на скорости до 15 км/ч основные силовые элементы не повреждаются, кузов не «ведет». Удар принимают на себя тот самый вспененный наполнитель и специальные легкоъемные вставки, которыми поперечный брус крепится к лонжеронам. В случае аварии они сминаются первыми, но заменить их легко и относительно недорого, равно как фары или бампер, которые также могут быть повреждены при таких ударах. А это не только прямая, но и косвенная экономия: ниже стоимость кузовного ремонта, значит ниже ставки по каско.

Так что не надо думать о кузове как о простой «железке», свысока. Пусть она бездушная, но за ней стоит интеллект и труд многих людей. Как сто лет назад, так и в наши дни.

Все четыре колеса

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

У МАРКИ ŠKODA ЕСТЬ СУЩЕСТВЕННОЕ КОНКУРЕНТНОЕ ПРЕИМУЩЕСТВО: ОНА ПРЕДЛАГАЕТ МОДЕЛИ С ПОЛНЫМ ПРИВОДОМ НЕ ТОЛЬКО В КЛАССЕ ПОПУЛЯРНЫХ СЕГОДНЯ КРОССОВЕРОВ. ПОЛНЫЙ ПРИВОД НА СОВРЕМЕННОЙ МАШИНЕ ПЕРЕСТАЛ БЫТЬ ОПЦИЕЙ ДЛЯ ЛЮБИТЕЛЕЙ ЕЗДЫ ПО БЕЗДОРОЖЬЮ. ТЯГА НА ВСЕХ ЧЕТЫРЁХ КОЛЁСАХ МОЖЕТ ПОНАДОБИТЬСЯ В ЛЮБУЮ СЕКУНДУ НА ЛЮБОЙ ДОРОГЕ. И ОНА БУДЕТ ОБЕСПЕЧЕНА БЕЗО ВСЯКОГО ВМЕШАТЕЛЬСТВА СО СТОРОНЫ ВОДИТЕЛЯ.

О

ЧЕМ

думал отечественный потребитель лет двадцать назад, когда слышал словосочетание «полноприводный автомобиль»? Он представлял себе мощный армейский грузовик на здоровенных «шишкастых» колесах или «козлик» — транспорт все тех же военных, а также председателей колхозов и милиционеров.

Полный привод на автомобилях с колесной формулой 4x4 был, как правило, подключаемым. Увидел тяжелый участок дороги, раскисшую колею, или начался снегопад — подключил специальным рычагом передний мост. Закончились неприятности — отключил. Ездить с подключенным передним мостом по сухому асфальту нельзя, поскольку крутящий момент жестко делится между передней и задней осями, что хорошо для тяжелого бездорожья, но совершенно не годится для езды по нормальной трассе. Дело в том, что в повороте передние и задние колеса проходят разный путь, а трансмиссия этого не учитывает: в ней нет межосевого дифференциала. На скользкой поверхности разница во вращении «скрадывается» пробуксовкой колес, на сухой дороге такой номер не проходит. Шины и элементы трансмиссии испытывают очень серьезные нагрузки, а управляемость автомобиля резко ухудшается. Таких недостатков была лишена советская «Нива», один из первых в мире массовых легковых автомобилей с постоянным полным приводом, но и ее неизбалованные потребители ругали за тесный салон,

неудобную посадку, вой трансмиссии, непомерный аппетит и общую ненадежность. Считалось, что охотники и рыболовы — целевая аудитория — все простят. Прощали, выбора не было.

С тех пор все изменилось. Нет, автомобили, о которых мы уже рассказали, остались, они прекрасно справляются с задачами, на них возложенными. Но многие потребители до сих пор считают полный привод какой-то не очень понятной опцией. Дескать, кроссовер, почти внедорожник, куда ни шло, может иметь все ведущие колеса. А простой легковой машине зачем? Баловство одно. Тем, кто не ездит по грязи, не больно и нужно.

ПОЧТИ ОДНИ ПЛЮСЫ

Так, кстати, считают не во всех странах. Очень показательный пример — Норвегия. Вообще норвежцы — ответственные водители. И сами ведут себя предельно осторожно, и другим не дают хулиганить: местные штрафы за нарушение правил давно стали страшилкой для автопутешественников. Позвонить в полицию с сообщением, что «некий господин на таком-то автомобиле подвергает опасности остальных участников движения», — дело вполне обыденное, как у нас выкинуть окурок на дорогу. Но главное, конечно, результат. В Норвегии очень низкие показатели аварийности. По результатам 2013 года, на 100 тысяч населения приходилось 4,3 погибших в ДТП. В солнечной Италии — 7,2. В России — 18,6.







ПЕРВЫЙ СОВРЕМЕННЫЙ ПОЛНОПРИВОДНЫЙ АВТОМОБИЛЬ — OCTAVIA COMBI 4x4 — ŠKODA ПРЕДСТАВИЛА В 1999 ГОДУ.

Черные пластиковые элементы дизайн-пакета Outdoor, предлагаемого для Superb Combi 4x4, защищают кузов автомобиля при выездах на природу.

Ответственность проявляется и в выборе машины. Самая популярная ŠKODA в Норвегии — полноприводная Octavia Combi. Больше половины проданных в королевстве Yeti и Superb также имеют в своем обозначении 4x4.

Статистика мировых продаж чешской марки показывает: во всех странах, где климат напоминает российский (пускай и местами — в горах), полноприводные ŠKODA пользуются огромной популярностью.

Все объяснимо. Система полного привода, используемая на автомобилях ŠKODA, не требует к себе никакого внимания. Она работает постоянно и безо всякого вмешательства со стороны водителя решает, каким образом лучше распределить крутящий момент между осями. Полный привод не делает автомобиль более шумным: догадаться о его наличии пассажир может только по косвенным признакам, например надписи 4x4 на рычаге коробки передач. Современный полный привод не грозит более быстрым истиранием резины и износом трансмиссии: каждое колесо крутится в повороте с той скоростью, какая требуется. Наблюдается даже обратное явление: шины на полноприводной машине живут дольше. Заметнее всего этот эффект на шипованных колесах: автомобиль с передним или задним приводом «растеряет» шипы гораздо быстрее, чем полноприводный. Дело в более равномерном распределении нагрузки при ускорении: шипы на су-

хом зимнем асфальте работают на грани пробуксовки.

Муфта Haldex, основа полного привода на автомобилях ŠKODA, надежна и нетребовательна по части обслуживания. Все, что нужно, — менять масло, и то нечасто. Либо раз в три года (на новейшей Haldex V), либо каждые 60 000 км (Haldex IV, муфте предыдущего поколения).

Неужели у полноприводных моделей ŠKODA совсем нет недостатков? Как таковых недостатков нет, но есть особенности. Первый — автомобили с полным приводом стоят дороже. Скажем, полный привод для Octavia Combi обходится примерно в такую же сумму, как и отделка салона кожей/алькантарой. Что выбирать, решать покупателю, но известно, что полный привод тоже имеет отношение к комфортной посадке: в дальней зимней дороге меньше потеет спина от напряжения. Впрочем, выбор или/или не стоит, можно взять полноприводный универсал с нужной отделкой. Второй момент — несколько больший по сравнению с моноприводным автомобилем расход топлива. Разница не принципиальна, но она есть, поскольку машина немного тяжелее, а крутить мотор приходится не два, а четыре колеса.

С другой стороны, расход топлива — вещь относительная. На сухой дороге — одно, а зимой или на бездорожье — другое дело. Представим, что во дворе застряла машина с передним приводом. Мотор работает, колеса крутятся, а не едет автомобиль. Какой тут будет

расход на 100 км пути? Любой. Стремится к бесконечности, как сказал бы математик. Хуже другое: водитель волнуется. Он вышел из дома впритык, совершенно не рассчитывая застрять во дворе. Когда он вечером ставил автомобиль в сугроб, ничто не предвещало утренних неприятностей. Ему на встречу надо ехать, а впопыху бежать за трактором, и хорошо еще, если найдется буксировочный трос.

Водитель же полноприводной ŠKODA спокойно сядет в автомобиль, включит музыку и, скорее всего, даже не услышит, как колodки с характерным хрустом прикусили буксующее колесо, чтобы крутящий момент ушел к трем другим колесам. Он уедет, даже не поняв, что на машине с моноприводом — или «недоприводом», как шутят в интернете, — попал бы в очень неприятную ситуацию.

Так, в фильме «Мимино» мальчик приковал вертолет цепью к бревну, а летчик и не заметил: цепь лопнула, как бечевка, и Ми-2 скрылся в небе.

РАБОЧИЕ МОМЕНТЫ

Систем полного привода сегодня известно множество. ŠKODA отдает предпочтение муфте Haldex. Почему? Потому что Haldex — это очень серьезно. Это Швеция. В этой северной стране разрабатывают, испытывают и производят одну из самых совершенных систем полного привода в мире. Сегодня компания входит в американский концерн BorgWarner.



Муфта Haldex, главная передача и дифференциал образуют один блок.

Haldex можно встретить на автомобилях Audi и Volkswagen. Haldex установлен на суперкаре Bugatti Veyron, который в версии Super Sport имеет двигатель мощностью 1200 л.с. и ограничение скорости 415 км/ч: оно продиктовано заботой о шинах.

До 100 км/ч этот 16-цилиндровый аппарат разгоняется за 2,5 секунды: именно полный привод обеспечивает максимально эффективный разгон с минимальной пробуксовкой (Haldex на этой машине регулирует подачу момента на переднюю ось — основной акцент сделан на задние колеса).

Для того чтобы почувствовать, какие преимущества обеспечивает полный привод на разгоне, не обязательно покупать суперкар. Доказать это просто: полноприводную ŠKODA практически невозможно заставить «свистеть колесами по асфальту» при резвом старте со светофора. Даже с отключенной антипробуксовочной системой. Едва передние колеса дадут сигнал о том, что не могут реализовать всю поступающую на них мощность, сразу часть момента будет переброшена на заднюю ось.

Так, кстати, ведут себя не все системы полного привода: некоторым для того чтобы подключить задние колеса, нужно, чтобы сначала хорошенько пробуксовали передние. Но Haldex действует мгновенно, а в ряде случаев — с опережением.

Муфта Haldex — сложное устройство, управляемое электроникой. Тем не

менее объяснить принцип его действия получается и «на пальцах».

Представьте, что мы имеем базовый автомобиль с передним приводом. Добавляем к нему карданный вал для передачи крутящего момента назад. Он идет к муфте Haldex, установленной на задней оси. Муфта и определяет, какой крутящий момент подать на задние колеса.

Теперь заглянем в муфту. Внутри у нее диски сцепления (фрикционные диски). То, насколько плотно они сжаты между собой, и определяет величину крутящего момента на задней оси. Повысилось давление в системе (на это уходят миллисекунды) — диски сомкнулись, упало давление — разомкнулись. Точнее будет сказать, что полностью диски размыкаются редко, и небольшая доля крутящего момента подается назад практически всегда (редкое исключение — момент торможения). Этот «преднатяг» гарантирует, что увеличение подачи крутящего момента произойдет быстро, но мягко, без рывка, способного destabilизировать автомобиль и напугать водителя.

Так что мы имеем дело с полноценным постоянным полным приводом, у которого в нормальных условиях движения акцент сделан на переднюю ось.

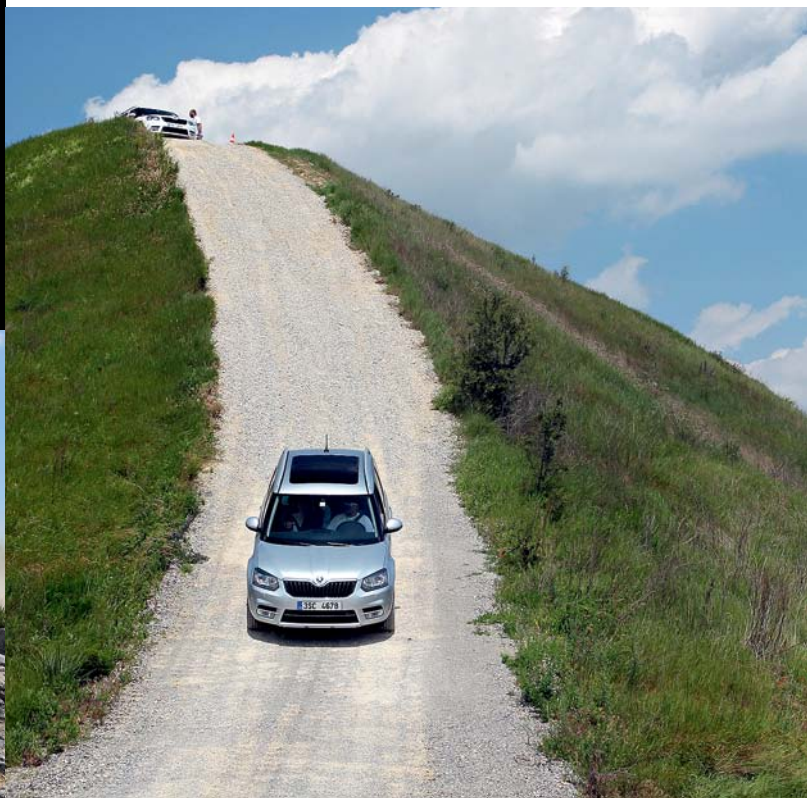
Величиной давления в системе заведует электронный блок, который расположен здесь же, на муфте (не переживайте, он рассчитан на работу в самых тяжелых условиях).

Блок связан с различными системами автомобиля, оценивает ситуацию и отдает команды электрогидравлическому исполнительному механизму.

Итак, представим ситуацию. Полноприводный автомобиль ŠKODA едет по сухой дороге. Большая часть крутящего момента уходит на передние колеса, меньшая, от 4% до 10%, на заднюю ось.

Впереди лед. Передние колеса попадают на скользкую поверхность, начинается пробуксовка. Ее тут же отслеживают датчики ABS, считающие обороты колес. Блок управления Haldex тут же делает вывод: передние колеса не могут реализовать поступающую на них тягу, надо активнее задействовать заднюю ось. В зависимости от «масштабов проблемы» меняется процент крутящего момента, подаваемого назад. В самых тяжелых случаях — автомобиль штурмует ледяную горку или взбирается по склону, покрытому мокрой травой, — диски сжимаются практически полностью, и момент делится между передней и задней осями поровну (фактически муфта имитирует блокировку межосевого дифференциала — она встречается на серьезных внедорожниках с постоянным полным приводом).

