

Новая раллийная Fabia



Настроена на победу. 38



ДОРОГА

Гибралтар: обезьяны под защитой британской короны. **42**



ТЕНДЕНЦИИ

Отопители Webasto: тем, кто терпеть не может холод. **54**



СТИЛЬ ЖИЗНИ

Давид Черный: скульптор, для которого нет ничего святого. **68**



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



О пользе занятий спортом

ГЛАВНАЯ тема этого номера ŠKODA Magazine — автоспорт. 2014 год был очень успешным для заводской команды. ŠKODA Motorsport победила в двух «больших» чемпионатах по ралли, Европы и Азиатско-Тихоокеанском, и в четырех национальных. Отметим, что первые места в абсолюте были завоеваны с помощью Fabia S2000, машины прекрасной, но относящейся к предыдущему поколению. «Боевые» автомобили многих конкурентов уже отвечали более современной категории R5. И все равно остались позади. Что же будет, когда ŠKODA представит Fabia R5? Уже представила, и в 2015 году машина, сделанная на основе новейшей «Фабии», выйдет на раллийные трассы.

Возможно, кто-то из читателей сейчас подумает: здорово, конечно, но какое мне дело до автоспорта, до этих шумных, быстрых и совсем не дешевых машин? А дело, между тем, есть. Участие автопроизводителей в соревнованиях хоть и не проходит по строке бюджета «реклама», по сути, именно ей и является. Основатели автомобильной марки ŠKODA, господа Лаурин и Клемент, убедились в этом еще до Первой мировой войны на разных рынках, включая российский. Не было способа лучше доказать совершенство своих автомобилей в деле, как отправить их в пробег. Например, в 1908 году состоялась гонка из Петербурга в Москву. Из тридцати стартовавших машин двадцать просто не доехали до пункта назначения. А оба автомобиля из Млада-Болеслава добрались до места, а потом сфотографировались на Красной площади — снимок найдете в журнале. Потребитель рублем оценил надежность чешских автомобилей, не убоившись русских дорог. Современные победы точно так же способствуют популяризации бренда, от чего каждый отдельный потребитель выигрывает:

сохранять оптимальный баланс между ценой и качеством продукции можно только при больших объемах выпуска.

Кроме того, спорт — двигатель технического прогресса. Понятно — напрямую сравнивать «боевой» раллийный автомобиль и его гражданский аналог смысла не имеет: прежде всего, у них разные задачи. Но технологии, применяемые в автоспорте, рано или поздно приходят на рынок.

В 1905 году компания Laurin & Klement, будущая ŠKODA, выпустила свой первый автомобиль Voiturette A с литровым мотором мощностью 7 л.с. А через какие-то четыре года представила модель FCR с двигателем объемом 5,7 литра, выдававшим сумасшедшие 100 сил. Для чего? Для спортивных побед. В номере вы найдете фотографию той машины. Интересное зрелище. Из-за высоченного двигателя гонщик едва видел дорогу. Высоким мотор получился потому, что самым простым способом наращивания мощности было увеличение объема, который поднимали за счет увеличения хода поршня: он составлял невероятные четверть метра. Разогнать машину, получившую за внешность оптимистичное прозвище Гроб, было намного проще, чем остановить. Что оставалось инженерам? Совершенствовать конструкцию, тестируя в ходе гонок жизнеспособность самых смелых идей.

Возьмите современный автомобиль ŠKODA. Непосредственный впрыск топлива, турбонаддув, четыре клапана на цилиндр, дисковые тормоза, коробки передач с двумя сцеплениями... Эти и многие другие решения, позволяющие нам сегодня наслаждаться динамикой машины, пришли со спортивных трасс. Их придумали люди, которые не могут ждать, когда наступит будущее. Они живут в нем сегодня.

Редакция ŠKODA Magazine

Содержание



14

ЧТО НОВОГО?

04 | Лига чемпионов

ВПЕРВЫЕ В СВОЕЙ ИСТОРИИ ŠKODA ПРОДАЛА БОЛЕЕ МИЛЛИОНА АВТОМОБИЛЕЙ ЗА ГОД.

06 | Лёд тронулся

СБОРНАЯ РОССИИ ВЫИГРАЛА КУБОК ПЕРВОГО КАНАЛА.

10 | Меньше да лучше

НОВАЯ FAVIA — ОДНА ИЗ КЛЮЧЕВЫХ ПРЕМЬЕР ПАРИЖСКОГО АВТОСАЛОНА.

12 | Сумма технологий

ЧЛЕН СОВЕТА ДИРЕКТОРОВ КОМПАНИИ ФРАНК УЭЛШ О БАЛАНСЕ НОВИЗНЫ И ПРАКТИЧНОСТИ.

АВТОСПОРТ

14 | В числе первых
ДОСТИЖЕНИЯ МАРКИ НА ЗАРЕ
АВТОМОБИЛЬНОЙ ЭРЫ.

20 | За волю к победе
ŠKODA НА ГОНКАХ
СОЦИАЛИСТИЧЕСКИХ ВРЕМЁН.

24 | Через тернии к подиуму
КОМАНДА ИЗ МЛАДА-БОЛЕСЛАВА
ПОД КРЫЛОМ КОНЦЕРНА VOLKSWAGEN.

27 | Успех — понятие неделимое
РУКОВОДИТЕЛЬ ŠKODA MOTORSPORT
МИХАЛ ХРАБАНЕК — О ЧУВСТВЕ ЛОКТЯ.

28 | Продолжение следует!
РАЛЛИЙНЫЕ ИТОГИ 2014 ГОДА.

40 | Не страх, но трепет
ПИЛОТ ЭСАПЕККА ЛАППИ —
ОБ ЭМОЦИОНАЛЬНОЙ СОСТАВЛЯЮЩЕЙ
ГОНКИ.

ДОРОГА

42 | История с географией
ИСПАНИЯ, ВЕЛИКОБРИТАНИЯ, МАРОККО.
ТРИ СТРАНЫ ЗА ОДИН ДЕНЬ НА «ŠKODE».

ТЕНДЕНЦИИ

54 | Выступить на разогреве
АВТОНОМНЫЕ ОТОПИТЕЛИ WEBASTO
КАК СПОСОБ ПОЛЮБИТЬ ЗИМУ.

60 | Компетентное мнение
ТЕХНИЧЕСКИЕ СПЕЦИАЛИСТЫ ОТВЕЧАЮТ
НА ВОПРОСЫ ЧИТАТЕЛЕЙ.

СТИЛЬ ЖИЗНИ

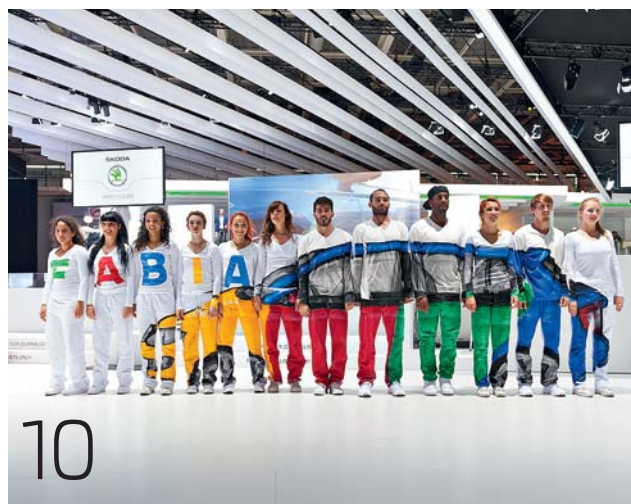
62 | Счастливая
ŠKODA FELICIA ОТМЕТИЛА СВОЁ 20-ЛЕТИЕ.

68 | Искусство провокации
ДАВИД ЧЕРНЫЙ, ХУДОЖНИК, КОТОРЫЙ
УМЕЕТ ЗАДЕТЬ ПУБЛИКУ НА ЖИВОЕ.

76 | Попробуй сам
СЕКРЕТ ПРИГОТОВЛЕНИЯ
УТКИ ПО-ПЕКИНСКИ.

78 | Кто и где
ОФИЦИАЛЬНЫЕ ДИЛЕРЫ ŠKODA.

80 | Анонс
ЧИТАЙТЕ В СЛЕДУЮЩИХ НОМЕРАХ
ŠKODA MAGAZINE.



Новости



Лига чемпионов

ŠKODA подвела итоги продаж за 2014 год. По сравнению с 2013 годом они выросли на 12,7%, достигнув отметки 1 037 200 автомобилей. Впервые за свою 119-летнюю историю марке удалось реализовать за 12 месяцев более миллиона машин.

«Установив новый рекорд по объемам продаж, мы заняли место в лиге чемпионов, попав в число крупнейших международных автопроизводителей. Основа нашего успеха — постоянная работа над обновлением модельного ряда», — отметил Винфрид Фаланд, председатель совета директоров ŠKODA. Марка добилась роста на большинстве ключевых рынков, а в тех странах, где рынок в целом сократился в объеме, сумела увеличить свою долю. Показательный пример — Россия, третий по величине рынок для ŠKODA. В 2014 году в стране было продано 84 400 машин чешской марки, что соответствует доле рынка 3,7% (годом ранее было 3,4%).

Самый продаваемый в мире автомобиль ŠKODA по итогам 2014 года — Octavia (389 300 единиц), на втором месте — Rapid (221 400), на третьем — Fabia (160 500).

Слёт будущих олимпийцев

В подмосковном учебно-тренировочном центре «Новогорск» состоялись финальные игры третьего ежегодного турнира ŠKODA Junior Ice Hockey Cup. В 2014 году участниками турнира стали более трехсот молодых спортсменов. В финал вышли 16 лучших юношеских команд со всей страны. Победителем всероссийского турнира стала команда «Сборная Федерации хоккея Москвы», выигравшая у ярославского «Локомотива». Третье место заняла команда «Дизель» (Пенза), одержавшая победу над командой «Буря» (Воронеж). В дни проведения финальных игр ребят приехал поддержать президент Федерации хоккея России Владислав Третьяк.

«Несмотря на юный возраст, участники продемонстрировали впечатляющий профессионализм, — сказал руководитель марки ŠKODA в России Любомир Найман. — Нынешним олимпийцам подрастает достойная смена. Она обеспечит блестящее будущее российского хоккея».

Всероссийский детский турнир по хоккею с шайбой среди юниоров ŠKODA Junior Ice Hockey Cup проводится с 2012 года. Главная задача чемпионата — воспитание юниорского поколения хоккеистов.



Octavia третьего поколения: есть 500 000!

ŠKODA выпустила 500-тысячный экземпляр Octavia третьего поколения. Юбилейный автомобиль сошел с конвейера главного завода компании в Млада-Болеславе.

Представленная в начале 2012 года, Octavia последнего поколения является эталоном своего класса: за время присутствия на рынке она успела стать абсолютным бестселлером. Вместительная, надежная, экономичная, безопасная, Octavia предлагается во множестве вариантов: с передним приводом и полным, в кузовах лифтбек и универсал, с бензиновыми и дизельными двигателями, а также моторами, работающими на сжатом газе. Есть эко-версия GreenLine (для европейского рынка), внедорожная Scout, спортивная RS, люксовая Laurin & Klement.

Сегодня ŠKODA Octavia собирается на заводах в Чехии, Китае, России, Индии, Украине и Казахстане.



Новые возможности

ŠKODA и компания HURT, чешский производитель систем, позволяющих адаптировать серийные автомобили для использования людьми с ограниченными возможностями передвижения, запустили совместную программу. Теперь приобрести машину с ручным управлением и прочими необходимыми приспособлениями можно будет в салонах некоторых официальных дилеров ŠKODA. Оборудование HURT изначально рассчитано на установку в автомобили ŠKODA различных моделей, монтируется быстро и работает четко. Инвалиды, приобретающие машины в рамках программы, получают специальную скидку от ŠKODA. Ознакомиться со списком дилерских центров, участвующих в программе, можно на сайте российского представительства компании HURT — центра подготовки и поддержки «Движение» www.crp-d.ru.



Музей на экране компьютера или планшета

Посетить заводской музей ŠKODA в Млада-Болеславе теперь можно в любое время суток. Для этого не требуется даже вставать с дивана или выходить из офиса. Такую возможность дает сервис Google Street View. Для виртуальной экскурсии достаточно набрать на странице maps.google.ru слова [skoda museum](http://skoda-museum).

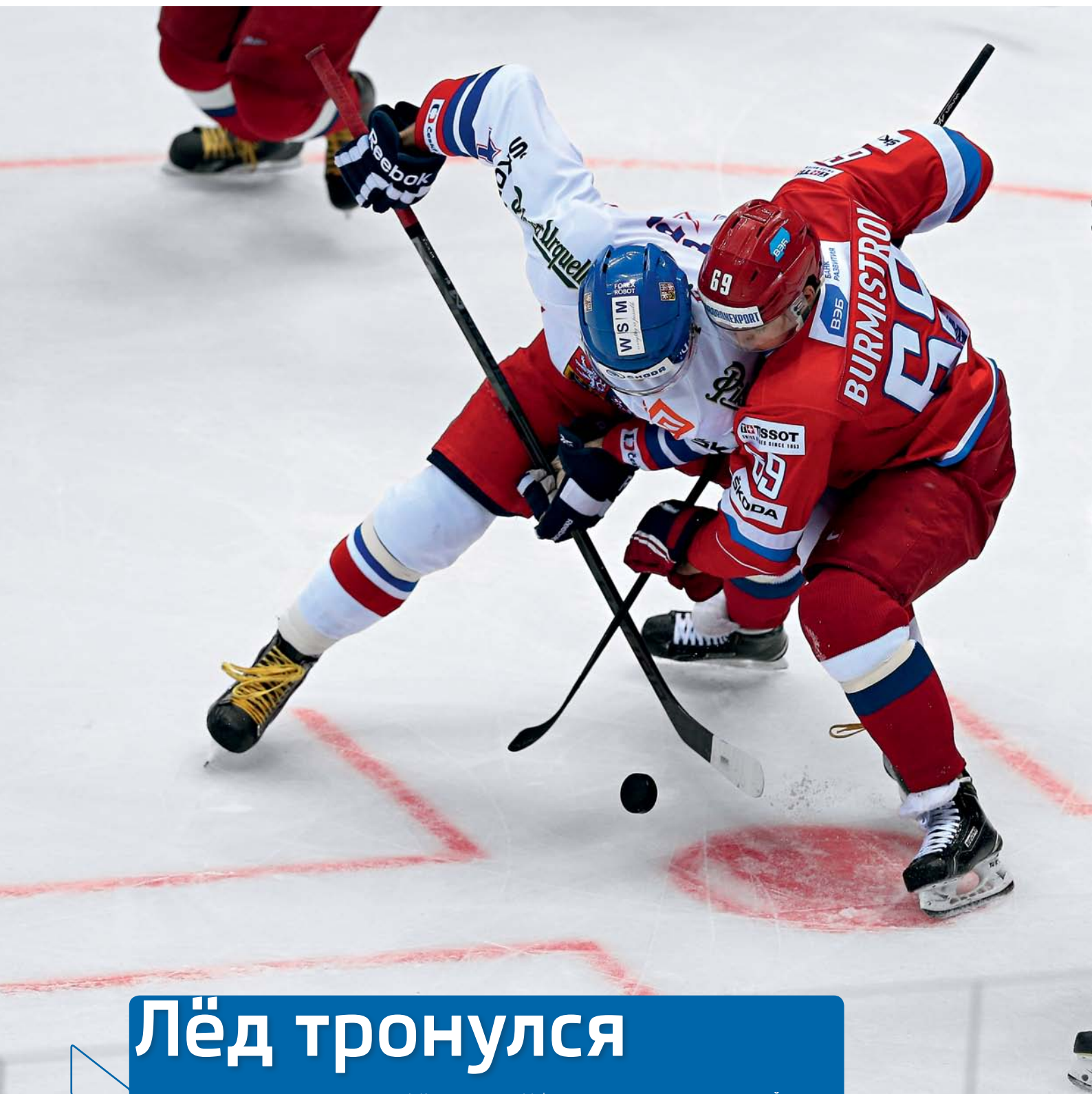
Вы можете не только побродить по залам музея, рассказывающего об истории одной из самых старых автомобильных марок мира, но и оказаться за рулем нескольких экспонатов: от первого автомобиля Laurin & Klement Voiturette A (экземпляр 1906 года) до раллийной Fabia S2000 (оцените, насколько «удобно» сидеть в настоящей спортивной машине).

Музей ŠKODA был заново открыт после серьезной реконструкции в 2012 году. В его коллекции — сотни экспонатов: серийные модели, прототипы, гоночные образцы, мотоциклы, двигатели и даже один велосипед. Напомним, что история марки из Млада-Болеслава началась в конце XIX века с производства двухколесной техники.

Выбор профессионалов

Еще одна крупная таксомоторная компания сделала выбор в пользу автомобилей ŠKODA. В конце 2014 года первая партия универсалов Octavia Combi была передана представителям «Нового желтого такси». Программа сотрудничества рассчитана как минимум на два ближайших года и подразумевает поставку более двух тысяч автомобилей, которые будут эксплуатироваться в Москве и Санкт-Петербурге. «Мы работаем на рынке с 2002 года и очень дорожим доверием постоянных клиентов, — сказал Феликс Маргарян, генеральный директор «Нового желтого такси». — Уверен, что выбор Octavia Combi — правильное решение: этот вместительный и комфортный универсал не разочарует даже самых требовательных пассажиров». Поставкой и обслуживанием техники займется группа компаний «Рольф», имеющая дилерские центры ŠKODA в обеих столицах и огромный опыт корпоративных продаж.





Лёд тронулся

текст: **Алексей Доспехов** («Коммерсантъ») | фото: **Федерация хоккея России, ŠKODA**

СБОРНАЯ РОССИИ ПО ХОККЕЮ, КОТОРАЯ В МАЕ ЗАВОЕВАЛА ТИТУЛ ЧЕМПИОНА МИРА, ЗАКОНЧИЛА 2014 ГОД НА МАЖОРНОЙ НОТЕ. В СОЧИ, В ЛЕДОВОМ ДВОРЦЕ «БОЛЬШОЙ», ГДЕ ПРОХОДИЛИ МАТЧИ КУДА МЕНЕЕ УДАЧНОГО ДЛЯ ОТЕЧЕСТВЕННЫХ ХОККЕИСТОВ, НЕЖЕЛИ МИРОВОЕ ПЕРВЕНСТВО, ОЛИМПИЙСКОГО ХОККЕЙНОГО ТУРНИРА, ОНА ВЫИГРАЛА КУБОК ПЕРВОГО КАНАЛА, ОДЕРЖАВ ПОБЕДЫ ВО ВСЕХ ТРЁХ ВСТРЕЧАХ: НАД ФИННАМИ, ШВЕДАМИ И ЧЕХАМИ. ПАРТНЁРОМ СПОРТИВНОГО МЕРОПРИЯТИЯ ВЫСТУПИЛА МАРКА ŠKODA.



Появлению ледового дворца «Большой» на 12 000 зрителей Сочи обязан Олимпиаде.

«СНЯЛИ проклятие Сочи», — так, смакуя успех на Кубке Первого канала, говорил президент Федерации хоккея России Владислав Третьяк. Проклятие, может быть, и слишком сильное слово, но, действительно, в Сочи российским хоккеистам до сих пор не везло.

Кубок Первого канала — мероприятие со славной историей. На самом деле он прямой наследник легендарного Приза «Известий», старейшего среди традиционных международных спортивных турниров, которые проходят на территории России. Впервые он состоялся 45 лет назад, до середины 1990-х годов был самостоятельным соревнованием. С 1996-го вошел в созданный Международной федерацией хоккея (ИИHF) Европейский хоккейный тур, серию из четырех турниров в сезоне с участием четырех ведущих сборных континента (России, Швеции, Финляндии и Чехии) и стал периодически менять названия: Кубок «Балтики», Кубок РОСНО... В Кубок Первого канала его переименовали восемь лет назад. А год назад состязания из Москвы переехали в Сочи — так город стал хозяином значимого для всех любителей хоккея в Европе мероприятия.

Черноморский курорт в конце 2013 года как раз завершал подготовку к Олимпиаде и Кубок Первого канала был важнейшим тестом для его хоккейной и прочей инфраструктуры. Да и сборную России нужно было протестировать перед ключевым стартом

сезона. Итог получился не очень приятным: российская команда на домашнем льду заняла лишь третье, предпоследнее место.

Впрочем, на эту осечку можно было и не обращать особого внимания. В конце концов режим ее дебютного сочинского выступления был тестовым, а в боевом, укрепившись лидерами из НХЛ, она должна была выступить на Олимпийских играх спустя полтора месяца. Но на Олимпиаде, как известно, вышло еще хуже. В целом Игры стали триумфальными для страны-хозяйки, громившей соперников во многих видах спорта, но в хоккее сборная, что скрывать, села в лужу: ждали золота, а на деле и близко к подиуму не подошли. Команда оступилась уже в четвертьфинале на финнах, не проникнув хотя бы в четверку лучших. Так что и вторые ее сочинские гастроли обернулись провалом.

Вскоре после этого сборная России поменяла тренера — Зинэтулу Билялетдинова на Олега Знарка, а вместе с тренером поменяла и стилистику, добавив в игру агрессивности, зубастости. И в мае 2014 года по крайней мере отчасти реабилитировалась за олимпийскую катастрофу на чемпионате мира. К золотым медалям в Минске она промаршировала без единого сбоя, выиграв все десять матчей в основное время, а в финале разнесла в пух и прах — 5:2 — олимпийских обидчиков финнов, несмотря на то что из-за дисквалификации за вспышку эмоций и перепалку со шведским коллегой во время предыдущей встречи Знарок был вынужден смотреть встречу с трибуны.



Octavia — лидер российских продаж ŠKODA.

ГДЕ ХОККЕЙ, ТАМ И ŠKODA

Чешская автомобильная марка в 2014 году в пятый раз выступила партнером Кубка Первого канала, передав в пользование Федерации хоккея России (ФХР) парк, включающий Superb, Octavia, Rapid и Yeti. Автомобили использовались для транспортного обслуживания спортсменов, организаторов и гостей мероприятия. Незадолго до начала Кубка Первого канала ŠKODA объявила о продлении сотрудничества с Федерацией хоккея России, в рамках которого чешский бренд сохранит звание официального спонсора ФХР и партнера национальной сборной России до 2018 года. Также стоит напомнить, что ŠKODA последние 22 года является главным спонсором чемпионата мира по хоккею ИИHF, и это достижение (имеется в виду продолжительность партнерства) занесено в Книгу рекордов Гиннеса.



БОЛЬШАЯ ПОБЕДА

Этот сезон, как обычно, начался для российской сборной с Евротура. Российский этап снова принимал в декабре Сочи и уже как следует обжитый ледовый дворец «Большой». Недавно в нем появился свой клуб, объединяющий все топовые российские команды и несколько зарубежных Континентальной хоккейной лиги (он так и называется — «Сочи»), который неожиданно быстро приобрел популярность и посрамил тех, кто полагал, будто бы черноморскому курорту ни за что не превратиться в «хоккейный» город. Сочинцы борются в регулярном чемпионате за попадание в плей-офф, а зрители охотно посещают их матчи.

Перед Кубком Первого канала, в ноябре, состоялась этап финский — Кубок Karjala. Причем КХЛ впервые вопреки традиции не организовала ради него в своем чемпионате перерыв, чтобы обеспечить сборной время на полноценную подготовку и дать тренерам гарантии того, что им будут доступны все выступающие в лиге игроки, — матчи ее регулярного первенства шли своим чередом. Это решение в России, привыкшей к безусловному приоритету национальной сборной над клубами, вызвало немало споров (и похоже, в будущем приоритета ее уже никто не лишит). Но как бы то ни было, на Кубок Karjala тренерский штаб просто не мог вызвать всех, кого хотел, и она сыграла в составе экспериментальном, в котором присутствовало немало хоккеистов без большого опыта игры на высоком уровне и который к тому же был «плавающим». Кто-то, отработав в сборной матч,

сразу возвращался в клуб, чтобы помочь ему в чемпионате КХЛ, кто-то, наоборот, из клуба ехал в сборную. Нет ничего удивительного в том, что сборная России выступила в Финляндии так себе, из трех матчей выиграв только один, у чехов, и финишировав третьей.

К Кубку Первого канала отношение было уже совсем иным. Под домашний этап в чемпионате была устроена продолжительная пауза, а поехала на турнир сборная, перед которой поставили задачу победить и которую под эту задачу укомплектовали.

Были, правда, хоккеисты, которых Олег Знарок очень хотел использовать в Сочи, но не смог. Это лучший бомбардир минского чемпионата мира Виктор Тихонов, Артемий Панарин, Александр Радулов: буквально перед стартом Кубка Первого канала выяснилось, что из-за травм форварды выбыли из строя.

