

## Octavia. Мировое признание. 22



### ДОРОГА

Ярославль.  
Столица Золотого  
кольца. **46**



### ТЕНДЕНЦИИ

Атмосферные силы.  
Изучаем устройство  
мотора 1.6 MPI. **58**



### СТИЛЬ ЖИЗНИ

Rapid.  
Машина на все случаи  
лета. **70**



**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 два 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 CO<sub>2</sub>-нейтральное.



BOOSTED WITH  
**TITANIUM FST™**

IT'S MORE THAN JUST OIL.

**Castrol**  
**EDGE**  
**PROFESSIONAL**

**ДОРОГИЕ ДРУЗЬЯ!**

В последнее время я нередко слышу вопрос: «На что рассчитывает ŠKODA в нынешней экономической ситуации в России?». Если коротко, можно ответить так: ŠKODA рассчитывает упрочить свое положение на рынке.

На чем основана моя уверенность? Исключительно на цифрах и фактах. Марка ŠKODA встречает свое 120-летие, отмечаемое в этом году, в прекрасной форме. Мировые продажи за 2014 год впервые в истории превысили рубеж в один миллион автомобилей, и мы видим, что глобальный рост продаж продолжится, несмотря на то что в России, третьем для марки по значению рынке, ситуация совсем не простая.

Результат «миллион автомобилей в год» был достигнут не случайно. ŠKODA целенаправленно и методично обновляла модельный ряд. Далеко за примерами ходить не надо. Octavia — новая модель, Rapid — новая модель, Yeti — серьезно переработанная. А ведь это основная российская тройка игроков. Или такой пример. Два года назад ŠKODA Magazine рассказывал про обновленный Superb. В этом номере журнала — фотографии абсолютно нового Superb — с автомобилем предыдущего поколения его роднит только название. Очень рассчитываю на то, что до конца года мы начнем продажи нового Superb в России, почти одновременно с остальными европейскими странами. Superb — типичный представитель ŠKODA нового поколения: практичный, с выдающимся дизайном и оснащенный по последнему слову техники — сложно удержать в памяти весь список предлагаемого для нового флагмана оборудования.

Итак, привлекательный модельный ряд — одна из причин, позволяющих нам рассчитывать на увеличение своей доли на рынке. Другая — наличие собственного производства полного цикла в Калуге и Нижнем Новгороде. Это обстоятельство снижает нашу зависимость от колебаний на валютном рынке.



Мы очень внимательно следим за тем, чего ждут от нас покупатели. Например, в России очень любят атмосферные двигатели. Осенью концерн Volkswagen планирует открыть в Калуге завод, на котором будут производить моторы 1.6 MPI новой серии.

В 2015 году людям в России сложнее решиться на покупку новой машины. Причины лежат в экономической плоскости. Поэтому мы задействовали все возможные инструменты, снижающие финансовую нагрузку на покупателей. Специальные комплектации, пакеты опций со скидками, бонусы за трейд-ин и утилизацию, льготные кредиты, особые условия страхования наших машин... Трудно найти финансовый инструмент, который мы бы не взяли на вооружение. И это тоже позволяет нам рассчитывать на упрочение своего положения на рынке.

Однако рассказ мой будет неполным, если я не скажу еще об одном важном факторе. О наших покупателях, о вас. Клиенты нашей компании — люди, как правило, очень рассудительные. К решению о покупке они приходят не сразу, но если сделали его, то внятно объяснят, почему. Такие люди и в жизни обстоятельны: крепкие профессионалы, они на хорошем счету на работе. И кризис их задевает меньше, чем остальных.

Спасибо, что вы остаетесь с нами.

Искренне ваш,  
**Любомир Найман,**  
глава марки ŠKODA в России

# Содержание



## ЧТО НОВОГО?

**04 | 100 000 из Нижнего Новгорода**  
С КОНВЕЙЕРА ЗАВОДА «ГРУППЫ ГАЗ» СОШЛА  
ЮБИЛЕЙНАЯ OCTAVIA.

**06 | Новые рекорды**  
ŠKODA ПОДВЕЛА ИТОГИ 2014 ГОДА:  
ВПЕРВЫЕ ПРОДАНО БОЛЕЕ ОДНОГО МИЛЛИОНА  
АВТОМОБИЛЕЙ.

**10 | Канадская победа  
в русском стиле**  
ЧЕШСКАЯ МАРКА — ТРАДИЦИОННЫЙ ГЛАВНЫЙ  
СПОНСОР ЧЕМПИОНАТА МИРА ПО ХОККЕЮ.

**14 | Новая эра**  
НА ЖЕНЕВСКОМ АВТОСАЛОНЕ ПРЕДСТАВЛЕН  
SUPERB ТРЕТЬЕГО ПОКОЛЕНИЯ.



**20 | «Мы приходим надолго»**  
ИНТЕРВЬЮ С МИРОСЛАВОМ КРОУПОЙ,  
ОТВЕЧАЮЩИМ В ШТАБ-КВАРТИРЕ ŠKODA  
ЗА РЫНОК РОССИИ И СТРАН СНГ.

### АВТОМОБИЛЬ

**22 | Сумма достоинств**  
ЗА ЧТО ВО ВСЁМ МИРЕ ЛЮБЯТ СЕМЕЙСТВО  
ОСТАВИА.

**41 | Для полного счастья**  
ОРИГИНАЛЬНЫЕ АКСЕССУАРЫ  
ДЛЯ ŠKODA ОСТАВИА.

**44 | Замечания по делу**  
ОТЗЫВЫ ЖУРНАЛИСТОВ  
О БЕСТСЕЛЛЕРЕ ЧЕШСКОЙ МАРКИ.

### ДОРОГА

**46 | Столица кольца**  
ИССЛЕДУЕМ ЯРОСЛАВЛЬ НА ŠKODA ОСТАВИА.

### ТЕНДЕНЦИИ

**58 | Атмосферные силы**  
ПРИНЦИП УСТРОЙСТВА  
НОВОГО ДВИГАТЕЛЯ 1.6 MPI.

**62 | Привлечь, помочь, удержать**  
СТРАТЕГИЯ МАРКИ ŠKODA В РОССИИ  
В ТЕКУЩИХ ЭКОНОМИЧЕСКИХ УСЛОВИЯХ.

**66 | Компетентное мнение**  
ТЕХНИЧЕСКИЕ СПЕЦИАЛИСТЫ ОТВЕЧАЮТ  
НА ВОПРОСЫ ЧИТАТЕЛЕЙ.

### СТИЛЬ ЖИЗНИ

**68 | У кого надо нога**  
СЕКРЕТЫ ПРИГОТОВЛЕНИЯ СВИНОЙ РУЛЬКИ  
ПО-БАВАРСКИ.

**70 | Задачи и решения**  
ŠKODA RAPID — КОМПАКТНЫЙ СЕМЕЙНЫЙ  
АВТОМОБИЛЬ НА ВСЕ СЛУЧАИ ЖИЗНИ —  
В РИСУНКАХ АНАТОЛИЯ ПУСТОВИТА.

**78 | Кто и где**  
ОФИЦИАЛЬНЫЕ ДИЛЕРЫ ŠKODA.

**80 | Анонс**  
ЧИТАЙТЕ В СЛЕДУЮЩИХ НОМЕРАХ  
ŠKODA MAGAZINE.



68



14

41



# Новости

## Награды нашли героев

Несколько престижных автомобильных премий получила с начала 2015 года ŠKODA в России. В частности, бестселлер чешской марки ŠKODA Octavia на конкурсе «Автомобиль года в России 2015» вышел на первое место в номинации «Средний класс». Премия «Автомобиль года» вручается с 2000 года. Победители определяются голосованием автолюбителей. В этом году при подведении итогов были учтены голоса 938 904 человек из 85 регионов России. Также «Октавию» признали по итогам 2014 года «Лучшим авто по версии рунета» сразу в двух классах, «легковом» и «семейном». Победителей в этом конкурсе проекта Авто Mail.Ru определили российские интернет-пользователи. ŠKODA Rapid стал обладателем награды «Топ-5 Авто», завоевав победу в номинации «Компактный городской автомобиль / Минивэн». «Топ-5 Авто» — премия от независимых экспертов, учрежденная Национальной академией автомобильного бизнеса в 2013 году. Получив наивысший балл, Rapid обошел 22 конкурентов.



Любомир Найман, руководитель марки ŠKODA в России с дипломом «Топ-5 Авто».



## Лицо московского такси

ŠKODA Octavia Combi стала главной участницей торжественной церемонии, посвященной выдаче 50-тысячного разрешения на осуществление таксомоторной деятельности в Москве. Мэр города Сергей Собянин передал лицензию компании «Новое желтое такси», долгосрочному партнеру чешской марки. Автомобили семейства Octavia в ближайшие два года должны стать основой парка «Нового желтого такси»: всего планируется передать компании около двух тысяч машин, которые будут работать в Москве и других городах России. Служба в такси — работа на износ: со средним годовым пробегом около 100 тысяч километров ее выдерживают не все автомобили. И растущая популярность ŠKODA в этом качестве — лучшее доказательство надежности машин.

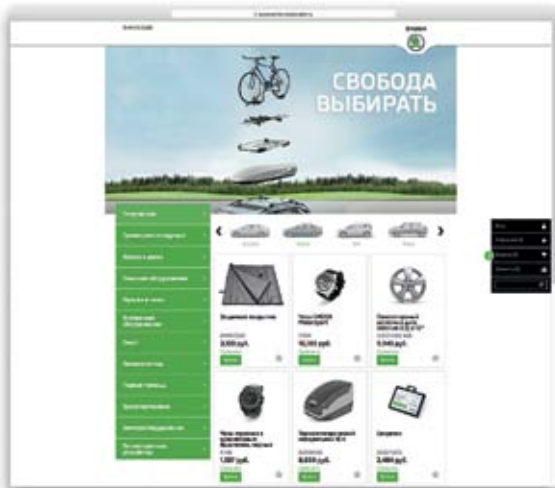
## Дилеры сотрудничеством довольны

Почетное второе место заняла ŠKODA по результатам 11-го исследования удовлетворенности дилерских сетей работой с автопроизводителями. Масштабный проект организован ассоциацией «Российские автомобильные дилеры» (РОАД) в партнерстве с международной аудиторской компанией Ernst & Young. В опросе участвовали 435 дилерских центров 37 брендов со всей страны. В рамках голосования дилеры оценили производителей по шести ключевым категориям: от организации продаж новых автомобилей до рекламной поддержки.



## Со ŠKODA — на финал ЧМХ!

В течение двух месяцев ведущие радиостанции «Маяк» Сергей Стиллавин и Рустам Вахидов проводили конкурс, в ходе которого разыгрывалась возможность поехать за счет марки ŠKODA на финал чемпионата мира по хоккею в Прагу. Участникам предлагалось сфотографироваться в хоккейной амуниции в самом непредсказуемом месте и опубликовать картинку в одной из социальных сетей, разместив хэштеги #хочуначмх, #skodarusssia. Победителями стали 27-летний Артем Воловиков (между двумя «КамАЗами») и 30-летний Сергей Белдовский (он забрался в коньках на высооченную сосну). Подробнее о чемпионате мира читайте на стр. 10.



## Аксессуары в три клика

Процесс покупки оригинальных аксессуаров ŠKODA стал еще проще. Зайдите в интернете по адресу [accessories.skoda-avto.ru](http://accessories.skoda-avto.ru), выберите интересующую вас модель автомобиля, категорию товара («колеса и диски», «музыка и связь», «автокосметика» и так далее) и получите всю необходимую информацию: подробное описание аксессуаров, рекомендованные цены и наличие у дилеров в вашем городе. Здесь же, прямо на сайте, можно оформить заказ.

## 100 000 из Нижнего Новгорода

С конвейера завода в Нижнем Новгороде сошел 100-тысячный автомобиль, собранный «ФОЛЬКСВАГЕН Групп Рус» в сотрудничестве с «Группой ГАЗ». Юбилейной машиной стала ŠKODA Octavia 1.8 TSI в кузове лифтбек серебристого цвета. Автомобиль предназначен для клиента из Новосибирска. В 2011 году завод в Нижнем Новгороде стал второй российской площадкой, где локализована сборка автомобилей ŠKODA. В декабре 2012 года здесь стартовало производство ŠKODA Yeti полного цикла, а в июне 2013-го с конвейера завода сошли первые Octavia третьего поколения, собранные по технологии CKD. Здесь же, начиная с марта 2013 года, выпускается модель Volkswagen Jetta. Полный цикл включает сварку кузова, покраску и финальный монтаж.





# Есть миллион! ➔

ŠKODA ПОДВЕЛА ИТОГИ СВОЕЙ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ В 2014 ГОДУ. ВПЕРВЫЕ ЗА 120 ЛЕТ ИСТОРИИ КОМПАНИИ КЛИЕНТАМ ПЕРЕДАНО БОЛЕЕ ОДНОГО МИЛЛИОНА АВТОМОБИЛЕЙ. ОБНОВЛЕНИЕ И РАСШИРЕНИЕ МОДЕЛЬНОГО РЯДА ПРОДОЛЖАЕТСЯ, ТАК ЧТО ЕСТЬ ВСЕ ОСНОВАНИЯ ПОЛАГАТЬ — ГЛАВНЫЕ ДОСТИЖЕНИЯ ВПЕРЕДИ.

# В

**2014** году по всему миру — а чешская марка представлена более чем в 100 странах — ŠKODA реализовала 1 037 226 автомобилей, на 12,7% улучшив показатель 2013 года, когда было продано 920 800 машин. Рост продаж опередил темпы роста мирового рынка. За год доля ŠKODA увеличилась до 1,4% (в 2013 году она составляла 1,3%).

Рост продаж сопровождался повышением рентабельности. Показатель «прибыль после уплаты налогов» достиг 665 млн евро, что превысило уровень предыдущего года на 46%. «Умение эффективно управлять издержками — одно из наших главных преимуществ. Без вдумчивой оптимизации всех процессов, связанных с разработкой и выпуском автомобилей, трудно выдержать конкуренцию на рынке», — считает финансовый директор компании Винфрид Краузе. В 2014 году ŠKODA продолжала инвестировать в развитие производства: основные траты пришлось на подготовку к выпуску новой Fabia (головной завод в Млада-Болеславе) и нового Superb (завод в Квасинах), а также в увеличение объемов производства коробок DSG в чешском городе Врхлаби.



Первое место по популярности в мировом масштабе традиционно удерживает семейство Octavia — 389 257 переданных покупателям автомобилей. Рост по сравнению с 2013 годом составил 8,3%. На втором — Rapid. 221 363 реализованные машины. Настоящее признание и настоящий прорыв: более чем двукратное увеличение продаж. На третье место, уступив Rapid, ушла Fabia: 160 518 единиц. Некоторый спад в продажах (-20%) объясняется сменой модели: новейшая Fabia третьего поколения в 2015 году должна отыграться. Четвертое место у Yeti: 102 867 кроссоверов нашли себе владельцев. Обновление явно пошло модели на пользу: рост продаж составил 24,8%. Пятое место — у семейства Superb: 91 084 машины. Флагман компании до снятия с производства держался молодцом на рынке: до результатов 2013 года не дотянул 3,5%. На шестом месте — европейский субкомпакт ŠKODA Citigo: 42 494 единицы (-6%). Замыкает таблицу Roomster — 29 643 проданных за 2014 год автомобиля (-11%).

2014 год стал первым в истории, когда ŠKODA не только продала, но и произвела более 1 млн автомобилей — 1 049 409 (+12,6%). Цифра почти совпадает





Глава ŠKODA  
Винфрид Фаланд.