Но мало подать крутящий момент просто вперед или просто назад. Сами, возможно, видели ситуацию: автомобиль буксует, не может сдвинуться с места, причем то колесо, что стоит на льду или на раскисшей глине, вращается, а противоположное, которому есть за что



уцепиться, отдыхает. Кто виноват? Дифференциал, то самое устройство, которое позволяет колесам в повороте вращаться с разной скоростью (дифференциалы, чтобы не было путаницы, бывают межколесными — они есть в автомобилях с любым типом привода, и межосевыми — они встречаются только на полноприводных машинах, и то не на всех).

Дифференциал, так уж он устроен, отдает крутящий момент тому колесу, которое встречает меньшее сопротивление. То, что и нужно в повороте. А забуксуешь — беда. Но современная электроника легко с ней справляется. Как работает система поддержания курсовой устойчивости ESC? Если грубо, то выборочно подтормаживает колеса, чтобы развернуть автомобиль в нужном направлении. В состав ESC входит множество подсистем, в том числе и EDS (EDL) — электронная блокировка дифференциала. Механическая блокировка дифференциала «тупо» делит крутящий момент между колесами на одной оси поровну: одно продолжит буксовать, зато и второе не отвернется от работы. Электронная блокировка действует по другому алгоритму. Она даст команду сомкнуть тормозные колодки на буксующем колесе, и как только это произойдет (речь опять-таки идет о сотых долях секунды), крутящий момент уйдет к противоположному колесу.

EDL на полноприводных ŠKODA работает и на передней, и на задней осях.

Понятно, о чем идет речь? Мощность двигателя динамически распределяется не только между осями, но и между колесами. На практике это означает, что автомобиль способен двигаться, даже если одно из колес — переднее правое или заднее левое, неважно, — имеет нормальное сцепление.

Но блок управления Haldex в состоянии не только отследить момент начала пробуксовки и оперативно прореагировать на него. Он контролирует и другие параметры: угол поворота руля, степень открытия дроссельной заслонки (то, как вы давите на педаль газа), величину продольного и поперечного ускорения. Другими словами, еще до начала пробуксовки электроника может сделать вывод: «Что-то, кажется, идет не так» — и активнее задействовать заднюю ось. Текущее состояние автомобиля анализируется десятки раз в секунду, что гарантирует: поведение машины останется стабильным вне зависимости от ситуации. В разумных, понятно, пределах: от законов физики не уйти, и даже полный привод не дает оснований входить по скользкой дороге в поворот на предельной скорости.

Кстати, есть мнение, что управление полноприводным автомобилем требует специальных навыков, и если его «понесло» по дороге, «поймать» будет сложнее, чем машину с передним или задним приводом. Очень хорошо высказался по этому поводу один известный российский специалист по безопасному

вождению: когда полноприводный автомобиль начинает хуже слушаться руля, посмотрите на спидометр — на машине с моноприводом на этой скорости вы давно улетели бы с дороги.

Haldex предусмотрительно сжимает диски на старте, чтобы лошадиные силы мотора уходили в ускорение, а не пробуксовку шин.

Лучшие тяговые показатели оценят не только любители быстрой езды, но и владельцы прицепов: чем круче горка и слабее грунт (например, надо вытащить лодку с берега), тем очевиднее преимущества четырех ведущих колес.

Остается добавить, что в описании современных автомобилей ŠKODA встречаются две муфты Haldex: четвертого (на Superb и Superb Combi) и пятого поколений (Yeti, Octavia Combi 4x4 и Octavia Scout). По принципу действия они похожи между собой — не каждый эксперт почувствует разницу в движении. Главное отличие — пятый Haldex имеет усовершенствованную гидравлическую систему, ту, что заставляет диски сжиматься: за счет отказа от аккумулятора давления и некоторых других деталей муфта стала компактнее и легче примерно на 1,4 кг.

КОГДА КАЖДЫЙ — МАСТЕР

Понятно, что полный привод очень полезен зимой. Летом его достоинства как будто не так очевидны. Для



ЗА ПОСЛЕДНИЕ 15 ЛЕТ ŠKODA
ПРОИЗВЕЛА БОЛЕЕ 400 000
ПОЛНОПРИВОДНЫХ АВТОМОБИЛЕЙ.

того чтобы развеять этот миф, компания ŠKODA провела этим летом специальное международное мероприятие для журналистов.

Для демонстрации возможностей полноприводных автомобилей ŠKODA задействовала один из австрийских полигонов. Основной комплекс упражнений показывал, что полный привод делает управление более легким и точным в ситуациях, которые могут возникнуть совершенно неожиданно.

Для начала — площадка, покрытая полимерным материалом, примерно таким, какой используют для дорожной разметки. Неожиданно начинается дождь — он на полигоне вызывается по щелчку пальцев: тут предусмотрена система искусственного орошения. Сначала журналисты проезжают маршрут — по ходу требуется объезжать конуса — на полноприводных автомобилях. Удобно все справляются, пускай и не без помощи системы стабилизации. Затем — то же задание на автомобилях с передним приводом. Многие берут тот же темп езды, и что? Куда исчезло мастерство прохождения змейки? Откуда эти нелепые развороты?

Запомнилось и такое упражнение — подъем в горку. Поверхность скользкая, по ней ручьями течет вода. Полноприводный автомобиль уверенно поднимается, при том что лампочка на панели приборов показывает — электронике приходится поработать. Теперь — привод

на одну ось. Что такое? Первая передача, колеса крутятся, а машина катится назад! «Меньше газа, пробуем внатяг», — советует инструктор и оказывается прав. Но я не хочу думать ни о каком натяге, я хочу, чтобы автомобиль беспрекословно слушался команд, а для этого нужны четыре ведущих колеса.

КАЖДОМУ — ПО ПОТРЕБНОСТЯМ

Семейство полноприводных автомобилей ŠKODA включает три модельные линии. Octavia — в гольф-классе; Superb — как представитель бизнес-класса (к слову, на Superb 3.6 4x4 ездит президент Чешской республики Милош Земан); и наконец, Yeti — от класса кроссоверов.

Примечательно, что все автомобили ŠKODA, предлагаемые в России с полным приводом, имеют автоматическую (роботизированную) трансмиссию. Статистика продаж в стране показывает: «наши люди» в большинстве своем не признают полный привод на механике, мол, если уж покупать хороший автомобиль, так уж «со всеми удобствами».

Это касается и кроссоверов. ŠKODA Yeti недавно обновился, и теперь предлагается в двух вариантах: городском — «просто» Yeti, и условно «загородном» — Yeti Outdoor.

Городской Yeti отличается тем, что бамперы, боковые молдинги и защитные накладки на пороги окрашены в цвет

кузова. У Yeti Outdoor черные боковые молдинги, черная пластиковая защита порогов и нижней части бамперов. Обе версии предлагаются с полным приводом, а стало быть, имеют клавишу Off Road. Ее рекомендуется использовать при съезде на бездорожье.

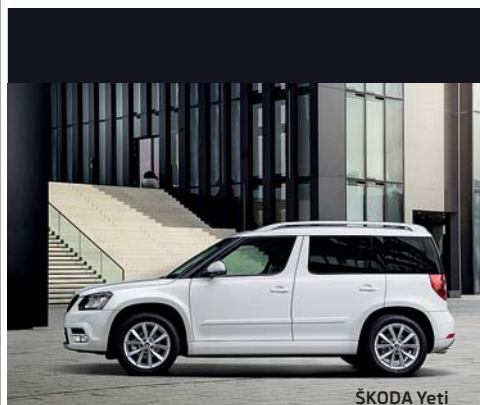
Активация внедорожного режима серьезно меняет работу многих систем автомобиля. В частности, педаль газа становится менее отзывчивой: полезное свойство, когда вам надо аккуратно двигаться, преодолевая препятствия на пути. При трогании электроника допускает частичную пробуксовку колес (удобно при движении по песку).

Режим Off Road перестраивает и работу тормозной системы. При движении под гору «ассистент движения на спуске» будет поддерживать безопасную скорость движения: водителю останется смотреть на дорогу и крутить руль. Пользоваться на спуске педалью тормоза опасно: если автомобиль развернет поперек склона, он может опрокинуться.

Кроме того, на бездорожье по иному алгоритму начинает работать ABS. Колеса сильнее блокируются, что приводит к возникновению эффекта «клина», который нагребают перед собой колеса, и это способствует сокращению тормозного пути на снегу и сыпучих грунтах.

Впрочем, не забывайте о том, что разгоняются полноприводные автомобили быстро на любых поверхностях, а вот тормозят — как самые обычные.

ПОЛНОПРИВОДНЫЕ МОДЕЛИ ŠKODA, ПРЕДСТАВЛЕННЫЕ В РОССИИ



ŠKODA Yeti

ŠKODA Yeti 1.8 TSI 4x4 / Yeti Outdoor 1.8 TSI 4x4

| | |
|--|---|
| Размеры, мм | 4222 / 1793 / 1691 |
| Двигатель | рядный 4-цилиндровый бензиновый с турбонаддувом |
| Рабочий объем, куб. см | 1798 |
| Мощность, л.с. | 152 |
| Крутящий момент, Нм при об./мин. | 250 / 1500-4200 |
| Максимальная скорость, км/ч | 192 |
| Разгон от 0 до 100 км/ч, с | 9,0 |
| Расход топлива (средний), л/100 км | 8,0 |
| Привод | полный (Haldex V) |
| Коробка передач | 6-ступенчатая автоматическая роботизированная DSG |
| Максимальная масса буксируемого прицепа (12% подъем), кг | 1800 |
| Дорожный просвет, мм | 180 |



ŠKODA Yeti Outdoor

ŠKODA Yeti Outdoor 2.0 TDI 4x4 / Yeti 2.0 TDI 4x4

| | |
|--|---|
| Размеры, мм | 4222 / 1793 / 1691 |
| Двигатель | рядный 4-цилиндровый турбодизель |
| Рабочий объем, куб. см | 1968 |
| Мощность, л.с. | 140 |
| Крутящий момент, Нм при об./мин. | 320 / 1750-2500 |
| Максимальная скорость, км/ч | 187 |
| Разгон от 0 до 100 км/ч, с | 10,2 |
| Расход топлива (средний), л/100 км | 6,3 |
| Привод | полный (Haldex V) |
| Коробка передач | 6-ступенчатая автоматическая (роботизированная) DSG |
| Максимальная масса буксируемого прицепа (12% подъем), кг | 2100 |
| Дорожный просвет, мм | 180 |



ŠKODA Octavia Scout

| | |
|--|---|
| Размеры, мм | 4685 / 1814 / 1531 |
| Двигатель | рядный 4-цилиндровый бензиновый с турбонаддувом |
| Рабочий объем, куб. см | 1798 |
| Мощность, л.с. | 180 |
| Крутящий момент, Нм при об./мин. | 280 / 1350-4500 |
| Максимальная скорость, км/ч | 216 |
| Разгон от 0 до 100 км/ч, с | 7,8 |
| Расход топлива (средний), л/100 км | 6,9 |
| Привод | полный (Haldex V) |
| Коробка передач | 6-ступенчатая автоматическая (роботизированная) DSG |
| Максимальная масса буксируемого прицепа (12% подъем), кг | 1600 |
| Дорожный просвет, мм | 171 |

| | | |
|---|--|---|
|  | ŠKODA Octavia Combi 1.8 TSI 4x4 | |
| | Размеры, мм | 4659 / 1814 / 1465 |
| | Двигатель | рядный 4-цилиндровый бензиновый с турбонаддувом |
| | Рабочий объем, куб. см | 1798 |
| | Мощность, л.с. | 180 |
| | Крутящий момент, Нм при об./мин. | 280 / 1350-4500 |
| | Максимальная скорость, км/ч | 227 |
| | Разгон от 0 до 100 км/ч, с | 7,5 |
| | Расход топлива (средний), л/100 км | 6,7 |
| | Привод | полный (Haldex V) |
| | Коробка передач | 6-ступенчатая автоматическая (роботизированная) DSG |
| | Максимальная масса буксируемого прицепа (12% подъем), кг | 1600 |
| Дорожный просвет, мм | 155 | |
|  | ŠKODA Superb 3.6 V6 4x4 | |
| | Размеры, мм | 4833 / 1817 / 1462 |
| | Двигатель | бензиновый V6 |
| | Рабочий объем, куб. см | 3597 |
| | Мощность, л.с. | 260 |
| | Крутящий момент, Нм при об./мин. | 350 / 2500-5000 |
| | Максимальная скорость, км/ч | 250 |
| | Разгон от 0 до 100 км/ч, с | 6,4 |
| | Расход топлива (средний), л/100 км | 9,3 |
| | Привод | полный (Haldex IV) |
| | Коробка передач | 6-ступенчатая автоматическая (роботизированная) DSG |
| | Максимальная масса буксируемого прицепа (12% подъем), кг | 2000 |
| Дорожный просвет, мм | 141 | |
|  | ŠKODA Superb Combi 3.6 V6 4x4 | |
| | Размеры, мм | 4833 / 1817 / 1511 |
| | Двигатель | бензиновый V6 |
| | Рабочий объем, куб. см | 3597 |
| | Мощность, л.с. | 260 |
| | Крутящий момент, Нм при об./мин. | 350 / 2500-5000 |
| | Максимальная скорость, км/ч | 250 |
| | Разгон от 0 до 100 км/ч, с | 6,5 |
| | Расход топлива (средний), л/100 км | 9,3 |
| | Привод | полный (Haldex IV) |
| | Коробка передач | 6-ступенчатая автоматическая (роботизированная) DSG |
| | Максимальная масса буксируемого прицепа (12% подъем), кг | 2000 |
| Дорожный просвет, мм | 140 | |

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

Включил обогрев заднего стекла, а через некоторое время заметил, что индикатор на соответствующей кнопке погас. Получается, система отключается автоматически?

Все верно. Во избежание лишних потерь энергии и для снижения нагрузки на бортовую электросеть обогрев заднего стекла автоматически отключается после определенного времени работы (как правило, 10–15 минут). Если вам этого недостаточно, можно еще раз нажать кнопку.