Но «случайных», «на пробу» хоккеистов в заявке этой сборной все равно не обнаруживалось — в ней играли исключительно люди уже проверенные, большинство — неоднократно. Почти полтора десятка, две трети «основы» — золотые медалисты триумфального чемпионата мира. Плюс по разным причинам пропустившие белорусское первенство суперзвезды КХЛ Илья Ковальчук и Сергей Мозякин, ранее нередко вызывавшийся в сборную Денис Кокарев... В общем, эту команду можно было назвать прообразом той, которой предстоит защищать свой титул весной 2015 года на мировом первенстве в Чехии: добавить еще двух-трех легионеров из НХЛ — и вот вам абсолютно подходящий вариант для борьбы за золотые медали.



ПОБЕДА ИМЕЛА ОГРОМНОЕ МОРАЛЬНОЕ ЗНАЧЕНИЕ: НАША ХОККЕЙНАЯ СБОРНАЯ СНЯЛА «СОЧИНСКОЕ ПРОКЛЯТИЕ», О КОТОРОМ ЗАГОВОРИЛИ ПОСЛЕ ОЛИМПИАДЫ.

Другое дело, что и остальные три сборные прибыли в Сочи, явно бросая взгляд на Чехию и рекрутировав большинство сильнейших: в заявках клубов КХЛ ведь немало и шведов, и финнов, и чехов. Так что уровень конкуренции на Кубке Первого канала был выше, чем на Кубке Karjala, и скорее соответствовал чемпионату мира. И сборная России его выдержала, проявив характер.

Все матчи для команды складывались не просто. Открыла она турнир встречей с финнами, героем которой был голкипер Александр Еременко. Он справился с десятком опаснейших бросков. А когда и Еременко был бессилён, на помощь ему приходили удивительно благосклонные к хозяевам штанги российских ворот. Финская команда так ни разу и не смогла поразить цель. Сборная России поразила ее дважды, правда, вторая шайба была заброшена, когда перед финальной сиреной оппоненты заменили вратаря на шестого полевого игрока.

Матч со шведами был не менее напряженным. И после него больше всего хвалебных отзывов заслужил, разумеется, Ковальчук, которому Знарок доверил капитанскую должность. Знаменитый снайпер СКА был в числе тех, кто не совсем оправдал на Олимпиаде ожидания болельщиков. Кубок Первого канала Ковальчук отыграл блестяще, а матч со шведами, можно сказать, вытянул. Во втором периоде россияне, пропустив две шайбы в ответ на заброшенную в первом, оказались в роли догоняющих. И вот тут «выстрелил» Ковальчук. Он сравнял счет, а затем принес сборной России победу. А ведь помимо этих

двух голов в активе нападающего в Сочи еще шесть результативных передач. Дворец «Большой» увидел игру большого игрока.

В заключительном матче турнира — с завершившими его внизу турнирной таблицы чехами — Знарок дал Ковальчуку отдохнуть: сборная России уже забронировала себе первое место. Но и без своего лидера, зная, что даже потеряв очки, не упадет с верхушки таблицы, она одолела чешскую команду с тем же счетом, что и шведскую — 3:2. И в том же ключе, который главный тренер, президент хоккейной федерации и независимые эксперты охарактеризовали примерно одинаково. Ну да, хоккей не был идеальным, с техническими огрехами, некоторые хоккеисты выпадали — речь, например, о блистающем в КХЛ выдающимися бомбардирскими навыками Мозякине. Зато самоотдача была полной, все бились, все сражались, все пахали, как настоящие мужики. И добились нужного результата, сняв «сочинское проклятие». Или, как сформулировал Знарок, «освятив» наконец «Большой» победой.



Меньше да лучше

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

ОДНОЙ ИЗ ГЛАВНЫХ ПРЕМЬЕР ОСЕННЕГО ПАРИЖСКОГО АВТОСАЛОНА СТАЛА ŠKODA FABIA. ТОЧНЕЕ, ПРОИЗВОДИТЕЛЬ ПРЕДСТАВИЛ СРАЗУ ДВА НОВЫХ АВТОМОБИЛЯ: ПЯТИДВЕРНЫЙ ХЭТЧБЕК FABIA И УНИВЕРСАЛ FABIA COMBI.



LA NOUVELLE ŠKODA FABIA.

THE NEW ŠKODA FABIA.



В

РЕМЯ летит быстро. Новая Fabia — уже третье поколение модели. А до того как появилась первая Fabia, была Felicia.

В 2014 году она отметила свое 20-летие (подробнее на стр. 62).

С компактной, но очень вместительной «Фелиции» началось продвижение «Шкоды» в современной России. Дела у компании пошли так успешно, что наследницу «Фелиции», «Фабью», со временем даже начали производить в нашей стране. С конвейера завода концерна Volkswagen в Калуге «Фабия» второго поколения ушла летом 2014 года. К тому времени было налажено производство по полному циклу модели ŠKODA Rapid. По сути, именно Rapid стал в России идеологическим наследником «Фабии», заняв место массовой компактной модели чешского бренда.

Зачем нужно иметь в производственной программе две компактные модели — Rapid и Fabia — после Парижского автосалона стало совершенно очевидно. В таких странах как Россия любят «большие компактные машины». Rapid — рекордсмен класса по внутреннему объему, да и коротышкой его не назвать. Для европейских покупателей важнее, чтобы компактная машина занимала на дороге (а прежде всего — на парковке) минимум места. Хэтчбек Fabia даже немного сократился в длине: прежний был ровно 4 метра, нынешний — на 8 мм меньше. Места в салоне, правда, прибавилось. Длина универсала увеличилась, но совсем незначительно: он получил дополнительные 10 мм. Так что по всему выходит, что новая Fabia — более для Европы, чем для нас. Небольшая, хорошо оснащенная и по «взрослой» цене.

Новая Fabia — яркая, стильная, экономичная, дружелюбная. В частности, благодаря использованию технологий MirrorLink и SmartGate «Фабью» можно «подружить» со смартфоном. Например, программа-навигатор, установленная на телефоне, будет при желании отражаться на дисплее мультимедийной системы машины, а данные о режимах работы двигателя, скорости и испытываемых ускорениях выводятся на экран смартфона. Это, если хотите, реверанс в сторону европейской молодежи, которую гаджеты сегодня интересуют более автомобилей.

Fabia третьего поколения в техническом плане кардинально отличается от предшественницы. Она сделана с широким применением решений модульной платформы MQB, инновационной разработки концерна Volkswagen, используемой для создания моделей различных марок: от Audi до SEAT.

**С 1999 ПО 2014 ГОД
ŠKODA FABIA РАЗОШЛАСЬ
В ДВУХ ПОКОЛЕНИЯХ
СУММАРНЫМ ТИРАЖОМ
ОКОЛО 3 500 000 ШТУК.**

В частности, новая платформа обеспечила «Фабью» новейшей линейкой моторов, включающей три бензиновых и три дизельных силовых агрегата, мощностью от 75 до 110 л.с. Все двигатели отвечают стандарту «Евро-6» и оснащаются системой «старт-стоп». Новая Fabia отличается прекрасной управляемостью. Кузов, если сравнивать с машиной второго поколения, стал жестче, колея — шире, система стабилизации поддерживает функцию электронной имитации блокировки дифференциала XDS+, позволяющей азартнее проходить повороты. Электрогидравлический усилитель руля заменен более точным электромеханическим, что, кстати, еще и уменьшило расход топлива.

В качестве опции для «Фабии» третьего поколения доступны система контроля дистанции перед автомобилем с функцией экстренного торможения, а также датчик усталости водителя. Также в списке дополнительного оборудования — панорамная крыша (для Fabia Combi) и система бесключевого доступа KESSY.

«Мы хотели предложить инновационные технологии в сегменте компактных автомобилей по разумной цене», — так охарактеризовал новинку Винфрид Фаланд, председатель совета директоров ŠKODA. ☺

Сумма технологий

текст и фото: **Степан Борода**

ФРАНК УЭЛШ, ЧЛЕН СОВЕТА ДИРЕКТОРОВ ŠKODA, ОТВЕТСТВЕННЫЙ ЗА ТЕХНИЧЕСКОЕ РАЗВИТИЕ, ОТВЕТИЛ НА ВОПРОСЫ НАШЕГО ЖУРНАЛА В ДНИ ПРОВЕДЕНИЯ ПАРИЖСКОГО АВТОСАЛОНА.



Вопрос, который интересует многих поклонников марки, особенно в России: когда появится большой внедорожник ŠKODA?

Не буду скрывать, мы работаем над созданием большого кроссовера, мы видим нишу в модельном ряду, которую он займет, но точных сроков выхода на рынок я вам назвать не могу.

В 2011 году начались испытания полностью электрической машины — Octavia Green E Line. Чем они закончились? Будет ли продолжение темы?

Тестовые автомобили проехали десятки тысяч километров, позволив собрать необходимые данные, которые были переданы в концерн. Мы сделали свой вклад в общую копилку знаний. То, что опытные образцы не стали серийными, совершенно нормально. Мы работаем на перспективу, а будущее зависит не только от нашего владения технологией, но и от того, насколько оправданно в материальном плане ее применение сегодня. Возьмем, к примеру, гибриды. Может ли ŠKODA сегодня выпускать их? Конечно. Вопрос в том, готовы ли к таким покупкам наши клиенты прямо сейчас. Пока цена гибридных автомобилей достаточно высока, а выгода от их использования не столь очевидна. В то же время мы активно используем новую модульную платформу MQB — она лежит в основе Octavia последнего поколения, частично в основе новой Fabia — на ней базируется новый Superb, который появится на дорогах в 2015 году — и эта платформа подразумевает использование самых разных силовых установок: от электрических до газовых.

Какие двигатели сегодня более популярны у покупателей ŠKODA: дизельные или бензиновые?

Тут много разных факторов влияет. В частности, в Китае, на нашем главном рынке, дизели не пользуются спросом. В Европе, наоборот, дизели любят и ценят. Даже на «Фабии», хотя на небольших машинах европейцы чаще выбирают бензин. Много зависит от годового пробега: чем он выше, тем больше вероятность покупки автомобиля с дизельным мотором. Дизельный автомобиль стоит дороже, и вопрос, как быстро вернуться вложенные деньги, волнует многих. С другой стороны, бензиновые моторы становятся все лучше и лучше... Короче, в целом соотношение, если брать ситуацию по всему миру, примерно 50:50.

Бензиновые моторы становятся все лучше, а дизельные уже близки к совершенству?

Я сомневаюсь, что в автомобильном мире что-то близко к совершенству. Иначе чем мне тогда заниматься в ближайшие годы? Автомобиль существует больше ста лет, и были моменты, когда казалось, что совершенство, оно рядом, но по мере того как расширяются наши знания, появляются новые технологии, гонка продолжается. У автомобилей с двигателем внутреннего сгорания полно резервов для совершенствования.

Как скоро ŠKODA планирует выпускать автомобили с полностью светодиодными фарами?

Ничего сложного в этом для нас нет, вопрос, как обычно, упирается в цену. Когда полностью светодиодные фары только появились на автомобилях премиум-класса, стоимость этой опции была пугающе высока. Прошло несколько лет, цены снизились. Мы подождем еще немного.

А планируется ли использовать алюминиевые панели для производства кузовов?

Пока нет. Алюминий — это дорого, как в производстве, так и в ремонте. Мы используем сталь, и в последнее время, благодаря применению технологии горячей формовки, которая придает деталям ранее невиданные прочностные характеристики, добиваемся очень впечатляющих результатов. Возьмите «Октавию»: при переходе из поколения в поколение ее кузов стал больше, прочнее, но легче. Это заслуга применения той самой технологии горячей формовки.

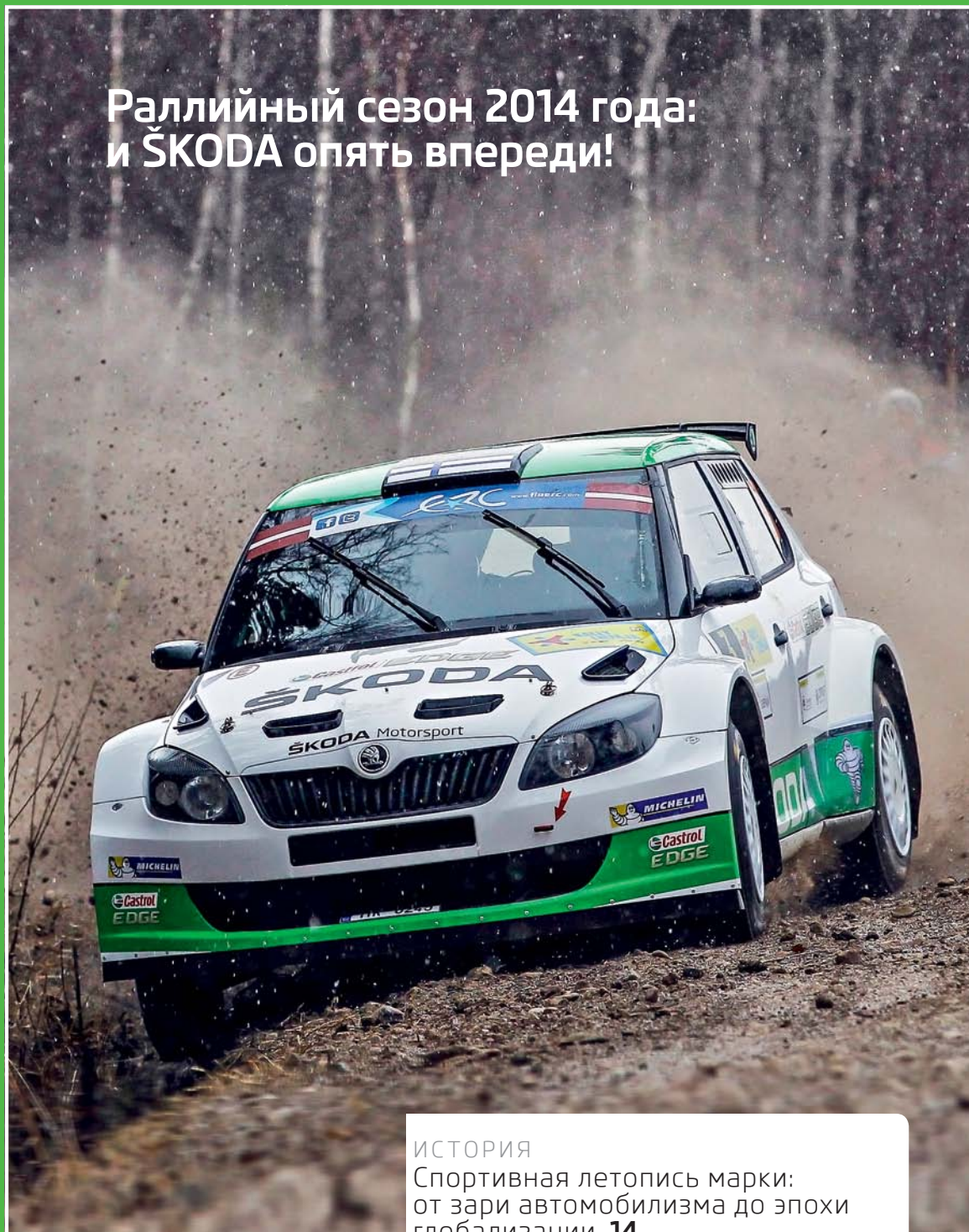
Насколько ŠKODA в техническом плане зависит от концерна Volkswagen?

Я бы говорил не о зависимости, а о взаимовыгодной кооперации между марками. Что плохого в том, что мы можем объединить усилия и бюджеты и произвести более совершенный продукт? И не надо думать, что ŠKODA находится в положении потребителя чужих разработок. У себя в Чехии мы разрабатываем коробки передач, мультимедийные системы, двигатели. Скажем, мотор 1.6 MPI, тот самый, который планируется производить на новом заводе в Калуге, от начала и до конца — продукт чешских инженеров.

Автоспорт

ТЕХНИКА ДОСТИЖЕНИЯ ГЕРОИ

Раллийный сезон 2014 года:
и ŠKODA опять впереди!



ИСТОРИЯ

Спортивная летопись марки:
от зари автомобилizма до эпохи
глобализации. **14**

ИНТЕРВЬЮ

Разговор с главными
действующими лицами ŠKODA
Motorsport. **27, 40**



В числе первых

текст: **Иван Константинов** | фото: из архивов **ŠKODA**

ИСТОРИЯ АВТОМОБИЛЬНОЙ МАРКИ ŠKODA УХОДИТ КОРНЯМИ В XIX ВЕК. А УЖЕ С НАЧАЛА ВЕКА XX КОМПАНИЯ ИЗ ЧЕШСКОГО ГОРОДА МЛАДА-БОЛЕСЛАВ — ПОЛНОЦЕННЫЙ УЧАСТНИК РАЗЛИЧНЫХ СПОРТИВНЫХ СОРЕВНОВАНИЙ, ПРИЗВАННЫХ ВЫЯСНИТЬ, КАКИЕ РАНЕЕ НЕВИДАННЫЕ ВОЗМОЖНОСТИ ДАРУЕТ ЧЕЛОВЕКУ ТЕХНИЧЕСКИЙ ПРОГРЕСС.

ПРЕДПРИЯТИЕ

Laurin & Klement, которое сегодня мы знаем под именем ŠKODA, образовалось в конце XIX века. Напомним хрестоматийную историю. В 1894 году книготорговец Вацлав Клемент из города Млада-Болеслав приобрел велосипед модели Germania VI производства дрезденской фирмы Seidel & Naumann. Но модное транспортное средство имело заводской брак: со звездочки постоянно слетала цепь, скорее всего потому, что рама была кривой. Местный продавец велосипедов не смог устранить дефект, и тогда Вацлав Клемент взял лист бумаги, изложил проблему на чешском языке, приложил гарантийный талон, велосипед и отправил все это почтой в город в ближайший филиал Seidel & Naumann. Обратное письмо было на немецком и носило почти оскорбительный характер: «Если вы хотите получить ответ, потрудитесь написать на понятном нам языке».

Нарцисс Подседничек побеждал «без отрыва от производства».

Чехия тогда входила в состав Австро-Венгрии, в столице империи, Вене, говорили по-немецки, что давало основания отдельным гражданам, владеющим языком Шиллера и Гёте, чувствовать свою избранность. Клемент не на шутку обиделся и решил самостоятельно заняться производством велосипедов в родном городе, взяв в партнеры механика Вацлава Лаурина, еще одного местного ценителя двухколесной техники. Соединив фамилии и усилия, они создали компанию Laurin & Klement и уже в следующем 1895 году выпустили велосипед Slavia. Честолюбие — заметим между делом — важный мотив не только в бизнесе, но и в спорте. Дело потихоньку развивалось, а в 1898 году Вацлав Клемент, путешествуя по Европе, заметил в Париже мотоциклетку братьев Вернер с мотором на вилке и приводом на переднее колесо. В 1899 году свет увидел мотоцикл L&K Type 1¼ HP, который имел привычную сегодня конструкцию: двигатель — внутри рамы, привод — задний. Разработка не далась даром: в процессе испытаний произошла авария — лопнула передняя шина, мотоцикл потерял управление, при падении Вацлав Лаурин лишился двух зубов. Хозяин-испытатель? Ничего удивительного.

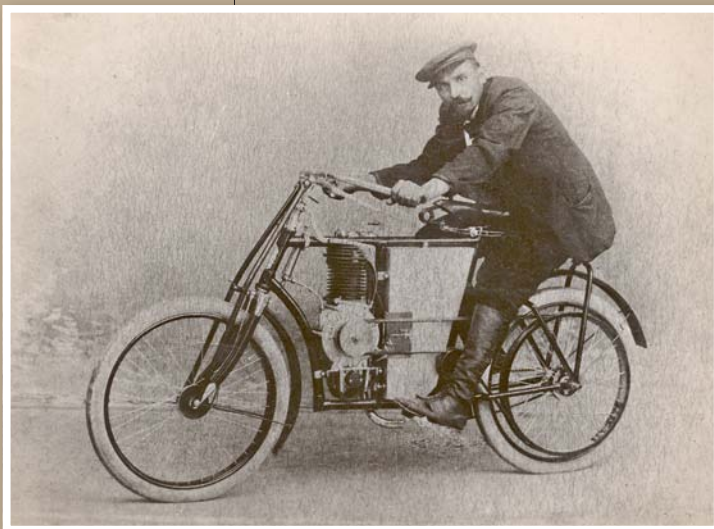
Первым в истории марки гонщиком тоже стал сотрудник предприятия Нарцисс Подседничек, конструктор, рабочий, мастер на все руки. Его и решил отправить в 1901 году на гонку Париж—Берлин Вацлав Клемент. Честно говоря, денег на профессионального гонщика в компании просто не было. Даже на гостинице в Париже пришлось экономить: Клемент и Подседничек сняли на двоих очень скромную комнату. Не хватило средств и на комплект запасной резины. А впереди — 1196 километров. Эта мысль не оставляла Подседничка и ночью — гуляя в размышлениях по городу, он увидел мастерскую портного. Тот работал с подкладочным материалом. А что если прострочить



ОРГАНИЗАТОРЫ НЕ РАССЧИТЫВАЛИ НА ТАКУЮ ПРЫТЬ УЧАСТНИКА. КОГДА ГОНЩИК НА ЧЕШСКОМ МОТОЦИКЛЕ ПРИЕХАЛ В БЕРЛИН, СУДЕЙ ПРОСТО НЕ ОКАЗАЛОСЬ НА МЕСТЕ.

подкладку и положить внутрь колеса, между камерой и шиной? Это уберезит камеру от проколов или, по крайней мере, снизит их риск. Сказано — сделано. Практика показала: ресурс шины благодаря такому решению вырос многократно — этим приемом Подседничек впоследствии воспользовался не раз. Итог участия гонки был прекрасным и смешным одновременно. Подседничек примчался в Берлин в три часа ночи, а на финише никого нет. Организаторы никак не рассчитывали на подобную прыть участника. Подседничек не растерялся, нашел полицейского и попросил засвидетельствовать факт его прибытия в столицу Германии на мотоцикле чешского производства. После чего отправился в гостиницу спать, поскольку устал: комфортом мотоциклы тех лет мало отличались от детских деревянных лошадок-качалок. Утром его ждала толпа фанатов, любителей-мотоциклистов и известие о дисквалификации. По правилам он должен был дожидаться кого-то из организаторов гонки.

Подседничек сидит на пассажирском месте одного из первых мотоциклов компании (тип С). Одноцилиндровый четырехтактный мотор объемом 511 см³ выдавал 3 л.с.



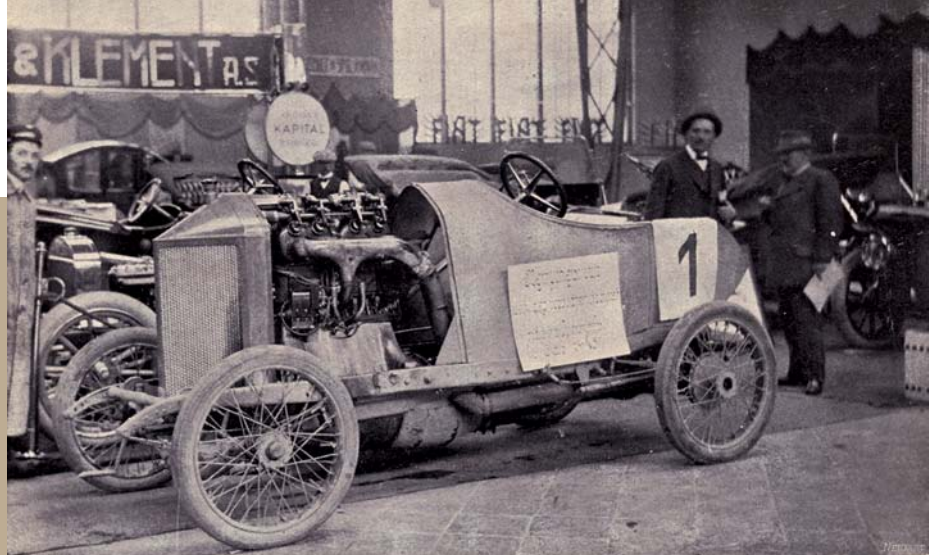


Обратите внимание: колеса автомобилей, участвующих в гонке, не легкосплавные, не штампованные, а деревянные! Для начала XX века — норма.