## ТРАДИЦИОННЫЙ ЛИДЕР МИРОВЫХ ПРОДАЖ — OCTAVIA. В 2014 ГОДУ ПОКУПАТЕЛЯМ БЫЛО ПЕРЕДАНО 389 257 АВТОМОБИЛЕЙ ЭТОГО СЕМЕЙСТВА.

с итоговой графой «продано». Это говорит о том, что производство и реализация сбалансированы и затоваривания нет.

Первым по значению рынком остался Китай, и его лидерству ничего не угрожает. 281 412 реализованных автомобилей. Рост по сравнению с 2013 годом составил 24%, что вдвое превысило показатели роста китайского рынка в целом. Китай, для справки, самый большой автопотребитель в мире. В 2014-м на рынке было продано 17,8 млн легковых машин. Практически все автомобили ŠKODA, реализованные в Китайской народной республике, произведены компанией на трех местных заводах (совместных предприятиях, как того требует экономическая стратегия развития государства).

На втором месте — Германия. В течение 2014 года на немецком рынке нашли покупателей 149 538 автомобилей (+9,6%). Германия для ŠKODA — самый большой европейский рынок. У ŠKODA в Германии тоже особое место: самый популярный иностранный автомобильный бренд. Согласитесь, почетно иметь такое звание в стране, где знают толк в хороших машинах.

Третье место — Россия. 84 437 проданных автомобилей. Если смотреть на цифры — небольшое снижение по сравнению с 2013 годом, когда было продано 87 456 машин чешской марки (падение 3,5%). Но стоит принять во внимание, что по итогам 2014 года российский рынок легковых автомобилей сократился на 10,3% — до 2,49 млн единиц. На этом фоне ŠKODA показала очень достойный результат, увеличив свою долю с 3,4% до 3,7%.

Самая популярная модель на нашем рынке — семейство Octavia. В 2014 году продано 35 292 штуки. Большая часть автомобилей — лифтбеки (они же — седаны, они же — хэтчбеки, как посмотреть), собранные на мощностях нижегородского завода «Группы ГАЗ». Локальная сборка полного цикла, со сваркой и окраской кузовов, — одно из ключевых обстоятельств, позволяющих удерживать позиции на фоне кризиса. На втором месте — Rapid. Компактный лифтбек, производство которого началось в 2014 году на заводе концерна Volkswagen в Калуге, нашел свое место на российском рынке. 19 975 реализованных автомобилей. Рассматривая этот результат, стоит учитывать, что продавать Rapid российские дилеры на-



Совет директоров ŠKODA в полном составе на пресс-конференции, посвященной итогам 2014 года.



## ШТАТ КОМПАНИИ ŠKODA НАСЧИТЫВАЕТ ПРИМЕРНО 28 ТЫСЯЧ СОТРУДНИКОВ. СРЕДНИЙ ВОЗРАСТ РАБОТНИКОВ — 39 ЛЕТ, СРЕДНИЙ СТАЖ — 13 ЛЕТ.

чали только с апреля. Третье место — у обновленного Yeti. Две версии («просто» Yeti и Yeti Outdoor), которые выпускают на одной нижегородской линии с Octavia, разошлись в количестве 12 718 штук. Четвертое место в России по итогам 2014 года занимает Fabia второго поколения: с результатом 11 691 штука она покинула конвейер завода в Калуге в конце первого полугодия. Новую Fabia выпускать в нашей стране не будут — Rapid более практичен в качестве семейной машины, а потому имеет лучшие перспективы.

Четвертым по значению рынком для ŠKODA является Великобритания. 76 027 проданных за 2014 год автомобилей и рост 16,9%. О том, насколько чешская марка любима на островах, можно судить по английской рекламе ŠKODA — это надо смотреть, а не пересказывать.

Наконец, пятерку важнейших рынков замыкает собственно Чешская республика. 70 200 проданных машин. Марка из Млада-Болеслава — главный бренд страны. Каждый третий новый легковой автомобиль в стране — ŠKODA. За год число реализованных машин увеличилось на 16,9%. Большая часть произведенных в Чехии автомобилей ушло на экспорт.

За год в стране было собрано около 648 тысяч единиц техники — более 60% общемирового выпуска марки. Главный завод в Млада-Болеславе после очередной модернизации способен выпускать 2015 автомобилей в сутки (символическая цифра).

Миллион автомобилей за год — прекрасный результат для компании, которая еще в начале 1990-х годов считалась региональным игроком. Сегодня ŠKODA — в числе лидеров мировой автомобильной индустрии.

«Теперь, когда мы преодолели миллионную отметку, годовой объем продаж полтора миллиона автомобилей кажется вполне посильным делом», — говорит председатель совета директоров ŠKODA Винфрид Фаланд. Для достижения новых целей будут расширяться производственные площади и выводиться на рынок новые модели. Так, в 2016 году должен появиться новый кроссовер ŠKODA размером больше Yeti, способный вместить до семи человек. 🚗



# ŠKODA YETI. ВПЕЧАТЛЕНИЯ ДОСТУПНЫ КАЖДОМУ



Автомобиль **ŠKODA Yeti** просто создан для тех, кто любит приключения! Полный привод позволит вам достичь любой вершины, биксеноновые фары обеспечат стопроцентную видимость на ночной дороге, мультимедийные системы нового поколения поддержат связь с миром, а выгодный пакет опций Adventure\* создаст комфорт в любой поездке. **ŠKODA Yeti** всегда готов к путешествиям любой сложности. А вы готовы?



Сиденья  
VarioFlex



Биксеноновые фары,  
светодиодные ходовые  
огни



Система полного  
привода и режим  
Off-road\*\*



Мультимедийные  
системы нового  
поколения



Пакет Adventure

Ждем вас и вашу семью на тест-драйв в салонах официальных дилеров **ŠKODA**.

[skoda-auto.ru](http://skoda-auto.ru) 8 800 555 01 01



**120** ЗАБОТЫ  
ЛЕТ ŠKODA  
С 1895

\*Эдвенче. \*\*Офф-роад.

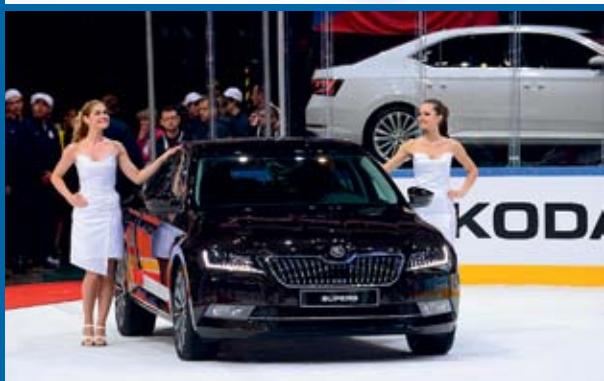
Некоторое оборудование, показанное в рекламе, не входит в стандартные комплектации и доступно за дополнительную плату.

# Канадская победа в русском стиле

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

ПРОШЕДШИЙ В ЧЕХИИ ЧЕМПИОНАТ МИРА ПО ХОККЕЮ СКЛАДЫВАЛСЯ ДЛЯ СБОРНОЙ РОССИИ, КОТОРАЯ ПРИЕХАЛА НА НЕГО В РАНГЕ ДЕЙСТВУЮЩЕГО ОБЛАДАТЕЛЯ ТИТУЛА, ОЧЕНЬ НЕПЛОХО ВПЛОТЬ ДО ФИНАЛЬНОГО МАТЧА. В НЁМ РОССИЯНЕ РАЗГРОМНО — СО СЧЁТОМ 1:6 — ПРОИГРАЛИ КАНАДЦАМ, КОТОРЫЕ БЕЗУПРЕЧНО, БЕЗ ЕДИНОГО СРЫВА ПРОШЛИ ПО ВСЕЙ ДИСТАНЦИИ ПЕРВЕНСТВА. ГЛАВНЫМ СПОНСОРОМ ЧЕМПИОНАТА ТРАДИЦИОННО ВЫСТУПИЛА МАРКА ŠKODA.





**В** 2014 году, вскоре после осечки на сочинской Олимпиаде, хоккейная сборная России со сменившим в роли главного тренера Зинэтулы Билялетдинова Олегом Знарком подарила стране грандиозный праздник. За февральский олимпийский провал она реабилитировалась блистательным майским успехом на минском чемпионате мира. Успехом в «советском стиле»: пройдя весь турнир без осечек, выиграв все десять матчей в основное время и не оставив никаких шансов даже самым опасным среди своих противников: шведам в полуфинале и финнам в финале.

Спустя год Чехия принимала очередной чемпионат мира, и кое-что на нем напоминало российским болельщикам о событиях прошлой весны. Ну, например, кадровые беды, обрушившиеся на сборную России, которая в Белоруссии теряла игроков из-за болячек и дисквалификаций чуть ли не ежедневно, а в финале лишилась даже наставника, вынужденного из-за штрафа, наложенного Международной федерацией хоккея (ИИHF) за конфликт со шведским тренером и жесткий жест в его адрес, смотреть решающую игру не со скамейки, а с трибуны. Чешская картина здорово походила на белорусскую.

#### КАДРОВЫЕ ВОПРОСЫ

Еще перед стартом первенства стало ясно, что сборная не сможет рассчитывать на двух замечательных форвардов, отправленных на больничные: Александра Радулова и Павла Дацюка. А после двух стартовых матчей, выигранных у аутсайдеров, норвежцев и словенцев, в лазарет до конца первенства отправились защитник Евгений Бирюков и нападающий Данис Зарипов. И тот и другой были твердыми игроками

«основы». При этом и некоторым их партнерам приходилось играть через боль. Так, травмированными прилетели из НХЛ Евгений Малкин и Артем Анисимов, а уже перед плей-офф повреждение получил еще один ключевой хоккеист атаки Евгений Дадонов.

Но трудности, как и в Минске, сборная России героически преодолевала. Правда, промаршировать по групповому этапу, который россияне проводили в Остраве, чисто у нее не вышло. Уже в третьем матче она оступилась на молодых и злых американцах, преврав свою победную серию на мировых первенствах. А под занавес групповой стадии россияне потеряли балл в сражении со словаками, дожав их в овертайме, и два в сражении с финнами, которым уступили в серии послематчевых буллитов.

Но ничего страшного в этом на самом деле не было. Во-первых, ждатель, что в Чехии сборная России повторит прошлогодний «золотой» марш Минска и снова доберется до титула без единого срыва, было наивно. Белорусский чемпионат состоялся вскоре после Олимпиады в Сочи, и соперники отправили на него, как отправляют на любой постоллимпийский, слегка теряющийся на фоне главного хоккейного события сезона, команды, собранные отчасти по «остаточному принципу». В Чехии ситуация была совсем иной. Большинство команд, в том числе та же финская, комплектовались с явным прицелом на медали. Гораздо мощнее минских были заявки и остальных фаворитов: чешская, шведская, канадская.

Во-вторых, даже в не слишком удачных матчах сборная России, по крайней мере, отрезками показывала ту игру, которая год назад вызывала такое восхищение фанов: агрессивную, быструю, лихую. Иногда она показывала ее на протяжении всего матча, как в День Победы, когда громила 7:0 крепких

**ŠKODA БЬЁТ РЕКОРДЫ**

79-й чемпионат мира по хоккею, организованный ИИHF (Международной федерацией хоккея) прошел с 1 по 17 мая в чешских городах Прага и Острава. В 23-й раз главным спонсором первенства выступила марка ŠKODA (начало сотрудничества положено в 1992 году). Современная спортивная история не знает других примеров, когда одна компания так долго и без перерыва выступала бы главным спонсором мирового чемпионата. Факт сотрудничества ŠKODA и ИИHF занесен в Книгу рекордов Гиннесса. По традиции, ŠKODA не только оказывает финансовую поддержку, но и предоставляет парк автомобилей для перевозки участников, организаторов и гостей соревнования. В этом году оргкомитету было передано 50 автомобилей: 14 новейших ŠKODA Superb и 36 ŠKODA Octavia Combi, которые несли на себе имена легендарных чешских игроков. За 23 года партнерства автомобили ŠKODA, занятые в обслуживании первенств, преодолели около 6 млн километров без единой поломки. Контракт, сохраняющий статус марки в качестве главного спонсора чемпионата, действует как минимум до 2017 года.



Председатель  
совета  
директоров  
ŠKODA  
Винфрид Фаланд  
на церемонии  
награждения.



белорусов, проникших в Чехии в плей-офф. А ее лидеры постепенно набирали форму. Долго мучившийся в своем клубе НХЛ «Питсбург Пингвинс» Малкин наконец-то после долгого перерыва распечатал ворота. Разыгрывался лидер обладателя Кубка Гагарина, приза лучшей команде КХЛ, СКА Илья Ковальчук и его партнеры из ударного звена петербуржцев: Евгений Дадонов, Артемий Панарин и Вадим Шипачев. Обретал уверенность Владимир Тарасенко. Никуда, правда, не исчезали шероховатости в защите, но все надежнее действовал в воротах Сергей Бобровский, вместе с Малкиным и Тарасенко прибывший из Америки.

В-третьих, даже смазанная концовка группового этапа не просто не помешала сборной России выйти в плей-офф, а немножко даже подсластила ей жизнь. Опередив финнов, она встретила бы уже в четвертьфинале в Праге с хозяевами чемпионата чехами с великим Яромиром Ягром — тот еще подающий. А так, заняв третье место в группе, вышла на шведов — тоже, конечно, сильных, но все-таки лишенных яростной поддержки трибун. И на матч с ними из Острова не надо было куда-то ехать.

Сборную Швеции россияне прошли в матче с заковыристым сюжетом. Полтора периода чемпионы мира во всем ее превосходили, повели 3:0. А затем шведы проснулись и в заключительной двадцатиминутке счет сравняли. Выручил сборную России Малкин, забивший сразу после того, как соперники ее догнали, важнейший гол. А в это время в Чехию уже мчался из-за океана лучший снайпер НХЛ Александр Овечкин. Вакансию в заявке для него держали до последнего, даже зная, что клуб выдающегося форварда «Вашингтон капиталс» ведет в серии Кубка Стэнли против «Нью-Йорк рейнджерс». Риск оказался оправданным: «Вашингтон» вылетел, а его лидер не задумываясь полетел помогать сборной.

**УРОКИ ФИНАЛА**

С американцами, настоящей сенсацией чешского первенства, ее выручили, впрочем, не Малкин и не Овечкин, а Бобровский. Два периода полуфинального матча были для российской сборной невероятно трудными. Американцы держались стойко и при первой возможности старались укунуть оппонентов побольнее. И довольно часто это у них почти получалось, но перед хоккеистами сборной США все время оказывался голкипер. А в заключительном периоде, отбив очередной бросок, Бобровский, так вышло, вывел к чужим воротам Сергея Мозякина. Тот открыл счет — и американцы развалились, пропустив еще три шайбы следом.

Так сборная России добралась до финала. А параллельным курсом к нему прибыли канадцы. Они выиграли две последние Олимпиады — в Ванкувере и Сочи, но именно золото чемпионата мира в руках не держали по своим меркам давным-давно, с 2007 года. Потом дважды подряд в решающих матчах канадскую команду била российская. А потом она и вовсе перестала прорываться в высокие стадии плей-офф.

Однако то, что череда канадских провалов в Чехии прервется, мало кто сомневался. Она, кажется, самим канадцам здорово надоела. Во всяком случае, они собрали такой состав, который под мировые первенства не собирали давным-давно. В нем даже очутился фронтмен канадского хоккея Сидни Кросби, притом что с 2006 года он чемпионаты мира игнорировал. А рядом с Кросби играли другие суперзвезды: Тайлер Сегин, Клод Жиру, Тейлор Холл, Джордан Эберле, Brent Бернс.