Каким образом можно дать «прикурить» владельцу машины с севшим аккумулятором, не рискуя «здоровьем» своей машины? И как самому «прикуриться»?

Дать «прикурить» другой машине, безусловно, можно, равно как и самому получить энергию извне. Только для этого надо знать определенные меры предосторожности, чтобы вдвоем с помощником не остаться с неподвижными автомобилями.

В первую очередь надо соединить «плюс» аккумулятора-донора с аналогичной клеммой неисправной батареи. Здесь все просто: кидаем провода с разъемами-«крокодилами» на соответствующие выводы аккумуляторов. Само собой, обычные «домашние» провода от техники на 220 В не подойдут: малое напряжение в бортовой сети (12 В) компенсируется большой силой тока (при пуске холодного двигателя он достигает сотен ампер, хватает для электросварки). Так что провода нужны специальные, и лучше не экономить на них: качественная медь (медь обладает очень хорошей проводимостью) не может стоить дешево.

С «минусом» сложнее. Если на своей машине можете цеплять провод напрямую к аккумулятору, то у терпящего бедствие автомобиля лучше «закрепить» на любой массивной металлической детали кузова или двигателя, связанной с блоком цилиндров. Это снижает вероятность повреждения «здоровой» батареи, если второй аккумулятор не просто сел, но еще и неисправен (например, начали осыпаться пластины).

После того как автомобили соединены, запускаем мотор на машине-доноре и оставляем поработать три-пять минут, чтобы слегка подзарядить второй аккумулятор. После чего глушим мотор автомобиля-донора, выключаем зажигание и пробуем запустить второй автомобиль. Забудьте про навыки из «прошлой жизни» и советы «дать побольше газу» на «здоровом автомобиле». Конечно, так вы увеличите энергопоток за счет работы генератора, только важнее другой момент: при скачке напряжения (его может вызвать, к примеру, неожиданное отсоединение одного из проводов) существует риск повреждения бортовой электроники, и прежде всего на автомобиле-доноре (на второй машине этот «удар» смягчит разряженная батарея).

Учтите, попытка запуска не должна длиться дольше 10 секунд, иначе вы «перельете» топлива в цилиндры и рискуете подорвать здоровье батареи-донора и каталитического нейтрализатора (если несгоревшее топливо попадет в него и воспламенится, он выйдет из строя). Слишком коротких попыток, по секунде-две, тоже лучше избегать: они просто неэффективны.

Перерыв между «сессиями» попыток должен составлять две-три минуты. После того как мотор ожил, можно снимать «крокодилы». Сначала с отрицательных клемм, потом — с положительных (так меньше риск устроить короткое замыкание, задев «крокодил» массу).

Производить все работы желательно в перчатках: так вы сохраните руки в чистоте и уберетесь от искр, которые неизбежно возникают при соединении и разъединении энергосистем двух автомобилей.

Прочитал, что давление зимой в шинах следует корректировать — на 0,2 атмосферы в сторону увеличения. С чем это связано?

Это объясняется стремлением обеспечить лучшее сцепление колес с дорогой. При повышении давления воздуха пятно контакта покрышки со скользкой

поверхностью слегка уменьшается, соответственно, под действием веса машины колесо сильнее вгрызается в снег или лед. Кроме того, летом шины умышленно недокачивают, потому что резина греется в движении и давление растет без нашего вмешательства. В зимнее время шины обеспечены естественным охлаждением, и необходимость делать поправку отпадает сама собой.

Имею ли я право использовать для обслуживания автомобиля у официального дилера оригинальные запчасти, купленные «на стороне»?

Да, вам никто не запрещает привезти с собой для техобслуживания или ремонта оригинальные запчасти, купленные у стороннего поставщика. Только вот гарантии качества товара в этом случае вам никто не даст. Подделки, увы, встречаются на рынке, в то время как дилер получает все необходимое для работы непосредственно с центрального склада импортера. Говоря иначе, концерн Volkswagen проконтролировал все этапы: производство детали, ее доставку в России, ее передачу дилеру.

Теперь возьмем такой случай. Установленный на вашу машину узел сломался через неделю. К кому обращаться претензию? Продавец вправе сказать, что «поставили не так, потому и сломалась». Дилер — что деталь дефектная. Понятно, что правду можно найти: на это есть независимые экспертизы и суды. Но представьте, сколько это потребует времени. Согласитесь, гораздо проще не гнаться за небольшой экономией, а приобрести запасные части и осуществить ремонт и обслуживание в одном месте. И вы точно будете знать, с кого спросить, если что-то не устроит.

Есть и такой момент: полный список требуемых деталей и расходных материалов обычно становится известен после детального осмотра автомобиля специалистом. Удобнее купить их на месте (или вовсе дать разрешение на замену по телефону), чем подвозить требуемое. Ведь время — те же деньги.

СТИЛЬ ЖИЗНИ

ИСТОРИЯ СПОРТ КУЛЬТУРА

Вокруг света на Rapid.
Довоенные пробеги
на автомобилях ŠKODA. 64



СДЕЛАНО В ЧЕХИИ
Фруктовые дистилляты:
легенды и быль. **72**

ПОПРОБУЙ САМ
Готовим кнедик
с копчёным мясом. **84**

По странам и континентам

текст: **Зденек Вацек** | иллюстрации: из архива автора

RAPID — ИМЯ ЗАСЛУЖЕННОЕ. ВЫПУСК МОДЕЛИ БЫЛ НАЧАТ ДО ВТОРОЙ МИРОВОЙ ВОЙНЫ, ТОГДА ЖЕ АВТОМОБИЛЬ УСПЕЛ ОТМЕТИТЬСЯ В НЕСКОЛЬКИХ ГРОМКИХ ПРОБЕГАХ. ПОВТОРИТЬ ПОДВИГ ЭНТУЗИАСТОВ, ВЛЮБЛЁННЫХ В МАРКУ ŠKODA, НЕПРОСТО ДАЖЕ В НАШИ ДНИ.



Motor
Revue



MALÁ ŠKODOVKA
UDIVUJE SVOU
NÍZKOU SPOTŘEBOU NEW YORK

Amerika



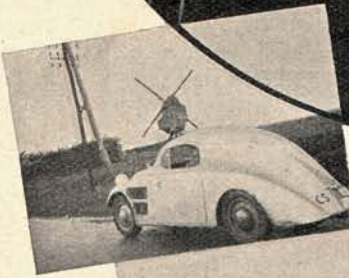
POPULAR ŠKODA
TRIUMFUJE NAD
OBTÍŽNÝM TERÉNEM
A KRUTÝM POD-
NEBÍM INDIE

Arie

POPULAR
PŘEKONÁVA LEHCE
STOUPÁNÍ V TAT-
RÁCH A KARPATECH



Evropa



ANGIE OBDIVUJE LADNÉ
LINIE AERODYNAMICKÉHO
POPULARU

Afrika



ŠKODA 633
VÍTĚZÍ NAD SAHAROU



ŠKODA 637 PODROBUJE SI
NEJVYŠŠÍ PRŮSMYKY ALP A DOLOMIT



Чешские студенты на ŠKODA Rapid показали лучший результат, но победу из политических соображений отдали немцам.

VÍTĚZSTVÍ V OLYMPIJSKÉ RALLYE

v mezinárodní soutěži, oblesané zkušenými jezdci všech světových značek, získává rovněž seriový vůz ŠKODA-RAPID. Obsazen 4 studenty, veden zkušenou rukou JUC. V. Štůly od Severního ledového moře až k cíli v Berlíně, vyhrává zlatou plaketu, je prohlášen vítězem a odměněn stříbrným pohárem vůdce německého motorového sportu.



Š

KODA Rapid отмечает в этом году свое 80-летие. Модель впервые предстала перед публикой 7 апреля 1934 года на Пражском автосалоне. До начала Второй мировой войны автомобиль пережил значительные усовершенствования: мощность его четырехцилиндрового двигателя была увеличена до 42 л.с., скорость выросла до 110 км/ч, так что имя — Rapid в переводе с латыни значит «быстрый» — вполне соответствовало динамическим характеристикам.

Независимая подвеска колес, прочная рамная конструкция, надежная трансмиссия и выносливый мотор делали автомобиль идеальным спутником в длительных путешествиях.

Летом 1936 года в пробег, посвященный Олимпийским играм в Берлине, отправились четверо студентов из Чехии с будущим юристом Владимиром Штулой во главе.

8 июня 1936 года парни выехали из Праги, а 11 июля достигли Полярного круга. По маршруту Прага—Лейпциг—Гамбург—Копенгаген—Стокгольм—Карл-

штад—Осло—Лиллехаммер они добрались до Трондхейма, а оттуда двинули в сторону в Лиинахамари. До войны этот поселок относился к Финляндии, сегодня он часть России, находится в Мурманской области. Лиинахамари расположен на берегу Баренцева моря, таким образом, Rapid добрался до Северного Ледовитого океана.

В Берлин, столицу летних Игр, чешская команда возвращалась через Эстонию, Латвию, Литву и Восточную Пруссию (нынешнюю Калининградскую область).

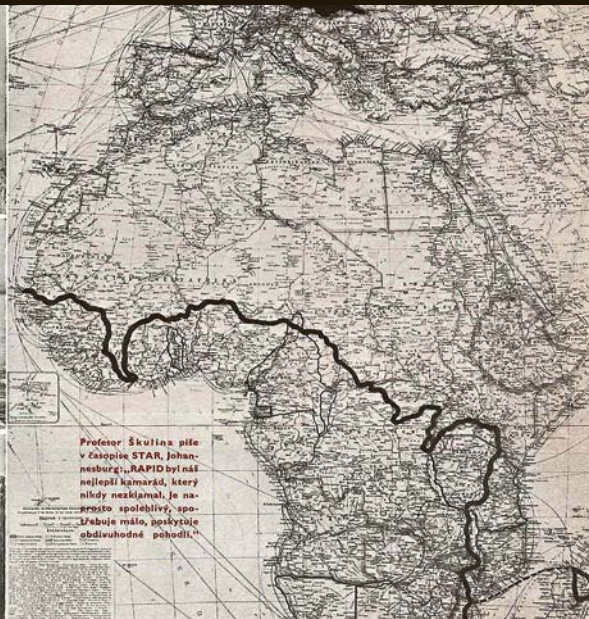
Закончилось путешествие в Германии, на берлинском автодроме Афус. В присутствии представителей дипломатического корпуса студентам был вручен кубок абсолютных победителей, но впоследствии, видимо, по политическим соображениям, окончательный результат был изменен, и газеты уже поздравляли немецкую команду, стартовавшую из Афин (смысл гонки и заключался в том, что автомобили двигались по разным маршрутам, имея конечную точку в Берлине).

Второе место было тоже очень почетным: всего в соревновании приняли участие 156 экипажей из 22 стран. Но горечь от того, что результат в последний момент «передернули», осталась.

В Прагу Rapid вернулся с пробегом 10 622 км, которые автомобиль преодолел с полной нагрузкой



СУПРУГИ ШКУЛИНА ВЫГРУЗИЛИСЬ В ДАКАРЕ, В САМОЙ ЗАПАДНОЙ ТОЧКЕ АФРИКИ, ПОСЛЕ ЧЕГО ВДВОЁМ, БЕЗ ЧЬЕЙ-ЛИБО ПОДДЕРЖКИ, ИСКОЛЕСИЛИ НА «РАПИДЕ» ЧЁРНЫЙ КОНТИНЕНТ ВДОЛЬ И ПОПЕРЁК.



Довоенные пробы — удел энтузиастов-любителей. Они брали для путешествий обычные серийные автомобили.



(четыре студента и багаж) и без сколько-нибудь серьезных поломок.

В том же 1936 году невероятное путешествие совершил чешский зоолог Станислав Шкулина со своей супругой Марией. Их поступок и сегодня вызывает восхищение: взять серийную машину, погрузиться на корабль, высадиться в Дакаре, на самой западной точке Африканского континента, и отправиться в путь. Вдвоем навстречу приключениям.

Супруги пересекли Африку по диагонали, оказавшись в Мозамбике, а оттуда направились на Мадагаскар. Они проехали остров, известный своими плантациями гвоздики, и вернулись на материк, после чего Rapid взял курс на юг, к мысу Доброй Надежды. Изначально супруги Шкулина намеревались погрузить в Кейптауне Rapid на корабль и вернуться в Европу. Но автомобиль показал себя таким надежным, что они приняли решение продолжить путешествие: теперь они пересекли Африку с юга на север вплоть до Египта. В Прагу супруги вернулись в мае 1938 года, а Rapid, с честью выдержав суровые испытания, «привез» на ометре дополнительные 52 000 км. Известно, что автомобиль служил чешской семье еще долгие годы: после войны легендарный Rapid можно было видеть на улицах Найроби, столицы Кении, куда семья переехала на постоянное место жительства. Африка затаила.

ВОКРУГ СВЕТА

Однако, несомненно, самое известное путешествие на автомобиле ŠKODA Rapid проделал пражский бизнесмен (владелец сети гаражей и авто-сервисов) Бржетислав Ян Прохазка. Это был опытный путешественник, который немало сделал для продвижения марки ŠKODA.

На модели ŠKODA 420 зимой 1934 года он съездил в США, где у него было множество деловых партнеров. Двухдверный закрытый кузов чех украсил надписью «Прага—Париж—Нью-Йорк—Вашингтон». Основные агрегаты автомобиля были опломбированы, что позволило г-ну Прохазке утверждать: автомобиль пробежал по дорогам Америки и Европы 100 000 километров, не потребовав капитального ремонта.

В августе 1935 года пражский бизнесмен решил отправиться на ŠKODA Popular с открытым кузовом на самую высокую в Чехии гору — Снежку. На высоту 1602 метра он поднялся по тропинке для пеших туристов — дороги наверх просто не было, потому что до него в голову никому не приходило покорять горы на автомобиле.

С собой пан Прохазка взял доски, обычные деревянные доски, и двух друзей. Товарищи помогали продвижению машины, подкладывая в особо трудных местах доски под колеса автомобиля.



Пробег по СССР — как путешествие на другую планету. Страна запомнилась отсутствием нормальных дорог и указателей.