АППЕТИТ ВО ВРЕМЯ ЕДЫ

Непризнанная победа не охладила, а напротив, раззадорила компанию: было принято решение продолжить участие в гонках. Вернувшись в Млада-Болеслав, Подседничек с ходу предложил идею, как улучшить конструкцию мотоциклов для их большей устойчивости в поворотах: надо изменить раму и разместить двигатель ближе к земле. В октябре 1902 года Подседничек снова дал повод для разговоров. На гонке Париж—Вена протяженностью 1750 км он оказался единственным из стартовавших 14 мотоциклистов, кто преодолел альпийский перевал Арльберг без посторонней помощи. Для того чтобы яснее представлять сложность задачи и уровень техники того времени: мощность двигателя на мотоцикле Подседничка составляла около двух лошадиных сил. На равнине, конечно. В горах, где воздух разрежен, и того меньше. Вообще по правилам гонки всех, кто не смог преодолеть хребет самостоятельно, должны были дисквалифицировать, но тогда пришлось бы выкинуть из итоговой таблицы и многие автомобильные экипажи. Поэтому аннулировали результаты самого сложного участка, и Подседничек занял четвертое место. Но разговоров было только о его достижении. На компанию из Млада-Болеслава посыпались новые заказы.

1908 год, Laurin & Klement FC на Красной площади после пробега Петербург—Москва. Слева — Николай Бучин, справа — Отто Иеронимус.



Laurin & Klement FCR по прозвищу Гроб. Автомобиль, специально созданный в 1909 году для участия в соревнованиях. Три передачи, четыре цилиндра, 100 л.с., два экземпляра.

ИЗ ТРИДЦАТИ МАШИН, ОТПРАВИВШИХСЯ В ПРОБЕГ ИЗ ПЕТЕРБУРГА В МОСКВУ, ДО ФИНИША ДОБРАЛИСЬ ТОЛЬКО ДЕСЯТЬ. В ТОМ ЧИСЛЕ ДВА LAURIN & KLEMENT МОДЕЛИ FC.

К 1904 году мотоциклы L&K приняли участие в 64 гонках, одержав 56 побед. Производство росло, надо было развиваться не только количественно, но и качественно. И в 1905 году свет увидел первый автомобиль из Млада-Болеслава — двухцилиндровый «тип А». Семь лошадиных сил. Название на французский манер — Voiturette. Уже на следующий 1906 год марка принимает участие в первых автомобильных соревнованиях, а в 1907-м начинает продажи в России: в Петербурге находят первых покупателей четырехместные машины «типа В». В 1908 году состоялся пробег Санкт-Петербург—Москва. И об автомобилях Laurin & Klement заговорили по всей России. Цвета марки защищали два 16-сильных автомобиля модели FC, и на одном из них Отто Иеронимус сумел завоевать общее пятое место и первый приз в своей категории, добравшись из Петербурга до Москвы за 13 часов 3 минуты. После гонки Иеронимус сфотографировался на Красной площади с русским участником пробега, Николаем Бучиным: он также выступал на Laurin & Klement, но призов не получил, поскольку не уложился в установленное регламентом время. Впрочем, то, что он преодолел весь маршрут, уже неплохо: из трех десятков машин двадцать просто не доехали до финиша, спасовав перед русскими дорогами.

В 1909 году под Москвой, на 20-й версте Петербургского шоссе, прошли состязания на скорость. И снова техника из Млада-Болеслава стала лучшей в своих категориях: награды удостоился автомобиль Laurin & Klement с мотором 14/16 л.с. и мотоциклет с двигателем 4/5 л.с.



Спортивная модель G2 производства Laurin & Klement предлагалась даже в Японии. Напомним, что до 1939 года в Чехословакии тоже был правый руль.



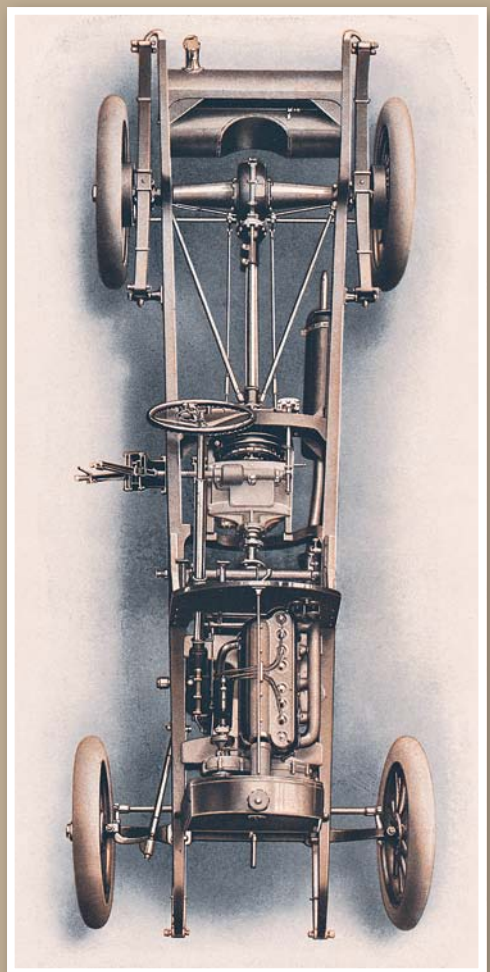
Немец Отто Иеронимус (слева) защищал цвета марки с 1907 года, зарабатывая на участии в гонках немногим меньше основателей компании. Граф Коловрат (справа) — сын одного из акционеров Laurin & Klement. Он не мыслил себя без соревнований и готов был приплачивать за участие.

Успех стал спутником Laurin & Klement не только в Российской империи, но и по всему миру. Так, в 1908 году автомобиль этой марки поднялся на гору Фудзияма — единственный среди участников восхождения. В том же году Отто Иеронимус показывает на английской трассе Брукландс результат 118,72 км/ч. Мировой рекорд в классе четырехцилиндровых автомобилей с диаметром поршня до 86 мм.

Успехи в гонках подталкивают компанию к созданию уникальных гоночных машин. В единственном экземпляре был построен Laurin & Klement FCR. Двигатель объемом 5,7 литров выдавал более 100 л.с. Он выигрывает первую же гонку — подъем на холм в австрийском Земмеринге. За рулем — Отто Иеронимус.

В последующие несколько лет машины из Млада-Болеслава регулярно доказывают свое превосходство на горных маршрутах. В 1911 году Альпийский трофей завоевывает Иеронимус, в 1914 году — Коловрат.

1922 год. Коловрат за рулем Laurin & Klement Тур МН. Через год он женится на бежавшей от революции русской княгине и бросит гонки: супруга считала увлечение графа слишком опасным.



В основе всех довоенных автомобилей Laurin & Klement — прочная рамная конструкция. Кузов на такое шасси можно поставить любой.



Супруги Шкулина вдвоем взялись пересечь Африку на автомобиле. Рассчитывать они могли только на помощь друг друга. Ну и на дружелюбие туземцев, конечно.

ЛИШЬ БЫ НЕ БЫЛО ВОЙНЫ

Граф Коловрат — одна из самых ярких личностей в довоенной истории марки. Аристократ, жизнелюб и авантюрист в лучшем понимании этого слова, он запомнился публике не только постоянными победами, но и безумными выходками. На одной из горных гонок во Франции, когда Коловрату не успели доставить гоночную машину вместе с водителем-механиком, он заявляет свой личный Laurin & Klement тип F, а в напарники берет какого-то местного лилипута, чем решает сразу две проблемы. Обеспечивает себя обязательным напарником, а кроме того, укладывается в отведенный лимит по массе участников: самого графа щупленьким точно не назвать. Чтобы «второй пилот» не вывалился в повороте, Коловрат выкидывает сиденье и ставит вместо него ивовую корзину. Под аплодисменты публики экипаж первым пересекает финишную черту.

Участвовал Коловрат и в главной российской гонке 1911 года — Международном состязании на императорский приз Петербург—Севастополь. 2400 километров «чистого ада», как скажут впоследствии участники. На старт выходит 51 экипаж из Англии, Франции, Германии, Италии, США, России и Австро-Венгрии. Laurin & Klement выставляет шесть машин. Итог — семь призов. Из Севастополя Коловрат мчится на пробег Новороссийск—Гагры, где выигрывает верстовую гонку.

Успехи не останутся незамеченными публикой. Россия становится одним из главных рынков компании: империя поглощает треть годового выпуска Laurin & Klement.



Торговля, равно как и участие в гонках, идут у компании как нельзя успешно до 1914 года — начала Первой мировой войны. Завод перешел на выпуск машин для армии и военного оборудования, многих работников призвали на службу, оставшиеся трудились с одним выходным в две недели. Оборудование работало на пределе, люди — тоже. Покупателям стало не до легковых машин, а гонщикам — не до спорта. Российский рынок для компании и вовсе закрылся. Австро-Венгрия в одночасье стала врагом.

Война закончилась, и с политической карты мира исчезли сразу четыре империи: Российская, Австро-Венгерская, Османская и Германская. Вместо них — множество государств, в том числе и Чехословакия.

В 1924 году на предприятии в Млада-Болеславе случился страшный пожар. Когда пожарные закончили с работой, стало очевидным: без посторонней помощи заводу не восстановиться. В 1925 году компания Laurin & Klement объединилась с крупнейшим машиностроительным предприятием Чехословакии — заводами ŠKODA из города Пльзень.

После объединения автомобили, выпускавшиеся в Млада-Болеславе, еще некоторое время продолжали нести на себе двойную марку: ŠKODA — Laurin & Klement, но в 1929 году она была заменена на ŠKODA. Отныне автомобили из Млада-Болеслава украшала эмблема с крылатой стрелой.

МЕЖДУ ДЕЛОМ КОМПАНЬОНЫ, СОВЕРШАВШИЕ КРУГОСВЕТКУ НА ŠKODA RAPID, УСТАНОВИЛИ РЕКОРД В КЛАССЕ КОМПАКТНЫХ АВТОМОБИЛЕЙ, ПРОМЧАВШИСЬ ОТ ЗАПАДНОГО ПОБЕРЕЖЬЯ США ДО ВОСТОЧНОГО ЗА 100 ЧАСОВ 55 МИНУТ.



Rapid — герой кругосветки. 44 дня он ехал, 53 — плыл.

Штурман Мария Шкулина готовит еду пилоту Станиславу Шкулине. В местах, где пролегал маршрут, они сами могли стать чьим-то обедом.



Этот специально подготовленный Popular своим успехом дал имя целой серии спортивных машин — Monte Carlo.

1930-е годы проходят под знаком удивительных по своей смелости пробегов. Особенно запомнились в деле автомобиля ŠKODA Rapid. Модель, представленная в 1934 году, отличалась независимой подвеской колес, прочной рамной конструкцией, надежной трансмиссией и выносливым мотором. В 1936 году на серийном «Рапиде» в невероятное путешествие отправился чешский зоолог Станислав Шкулина со своей супругой Марией. Они высадились в Дакаре, на самой западной точке Африканского континента, пересекли Африку по диагонали, оказавшись в Мозамбике, а оттуда направились на Мадагаскар. Затем, вернувшись на материк, взяли курс к мысу Доброй Надежды, а затем еще раз проехали всю Африку, на этот раз с юга на север, до Египта. Путешествие закончилось в 1938 году в Праге с итоговым пробегом 52 000 км.

Еще более известное путешествие осуществил на автомобиле ŠKODA Rapid пражский биз-

несмен Бржетислав Ян Прохазка и его компаньон Йиндржих Кубиас. Друзья взяли серийную машину (увеличенный бак, колеса большего диаметра и дополнительный аккумулятор не в счет) и отправились в кругосветку. Они стартовали из Праги 25 апреля 1936 года, доехали до Москвы, оттуда — Баку, далее в Иран, затем следовали Индия, Малайзия, Китай, Япония, США, где товарищи установили рекорд в классе компактных автомобилей, отмахав за 100 часов 55 минут 5300 километров с Западного побережья на Восточное. За рулем путешественники провели 44 дня, проехав в общей сложности 27 700 км по 15 странам Европы, Азии и Америки.

В январе 1936 года компания решила выставить заводской экипаж на Ралли Монте-Карло. Для этого была подготовлена специальная версия родстера ŠKODA Popular: тормоза с механическим приводом заменили гидравлическими, установили подогрев ветрового стекла и дополнительный топливный бак. Но главное — поставили под капот мотор большего объема от «Рапида»: не 1089 кубов, а целых 1386.

Результат такой: экипаж в составе Зденека Поля и Ярослава Хаусмана «привозит» второе место в классе «до 1500 см³». А покупатели получают возможность купить серийную машину из ограниченной партии: ŠKODA Popular Sport Monte Carlo. В продажу поступили 70 автомобилей «в почти гоночной конфигурации»: гидравлические тормоза, двигатель мощностью 36 л.с., открытый кузов (были и купе) и восторженные взгляды девушек в качестве бонуса.

Имя Monte Carlo компания ŠKODA хранит по сей день: его получают отдельные версии автомобилей, во внешнем виде которых особенно хорошо угадываются спортивные гены марки.



За волю к победе

текст: **Станислав Шустичкий** («5 колесо») |
фото: из архивов **ŠKODA**

УЧАСТИЕ АВТОПРОИЗВОДИТЕЛЯ В СПОРТИВНЫХ МЕРОПРИЯТИЯХ — ОДНА ИЗ ФОРМ ПРОДВИЖЕНИЯ ТОВАРА. ВО ВРЕМЕНА СОЦИАЛИЗМА У МАРКИ ŠKODA НЕ БЫЛО ОСОБОЙ НЕОБХОДИМОСТИ В РЕКЛАМЕ: ЗА МАШИНАМИ В ЧЕХОСЛОВАКИИ И БЕЗ ТОГО СТОЯЛИ В ОЧЕРЕДИ. АВТОСПОРТ ВО МНОГОМ ДЕРЖАЛСЯ ЗА СЧЁТ ЭНТУЗИАСТОВ, А ЛЮДИ УВЛЕЧЁННЫЕ, КАК ИЗВЕСТНО, СПОСОБНЫ СВЕРНУТЬ ГОРЫ.

В 1946 году компанию ŠKODA национализировали. Первым послевоенным продуктом стала модель 1101 Tudor, оснащённая 1089-кубовым мотором мощностью 32 л.с. Летом 1946 года на старт чехословацкого Grand Heinz Rally, собравшего 54 участника, вышли три ŠKODA 1101S, которые не только в полном составе добрались до финиша, но и завоевали первое место в командном зачете. А первый международный успех вернулся к ŠKODA в 1948 году. Сначала Вацлав Бобек на модели 1101 Tudor одержал победу в классе до 1200 см³ в ралли Rajd Polski, а затем бельгийский экспортер ŠKODA выставил на старт 24-часовой гонки на трассе Спа-Франкоршам три серийных «Тудора» (из изменений — увеличенный до 55 литров бак). Машины достигли финиша без единой технической проблемы: каждая преодолела 1972 километра со средней скоростью 84 км/ч.



ŠKODA 1100 OHC, конец 1950-х годов. Пространственная рама из труб, кузов из стекловолокна, атмосферный мотор объемом 1,1 л мощностью 92 л.с., максимальная скорость 190 км/ч.

Съемные крылья модели ŠKODA Supersport позволяли автомобилю принимать участие в разных категориях соревнований. За рулем — Мирослав Фоусек.

НА НОВОМ УРОВНЕ

В 1949 году было принято важное решение: в Млада-Болеславе будут готовить автомобили для кольцевых гонок на базе 1101. Надо сделать важное пояснение. В ту пору ралли было соревнованием не столько на скорость, сколько на точность движения: «быстрее» не всегда значило «лучше», важнее соблюсти расписание. И в этой дисциплине серийный «Тудор», отличавшийся завидной надежностью, был очень даже ничего. Но для настоящих скоростных соревнований не годился. Так появились идея создания ŠKODA 1101 Sport. За месяц с небольшим, в рекордный срок, на заводе были построены два родстера с двухместными алюминиевыми кузовами. В конце сентября 1949 года оба автомобиля стартовали в гонке поддержки первого послевоенного чехословацкого Гран-при «Формулы-1». Премьера вылилась в огромный успех: в классе до 1100 см³ Ярослав Нетушил, выступая на автомобиле с мотором мощностью 50 л.с., одержал победу, пройдя гонку со средней скоростью 97 км/ч. В классе до 1500 см³ Вацлав Бобек финишировал на второй позиции. На автомобиле Бобека был



также установлен 1089-кубовый мотор, мощность которого с помощью нагнетателя была повышена до 65 л.с. А в 1950-м Нетушил и Бобек отправляются в Ле-Ман. И половина гонки прошла в ожидании сенсации: ŠKODA Sport, показывая среднюю скорость 126 км/ч, с учетом применяемого коэффициента лидировала в гонке вместе с Aston Martin, которому в итоге и досталась победа. ŠKODA сошла на 14-м часу гонки из-за повреждения поршневого кольца.

Но интерес к ралли у марки ŠKODA тоже не пропал. Так, в 1955 году экипаж Фоусек—Чижковски с 440-й моделью финишировал десятым на маршруте Льеж—Рим—Льеж. В гонке участвовало 143 автомобиля таких марок, как Jaguar, Porsche, Ferrari, Chevrolet и Mercedes-Benz.

Появление раллийной версии новой модели — ŠKODA Octavia — тоже не заставило себя ждать. В 1961 году экипаж норвежца Эдварда Голберга на Octavia TS победил в классе до 1300 см³, став шестым в абсолютном зачете Ралли Монте-Карло, а финны Эско Кейнянен и Райнер Эклунд завоевали третье место в абсолютном зачете Ралли Финляндии. Не менее удачным был и следующий год, когда экипаж Эско Кейнянена на Octavia TS вновь добыл для ŠKODA победу в классе до 1300 см³ на Ралли Монте-Карло.

Гонки в послевоенной Европе — одно из немногих доступных всем и каждому зрелищ — пользовались огромным успехом. Но купить автомобиль, понятно, могли лишь избранные, особенно в странах, выбравших социалистический путь развития.

Серийная ŠKODA 1101 мощностью 32 л.с. на одном из чехословацких ралли 1948 года.





На Ралли Монте-Карло 1962 года Вацлав Бобек-старший за рулем ŠKODA Octavia TS финишировал вторым в классе до 1300 см³.

Заднемоторная ŠKODA 1000 MB (фото справа) на чехословацком Sumava Rallye 1968 года.

ŠKODA 1000 MB, подготовленная для участия в ралли-марафонах. Фотография сделана в наши дни: в Чехии много подобной техники находится в музейных коллекциях и частных руках.

В ЛАГЕРЕ СОЦИАЛИЗМА

Мир социализма и капитализма делился не только на уровне идеологических установок, но и спорта тоже.

Так, в период с 1960 по 1962 год проводилось международное ралли «За мир и дружбу». Маршрут протяженностью около 4000 км проходил по дорогам «стран нерушимого социалистического блока»: Чехословакии, ГДР, Польши и СССР. И дважды победу в абсолютном зачете праздновали чешские экипажи на ŠKODA 445. В 1960 году триумфатором стал Вацлав Бобек, в 1961-м — Эденек Мраз.

Другой «идеологически правильный» чемпионат, Кубок Дружбы социалистических стран по кольцевым автогонкам, стартовал в 1963 году. ŠKODA вступила в борьбу в 1967 году с автомобилем Ф3. И уже на следующий год чех Мирослав Фоусек становится обладателем Кубка! Литровый мотор ŠKODA 1000 MB с двумя двухкамерными карбюраторами выдавал на «формуле» Фоусека 90 л.с. Настроить этот высокофорсированный мотор к гонке могли два с половиной человека на всю Чехословакию, включая самого Фоусека.

В 1975 ГОДУ ŠKODA 130 RS ВЫШЛА НА ТРАССЫ, И ЧЕХОСЛОВАЦКИЕ ГОНЩИКИ НЕ ОСТАВИЛИ СВОИМ СОЦИАЛИСТИЧЕСКИМ ДРУЗЬЯМ-СОПЕРНИКАМ НИКАКИХ ШАНСОВ.

В 1973 году, когда в Кубке появились новые классы, в борьбу вступили чехословацкие гонщики на легковых автомобилях группы А2 с объемом двигателя до 1600 см³. И в первом же дебютном сезоне сборная ЧССР одержала победу в командном зачете, а на следующий год, повторив командный результат, чехи заняли и весь пьедестал личного зачета. Триумфаторами стали Ярослав Бобек, Милан Жид и Олдржих Брунцлик, выступавшие на автомобилях ŠKODA 120С. Предшественницей заднемоторной ŠKODA 120С стали модели 1000 MB (ставшая в линейке ŠKODA пионером заднемоторной компоновки) и 110, но уже на будущий год чехословацкая сборная получила куда более грозное оружие: ŠKODA 130 RS. Этот автомобиль, без всякого преувеличения, стал настоящей легендой мирового автоспорта.

А впервые аббревиатура RS была использована маркой в 1974 году: ее получили прототипы ŠKODA 180 RS и ŠKODA 200 RS, которые, так уж сложилось, преимущественно использовались для обкатки новых спортивных технологий.

История создания модели 130 RS, имеющей в основе серийное купе ŠKODA 110R, любопытна. Для того чтобы получить сертификат технической комиссии FIA, пропуск в мир гонок, спортивное отделение ŠKODA должно было выпустить не менее 1000 экземпляров данной версии. Понятно, что о выпуске столь большой партии «суперкаров» не могло быть и речи,





Команда ŠKODA на Ралли Монте-Карло 1977 года.

Модель ŠKODA 130 RS целое десятилетие, с середины 1970-х до середины 1980-х, блистала и в ралли, и на кольце.

и к моменту прибытия на завод технического комиссара FIA Пауля Фрера директор спортивного подразделения ŠKODA Мирослав Чейп смог предьявить функционеру лишь 12 готовых экземпляров, сказав, что остальные машины переданы полиции и находятся где-то на дорогах страны. Фрер сделал вид, что поверил: скорее, он просто хотел поддержать редкого производителя из социалистического лагеря, рвущегося в мировой автоспорт. В 1975 году ŠKODA 130 RS вышла на трассы.

Чехословацкие гонщики не оставили своим социалистическим друзьям-соперникам никаких шансов. Двигатель объемом 1298 см³ развивал мощность 140 л.с. Легкость конструкции обеспечивалась применением стальной пространственной рамы, стекловолокна и алюминиевых панелей. При массе 720 кг «сто тридцатая» разгонялась до 220 км/ч. Для примера: мощность 1451-кубового мотора ВАЗ-2103, которым были укомплектованы «боевые машины» сборной СССР, не превышала 110 л.с. Стоит ли удивляться, что в конце сезона 1975 года весь пьедестал Кубка Дружбы социалистических стран в классе А5 был чехословацким: Милан Жид, Олдржих Хорсак и Олдржих

Проект RS начался в 1974 году с двух экспериментальных спортивных моделей — 180 RS и 200 RS. Автомобиль на фото — 200 RS: атмосферный двухлитровый мотор мощностью 163 л.с., коробка передач Porsche и максимальная скорость 210 км/ч.



Брунцлик. Да и приз командного зачета вновь остался за гонщиками завода ŠKODA. В 1976 и 1977 годах победу в Кубке Дружбы социалистических стран вновь празднует Олдржих Брунцлик, а в 1978-м — Властимил Томашек.

Нельзя не вспомнить о великолепном выступлении чехословацких экипажей на ŠKODA 130 RS в Ралли Монте-Карло. В 1977 году Вацлав Блаха и Любислав Хлавка одержали победу в классе до 1300 см³ (и стали 12-ми в абсолютном зачете), а их соотечественники Мирослав Западло и Юрий Мотал в том же классе финишировали вторыми. А на следующий год Западло и Мотал не только победили в классе, но и заняли девятое место в абсолютном зачете на ралли «Акрополис».

Со временем ŠKODA 130 RS доказала, что может сражаться с любыми соперниками. В 1981 году была одержана победа в чемпионате Европы по шоссейно-кольцевым гонкам. Команда ŠKODA (пилоты Зденек Войтек, Бретислав Энге и Ян Сенкур) была признана лучшей среди заводских. 130 RS помогла одержать победу в соревновании, где от других производителей были выставлены BMW 635 CSi, Ford Mustang, Chevrolet Camaro, Mazda RX7, Opel Monza...

ŠKODA 130 RS блистала на раллийных и кольцевых трассах до середины 1980-х. К тому времени в СССР уже началась перестройка. Кто знал, что это событие определит судьбу всего социалистического лагеря, в том числе и будущее компании ŠKODA. Ее ждал альянс с концерном Volkswagen. Новые технологии, новые модели, новые горизонты.





Через тернии к подиуму

текст: **Станислав Шустичкий** («5 колесо») |
фото: из архивов **ŠKODA**

В 1991 ГОДУ ŠKODA СТАЛА ЧАСТЬЮ КОНЦЕРНА VOLKSWAGEN. В ЧИСЛЕ ПРОЧЕГО ЭТОГО ОЗНАЧАЛО, ЧТО ПЕРЕД СПОРТИВНЫМ ПОДРАЗДЕЛЕНИЕМ МАРКИ, ŠKODA MOTORSPORT, ОТКРЫВАЮТСЯ НОВЫЕ ПЕРСПЕКТИВЫ.