Ожидания сборная Канады оправдывала. В группе она разбиралась со всеми подряд: и с теми, кто послабее (немцев, допустим, унизила со счетом



ТЕЛЕВИЗИОННАЯ  
АУДИТОРИЯ  
ЧЕМПИОНАТА  
МИРА  
ПО ХОККЕЮ  
ОЦЕНИВАЕТСЯ  
ПРИМЕРНО  
В 800 МЛН  
ЧЕЛОВЕК.

10:0), и с теми, кто выглядел ровней им, обыграв и шведов, и чехов. С хозяевами первенства канадцы вновь встретились в полуфинале и испортили им праздник. Матч был упорным, но приема против лома у чехов все же не нашлось. Уступив 0:2, они вместо финала, которого так просили от них заправлявшие под завязку О2 Арена фаны, заработали право оспаривать бронзу. И ту упустили, проиграв еще и наглым американцам. В качестве компенсации чехам достался наиболее почетный индивидуальный приз турнира — лучшему его игроку. Но легендарный Ягр, прощавшийся со сборной, принимал его, не прыгая от радости до потолка. Радоваться было нечему.

Но, что бы там ни произошло с чехами, завершился чемпионат, как ни крути, «финалом мечты», столкновением двух флагманских хоккейных школ, систем. Двух соперников, про которых сказать, что они принципиальные, чересчур, наверное, мало.

Жаль, что ход, стилистика этого финала не соответствовали его статусу, «афише». Сборная Канады ярчайший свой номер на турнире прибегла на десерт и по российской команде проехала асфальтоукладочным катком, смяв ее молодую, испытывающую дефицит опыта защиту и закрыв яркое нападение. Та отчаянно сопротивлялась почти период, до гола Коди Икина. А во второй двадцатиминутке шайбы в ворота россиян, которые не поспевали за оппонентами, уступали им в единоборствах, посыпались одна за другой. Счет стремительно подрос от минимального до крупного — 4:0, такого, с которого уже не «поднимешься», как ни старайся.

Редчайший для матчей России и Канады случай, но заключительный период в нем был, по сути, лишним. Российским хоккеистам, надо пола-

гать, было невероятно тяжело настроить себя на эти двадцать минут, зная, что все равно до золота уже не дотянуться. Они и не настроились, ответив на очередные две канадские шайбы одной своей. Она была единственной, которую канадцы пропустили в этом плей-офф за три матча. Совсем «сухими» выйти из него им не удалось. Правда, и так результат канадцев на чешском чемпионате смотрелся потрясающе.

Десять матчей — десять побед, повторение минского фейерверка сборной России, хоккеисты которой, конечно, были жутко расстроены происшедшим. Все после матча говорили примерно одни и те же слова: об упущенных шансах, которые могли бы позволить «зацепиться», об опустошенности, боли. Часть из них даже покинула площадку во время церемонии награждения, проигнорировав гимн в честь победителей, и этим вызвала недовольство чиновников ИИHF. Но понять чувства российских игроков, их состояние было ведь нетрудно... Разве что Олег Знарок сохранил хладнокровие и вопреки представлениям о нем как о человеке импульсивном эмоциями не кипел, а спокойно рассказал о слабостях и ошибках своей команды и резюмировал, что чешское серебро было для нее «хорошим вариантом».

Оно действительно было таким вариантом, учитывая непростые обстоятельства. Вот если история повторится через год, хорошим исходом серебро уже не будет. Дело в том, что следующий чемпионат мира примет уже Россия: Москва и Санкт-Петербург. И глупо предполагать, что отечественные фаны будут после него радоваться любой российской медали — радоваться они будут исключительно медали золотой. Вдвойне — если она будет завоевана в сражении с канадцами. А выигрывать домашние чемпионаты мира ничуть не легче, чем все остальные, — чехи подтвердят.

# Новая эра

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

ЛУЧШИЙ В ИСТОРИИ АВТОМОБИЛЬ МАРКИ.  
ТАК МОЖНО КОРОТКО ОХАРАКТЕРИЗОВАТЬ  
ПРЕДСТАВЛЕННЫЙ НА ЖЕНЕВСКОМ САЛОНЕ  
ŠKODA SUPERB ТРЕТЬЕГО ПОКОЛЕНИЯ.

SUPERB





## **SUPERB** особое место в модельном ряду

чешской марки. Это флагман. На таком автомобиле не стыдно ездить главе крупной компании или даже руководителю государства. Президент Чешской республики Милош Земан пользуется Superb второго поколения — том самом, продажи которого недавно завершились, а летом 2015 года пересаживается на новый Superb, представленный в Женеве.

«Superb третьего поколения знаменует начало новой эры в истории ŠKODA, — уверен председатель совета директоров ŠKODA Винфрид Фаланд. — Впечатляющий дизайн, выдающиеся технические характеристики и самый просторный салон в сегменте выделяют модель среди конкурентов».

Дизайн нового Superb не оставляет сомнений: перед нами совершенно новая машина. Внимательные наблюдатели не преминули отметить: в новом Superb «прочитываются» мотивы представленного в 2014 году в той же Женеве концепта VisionC. Тор-

БОЛЕЕ 700 ТЫСЯЧ ŠKODA SUPERB БЫЛО ВЫПУЩЕНО В ДВУХ ПОКОЛЕНИЯХ С 2001 ГОДА. НОВЫЙ SUPERB ВСТАЛ НА КОНВЕЙЕР ЗАВОДА В ЧЕШСКОМ ГОРОДЕ КВАСИНЫ 12 МАРТА 2015 ГОДА.



да еще спорили: найдет ли компания силы, средства и смелость реализовать задуманное дизайнерами. Нашла, реализовала.

О том, с каким вниманием ŠKODA отнеслась к представлению новой модели, говорит такой факт: к моменту показа Superb третьего поколения была написана ни много ни мало целая «Суперб-симфония» с названием «Новая эра». Произведение, сочетающее в себе величественность классических музыкальных полотен и современное звучание, записано в исполнении Чешского филармонического оркестра.

При переходе в новое поколение автомобиль чуть прибавил в размерах. Стал шире (+47 мм), выше (+6 мм), длиннее (+28 мм). С меньшими свесами он смотрится гармоничнее предшественника, сохранив два своих главных достоинства: огромный багажник и королевский простор в ногах пассажиров второго ряда. По обоим показателям автомобиль претендует на место в представительском классе, при том что никоим образом туда не метит. Superb — это средний класс: 4861 мм от бампера до бампера.

Новый Superb смотрится как седан, но в действительности является лифтбеком: пятая дверь поднимается вместе со стеклом, что позволяет с максимальным удобством пользоваться огромным багажником. В третьем поколении Superb лишился системы TwinDoor, позволявшей открывать пятую дверь в двух режимах: «как у седана» (приподнималась относительно небольшая крышка) и «как у лифтбека» (вместе со стеклом). Зато теперь в списке опционального оборудования — электропривод двери, так что в плане комфорта новый Superb выигрывает у старого. Багажное отделение стало еще больше. 625 литров в европейской версии, 595 литров — с запаской, как любят у нас. Багажную полку можно «запарковать» за спинками сидений второго ряда. Традиционно для ŠKODA багажник оснащен карманами для мелочовки, крючками для сумок и петлями для крепления сеток. А сложив спинку переднего пассажирского сидения, в салоне можно уместить нечто длиной 3,1 метра, например карнизы для штор. Автомобиль для президента может быть практичным, почему нет?



КАК И ПРЕЖДЕ, НОВЫЙ SUPERB ОБЕСПЕЧИВАЕТ НЕВЕРОЯТНЫЙ ПРОСТОР ДЛЯ ЗАДНИХ ПАССАЖИРОВ, И ПО ЭТОМУ ПОКАЗАТЕЛЮ МОЖЕТ БЫТЬ ОТНЕСЁН К ПРЕДСТАВИТЕЛЬСКОМУ КЛАССУ.





### ОКРУЖИТЬ ЗАБОТОЙ


Но самое заметное отличие нового Superb от предыдущего — уровень оснащённости различными электронными ассистентами. Адаптивный круиз-контроль, который поддерживает заданную дистанцию на скорости до 210 км/ч; ассистент движения в пробках; парковочный автопилот — начало списка. Автомобиль проследит за тем, чтобы вы не «выскочили» из полосы на шоссе; предупредит об опасности в «слепой» зоне при перестроении; при выезде задом из гаража «посмотрит», чисто ли справа и слева, просканировав пространство радарными. Камеры для Superb тоже предлагаются: спереди — для чтения разметки и знаков, сзади — для визуального изучения обстановки и оценки траектории движения. Водитель Superb с соответствующей опцией не должен думать о том, будет ли он слепить дальним светом встречных. Автоматика при необходимости переключится на ближний, а при заказе более продвинутой системы динамически станет менять контур светового пучка, чтобы машина на встречной полосе была в тени, а все остальное — освещено по максимуму.

Лучшей обзорности способствует и новая, ранее не применявшаяся на ŠKODA система подогрева ветрового стекла. Не с привычными, едва заметными на просвет нитями, а с прозрачной токопроводящей пленкой. Впервые для ŠKODA предлагаются и амортизаторы переменной жесткости.

Информационно-развлекательные системы Superb «дружат» со смартфонами. Хочешь — выводи на центральный дисплей навигационную программу, закачанную в телефон, хочешь — изучай на экране мобильного устройства параметры работы двигателя, скорость движения, величину продольных и поперечных ускорений.

Пассажирам второго ряда на Superb и раньше не приходилось жаловаться на тесноту, а сейчас им стало еще комфортнее. Ширина салона на уровне плеч увеличилась на 26 мм, а пространство над головой — на 25 мм. Помимо того, второй ряд выведен в отдельную климатическую зону: температура для него настраивается отдельно.

Superb третьего поколения построен на базе платформы MQB. От нее он получил не только электронных ассистентов, но и линейку двигателей. Российские потребители на автомобилях такого класса традиционно предпочитают бензиновые моторы. Их предлагается несколько, объемом от 1,4 до 2,0 литров. Все турбированные, с непосредственным впрыском. Отдача — от 125 до 280 л.с. Самый мощный Superb, как и прежде, существует только в полноприводном варианте.

Тест-драйв нового Superb читайте в одном из следующих выпусков журнала. 

Нынешние успехи марки — во многом заслуга людей на фотографии. Слева от автомобиля — глава компании Винфрид Фаланд, справа — шеф-дизайнер Йозеф Кабан. Новый Superb сделан под его руководством.

# «Мы приходим надолго»

В ДНИ ПРОВЕДЕНИЯ ЖЕНЕВСКОГО АВТОСАЛОНА С КОРРЕСПОНДЕНТОМ НАШЕГО ЖУРНАЛА ВСТРЕТИЛСЯ МИРОСЛАВ КРОУПА, ОТВЕЧАЮЩИЙ В ШТАБ-КВАРТИРЕ КОМПАНИИ ŠKODA ЗА РЫНОК РОССИИ И СТРАН СНГ.



**К**акую тактику выбрала компания ŠKODA на российском рынке в настоящее время? Мы не делаем резких движений, а внимательно смотрим за тем, что происходит вокруг: как ведут себя покупатели, как ведут себя конкуренты, какие шаги предпринимает экономический блок правительства. Некоторые автопроизводители резко повысили цены и тут же получили катастрофический спад продаж. Это не наш метод.

**Будет ли ŠKODA сокращать модельный ряд, представленный в России?**

Нет, мы не только не будем сокращать его, а напротив, планируем расширять. Самой громкой нашей премьерой на рынке должно стать представление нового Superb — оно запланировано на осень. Также во второй половине года думаем вывести новые интересные версии уже знакомых моделей. Например, Rapid Monte Carlo: черная крыша, черные диски, тонированные задние фонари и дополнительные аэродинамические элементы придают автомобилю очень привлекательный для молодой аудитории вид. Замечу: версии Monte Carlo мы предлагаем для наших моделей уже несколько лет, но их выпуск в России будет налажен впервые. Согласитесь, любопытное антикризисное предложение: практичный автомобиль с яркой спортивной внешностью по разумной цене.

**Удается ли ŠKODA повышать процент локализации производимых в России машин — насколько успешно получается привлекать к сотрудничеству новых поставщиков?**

Открытие нового производства, качество которого устраивало бы марку ŠKODA и концерн Volkswagen, требует больших инвестиций. В текущей обстановке поставщики ведут себя осторожно. Но мы повышаем процент локализации и за счет собственных сил. Осенью в Калуге должен открыться наш моторный завод, обеспечивать атмосферными двигателями объемом 1,6 литра наше производство в России (подробнее о новом моторе 1.6 MPI читайте на стр. 54 — *Прим. ред.*). Думаю, что для привлечения поставщиков, то есть прежде всего крупных международных компаний, должны быть сделаны шаги со

стороны российского правительства. Например, такие: дополнительные льготы за каждую созданную тысячу рабочих мест. От этого все только выигрывают.

**Какие вы видите перспективы у российского рынка?**

Наверное, даже самый неискоренимый оптимист понимает: прогноз, согласно которому Россия к 2018 году станет рынком номер один в Европе, скорее всего, не сбудется. С другой стороны, всем очевидно: Россия — огромная страна с большим населением и мощным потенциалом. Мы рассчитываем, что в 2016 году рынок начнет расти, и к 2020 или 2021 году вполне может стать самым большим рынком новых легковых автомобилей в Европе. Вот почему нам так важно поддержать наших дилеров сегодня.

**Не опускаются ли у руководства компании руки, когда приходят не самые радужные отчеты о текущем состоянии российского рынка?**

Наша сила в том, что концерн Volkswagen умеет ждать, то есть работать на перспективу. Небольшой экскурс в историю. Чем были первые годы сотрудничества с маркой ŠKODA для немецкой стороны, в начале 1990-х? Тратой денег. На оборудование, на технологии, на создание новых моделей и обучение людей. Сегодня ŠKODA ежегодно приносит сотни миллионов евро прибыли. Концерн видит свое развитие на годы вперед. Не надо думать, что ситуация, в которой оказалась Россия, какая-то невиданная и неслыханная. Серьезные спады были и на молодых азиатских рынках, и на старых европейских. Рано или поздно рынок пойдет в рост, и выигрывает тот, кто не опускал рук, а продолжал работать. Так что мы не собираемся никуда уходить и верим в Россию. Ваша страна — центр региона, и настанет момент, когда она станет важнейшим поставщиком автомобилей для соседних государств.

# АВТОМОБИЛЬ

ТЕХНИКА ДОСТИЖЕНИЯ ГЕРОИ

Секрет её популярности. Octavia — мировой бестселлер ŠKODA. 22



АКСЕССУАРЫ  
ДИСКИ, КОВРИКИ, ДЕТСКИЕ КРЕСЛА  
И ДРУГИЕ ТОВАРЫ ИЗ ОРИГИНАЛЬНОЙ  
КОЛЛЕКЦИИ. **41**

ЦИТАТЫ  
РОССИЙСКИЕ АВТОМОБИЛЬНЫЕ  
ЖУРНАЛИСТЫ — О РАЗЛИЧНЫХ ВЕРСИЯХ  
«ОКТАВИИ». **44**

# Сумма ДОСТОИНСТВ







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

ŠKODA OCTAVIA — МИРОВОЙ ЛИДЕР ПРОДАЖ ЧЕШСКОЙ МАРКИ. ОДНА МИНУТА И ДЕСЯТЬ СЕКУНД — И НОВАЯ МАШИНА ЭТОГО СЕМЕЙСТВА СХОДИТ С КОНВЕЙЕРА. ПРАКТИЧНЫЙ, ПРОСТОРНЫЙ, НАДЕЖНЫЙ И УНИВЕРСАЛЬНЫЙ АВТОМОБИЛЬ, ПРЕДЛАГАЕМЫЙ ВО МНОЖЕСТВЕ ВАРИАНТОВ, ДОКАЗЫВАЕТ: У ПОТРЕБИТЕЛЕЙ ИЗ РАЗНЫХ СТРАН ЕСТЬ МНОГО ОБЩЕГО. ЧТО РУССКОМУ ХОРОШО, ТО И НЕМЦУ ЗДОРОВО.