Как говорится, аппетит приходит во время еды. Чешский искатель приключений захотел объехать земной шар, как герой книги Жюль Верна «Вокруг света за 80 дней», только в обратном направлении, то есть начать с Западной Европы и США, которые ему были хорошо знакомы, а затем продолжить путешествие по Китаю и Советскому Союзу, двигаясь в направлении Центральной Европы.

Однако ни Китай, ни Советский Союз не выдали ему разрешения на проезд по беспокойным дальневосточным регионам. Таким образом, вместо Сибири, Монголии и Китая нужно было отправиться от Москвы на Кавказ и далее продолжить путешествие через Иран к Индии.

Своим спутником 39-летний Прохазка выбрал совладельца крупной компании по производству мясных копченостей Йиндржиха Кубиаса. 27-летний Йиндржих помог не только финансово, но и предметно — качественными консервами. Компания ŠKODA приняла участие в технической подготовке автомобиля к пробегу, оплатила расходы на страховку и фотопленку Kodak, но основное бремя материальной нагрузки легло на участников экспедиции.

Почему для столь сложного пробега был выбран ŠKODA Rapid? «Я знал, что это не тот автомобиль, который страдал бы от „детских болезней“. Независимая подвеска обеспечивает хорошую проходимость даже по плохой местности. Рессоры можно сравни-

тельно легко поменять, что для нашего путешествия было весьма важным моментом», — записал в свой дневник путешественник.

В поездку отправился обычный серийный автомобиль: темно-синий «полукабриолет» с двигателем объемом 1,4 литра мощностью 31 л.с., тремя передачами и максимальной скоростью 100 км/ч. Он был выпущен за две недели до старта.

Машина имела в соответствии со своим спортивным характером небольшой дорожный просвет — 160 мм. Его увеличили за счет установки более высоких колес. Кроме того, к кузову был приделан дополнительный буксировочный крюк, установлен еще один топливный бак и второй аккумулятор.

В остальном автомобиль мало отличался от стандартного, о чем путешественникам не пришлось жалеть. Самую большую проблему в пути создавал электрический привод стеклоочистителей — мотор периодически заедал. Но такие мелочи, понятно, не могли остановить экспедицию.

В СССР!

Груженный чемоданами и спальным снаряжением Rapid стартовал 25 апреля 1936 года из центра Праги в половине пятого вечера. Через Германию автомобиль попал в Польшу, потом через Восточную Пруссию приехал в Литву, потратив три часа на про-

В СОВЕТСКОМ СОЮЗЕ ЧЕШСКИЙ ЭКИПАЖ СОПРОВОЖДАЛИ «ПРЕДСТАВИТЕЛИ „ИНТУРИСТА“». В КАКОМ ОНИ БЫЛИ ЗВАНИИ, ИСТОРИЯ УМАЛЧИВАЕТ.

Путешественники снимали в СССР все подряд. Их действительно можно было принять за шпионов.



Zde po prvé jsme spatřili Kaspické moře.

Nejcennější rady obdrželi jsme od našeho vyslance pana Bohdana Pavlu, jehož jedinečná znalost ruských poměrů je příslovečná.

Padáková věž v Baku. Tento sport jest na Rusi velmi oblíben. I Kubias vyzkoušel tento ruský vynález a velmi si liboval.



хождение границы. Потом последовала Латвия. Путешественники отметили, что навстречу им попадаете все меньше автомобилей и все больше запряженных в телеги лошадей.

На границе Советского Союза возникли трудности, поскольку информация о пробеге вовремя не была получена «компетентными органами», а туристы с фотоаппаратами, камерой, биноклями и радио (в автомобиле был встроенный радиоприемник от Philips — вещь диковинная) выглядели весьма подозрительно.

Экипаж из Чехословакии на границе был «усилен» сотрудником «Интуриста». По какому еще ведомству проходил сопровождающий и какое имел звание, история умалчивает. Собственно, всю дорогу по Советскому Союзу чехов не оставляли без присмотра: один «вежливый человек» сменял другого.

Путешественники гнали без остановок, чтобы уложиться в срок — совершить кругосветку если не в 80, то хотя бы в 100 дней. Под Смоленском машина провалилась в болото — да так, что невозможно было открыть двери. Оставался только запасной выход — через матерчатый верх.

Пришлось обратиться к местным жителям. «То, как вели себя наши помощники, поразило. Они страшно перепачкались, но сохранили прекрасное настроение. И ничего с нас не взяли кроме пачки сигарет. Отношение людей было очень дружеским. С по-

добным я встречался еще в Америке», — вспоминал пан Прохазка.

В Москву экипаж приехал со стороны Калуги: так велел сопровождающий. В столице СССР команда оказалась 29 апреля в половине пятого утра. Путь Прага—Москва занял три с половиной дня.

В Москве Rapid пробыл меньше суток: с решением двигаться в направлении Баку, выбитым чехословацким послом, экипаж выехал в четыре часа утра.

В столице путешественникам навязали нового сопровождающего из «Интуриста» по фамилии Макаров. Прохазка отрекомендовал его как флегматика с хорошим знанием французского языка.

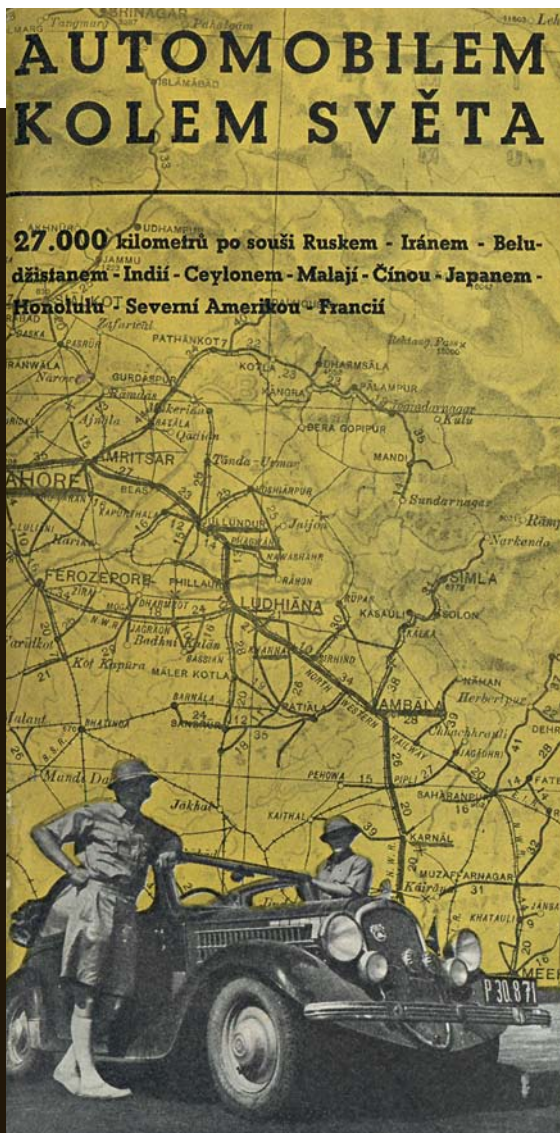
«В руках вместо карты, которую невозможно было нигде купить, у него была синяя копирка с каким-то непонятным планом, а на обратной стороне — маршрут протяженностью около 3000 км: Москва, Тула, Харьков, Ростов, Дербент, Баку», — делился впоследствии путешественник.

Rapid мчал на юг. Когда кончались асфальтовые дороги и начинались сплошные рытвины и ямы, автомобиль мчался по полям. У Ростова-на-Дону Rapid выехал из одного колхоза и через два часа отчаянных блужданий вернулся в него, но только с другой стороны. Серьезным испытанием стал переезд глубоких рек, со дна которых торчали остатки мостков. Замена рессор стала обычным делом.

Несмотря на то что времени порой не хватало на нормальный сон, пан Прохазка умудрился отснять в путешествии 2000 метров пленки. В руках путешественника — кинокамера.



В Париж автомобиль доехал «на честном слове и на одном крыле», но сам.



Компаньона пана Прохазки, «мясного короля» Йиндржиша Кубиаса, чуть не загрызли дикие собаки, когда тот бежал ночью впереди автомобиля с фонарем, высматривая в темноте дорогу.

В Баку Rapid въехал с оторванной выхлопной трубой и поврежденным картером двигателя. За семь дней экипаж преодолел 3260 км. За все это время члены команды не переодевались, а из горячего употребляли только чай в привокзальных буфетах.

Паром из Азербайджана в Иран обошелся дороже, чем брали за перевозку автомобиля через Атлантику. Сам же Иран был к путешественникам весьма доброжелателен, а в Тегеране Rapid наконец попал в фирменный сервис ŠKODA (в СССР марка практически не была представлена, хотя до Первой мировой войны Россия была очень важным рынком для компании из Млада-Болеслава).

В Белуджистане экипаж попал в сильную песчаную бурю и начал отставать по времени. Была опасность опоздать на корабль в Малайзию, поэтому, объехав Калькутту, путешественники отправились в Бомбей. За Малайзией следовали Сингапур и Гонконг. Китай был охвачен гражданской войной, поэтому Rapid проехал по его территории всего несколько десятков километров и остановился в Шанхае.

Погрузившись на корабль, чехословацкая команда путешественников переправилась в Японию, где Прохазка поражался обилию подделок американ-

ских товаров. Японцы копировали не только мотоциклы Harley-Davidson, но и светофоры.

Представители компании Mitsubishi показали путешественникам гордость японского автопрома — дизельный (с двигателем от грузовика) внедорожник PX-33. Чехи отметили в дневнике: «Сегодня японская автомобильная промышленность пока не играет важной роли в мире, но это время не за горами».

На территорию США путешественники попали через Гавайи. С островов они отправились в Сан-Франциско.

В 1936 году на планете было около 37 млн автомобилей. 31 млн бегал по дорогам США. Тем не менее ŠKODA оставила свой след в самой автомобильной стране мира.

Прохазка с Кубиасом настроили двигатель таким образом, чтобы он работал с максимальной отдачей, используя все преимущества высококачественных сортов американского бензина. В их задачу входило побить 110-часовой рекорд coast-to-coast, проехав с Западного побережья на Восточное.

Друзья отправились через Рио, Солт-Лейк-Сити, Омагу, Сидар-Рапидс и Чикаго к Нью-Йорку. За 100 часов и 55 минут они проехали 5300 км, получив сертификат об установлении рекорда в классе компактных автомобилей.

И все это без замены запасных частей. Собственно, менять было нечего и не на что. Все «лиш-



ЗА РУЛЁМ ДРУЗЬЯ ПРОВЕЛИ 44 ДНЯ, ПРОЕХАВ В ОБЩЕЙ СЛОЖНОСТИ 27 700 КМ ПО 15 СТРАНАМ ЕВРОПЫ, АЗИИ И АМЕРИКИ.

Дорога от океана до океана заняла 100 часов 55 минут. Америка признала рекорд в классе компактных автомобилей.



Писатель Эрнест Хемингуэй (второй слева) и Ян Прохазка (второй справа). США, 1936 год.

нее» из автомобиля украли, когда он переправлялся морем из Китая в Японию.

С Восточного побережья США экипаж направился в Европу. Из французского порта Шербур (ныне — Шербур-Октевиль) Rapid взял направление на Париж, а оттуда — на Прагу.

О рекордах скорости можно было забыть: с треснутой рессорой автомобиль не мог ехать быстрее 50–60 км/ч. Но главное, понятно, итог. А он совсем не плох.

ФИНАЛ

Путь вокруг света занял 98 дней, а с учетом движения на восток — из-за сдвига по часовым поясам, тому самому обстоятельству, которое в итоге помогло Филеасу Фоггу, герою романа Жюль Верна, выиграть пари, на сутки меньше.

За рулем путешественники провели 44 дня, проехав в общей сложности 27 700 км по 15 странам Европы, Азии и Америки. В среднем за сутки экипаж проезжал более 600 км (а в отдельные дни и по 1000 км) — результат, вызывающий уважение и сегодня. Средний расход топлива, несмотря на гоночный темп езды, вышел небольшим: всего 10,2 л на 100 км.

Бржетислав Ян Прохазка двумя годами позже опубликовал свои путевые заметки под названием «Вокруг света на автомобиле». Во время Второй миро-

вой войны он продолжал заниматься автобизнесом, а после уехал в США, посвятив себя журналистике и предпринимательской деятельности. Имущество пана Прохазки, оставшееся в Чехословакии, было национализировано.

Йиндржих Кубиас остался на родине. Коммунисты забрали принадлежавшее его семье мясоперерабатывающее предприятие в пользу государства. Кубиас хорошо узнал, что такое нужда, пока кое-как приспособился к новым экономическим реалиям. В 1965 году Бржетислав Ян Прохазка пригласил Йиндржиха Кубиаса вместе с женой встретиться в Югославии — так сказать, на нейтральной территории, куда относительно легко было попасть как гражданину США, так и жителю Чехословакии. Все расходы Прохазка брал на себя. Друзья провели две недели вместе. Кубиас умер в 1967 году в возрасте 58 лет.

Прохазка погиб в 1971 году. Человек, не раз рисковавший жизнью в автомобильных путешествиях, погиб под колесами грузовика из-за невнимательности водителя.

Гаражи на Дртиновой улице в центре Праги в 1990-х годах были возвращены потомкам, и сейчас ими управляет внучатый племянник путешественника Роман Прохазка.

Сервисная оснастка 1930-х годов неплохо сохранилась. Интересующимся ее могут показать и сейчас.



Самогонщики

текст и фото: Александр Фёдоров, Сергей Шерстеников

ПИВО СЧИТАЕТСЯ ГЛАВНЫМ НАЦИОНАЛЬНЫМ НАПИТКОМ ЧЕХИИ. ОДНАКО ФРУКТОВЫЕ ДИСТИЛЛЯТЫ — НЕ МЕНЕЕ ВАЖНАЯ ЧАСТЬ ГАСТРОНОМИЧЕСКОЙ КУЛЬТУРЫ СТРАНЫ. САМЫЙ ИЗВЕСТНЫЙ ИЗ ДИСТИЛЛЯТОВ — СЛИВОВИЦА. РОДИНА ЧЕШСКОЙ СЛИВОВИЦЫ — РЕГИОН ЮЖНАЯ МОРАВИЯ, ГДЕ ПОБЫВАЛИ КОРРЕСПОНДЕНТЫ ŠKODA MAGAZINE.