В НАЧАЛЕ 1990-х Международная автомобильная федерация, FIA, озабочилась тем, что ралли мирового уровня становятся для команд-участниц все более затратным мероприятием, а отсюда и тенденция к уходу «заводчан» из гонок. Нужны были свежие идеи. И в 1993 году появилась Formula 2 — раллийный кубок, проводимый под патронажем FIA, в котором могли принимать участие автомобили с приводом на одну ось, оснащенные атмосферными моторами объемом до двух литров. И в первый же сезон команда ŠKODA с моделью Favorit 136 L заняла в новой категории второе место. На следующий год Международная федерация изменила название серии, проводимой в рамках чемпионата мира по ралли, на FIA World Cup. И сезон завершается победой команды из Млада-Болеслава! ŠKODA в этом сражении опередила таких соперников по двухлитровому классу, как Nissan, Renault, Opel и Peugeot.

ŠKODA Octavia WRC, подготовленная для участия в 2001 году в Safari Rallye (Кения), ввиду многочисленных изменений, связанных со спецификой гонки, стала одной из самых дорогих спортивных машин в истории марки.



Финские раллисты Тони Гардемайстер и Пааво Лукандер на ŠKODA Octavia WRC. Ралли Монте-Карло 2002 года.

После слияния с концерном Volkswagen марка ŠKODA стала активно обновлять модельный ряд. На фотографии — Felicia, которая позволила покупателям по-новому взглянуть на автомобили из Чехии. Участие в ралли обеспечивало дополнительное внимание.

Чешский экипаж Сиберы—Гросс на «Фаворите» одерживает победу в классе на Ралли Монте-Карло 1994 года.

СЛЕДУЯ НОВЫМ ТЕНДЕНЦИЯМ

Союз с ведущим европейским производителем автомобилей означал для ŠKODA интенсивное обновление модельного ряда, в том числе и спортивных машин.

В 1995 году Павел Янеба, руководитель ŠKODA Motorsport, в прошлом сам раллист, решил сделать ставку на ŠKODA Felicia Kit Car. Автомобиль, дебютировавший на Ралли Швеции в 1995 году, был оснащен мотором объемом 1491 см³ мощностью 164 л.с. и 6-ступенчатой коробкой передач. Сезон завершился для ŠKODA третьим местом в FIA World Cup, а экипаж в составе Павла Сиберы и Петра Гросса записал в свой актив победу в зачете F2 на этапе в Аргентине. Апофеозом выступлений ŠKODA Felicia Kit Car стал 1997 год. В зачете F2 Эмиль Тринер побеждает на Ралли Монте-Карло (Сиберы здесь финиширует на втором месте), пилоты ŠKODA показывают свои лучшие результаты на ралли «Акрополис» и Ралли Австралии... В результате ŠKODA закончила этот сезон на втором месте в FIA World Cup.



А в 1996 году на заводе начинается выпуск модели Octavia, которая быстро попадает в руки инженеров ŠKODA Motorsport. И уже в середине 1997 года ŠKODA Octavia Kit Car наравне с «Фелицией» выходит на раллийные трассы. А в конце сезона Эмиль Тринер и Милош Гулка побеждают в зачете F2 чемпионата Европы.

ТРЕНИРОВКА В ВЫСШЕЙ ЛИГЕ

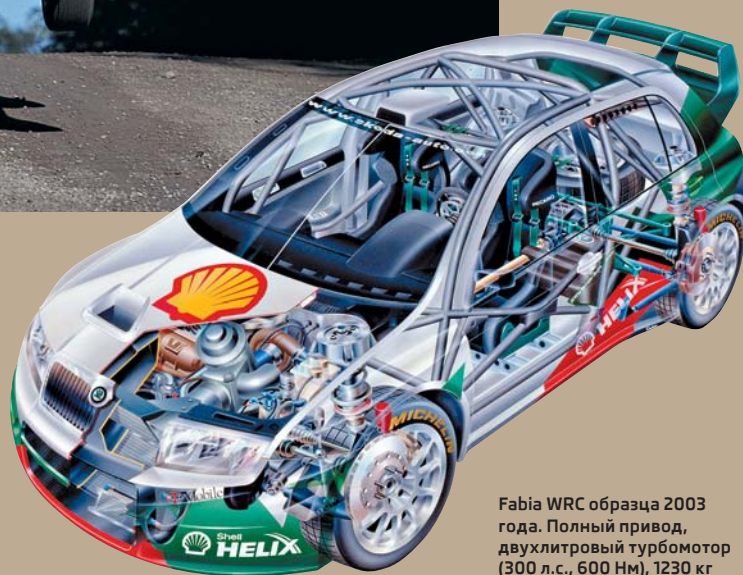
В начале 1999 года омологацию FIA получает ŠKODA Octavia WRC — серьезный автомобиль для игры в высшей лиге, чемпионате мира по ралли. Полный привод, четырехцилиндровый двухлитровый 20-клапанный атмосферный мотор мощностью 300 л.с. и максимальным крутящим моментом 600 Нм. Этот автомобиль, как и его наследник ŠKODA Fabia WRC не принес команде громких побед. Но дал другой неоценимый материал — опыт. В частности, стало понятно, что технические характеристики решают не все: Octavia, как считают специалисты, подвели габариты — она была самой крупной среди соперников. Зато вместительность новинки оценил рынок: модель стала хитом продаж и до сих пор им остается.

В 2007 году подразделение ŠKODA Motorsport возглавил чех Михал Храбанек. Это кадровое изменение (Храбанек сменил немца Мартина Мюльмейера) совпало с очередными изменениями в мировом ралли: FIA продолжало искать пути привлечения новых участников. Еще в 2004 году первым шагом в решении этого вопроса стал запрет на использование автомобилей «мирового» класса WRC в региональных гонках, а шагом вторым стала разработка технических требований для нового класса — Regional Rally Car.





К НЫНЕШНЕМУ УСПЕХУ В МИРОВОМ РАЛЛИ КОМАНДА ŠKODA MOTORSPORT ПРИШЛА НЕ СРАЗУ, НО НАЙДЯ СВОЙ ПУТЬ, НАЧАЛА ШТАМПОВАТЬ ПОБЕДЫ ОДНУ ЗА ДРУГОЙ.



Fabia WRC образца 2003 года. Полный привод, двухлитровый турбомотор (300 л.с., 600 Нм), 1230 кг снаряженной массы. Участие автомобиля в чемпионате мира дало неоценимый технический и организационный опыт.

Разговоры и обсуждения шли давно, но лишь в 2005 году окончательно сформировались требования. Главные — автомобили должны оснащаться полноприводными трансмиссиями от единого поставщика, а атмосферные двухлитровые моторы взяты из модельного ряда компании-производителя.

Новый класс по аналогии с хорошо зарекомендовавшим себя моноприводным классом Super 1600 получил название Super 2000. Главной «площадкой для выступлений» автомобилей нового класса стала серия Intercontinental Rally Challenge, появившаяся в 2006 году при поддержке телеканала Eurosport.

В реализации проекта Fabia Super 2000, созданной на базе модели Fabia второго поколения, принимал участие поистине интернациональный коллектив, объединенный ŠKODA Motorsport. Прототип автомобиля был готов в январе 2008 года, спустя месяц начались его испытания, а зимой 2009 года ŠKODA Fabia Super 2000 дебютировала на Ралли Монте-Карло.

Последующий послужной список модели просто потрясающ! В 2009 году швед Патрик Санделл дважды, в Норвегии и на Кипре, побеждает на этапах чемпионата мира в зачете Production, а грек Ламброс Азанассоулас становится первым в этой категории

на ралли «Акрополис»... В период с 2010 по 2013 год пилоты ŠKODA Пер-Гунар Андерссон, Юхо Ханнинен, Патрик Санделл, Андреас Миккельсен, Хайден Пэддон, Сепп Виганд и Эсапекка Лаппи одерживают победы в 12 этапах чемпионата мира в новых категориях SWRC и WRC-2... В 2010 году Юхо Ханнинен становится победителем серии Intercontinental Rally Challenge, а затем дважды, в 2011-м и в 2012-м, такого же успеха добивается Андреас Миккельсен. Всего же на счету пилотов ŠKODA победы на 27 этапах IRC...

В 2013 году произошла трансформация: Intercontinental Rally Challenge влилось в обновленный чемпионат Европы по ралли. Но «беспроектная» серия на European Rally Championship у ŠKODA начинается годом ранее: в 2012-м победу здесь одерживает Юхо Ханнинен, а затем этот успех повторяют Ян Копецки и Эсапекка Лаппи.

2014 год стал последним для ŠKODA Fabia S2000 в составе заводской команды. Об итогах прошедшего сезона — материал на стр. 28.

Успех — понятие неделимое

СПОРТИВНЫЕ ДОСТИЖЕНИЯ ŠKODA MOTORSPORT ПОСЛЕДНИХ ЛЕТ НЕРАЗРЫВНО СВЯЗАНЫ С ИМЕНЕМ РУКОВОДИТЕЛЯ КОМАНДЫ МИХАЛА ХРАБАНЕКА. В КОНЕЧНОМ СЧЁТЕ ОН В ОТВЕТЕ ЗА ВСЁ.

Е

СЛИ взять успех ŠKODA Motorsport за 100 процентов, сколько процентов обеспечивает техника, сколько —

пилоты и штурманы, сколько — остальные члены команды?

В том-то и дело, что успех не делится на проценты, он возможен только в случае, когда все складывается: у вас есть быстрый надежный автомобиль, слаженный экипаж и профессиональная команда. Да, наверно, от механика зависит не так много, как от пилота, но если механик выполнит свою работу плохо, о какой победе может идти речь?! Нет в нашем деле мелочей.

Какими качествами должен быть наделен руководитель команды?

Множеством. Техническими знаниями. Умением работать в коллективе. Любвью к своему делу. Деловой хваткой. И конечно, способностью принимать важные решения в условиях дефицита времени и внешнего давления.

Можно ли считать боевые автомобили продуктом компании ŠKODA или, как часто бывает в автоспорте, от производителя только имя?

Правила Международной автомобильной федерации говорят о том, что у машин категории Super 2000 и R5 в основе должны быть серийные образцы. В нашем случае — модель Fabia. У марки ŠKODA давние автоспортивные традиции, и для того чтобы сделать гоночный образец, нам не надо привлекать специалистов со стороны. Раллийная Fabia — продукт собственной разработки и производства.

Как влияют успехи марки в ралли на продажи? Если грубо, зачем тратить деньги на спорт?



Участие в гонках, безусловно, работает на имидж марки, особенно когда вы успешны. Посчитать, как возвращаются деньги, вложенные в автоспорт, не так просто. Нет ведь такого: вы выиграли этап, и на следующий день дилеры отметили всплеск продаж. Эффект носит долгосрочный характер. Кто знает, может, парень, который сегодня смотрит гонки, решит, что когда вырастет, непременно купит ŠKODA? Ралли — очень эмоциональный канал для коммуникации с потенциальными потребителями. Он не такой прямой, как обычная реклама, зато и привязывает людей гораздо сильнее.

Команда окончательно попрощалась со ŠKODA S2000?

Да, заводская команда больше не планирует использовать S2000 в соревнованиях. Но довольно большое количество автомобилей осталось на руках у частных команд, и мы намерены их поддерживать в техническом плане так долго, как это потребуется.

Какие планы на 2015 год?

Конкретные планы мы объявим после того, как наша новая Fabia R5 пройдет процедуру омологации. Наберитесь терпения.



Продолжение следует!

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

ŠKODA MOTORSPORT ПЕРЕВЕРНУЛА ЕЩЁ ОДНУ СТРАНИЦУ В СВОЕЙ ИСТОРИИ. СЕЗОН 2014 ГОДА СТАЛ ДЛЯ КОМАНДЫ ПОСЛЕДНИМ, КОГДА ОНА ВЫСТУПАЛА НА ЛЕГЕНДАРНОЙ FABIA S2000. МАШИНА УХОДИТ НЕПОБЕЖДЁННОЙ. ЕЙ НА СМЕНУ ИДЁТ НОВАЯ РАЛЛИЙНАЯ FABIA.



АРУ ЛЕТ

назад самым популярным вопросом руководителю ŠKODA Motorsport Михалу Храбанеку был следующий: «Какой автомобиль придет на смену ŠKODA Fabia Super 2000?». На одинаковые вопросы журналисты получали одинаковые ответы: «Потенциал Fabia S2000 по-прежнему высок, и наши спортивные планы мы пока связываем именно с этой машиной». Возразить было нечего, так как в сезоне 2013 года (первом сезоне обновленного, а потому и наиболее интересного чемпионата Европы) ŠKODA блистала на раллийных трассах, не оставляя соперникам никаких шансов. Но вопрос не исчез, так как сезон-2014 был ознаменован приходом в европейский чемпионат новых автомобилей, подготовленных по техническому регламенту R5. Автомобили нового класса — таким он, по крайней мере, задумывался — должны в техническом плане превосходить автомобили категории S2000, но, что важно, при этом быть значительно дешевле: что скрывать, не все производители готовы финансировать участие заводских команд в прежнем объеме.

Финские раллисты традиционно хороши на снежных и гравийных трассах. Но в активе Эсапекки Лаппи теперь есть и победа на асфальте Северной Ирландии.

ИНТРИГА РАЛЛИЙНОГО СЕЗОНА 2014 ГОДА ЗАКЛЮЧАЛАСЬ В ТОМ, СМОЖЕТ ЛИ FABIA S2000 ДОСТОЙНО СОСТЯЗАТЬСЯ С ТЕХНИКОЙ НОВОГО ПОКОЛЕНИЯ.



Эсапекка Лаппи (справа) и Янне Ферм в самом начале сезона 2014 года.

Интрига сезона 2014 года заключалась в следующем вопросе: сможет ли «заслуженный ветеран» Fabia S2000 достойно ответить на вызов молодого поколения?

Конечно, в ŠKODA Motorsport работают прагматичные, не склонные к авантюрам люди, и решения они принимают взвешенные. Но не только «заинтересованная сторона» была уверена в потенциале отлично зарекомендовавшего себя автомобиля. Например, перед стартом сезона не сомневался в конкурентоспособности ŠKODA Fabia S2000 и Франсуа Рибейро, руководитель компании Eurosport Events, являющийся промоутером European Rally Championship: «Сезон-2014 в техническом плане следует считать переходным, но я убежден, что ŠKODA Fabia S2000 по-прежнему будет на высоте». Да и многие специалисты говорили о том, что для смены поколений может потребоваться пара сезонов, в ходе которых техника R5 окончательно вытеснит «супера». Но все это были лишь прогнозы. Тем не менее вызов был брошен. А решать эту задачу было поручено молодым, но уже прошедшим отменную стажировку в ŠKODA Motorsport пилотам: 23-летнему финну Эсапекке Лаппи, начавшему работу в команде осенью 2012 года и ставшему в прошлом году вторым в Азиатско-Тихоокеанском чемпионате, и его ровеснику немцу Сеппу Виганду. Лучшим достижением в карьере Сеппа стала победа в 2013-м на этапе чемпионата мира в зачете WRC-2, где он выступал на Fabia S2000 в команде ŠKODA Auto Deutschland. И было это ни много ни мало сложнейшее Ралли Монте-Карло! А вот у ветерана команды и прошлогоднего чемпиона Европы опытного Яна Копецки в сезоне-2014 была иная задача: тестовая работа над новым автомобилем ŠKODA Motorsport плюс выступления в Азиатско-Тихоокеанском чемпионате.

КТО СКАЗАЛ, ЧТО БУДЕТ ЛЕГКО?

Открывала сезон European Rally Championship гонка в Австрии, в которой «основной состав» ŠKODA Motorsport участия не принимал, тем не менее место на подиуме ŠKODA все равно получила. На третью ступень в ралли Internationale Jännerallée поднялись «частники» — австрийско-немецкий экипаж Раймунда Баумшлягера и Клауса Виха. Это притом, что первые два места заняли соперники, выступавшие на более современных и дорогостоящих автомобилях спецификации RRC. Но и первый настоящий успех в сезоне-2014 не заставил себя долго ждать. Уже на втором этапе европейского чемпионата, проходившего в Латвии, экипаж Эсапекки Лаппи и Янне Ферма одержал убедительную победу, выиграв семь из 12 спецучастков ралли. Да, еще до старта ралли Лаппи считался одним из фаворитов, хотя спецучастки латвийского ралли были для финна «терра инкогнито», но в этом же списке были и выступающий на Peugeot 207 S2000 ирландец Крейг Брин, которому, напротив, хорошо знакомо Ралли Лиенаи, и француз Бриан Буффье за рулем Citroen DS3 RRC. Набирал по ходу ралли темп и второй экипаж ŠKODA Motorsport (де-юре представляющий команду ŠKODA Auto Deutschland) в составе Сеппа Виганда и Франка Кристиана, в результате закончивших это ралли на пятой позиции. Нужно отметить, что настроен на сезон Сепп был весьма оптимистично: «Это новый для нас чемпионат, и большинство трасс нам не известно. Но это не имеет значения». И так, первая победа в сезоне завоевана, но надо отметить, что одержана она была в острой борьбе. Основным оппонентом на сей раз стал российский пилот Василий Грязин, выступавший на Ford Fiesta S2000. «Это была очень интересная борьба, — рассказывал после финиша Эсапекка. — Победа далась непросто, во время всего ралли мне приходилось





На швейцарском Rally International du Valais победу одержал Эсапекка Лаппи, а Сепп Виганд (его автомобиль на фото) финишировал на третьем месте.

на сто процентов сохранять концентрацию». Удовлетворен победой был и Михал Храбанек, но на этот раз шеф ŠKODA Motorsport четко расставил акценты: «Мы остались довольны началом нашего раллийного сезона. Тем не менее в приоритете на 2014 год — доводка новой Fabia R5. Выход в новую категорию — логичный шаг для команды ŠKODA».

Очередную схватку с новой техникой RRC и R5 заслуженному ветерану Fabia Super 2000 предстояло выдержать на легендарном ралли «Акрополис», которое после более чем 40-летнего перерыва вернулось в чемпионат Европы. Причем вернулось в измененном формате: первый день экипажам предстояло соревноваться на асфальте, а во второй гонка переместилась на классические для «Акрополиса» гравийные трассы. Земля древней Эллады оказалась не слишком дружелюбной к команде из Млада-Болеслава. Виганд в первый день ралли повредил подвеску автомобиля и лишь благодаря профессионализму механиков ŠKODA Motorsport смог на следующий день вернуться в гонку. Немец не искал оправданий своей ошибке, отмечая, что автомобиль вел себя превосходно. Не избежал проблем и Лаппи, завершивший ралли «Акрополис» на четвертом месте, и после этого этапа в европейской таблице о рангах экипаж финна занимал лишь вторую позицию. Легких побед гонщикам ŠKODA Motorsport никто не обещал, но оптимизма у них не убавилось. Во всяком случае, Эсапекка Лаппи был решительно настроен на борьбу в Северной Ирландии, четвертом этапе европейского первенства, гонке, проходящей на не столь любимом им асфальте. И решающим фактором в этом ралли могла стать погода.

БЕЗ КОМПРОМИССОВ

«Лучшего и пожелать нельзя! В первый раз в жизни я лидирую на асфальтовом ралли!» Такие слова Эсапекка Лаппи произнес после первого дня Ралли Северной Ирландии. Причем преимущество финского экипажа над соперниками было более чем убедительным — он первенствовал на семи подряд спецучастках! Более того, по ходу всего ралли Лаппи и Ферм ни разу не упустили своего преимущества! «Это была идеальная гонка, мы атаковали при каждой возможности! Важно и то, что мы сумели побить ирландца Крейга Брина на его домашней трассе. Даже с учетом того, что его автомобиль Peugeot 208 T16 быстрее нашего, — делился впечатлениями на финише ралли Эсапекка. — Это моя первая победа на асфальте и ей я очень рад. Но если честно, накануне гонки я и мечтать не мог о таком успехе. Когда во время ознакомления мы увидели местные спецучастки, то поняли: надо быть безумцами, чтобы рассчитывать на победу в схватке с местными парнями, выступающими на автомобилях категории R5. Тем не менее решающими в этом сражении оказались скорость и надежность ŠKODA Fabia S2000». Помимо победы Лаппи собрал в Ирландии и максимально возможное количество очков, добавив к положенным за победу баллам бонусы за каждый выигранный день ралли. А успех команды ŠKODA блестяще дополнили Сепп Виганд и Франк Кристиан, финишировавшие в Ирландии на втором месте. Это первый подобный успех немецкого экипажа. «Мы атаковали на пределе возможностей и при этом получали истинное удовольствие от езды, — радовался Сепп Виганд. — Это наш первый подиум в ERC и мы



Сенни Ватанен (справа) и Франк Кристиан. Сезон в чемпионате Европы — 2014 стал их лучшим в карьере.

«МЫ АТАКОВАЛИ НА ПРЕДЕЛЕ ВОЗМОЖНОСТЕЙ», — ЭТИ СЛОВА ПИЛОТЫ ŠKODA ПРОИЗНЕСЛИ НЕ ОДИН РАЗ ЗА СЕЗОН.

Ралли — одна из самых доступных для зрителей автоспортивных дисциплин.



Ян Копецки и Павел Дреслер на стартовом подиуме этапа APRC в Китае. Этот чемпионат завершился триумфом экипажей ŠKODA.



ŠKODA ТРЕТИЙ ГОД ПОДРЯД ПОБЕЖДАЕТ В АЗИАТСКО-ТИХООКЕАНСКОМ ЧЕМПИОНАТЕ, И ЭТОТ РЕЗУЛЬТАТ ИМЕЕТ ЗНАЧЕНИЕ НЕ ТОЛЬКО В СПОРТИВНОМ ПЛАНЕ.




должны поблагодарить команду, предоставившую нам столь совершенный автомобиль». Надо сказать, что пилоты ŠKODA Motorsport уже побеждали на трассах Ралли Северной Ирландии: в 2009-м здесь первенствовал британец Юджин Доннелли, выступавший на ŠKODA Fabia WRC, а в 2012-м самым быстрым был финн Юхо Ханнинен за рулем ŠKODA Fabia Super 2000.

Следующий триумф марку ŠKODA ждал на бельгийском Ралли Ипра. Опытнейший Фредди Лойкс, защищавший цвета команды ŠKODA Belgium, в девятый раз победил в этой гонке. Но и у марки ŠKODA был повод для гордости: за всю 50-летнюю историю Ралли Ипра ни одному из производителей не удавалось победить здесь пять раз подряд. ŠKODA это сделала. А компанию Фредди Лойксу и его штурману Йохану Гитсельсу на подиуме составили Сепп Виганд и Франк Кристиан, занявшие в Бельгии третье место. «Это мой второй подиум в ERC, и я от счастья на седьмом небе. Уж никак не думал, что смогу показать такой результат в первом же старте на этом сложнейшем ралли», — радовался Виганд. Да, Лойкс победил в Бельгии «за явным преимуществом», опередив на финише ралли ближайшего соперника более чем на минуту. Но уж так складываются отношения Фредди именно с этим ралли. В остальном же для побед на этапах чемпионата Европы нужно атаковать, вести гонку без компромиссов, на грани, а иногда и за гранью риска. Отсюда и авария Эсапекки Лаппи в Бельгии, и его же неудача на домашнем для ŠKODA Motorsport этапе в Чехии. И все же в родных стенах команда из Млада-Болеслава не оста-

лась без подиума: на Barum Czech Rally Zlin вторую ступень пьедестала заняли Виганд и Кристиан. Стоит отметить, что в первой пятёрке финишировавших на этом ралли три экипажа выступали на автомобилях ŠKODA Fabia S2000.

ПЕРВЫЙ ПОКАЗ

Помимо финиша на подиуме Сеппа Виганда на этапе в Чехии произошло еще одно знаковое для ŠKODA Motorsport событие: четырехкратный победитель Barum Czech Rally Zlin Ян Копецки вывел на трассу ŠKODA Fabia R5. Пока только прототип и пока в качестве «нулевого» экипажа, «инспектировавшего» готовность трассы перед стартом зачетных экипажей. Что же касается чемпионата Европы, то за два этапа до окончания сезона вопрос о чемпионе оставался открытым. Наиболее предпочтительными шансы на титул были у Эсапекки Лаппи и Сеппа Виганда, но на успех также могли рассчитывать и неоднократно чемпион Польши Каетан Каетанович, и ирландец Крейг Брин. Но, по сути, все решилось на швейцарском Rally International du Valais, победу в котором (второй год подряд!) одержал экипаж Эсапекки Лаппи, а дуэт Сеппа Виганда и Франка Кристиана финишировал на третьем месте. В нынешнем сезоне это была третья победа Лаппи на трассах чемпионата Европы, а для Виганда — четвертый подиум! «Я поздравляю оба экипажа с фантастическим результатом — автомобили ŠKODA Fabia S2000 работали как швейцарские часы. И мы рады, что перед заключительным этапом



Малайзия. Сезон-2014 Ян Копецки и Павел Дреслер провели на незнакомой для себя территории. И дебют был успешным.