**МАЛО** кто задумывается сегодня о происхождении слова «октавия», так прочно оно ассоциируется с популярной моделью автомобиля. Между тем взялось оно из латини, и применительно к машине значит «восьмая».

Первую в истории «Октавию» представили в далеком 1959 году в социалистической Чехословакии, и согласно системе послевоенного исчисления она действительно была восьмой в модельном ряду ŠKODA. Подзабытое имя Octavia вновь появилось на сцене в 1996 году. На этот раз безо всякой привязки к численному значению, а скорее в знак преемственности. Тем временем для марки наступила новая эпоха. Чешский автопроизводитель нашел себе глобального партнера в лице концерна Volkswagen и смог представить модель, способную безо всяких скидок конкурировать в своем классе с лучшими европейскими образцами. Объяснение тому было простое: ŠKODA получила доступ к передовым технологиям, прежде всего тем, что использовались при создании лидера класса — модели Golf, а от себя чехи добавили максимум практичности.

Успех Octavia базировался на том, что ŠKODA предлагала больше качественного продукта, чем конкуренты. Никакого подвоха в этом не было. Компания решила выступить в самом массовом и, возможно, самом непростом европейском классе, где соотношение цены и качества потребитель высчитывает с точностью до десятой цифры после запятой. И новичку, каким, несомненно, была Octavia, требовалось заявить о себе достаточно громко. Octavia выступила достойно. Достаточно сказать, что модель, пускай ее облик обновлялся, а техника совершенствовалась, продержалась на конвейере 14 лет: за это время было выпущено около 1,5 млн автомобилей. Второе поколение ŠKODA Octavia, известное под заводским индексом A5, закрепило успех: с 2004 по 2013 год было произведено более 2,5 миллиона машин.

В 2013 году ŠKODA представила Octavia третьего поколения, ту самую, что является основой продаж сегодня. О ней и пойдет речь.

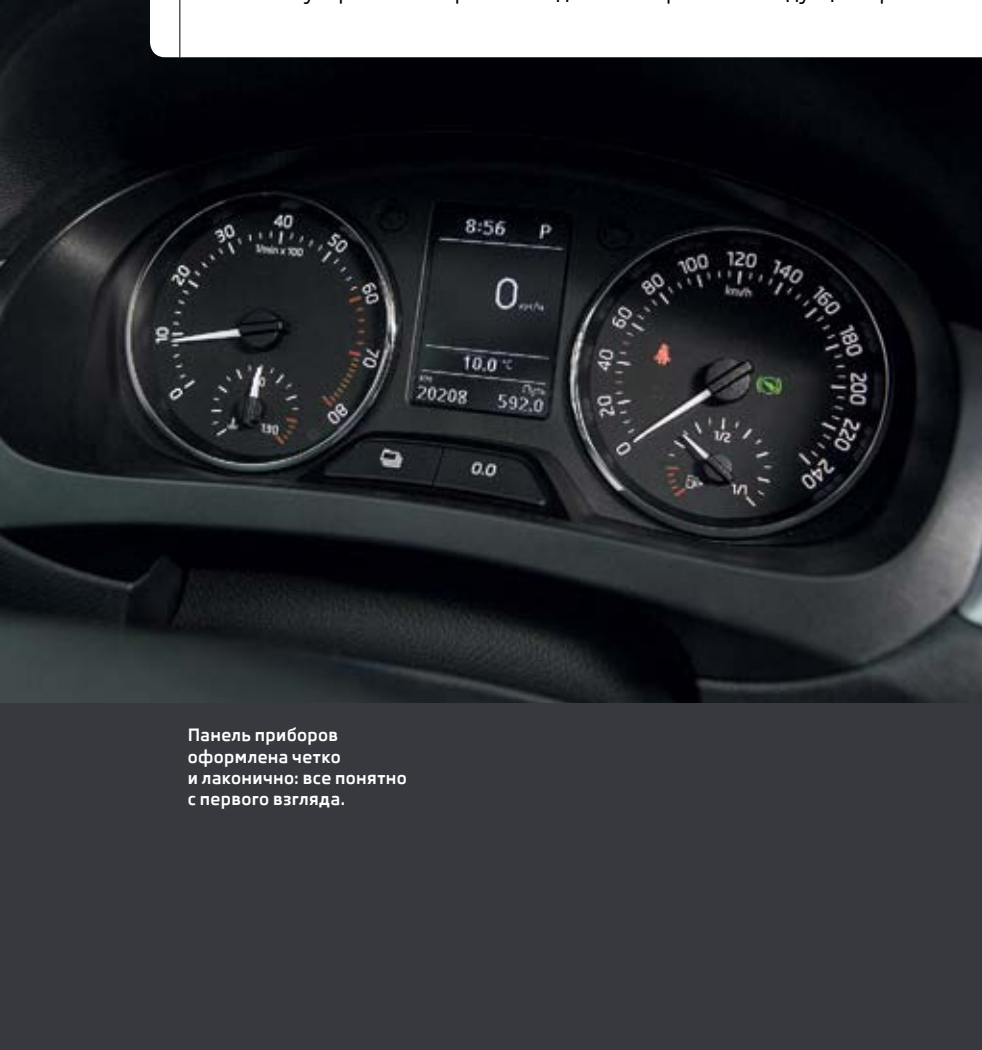
### КРАЕУГОЛЬНЫЙ КАМЕНЬ

Octavia — несомненный локомотив марки ŠKODA. Она «сердце бренда». По итогам 2014 года на эту модель или, вернее сказать, семейство, пришлось почти 40% общего объема продаж. В Европе Octavia входит в топ-10 самых популярных легковых машин. Самая популярная импортная модель в Германии.

В нашей стране Octavia собрала почти все мыслимые в своем классе награды, от «Золотого клаксона» и Гран-при «За рулем» до «Топ-5 Авто» и «Автомобиля года в России». Причем класс «Октавии» тоже определяется по-разному. Кто-то видит в ней большой компакт, кто-то — представителя среднего класса

У «Октавии» третьего поколения масса преимуществ. Автомобиль красив, современен, технологичен, безопасен, отличается простором и практичностью. Сложите эти преимущества и станет понятно — он еще и привлекателен по цене. Самые ходовые в нашей стране версии «Октавии» производят по полному циклу, то есть со сваркой и окраской кузовов, на заводе в Нижнем Новгороде. В первые месяцы после начала мировых продаж только это обстоятельство и позволяло предлагать машины в более или менее достаточном количестве на российском рынке: все, что производилось на головном заводе марки в чешском городе Млада-Болеслав, мгновенно расходилось по салонам европейских дилеров. Сегодня российская сборка — важнейший экономический фактор: она исполняет роль стабилизатора цен при курсовых скачках национальной валюты.

Кстати, российские дилеры в последнее время с удовлетворением отмечают: посетителей автосалонов практически не интересует место сборки автомобиля. Отлаженная система контроля качества продукции привела к желаемому результату: покупатели



Панель приборов оформлена четко и лаконично: все понятно с первого взгляда.







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

поняли, что не имеет смысла искать разницу между автомобилем, собранным в Чехии, и сделанным в России. Многократный контроль на выходе везде одинаков, на всех заводах, где делают «Октавию». И машину, произведенную в Нижнем Новгороде, ничто кроме таможенных формальностей и здравого смысла — все-таки завод в Чехии намного ближе, — не мешает передать немецкому дилеру.

Впрочем, стоит уточнить. «Октавии» российской сборки все же отличаются от автомобилей, изготовленных в Чехии для других европейских стран, и не только цифрами в номере VIN.

На автомобили, произведенные в Нижнем Новгороде, будет установлена более мощная аккумуляторная батарея, увеличен до 155 мм дорожный просвет и усилена шумоизоляция, поскольку о качестве наших дорог слышаны и за пределами страны. Полноразмерное колесо — не опция, а часть обязательного оборудования.

#### НЕ ТО СЕДАН, НЕ ТО ХЭТЧБЕК

Успех «Октавии» на протяжении трех поколений не в последнюю очередь связан с удачно выбранным типом кузова. Одни зовут его седаном, или лимузином, на немецкий манер: именно так машина



Для автомобиля предлагается несколько типов коробок передач: классический 6-ступенчатый автомат, 5- и 6-ступенчатая механика, 6- и 7-ступенчатый робот DSG.



и выглядит в профиль. Другие — хэтчбеком, поскольку пятая дверь открывается вместе со стеклом, а в переводе с английского hatchback и является машиной, у которой «люк сзади». Но в действительности Octavia представляет собой лифтбек: машину с нормальным, не укороченным задним свесом, ступенькой багажника за задним стеклом и большой пятой дверью.

Выбор кузова в пользу лифтбека дает преимущество как минимум по двум статьям: более солидный, чем у хэтчбека, внешний вид, что особенно ценится в Центральной и Восточной Европе, и огромный багажник с удобным доступом. Открыл — и все как на ладони. Чтобы достать сумку, лежащую в глубине, не надо вытаскивать остальной багаж, как это может потребоваться на седане.

Багажник Octavia — очень серьезный аргумент. Он вместительней, чем у всех одноклассников и даже многих автомобилей бизнес-класса. При наличии «в подполье» полноразмерной запаски, столь актуальной для российских условий эксплуатации, багажник новой Octavia имеет объем 568 литров. Мало того что багажник велик по размерам, им очень удобно пользоваться. Ширина проема 1123 мм — рекордная в сегменте. А «правильная» конфигурация грузового отделения позволяет ставить чемоданы «на ребро», не вступая в конфликт с багажной полкой, и использо-

вать имеющиеся литры по максимуму. Кстати, заднюю полку при необходимости несложно снять и «запарковать» за спинкой дивана. Разумеется, в багажнике Octavia вы найдете крючки для подвешивания легких сумок и петли для сеток, которые не дадут вещам перемещаться в дороге. Новым словом в организации багажного пространства надо признать так называемые карго-элементы. В «обычной жизни» они служат перегородками, отделяющими боковые отсеки для мелочовки, расположенные за колесными арками, от остального багажника. Потянув перегородку вверх, вы получите элемент крепления. Его можно согнуть, как надо, и прилепить, подобно застежке на кроссовках, к ковровому покрытию пола багажника. Пара простых движений — и коробка с вещами надежно закреплена.

Тем, для кого поддержание чистоты в багажнике — вопрос принципиальный, пригодится предлагаемый в качестве аксессуара двусторонний коврик. С парадной стороны — приятный на ощупь мелкий ворс. На него удобно класть чистые вещи. Но багажнику нередко приходится выполнять и грязную работу: возить детские коляски после прогулки или сапоги после рыбалки. В таком случае ковровое покрытие вызывает лишь сожаление. Некоторые автовладельцы возят на такой случай кусок полиэтилена или старое покрывало. Действенно, но не очень



эстетично. Владелец новой Octavia поступит проще: перевернет коврик, и вместо ворса сверху окажется практичное резиновое покрытие. Отмыть его совсем не сложно.

Огромный багажник пошел не в ущерб размерам салона. По простору для водителя и пассажиров, в том числе и второго ряда, Octavia в лидерах. Газета «Авторевю» писала: в багажник «Октавии» уместилось рекордное количество взятых в качестве образца коробок, а места перед коленями «обитателей галерки» все равно как минимум на шесть сантиметров больше, чем в других автомобилях, участвовавших в сравнительном тесте. Да, Octavia крупнее одноклассников, да только что в том плохого? Руководство компании с самого начала не скрывало особенности позиционирования: Octavia — «модель с преимуществами среднего класса, предлагаемая по цене компактного автомобиля».

Посмотрите, как много «Октавий» трудится сегодня на улицах больших городов в качестве такси. Значит, машина отвечает основным требованиям таксомоторных компаний, то есть имеет большой багажник, просторный салон, надежную конструкцию и приемлемую стоимость.

ŠKODA Octavia — автомобиль очень удачный, и заслуга в этом не только инженеров чешской компа-

нии, но и всего концерна Volkswagen, который вложил миллиарды евро в модульную платформу MQB.

Платформа изначально рассчитана на создание десятков моделей разных классов и брендов. В этом смысле Audi A3 и ŠKODA Octavia — ближайшие родственники. Это можно заметить, если сравнивать техническую начинку, но по дизайну никаких пересечений нет и быть не может.

Дизайн «Октавии» шеф-дизайнер марки Йозеф Кабан определяет как «вневременной». Она достойно смотрится сегодня и будет нормально выглядеть через несколько лет, когда первый владелец надумает продать машину. В основе — не желание угнаться за быстротечной модой, а тяга к чистым, ясным и простым формам, которые ценятся всегда.

Салон «Октавии» — сама практичность. По количеству подстаканников (два спереди, между креслами, два сзади, в откидном центральном подлокотнике) Octavia может претендовать на звание кофе-машины. В каждой из дверей можно уместить по бутылке воды — в карманы передних влезают большие, полуторалитровые. Тех, кто проводит в машине значительную часть своей жизни, обрадует возможность заказать 230-вольтовую розетку. 150 Вт ее мощности вполне хватит, чтобы обеспечить питанием ноутбук, электробритву или зарядное устройство для фотоаппарата.



Поддерживать чистоту и порядок в салоне помогут не только разнообразные ниши и карманы, но и специально отведенное место для мелкого мусора: яблочных огрызков, конфетных оберток и чеков с заправки — в качестве аксессуара для «Октавии» предлагается контейнер со съёмным полиэтиленовым мешком, который устанавливается в карман передней двери.

Среди прочих решений в духе «Просто гениально» отметим скребок для льда, имеющий штатное место за лючком топливного бака. Первые заморозки не застанут вас врасплох. Скребок сделан из прозрачного пластика и благодаря своей форме служит еще и увеличительным стеклом: удобное решение, когда «невооруженным глазом» не получается прочесть какой-нибудь мелкий шрифт, например на упаковке с моторным маслом.

#### НА ВСЯКИЙ СЛУЧАЙ

Octavia, предлагаемая по всей Европе, отвечает самым строгим нормам безопасности. Автомобиль может оснащаться девятью подушками: четырьмя боковыми (спереди и сзади), двумя шторками (вдоль окон), двумя фронтальными (справа и слева) и одной для защиты коленей водителя. Независимая организа-



ОГРОМНЫЙ  
БАГАЖНИК  
ПОТРЕБОВАЛ МЕР  
ПО ОРГАНИЗАЦИИ  
СВОБОДНОГО  
ПРОСТРАНСТВА:  
КАЖДОМУ  
ПРЕДМЕТУ  
НАЙДЁТСЯ СВОЁ  
МЕСТО.



Биксеноновые фары с дневными ходовыми огнями предлагаются для «Октавии» в качестве опции.

ция Euro NCAP оценила усилия инженеров ŠKODA максимальным баллом — пятью звездами.

Автомобили, оборудованные электронной системой поддержания курсовой устойчивости ESC, имеют в ее составе функцию автоматического торможения после аварии. При сильном фронтальном или боковом ударе автоматически задействуются тормоза: скорость машины снижается до 10 км/ч, что уменьшает риск повторных столкновений. Сам водитель в первые секунды после аварии не всегда в состоянии адекватно оценить дорожную ситуацию. Тем не менее у водителя остается право в любой момент вмешаться в ситуацию: нажать на газ и ускориться или полностью затормозить автомобиль.