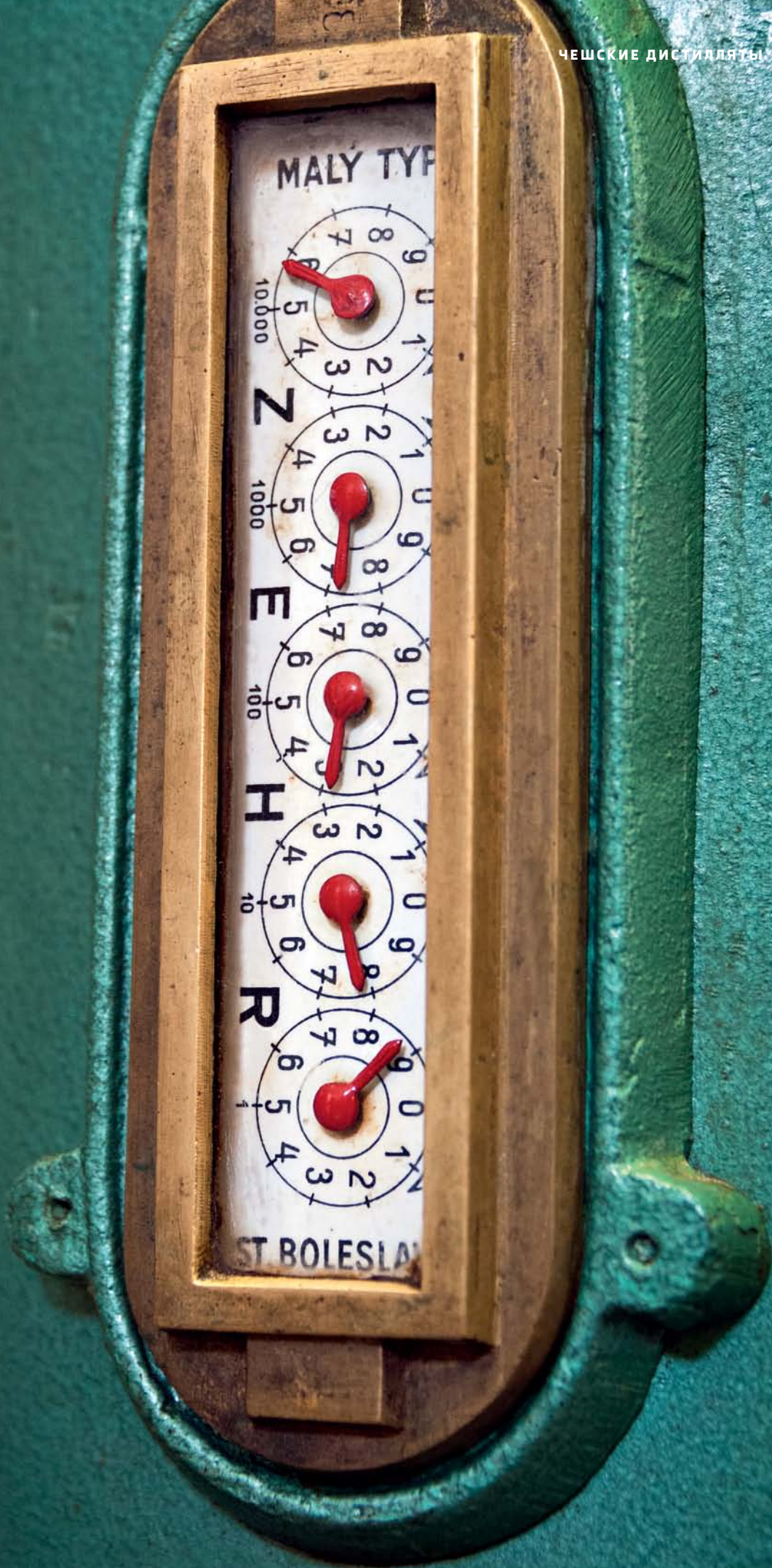
ДИСТИЛЛЯТ — научное название самогона. Отечественный кинематограф создал не очень привлекательный образ предмета нашего описания. Мутная жидкость в огромных бутылках, которую пьют из граненых стаканов нехорошие люди. Но не верьте фильмам: далеко не весь самогон такой. Например, мы видели, как в чистых светлых цехах производят прозрачный как слеза ароматный напиток. Но более были удивлены подходом, когда один из собеседников, рассуждая о качестве сырья, заметил:

«Для производства хорошей сливовицы надо брать лучшие плоды с дерева, не пострадавшие при транспортировке. А мороженая ягода годится для того, чтобы сделать из нее начинку для пирога».

Сливовица тем временем, пускай и главный, но не единственный напиток, которым гордятся в Южной Моравии.

ОТ САДА ДЕТСКОГО К МИНДАЛЬНОМУ

На вершине горы около селения Густопече стоит деревянная вышка, очень похожая на пограничную. Но никакую границу она не охраняет. От вида, открывающегося с верхней площадки на многие километры, дух захватывает: холмы, сады, виноградники, домики с красными черепичными крышами... Южная Моравия в Чешской республике, как говорится, «и житница, и здравница». «Вышку построили, чтобы душа радовалась», — поясняет сопровождающая нас Катарина Копова. Выражение «если водка мешает работе, просто выкинь работу такую» — это, похоже, про нее. Если серьезно, то симпатичная мама двух маленьких детей в недавнем прошлом — директор детского сада. Но эту работу пришлось оставить, потому что на нее Катарина уже не хватает времени. Вот уже два года она занимается продвижением и продажей уникального спиртного напитка — крепкой



В ЧЕХИИ ВСЕ САМОГОННЫЕ АППАРАТЫ СТОЯТ НА УЧЁТЕ, ВСЕ ОБОРУДОВАНЫ СЧЁТЧИКАМИ — ПОЧТИ ТАКИМИ ЖЕ, КАК НА ВОДУ. ПОКАЗАНИЯ СНИМАЮТ ГОСУДАРСТВЕННЫЕ ИНСПЕКТОРЫ, А ЗАТЕМ ВЫСЧИТЫВАЮТ, КАКОЙ СЛЕДУЕТ УПЛАТИТЬ НАЛОГ В КАЗНУ.

настойки «Мандловица». Основой для нее служит высококачественный винный дистиллят, а вкус дает миндаль. С этим орехом в Густопече связано очень многое. При социализме местные миндальные сады считались самыми большими в Восточной Европе. На балансе совхозов числилось более 50 тысяч деревьев. После революции 1989 года землю вернули прежним хозяевам, и те посчитали, что сады в наше время роскошь, и пустили их «под нож». Спихнулись лишь несколько лет назад, когда от прежнего миндального великолепия осталось меньше тысячи деревьев, да и те — на общественных землях. Сегодня в Густопече своеобразный культ миндаля: ежегодно тут отмечают праздник ореха, по садам проложены пешеходные маршруты, немалые средства идут на благоустройство и посадку молодых деревьев. Мы спрашиваем: а какое отношение к этому имеет Катарина? Она улыбается: «Повезло». Потом рассказывает историю, как ее состарившийся сосед Рудольф Послушный, который долгие годы был смотрителем здешних садов и делал для своих отменную миндалевую настойку, пару лет назад согласился продать Катарине рецепт напитка. Пани Копова нашла подрядчика, который смог рецепт реализовать. Звезды сошлись: европейский и городской бум по поводу миндаля и так вовремя появившийся на его фоне напиток «Мандловица». Несколько сотен бутылок настойки (и правда очень хорошей!), выпущенные два года назад Катариной и ее партнерами, вмиг были раскуплены. Сегодня новоиспеченная бизнес-вумен уже не успевает заниматься ничем кроме стремительно ставшей популярной «Мандловицы». Катарину приглашают

на бизнес-конференции и зовут в президиумы, ведь она живой символ быстрого успеха: продаст в этом году уже более 10 тысяч бутылок! Сама Копова смотрит на все трезво: бизнес, по ее словам, все еще находится на той стадии, когда нанять работников пока не позволяют доходы, так что многое приходится делать самой. У бывшего директора детского сада это неплохо получается: и дизайн этикеток, и даже новые продукты. Так, в ближайших планах — выпуск новой настойки: кофейной, из зерен арабики.

ГОНИТЕ, ЛЮДИ ДОБРЫЕ

Для получения браги, основы самогона, нужны три вещи: вода, дрожжи и сахар. Поскольку сахар стал дешевым и доступным относительно недавно, и двести лет назад никому бы не пришло в голову тратить драгоценный продукт на самогон, то люди пускали в ход все, в чем есть сахар или что-то на него похожее: от фруктозы до крахмала (вспомним картофельный спирт).

В Шотландии сырьем для самогона с давних времен служит пророщенный ячмень: на выходе получается виски. В Америке взяли за основу кукурузу, и мир теперь знает бурбон. На берегах тепло-го Средиземноморья в дело всегда шел виноград (или его жмых), и из трубки перегонного аппарата капало то, что известно миру под именами ракии, граппы или же (после выдержки в дубовых бочках) — коньяка. В дореволюционной России «хлебное вино» получали из злаковых (ржи, пшеницы и прочих культур). Зерно, чтобы высвободить пригодный к брожению сахар, готовили особым образом. Как только

сахар в стране стал доступен, гнать стали непосредственно из него: лучшего соотношения «килограмм на градус» и не придумать. Вкус ушел на второе место. Ну какой в сахаре исходный аромат?

В СССР самогонщиков преследовали: они разрушали монополию государства продавать в казенном магазине за большие рубли то, что дома можно сделать за копейки. Сегодня в России гнать не возбраняется, если делаете это вы для сугубо личных целей, не на продажу.

В Чехии дело обстоит сложнее. Все самогонные аппараты стоят на учете, все оборудованы счетчиками — почти такими же, как на воду. Показания снимают государственные инспекторы, а затем высчитывают, какой следует уплатить налог в казну с литра абсолютного алкоголя. Но есть исключение. Каждое домовладение имеет право выгнать некоторое количество алкоголя для себя, не уплачивая ничего государству.

Схема работает так. Вы готовите брагу, везете ее к перегонщику, а домой увозите готовый продукт. Завкасите сливы — получите сливовицу, вишни — трешневицу, груши — грушковицу и так далее.

Интересно, что официально получить название с окончанием на «ца» в Чешской республике может не всякий напиток. Если перед вами нечто с именем «сливовица», значит, в его основе массовая доля зернового спирта (более дешевого, чем фруктовый) не превышает 30%. Выдержанные напитки, возрастом от трех лет, вообще не содержат постороннего алкоголя, только «титутельный», из сливы, груши или что там нарисовано на этикетке.

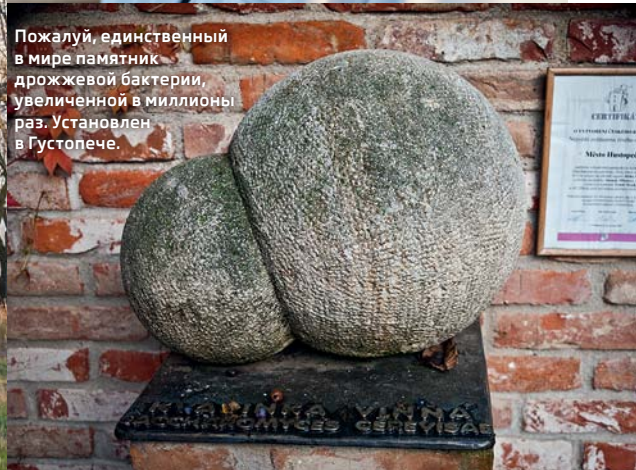
Этикетки, кстати, часто вводят в заблуждение. Типичная ситуация. Вы



Вышку в миндалевых садах поставили, чтобы душа радовалась. От вида, открывающегося с нее, дух и правда захватывает.



Катарина Копова — бизнес-вумен, делающая крепкий миндалевый напиток «Мандловица».



Пожалуй, единственный в мире памятник дрожжевой бактерии, увеличенной в миллионы раз. Установлен в Густопече.



Южная Моравия — один из самых красивых регионов Чешской республики.



Франтишек Бродецки — ювелир, реставратор, художник, байкер и самый лучший в деревне Лысице самогонщик.



ЧЁРНАЯ ИКРА СРЕДИ ДИСТИЛЛЯТОВ

В деревне Творожна Лота в предгорьях Карпат есть крошечный музей. Он посвящен дереву рябины, точнее, ее разновидности «рябина домашняя», или крупноплодная, — *Sorbus domestica*. Дерево находится на грани вымирания, поэтому энтузиасты учредили не только музей, но и целое общество по защите и разведению оскоруши, как ее называют по-чешски. Для нас интересно, что из плодов этой рябины сегодня получают самый дорогой и редкий дистиллят: стоимость бутылочки емкостью 0,3 литра — около 75 евро. Директор музея Павел угостил нас оскорушовой. Крепкая, со слегка вяжущим привкусом ягод, нотками ореха, как сказали бы винные критики... Больше ничего сказать не можем.



Брага, из которой получают ароматную сливовицу, выглядит не слишком аппетитно. Да и пахнет как-то не очень...



Кузнечное дело — одна из статей дохода самогонщика Франтишека Бродецки.

НА БУТЫЛКЕ ХОРОШЕГО НАПИТКА В ГРАФЕ «СОСТАВ» ДОЛЖНО БЫТЬ ТОЛЬКО ОДНО СЛОВО: «ДИСТИЛЛЯТ». ГОТОВЬТЕСЬ: ХОРОШО ДЁШЕВО НЕ БЫВАЕТ. ХОТЯ С ЧЕМ СРАВНИВАТЬ.

видите большую бутылку с привлекательной ценой. На этикетке нарисована слива, и пахнет напиток сливовицей — аромат ярко выражен, не надо быть экспертом, чтобы его почуять. Что это может быть? Только сливовица! Почему тогда это наименование не указано на этикетке? Потому что нельзя. Смотрим на контрэтикетку, маленькую бумажку с обратной стороны бутылки. Изучаем состав. Что там? Сливовый дистиллят. Скорее всего, он в меньшинстве. Этанол (читай: спирт-ректификат, как в водке). Иногда — ароматические добавки. Фруктов на такой напиток ушло немного.

