



## 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 подняли 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 конструкторам? Совершенствовать конструкцию, тестируя на трассах 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



## 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.

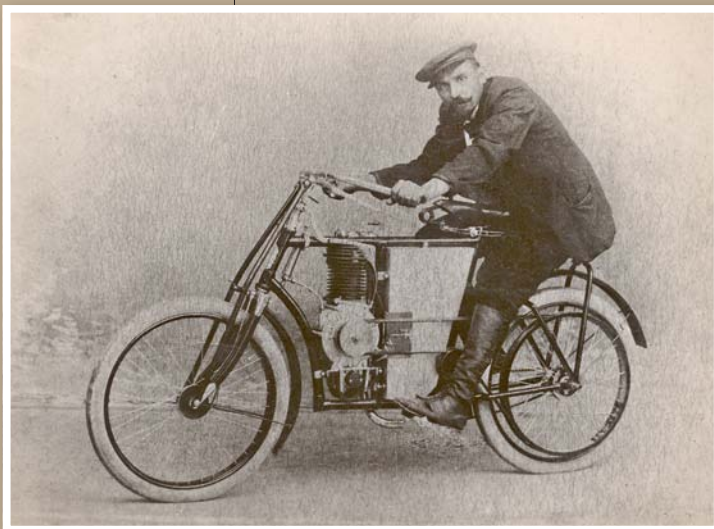
Первым в истории марки гонщиком тоже стал сотрудник предприятия Нарцисс Подседничек, конструктор, рабочий, мастер на все руки. Его и решил отправить в 1901 году на гонку Париж—Берлин Вацлав Клемент. Честно говоря, денег на профессионального гонщика в компании просто не было. Даже на гостинице в Париже 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 см<sup>3</sup> выдавал 3 л.с.



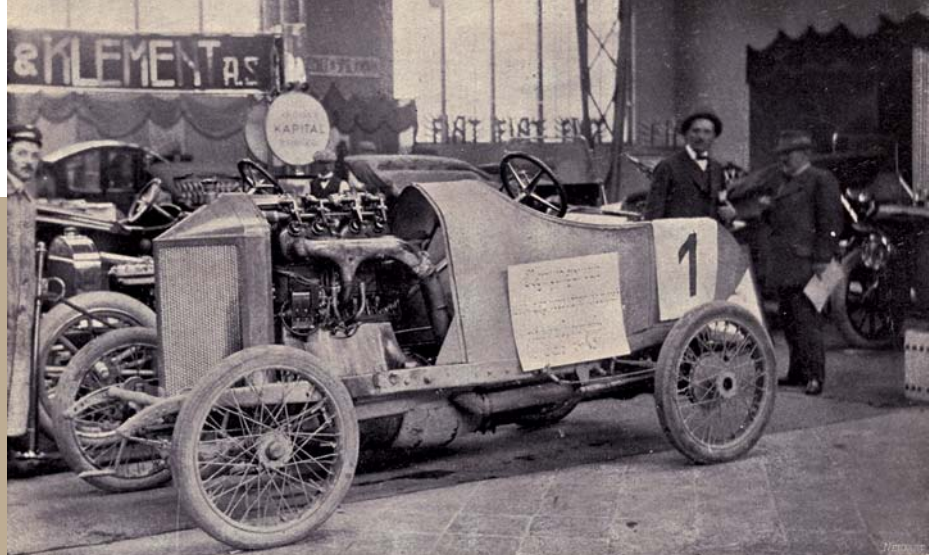


Обратите внимание: колеса автомобилей, участвующих в гонке, не легкосплавные, не штампованные, а деревянные! Для начала XX века — норма.

### 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.



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.

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.