В качестве опции для «Октавии» предлагается датчик усталости водителя. В течение первых 15 минут компьютер анализирует индивидуальный стиль конкретного человека, а затем в течение оставшегося пути сравнивает «эталон» с фактическим поведением. Уставший или чувствующий непреодолимое желание поспать водитель начинает по-другому рулить. Распознав опасность, система выдаст предупреждение о необходимости сделать перерыв — выпить чашку кофе. Хотя лучше, конечно, не подвергать никого риску и найти возможность немного поспать. Система прежде всего адресована тем, кто много ездит на

дальние расстояния: монотонное движение по трассе, как известно, убаюкивает.

От неприятностей на парковке вас также ограждают электронные помощники. Комфортное маневрирование в ограниченном пространстве обеспечат опциональные датчики парковки (картина препятствий выводится на экран мультимедийной системы), а в дополнение к ним можно заказать камеру заднего вида.

Кроме того, Octavia умеет самостоятельно парковаться, причем в двух направлениях: параллельно и перпендикулярно проезжей части. Для того чтобы втиснуться на место, Octavia нужно по 30 см свободного пространства с каждой стороны. Автомобиль станет сам крутить руль, а в экстренной ситуации затормозит перед препятствием. Если потребуется, машина запаркуется в несколько заходов, советуя водителю, когда нужно сменить направление движения. Более того, автопилот поможет при выезде со стоянки, когда он сам поставил вас «бампер в бампер» или это сделал за него какой-то умник, «зажав» ваш автомобиль.

#### МУЗЫКА НАШЕГО ВРЕМЕНИ

Для «Октавии» предлагается несколько мультимедийных систем. Устройства начального уровня работают с SD-картами и USB-накопителями (компакт-





диски отправлены в отставку), а продвинутые системы умеют показывать кино и фотографии, проигрывать файлы в различных форматах (включая flac), прокладывать маршруты. Встроенный навигатор интегрирован в бортовую систему, и, когда датчик топлива покажет, что пора заехать на заправку, система выдаст информацию, где расположены ближайшие АЗС.

Само собой, что беспроводная связь с мобильным телефоном, многофункциональный руль и голосовое управление (тем же телефоном, например), также доступны.

Кстати, в салоне «Октавии» может быть предусмотрен специальный отсек для мобильного телефона — Phone Box. Он имеет в основании индукционную пластину, бесконтактно соединяющую антенну мобильного аппарата с автомобильной антенной, расположенной на крыше. Как следствие, улучшается качество сигнала, снижается уровень электромагнитного излучения в салоне, экономится заряд аккумулятора в телефоне. Но и сядет батарейка — не страшно. К вашим услугам штатный USB-разъем.

#### УНИВЕРСАЛЬНОЕ РЕШЕНИЕ

Octavia выпускается в двух типах кузова. В России и Китае предпочитают лифтбек. В Европе

▶ ДЛЯ «ОКТАВИИ»  
ПРЕДЛАГАЮТСЯ  
ДВИГАТЕЛИ  
МОЩНОСТЬЮ  
ОТ 110 ДО 220 Л.С.,  
ЧЕТЫРЕ  
БЕНЗИНОВЫХ  
И ОДИН  
ДИЗЕЛЬНЫЙ.



В КАЧЕСТВЕ  
ДОПОЛНИ-  
ТЕЛЬНОГО  
ОБОРУДОВАНИЯ  
МОЖНО  
ЗАКАЗАТЬ  
ДАЖЕ  
АВТОНОМНЫЙ  
СТОЯНОЧНЫЙ  
ОТОПИТЕЛЬ  
С ПУЛЬТОМ  
ДИСТАН-  
ЦИОННОГО  
УПРАВЛЕНИЯ.

больше продается универсалов, то есть Octavia Combi. Это в нашей стране за владельцами универсалов закрепилась репутация «дачников» (или, в более жестком варианте, «колхозников»). В Европе владелец универсала — человек с широким кругом жизненных интересов. Отправиться в путешествие на несколько дней; отвезти ребенка на тренировку по хоккею со всем снаряжением; съездить в гипермаркет, чтобы закупиться на две недели — во всех этих случаях не бывает «слишком много места».

Багажник Octavia Combi — 588 литров свободного пространства. Для Combi предлагается двойной трансформируемый пол. Вниз можно убрать всякую мелочовку, которая сама собой образуется в багажнике, а наверху тем временем — образцовый порядок. Под фальшполом, кстати, предусмотрены места для хранения багажника на крышу (двух поперечин для рейлингов), что снимает много проблем. Зачем обычно возят багажник на крыше? «Потому что может пригодиться». При этом он шумит и приводит к повышенному расходу топлива (чем выше скорость движения, тем это заметнее). Но, кажется, что снимешь багажник, оставишь его дома или в гараже — так немедленно понадобится перевезти что-то громоздкое. В Octavia Combi с двойным полом проблема решена: багажник всегда в вашем распоряжении, но не ме-

В комплектации Style в список стандартного оснащения входят не только обогрев, но и электроскладывание зеркал.



шает. Там же, под полом, найдет свое место багажная шторка. Обычно ее снимают, когда нужно максимально использовать пространство под загрузку, сложив задние сиденья.

Фальшпол можно убрать, чтобы не мешал размещению высокого груза, или, согнув на манер листа бумаги, разделить вертикальной стеной багажное отделение на две части. Для перевозки «под завязку» универсал может быть укомплектован разделительной сеткой: ее натягивают либо сразу за задними сиденьями (когда только багажное отделение набито вещами до потолка), либо за спинами водителя и переднего пассажира. Максимальная вместимость Combi составляет 1718 литров.

Octavia Combi приспособлена и для перевозки в салоне длинномерных грузов. Если сложить пассажирское сиденье (есть и такая опция), то по диагонали (от левого угла багажника до угла передней пассажирской двери) уместится нечто, например карниз для штор, максимальной длиной 2,92 м. А по прямой, через сложенное заднее правое сиденье в направлении перчаточного ящика, влезет рулон линолеума шириной 2,76 м. Те, кто знает, подтвердят: возить вещи в салоне приятнее, чем на крыше, особенно в плохую погоду, когда приходится думать о тщательной упаковке багажа.

Раз мы начали о погоде. Обладание автомобилем с огромным багажником омрачает лишь одно обстоятельство: пятая дверь универсалов пачкается сильнее, чем у хэтчбеков. С Octavia Combi эта проблема решается просто: надо только заказать электропривод крышки багажника. Дверь услужливо откроется по команде с ключа, когда вы идете к машине из магазина с тяжелыми сумками в обеих руках, и сама закроется, пока будете садиться за руль. Дублирующая клавиша управления электроприводом есть на центральной консоли: водителю не потребуется лишний раз выходить из машины, чтобы помочь пассажиру с багажом. Высота подъема крышки настраивается в зависимости от вашего роста (поскольку кнопка закрытия расположена на пятой двери) или высоты потолка в гараже (подземной стоянке).

Octavia Combi предлагается как с передним, так и с полным приводом. Основа полного привода автомобилей ŠKODA — муфта Haldex. Не надо ничего подключать или активировать, все всегда готово к действию. При равномерном движении по сухой ровной дороге почти весь крутящий момент уходит на передние колеса. При необходимости часть момента «перебрасывается» назад. Величина момента, передаваемого на заднюю ось, «плавает» в зависимости от дорожной ситуации. В самых тяжелых условиях (на-



Самая роскошная комплектация называется в честь основателей компании — Laurin & Klement. В частности, ее отличает салон в коричневых тонах, отделанный кожей и алькантарой с тисненными логотипами специальной серии.

пример, автомобилю надо подняться на обледеневший пандус или покрытый мокрой травой холм) диски муфты жестко сцепляются под давлением, и крутящий момент поровну делится между передней и задней осями. Электроника подменяет собой две другие возможные блокировки — межколесных дифференциалов. Система EDL работает на обеих осях и действует так: если одно колесо забуксовало (скажем, переднее правое попало на лед), то оно подтормаживается, а момент переходит на переднее левое колесо.

Однако по проходимости несколько очков вперед Octavia Combi 4x4 даст специальная внедорожная версия — Octavia Combi Scout.

Как и полноприводный универсал, она предлагается на российском рынке со 180-сильным турбированным мотором и «скорострельной» автоматической (роботизированной) коробкой DSG. Из принципиальных отличий от обычного универсала — широкая 17-дюймовая резина, защитный пластиковый обвес и увеличенный до 171 мм клиренс. Автомобиль рассчитан на то, что его владелец время от времени будет съезжать с асфальта. Дорожный просвет у «Скаута», разумеется, меньше, чем у серьезного внедорожника. И это скорее плюс: автомобиль сохранил отличную управляемость. «Скауты» 2016 модельного года получили известную по модели Yeti кнопку Off-road, отвечающую за акти-

вацию соответствующего режима. Система работает при скорости до 30 км/ч и облегчает движение в сложных дорожных условиях. В частности, электроника допускает большую, чем обычно, пробуксовку колес (что полезно при движении по снегу или песку), а при движении под горку скорость регулируется автоматически путем выборочного подтормаживания колес: водителю остается следить за дорогой и крутить руль. При спуске по крутому склону помощь системы придется очень кстати даже опытному водителю.

#### СПОРТОВАРЫ

«Горячие» версии ŠKODA Octavia традиционно имеют приставку RS, Rally Sport. Они способны превратить банальную поездку от дома на работу в эмоциональное путешествие. В России предлагаются обе версии RS: лифтбек Octavia RS и универсал Octavia Combi RS. Багажник Octavia RS — 568 литров, у Octavia Combi RS — 588 литров. Отличная возможность разогнать кухонную плиту в упаковке до скорости 100 км/ч менее чем за 7 секунд. А если без шуток, то Octavia RS — что лифтбек, что универсал — не вынуждают покупателя делать выбор между удовлетворением транспортных потребностей семьи, включая выезды на дачу по схеме «и эти три сумки в коридоре тоже надо взять»,



и желанием иметь яркий автомобиль с выдающимися динамическими характеристиками.

Конечно, «отжечь» можно и на обычной машине, но спортивная позволяет получать удовольствие от поездок максимально безопасным способом: «выстрелить» на обгоне, первым уйти на светофоре, быстро, но чисто, без истеричного визга шин, пройти поворот или оттормозиться так, чтобы почувствовать себя пилотом. Желательно, правда, чтобы эти маневры не вызывали раздражение окружающих.

Проезд на Octavia RS не останется незамеченным. Первое, что ее выдает, — низкопрофильная резина. Минимальный размер колесных дисков — 17 дюймов. В качестве аксессуаров предлагаются даже 19-дюймовые «катки». За спицами легкосплавных дисков просматриваются мощные тормоза с красными суппортами. Передний и задний бампер RS-дизайна, два широких трапециевидных патрубка системы выпуска также напоминают, что максимальная скорость автомобилей близка к отметке 250 км/ч.

Интерьер Octavia RS тоже достоин отдельных слов. Спортивные сиденья с развитой боковой поддержкой, отделанные кожей и тканью, цветная пророчка на кожаной отделке рычага коробки передач, рукоятки стояночного тормоза и руля, оснащенного подрулевыми лепестками для управления в ручном

ДАЖЕ  
СПОРТИВНЫЕ  
ВЕРСИИ RS  
НЕ МЕНЯЮТ СУТИ  
«ОКТАВИИ» —  
АВТОМОБИЛЯ  
НА КАЖДЫЙ  
ДЕНЬ ДЛЯ ВСЕЙ  
СЕМЬИ.




Все модификации «Октавии», кроме спортивной RS, имеют в багажнике полноценное запасное колесо.



▶ ДЛЯ «ОКТАВИИ»  
МОЖНО  
ПОДОБРАТЬ  
КОЛЁСНЫЕ  
ДИСКИ  
РАЗМЕРНОСТЬЮ  
ОТ 15 ДО  
19 ДЮЙМОВ.

режиме коробкой DSG. Механика, впрочем, тоже предлагается. Только учтите: двухлитровый турбированный двигатель мощностью 220 л.с. и максимальным крутящим моментом 350 Нм заставит поработать рычагом: на разгоне только успевай переключать передачи. Механика — это классно и спортивно, но большинство покупателей выбирают для Octavia RS автоматическую трансмиссию DSG — быстрый робот с двумя сцеплениями. Он мало уступает механике по показателям разгона, максимальной скорости и расходу топлива (традиционные аргументы в пользу МКПП), но обеспечивает куда больший комфорт при передвижении в современных городах с вечными пробками и позволяет сконцентрироваться на «рулежке» при быстрой езде.

Octavia RS отличается не только двигателем и элементами дизайна, но и адаптированной ходовой частью. Спортивная подвеска с более жесткими пружинами и амортизаторами делает автомобиль заметно ниже, что обеспечивает великолепную управляемость и минимальные крены при прохождении поворотов. Величина дорожного просвета — 128 мм. Кстати, и руль на Octavia RS «острее», чем на простой Octavia. От упора от упора — всего 2,11 оборота.

Так и получается, что за одним именем — ŠKODA Octavia — скрывается целое семейство машин с разным характером, но общими ценностями. Семейными ценностями, кстати. 

## ŠKODA OCTAVIA



ŠKODA Octavia	1.6 MPI	1.4 TSI	1.8 TSI	2.0 TDI CR
<b>Размеры, мм</b>	4659 / 1814 / 1461	4659 / 1814 / 1461	4659 / 1814 / 1461	4659 / 1814 / 1461
<b>Двигатель</b>	рядный 4-цилиндровый бензиновый с распределенным впрыском	рядный 4-цилиндровый бензиновый с непосредственным впрыском и турбонаддувом	рядный 4-цилиндровый бензиновый с комбинированным (непосредственным и распределенным) впрыском и турбонаддувом	рядный 4-цилиндровый турбодизель с системой впрыска Common Rail
<b>Рабочий объем, куб. см</b>	1598	1395	1798	1968
<b>Мощность, л.с. при об./мин.</b>	110 / 5800	150 / 5000-6000	180 / 5100-6200	150 / 3500-4000
<b>Крутящий момент, Нм при об./мин.</b>	155 / 3800-4000	250 / 1500-3500	250 / 1250-5000	320 / 1750-3000
<b>Максимальная скорость, км/ч</b>	192 (190)*	219 (219)*	231 (231)*	215
<b>Разгон от 0 до 100 км/ч, с</b>	10,6 (12,0)*	8,1 (8,2)*	7,3 (7,4)*	8,6
<b>Расход топлива (средний), л/100 км</b>	6,4 (6,7)*	5,4 (5,3)*	6,4 (5,7)*	4,9
<b>Привод</b>	передний	передний	передний	передний
<b>Коробка передач</b>	5-ступенчатая механическая / 6-ступенчатая автоматическая	6-ступенчатая механическая / 7-ступенчатая автоматическая (роботизированная) DSG	6-ступенчатая механическая / 7-ступенчатая автоматическая (роботизированная) DSG	6-ступенчатая автоматическая (роботизированная) DSG
* Данные для автомобиля с автоматической трансмиссией.				