На хорошем напитке в графе состав должно быть только одно слово: «дистиллят». Готовьтесь: хорошо дешево не бывает. Хотя с чем сравнивать. Даже хорошая сливовица в Чехии относительно доступна. Рюмка после плотного обеда в ресторане для лучшего пищеварения еще никого не разорила.

«ЕСЛИ СЛИВОВИЦА НЕ ПОМОГАЕТ, ИДУ К ДОКТОРУ»

По профессии 55-летний Франтишек Бродецки — ювелир, золотых дел мастер. Для души он занимается реставрацией старинных машин, в отпуск ездит на байке, удовольствие от работы ему приносит собственная кузница, а основные деньги дает перегонное производство. На огромной старинной трубе кузницы, из которой больше не идет дым, он обустроил гнездо для аистов. Птицы сеятся, и каждый год выводят птенцов: это добрый знак.

В огромном каменном доме Франтишека постройки XVIII века — и кузница,

и реставрационная мастерская, и небольшой перегонный цех. Пан Бродецки — «кулак» в хорошем смысле, то есть крепкий предприимчивый крестьянин. В начале 90-х он купил этот дом у разорившегося совхоза. Открыл кузнечную мастерскую, начал неплохо зарабатывать, выполняя заказы на реставрацию исторических памятников. Спустя несколько лет «из любопытства» приобрел на аукционе перегонное предприятие с оборудованием, и огонь загорелся не только в горнах кузницы, но и под двумя перегонными котлами. Сегодня пан Бродецки имеет в клиентах около двух тысяч местных садоводов и гонит для них в год, в зависимости от урожая, от 20 до 60 тысяч литров условного «чистого алкоголя». Производить алкоголь на продажу Франтишек права не имеет, ведь он только оказывает услугу, представляя клиентам оборудование для дистилляции их браги.

«Вот тут 250 литров, — показывает он на полную пахучей жидкости пластиковую бочку. — Сегодня утром привезли. Перекачаю насосом, включу газ под котлом, и через пару часов сливовица будет готова. Перегоняю я дважды. Эта брага — со жмыхом, в нее надо добавить чуть-чуть воды, ну можно и сахару, если люди хотят, чтобы напиток был покрепче. Я всем честно говорю: если делаете напиток для себя, не добавляйте сахар, так теряется аромат».

Франтишек знает много тонкостей, и отбоя от клиентов у него нет. Мы приехали в его деревню Лысице в середине осени, в самый разгар сезона перегонки браги из яблок и слив. Ажиотаж будет до весны, перед Рождеством — особенно. «По закону одна семья имеет право по-

лучить путем перегонки не больше 30 литров чистого алкоголя в год, — поясняет он. — Брага должна быть из своих фруктов. Но, во-первых, у всех есть родственники, во-вторых, в мою задачу не входит проверять, сами они сливы и яблоки выращивали или купили...»

Фрукты бывают разные. То есть яблоки всех сортов, сливы и черешня — это понятно. Далее по мере убывания следуют алыча, абрикосы, вишня, малина. Ну а самый необычный дистиллят Франтишек получил из... цветов бузины. «Запах был, как у прекрасных духов», — восторгается он. В другой раз в дело пошло полтонны пива, у которого заканчивался срок хранения. Получился отменный напиток с необычным вкусом. Впрочем, пиво — тот еще фрукт.

От простуд у пана Бродецкого одно лекарство — стопка сливовицы с медом на ночь. Он предпочитает ту, которая с 50-процентным содержанием алкоголя, более ароматная. «Ну а если сливовица не помогает, иду к доктору. К счастью, такое бывает нечасто».

СЛИВА СО ВКУСОМ КАБЕРНЕ

Сливовица ценой несколько десятков евро за бутылку? Чех, которому расскажешь такое, наверное, скажет: только если в вашей Москве встретишь такое. А вот и нет. В Москве не встретишь, а в Чехии — да.

Продукцию семейного винокуренного предприятия Kleiner в местечке Простеев трудно подделать. Да и непросто купить. Компаньоны Ян Кляйнер и Олдрих Медек делают по-настоящему элитные дистилляты. В дорогих дизайнерских

«БУТЫЛКА НАШЕЙ СЛИВОВИЦЫ — ОТЛИЧНЫЙ ПОДАРОК. И ПИТЬ ЕЁ, КОНЕЧНО, НАДО ВДУМЧИВО, СМАКУЯ КАЖДЫЙ ГЛОТОК. „РАЗДАВИТЬ“ БУТЫЛКУ ЗА РАЗ? ЭТО ПРОСТО ГЛУПОСТЬ.»

бутылях — три сорта: уникальный абрикосовый дистиллят выдержкой 33 года; «Золотая сливовица», томившаяся три года в дубовой бочке из-под вина «Каберне совиньон»; и наконец, «Серебряная сливовица», чистая, как родниковая вода. Самый дешевый напиток стоит около 40 евро, самый дорогой — более 120 евро. В Чешской республике всего несколько винных бутиков и ресторанов торгуют этими напитками, но граждане стран ЕС могут заказать и через интернет.

«В любом продукте перегонки есть ядовитые компоненты, и наша задача — от них полностью избавиться, — Ян Кляйнер подводит нас к сияющему словно самовар медному аппарату (медь считается самым лучшим металлом для перегонной техники). — После первой перегонки получается так называемый первач, это еще не сливовица, после второй перегонки первые капли — самые ядовитые. В голове — разная гадость, которая испаряется прежде этанола. На нашем аппарате (он имеет высоту с человеческий рост. — *Прим. ред.*) минимум литр надо вылить. Мы свои напитки перегоняем трижды. Первым всегда идет самый крепкий алкоголь, его крепость, конечно, зависит от качества браги, но, как правило, около 80%. Постепенно она снижается, и когда достигает 50%, это уже называется „тело“. Вот тут — самое лучшее, что есть в дистилляте. Постепенно крепость напитка снижается и примерно на 40% заканчивается, но если брага очень хорошая, то можно идти до 30% — напиток будет продолжать оставаться ароматным. Надо все время пробовать и понимать, когда закончить. В этом и есть искусство перегонщика».

Элитные сорта Кляйнер и Медек делают для собственного удовольствия: по их словам, объемы, да и доходы от этого направления невелики. В год производят около трех тысяч бутылок. Основной заработок дает перегонка браги для окрестных садоводов, а также изготовление крепких напитков на заказ.

Дело в том, что в семье Кляйнера делать дистилляты — давняя традиция: отсюда и спирты, многим из которых больше 30 лет, их гнали дед и отец Кляйнера. Они хранятся в огромных 500-литровых керамических бочках: обожженная глина особо положительно воздействует на аромат напитка, и так не хранит дистилляты больше никто. А пан Медек, который занимается алкогольными напитками более 40 лет, почти четверть века руководил производством на большом ликеро-водочном заводе.

«Попробуйте вот этот ликер, — нам протягивают стопку с жидкостью рубинового цвета. — Этот вишневый ликер сделали по заказу крупной компьютерной фирмы. В нем 35% натурального сока».

Ликер сколь прекрасен на вкус, столь наверняка и коварен: кажется, выпить его можно очень много, но на самом деле крепость — почти 30%!

Кляйнер и Медек регулярно делают на заказ самые разнообразные ликеры и настойки. Например, «Мандловицу» для пани Коповой сделали они. Основой послужили высококачественный виноградный дистиллят, приотвеченный в этих цехах, и миндальная эссенция.

«Долгий ли путь проходит слива, чтобы стать сливовицей?» — спрашиваем мы. «У кого как, — улыбается Кляйнер. — Мы мануфактурное производство, у нас

все тщательно. Судите сами. Зрелые сливы собирают в корзины, везут их сюда, из плодов извлекаются косточки, мякоть помещают в специальные цистерны, а один процент уже дробленых косточек мы возвращаем в брагу, чтобы потом был легкий миндальный аромат. После добавляем специальные низкотемпературные бактерии, и начинается процесс брожения. Мы затягиваем процесс брожения, чтобы брага стала ароматней. Через два месяца, но не раньше, можно гнать сливовицу. Многие бы так и сделали, но мы оставляем еще на три месяца. Считаем, что „быстрая сливовица“ хуже ароматом и вкусом. Скажем так: слишком резкая».

В тонкости процесса брожения вникнуть трудно. Да и нет смысла. Главное, что семейное предприятие в год перегоняет «на заказ» около 50 тысяч литров условного чистого алкоголя.

«Большие заводы вырабатывают миллионы литров крепких напитков, мы с ними не конкурируем, — говорит Кляйнер. — Мы специализируемся на эксклюзивных продуктах. Бутылка нашей сливовицы — отличный подарок. И пить ее, конечно, надо вдумчиво, смакуя каждый глоток. А чтобы вот так, как вы говорите, сесть и „раздавить“ бутылку за раз? Нет, это не преступление. Просто глупость».

ДИСТИЛЭНД — ШОУ ДЛЯ ВЗРОСЛЫХ

В 300 километрах от Праги, в местечке Визовице, находится самое крупное и, пожалуй, самое известное за пределами Чешской республики предприятие, где делают дистилляты — фирма R.Jelinek.

Почти всех посетителей завода экскурсовод встречает с подносом. Вне



Медь и нержавеющая сталь — лучшие материалы для производства оборудования.

Спирты, некоторым из которых более 30 лет, хранятся на фирме Kleiner в 500-литровых керамических сосудах.



Компаньоны Олдрих Медек и Ян Кляйнер.





Сливовица R.Jelinek — один из символов Чешской республики. Ее изготавливает одно из старейших предприятий отрасли.



Масштабы впечатляют: в огромных, по 200 гектолитров каждая, цистернах квасится брага.

От соблюдения температурного режима выгонки также зависит вкус готового крепкого продукта.



Кошерная сливовица выпускается крепостью не менее 50%, выдержкой пять или десять лет.

В ХОДЕ ЭКСКУРСИИ ПО ПРЕДПРИЯТИЮ ГОСТЯМ ПОСТОЯННО ПРЕДЛАГАЮТ ПОПРОБОВАТЬ ОЧЕРЕДНОЙ ШЕДЕВР ДИСТИЛЛЯЦИИ. ОТКАЗАТЬСЯ НЕПРОСТО.

зависимости от времени, когда начинается экскурсия, гостям предлагают стопку с золотистым 45-градусным напитком с плавающей в нем сушеной сливой. «Стопку надо выпить до дна, а сливой закусить», — поясняет наша провожатая, но сама не присоединяется. В ходе экскурсии возможность «пригубить» появится еще не один раз, так что любопытному посетителю не представляет труда «поднять» граммов 200–250. Правильно, естественно, сказать, не граммов, а миллилитров, но это будет правильным с точки зрения физики, но никак не русского языка.

Сегодня R.Jelinek выпускает около ста наименований всевозможных алкогольных напитков. В линейке, состоящей из ликеров, водок, настоек и даже виски, фруктовые дистилляты все же преобладают, их почти 80%. Бутылки с характерным дизайном и напитками на основе сливовых, абрикосовых, грушевых, вишневых и яблочных спиртов — в числе визитных карточек страны.

Можно сказать, что R.Jelinek — одно из старейших предприятий отрасли в Чешской республике. Основатель предприятия Рудольф Елинек погиб в фашистском концлагере во время Второй мировой войны. После войны завод (сегодня — группа заводов) перешел в руки государства, да в этих руках и остался. Евреев нацисты в Чехии уничтожали безжалостно, и у Елинека не осталось наследников.

Производство в главном цеху непрерывное: сто человек трудятся в три смены. Условный новый год на предприятии начинается в июне, с первым урожаем европейской вишни. Затем абрикосы, потом яблоки, груши, сливы, потом опять яблоки, с января в ход идут мороженые

плоды (это Кляйнер с Медеком их не приемлют, но у них премиальный продукт). Короткая передышка наступает лишь в апреле, и ее используют для наладки и починки части оборудования.

Масштабы производят впечатление. в огромных, по 200 гектолитров каждая, цистернах квасится брага. Всего таких цистерн 170, и они почти никогда не пустуют. Завод активно развивает собственные сады, и почти треть плодов для дистиллятов — собственного производства.

Во время экскурсии заходить можно почти во все цеха и помещения, кроме специальной линии розлива кошерных напитков. Кошерная сливовица и грушковица пользуются большим успехом в Израиле и в США. Согласно иудейской традиции, за процессом производства обязательно следит раввин. Трубы, по которым идет дистиллят, должны быть тщательно промыты, брожение — проходить в отдельных емкостях. Кошерная сливовица выпускается крепостью не менее 50%, выдержкой пять или десять лет. Достоянный по вкусовым качествам продукт, кото-


рый пользуется спросом даже у тех, кто не знает смысл слова «бар-мицва» и ни разу не отмечал Песах.

Специалист Мартин Дэва, отвечающий в числе прочего за поставки на российский рынок, показал нам справку из немецкой химической лаборатории. На ней по 30 позициям был разложен анализ обычной сливовицы.

— Что дает вкус вашим напиткам? — спросили мы.

— Фрукты. Если быть точнее, содержащиеся в них ароматические вещества, эфирные масла. Свободные кислоты и ацетатальдегиды. Если говорить на языке химии — наше солнце, руки наших людей.

— Хорошо, а если у вас сложные переговоры, и в их процессе предстоит много выпить, то что лучше пить: виски, дистиллят или водку?

— В таком случае лучше пить чистую воду. Но если у вас праздник, то пейте на здоровье грушковицу, абрикосовицу, сливовицу... Только не пейте их холодными — убьете аромат. На здоровье! 

КТО ИЗ ЧЕГО ГОРАЗД

| СТРАНА | ИСХОДНОЕ СЫРЬЕ | НАЗВАНИЕ |
|--------------------|-------------------------------------|------------------------------------|
| Россия | пшеница | полугар, хлебное вино |
| Ирландия | солод (пророщенный ячмень) | виски |
| Шотландия | солод (пророщенный ячмень) | виски |
| Болгария | виноград, сливы | ракия |
| Франция | яблоки | кальвадос |
| Германия (Бавария) | вишня, сливы, груши сорта «вильямс» | киршвассер, свечгенвассер, Вильямс |
| Австрия | абрикосы | мариленшнапс |

Алхимия и жизнь

текст: **Антон Ширяев** (Прага)

СЕГОДНЯ ТРУДНО ПРЕДСТАВИТЬ, ЧТО КОГДА-ТО НА ТЕРРИТОРИИ СОВРЕМЕННОЙ ЧЕХИИ НЕ ГНАЛИ КРЕПКИЙ АЛКОГОЛЬ. НЕ УМЕЛИ. ЗАТО КАК НАУЧИЛИСЬ, ПРОЦЕСС БЫЛО НЕ ОСТАНОВИТЬ.