УСПЕХ ЗАВОДСКИХ ПИЛОТОВ
В СЕЗОНЕ 2014 ГОДА
РАЗДЕЛИЛИ ГОНЩИКИ,
ВЫСТУПАВШИЕ
НА АВТОМОБИЛЯХ ŠKODA
В НАЦИОНАЛЬНЫХ
РАЛЛИЙНЫХ ЧЕМПИОНАТАХ.



Чемпионат Европы — 2014 Эсапекка Лаппи и Янне Ферм начали с убедительной победы на этапе в Латвии и молодцом продержались весь сезон.



чемпионата Европы главными претендентами на титул являются члены команды «ŠKODA», — подытожил успех своих подопечных Михал Храбанек. И этот этап действительно стал во многом определяющим — набранных в чемпионате очков хватило для того, чтобы экипаж Эсапекки Лаппи стал чемпионом Европы, а дует Сеппа Виганда — вице-чемпионом! Даже несмотря на аварии обоих экипажей на завершающем ралли сезона — легендарном французском Тур де Корс. Третий подряд континентальный чемпионский титул для чешской команды с автомобилями ŠKODA Fabia S2000! «Это самый большой успех в моей карьере. Хочется поблагодарить всю команду ŠKODA Motorsport за прекрасную работу», — подытожил свои выступления в сезоне-2014 Эсапекка Лаппи.

НА РАЗНЫХ ФРОНТАХ

Еще продолжались баталии на трассах чемпионата Европы, а в штаб ŠKODA Motorsport из Китая уже пришла первая радостная новость: одержана победа в Азиатско-Тихоокеанском раллийном чемпионате. Первое место в зачете пилотов заняли Ян Копецки и Павел Дреслер, а их партнеры по команде Гаурав Гилл и Гленн Макнилл (прошлогодние победители этого чемпионата) завершили сезон APRC вторыми. Копецки победил на этапах в Новой Каледонии, Австралии и в Китае, а Гилл первенствовал в Новой Зеландии (здесь на второй позиции финишировал Ян Копецки, впервые в карьере стартовавший на этом континенте) и Малайзии. Причем победа была одержана и в зачете пилотов, и в зачете производителей, а ŠKODA MRF (MRF — аббревиатура титульного спонсо-

ра, индийской компании) была лучшей среди команд. ŠKODA уже третий год подряд побеждает в Азиатско-Тихоокеанском чемпионате, и эти победы важны стратегически: они работают на узнаваемость бренда на растущих рынках.

Успех заводских пилотов в сезоне 2014 года разделили гонщики, выступавшие на автомобилях ŠKODA в национальных раллийных чемпионатах. Так, Фредди Лойкс стал победителем чемпионата Бельгии, Педро Мейрелес завоевал титул чемпиона Португалии, а Раймунд Баумшлягер в очередной раз стал чемпионом Австрии. Всего же в 2014 году на счету ŠKODA Fabia Super 2000 победы в пяти национальных чемпионатах. «Просто превосходный сезон! — подвел итог Михал Храбанек. — Победы Fabia Super 2000 в очередной раз продемонстрировали всем, насколько конкурентоспособный и успешный автомобиль удалось создать нашим специалистам».

НОВЫЙ ВЫЗОВ

ŠKODA Fabia S2000 завершила свой последний сезон на самой высокой ноте, а в 2015-м на раллийные трассы выходит модель Fabia R5, омологация которой планируется в середине следующего сезона. Двигатель 1,6 литра с турбонаддувом, 5-скоростная секвентальная коробка переключения передач, подвеска McPherson... Информации о технических особенностях новинки пока не так много. Но интерес к этому автомобилю со стороны гоночных команд уже огромен. И в этом есть и заслуга славной предшественницы — ŠKODA Fabia Super 2000. Передача эстафеты состоялась.

Новая Fabia



ŠKODA Fabia R5

В сезоне 2015 года заводская команда ŠKODA Motorsport будет выступать на совершенно новых автомобилях, имеющих в основе «Фабью» третьего поколения (материал о ней на стр. 10) и отвечающих утвержденному Международной автомобильной федерацией регламенту R5. До того как новая Fabia R5 пройдет процедуру омологации, команда не вправе сообщать точные технические данные, однако в значительной степени они описаны самим регламентом.

Максимальный объем мотора — 1620 куб. см. Тип — турбированный. Давление наддува — до 2,5 бар. Ограничитель на впуске (рестриктор) — 32 мм. Предполагаемая мощность — более 270 л.с. Крутящий момент — более 400 Нм. Коробка передач — секвентальная, механическая, не более 5 ступеней. Привод — полный, подвески — независимые, на основе McPherson (спереди и сзади). Максимальная скорость — около 200 км/ч. Минимальная допустимая масса автомобиля — 1230 кг. Окончательная цена одного экземпляра — в пределах 180 тыс. евро.



ДЛЯ НОВЫХ ПОБЕД



Не страх, но трепет

ЭСАПЕКУ ЛАППИ НАЗЫВАЮТ ОДНИМ ИЗ САМЫХ ПЕРСПЕКТИВНЫХ ПИЛОТОВ МИРОВОГО РАЛЛИ. НАКАНУНЕ СЕЗОНА 2015 ГОДА ОН ОТВЕТИЛ НА ВОПРОСЫ ŠKODA MAGAZINE.



К

АК вы попали в автоспорт? Был какой-то толчок или все сложилось само?

Да само, в общем. Отец увлекался ралли, брат начинал с картинга, а потом тоже пришел в ралли. Собственно, было бы странным, если бы я не попробовал себя в автоспорте.

Вы разделяете такую точку зрения, что ралли в сто раз интереснее кольцевых гонок, только не все это понимают?

Определенные основания так считать, безусловно, есть. Ралли состоит из набора непредсказуемых ситуаций, и случай решает намного больше, чем в кольце. С другой стороны, понятно, что организовать трансляцию с раллийного чемпионата в техническом плане намного сложнее, чем с кольцевой трассы. Наблюдать за кольцевой гонкой вживую проще: автомобили несколько раз проезжают перед зрителями. В ралли довольно долго можно ждать единственного проезда, зато и событие это более эмоционально.

Настоящий гонщик должен испытывать чувство страха? Или страх только мешает?

Сложный вопрос. Некоторый страх или, скорее, трепет я испытываю. Это неплохо мобилизует и настраивает на боевой лад. Опасен такой страх, который сковывает, не дает вам двигаться дальше, проверяя, где находятся границы дозволенного.

Перед трамплином, за которым не видно дороги, штурман говорит: правый поворот. А вы помните, что поворот левый. Кому поверите: ему или себе?

Если я точно помню, что поворот левый, я поверю себе. Все мы люди, штурман тоже может ошибиться. Если же у меня будут сомнения, кто из нас

прав, лучше сбросить скорость, чтобы принять верное решение исходя из конкретной обстановки.

Раллийная ŠKODA для вас — это кусок железа или каждая машина — живое существо со своим характером?

Конечно, автомобиль — твой партнер в гонке, просто невозможно относиться к нему как к бездушному механизму. С Fabia S2000 мы провели вместе два года, были у нас взлеты, были падения... В автоспорте всегда так: то вверх, то вниз... Главное, чтобы в итоговом балансе было больше положительных моментов.

Вам жалко расставаться с Fabia S2000? Или лучше всегда впереди?

Я очень благодарен этой машине: мы провели просто замечательный сезон. Но надо двигаться вперед. Я готов к тому, чтобы строить отношения с новой «Фабией». У нас полно интересных задач.

Дорога

СОБЫТИЯ ПУТЕШЕСТВИЯ ВСТРЕЧИ

**Гибралтар: осколок империи,
над которой не заходило солнце. 42**





Красиво, но англичане
уцепились за Гибралтар
не столько из эстетических,
сколько из военных
соображений.

История с географией



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

ЮГ ИСПАНИИ — ПОПУЛЯРНОЕ У РОССИЙСКИХ ТУРИСТОВ МЕСТО ОТДЫХА, ПРЕЖДЕ ВСЕГО ПЛЯЖНОГО НИЧЕГОНЕДЕЛАНИЯ. РАЗНООБРАЗИТЬ ДОСУГ МОЖНО ПУТЕШЕСТВИЯМИ ПО СОСЕДНИМ СТРАНАМ. СТОИТ, НАПРИМЕР, СПЛАВАТЬ НА ПАРОМЕ В МАРОККО ИЛИ ЗАЕХАТЬ В ВЕЛИКОБРИТАНИЮ. ВСЁ РЯДОМ.



ТОМ, что Испания граничит с Великобританией, помнят не все. Ничего удивительного. Попроси вас нарисовать в общих чертах карту России — не забудете ли вы нанести на лист бумаги отдельную плюшку Калининградской области?!

Так же и с Великобританией. На юге Пиренейского полуострова, там, где Солнечный берег, где Коста-дель-Соль, есть обособленная территория — скала и городок у ее подножия. Называется Гибралтар. Этот клочок суши относится к Великобритании. Там у нее военные базы, а по улицам ходят подданные королевы Елизаветы II и полицейские-бобби в смешных котелках. Валюта — никакие не евро, хотя они тоже в ходу, а гибралтарский фунт, равный по стоимости обычному британскому фунту.

Пару лет назад для того чтобы проехать на территорию Гибралтара, нашему человеку, то есть гражданину Российской Федерации, требовалось иметь британскую визу. Сейчас проще — достаточно, чтобы в паспорте был «многократный Шенген». Заполнил короткую анкету, пообщался с пограничником, тот шлепнул в паспорт печать — и добро пожаловать, велкам, по-местному, по-гибралтарски.

Легенда гласит: британский флаг будет реять над Гибралтаром, покуда живы местные обезьяны. Военные не обижаются, что им отведена меньшая роль.



ДО ПОЯВЛЕНИЯ НИТОЧКИ СУЭЦКОГО КАНАЛА ГИБРАЛТАРСКИЙ ПРОЛИВ БЫЛ ЕДИНСТВЕННЫМ ВЫХОДОМ ИЗ СРЕДИЗЕМНОГО МОРЯ В ОКЕАН. ЧЁРНОГО МОРЯ ЭТО ТОЖЕ КАСАЛОСЬ.

Автомобильное движение справа-налево, по счастью, при заезде в Гибралтар, не меняется. Вряд ли это забота о туристах, скорее, о тех, кто здесь живет и трудится. С утра на въезд огромная очередь из машин: испанцы едут на работу в Великобританию — на родине, как известно, с занятостью населения дела обстоят не лучшим образом. Англичане тоже не сидят на месте. Например, на паркинге торгового центра в Марбелье — до этого курортного центра от Гибралтара порядка 80 км — полно автомобилей с левым рулем, но узнаваемыми британскими желто-черно-синими регистрационными номерами. Буквы, правда, немного отличаются от тех, что в Лондоне или Ливерпуле: к привычным GB, Great Britain, добавлена литера Z (только не спрашивайте, почему именно она).

Впрочем, у гибралтарцев и без автомобильных номеров достаточно объектов для самоидентификации. Например, красные телефонные будки, неизменно привлекающие туристов для фотосессий (не звонить же по таксофону, в самом деле). Уличные урны для мусора «островного» дизайна. Герб Великобритании, который мы нашли на стене общественного туалета. Официальный язык, наконец, на Гибралтаре английский.

Гибралтар — очень компактный анклав. Площадь — 6,5 кв. км, на которые приходится 30 тысяч «постоянно прописанного» населения, приезжающие работники, а еще более 10 миллионов туристов в год.

И несмотря на это никакого ощущения Шанхая не возникает. Напротив, есть где погулять и с детьми, и с собаками, чем люди и занимаются. С парковкой, конечно, непросто, но у главных точек туристического притяжения свободные места есть.

Первым делом, пройдя границу, турист едет к скале с названием Гибралтар — той самой, что видна издалека. Высотой она немногим уступает Останкинской башне — 426 метров, так что наверх никто пешком не идет: минут пять леденящего восторга в слегка раскачивающемся вагончике канатной дороги — и вы на вершине. Точнее, на одной из вершин скалы.

Вид открывается замечательный. Вот тебе Испания, а вдалеке, если погода не совсем ужасная, просматривается Африка. Великобритания неспроста держится за Гибралтар, давно уже растеряв те колонии, что давали ей статус «империи, над которой не заходит солнце». Гибралтарский пролив соединяет Средиземное море с Атлантическим океаном. И отсюда этот проход прекрасно контролируется. Стратегическая точка. Геополитика, как говорят люди, знакомые со значением данного термина. До появления ниточки Суэцкого канала Гибралтарский пролив был единственным выходом из Средиземного моря в океан. Черного моря это тоже касалось.

Открытие в 1869 году Суэцкого канала не уронило важность контроля над Гибралтарским проливом: напротив, теперь через него проходил кратчайший путь из Индии и Ближнего Востока в Западную Европу.

Народы и полководцы бились за Гибралтар еще с дохристианских времен. Достаточно сказать, что Гибралтарская скала — один из Геркулесовых столбов, описанных Платоном. Описать всю историю никакого места не хватит, а туристу достаточно знать, что испанцы отбили Гибралтар у арабов (мавров), но уступили его в первой половине XVIII века англичанам, напавшим с моря. Выкурить отсюда англичан пока не удалось, при том что попытки предпринимались. Собственно, трения по поводу Гибралтара между Испанией и Великобританией продолжались весь XX век.

Вид со скалы, где много-много диких обезьян, на сторону Испании.

Испанская кухня. Похоже на десерт, но это мясное блюдо. Англичане, чья кухня не славится изысканностью, часто посещают испанские рестораны.



КРАТКОЕ СОДЕРЖАНИЕ

«Трансконтинентальный пробег», организованный ŠKODA, ставил перед собой цель поближе познакомиться журналистов с двумя полноприводными моделями чешской марки, выведенными на российский рынок в 2014 году.

Кроссовер Yeti после серьезного обновления снова встал на конвейер завода в Нижнем Новгороде. Модель предлагается в двух вариантах исполнения: просто Yeti (условно городская версия) и Yeti Outdoor (условно внедорожная, с устойчивым к царапинам темным пластиковым обвесом). Полный привод на Yeti сочетается с мотором 1.8 TSI (152 л.с.) и автоматической коробкой передач (6-ступенчатой DSG). Дорожный просвет ŠKODA Yeti — 180 мм.

Заказы на ŠKODA Octavia Scout российские дилеры начали принимать в конце 2014 года. Автомобиль, сделанный на основе Octavia Combi последнего поколения, отличается от обычного полноприводного универсала увеличенным до 171 мм дорожным просветом и защитным пластиковым обвесом. Одно из главных достоинств «Скаута» — огромный, как у большого внедорожника, багажник (минимальная вместимость — 588 л, при сложенных спинках задних сидений — до 1718 л).

Octavia Scout предлагается с двигателем 1.8 TSI (180 л.с.) и автоматической коробкой передач (6-ступенчатой DSG).

Полный привод на всех современных ŠKODA имеет в основе муфту Haldex. В нормальных условиях движения большая часть крутящего момента передается на передние колеса. Как только электроника понимает, что автомобиль попал или может попасть в сложную ситуацию (например, есть предпосылки к возникновению заноса), за доли секунды диски в муфте сжимаются плотнее, и задние колеса активнее подключаются к работе. При полностью сжатых дисках Haldex поровну делит крутящий момент между передней и задней осями.

На Yeti и Octavia Scout используется муфта Haldex последнего, пятого поколения.



ŠKODA Octavia Scout — полноприводный универсал с защитным обвесом и большим дорожным просветом. Отличный автомобиль для путешествий.



Под скалой, слева, если присмотреться, виден кусочек суверенной взлетно-посадочной полосы.



Обезьяны выглядят настоящими милашками. Объявления напоминают: это дикие животные, им палец в рот не клади.



Герб Великобритании на стене общественного туалета. Посещение — 1 евро, после каждого захода — автоматическая уборка.



Не паром — ракета: мощность — почти 40 тысяч лошадиных сил.

ГИТЛЕР НЕПРЕМЕННО ХОТЕЛ ЗАХВАТИТЬ ГИБРАЛТАР, НО СНАЧАЛА ЕМУ ОТКАЗАЛСЯ СОДЕЙСТВОВАТЬ ГЕНЕРАЛ ФРАНКО, А ПОТОМ НЕМЦЫ УВЯЗЛИ НА ВОСТОЧНОМ ФРОНТЕ.

Скала Гибралтар изрыта тоннелями. Их назначение сугубо военное: усилить фортификационные свойства скалы, а в случае, если враг прорвется, тайно наблюдать за ним. Последнее предусматривал план операции «Трейсер», относящейся к периоду Второй мировой войны и державшейся в секрете более полувека.

Стратегическое положение Гибралтара было очевидным и Гитлеру. План по захвату британского анклава активно разрабатывался с 1940 года. Операция «Феликс» подразумевала участие 65 тысяч солдат и применение 20 тысяч ракетных и артиллерийских снарядов. Оставалось уговорить испанского генерала Франко дать немцам проход. Франко отказал Гитлеру, опасаясь мести Великобритании, которая, как пишут историки, в два счета отняла бы у Испании Канарские острова, и никакой Гитлер не помог бы их вернуть. Получив от Франко отказ, фюрер решил немного повременить с захватом Гибралтара, а потом увяз на Восточном фронте.

Англичане тем временем продолжали готовить Гибралтар к обороне и предусмотрели вариант худшего развития событий — захвата стратегической точки нацистами. В 1941 году в обстановке строжайшей секретности в скале начали обустраивать наблюдательный пункт — комнату-пещеру со смотровыми отверстиями. Летом 1942 года пункт был готов. Суть плана: как только нападение становится реальным, в пункте замуровывают — буквально замуровывают — шестерых добровольцев. Двух врачей, трех связистов и командира группы. Они будут тайно наблюдать за противником и по радио передавать данные своим. Запас продовольствия и воды загрузился сразу и на весь срок пребывания — не менее года. Электричество для аппаратуры — за счет батарей и генератора с педальным приводом. На случай, если кто-то из группы умрет, тело предписывалось забальзамировать и захоронить тут же, в пещере.

Спасение группы было гарантировано только в случае, если немцев прогнали бы раньше, чем у наблюдателей закончились вода и съестные припасы.

Шестеро добровольцев долгие месяцы ожидали участи «погребенных заживо», но родине их жертва не понадобилась.

ПЛАНЕТА ОБЕЗЬЯН

Но более всего Гибралтарская скала известна своим постоянным населением — обезьянами. Здесь живет последняя в Европе полудикая колония. Около 250 маготов, или, как их еще называют, магрибских макак.

Плакаты, висящие на скале, предупреждают туристов: не пытайтесь животных погладить или взять на руки — могут укусить, и не вздумайте кормить — штраф 4000 фунтов (5000 евро).



В Марокке плохо со свиньями, но хорошо с баранами. Религиозный аспект животноводства.

ОТ ИСПАНИИ ДО АФРИКИ ХОДИТ ПАРОМ. ВРЕМЯ В ПУТИ — ОКОЛО ЧАСА. ВИЗА РОССИЯНАМ ДЛЯ ПОСЕЩЕНИЯ МАРОККО НЕ ТРЕБУЕТСЯ.

Но маготы как будто сами ищут общения с людьми: выходят им навстречу, позируют, могут подойти и проверить содержимое кармана или сумки. Каждое животное находится на учете: под кожу вживлен чип. Раз в год власти проводят перепись обезьян.

Существует легенда, что англичане будут находиться на Гибралтаре до тех пор, пока на скале останется хоть одна обезьяна. И к этому относятся серьезно: когда в 1942 году численность популяции сократилась до семи голов, Уинстон Черчилль распорядился привезти новых маготов с исторической родины — Северной Африки.

Так что поддержание их численности — дело государственной важности. С 1915 по 1991 год военным вменялось в обязанность доставлять маготам овощи, фрукты и орехи, а при необходимости лечить их наряду с личным составом в военноморском госпитале. Сегодня ответственность за жизнь макак лежит на гражданских организациях.

Изображение обезьяны украшает пятипенсовую монету: обратите внимание, если получите сдачу гибралтарской валютой.

На Гибралтаре есть много чего. Военные базы, куда вас не пустят. Жилые дома. Рестораны. Гостиницы, в том числе и плавучая, на борту судна. Магазины, казино, кладбище. Маяк XIX века, а рядом с ним мечеть, подаренная в конце века XX королем Саудовской Аравии местным мусульманам. Подарок оценивается в 7 млн евро.

На Гибралтаре есть даже аэропорт и взлетно-посадочная полоса, через которую проходит главная автомобильная дорога. Самолеты и машины делят время и пространство с помощью обычного светофора. Заметим, что из России проще прилететь в испанскую Малагу, чем непосредственно в Гибралтар.

В общем, как вы, наверное, уже поняли, побывать на юге Испании и не заехать на Гибралтар — существенное упущение.

Но ограничивать путешествие этим не стоит. Рядом же Африка! От самой южной точки континентальной Европы, испанского города Тарифы, до черного континента по прямой — 14 км.

В АФРИКУ НА ДЕНЁК

Тарифа, расположенная примерно в 50 км от Гибралтара, интересен тем, что туристу открывается удивительное зрелище: смотришь налево — Средиземное море, смотришь направо — Атлантический океан. Правда, если вам об этом не сказать, ни за что не догадаетесь: и там и там морская вода. Но сделать селфи стоит.

От Тарифы идет паром в марокканский город Танжер. Слово «паром» не должно вводить в заблуждение. Между Европой и Азией курсирует не какой-то тихоход, а почти ракета. Катамаран из Австралии HSC Tarifa Jet.

Суммарная мощность его дизельных силовых установок — почти 40 тысяч лошадиных сил. На борт он способен принять 175 автомобилей и 800 пассажиров. Максимальная скорость — 42 узла в час, или, в привычном формате, 78 км/ч. Наша «Ракета» — судно на подводных крыльях — так не может. Ее максимум — 70 км/ч.



Осел не роскошь, а средство передвижения на севере Африки.



Надписи на французском, память о бывшей метрополии, существенно облегчают туристам, не знающим арабского языка, путешествие по Марокко.



Марокко, берег Атлантического океана.

Во внедорожном арсенале Yeti не только полный привод и ряд электронных ассистентов, но и отличная геометрия кузова.



Современное искусство в старой части марокканского города Асила.

Сардины, соль, лимон.



В МАРОККО НЕТ ПОНЯТИЯ «ВМЕСТИМОСТЬ АВТОМОБИЛЯ». СКОЛЬКО ЗАЛЕЗЛО ЧЕЛОВЕК, СТОЛЬКО ОН И ВЕЗЁТ. НЕ ИДТИ ЖЕ ПЕШКОМ.



До Африки Tarifa Jet «пуляет» за 35 минут — так написано на борту. На деле, правда, получается немногим больше. Россиянам виза для посещения Марокко не требуется. Но рано радоваться. Прохождение зоны пограничного контроля — полное интригующих подробностей приключение. Множество людей, призванных обслуживать вас в кратчайшие сроки, и полное отсутствие логики в их действиях. Наряду с офицерами пограничной службы на посту работают добровольные помощники. Они принимают у вас документы, с ошибками заполняют какие-то бланки, а потом требуют денег. Сначала — «типс», то есть чаевых, потом — «мани», если ваши познания в английском ограничены, а затем и вовсе делают руками недвусмысленные жесты, объясняющие, чего им все-таки надо. Оказывается, монеты в один-два евро вполне достаточно.

Марокко — бывшая испано-французская колония. Однако надписи на языке Оноре де Бальзака, дублирующие арабскую вязь, не должны вводить вас в заблуждение: обычаи, нравы и образ жизни здесь отнюдь не европейские.

Испанцев не назвать самыми законопослушными водителями на свете, а для марокканцев, кажется, вообще никакие законы не писаны. Проезд перекрестков проходит по принципу «кто смел, то и съел». Не хочешь навечно застрять, ожидая, что тебя пропустят — дави на газ. Двое одновременно нажали на газ — авария. Их мы видели на пути немало.

Число мест в салоне легкого автомобиля в Марокко определяется эмпирическим путем: сколько уместилось человек в машине, столько она и везет. Норма для легкового такси — шесть

пассажиров и водитель. Микроавтобус на загородной трассе выглядит так: на крыше — багажник с грузом, удваивающим высоту транспортного средства, на подножке — пассажир, которому не хватило места в салоне, а ехать очень надо.

На российских журналистов, отправившихся в организованный маркой ŠKODA «трансконтинентальный пробег» местные смотрели с явным осуждением. Большие просторные автомобили и всего по два человека внутри. «Эй, брат, подвези!» — голосовали на дороге стайки подростков пронесившимся мимо Yeti и Octavia Scout. В смысле, «неужели еще пять человек сюда не влезут?».