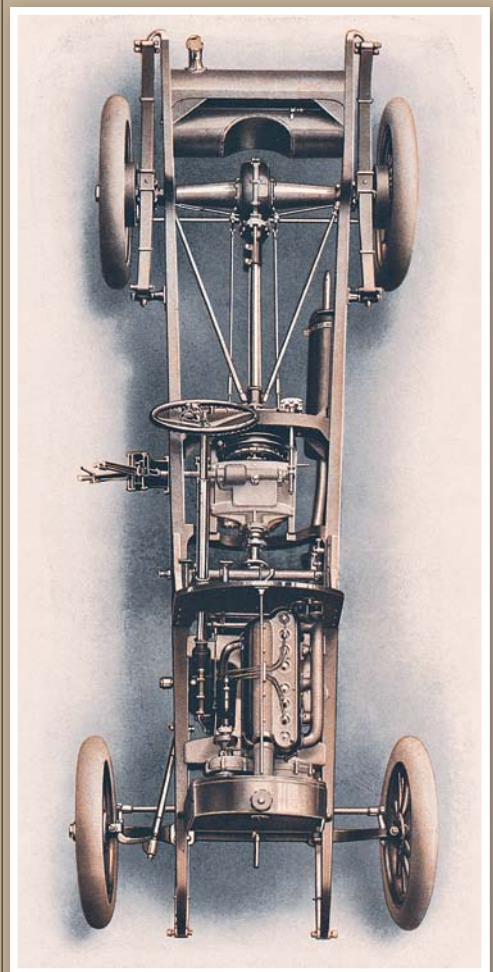


Успех стал спутником Laurin & Klement не только в Российской империи, но и по всему миру. Так, в 1908 году автомобиль этой марки поднялся на гору Фудзияма — единственный среди участников восхождения. В том же году Отто Иеронимус показывает на английской трассе Брукландс результат 118,72 км/ч. Мировой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

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



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 см<sup>3</sup>». 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.



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 загружался 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 закончилась 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.

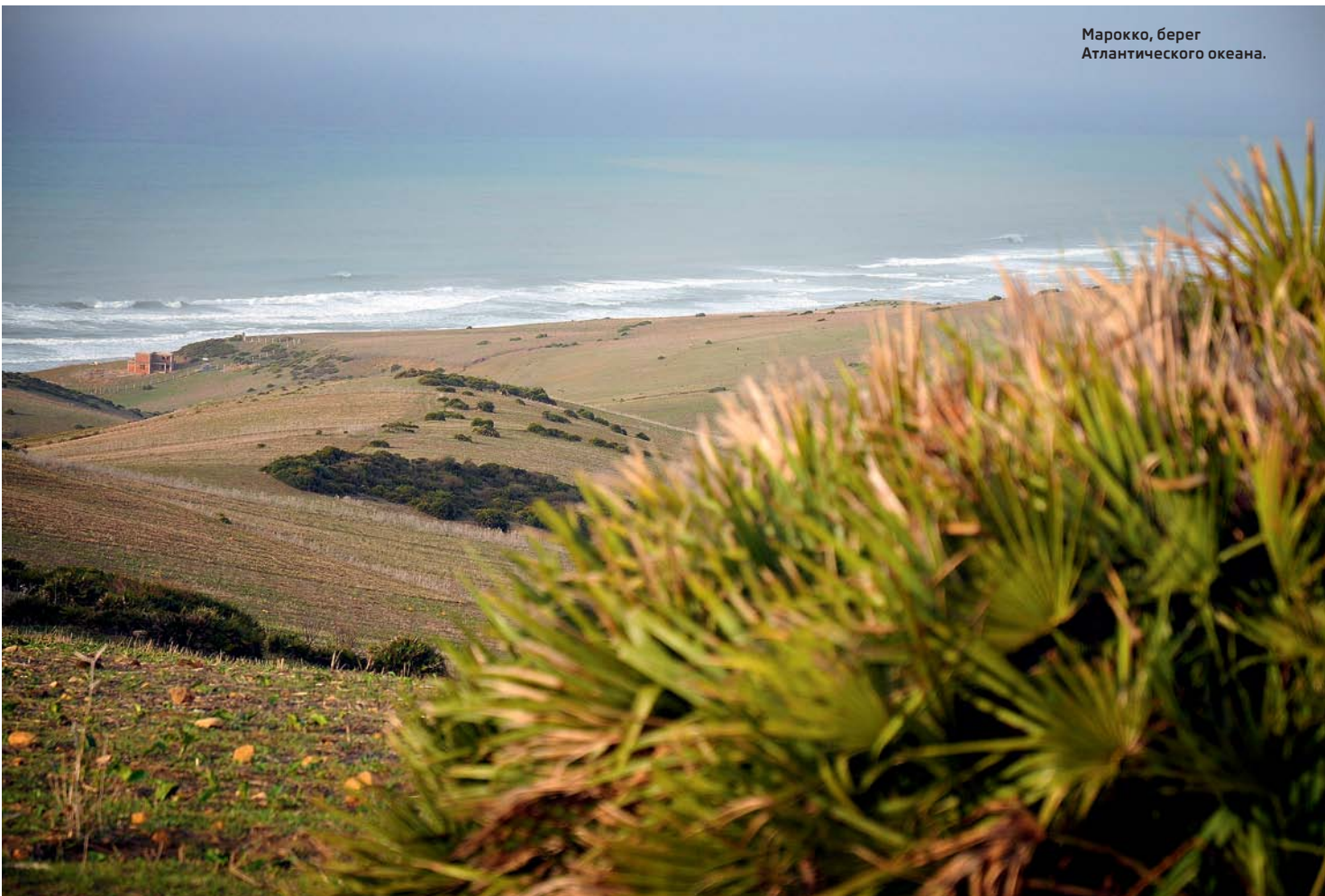
Суммарная мощность его дизельных силовых установок — почти 40 тысяч лошадиных сил. На борт он способен принять 175 автомобилей и 800 пассажиров. Максимальная скорость — 42 узла в час, или, в привычном формате, 78 км/ч. Наша «Ракета» — судно на подводных крыльях — так не может. Ее максимум — 70 км/ч.