7. **DISTILLATIO.**
In igne succus omnium, arte, corporum *Uigens fit vnda, limpida et potissima.*

В ЧЕШСКИЕ

земли алкоголь — под ним мы понимаем в нашем коротком исследовании крепкий алкоголь, то есть продукт дистилляции, — попал из Италии через Австрию примерно в XIII веке, а полюбился уже во времена правления Карла IV, в середине XIV века. Изначально основой алкоголя служило, как в Италии и Австрии, вино, однако с XIV века чехи стали использовать брагу на основе зерна, а также неудавшееся или испорченное пиво. Соответственно, производителей алкоголя стали называть винокурами или пивокурами. Первая официальная фабрика по перегону алкоголя была построена в конце XIV века, во времена царствования Вацлава IV, в городе Кутна Гора, в 70 километрах от Праги. Город был богат, но богатство давалось тяжелым трудом: в глубоких шахтах добывали серебряную руду. Целевая аудитория была налицо.

И несмотря на то что выгонка преимущественно производилась для медицинских целей (на основе спирта готовили экстракты и лекарственные формы) и алхимии (человечество жаждало чудес), дистиллят мало-помалу применяли и внутрь. И оказалось, что вкус его можно и нужно улучшать. Алкоголь начали облагораживать, например, настаивать на корешках и травах, попутно экспериментируя с основой. Выяснилось, что ржаной и пшеничный дистиллят имеют разный вкус, а про фруктовый и говорить нечего: там просто бездна оттенков.

Немедицинское использование алкоголя набирало обороты в прямом и переносном смысле. Возрастающий спрос при ограниченном производстве сделал винокурение прибыльным делом, на которое тут же наложила руку знать. Простым жителям ничего не оставалось, как переплачивать за выпивку, изготовленную в панских винокурнях и разливаемую в панских же корчмах.

Из цепких господских лап винокурни вырвались лишь в конце XVIII — начале XIX века, когда предприимчивые граждане, преимущественно почему-то евреи, стали выкупать предприятия у обедневших феодалов. Среди таких удачных покупок можно назвать винокурню «Елинек», до сих пор производящую основную промышленную массу фруктового дистиллята на чешском рынке. Декрет 1835 года и поправка к нему от 1888 года позволяли частникам владеть самогонными аппаратами и производить в год без уплаты налога до 56 литров дистиллята крепостью до 50%.

Это привело к тому, что винокурни появились в любой мало-мальски уважаемой деревне. Ограничение было простым: гнать допускалось только из выращенного на своей земле сырья.

Аппарат разрешалось передавать другим страждущим хозяйствам,

что существенно расширяло географию и объемы производства. Естественно, что закон не мог остановить и ширящееся подпольное винокурение. Подтверждением тому может служить предмет народного творчества, который хранится в Музее народного алкоголя при Словацком музее в городе Угерске-Градиште и представляет собой модель мобильного самогонного аппарата производства 1922 года с объемом бака чуть менее 200 грамм.

ДАТЬ ТРАДИЦИИ

Производство фруктового дистиллята, большей частью сливовицы, в настоящее время признано культурным наследием юго-восточной части Моравии — областей Валашска и Словацка.

Почему же именно слива стала главным продуктом винокурения в этом регионе? А потому что именно там, на территории Белых Карпат и Бескид, росли бескрайние фруктовые, в основном сливовые сады, гордость Чехии, местного дворянства и самого короля. Особого расцвета садоводство достигло во времена царствования императрицы Марии Терезии. Продажа свежих и сушеных фруктов была прибыльным делом до начала XIX века, когда на чешский рынок хлынули более крупные и сладкие сливы с Балкан. Везти их вследствие развития транспорта стало легко и просто.

Местные сливы теряли в спросе и пошли на другое, не менее почетное дело — на брагу. Данное обстоятельство только улучшило качество напитка. Раньше на переработку пускали подгнившие и испорченные плоды, теперь — только качественные и здоровые. Кроме слив, разумеется, для производства дистиллятов использовались и другие фрукты, произрастающие на территории Чешской республики. Среди прочих достойных напитков отметим грушковицу — дистиллят из груш, яблоковицу — из яблок, трешневицу — из вишни, маликовицу — из малины, меруньковицу — из абрикосов и мирабелку, хранящую аромат алычи.

Происхождение названия «сливовица» объяснять не надо, оно понятно во всех славянских странах. По версии, озвученной в фильме «Пекарь императора», снятого по мотивам сказок Яна Вериха, «сливовицу» ввел в оборот император Рудольф II.

Напиток ему понравился, а его сложное название на латыни — нет. И он распорядился: быть напитку сливовицей, а пить его повсеместно.

Как упоминалось выше, самыми послушными оказались моравские регионы Валашско и Словацко.

Там ежегодно проходит кошт — фольклорный фестиваль дегустации сливовицы. В январе-феврале собираются производители сливовицы, чтобы выяснить, чей напиток лучше и кому быть королем.

Это звание очень почетное, и каждый стремится если не стать им, то хотя бы увидеть свою продукцию в шорт-листе претендентов на победу.

Еще одно сезонное мероприятие с распиванием сливовицы называется «Проезд короля». Королевские обряды приурочены в основном к Троице. В Чехии неделя перед Троицей испокон веку называлась королевской; королем выбирают мальчика, но одевают его в старинный женский национальный костюм, на голову насаживают корону. Говорить королю запрещено — губами он держит розу (без паники, роза без шипов), а от его имени выступает глашатай. Короля окружает дружина для защиты от нападения. Дружина объезжает село, а глашатай собирает дары для своего короля. Перед каждым домом процессия останавливается, и глашатай обращается к обитателям двора. Например: «Здесь высокая трава растет, потому что Анечка поздно встает». Или: «Хвалить сей дом разрешено, хорошее тут пьют вино». И тому подобные комплименты или колкости. Праздник включен в список Всемирного наследия ЮНЕСКО как «нематериальное культурное наследие» — то, что передается из поколения в поколение. Варианты проезда короля разнятся от деревни к деревне, но неизменно одно: сливовица льется рекой.

Если у вас не получается приехать на праздник (неужели есть более важные дела?!), можно просто вступить в ряды Общества любителей сливовицы. В настоящее время общество насчитывает несколько сот членов, каждому из которых положена литровая бутылка ежегодной лимитированной серии юбилейной 53-градусной сливовицы производства компании «Елинек». Одним из членов этого общества является Болек Поливка — актер, имя которого в Чехии известно всем.

На одном из коштов пан Поливка провозгласил себя Валашским королем Болеславом Первым тут же созданного Великого Моравско-Валашского королевства. Сегодня у королевства есть рыцари, учебные заведения, консульства, валюта и все прочее, что необходимо для привлечения в регион туристов.

НЕТ ПОВЕСТИ ПЕЧАЛЬНЕЕ...

Еще одна славная чешская традиция — закапывать сливовицу на будущие праздники: рождение сына или внуков,

свадьбу, юбилей. Бывает, что бутылки ждут своего часа по 15–20 лет, а сливовица набирает вкус: становится мягче и изящнее.

Самая старая из известных «прикопанных» сливовиц имеет драматическую историю, берущую начало в 1913 году. Крестьянин Франтишек Павелчик влюбился в Маренку Мошткову, дело уже шло к свадьбе, и запас сливовицы по традиции был закопан в огороде неподалеку от дома. Но все планы сбила война — Первая мировая, если кто не понял. Из села Влчнова, откуда Франтишек был родом, забрали четыре сотни мужчин, а вскоре родителям пришло письмо о том, что Франтишека не стало. После войны вернулся друг Франтишека и подтвердил, что сам видел, как тот, поверженный противником, упал с коня и встать не смог. Тело героя, увы, не нашли. Маренка ушла в монастырь, где непрерывно молилась за возвращение любимого. Прошли долгие шесть лет, Франтишек, попавший в плен, вернулся с Чехословацким легионом через Россию. Сошел с поезда и узнал, что в день его приезда Маренка скончалась, вымолив у Бога то, что было для нее самым дорогим. Тут уж было не до праздников со сливовицей. Дальше времена пошли еще более смутные. Началась и закончилась Вторая мировая, пришли коммунисты, отняли у семьи Павелчиков то, что не смогли отнять события предыдущих лет. А бутылку так и ждала своего часа. Нашел ее недавно сын Франтишека, выкопав с глубины полутора метров. Содержимое аккуратно разлили по ампулам, одну из которых подарили президенту Чехии Вацлаву Клаусу, а остальные шесть сельчане собираются открывать каждые 50 лет, чтобы и через 300 лет память о чешских Ромео и Джульетте жила в потомках.

А чтобы не заканчивать нашу историю на грустной ноте, вспомним моравский анекдот. Старик по имени Либор исполняется 100 лет. Приезжают люди с телевидения. Спрашивают его: «Как вы, уважаемый, дожили до такого возраста?». Либор отвечает: «Очень просто. Встаю утром и выпиваю рюмашку сливовицы...» — «Так, минуточку, у нас в эфир это не пройдет. Давайте заменим рюмашку на книгу, например.» — «Хорошо. Так вот, я встану, прочитаю книжку и сразу еще одну, потом покормлю овец и читаю, читаю, пока все дома не прочту, потом иду к соседу, где мы вместе читаем его книги. Как дочитаем, идем в библиотеку, а когда нас оттуда выставят, так мы идем к Матушу, ну а у него дома типография...»

Чехи искренне уверены: хорошая сливовица в умеренных дозах полезна в любых количествах.

Суть кнедлика

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

В ЧЕШСКОЙ КУХНЕ ВЕЛИКОЕ МНОЖЕСТВО ВАРИАНТОВ КНЕДЛИКОВ. ИХ МОЖНО НАЙТИ НА ЛЮБОЙ СТРАНИЦЕ МЕНЮ, КРОМЕ, ПОЖАЛУЙ, РАЗДЕЛА «НАПИТКИ». В ЭТОМ НОМЕРЕ МЫ ПРЕДЛАГАЕМ ПРИГОТОВИТЬ КНЕДЛИК С КОПЧЕНЫМ МЯСОМ.

ИСТОРИЯ

сдобного ломтика из картофельного теста и хлеба уходит корнями в XIII-XIV века. Говорят, рецепт придумали в военных походах: сытное горячее блюдо на скорую руку. Со временем в Баварии и в соседнем Южном Тироле калорийные питательные кнедлики вошли в рацион и воинов, и крестьян. Разомлев после сытного ужина, жители Альп пели песни про так называемые кнедли, то есть клецки.

Именно это слово к великому, как отмечают историки, неудовольствию Яна Гуса (который боролся с любыми заимствованиями из немецкого) перекочевало и в чешский язык. Правда, здесь кнедли (в версии Гуса — «шишки») готовили и ели простолюдины. До XVIII века, как утверждает директор Национального сельскохозяйственного музея Праги Пржемысл Райбл, кнедлики были чуть ли не единственным блюдом на столах бедняков. В XVIII веке автономия Богемии под управлением династии Габсбургов упраздняется, и территории современной Чехии переходят под управление Австрии. Также теряют «независимость» и кнедлики: их подают как гарнир. Тон в гастрономии задает Вена. Любовь последней к десертам ведет к появлению десертных и фруктовых, проще говоря, сладких кнедликов.

В конце XIX века ситуация меняется. Чехи начинают отыгрывать позиции, обороняя кнедлики от притязаний соседей. Вернуть стране кнедлики берутся «золотые перья». Блюдо воспевают сначала писатель и журналист Ян Неруда, а в XX веке кнедлики навсегда входят в историю вместе с «Похождениями бравого солдата Швейка во время мировой войны» Ярослава Гашека. Прозаик и поэт Богумил Грабал, номинант Нобелевской премии 1994 года, обладатель премии «Оскар» за сценарий к фильму «Поезда под пристальным наблюдением» тоже был из тех, кому кнедлики обязаны мировой славой. Все

свои регалии Грабал не задумываясь отдал бы за кнедлики с кружкой пива в любимой пивной «У золотого тигра». Это стало ясно в 1994 году: чтобы познакомить президента США Клинтона с литератором, тогдашнему главе Чешской республики Гавелу пришлось привести американскую делегацию в ту самую пивную.

Чтобы окончательно проникнуться величием кнедлика, его необходимо попробовать. Приготовить «брамборовый кнедлики с узним мясом», или, говоря по-русски, кнедлики с копченостями, достаточно просто. Вам потребуется 600 г сырой картошки (ее надо отварить «в мундире»), 150 г манной крупы, еще 150 г обычной муки, ½ столовой ложки соли, 1 яйцо и 300 г копченой свиной шейки (той самой, что обычно используют для бутербродов). Очистив вареную картошку от «мундира», натрите ее на мелкой терке. Затем добавьте крупу, муку, соль, разбейте яйцо, все перемешайте. Так вы получите тесто.

Затем доведите до кипения на сковороде 100 мл растительного масла, жарьте на нем около 8 минут предварительно нарезанные кубиками луковичу и свиную шейку.

Вернемся к тесту. Отщипните от него кусочек весом 80-100 г и раскатайте в лепешку. Внутрь лепешки положите чайную «с горочкой» ложку обжаренного с луком копченого мяса, затем скатайте лепешку в аккуратный закрытый шарик. Всего должно получиться семь-восемь шариков. Главное, не жалеть начинки.

В кастрюле вскипятите воду, посолите. Отваривайте шарики 10-12 минут. Кнедлики должны быть мягок, но упруг, не раскрывая своей сути, то есть начинки, до той поры, пока вы не разрежете его на тарелке.