ŠKODA OCTAVIA COMBI



ŠKODA Octavia Combi	1.6 MPI	1.4 TSI	1.8 TSI	2.0 TDI CR
Размеры, мм	4659 / 1814 / 1461	4659 / 1814 / 1461	4659 / 1814 / 1461	4659 / 1814 / 1461
Двигатель	рядный 4-цилиндровый бензиновый с распределенным впрыском	рядный 4-цилиндровый бензиновый с непосредственным впрыском и турбонаддувом	рядный 4-цилиндровый бензиновый с комбинированным (непосредственным и распределенным) впрыском и турбонаддувом	рядный 4-цилиндровый турбодизель с системой впрыска Common Rail
Рабочий объем, куб. см	1598	1395	1798	1968
Мощность, л.с. при об./мин.	110 / 5800	150 / 5000-6000	180 / 5100-6200	150 / 3500-4000
Крутящий момент, Нм при об./мин.	155 / 3800-4000	250 / 1500-3500	250 / 1250-5000	320 / 1750-3000
Максимальная скорость, км/ч	191 (188)*	216 (216)*	229 (229)*	213
Разгон от 0 до 100 км/ч, с	10,8 (12,2)*	8,2 (8,3)*	7,4 (7,5)*	8,7
Расход топлива (средний), л/100 км	6,4 (6,7)*	5,5 (5,5)*	6,4 (5,7)*	4,9
Привод	передний	передний	передний	передний
Коробка передач	5-ступенчатая механическая / 6-ступенчатая автоматическая	6-ступенчатая механическая / 7-ступенчатая автоматическая (роботизированная) DSG	6-ступенчатая механическая / 7-ступенчатая автоматическая (роботизированная) DSG	6-ступенчатая автоматическая (роботизированная) DSG

\* Данные для автомобиля с автоматической трансмиссией.



## ŠKODA OCTAVIA COMBI SCOUT



ŠKODA Octavia	Combi 1.8 TSI 4x4	Combi Scout
<b>Размеры, мм</b>	4659 / 1814 / 1461	4685 / 1814 / 1531
<b>Двигатель</b>	рядный 4-цилиндровый бензиновый с комбинированным (непосредственным и распределенным) впрыском топлива и турбонаддувом	рядный 4-цилиндровый бензиновый с комбинированным (непосредственным и распределенным) впрыском топлива и турбонаддувом
<b>Рабочий объем, куб. см</b>	1798	1798
<b>Мощность, л.с. при об./мин.</b>	180 / 4500-6200	180 / 4500-6200
<b>Крутящий момент, Нм при об./мин.</b>	280 / 1350-4500	280 / 1350-4500
<b>Максимальная скорость, км/ч</b>	227	216
<b>Разгон от 0 до 100 км/ч, с</b>	7,5	7,8
<b>Расход топлива (средний), л/100 км</b>	6,7	6,9
<b>Привод</b>	полный	полный
<b>Коробка передач</b>	6-ступенчатая автоматическая (роботизированная) DSG	6-ступенчатая автоматическая (роботизированная) DSG

## ŠKODA OCTAVIA RS



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

# Для полного счастья



ДАЖЕ К САМОМУ ХОРОШЕМУ АВТОМОБИЛЮ, ЗАВОЕВАВШЕМУ МНОЖЕСТВО НАГРАД, ЕСТЬ ЧТО ДОБАВИТЬ. В СЛУЧАЕ С ŠKODA OCTAVIA — ФИРМЕННЫЕ АКСЕССУАРЫ. С НИМИ СЧАСТЬЕ ВЛАДЕЛЬЦА БУДЕТ ПОЛНЫМ.

Запираемое велосипедное крепление из алюминиевого профиля (максимальная нагрузка — до 20 кг).  
Цена — 7205 руб.\*



Универсальный багажный короб с транспортировочной сеткой и крепежом.  
Цена — 31 815 руб.\*



Запираемый алюминиевый держатель для лыж (до четырех пар) или сноубордов (до двух).  
Цена — 8200 руб.\*



Пластиковый аэродинамический бокс. Объем — 380 л. Способен вместить до пяти пар лыж или до четырех сноубордов.  
Цена — 26 375 руб.\*



Базовый багажник на крышу.  
Цена — 17 500 руб.\*



Съемный фаркоп.  
Цена — 17 205 руб.\*



Композитная защита картера двигателя.  
Цена — 8555 руб.\*

Комплект чехлов для колес.  
Цена — 2190 руб.\*





Denom



Teron



Crystal



Hawk white



Hawk black-silver



Turini silver



Turini black



Gemini anthracit

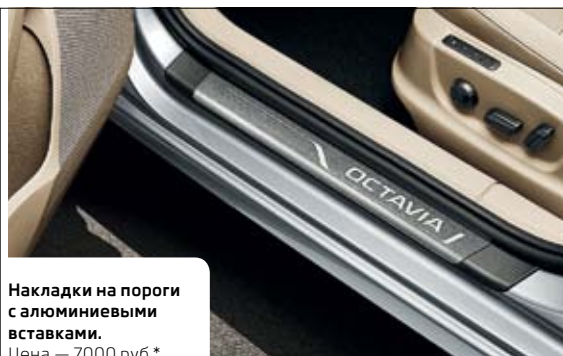


Pictoris

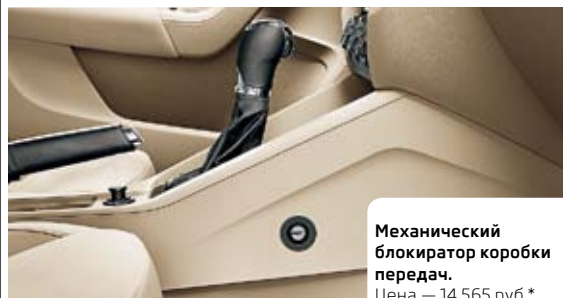


Xtrem

Диски легкосплавные. Размер — 17", 18" и 19".  
Цена за штуку — от 9695 до 16 565 руб.\*



Накладки на пороги с алюминиевыми вставками.  
Цена — 7000 руб.\*



Механический блокиратор коробки передач.  
Цена — 14 565 руб.\*



Съемная емкость для мусора (для передних дверей).  
Цена — 1110 руб.\*

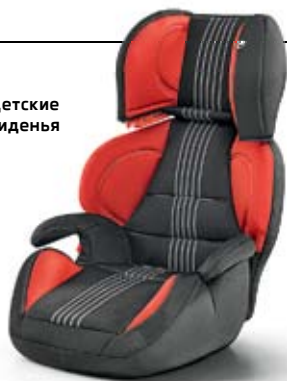


Держатель для мультимедийных устройств.  
Цена — 830 руб. \*



Розетка на 230 В (комплект для установки).  
Цена — 10 410 руб.\*

Детские сиденья



**Wavo Kind**  
(вес ребенка — от 15 до 36 кг).  
Цена — 3980 руб.\*

**Wavo 1-2-3**  
(вес ребенка — от 15 до 36 кг).  
Цена — 10 360 руб.\*

**ISOFIX DUO plus**  
Top Tether (два стандарта крепления, вес ребенка — от 9 до 18 кг).  
Цена — 33 305 руб.\*



**Детское зеркало.**  
Цена — 1485 руб.\*



**Переносной бокс-холодильник**  
объемом 15 л с питанием от бортовой сети.  
Цена — 8690 руб.\*



**Съемный лоток для багажника.**  
Цена — 4580 руб.\*

**Текстильный коврик в багажник.**  
Цена — 2495 руб.\*



**Многофункциональное отделение**  
только для Octavia Combi.  
Цена — 5300 руб.\*

**Двусторонний (резина / текстиль) коврик в багажник.**  
Цена — 7740 руб.\*



**АВТОРЕВЮ**

**Новая Octavia — это практичность и порядок, возведенные в абсолют. Сумки — на крючки, смартфон — в нишу, бутылку с водой — в подстаканник...** Все продумано, все предусмотрено. ŠKODA, с отличием окончившая немецкую спецшколу, по-другому теперь не умеет. Поборники эмоционального дизайна могут сколь угодно упражняться в колкостях — пока им не придется встретить на вокзале родственников с горой безразмерных чемоданов. А если еще прикупить багажник на крышу... Что пустая, что груженная ŠKODA едет легко. Легко тормозит, легко уско-ряется, легко прописывает ходовые дуги и «тещины языки». Так что не поспешите на спецприспособления, чтобы надежнее крепить груз!

**АВТОМИР**

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

**КУПИ АВТО**

**...В обустройстве места за рулем вам едва ли захочется что-нибудь улучшить. Немецкий «орднунг» в чешском исполнении возведен в абсолют!** Сложно найти человека, рост и комплекция которого не позволяют удобно разместиться в «Шкоде». Да и крышка переднего подлокотника с возможностью регулировки по длине и углу наклона — еще один достойный пример чешско-немецкой унификации. Тщетно искать огрехи в управлении ау-

# Замечания по делу

В ПРИНЦИПЕ, СОТРУДНИКИ КОМПАНИИ ŠKODA И САМИ ЗНАЮТ, ЧТО ДЕЛАЮТ ОЧЕНЬ ХОРОШИЕ АВТОМОБИЛИ. НО ЧИТАТЬ ЛЕСТНЫЕ ОТЗЫВЫ ЖУРНАЛИСТОВ ВСЁ РАВНО ПРИЯТНО. МЫ ОТОБРАЛИ НЕСКОЛЬКО ЦИТАТ ИЗ МАТЕРИАЛОВ, ПОСВЯЩЕННЫХ РАЗЛИЧНЫМ ВЕРСИЯМ ŠKODA OCTAVIA.

диосистемой и климат-контролем или отсутствием информативности в усилиях на педалях — по этой части «Шкода» по-прежнему может служить эталоном. Багажник у «Октавии» огромен и сохраняет звание самого емкого в классе — 568 литров только до полки! Причем по форме это почти правильный параллелепипед с основанием метр на метр. Здесь запросто улеглись три наших мерных чемодана и осталось достаточно места для сумок помельче. Для того чтобы грамотно разграничить закрома, настоятельно рекомендую заказать комплект сеток для крепления груза. Сразу за колесными арками скроены глубокие карманы. Правый дополнен удобным съемным бортиком: его можно разделить на две части, одна из которых имеет липучки. Она может выполнять роль еще одного разделителя, который можно приладить в любом месте ворсового пола. Всем бы инженерам творить с такой выдумкой! Если же сложить спинку, длина погрузочной платформы увеличится до двух метров, позволяя обустроить здесь пару спальных мест.

**КЛАКСОН**

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

новой муфты Haldex 5 с более высоким быстродействием и «превентивными» алгоритмами работы, а также электронных имитаций блокировок дифференциала на передней и задней оси. Они и превращают практичный и немаленький универсал в снаряд для быстрой и точной езды.

**АВТО@MAIL.RU**

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

...Бензиновая ŠKODA Octavia RS с механикой. Рычаг ходит как нож в масле. Старт, щелк — вторая, щелк — третья. Мотор сумасшедший! Лавина тяги начинается уже с 2 тысяч, к 3,5 накрывает с головой и не прерывается вплоть до 6,5 тысячи оборотов. Кайф! Задает настроение и саундтрек — к шипению выхлопа и басовитому впуску (спасибо симпозиру) добавляется свист турбины и всхлипывание перепускного клапана на сбросе газа. На радостях мы с коллегой носились по одному из участков серпантина туда-сюда и едва не спалили тормоза — впрочем, их эффективность по мере нагрева не уменьшалась... Понравилось и новое рулевое управление с прогрессивным шагом зубьев рейки — в крутых поворотах можно обходиться без перехвата руля. Отличный компромисс между комфортом и управляемостью! ...Главное, что при смене поколений ŠKODA Octavia RS осталась верна себе. Надо перевезти на дачу вещи? Без проблем, огромный багажник проглотит все! Съездить всей семьей на пикник? Легко! Хочется получить дозу адреналина на трек-дне? Запросто! В этом была, есть и остается главная прелесть быстроходной «Октавии» — это один из самых удачных компромиссов, если хочется добавить толику спорта, не жертвуя практичностью и комфортом.

# Дорога

СОБЫТИЯ ПУТЕШЕСТВИЯ ВСТРЕЧИ



Ярославль. Медвежий угол. 46



Икона «Богоматерь  
Гора Нерукосечная»  
из церкви Ильи Пророка  
города Ярославля. Ныне  
в коллекции музея  
Ярославского кремля.  
Середина XVII века.



# Столица кольца

текст: **Сергей Широков** | фото: **Сергей Шерстенников**

ЯРОСЛАВЛЬ — ГОРОД КРУПНЫЙ, БОЛЕЕ 600 ТЫСЯЧ ЖИТЕЛЕЙ, И ЭКОНОМИЧЕСКИ САМОДОСТАТОЧНЫЙ, В ТОМ СМЫСЛЕ, ЧТО И БЕЗ ТУРИСТОВ НЕ ПРОПАДЁТ. ПРИ ЭТОМ ИМЕННО ЯРОСЛАВЛЬ НЕОФИЦИАЛЬНО СЧИТАЕТСЯ СТОЛИЦЕЙ ЗОЛОТОГО КОЛЬЦА РОССИИ.

Витраж  
с изображением  
Валентины  
Терешковой  
в Ярославском  
планетарии.



**ПО ПРАВДЕ** говоря, никакой «официальной столицы» Золотого кольца не существует, да и само понятие весьма условно. Это сейчас, как некоторые верно замечают, мы воспринимаем словосочетание «Золотое кольцо» как давно устоявшееся, наряду со Смутным временем и Владимирской Русью, и не удивились бы, узнав, что кольцо поминал еще Карамзин. Однако все не так. Определение «Золотое кольцо» придумал журналист и литератор Юрий Александрович Бычков, который в 1967 году, объехав по кругу на своем «Москвиче» несколько старых русских городов, находившихся в относительной близости от Москвы, написал для газеты «Советская культура» серию очерков. Редакционное начальство требовало придумать название цикла. Решение пришло к Бычкову в состоянии утреннего просветления, вызванного вечерним злоупотреблением: «Стою на Большом Каменном мосту. Шел мелкий-мелкий дождь, и купола Ивана Великого были будто золотым маслом вымазаны. И тут мне в голову приходит общий заголовок — „Золотое кольцо“. Хмель тут же выветрился».

Название оказалось удачным, и скоро было позаимствовано государством. По Золотому кольцу стали возить туристов. Преимущественно иностранных. Иностраный турист отличался от туриста обыкновенного, советского, как государь от милостивого государя. «Наши» были людьми второго сорта, и еще лет пятнадцать назад в бывшей интуристовской гостинице Ярославля можно было услышать: «Мы вас поселим в номер, только не позже восьми утра его нужно будет освободить: приезжают иностранные гости». Сегодня, понятно, никто не делает разницы между гостями, но опытный путешественник, скорее всего, выберет не бывшую советскую гостиницу, а новую частную: и уютнее, и отношение лучше. Кстати, вернемся к тому, с чего начали: почему Ярославль считают столицей Золотого кольца. Наверное, потому, что из всех городов кольца, признанных и непризнанных, единого списка нет, он самый большой. И неплохо сохранился.

#### ВОТ ТАКОЕ КИНО

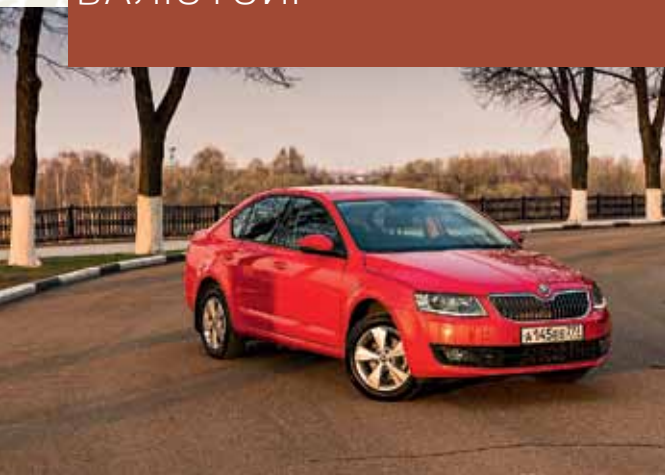
Гостиница, в которой мы остановились, при небольшом количестве номеров хорошо известна за пределами города, потому как оригинальна, и называется необычно — синема-клуб «Иоанн Васильевич». Символ гостиницы — всем знакомый профиль артиста Юрия Яковлева в роли Ивана Васильевича, меняющего профессию. Царя то есть.