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.

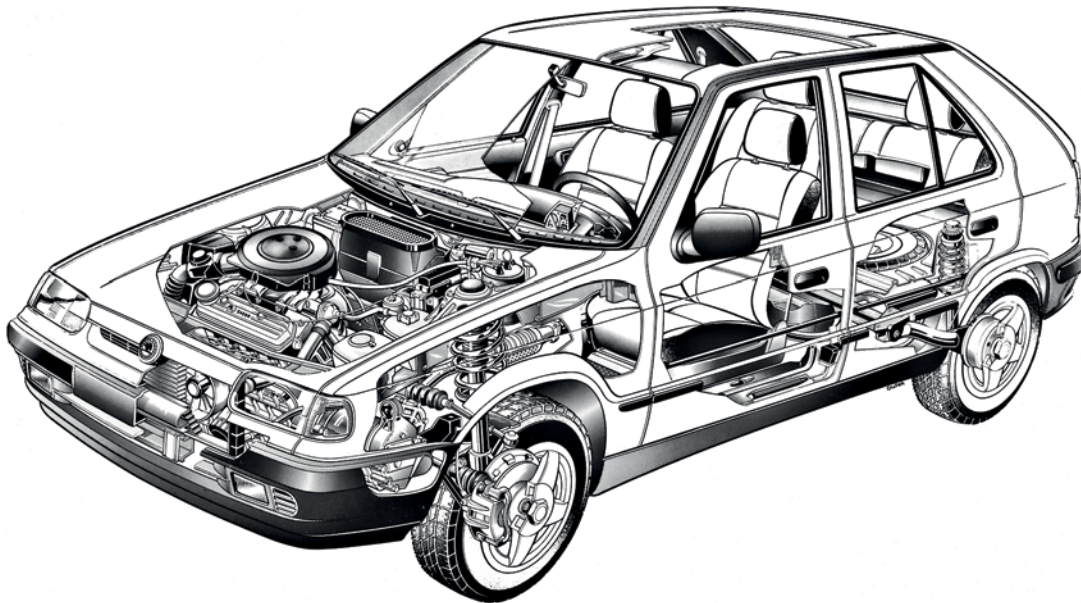


# Счастливая

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



Rubyn – 11919



Green-magic metallic – L1L1



Postföber – 04Q4



Hot-chill rosemetallic – L1E1



Alantöberin – C5C5



Blue-magic metallic – D7D7



Königblau – 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.