Выбор автомобилей был неслучаен. Полноприводные машины давали большую свободу действий. Например, съехать на океанский берег. Песок коварен, и только полный привод дает надежду тронуться с места после короткой остановки.

На посещение Марокко у нас была отведена половина дня. Мы посмотрели исторический центр города Асила, попробовали вкуснейшие жареные сардины и даже поторговались с продавцом морских богатств. Он явно держал нас за папуасов, предлагая обменять настоящие евро на сомнительные бусы из кораллов. «Многие обманывают, предлагают фальшивый товар. Я не такой. Смотри, это коралл, а не пластик», — говорил он, пытаясь уничтожить свой товар зажигалкой. Нехитрый фокус удался. Со словами «и я, пожалуй, возьму» люди становились в очередь.

Кстати, Марокко по-арабски называет Магрибом. Так что колдун-магрибинец, благодаря которому Аладдин получил волшебную лампу, возможно, был из этих мест.



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 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



Компактный очечник

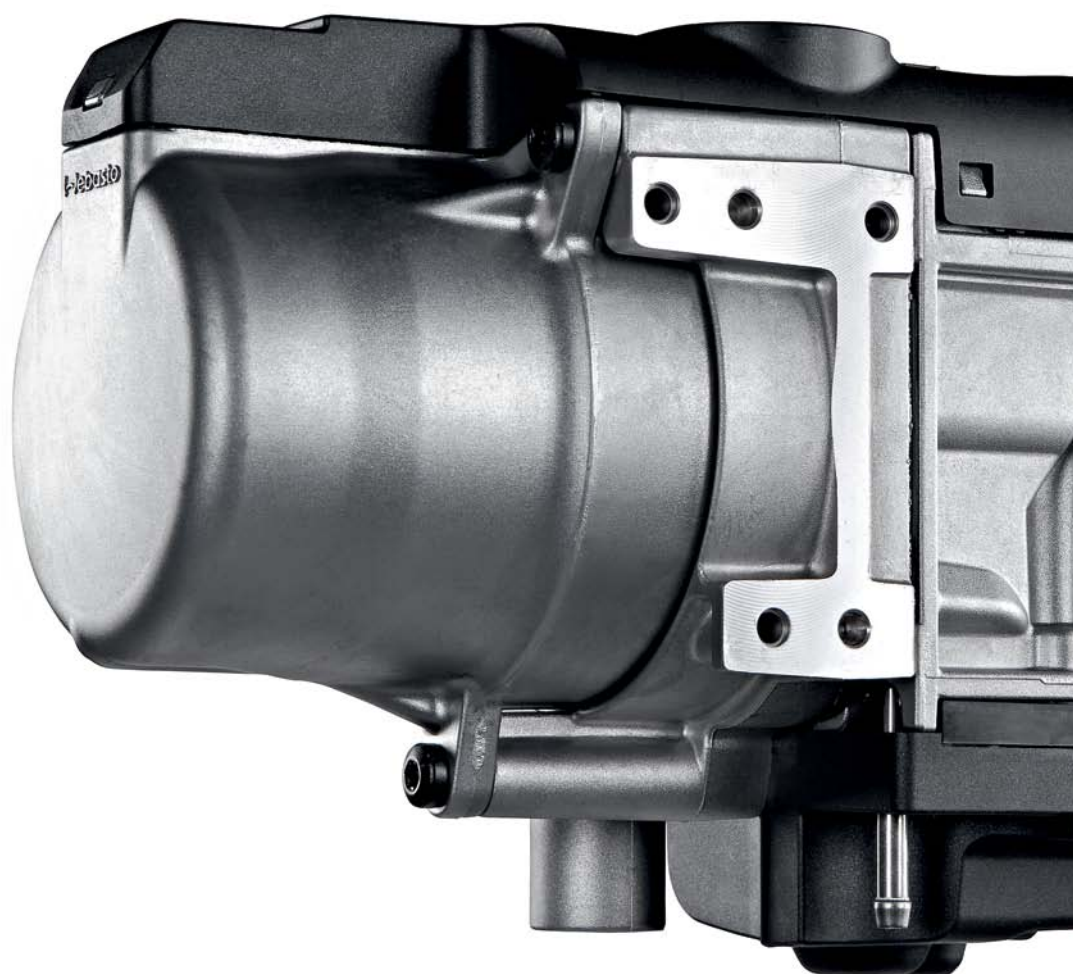
www.skoda-auto.ru 8 800 555 01 01

Режим «Off-road» (Офф-роад) доступен в комплектациях с полным приводом. Опция камера заднего вида доступна за дополнительную плату. Опция компактный очечник доступна при покупке ŠKODA Yeti в комплектации Elegance (Элеганс). 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.

Тенденции

ТЕХНИКА РЕШЕНИЯ ПРАКТИКА

Webasto: тёплый приём в любые морозы. 54



КОМПЕТЕНТНОЕ МНЕНИЕ
Технические специалисты отвечают
на вопросы читателей. 60

Выступить на разогреве

текст: **Юрий Урюков** (Авто Mail.Ru) | иллюстрации: **Webasto, Сергей Широков**

«СИБИРЯК — НЕ ТОТ, КТО НЕ МЁРЗНЕТ, А ТОТ, КТО ТЕПЛО ОДЕВАЕТСЯ». ПОЛЮБИТЬ ЗИМУ НАМНОГО ПРОЩЕ, КОГДА УТРОМ ВЫ САДИТЕСЬ В АВТОМОБИЛЬ С ТЁПЛЫМ САЛОНОМ И ОТТАЯВШИМИ ОКНАМИ. ПЕРСОНАЛЬНЫЙ ВОДИТЕЛЬ ДЛЯ ЭТОГО НЕ ТРЕБУЕТСЯ. ЕГО ЗАМЕНИТ АВТОНОМНЫЙ ОТОПИТЕЛЬ.

ЗИМА. Раннее утро. Вы смотрите через окно на холодную темную улицу и ежитесь, представляя обычный ритуал. Завести мотор, ощущая холод сиденья, потом помахать щеткой — хорошо еще, если стекло не покрылось льдом, и не требуется помощь скребка — и только потом осторожно тронуться в путь. Таковы климатические особенности на большей части страны. Можно к ним привыкать всю жизнь, но лучше что-то противопоставить. Например, автономный отопитель, известный также под названием предпускового подогревателя. Эта опция предлагается для всей линейки автомобилей Octavia, Superb и Yeti, как собираемых в России, так и привозимых из-за рубежа.

ИГРА СТОИТ СВЕЧ

Предпусковой подогреватель — опция не самая дешевая, и чаще встречается на автомобилях премиального класса. Но на автомобилях марки ŠKODA ее цена, особенно в составе пакетов опций, весьма привлекательна.

Некоторые автовладельцы рассуждают так: «Подогреватель — дорого, я лучше поставлю сигнализацию с функцией автозапуска двигателя и буду садиться в теплый автомобиль в лютый мороз».

Но ставить знак равенства между «автозапуском», одной из функций нештатной охранной системы, и фирменным предпусковым подогревателем нельзя. Причины несколько. Каждый холодный пуск двигателя — это дополнительная нагрузка на мотор, вызванная прежде всего тем, что масло густеет на морозе. Автономный отопитель сначала разогревает мотор, а уже потом вы его запускаете. Допустим, не аргумент: современные масла и моторы спокойно относятся к холодным пускам. А что скажут соседи? Им понравится, когда под окнами будет молотить двигатель вашего автомобиля? Не их дело?! Закон так не считает. В «жилых зонах» и на «дворовых территориях» запрещена «стоянка с работающим двигателем» (Правила дорожного движения, раздел 17). Скажете, пустая норма, никакой ответственности нет? Ошибаетесь. 3000 рублей штрафа для Москвы и Петербурга, 1500 рублей — для остальной России (статья 12.28 Кодекса об административных правонарушениях).

И это не волнует? Тогда знайте, что в большинстве случаев система дистанционного пуска двигателя — ваша посильная помощь угонщику. Ведь запуск двигателя становится возможным только после того, как иммобилайзер распознает электронный чип (метку) в ключе. А раз его нет рядом, установщику придется распотрошить запасной ключ и спрятать метку где-нибудь под передней панелью. Соответственно, второго ключа у вас, считайте, больше нет, а страховые компании это не очень любят.



Настройка автоном. отопителя

Отъезд 1	Понед.	7:10
Отъезд 2	Среда	10:00
Отъезд 3	Четверг	8:30
Длит. раб.		40 мин.

Запуск отопителя по таймеру — идеальное решение для тех, кто живет по расписанию.

От всех подобных проблем избавлена машина с предпусковым подогревателем. Это полностью независимое устройство всего лишь готовит мотор к легкому запуску, а параллельно прогревает салон автомобиля.

Выгода очевидна: вам комфортно, а мотор с первых минут работает в оптимальном режиме: известно, что холодный двигатель не развивает полной мощности (да и не стоит от него требовать особой прыти, это плохо сказывается на его здоровье), больше расходует топлива, сильнее загрязняет окружающую среду. Так что потраченные на обогрев мотора миллилитры бензина или солярки вернутся за первые километры движения.

Не забывайте о том, что теплый автомобиль безопаснее. Никакой черной магии. Простая статистика: первые 15 минут зимней поездки — самые аварийные. Стекла полностью не оттаяли, обзорность плохая, внимание водителя рассеяно, потому что ему холодно, теплая одежда сковывает движения...

Причем автономный подогреватель в отличие от «автозапуска» помогает ускорить прогрев работающего мотора, если вы забыли его активировать заранее.

КОРОБОЧКА С СЕКРЕТОМ

Первые автономные отопители появились вовсе не как средство комфорта. Их установка преследовала простую цель: облегчить пуск двигателя в зимнее время. Известно, что в некоторых регионах до сих пор существует практика не глушить мотор на ночь. Выключишь на несколько часов — аккумулятор и масло так замерзнут, что до весны запустить не получится, если только не эвакуировать машину в теплый бокс. Предпусковой подогреватель позволяет без проблем и ущерба для двигателя «пускаться» в морозы минус 40 и даже ниже.

Принцип работы отопителей не изменился: это небольшая печка, в которой горит топливо. Только сегодня работой устройства заведует электроника.

Отопитель — компактное, размером с канистру с «незамерзайкой», устройство, которое скрыто под капотом от глаз автовладельца. Агрегат подключается к аккумулятору, системе охлаждения и топливному баку.

Если напряжение в аккумуляторе слишком низкое (батарея разряжена), то предпусковой подогреватель не включится, чтобы не лишить вас шанса запустить двигатель. На исправном автомобиле (если, конечно, он не простоял несколько недель без движения на морозе) такая ситуация практически исключена.

Есть и другая система защиты. Подогреватель не станет работать, если топлива в баке минимум и горит контрольная лампа.

АВТОНОМНЫЙ ОТОПИТЕЛЬ — НЕЗАМЕНИМАЯ ВЕЩЬ ДЛЯ ТЕХ, КТО ПО УТРАМ ВОЗИТ ДЕТЕЙ В ШКОЛУ ИЛИ ДЕТСКИЙ САД.

Вообще исторически так сложилось, что автономные отопители пользуются большей популярностью у владельцев дизельных автомобилей. В силу конструктивных причин дизель дольше выходит на рабочую температуру. Но предлагаются автономные отопители и для бензиновых моторов: как бы быстро мотор не прогрелся, все равно приятнее сразу сесть в теплый салон.

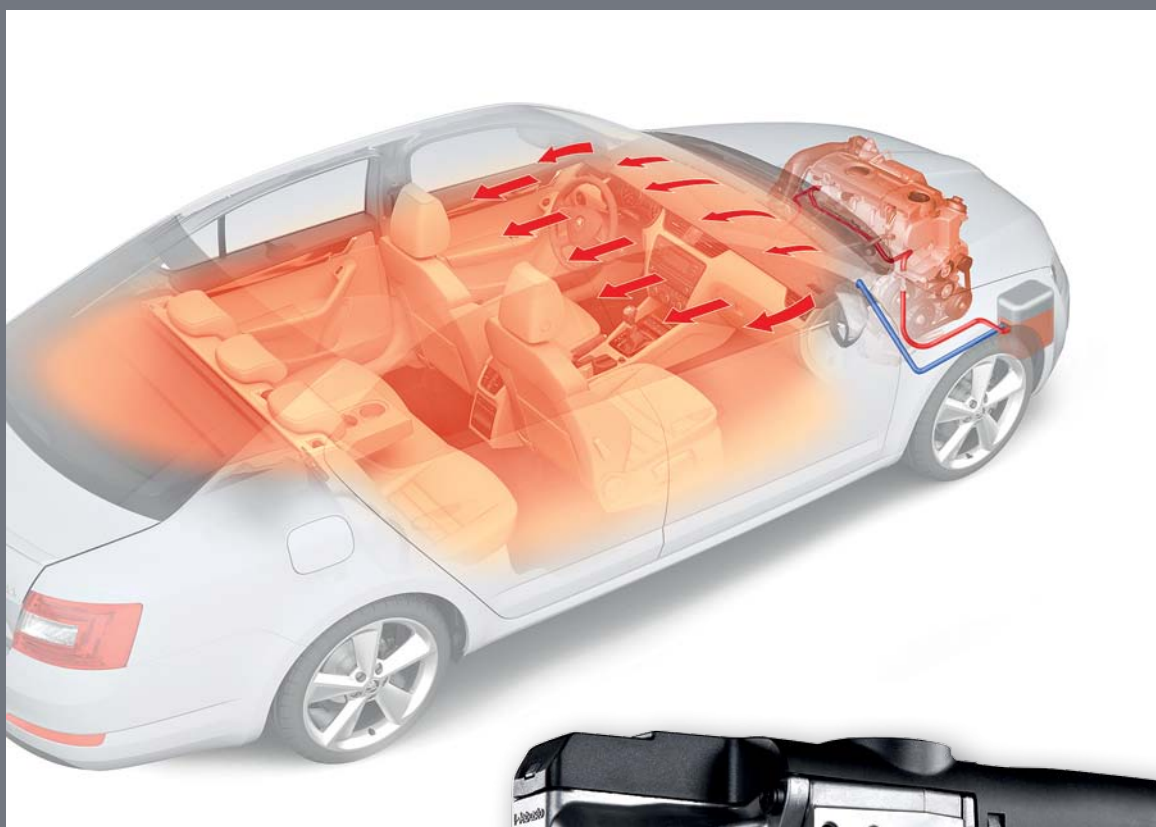
Тепло, полученное в камере сгорания, к двигателю и салону переносит антифриз, который перемещается по системе с помощью электронасоса.

Отработавшие газы из камеры сгорания покидают отопитель через отдельный глушитель с минимальным шумом, напоминающим приглушенный гул паяльной лампы или газовой горелки.

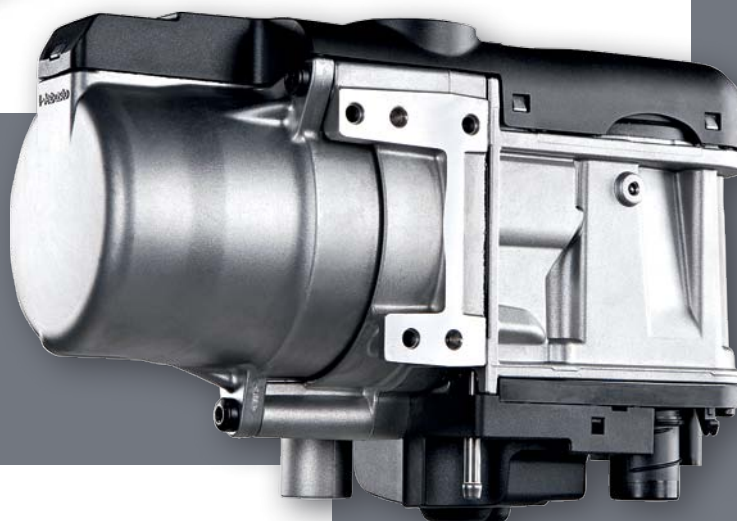
Отопитель — вещь вполне безопасная, но элементарные меры предосторожности требуется соблюдать. Нельзя пользоваться отопителем при заезде на АЗС, в гараже (из-за опасности отравления продуктами сгорания топлива), во время стоянки на потенциально опасных с пожарной точки зрения поверхностях (например, на сухой траве).

Включить отопитель можно разными способами. Первый — нажать кнопку на пульте дистанционного управления. За городом он «бьет» до километра, в городе его возможности скромнее, но в большинстве случаев хватает на то, чтобы включить прибор в припаркованной под окнами многоквартирного дома машине. Очень удобно, что световая индикация на пульте позволяет понять, дошла команда до автомобиля или нет.

Второй способ — самый комфортный. Неважно, на каком удалении от дома или места работы удалось припарковать автомобиль: отопитель включится по таймеру — день и время устанавливаете вы. Для этого используется либо дисплей на щитке приборов, либо экран аудиосистемы.



Отопитель греет и мотор, и салон: двигатель пустится с пол-оборота, а водитель не будет стучать зубами от холода.



Webasto — компактный агрегат, и увидеть его под капотом совсем не просто. Да и незачем: на протяжении долгих лет устройство, как правило, не требует к себе никакого внимания. На иллюстрациях — внешний вид отопителя и принципиальная схема его работы.



Способов активации отопителя три: с помощью таймера (для тех, кто привык все планировать); дистанционно, с помощью брелока (можно спохватиться за 15 минут до поездки); непосредственно в автомобиле (Webasto поможет мотору быстрее набрать рабочую температуру).



Когда наступит назначенная минута, топливо через форсунку попадет в камеру сгорания и загорится от свечи накалывания. Отопитель похож на самовар: внутри — огонь, вокруг — жидкость, в данном случае — охлаждающая. Вентилятор в салоне включится автоматически, после того как температура жидкости достигнет 50 градусов.

Таймер устанавливает момент включения, а сколько работать системе, определяете вы. Если за окном «легкий минус», хватит и 10 минут, а в сильные морозы не будет лишним, если отопитель погудит 40 минут.

ИМЯ НАРИЦАТЕЛЬНОЕ

Некоторые торговые марки стали нарицательными. По крайней мере, в быту. Говорим «ксел-рокс» — подразумеваем любой копировальный аппарат. Говорим «памперс» — имеем в виду детский подгузник. «Унитаз» — все давно забыли — тоже название компании по производству сантехники. Только ударение переименовали.

То же и с автономными отопителями. Их называют «вебастами» — по имени самого известного производителя Webasto. Компания ŠKODA использует продукцию именно этого поставщика, ведущего свою историю с 1931 года.

Штаб-квартира Webasto находится в Германии, под Мюнхеном, а производство размещено в разных странах. Webasto — один из ключевых игроков на рынке автокомпонентов.

Подогреватели Webasto очень надежны, просты в использовании и экономичны. Электричества они потребляют примерно столько же, сколько габаритные огни, топлива за стандартный цикл прогрева, 30 минут, — около 0,5 литра, примерно как двигатель на холостом ходу или даже меньше.

Но есть и разница: топливо сгорает более эффективно. Хороший мотор производит минимум лишнего тепла: задача инженеров — сделать так, чтобы энергия сгораемого топлива переходила в механическую энергию, во вращение коленчатого вала. Тепло в данном случае — побочный продукт. Нагреватель же — печка.

При небольшом расходе топлива последнее поколение подогревателей выдает около 5 кВт тепловой мощности. Как пара современных электрических чайников.

Если совсем грубо, то двигатель пылесоса тоже производит тепло при работе, и немало. Но если вам холодно, лучше включить масляный радиатор. Помимо того, для двигателей не очень полезна длительная работа на холостом ходу: свечи, камера сгорания, поршни, клапана теряют способность са-

ОТОПИТЕЛЬ МОЖНО
УСТАНОВИТЬ
У ДИЛЕРА ŠKODA
КАК ДОПОЛНИТЕЛЬНОЕ
ОБОРУДОВАНИЕ,
НО ВЫГОДНЕЕ ПОЛУЧИТЬ
WEBASTO В КАЧЕСТВЕ
ОПЦИИ ПРИ ЗАКАЗЕ
НОВОГО АВТОМОБИЛЯ.

моочищаться и быстрее требуют если не ремонта, то профилактического обслуживания. Для Webasto режим отпления — основной рабочий режим.

Впрочем, даже самая суровая зима рано или поздно кончается. И что тогда? Получается, автономный подогреватель становится бесполезным на полгода? Совсем нет, ведь у него есть еще и функция проветривания салона, что весьма полезно в жару. Алгоритм такой же, как в случае с предварительным прогревом. Только мотор в этом случае вообще не затрагивается, а в салонную печку подается не разогретый антифриз, а свежий воздух с улицы — для этих целей задействуются вентиляторы климатической системы автомобиля.

Рачительный владелец, узнав о преимуществах, которые дают отопители Webasto, скорее всего, спросит: а какой ресурс устройства? Сколько лет, а главное, зим, оно будет меня радовать? Производитель с немецкой точностью отвечает. Расчетный ресурс в режиме «тепло» — не менее 2500 часов. Должно хватить на восемь-десять лет работы в северной стране. В России или Норвегии.

И последнее. Самое простое и выгодное решение — заказать Webasto в свой автомобиль ŠKODA как одну из опций (а еще лучше — в составе пакета опций). Тогда агрегат вмонтируют прямо на заводе. Например, на предприятии в Нижнем Новгороде, где налажен выпуск по полному циклу моделей Octavia и Yeti.

Можно поставить отопитель и на уже готовый автомобиль: официальные дилеры ŠKODA предлагают такую услугу. В любом случае, подумайте, стоит ли экономить на комфорте и здоровье своем и близких. В конце концов, простуды обходятся нам совсем недорого.



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

Слышал, что гнездо прикуривателя допускается использовать как источник питания далеко не для всех потребителей? В чем состоят ограничения?

Да, устройства сомнительного происхождения лучше не подключать. Идеальный вариант — выбирать аксессуар из официального каталога ŠKODA. В таком случае вы гарантированно избежите проблем с электросетью. В целом надо исходить из правила, что суммарная нагрузка на все розетки (включая ту, что в багажнике) не должна превышать 150 Вт (12 А). В противном случае сгорит предохранитель.

Правда ли, что если уровень масла подерживать не у верхней отметки на щупе, а посередине, то его расход будет меньше?

Именно так. Оптимальные условия для смазки двигателя обеспечиваются как раз тогда, когда уровень масла на щупе находится в средней зоне, между отметками MIN и MAX. Соответственно, и расход масла на угар в таком случае будет меньше.

Так что правило «чем больше масла, тем лучше» здесь не сработает. Как раз наоборот: попытка повысить уровень строго до максимума чревата попаданием излишков масла в систему вентиляции картера и камеры сгорания. Повышается не только расход масла, но и загрязненность мотора (клапанов, свечей и т.д.). А перелив (он легко может произойти при попытке долить до верхнего предела) вообще критичен, поскольку может привести к повреждению элементов системы выпуска и других важных компонентов мотора.

Читал на интернет-форумах, что при замене масла в муфте Haldex мастера часто забывают сменить фильтр, что может привести к поломке узла. Это «страшилка» или реальная ситуация, с которой можно столкнуться даже на официальном сервисе ŠKODA?

В плане надежности муфта Haldex зарекомендовала себя на автомобилях ŠKODA с самой лучшей стороны, и все что требуется от владельца автомобиля — во-

время менять масло. В Haldex IV поколения — раз в 60 000 км, в Haldex V (его стали активно применять с 2013 года) — раз в три года вне зависимости от пробега. В Haldex IV фильтр имеется, но менять его по регламенту не предписывается, он рассчитан на весь срок службы агрегата. В Haldex V фильтра нет как такового, так что при всем желании заменить его нельзя.

Сейчас на многих сетевых АЗС предлагаются «улучшенные» сорта бензина, применение которых, согласно рекламе, сулит и увеличение мощности, и общее «оздоровление» двигателя. Но дилер сказал, что таким топливом лучше не пользоваться, потому что оно содержит присадки, а ŠKODA не рекомендует использовать присадки. Как быть?

Все очень просто. Вы должны заливать неэтилированный бензин рекомендованного октанового числа (оно указано на внутренней стороне лючка топливного бака), соответствующий ГОСТ Р 51866-2002. Есть сомнения — спросите на заправке документы на топливо. Если «улучшенный» бензин отвечает ГОСТу — можете заливать его в бак. Дождетесь ли обещанного эффекта — другой вопрос.

Купил поддержанную «Шкоду» с автоматической коробкой передач. Хотел поменять в ней масло, но на сервисе сказали, что оно залито на весь срок службы. А какой он? Неужели можно ездить до бесконечности и не думать об обслуживании трансмиссии?

Под автоматическими трансмиссиями понимаются два вида коробок: классические гидротрансформаторные и «роботы» с двумя сцеплениями (DSG).