Каждая комната в отеле имеет не только порядковый номер, но и собственное название. «Квартира Тимофеева» (Шурика), «Квартира Шпака» (говорим Шпак — представляем Владимира Этуша), «Вор», «Экипаж», «Доктор Живаго», «Операция „Резидент“», «12 стульев», «Квартира подруги Афони». Каждый номер тематически оформлен, двух одинаковых нет. В основном, конечно, настроение создают распечатанные кадры из фильмов, но ведь приятно зайти в комнату и увидеть на стене портрет Леонида Куравлева с его подлинным автографом и пожеланием удачи. На столе — DVD с фильмом, если захочется пересмотреть.

Кинокадры украшают и лестничные пролеты гостиницы, а на стенах в коридорах — фотографии с подписями известных гостей: Сергея Безрукова, Дмитрия Певцова, Гоши Куценко, Валерия Золотухина и других артистов. «Иоанн Васильевич» — это не только тематические номера, но и одноименный ресторан внизу, тоже не лишенный оригинальности. Один из залов, к примеру, оформлен под кухню Шурика: на ней царь рубил кинжалом докторскую колбасу и приговаривал, что клюкница водку делала. Очень в тему киноцитаты на стенах: «За чей счет банкет?», «Царь трапезничать желает» и «Закусывать надо». Блюда соответствующие. Как вам «Почки заячьи верченые»? В действительности — обман. Мы узнали: почки крольчихи, с фермы в Костромской области.

Рядом с гостиницей, в трех минутах ходьбы, расположена пивная «Афоня», часть того же синема-проекта. На столах — фразы из фильма Георгия Дане-

ПОНЯТИЕ «ЗОЛОТОЕ КОЛЬЦО»  
ДЛЯ СССР ИМЕЛО ПОЧТИ  
БУКВАЛЬНОЕ ВОПЛОЩЕНИЕ:  
ПУТЕШЕСТВУЯ ПО МАРШРУТУ,  
ТУРИСТЫ-ИНОСТРАНЦЫ  
ОБОГАЩАЛИ СТРАНУ  
ВАЛЮТОЙ.



Гостиничный номер  
«Хоромы Иоанна  
Васильевича».



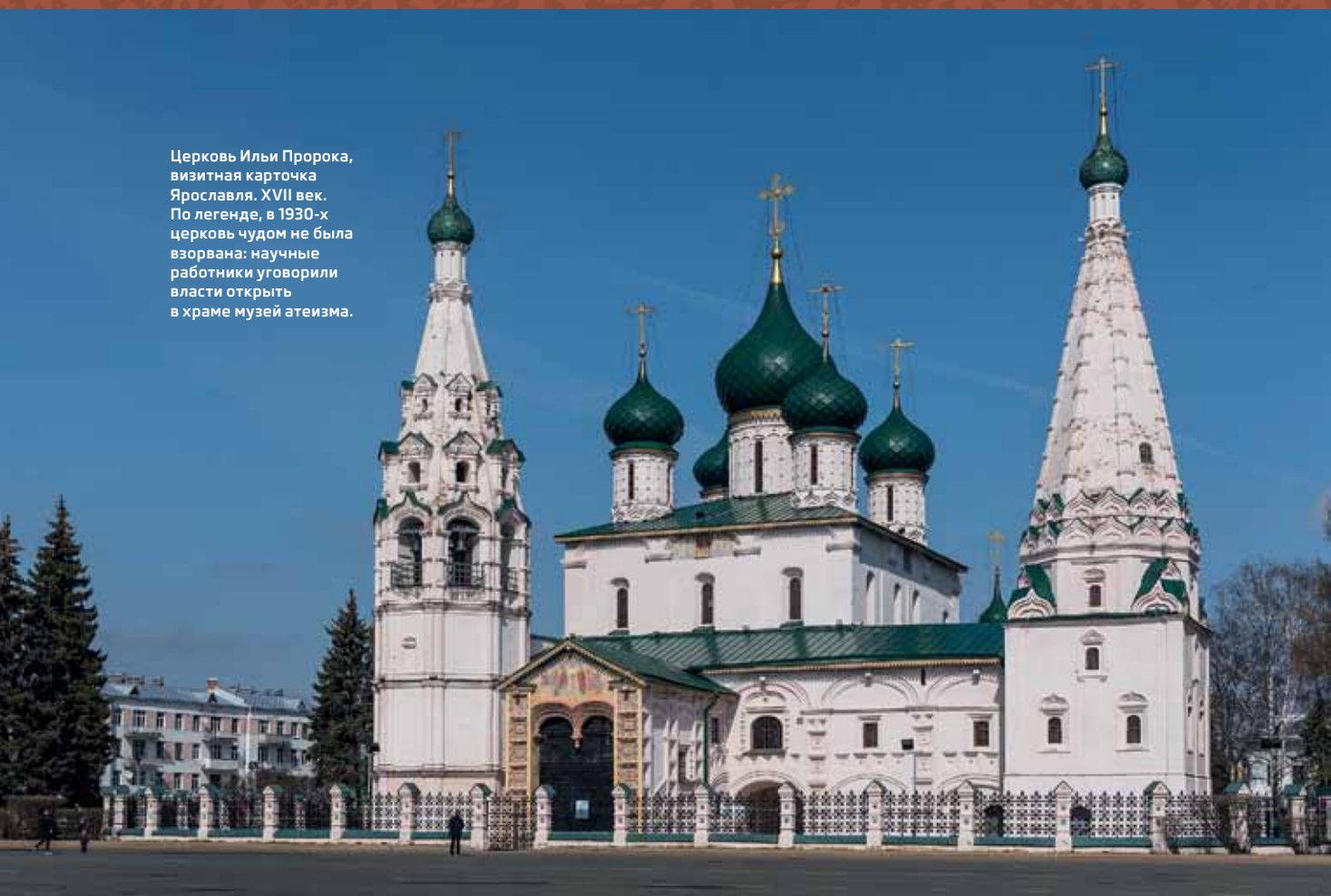
Фигура в ресторане  
гостиницы. Сходство  
с артистом Куралёвым  
неслучайно.



Памятник героям фильма  
«Афоня».

Караоке-бар.  
«Потрясающая  
новость! Якин бросил  
свою кикимору,  
ну и уговорил меня  
лететь с ним в Гагры».

Церковь Ильи Пророка, визитная карточка Ярославля. XVII век. По легенде, в 1930-х церковь чудом не была взорвана: научные работники уговорили власти открыть в храме музей атеизма.



Фрагмент иконы «Хвалите Господа с небес» из ярославской церкви Спаса на Городу. XVII век. Коллекция музея Ярославского кремля.

Декор часовни Александра Невского, построенной в память о чудесном спасении семьи Александра III при крушении поезда 17 октября 1888 года.

лия: «А что, мы и пообедать не имеем права?» или «Ну каплю... для запаха!». В кружках — «то самое пиво». Называется «Афоня», а по факту — местное «жигулевское», свежее и неразбавленное. Опять же вяленая рыба в ассортименте. Стеклоплавильные «советские» кружки, правда, сделаны в Бельгии — оригинальных в нужном количестве просто не найти, не производят их у нас больше, однако данный факт несколько не мешает ностальгировать тем, у кого с подобными пивными связаны воспоминания о молодости.

Рядом с пивной, у стены, частный памятник. Афанасий Борщев (Леонид Куравлев) вечером трудно-го дня поет на улице со штукатуром Колей (Евгением Леоновым). Сцена из «Афони», понятно. Рассказывают, что поначалу Куравлеву не очень нравилась идея с памятником, и на открытие он не приехал, хотя звали. А когда в конце концов увидел, с теплотой произнес: «Спасибо вам, ребята, Женя как хорошо получился». Памятник сделал по фотографиям местный скульптор. Первую композицию изготовили из полимеров, и она регулярно страдала от рук любопытных граждан, которые интересовались, нельзя ли отпилить кусок и сдать как лом цветных металлов. Нынешний памятник, поставленный три года назад, отлит на колокольном заводе в городе Тутееве из чугуна, его голыми руками не возьмешь.

«Афоню» снимали в Ярославле. Собственно, все фильмы, которые «обыграны» в гостиничном комплексе «Иоанн Васильевич», были сняты — частично или полностью — либо в самом Ярославле, либо в области.

Кстати, не думаете ли вы, что кинослава Ярославля в прошлом? Ничего подобного. В городе почти десять лет действует «единственная провинциальная киностудия, производящая фильмы», к услугам которой регулярно обращаются московские кинематографисты. Кроме того, привлекательность Ярославля как съемочной площадки увеличилась, после того как производство отечественных фильмов и сериалов на Украине и Европе в силу некоторых обстоятельств стало делом либо невозможным, либо нерентабельным.

Горожане, говорят, ругаются: не пройти не проехать, всюду съемки и знаменитости. Но в душе, конечно, гордятся.

#### МУЗЕЙНОЕ ДЕЛО

Грустно попасть в Ярославль в плохую погоду. Грустно, но не трагично. В городе немало интересных музеев. На знаменитой Волжской набережной, самой, пожалуй, «видовой» улице Ярославля, расположился музей «Музыка и время». Организовал его человек с необычным именем — Джон Григорьевич Мостославский. Бывший артист-иллюзионист Ярославской филармонии, он с детства, начала 1950-х годов, собирал колокольчики, затем — предметы антиквариата, а в начале 1990-х открыл один из первых частных музеев в стране.

В бывшей купеческой усадьбе вам дадут послушать патефон и граммофон (а заодно и объяснят

ВИДЫ ЯРОСЛАВЛЯ,  
БОГАТОГО ПРОМЫШЛЕННОГО  
И КУПЕЧЕСКОГО ГОРОДА,  
ПРИВЛЕКАЛИ, ПРИВЛЕКАЮТ  
И БУДУТ ПРИВЛЕКАТЬ  
КИНОШНИКОВ.



разницу между ними), перед включением уличной шарманки предупредят, что звуки ее в помещении кажутся излишне резкими, сыграют на фисгармонии и заведут музыкальную шкатулку — симфонион, рассказав, каким образом мелодия воспроизводится с металлических дисков.

Помимо того, в музее полно механических часов — «они показывают разное время, чтобы вы не оглохли от одновременного боя». Упоминания заслуживает коллекция колокольчиков. Не закатывайте глаза. Избегая привычных банальностей о магической силе звона, вам расскажут, что вот этот глухой колокольчик вешали под брюхо последней в обозе лошади, чтобы в голове поезда можно было понять, не растерялась ли колонна по дороге. А колокольчик для верблюда сделан из дерева. Почему? Да хотя бы потому, что на солнце дерево не так раскалется, как металл, и не причиняет животному лишних неудобств.

Название «Музыка и время» не полностью описывает коллекции музея: еще там есть зал с уютными, коллекция фигурок из фарфора (от советских милиционеров до обнаженных девиц из братской ГДР), собрание самоваров, подборка пишущих машинок и многие десятки образцов каслинского чугуна литья.

## «ОТДЕЛ ПРИРОДЫ» ЯРОСЛАВСКОГО КРЕМЛЯ МОЖЕТ ВЫСТУПИТЬ В РОЛИ МУЗЕЯ МУЗЕЙНОГО ДЕЛА. НАСТОЯЩЕЕ ПУТЕШЕСТВИЕ В ПРОШЛОЕ.



Музей у Мостославского получился хороший, но к истории Ярославля не очень привязан, разве что коллекцией икон. А вот музей «Мой любимый мишка» можно считать тематическим: медведи — сакральная, как принято говорить сегодня, тема для Ярославской области. Хищник изображен и на гербе города, и на гербе области. Герои экспозиции — игрушечные медведи, занимающие две небольшие комнаты. Хозяйка музея Ольга готова рассказать, что игрушечные медведи появились не так давно — в начале XX века, и что к идее открыть музей подтолкнул случай: на помойке был найден косолапый зверь с утраченными ушами и надорванной лапой. Этого мишку с пришитыми крест-накрест глазами-пуговицами и сегодня можно увидеть. Многие из экспонатов были найдены на улице: их почистили, набили свежей ватой или опилками и усадили на место.

Среди медведей есть авторские, штучные работы. Имеются массовые советские образцы: один из них, как удалось выяснить по скрытой от глаз надписи на выкройке, имеет не менее миллиона братьев. Встречаются трофейный медведи-старожилы: им минимум по 70 лет.

А в Ярославском кремле имеется живой медведь — медведица Маша. История ее такова: в 1988 году лесники нашли в разоренной браконьера-

ми берлоге умирающего от истощения медвежонка. В 1990 году его поселили в кремле, обустроив вольер. Зимой Маша спит, в теплое время года развлекает публику, например, умильно ложится на спину и пьет из бутылочки, как младенец. А если настроения нет, то Маша на вас и не посмотрит. Несмотря на то что Маша прожила бок о бок с людьми более четверти века, контактировать с ней напрямую никто не решается. Несколько лет назад она серьезно покалечила ногу сотруднице, проявившей неосторожность.

Ярославский кремль стоит посетить, чтобы подняться на колокольню и побродить по музеям. Есть временные экспозиции (в этом году — посвященные юбилею Победы), есть постоянные. Настолько постоянные, что уже сами могут служить иллюстрацией «музейного хозяйства эпохи развитого социализма».

Таковым, в частности, предстает «отдел природы» Ярославской области, занимающий несколько залов. Начинается он с предсказуемых древностей: детелей мамонта, найденных в различных районах. Каким образом открываются тайны прошлого, показано на одном из многочисленных макетов. Обвалился берег Волги, а на срезе обнажился юрский, меловой и четвертичный периоды. Тут же можно посмотреть, как выглядел белемнит — его мы знаем по рострам. Непонятно? Ростры белемнита более известны по народному названию «чертов палец». Конусообразный ростр находился в задней части морского хищника, исчезнувшего миллионы лет назад.

Рядом карта Рыбинского водохранилища и диорама с его берегов: уточки и прочая безмятежность. Об истории водохранилища — под воду ушел город Молога, сотни деревень, десятки храмов и даже, как утверждают некоторые источники со ссылкой на документы НКВД, 294 местных жителя, отказавшихся покинуть свои дома, — ничего не рассказывается. Заполнять Рыбинку водой начали до войны, а закончили — после.

Фотографировать в музеях Ярославского кремля разрешается за дополнительные 100 рублей. Исключение составляет раздел «Сокровища», состоящий преимущественно из выставленных за стеклом предметов одежды священнослужителей и церковной утвари. «Вы сфотографируете, разместите изображение наших коллекций и денег заработаете», — донесла до нас позицию руководства разговорчивая смотрительница. Возразить было нечего: прав размещать фотографии коллекций музея у нас не больше, чем у самого музея — брать деньги за осмотр того, чтобы было изъято при коммунистах у церкви.

И в заключение о музеях. В Ярославском кремле есть общественный туалет. Отдельное здание желтого цвета с соответствующей вывеской, вход стоит десять рублей. Журчит вода, легкий запах хлорки. Из необычного — фотографии на стенах всяких исторических приспособлений для отправления естественных надобностей, а также тексты на ту же тему. Вот, думается, как ответственно люди подошли к делу, любят свою профессию, пускай она кому-то и кажется



Музей «Музыка и время». Почти все экспонаты действующие.



Из коллекции фарфоровых фигурок музея «Музыка и время».



Медведица Маша отходит от зимней спячки.



«Мой любимый мишка» — очень трогательное собрание игрушек.



Если небо ясное, в Ярославском планетарии за символическую плату можно посмотреть в телескоп на солнце. Через темный светофильтр ближайшая к нам звезда выглядит как оранжевый мячик. Когда с пятнами, когда без.