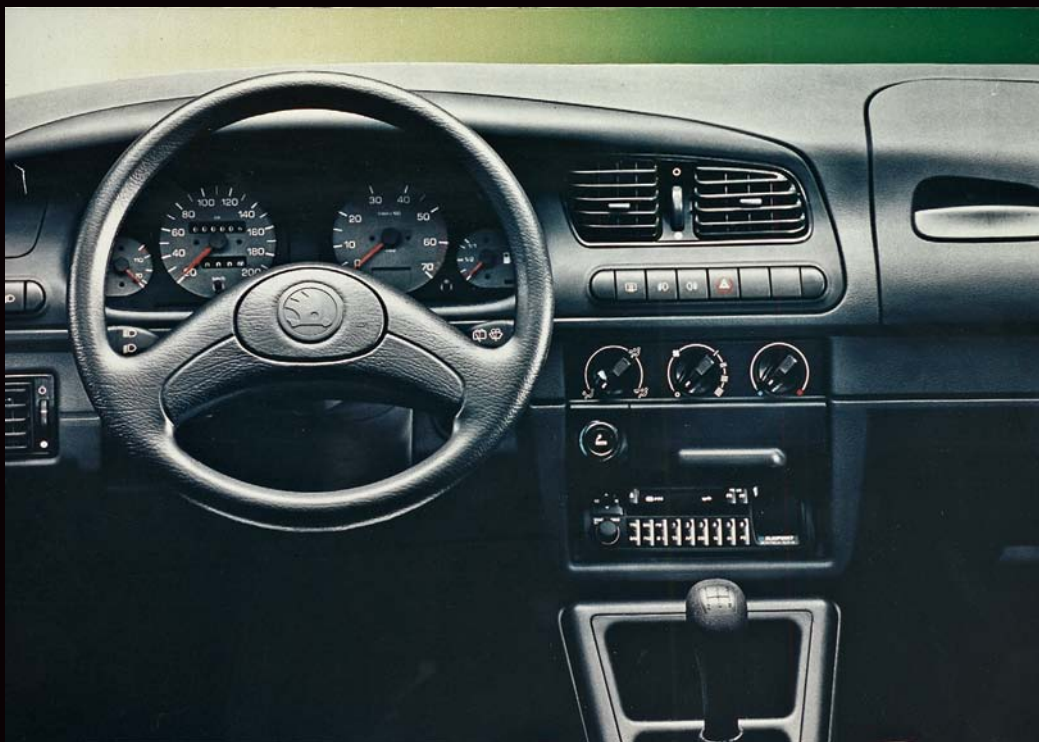
Но социализм закончился: в Чехословакии чуть раньше, в СССР — чуть позже. В 1991 году ŠKODA, главный национальный производитель легковых машин, перешла под крыло концерна Volkswagen. Как выяснилось впоследствии, очень вовремя и очень удачно. Конечно, тогда не обошлось без разговоров «об утрате самостоятельности», 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.

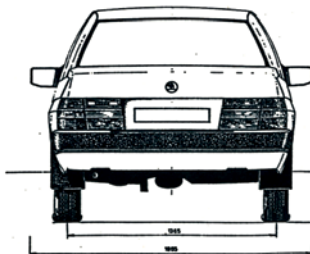
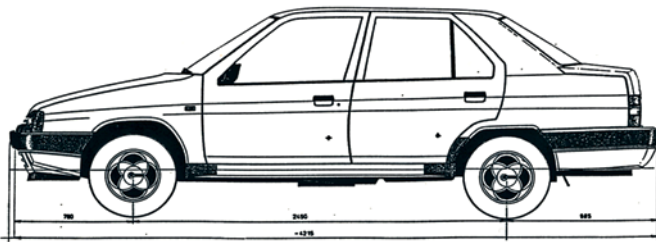
Для «Фелиции» предлагалось несколько моторов. Базовый — бензиновый объемом 1,3 литра, он существовал в двух вариантах: 54 и 68 л.с. Для экономных европейских потребителей — дизель 1,9 л мощностью 64 л.с.