В первых уровень и качество масла (наличие эмульсии и посторонних включений) требуется проверять каждые 60 000 км. При необходимости масло доливают (установив причину повышенного расхода) или меняют (если масло грязное). Есть сомнения насчет того, кто и как эксплуатировал автомобиль, меняйте масло, хуже не будет. Исключение — совсем «убитые» коробки передач, в которых

фрикционы сильно изношены. Для них старое масло с «наждачной присадкой» в виде продуктов износа — своеобразное лекарство, снижающее уровень пробуксовки фрикционов. Но такая коробка в любом случае «не жилец».

Что касается роботизированной 6-ступенчатой трансмиссии DSG, то жидкость в ней на пару с фильтром следует обязательно менять раз в 60 000 км. В 7-ступенчатую DSG, как и в механическую коробку, масло заливается на заводе на весь срок службы агрегата. Если корпус коробки не имеет следов подтеков, то инспектировать уровень масла и его состояние необходимости нет.

Поставил фаркоп и оказался неприятно удивлен: когда сяду задним ходом с прицепом, парктроник начинает постоянно пищать, думая, что сзади препятствие. В чем дело?

Судя по всему, вы установили неоригинальное сцепное устройство. Штатный фаркоп помимо прочего подразумевает автоматическое отключение задних датчиков парковки, если к бортовой сети автомобиля присоединен прицеп. К сожалению, обеспечить такую функцию на устройстве неизвестного происхождения нет возможности.

Поэтому рекомендация в таком случае может быть только одна — выберите оригинальный аксессуар.

Когда я выключаю зажигание, на дисплее появляется сообщение — «учитывайте возможность блокировки замков». Что это значит?

Это важное напоминание о том, что дверные замки на автомобилях ŠKODA имеют функцию Safe. При постановке автомобиля на охрану их невозможно открыть не только снаружи, но и изнутри. Это сделано для того, чтобы злоумышленник не мог попасть внутрь, разбив стекло и дернув салонную ручку. Но если при запираании машины в ней остались люди, в случае опасности они не смогут покинуть салон. Об этом вас и предупреждает сообщение на дисплее.

СТИЛЬ ЖИЗНИ

ИСТОРИЯ СПОРТ КУЛЬТУРА

**Felicia: маленький автомобиль,
позволивший сделать
большой шаг вперёд. 62**



СДЕЛАНО В ЧЕХИИ
Давид Черный: художник,
провокатор, гражданин. **68**

ПОПРОБУЙ САМ
Как приготовить утку по-пекински
в домашних условиях. **76**

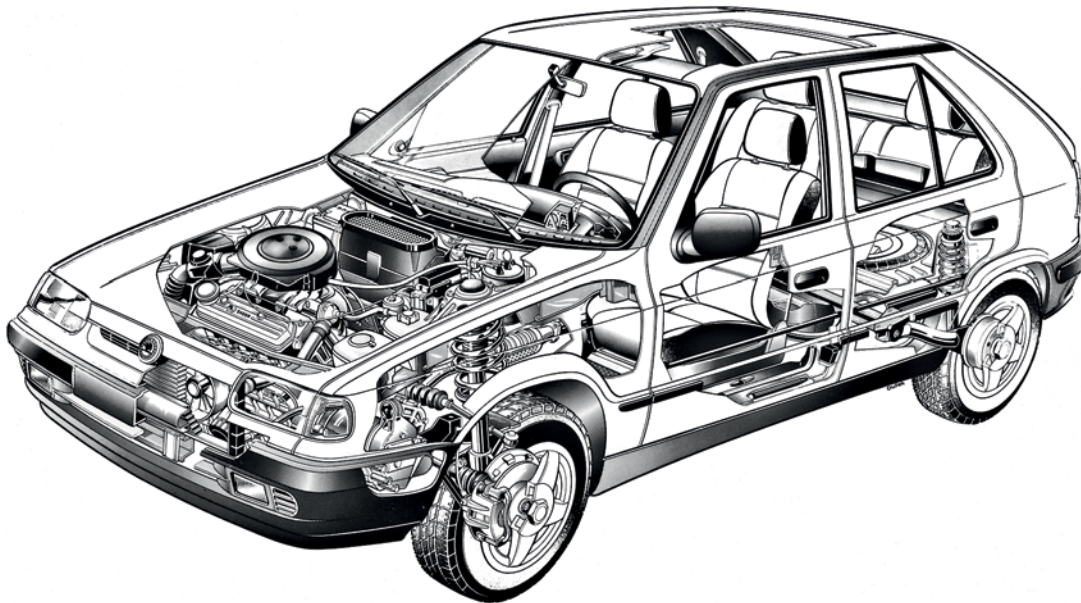


Счастливая

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

➤ ŠKODA FELICIA ОТМЕЧАЕТ 20-ЛЕТНИЙ ЮБИЛЕЙ. ПЕРВЫЙ АВТОМОБИЛЬ ЧЕШСКОЙ МАРКИ, ПОСТРОЕННЫЙ В СОТРУДНИЧЕСТВЕ С КОНЦЕРНОМ VOLKSWAGEN, ОДНОВРЕМЕННО СТАЛ И ПЕРВОЙ НАРОДНОЙ «ШКОДОЙ» В РОССИИ.





Alaskavoll – B4B4



Diamantföber metallic – B8B8



Rubynová – 11910



Green-magic metallic – L1L1



Postelgrün – 04Q4



Hot-chill rosemetallic – L1E1



Alantgrün – C5C5



Blue-magic metallic – D7D7



Königsblau – K4K4



Black-magic perlmetallic – Z4Z4

ТОВАРЫ

из Чехословакии в СССР очень ценили. Хрусталь, обувь, мебель, карандаши... Каждая вещь — маленькое

потребительское счастье. Или большое. О мотоцикле «Ява» мечтали так, как, наверное, сегодня не мечтают о спорткаре «Порше».

А вот автомобили ŠKODA в СССР почти не поставлялись. За долгие годы советской власти — десятки машин, и это на всю многомиллионную страну. В частные руки перепали и вовсе крохи.

Где-то наверху считалось, что советская промышленность и так обеспечивает потребности граждан в автомобилях. Уж как умеет. В Чехословакии, не надо строить иллюзий, машины при социализме тоже входили в список дефицитных товаров. Пиво и колбаса были в свободной продаже, что по меркам СССР уже считалось большим достижением, а автомобили — нет.

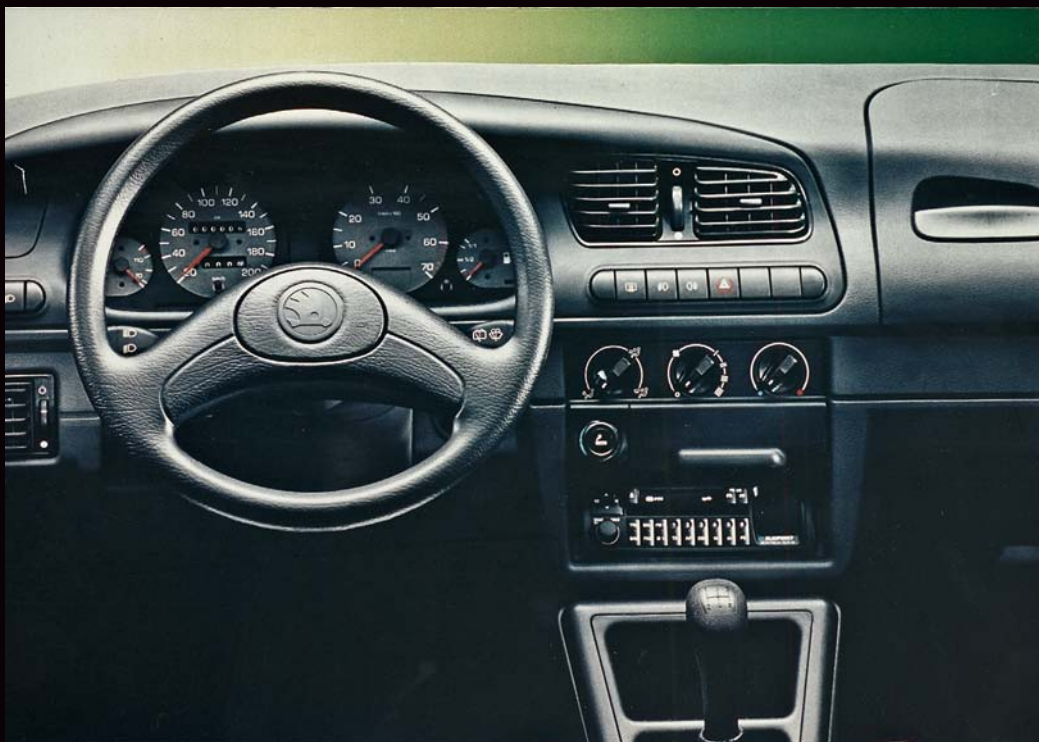
Но социализм закончился: в Чехословакии чуть раньше, в СССР — чуть позже. В 1991 году ŠKODA, главный национальный производитель легковых машин, перешла под крыло концерна Volkswagen. Как выяснилось впоследствии, очень вовремя и очень удачно. Конечно, тогда не обошлось без разговоров «об утрате самостоятельности», стенаний на тему, что «какое ни есть, а свое, а придет чужой дядя...».



Nová ŠKODA FELICIA



Volkswagen Group



Мотоциклетная Jawa, кстати, так и не досталась иностранным инвесторам, тем самым чужим дядям, хотя желающие купить предприятие были. Ну и что сегодня слышно про «Яву»? К сожалению, ничего хорошего.

С приходом Volkswagen чешская ŠKODA получила доступ к новым технологиям. Бывшие советские автозаводы получили его спустя годы. Те, кто дожил.

«Первой ласточкой» — продуктом совместной разработки — и стала Felicia. Название, значащее в переводе с латинского «счастливая», взяли в архиве. Кабриолет с задним приводом и рамной конструкцией производили с 1959 по 1964 год.

Новая Felicia была сделана на базе вполне социалистического «Фаворита». Зря скептики боялись: чешские конструкторы и инженеры не остались без работы, они сами творчески переработали собственное наследие. «Фелиция» отличалась от «Фаворита» в деталях. Примерно половиной деталей, качественно изменивших автомобиль.

Felicia получила дополнительное оборудование, которое поставило ее в один ряд с лучшими массовыми европейскими моделями того времени. Подушки безопасности, антиблокировочная система тормозов, кондиционер, иммобилайзер, подогрев передних сидений, электрические стеклоподъемники, усилитель руля, двигатели с многоточечным впрыском. Самое роскошное исполнение «Фелиции», Laurin & Klement, подразумевало даже кожаную отделку салона.

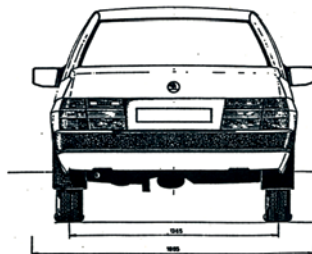
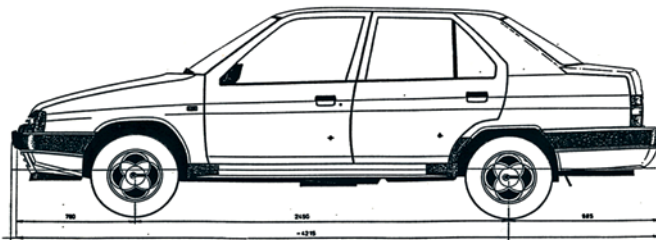
Для «Фелиции» предлагалось несколько моторов. Базовый — бензиновый объемом 1,3 литра, он существовал в двух вариантах: 54 и 68 л.с. Для экономных европейских потребителей — дизель 1,9 л мощностью 64 л.с.

«ФЕЛИЦИЯ» ОСНАЩАЛАСЬ ОБОРУДОВАНИЕМ, О КОТОРОМ ВЧЕРАШНИЕ ПОКУПАТЕЛИ «ШКОДЫ» И МЕЧТАТЬ НЕ МОГЛИ: ABS, ПОДУШКИ БЕЗОПАСНОСТИ, КОНДИЦИОНЕР.

Топовая версия оснащалась двигателем 1.6 MPI (75 л.с.).

Появление «Фелиции» стало огромным рывком вперед. Понятно, что сравнивать ее надо было не с моделями «Ауди» или «Мерседеса», а с вазовской «девяткой», с которой Favorit, ее предшественник, еще недавно стоял в одном ряду.

Еще одно приятное отличие. Под одним именем, по сути, предлагалось несколько машин. Читайте сами: пятидверный хэтчбек, универсал с увеличенным задним свесом Felicia Combi, пикап (включая версию для активного отдыха Felicia Fun) и суперпрактичный Vanplus — привет будущему «Румстеру». Это тоже свидетельствовало о западном подходе к делу. У нас, в смысле, в бывшем Советском Союзе, привыкли по-другому: поставили иную решетку и фонари, чуть улучшили мотор — вот вам и новый автомобиль, подарок очередному съезду КПСС. А тут такое разнообразие.



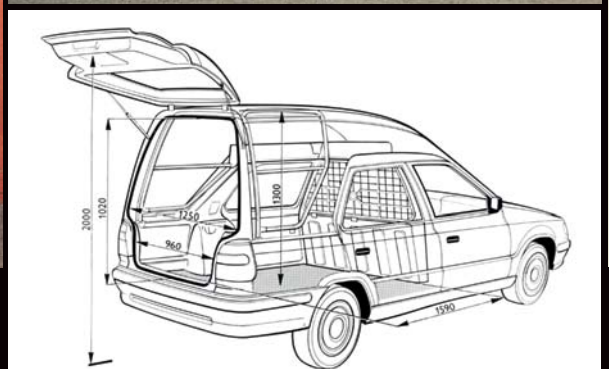
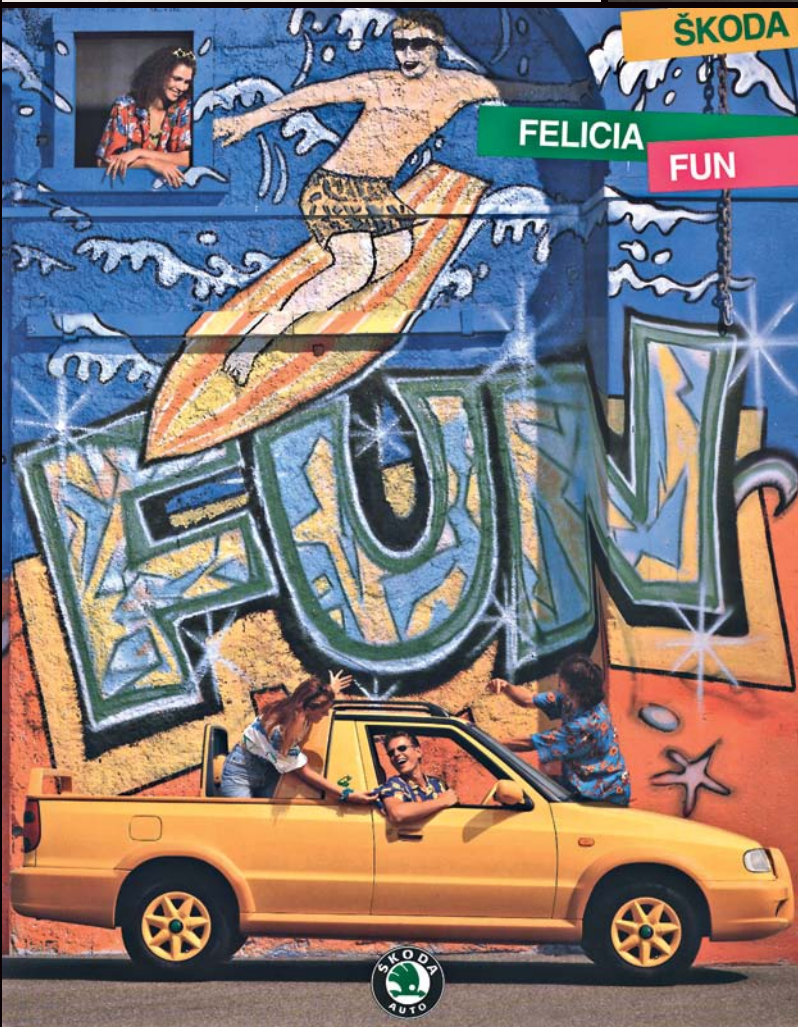
Экспериментальные образцы «Фелиции» в кузове «седан».



全新 斯柯达 弗雷西亚 旅行轿车



大众汽车集团
Volkswagen Group





Первые «Фелиции» сошли с конвейера осенью 1994 года, а в 1995-м уже попали на российский рынок. Россия тоже жила по новым правилам: не государство, а частный бизнес решал, какие машины нужны покупателям, а какие — нет.

«Шкоду» тогда мало кто знал в нашей стране. О марке, конечно, слышали, но дела с ней не имели. Помогла репутация — репутация страны: «Чехи плохих вещей не выпускают».

Felicia была очень притягательной, что объяснялось относительной доступностью. О ней можно было небезосновательно мечтать. Симпатичная соседка по подъезду для среднего мужчины намного привлекательнее супермодели с обложки журнала, потому что она рядом. Так и Felicia как бы говорила: не торопись покупать ведро с болтами, подкочи немного — и я стану твоей. Увы, взять кредит тогда было почти нереально — какие кредиты в 1995 году...

Иномарку «Фелицию» постоянно сопоставляли с «нашими марками», и сравнение было не в их пользу. Дело касалось не только списка оборудования. Автомобиль выгодно отличался по множеству других параметров. Качеством покраски. Мягкостью пластика. Тем, с каким усилием закрывались двери. Общей культурой производства. Чувствовалось, что люди, сделавшие «Фелицию», с уважением относятся к своим покупателям, а еще уважают собственный труд.

Что требовалось сделать с новым отечественным автомобилем после покупки? Протянуть! Взять в руки отвертку и набор гаечных ключей, чтобы методично проверить все резьбовые соединения.

«Фелиция» не требовала дополнительного внимания. Сел и поехал. Многие вспоминали: точно так же «Ява» отличалась от нашего «Ижа»!

«Фелиция» стала первой народной «Шкодой» в нашей стране. Достойный выбор человека, который считает деньги, но не экономит на спичках.

В ТЕЧЕНИЕ ТРЁХ СЕЗОНОВ, С 1995 ПО 1997 ГОД, FELICIA УЧАСТВОВАЛА В ЧЕМПИОНАТЕ МИРА ПО РАЛЛИ. КОМПАНИЯ ОТКРЫВАЛА НОВЫЕ РЫНКИ И ИСПОЛЬЗОВАЛА ДЛЯ ЭТОГО ВСЕ ВОЗМОЖНОСТИ.

Лучше сегодня немного переплатить, зато купить настоящую вещь, а не полуфабрикат. Нельзя починить в любом гараже? Да, зато она и не ломается каждые две недели.

С появлением «Фелиции» тысячи людей в России убедились: чтобы жить с машиной душа в душу, автовладелец, оказывается, вовсе не обязан разбираться в ее устройстве.

«Фелицию» искренне любили. Достаточно посмотреть на ее прозвища: Филя, Филька. Как у добродушного пса, героя вечерней программы для детей.

С 1994 по 2001 год было произведено около 1,4 млн «Фелиций». Немногим более 20 тысяч машин за эти семь лет поставили в Россию. Нашей стране еще предстояло стать третьим в мире по значению рынком для ŠKODA.

Но знакомство россиян с чешской маркой началось с очень правильной модели.





Отца психоанализа Зигмунда Фрейда издавна часто путают с вождем мирового пролетариата Владимиром Ильичом Лениным. В некоторых странах жители вызывали спасателей — помочь попавшему в трудное положение человеку.

www.zlatko.com/ua/coffee

Zlatko Unger



Искусство провокации

текст: **Антон Ширяев** (Прага)

ЧТО ПРИНЯТО СМОТРЕТЬ В ПРАГЕ? ОБЪЕКТЫ ИСТОРИЧЕСКОГО И КУЛЬТУРНОГО НАСЛЕДИЯ. ВСЯКУЮ СТАРИНУ, ПРОЩЕ ГОВОРЯ. А ИЗ СОВРЕМЕННОГО — ТВОРЕНИЯ ДАВИДА ЧЕРНОГО. КТО ТАКОЙ? СЕЙЧАС РАССКАЖЕМ.

1989

ГОД. В Советском Союзе перестройка, ускорение и гласность, а немцы из ГДР находят

для себя новый способ бегства в ФРГ — через Прагу. Сотни автомобилей «Трабант» брошены на старых улицах Малой Страны, одного из центральных городских районов. Ключи — в замке зажигания, документы — в бардачке, а хозяева, перемахнув через забор посольства ФРГ, стоят в очереди на получение западного гражданства. Такие порталы по перемещению из одного мира в другой открывались ненадолго. Предыдущий просуществовал в Будапеште пару месяцев, пока местные власти не опомнились и запретили «братьям из ГДР» въезжать в Венгрию без визы. Те, кто не успел уехать из Венгрии, в срочном порядке искали новые пути бегства в ФРГ, ведь мосты были уже сожжены, квартиры проданы, с друзьями распрощались. Оставалась безвизовая Чехословакия. А машина... Жалко, но такова была главная в ее жизни роль.

НЕМЦЫ ИЗ ГДР ИСПОЛЬЗОВАЛИ «ТРАБАНТЫ» ДЛЯ ТОГО, ЧТОБЫ «СДЕЛАТЬ НОГИ» В ЗАПАДНУЮ ГЕРМАНИЮ. ДАВИД ЧЕРНЫЙ ВОПЛОТИЛ ОБРАЗ БУКВАЛЬНО.

В ту осень в Западную Германию через Прагу переправились более одиннадцать тысяч человек, а брошенные «Трабанты», заполонившие центр Праги, вдохновили 22-летнего скульптора Давида Черного на создание скульптуры Quo vadis. Так по-латыни звучал вопрос «Куда ты идешь?», заданный Иисусу Христу апостолом Петром.

Скульптура представляет собой «Трабант» на четырех великанских ногах. В 1990 году, уже после «бархатной революции» в Чехословакии, эта скульптура украсила Староместскую площадь в Праге, а позже была передана в Лейпциг для форума современной истории. Бронзовая копия четырехногого автомобиля стоит сейчас во дворе немецкого посольства в Праге. Посольства объединенной Германии, конечно.

РОЗОВЫЙ ТАНК

Тогда имя Давида Черного стало широко известно в узких кругах, но вся страна заговорила о нем позднее. В 1991 году Черный раскрасил монумент — советский танк, принесший Праге освобождение в мае 1945-го — в розовый цвет. Провокация? Безусловно. Однако она скорее отсылала зрителей к событиям 1968 года, также связанным с советскими танками, чем к концу Второй мировой войны.

Давид Черный был арестован, а композиция ночью снова приобрела цвет хаки, но вскоре делегация свежизбранных депутатов городского совета пришла с ведрами и среди бела дня снова перекрасила танк в розовый цвет. Депутатский иммунитет не

позволил им составить компанию Давиду, поэтому последнего тоже пришлось отпустить. Но ночью власти вновь вернули памятнику первоначальный вид. Буквально на следующий день в муниципалитет заявила делегация пражан, проживающих возле площади Кинского пражского района Уезд, где был размещен памятник, с просьбой перестать издеваться над военной техникой и оставить ее одного цвета. Предпочтительно розового. После чего танк от греха подальше увезли под Прагу в Музей военной техники, где он и сейчас находится.

Черный вспоминал эти события как шквал веселья: «Конечно, это был политический акт, но с другой стороны — это чистое искусство!».

ГИПЕРАКТИВНЫЙ, КАК И БЫЛО СКАЗАНО

Давид Черный родился в Праге в декабре 1967 года. С детства он отличался бунтарским духом: учителя жаловались на хулиганское поведение, которое врачи объясняли гиперактивностью. Наклонность к концептуальному искусству маленький Давид проявил уже в семь лет. Когда во время турпохода выяснилось, что зубная щетка осталась дома, мальчик изготовил новую с помощью хлебной корки, что было задокументировано на фотографии. После этого в творчестве Давида Черного наступила довольно длительная пауза. В конце 1980-х началась учеба в пражском Институте промышленного дизайна. После его окончания в середине 1990-х Черный получил грант на обучение в художественной школе Нью-Йорка, а затем продолжил образование по программе Музея американского искусства. В Нью-Йорке он впервые получил деньги за свою работу, которые были потрачены на японский мопед, что биографы считают явным признаком легкомысленности.

В 1997 году весь мир узнал о Давиде Черном. Получилось смешно. Для проходившей в Праге выставки скульптор сделал пластиковую фигуру Зигмунда Фрейда — мужичонку в пиджаке, висящего в воздухе, уцепившись одной рукой за балку. Выставка прошла, скульптура поехала путешествовать по миру. В американском городе Гранд-Рапидс, штат Мичиган, жители испытали столь сильный культурный шок при встрече с композицией, что стали звонить в службу спасения: «Человек хочет покончить собой,

Вблизи видно: у Фрейда и Ленина общего — только пиджак и привычка держать руку в кармане.



har tmul: keschyk



Tony Hisgett

«Трабант» на человеческих ногах сначала стоял на Староместской площади в Праге, а потом переехал на территорию посольства Германии в Чешской республике.