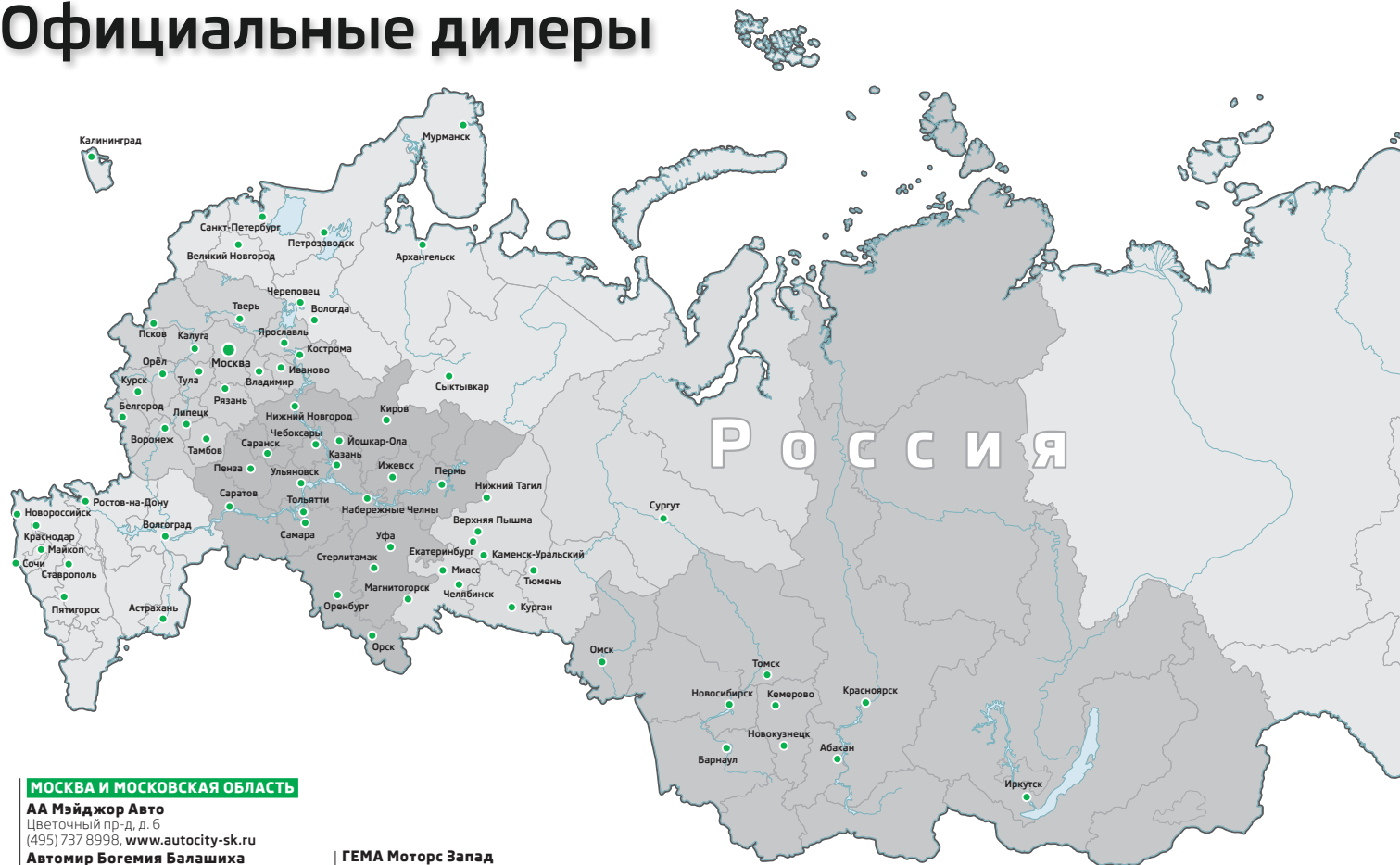


Милан Дреслер,

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, прославляя своим мастерством все многообразие 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) 401 7120, www.bogemia-skd.ru

Автомир Богемия Дмитровка
Дмитровское ш., д. 98, стр. 1
(495) 401 7136, www.bogemia-skd.ru

Автопрага Северо-Запад
ул. Коптевская, д. 71
(495) 788 6868, www.autopruga.ru

Автопрага Юг
1-й Дорожный пр-д, д. 4
(495) 788 6868, www.autopruga.ru

Автопрага Юго-Восток (автосалон)
Каширское ш., д. 61а, стр. 3, АТЦ «Москва»
(495) 788 6868, www.autopruga.ru

АвтоРезерв Белая Дача
Котельники, Коммерческий пр-д, д. 8/1
(495) 363 0001, www.skoda-autorezerv.ru

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

Авто-Славия Внуково
Киевское ш., 5 км от МКАД
(495) 514 0707, www.avtoslavia-vnuково.ru

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

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

АвтоСпецЦентр на Обручеве
ул. Обручеве, 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 8780, 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) 480 7230, www.rolf-skoda.ru

КРАСНОЗНАМЕНСК

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

ПОДОЛЬСК

Олимпик Авто
пр-т Юных Ленинцев, д. 70
(495) 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. Руставели, 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, 13, корп. 1
(812) 441 3939, www.griffin-auto.ru

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

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

РОЛЬФ Витебский
Витебский пр-т, д. 17, корп. 6
(812) 245 2543, www.skoda-vitebskiy.ru

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

АБАКАН

Медведь-Юг
квартал Молодежный, 2в
(39132) 230 11, www.skoda.medved-ug.ru

АРХАНГЕЛЬСК

АВТО БРАВО
ул. Октябрья, 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
ул. Студенческая, 1т
(4722) 357 474, www.moravia-motors.ru

БРЯНСК

Автоцентр на Литейной
ул. Литейная, д. 3а
(4832) 777 766, www.skoda-acl.ru

БН-Моторс
ул. Крыловская, д. 35
(4832) 670 730, skoda.bnmotors.ru

ВЕЛИКИЙ НОВГОРОД

Авто ВН
ул. Большая Санкт-Петербургская, д. 41, корп. 7
(8162) 739 914, www.avtovn.ru

ВЕРХНЯЯ ПЫШМА

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

ВЛАДИМИР

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

ВОЛГОГРАД

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

Волга-Раст-Октава
ул. Карла Либкнехта, д. 19а
(88442) 366 677, www.skoda.volga-rast.ru

ВОЛОГА

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 3388, www.ringsever.ru

ЕКАТЕРИНБУРГ

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

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

ИВАНОВО

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

ИЖЕВСК

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

**ИРКУТСК**

Россо СК
ул. Ширямова, д. 23
(952) 707 077, www.rosso-sk.ru

ЙОШКАР-ОЛА

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

КАЗАНЬ

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

ТрансТехСервис Авто
ул. Даурская, д. 18
(843) 526 75 02, www.skoda-tts.ru

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

КАЛИНИНГРАД

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

КАЛУГА

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

КАМЕНСК-УРАЛЬСКИЙ

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

КЕМЕРОВО

Авто-С
ул. 62-й проезд, д. 4а
(3842) 441 144, www.avtos-kem.ru

КИРОВ

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

КОСТРОМА

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

КРАСНОДАР

Юг-Авто Центр Краснодар
ул. Дзержинского, д. 102
(861) 260 0301, www.skoda.yug-avto.ru

Юг-Авто Центр

Адыгея, п. Яблоновский,
ул. Краснодарская, д. 3
(861) 260 0301, www.skoda.yug-avto.ru

АВТОПОРТ-КЛЮЧАВТО

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

КРАСНОЯРСК

Дракар Мотор
ул. Партизана Железняка, д. 46а, стр. 2
(391) 205 2701, www.skoda-drakarmotor.ru

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

КУРГАН

СтатМоторс
пр-т Конституции, д. 35
(3522) 444 400, www.skoda-statmotors.ru

КУРСК

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

ЛИПЕЦК

АвтоСкаут
ул. Московская, д. 79
(4742) 331 566, www.autoscout-ru

МАГНИТОГОРСК

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

МАЙКОП

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

МИАСС

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

МУРМАНСК

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

НАБЕРЕЖНЫЕ ЧЕЛНЫ

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

НИЖНИЙ НОВГОРОД

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

Автоцентр Злата Нагорный (автосалон)

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

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

Герон-Кар
ул. Июльских Дней, д. 1г
(831) 220 8584, www.geron-kar.ru

НИЖНИЙ ТАГИЛ

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

НОВОКУЗНЕЦК

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

НОВОМОСКОВСК

Миксавто
ул. Мира, д. 18А
(48762) 264 55, www.skoda-mixauto.ru

НОВОРОССИЙСК

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

НОВОСИБИРСК

Альт-Парк
ул. Петухова, д. 4/2
(383) 200 36 00, www.alt-park.ru

Макс Моторс Север

ул. Дачная, д. 42
(383) 362 2362,
www.skoda-maksmotors.ru

ОКТАБРЬСКИЙ

Авто ГРОСС
ул. Северная, д. 19/1
(34767) 52 000, www.skoda-autogross.ru

ОМСК

Феникс Авто
ул. Суворова, д. 89
(3812) 512 010, www.skoda.fenix-auto.ru

ОРЕЛ

Альфа-Кар
ул. Ливенская, д. 70
(4862) 734 000, www.alfa-car.ru

Возрождение Север

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

ОРЕНБУРГ

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

ОРСК

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

ПЕНЗА

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

ПЕРМЬ

Авто Республика
ул. Героев Хасана, д. 105/3
(342) 210 5747, www.avto-respublika.ru

НЭКСТ АВТО

ул. Спешилова, д. 107
(342) 250 7747, www.nekst-auto.ru

ПРАГА МОТОРС

Космонавтов ш., д. 361
(342) 214 4000, www.praga-motors.ru

ПЕТРОЗАВОДСК

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

ПСКОВ

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

ПЯТИГОРСК

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

РОСТОВ-НА-ДОНУ

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

Л-Моторс

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

Эскадра

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

РЯЗАНЬ

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

САМАРА

Автомир Богемия Самара
Московское ш., д. 27
(846) 331 0111, www.skoda.avtomir-bs.ru

Град-Авто

Московское ш., д. 26Д
(846) 331 1777, www.skoda-gradavto.ru

САРАНСК

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

САРАТОВ

АвтоЛайф
ул. Шехурдина, д. 43б
(8452) 751 111, www.autolife-s.ru

Карсар

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

СЕВЕРОВИНСК

Авто Bravo С
Тепличный пр-д, д. 4
(8184) 500 525, www.avto-bravo.ru

СОЧИ

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

СМОЛЕНСК

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

СТАВРОПОЛЬ

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

СТАРЫЙ ОСКОЛ

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

СТЕРЛИТАМАК

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

СУРГУТ

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

СЫКТЫВКАР

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

ТАМБОВ

Авторитет
пр-д Энергетиков, д. 30
(4952) 568 555, www.skoda-avtoritet.ru

ТВЕРЬ

Интер Кар
пр-т 50 лет Октября, д. 5
(4822) 352 080, www.interkar.ru

ТОЛЬЯТТИ

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

ТОМСК

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

ТУЛА

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

ТЮМЕНЬ

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

Восток Моторс Тюмень

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

УЛЬЯНОВСК

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

УФА

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

МС Моторс

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

ХАБАРОВСК

Автоцентр СК
ул. Знаменщикова, д. 17
(4212) 915 026, www.ac-sk.ru

ЧЕБОКСАРЫ

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

ЧЕЛЯБИНСК

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

Чешский Дом

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

Яромир Авто

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

ЧЕРЕПОВЕЦ

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

ЯРОСЛАВЛЬ

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

Читайте в следующих номерах ŠKODA Magazine



СТИЛЬ ЖИЗНИ

Давид Чёрный

ЧЕШСКОЕ ИСКУССТВО
НА ГРАНИ ПРОВОКАЦИИ

АВТОМОБИЛЬ

Новая Fabia

ЯРКАЯ. ПРОСТОРНАЯ.
ТЕХНОЛОГИЧНАЯ



ŠKODAMagazine
РОССИЙСКОЕ ИЗДАНИЕ
№3 (19), 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, Ксения
Андрянова, Максим Афанасьев,
Дмитрий Брунов, Ульяна Верещагина,
Майя Гомес, Роман Горожий,
Ольга Ефремова, Андрей Ковтун,
Ян Коллатор, Екатерина Марковская,
Сергей Панкратов, Алексей Пешков,
Михаил Позднышев, Штепан Рехак,
Юлия Рубан, Вадим Селенин,
Анастасия Сенькова, Збинек
Страшкраба, 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 несет ответственности
за содержание рекламных объявлений.
Распространяется бесплатно.

Тираж 26 310 экз.



ŠKODA YETI OUTDOOR. ВПЕЧАТЛЕНИЯ ДОСТУПНЫ КАЖДОМУ!



ŠKODA Yeti дарит вам новые впечатления и предлагает новые возможности! Сделайте выбор в пользу продвинутого горожанина ŠKODA Yeti или опытного путешественника ŠKODA Yeti Outdoor*. Окунитесь с головой в приключения благодаря системе полного привода и режиму «Off Road»! Выбирайте любое направление движения — ŠKODA Yeti доставит вас, куда пожелаете, а система трансформации сидений Varioflex позволит взять с собой все необходимое для приключений!

Начните путешествие за новыми впечатлениями с тест-драйва в салоне официального дилера ŠKODA.



Система KESSY



Режим «Off-road»



Сиденья VarioFlex



Камера заднего вида

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

Режим «Off-road» (Офф-роад) доступен в комплектациях с полным приводом. Опция камера заднего вида доступна за дополнительную плату. Система 4x4 доступна в модификациях 1.8 TSI и 2.0 TDI. Система KESSY обеспечивает доступ в автомобиль и запуск/остановку двигателя без ключа. Опция доступна за дополнительную плату в комплектациях Амбишн/Элеганс. Подробности на сайте www.skoda-auto.ru и в салонах официальных дилеров ŠKODA. * Аутдор.



Shell Helix Ultra Professional

**SHELL PUREPLUS – РЕВОЛЮЦИОННАЯ
ТЕХНОЛОГИЯ В МОТОРНЫХ МАСЛАХ**

Shell
HELIX ULTRA
with PUREPLUS Technology



ОДОБРЕННЫЙ ПОСТАВЩИК ДИЛЕРСКОЙ СЕТИ ŠKODA