## «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.



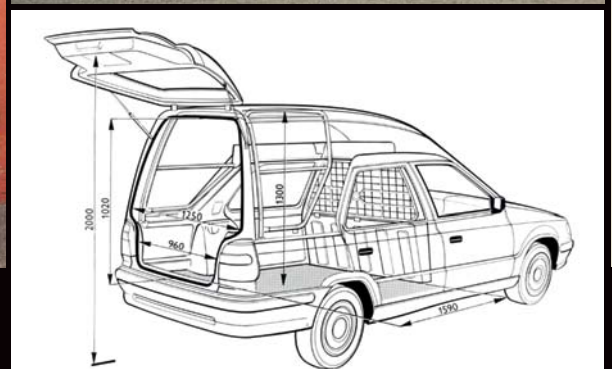
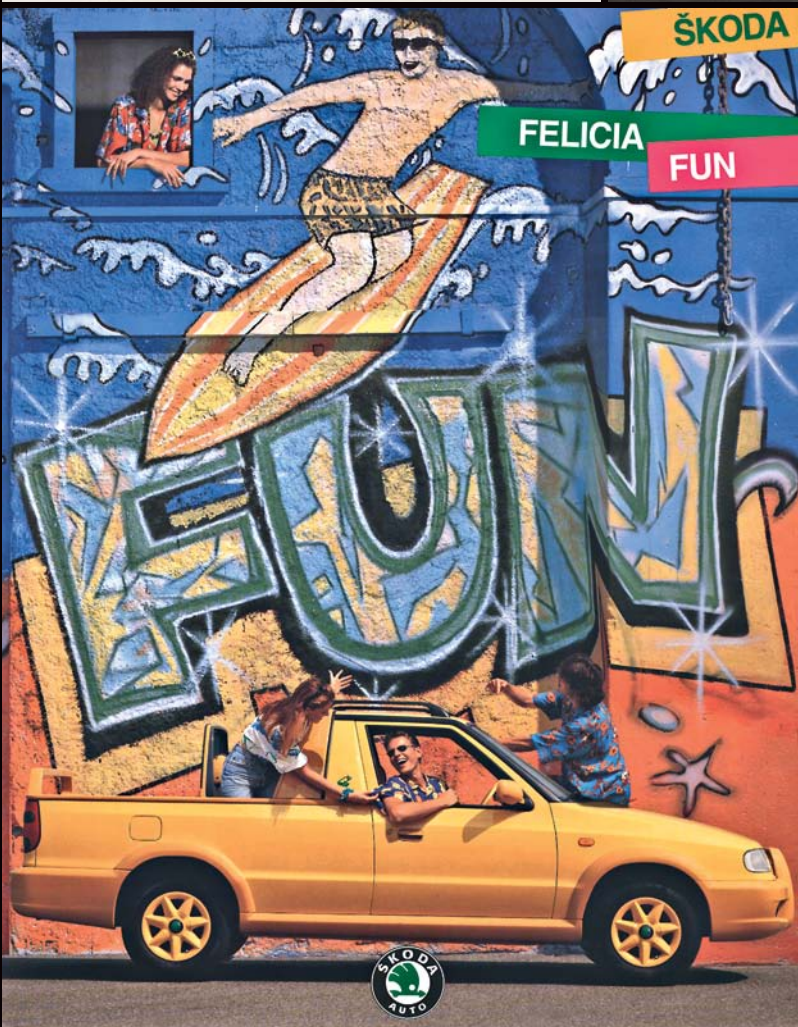
Экспериментальные образцы «Фелиции» в кузове «седан».



# 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.