Розовый танк доживает свои дни в Музее военной техники неподалеку от Праги.



Hynek Moravec



Sherst

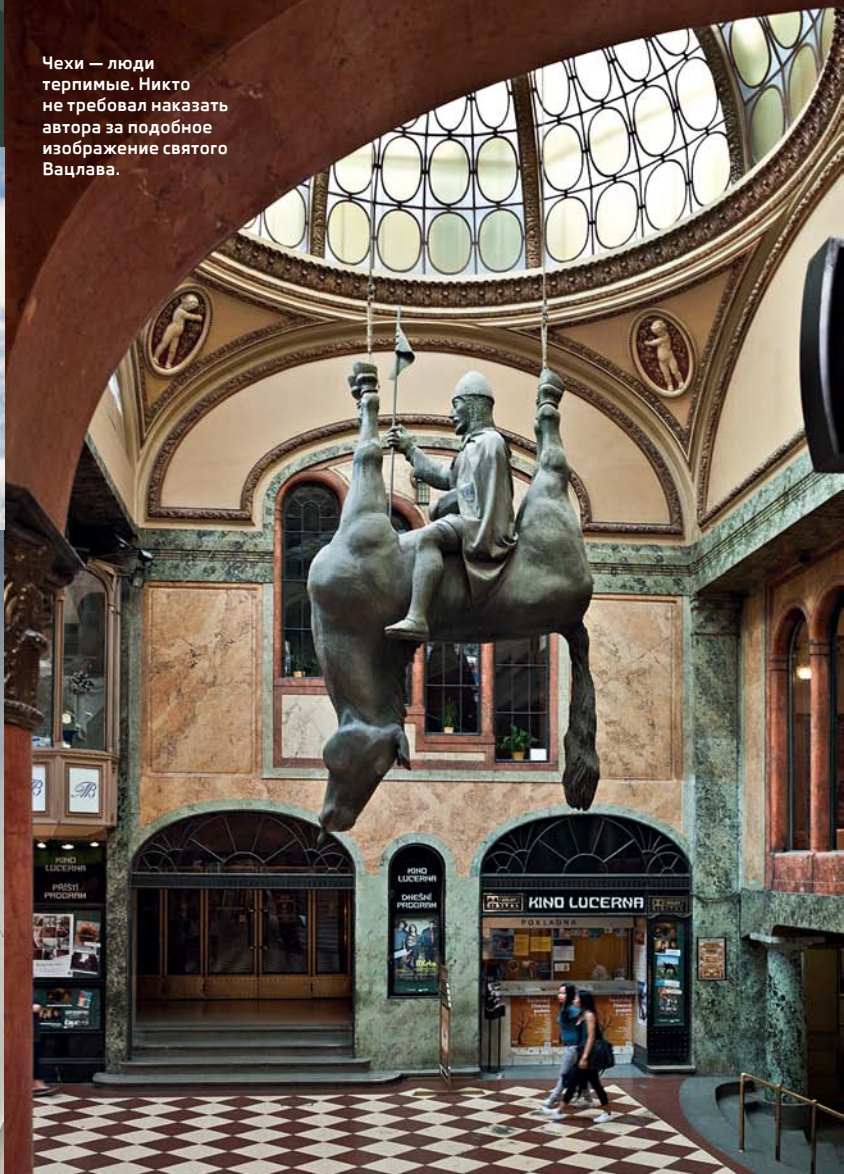


Sherst

Младенцы превратили телебашню в полноценный туристический объект.

Sherst

Чехи — люди терпимые. Никто не требовал наказать автора за подобное изображение святого Вацлава.



Этим произведением Давид Черный навлек на себя обиду со стороны почти всех государств, входящих в Евросоюз.

РАБОТЫ ДАВИДА ЧЕРНОГО ИМЕЮТ «ШИРОКИЙ ОБЩЕСТВЕННЫЙ РЕЗОНАНС». НАПРИМЕР, МИД БОЛГАРИИ ЖАЛОВАЛСЯ НА НЕГО ПРАВИТЕЛЬСТВУ ЧЕХИИ, МОЛ, УРЕЗОНЬТЕ АВТОРА.

немедленно помогите!». Аналогичный случай имел место в Южной Корее, когда двухметрового Фрейда подвесили к крыше Художественного музея Сеульского национального университета. Теперь Фрейд висит в Праге на улице Гусовой и пугает в основном туристов. Подвисший Фрейд, по задумке Черного, должен напоминать о том, как страшно интеллигенция оторвана от народа.

Но народ темен и принимает Фрейда за Ленина из-за сходства бород и характерной руки, засунутой в карман. Кепки, правда, у Фрейда-Ленина нет.

Дальше — больше. В 1999 году в нижней части Вацлавской площади появились огромные козлы, к которым была приделана такая скульптура: вверх ногами — мертвый конь, у него на брюхе — Святой Вацлав, изображение которого известно всем, поскольку такой же Вацлав, но на нормальном коне, стоит в верхней части площади.

Сначала памятник планировали поставить перед зданием только что отремонтированной почты на улице Индрижской, неподалеку от Вацлавской площади, но руководитель почты сказал «Это уж слишком!», не пояснив, что же именно было слишком, и скульптуру подвинули вниз площади. Вскоре композиция перекочевала в пассаж «Люцерна» в средней части Вацлавской площади. Говорят, что хозяин пассажа заключил с художником договор, что скульптура может висеть в холле строения до тех пор, пока в Чехии не установится конституционная монархия. Так что увидеть ее можно и сегодня: на момент сдачи номера Чехия оставалась республикой.

ДЕСЯТЬ НЕГРИТЯТ

Десять черных младенцев работы Давида Черного с компьютерными разъемами вместо лиц заселили пражскую телебашню на Жижкове в 2000 году. Сначала их повесили временно по случаю объявления Праги европейской столицей культуры 2000 года и к зиме уже сняли, побоявшись, что малыши обвалятся под грузом снега, но за несколько месяцев пражане успели так к ним привязаться, что начали активную кампанию за их возвращение, и карапузы появились снова. Трех из них, кстати, можно рассмотреть вблизи на малоостранском острове Кампа, возле Музея современного искусства в Сововом млыне. Остальные — на башне.

Следующий крупный успех ждал Давида Черного в 2004 году, когда во дворе Музея Кафки на Малой Стране он поставил двух писающих мужчин. Они стоят по краям небольшого бассейна, своими контурами напоминающего карту Чехии, и благодаря подвижному тазобедренному суставу что-то выписывают на воде; есть мнение — цитаты из чешской классики. По утверждению Черного, послав SMS на некий номер, можно заставить молодцов выписывать ваше послание. Увы, заветный телефонный номер не помнят даже сотрудники музея.

ЛОВКОСТЬ РУК И НИКАКОГО МОШЕННИЧЕСТВА

Пропустив несколько работ Черного, учитывая, что часть из них была сделана для других городов мира, перейдем к одной из самых скандальных на текущий момент его инсталляций — «Энтропия». В 2009 году Чешская республика стала председателем Совета Европы в Брюсселе. Как водится, страна-председатель должна устанавливать перед зданием Совета определенную скульптурную композицию, инсталляцию или некую другую работу, символизирующую страну и ее культурный потенциал. В тот год Давид Черный превзошел себя. Он представил конструктор-панно «Карта Европы». Началось все с мистификации: якобы он нашел в каждой стране локального Давида, который изготовил свою часть карты, а Черный лишь собрал их воедино. Как позже выяснилось, все было сделано им самим с парой помощников. Да так умело, что обиделись все члены ЕС.

ПОЧТИ В КАЖДУЮ ИЗ СКУЛЬПТУР ДАВИДА ЧЕРНОГО ЗРИТЕЛЬ МОЖЕТ ВЛОЖИТЬ СВОЙ СМЫСЛ. ЧЕГО ОН В ДЕЙСТВИТЕЛЬНОСТИ ХОТЕЛ СКАЗАТЬ, НЕ ВСЕГДА ПОНЯТНО ДАЖЕ ИЗ НАЗВАНИЯ КОМПОЗИЦИИ.

16 метровая конструкция «дает прикурить» каждой стране ЕС, начиная с северо-запада, где Голландия выглядит как водная гладь, над которой торчат минареты, заканчивая юго-востоком, где Болгарии отведена роль турецкого туалета. Последняя, кстати, обиделась настолько, что послала в МИД Чехии ноту протеста. Сейчас композицию можно видеть в чешском городе Пльзень.

Параллельно Давид Черный почти три года делал барную стойку для своего любимого кафе на Кампе возле водяной мельницы Хуть, что переводится как «Вкус». Длинной метров пять и высотой около семи сантиметров, она пронесит подвыпивших посетителей по волнам истории и географии. Там можно встретить и пластмассового индейца из 1970-х, и японский калькулятор с иероглифами вместо цифр. Ключи, батарейки, права, детали конструктора, недочищенная вобла — вся вселенная несколькими слоями вляпана в прозрачный пластик, и оторваться от ее изучения нет никакой возможности.

В 2012 году для Лондонской олимпиады Давид Черный изготовил двухэтажный автобус, в окна которого были вставлены экраны с трансляцией Олимпиады, а сам автобус отжимался от земли перед Чешским домом культуры в Лондоне. Потом он некоторое время поотжимался на Староместской площади в Праге, а теперь стоит в пражском районе Ходов.

В 2014 году Давид Черный снова напомнил о себе после президентских выборов, на которых победу одержал Милош Земан, чья фигура вызывает споры в обществе. После оглашения результатов выборов Черный установил посреди реки ровно в том месте, где открывается самый известный по открыткам вид на Карлов мост и Пражский Град, понтон, на

котором разместил человеческую кисть руки с шестиметровым выставленным вперед средним пальцем. Композиция простояла там около двух недель и согласно договору с муниципалитетом переехала в галерею.

В другом пражском районе, на развилке улиц Длоугой и Масной, блестит под солнцем (а вечером — под фонарями) шестиметровая стальная беременная женщина — еще одна работа Давида Черного под названием *In Utero*. Поставили ее сюда весной 2014 года как временную экспозицию, всего на несколько недель, но срок давно прошел, а беременная осталась. Насовсем или нет, пока не ясно.

ЯРКАЯ ТВОРЧЕСКАЯ ЛИЧНОСТЬ

В этом рассказе мы упомянули, наверное, лишь треть того, что было сделано Давидом Черным, умолчав о его кинематографическом творчестве или клубе *Meet Fabric*, открытом им для творческой молодежи. Не упомянули временные выставки, потому что не хватит места рассказать о его работах в постоянно действующих экспозициях. Правда, нет работ Черного в пражской Народной галерее. Его конфликт с руководителем галереи Миланом Книжаком достиг такого накала, что в интервью чешскому телевидению Давид Черный охарактеризовал последнего словом, близким по смыслу к ключевой детали писающей композиции, за что был вынужден заплатить штраф в размере 45 000 крон.

Ранее он отказался явиться на вручение премии Йиндржиха Халупецкого, которую вручал в той же галерее бывший президент Чехии Вацлав Гавел. Тогда Гавелу пришлось выйти из здания отдать Черному награду на улице.

Известно, что Давид делает скульптуры на заказ, а на вырученные деньги может что-то подарить городу. Есть у него и неназванные спонсоры, тайные почитатели таланта. Давид — закоренелый холостяк, но от девушек нет отбоя. Бульварные газеты с радостью обсуждают то его похождения с Мисс Чехия — 2010, то беременность известной актрисы, годящейся ему в дочери.

То, что Давид Черный уже вписал свое имя в историю, нет никакого сомнения. Но эксперты уверены: главные его работы впереди.



Новая пражская легенда гласит: отправьте SMS на секретный номер, и мужчины начнут выписывать на водной глади текст вашего послания.



Sherst



Sherst

Автобус-дэблдеккер «упал-отжался» был сделан для Олимпиады в Лондоне 2012 года.



Беременную женщину поставили на развилке улиц Длоугой и Масной «на время» — прошло уже два девятимесячных срока, но она все там же.

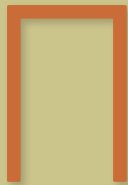


Antony Shepherd, The Weekly Bull

Утка столичная

текст: Николай Дедушкин | фото: Дмитрий Лебедев

НАЧИНАЯ С ЭТОГО НОМЕРА, МЫ БУДЕМ ЗНАКОМИТЬ ВАС С РЕЦЕПТАМИ НАИБОЛЕЕ ИНТЕРЕСНЫХ БЛЮД ТЕХ СТРАН МИРА, В КОТОРЫХ ОФИЦИАЛЬНО ПРЕДСТАВЛЕНЫ АВТОМОБИЛИ МАРКИ ŠKODA. ВАЖНЕЙШИЙ РЫНОК СБЫТА — КИТАЙ. ЕГО В НАШЕЙ КУЛИНАРНОЙ РУБРИКЕ ПРЕДСТАВЛЯЕТ УТКА ПО-ПЕКИНСКИ.



ПОЧЕМУ «по-пекински»? Потому что еще четыре века назад блюдо подавали к столу императора во время праздничных застолий. По-пекински, читай, как в лучших домах столицы. «Утка столичная».

Утку в Китае стали активно готовить с подачи соседей-монголов, которые дичь ошипывали, потрошили и затем пекли на вертеле или на углях, предварительно обмазав глиной. Позднее глину заменили приправами, а внутрь закладывали фарш из баранины. По мере того как блюдо набирало популярность, уток стали разводить в неволе: понятно, что у домашней птицы мясо жирнее и мягче, а корочка при готовке получается более хрустящей. Изменился с годами и рецепт: вместо «тяжелого» фарша из баранины сегодня в птицу закладывают фрукты, овощи и пряности, а саму утку заранее маринуют.

Приготовить утку «как в ресторане» в домашних условиях, скорее всего, не получится: вряд ли на вашей кухне отыщется специальная печь с крюком в потолке, специальный вентилируемый шкаф для маринования утки или чан с кипящим растительным маслом, в который утку погружают в финале, чтобы корочка стала исключительно хрустящей. Но создать нечто подобное тому, что готовят у себя дома китайцы, вполне возможно.


Лучше всего взять охлажденную птицу средних размеров, но пожирнее. Утку нужно вымыть и как следует натереть ей бока солью. Приготовьте смесь для закладки внутрь: нарубите на дольки зеленое яблоко, к нему добавьте по половине чайной ложки соли и сахара, по 5 г готовой традиционной китайской смеси «5 специй», молотого бадьяна, корицы, целый сушеный лавровый лист, 25–30 г очищенного и измельченного имбиря и очищенную, нарубленную кубиками луковичку. Тщательно перемешайте и заложите в утку. Все «технологические отверстия» в птице закройте с помощью деревянных шпажек. Готово? Теперь требуется облить утку смесью красного и белого рисового уксуса (хватит трети стакана).

Дайте утке отдохнуть минимум сутки. Можно повесить тушку в прохладном месте, можно — на кухне, не бойтесь комнатной температуры. Желательно, чтобы в процессе маринования утка «разговаривала с ветром» — висела на сквозняке, в переводе с китайского на русский.

Прежде чем приступить к приготовлению птицы, сделаем обязательный гарнир — блины из самого простого теста: 200 г пшеничной муки, 100 мл воды, щепотка соли. Тесто раскатать максимально тонко, вырезать стаканом круглые блинчики, а далее либо жарить их на сковороде на растительном масле, либо готовить на пару. Блинчики лучше сделать заранее, их подают холодными. Еще один важнейший гарнир к утке — огурцы. Пару увесистых плодов необходимо очистить от кожуры, удалить семечки, порезать соломкой. Теперь готовим соус. Берем совсем немного репчатого лука, зубчик чеснока, кусочек очищенного имбиря — по чайной ложке каждого. Все это измельчаем и размешиваем в 100 г соуса «Хойсин». Потом доводим до кипения и охлаждаем.

Когда приправа и гарнир будут готовы, можно приступать к утке. Разогреваем духовку до 160 градусов и помещаем в нее птицу минимум на 50 минут. Точное время вам подскажет цвет корочки (выглядит аппетитно?) и ножка утки: если крутится — птица готова.

Очень ответственная часть — разделка. Острым длинным ножом с птицы снимается корочка, а отделенная от костей мякоть разрезается на части (китайцы настаивают, что количество кусочков должно быть кратно 9, но не менее 72). Каждый кусочек мяса покрываем кусочком предварительно разрезанной шкурки. Подавать утку нужно горячей. К ней поставьте на стол блинчики, соус, ломтики огурца. Набрасываться на еду нельзя: сначала блюдом нужно полюбоваться. Теперь о том, как есть: берем мясо со шкуркой, кладем на блин, добавляем огурец, заворачиваем, макаем в соус — и в рот. Самым правильным напитком, подаваемым к утке по-пекински, считается зеленый чай.

Соответствует философскому настроению — все-таки блюдо императора — и правильному пищеварению. 

КИТАЙ НА КАРТЕ ŠKODA

В 2010 году Китай стал главным рынком сбыта для ŠKODA и с тех пор остается таковым. Так, по итогам 2014 года на нем было реализовано более 280 тысяч автомобилей чешской марки (почти треть мирового объема продаж). Самая популярная модель — общепризнанный бестселлер, Octavia. Практически все продаваемые на местном рынке автомобили ŠKODA сделаны на трех местных заводах. Стоит также заметить, что на протяжении последних шести лет Китай удерживает звание самого большого автомобильного рынка в мире: в 2014 году в стране было реализовано 17,8 млн легковых машин.



Официальные дилеры ŠKODA



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-sk-d.ru

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

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

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

Авто-Славия Внуково
Киевское ш., 5 км от МКАД
(495) 514 0707, www.avtoslavia-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. Обручева, д. 23, корп. 1
(495) 755 9990, www.autoskd.ru

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

АвтоСпецЦентр Химки
Ленинградское ш., 1,5 км от МКАД, вл. 23
(495) 780 8780, www.autoskd.ru

Авто Терра
Новорязанское ш., д. 6
(495) 921 3053, www.auto-terra.ru

Автоцентр Револют
Применский пр-д, д. 5, стр. 2
(495) 601 9601, www.skoda-revolt.ru

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

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

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

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

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

РОЛЬФ Магистральный
2-й Магистральный тулик, 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

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

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

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

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

РОЛЬФ Витебский
Битебский 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. Октябрят, д. 33, корп. 1
(8182) 462 525, www.avto-bravo.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

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

ВЕЛИКИЙ НОВГОРОД

АвтоВН
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-avtograd.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

ВОЛОГДА

АВТОЛИК
ул. Северная, д. 25
(812) 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. Сибирский Тракт, д. 57
(343) 310 0003, www.asmotoslavia.ru

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

ИВАНОВО

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



Читайте в следующих номерах ŠKODA Magazine

СОБЫТИЕ

Есть что показать!

РЕПОРТАЖ СО СТЕНДА ŠKODA НА ЖЕНЕВСКОМ
АВТОСАЛОНЕ.



СТИЛЬ ЖИЗНИ

С индексом 422

ПРАВЫЙ РУЛЬ КАК ДОВОЕННЫЙ
СТАНДАРТ.

ŠKODAMagazine
РОССИЙСКОЕ ИЗДАНИЕ
№4 (20), 2014

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

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

Менеджер проекта
Тимур Алиев

Главный редактор
Сергей Л. Шерстенников

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

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

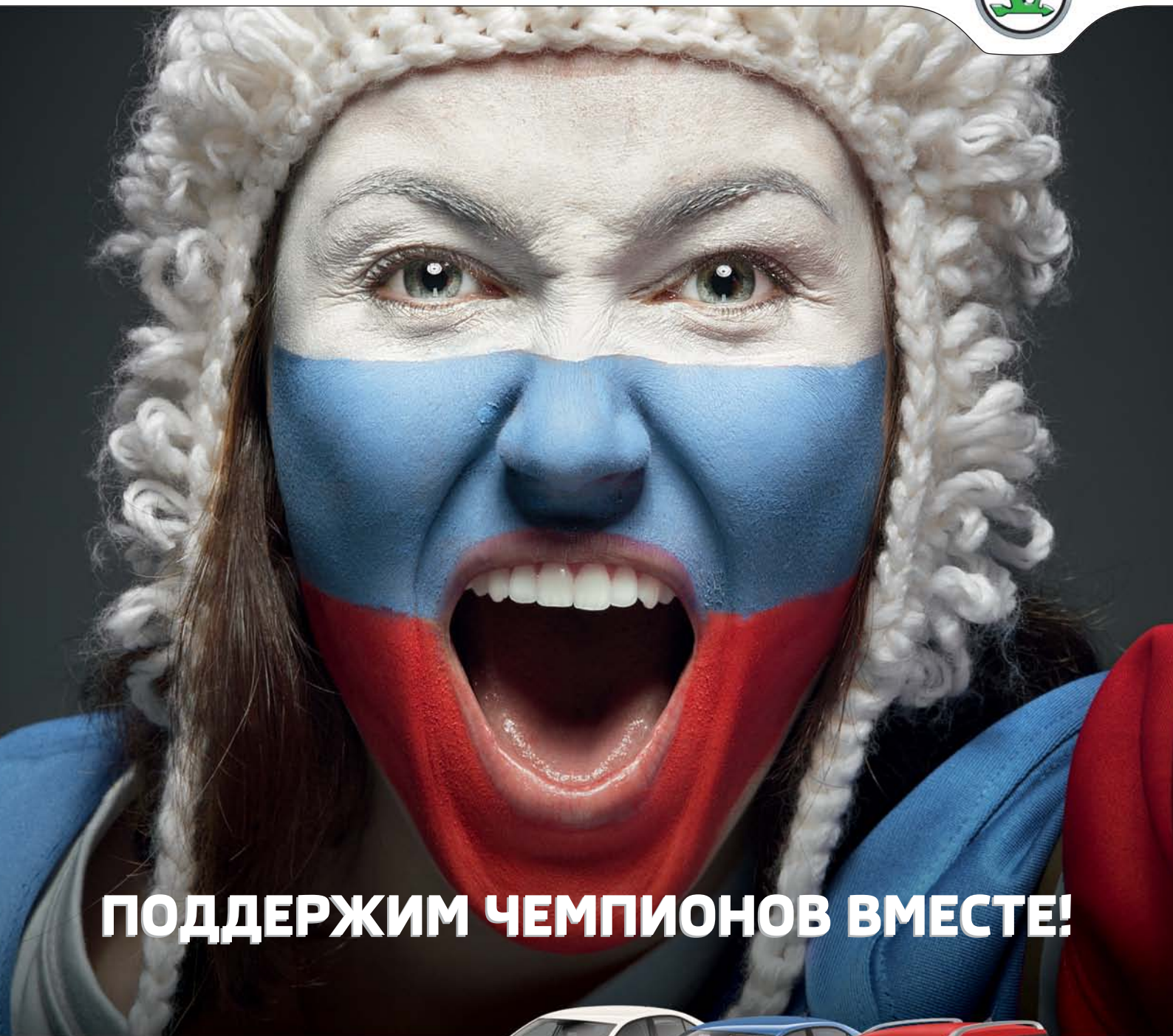
Над номером работали:
Малика Абдуллаева, Максим
Афанасьев, Марина Березина,
Дмитрий Брунов, Ульяна Верещагина,
Майя Гомес, Роман Горожий, Ольга
Ефремова, Андрей Ковтун, Витеслав
Кодим, Ян Коллатор, Екатерина
Марковская, Лукаш Нахтманн, Сергей
Панкратов, Алексей Пешков, Михаил
Позднышев, Карел Покорны, Штепан
Рехах, Юлия Рубан, Вадим Селенин,
Анастасия Сенькова, Збинек
Страшкраба, Евгений Титов, Ладислав
Тихий, Дмитрий Травин, Иржи Хорак,
Светлана Шаманова, Илья Шейхон,
Ивета Штербикова.

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

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

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

Тираж 24 300 экз.



ПОДДЕРЖИМ ЧЕМПИОНОВ ВМЕСТЕ!



ŠKODA



ОФИЦИАЛЬНЫЙ ПАРТНЕР



С 1 по 17 мая 2015 для лучших хоккейных команд мира приходит время решающих поединков! В этом году Чемпионат мира по хоккею пройдет в гостеприимной Чехии.

ŠKODA, официальный партнер мужской сборной России по хоккею, верит, что нашим спортсменам вновь покорится чемпионский титул! Давайте поддержим команду вместе!



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



Shell Helix Ultra Professional

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

Shell
HELIX ULTRA
with PUREPLUS Technology



ОДОБРЕННЫЙ ПОСТАВЩИК ДИЛЕРСКОЙ СЕТИ ŠKODA