К зданию Культурно-просветительского центра Терешковой любят подъезжать свадьбы. Видимо, их привлекают символы Марса и Венеры.



Памятник копейке 1612 года на территории Ярославского кремля.



Скафандр в планетарии, к сожалению, только выглядит как настоящий.



недостойной обсуждения. Уже после, в гостинице, развернув квитанцию, выданную при посещении санитарно-гигиенического заведения, удалось прочитать: «Выставка „Цивилизация начинается с канализации“». В общем, с точки зрения закона это был туалет при выставке, а не выставка при туалете.

### КОСМИЧЕСКИЙ ГОРОД

Какая связь между Ярославской областью и космосом? Конечно же, прямая космическая связь. Именно Ярославская область дала миру первую женщину-космонавта Валентину Терешкову.

В Ярославле есть планетарий. Вернее будет сказать, что планетарием его называют для сокращения, а правильно данное учреждение именуется «Культурно-просветительский центр имени В.В. Терешковой». Некоторых посетителей данное обстоятельство изумляет: дескать, не очень принято при жизни героя называть что-то его именем, если, конечно, речь не идет о деятелях типа Сталина и других видных руководителях той поры. Сотрудники центра не видят никакого противоречия, а в качестве аргумента приводят такой довод: улица Терешковой в Ярославле появилась более полувека назад. И ничего.

Собственно, планетарием называется помещение под 12-метровым куполом, на который проецируются фильмы о космосе продолжительностью от 20 до 45 минут. Темы разные: «Путешествие по Солнечной системе», «Под звездным небом Ярославля», «Прекрасная маленькая планета». Поскольку планетарий открылся в 2011 году, аппаратура в нем установлена самая современная, производства Carl Zeiss. Эффект погружения при просмотре полнокупольных программ, когда зритель оказывается в центре действия, настолько серьезный, что детям до пяти лет и лицам со слабым вестибулярным аппаратом не рекомендуется посещать сеансы. Кстати, несмотря на то что на обустройство планетария были потрачены космические деньги (точные суммы не называются, но известно, что немецкие проекторы очень дороги), билеты демократичны по цене. «Это вам не Москва», — не то с завистью, не то с гордостью говорят сотрудники.

Музей при планетарии особых чувств не вызывает: ненастоящий скафандр, в который можно просунуть голову и сфотографироваться, модели ракет, копии документов, книги, фотографии — в общем, скромненько. «На хорошие экспонаты нужны деньги, а где их взять при такой стоимости билетов?» — поясняют сотрудники. Зато к вашим услугам обсерватория: ее посещение навязывать никто не будет, так не стесняйтесь спрашивать. В самой высокой точке просветительского центра находится зеркально-линзовый телескоп с объективом диаметром 203 мм (диаметр объектива — это как мощность автомобиля). Если небо чистое, то по вечерам показывают звезды, Луну и планеты, а днем — Солнце. Нам не очень повезло:

ЯРОСЛАВСКАЯ ОБЛАСТЬ — РОДИНА ПЕРВОЙ В МИРЕ ЖЕНЩИНЫ-КОСМОНАВТА ВАЛЕНТИНЫ ВЛАДИМИРОВНЫ ТЕРЕШКОВОЙ. УЛИЦА, НАЗВАННАЯ В ЕЁ ЧЕСТЬ, ПОЯВИЛАСЬ В ГОРОДЕ В 1963 ГОДУ.



погода была исключительной, а вот пятен на Солнце не обнаружилось, они наблюдаются не каждый день. Участники группы — обычно стараются собирать не более 15 человек — смотрят в окуляр по очереди. Дети — по несколько раз.

### ДЕТСКИЙ ТРУД

Что в Ярославле есть такого, чего и в Москве нет? Детская железная дорога. Для туристов — аттракцион, для детей — работа.

Первая детская железная дорога протяженностью 5,5 км, с трофейными немецкими паровозами, открылась в центре Ярославля в 1946 году, но спустя десять лет была закрыта, так как подъем воды в Волге, вызванный заполнением Горьковского водохранилища, вызвал подтопление путей, проходивших вдоль берега. Новую дорогу длиной 3,2 км открыли в 1970 году уже в другом месте — в Яковлевском бору на окраине города. Но тому, как дорога выглядит сегодня, туристы обязаны событиям 2008 года, когда руководство Северной железной дороги решило реконструировать комплекс. До 5,7 км увеличилась протяженность путей, появились новые останки, были отремонтированы здания, поэтапно заменен подвижной состав — сегодня это шесть вагонов и два тепловоза. Последний из полученных



1



2



3



4

## ДЕТСКАЯ ЖЕЛЕЗНАЯ ДОРОГА — ОСКОЛОК ПОЧТИ УТРАЧЕННОЙ СОВЕТСКОЙ СИСТЕМЫ ПО ПОДГОТОВКЕ БУДУЩИХ СПЕЦИАЛИСТОВ СО ШКОЛЬНОЙ СКАМЬИ.

тепловозов — нынешний сезон для него третий — называют «Сапаном», за внешнюю схожесть с электропоездом немецкого производства. На самом деле тепловоз сделан в Удмуртии, а оснащен ярославским дизелем.

Детской железная дорога называется не потому, что колея в два раза уже привычной, и вагоны, соответственно, тоже маленькие. Ярославская детская железная дорога готовит будущих железнодорожников, самых настоящих. С октября по апрель преподаватели занимаются с ребятами, учащимися школ, от шестого до одиннадцатого класса, теорией. В теплое время, с мая по сентябрь, проходит практика.

Звучит удивительно, но сейчас занимается больше ребят, чем в советское время — около тысячи человек. Семьсот из них допущены в этом году до практики: машинисты, помощники машинистов, дежурные по станции, проводники — все дети. Они и катают туристов: в день проходит шесть составов. Сел на станции «Пионерская», проехал по маршруту,

почти что по кольцу, вышел на станции «Яковлевская» — она в 70 метрах. Детская железная дорога — организация, конечно, убыточная. Детей учат бесплатно, а финансирует все Северная дорога. Она же дает ребятам целевые направления для поступления в профильные институты, училища и техникумы и платит стипендию — всем, кроме двоечников. Есть, правда, одно условие: хочешь получать стипендию — обязуешься после учебы отработать пять лет по распределению. Между тем Северная железная дорога — это не только Ярославль и Вологда, но и Воркута с Лабитнанги, если слышали о таком месте.

Мы же, посетив детскую дорогу, отправились домой, в Москву. Нам повезло: пробок почти не было, и наша ŠKODA Octavia преодолела 285 км за 3 часа 40 минут со средним расходом 6,5 литра. Для большой машины с атмосферным мотором 1,6 литра и классической коробкой-автоматом неплохой результат: по возвращении домой в баке оставалось почти две трети топлива.



# Тенденции

ТЕХНИКА РЕШЕНИЯ ПРАКТИКА



**1.6 MPI.  
Новый  
атмосферный  
мотор для  
автомобилей  
ŠKODA. 58**

**ИНТЕРВЬЮ**  
ГЛАВЫ ОТДЕЛОВ ŠKODA РОССИЯ —  
О ПОЛИТИКЕ КОМПАНИИ В ТЕКУЩЕЙ  
ЭКОНОМИЧЕСКОЙ СИТУАЦИИ. **62**

**КОМПЕТЕНТНОЕ МНЕНИЕ**  
ТЕХНИЧЕСКИЕ СПЕЦИАЛИСТЫ МАРКИ  
ОТВЕЧАЮТ НА ВОПРОСЫ ЧИТАТЕЛЕЙ. **66**

# Атмосферные силы

текст: **Валентин Андреев** | иллюстрации: **ŠKODA**

МОДЕЛЬ ŠKODA RAPID, ПРОИЗВОДИМАЯ В РОССИИ, С ИЮНЯ 2015 ГОДА ПРЕДЛАГАЕТСЯ С НОВЫМ БЕНЗИНОВЫМ МОТОРОМ 1,6 ЛИТРА. ЭТОТ ДВИГАТЕЛЬ УЖЕ ЗНАКОМ ПОКУПАТЕЛЯМ ПО АВТОМОБИЛЯМ ОСТАВИА И УЕТИ. КАЗАЛОСЬ БЫ, РУТИННОЕ СОБЫТИЕ: БЫЛ ОДИН АТМОСФЕРНЫЙ ДВИГАТЕЛЬ, ПОЯВИЛСЯ ДРУГОЙ ТАКОГО ЖЕ ОБЪЁМА. НА ДЕЛЕ — ОЧЕНЬ ВАЖНЫЙ ШАГ. СЕЙЧАС ОБЪЯСНИМ, ПОЧЕМУ.

MPI

**В** КАЖДОЙ стране у покупателей свои представления о том, каким должен быть автомобиль. В России, например, ценят машины с атмосферными моторами. Пускай атмосферные двигатели не столь тяговиты и экономичны, как турбированные агрегаты TSI (под этой аббревиатурой ŠKODA предлагает турбомоторы с непосредственным впрыском топлива), зато проще устроены, дешевле, не слишком сложны в ремонте и на вторичном рынке имеют стабильно высокий спрос.

Атмосферные моторы объемом 1,6 литра — классика жанра. И казалось бы, после того как карбюратор заменили впрыском, изобретать уже больше нечего. Но ŠKODA доказывает, что стремление к совершенству — процесс бесконечный.

#### ДЕНЬГИ РЕШАЮТ ВСЁ

Разработка нового мотора — дело очень затратное: счет идет на многие миллионы евро. По этой причине нередки случаи, когда разные автомобильные компании объединяются, чтобы сделать один мотор для совместного использования. При этом европейским покупателям атмосферные моторы сейчас не очень интересны: по уровню расхода топлива они не могут состязаться с современными турбодвигателями, а сегодня это почти приговор. По этой причине атмосферные моторы для бюджетных машин, популярные в России и ряде других стран, чаще модернизируются, чем меняются радикально.

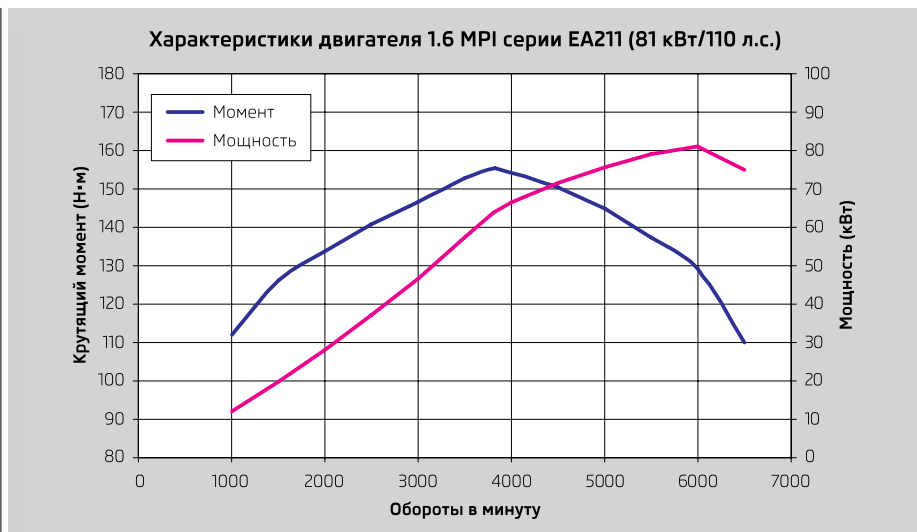
Что же привело ŠKODA к созданию нового атмосферного мотора, когда и старый был неплох? Ответ звучит удивительно: внедрение новой платформы MQB, которая преимущественно рассчитана

на применение турбодвигателей. Совсем запутались? Дело в подходе.

Платформа MQB — это набор неких универсальных решений для создания автомобилей разных марок, входящих в концерн Volkswagen. Решения эти касаются кузовов и подвески, узлов трансмиссии и систем безопасности, радионавигационных устройств и, разумеется, двигателей. Такой подход экономически выгоден и концерну, и потребителям: лучше объединить усилия и средства, чтобы разработать один очень хороший мотор, который будет использоваться на десяти разных моделях, чем сделать несколько средних с инженерной точки зрения двигателей.

Для автомобилей на платформе MQB (к ним, в частности, относится новая Octavia) была разработана линейка новых турбированных моторов, дизельных и бензиновых. Но принцип «универсальных кирпичиков» применялся и тут. Какие из двигателей этой линейки не возьми, у них обязательно найдутся общие черты. К примеру, клапанов на цилиндр окажется ровно четыре. Блок цилиндров будет отлит из алюминиевого сплава. Распределительные валы вращает зубчатый ремень. А вот выпускной коллектор так вообще не виден снаружи: он встроен в головку блока цилиндров. Так вот и удалось, не расходуя лишних средств, создать атмосферный мотор объемом 1,6 литра, отвечающий всем современным требованиям: его придумывали не с нуля, а имея в запасе арсенал готовых решений.

Для начала новый двигатель предложили в России для новой ŠKODA Octavia, затем — для ŠKODA Yeti, теперь подошла очередь ŠKODA Rapid. Стоит отметить: мотор, о котором идет речь, 1.6 MPI серии EA211, был разработан и доведен до серийного образца инженерами ŠKODA в Чехии, а используется на автомобилях разных марок, входящих в концерн.



### КЛАССИКА И СОВРЕМЕННОСТЬ

1.6 MPI — это рядный четырехцилиндровый 16-клапанный мотор рабочим объемом 1598 куб. см, оснащенный системой распределенного впрыска топлива. Да, такой формат — своего рода классика жанра. Но классика на современный лад.

Новый двигатель 1.6 MPI (серия EA211) с прежними моторами с таким же названием (но серии EA111), ведущими свою родословную с 1990-х годов, имеет мало общего. По сути, их объединяет рабочий объем, расстояние между осями цилиндров (82 мм) да распределенный впрыск топлива во впускной коллектор.

Разработчикам сделали простую, но изящную конструкцию. Возьмем, в частности, основную деталь — блок цилиндров. Он спроектирован по принципу Open Deck. То есть цилиндры соединяются с самим блоком только в его нижней части, а с боков свободно омываются антифризом. Отсутствие лишних перемычек благотворно сказывается на охлаждении цилиндров, исключается проблема кавитации, то есть образования вредных воздушных пузырьков, которые приводят к медленному разрушению омываемых охлаждающей жидкостью поверхностей (кстати, явлением кавитации объясняется шум чайника при нагреве).

Равномерное охлаждение цилиндров способствует и уменьшению расхода масла на угар. Какая связь? Такая: при неравномерном охлаждении стенок цилиндров возникают микродеформации, из-за которых кольца не по всей окружности прилегают к стенкам плотно, и масло попадает в камеру сгорания. А если нет деформации, то и масло угорает меньше.

Блок на двигателях EA211 отлит из алюминиевого сплава, а цилиндры образуют гильзы из прочного серого чугуна. Мотор с гильзами не самое дешевое, зато очень хорошее с инженерной точки зрения решение. Чугун — материал износостойкий, хорошо отводит тепло. Кроме того, за счет сильно шершавой внешней поверхности (той, что омывается антифризом со всех сторон) теплообмен становится еще более эффективным, поскольку площадь

контакта стенок гильзы с охлаждающей жидкостью возрастает.

Если же покрутить в руках алюминиевый поршень нового мотора, то можно заметить, насколько простую форму он имеет. Его днище плоское, только выемки для клапанов. Раньше поршни имели намного более сложную форму. Шаг назад? Отнюдь. Плоский поршень легче «фигурного», что делает мотор более динамичным. Почему раньше не могли делать такие простые поршни? Да потому что за простотой этой стоят годы исследований. Не знали раньше, как с плоским днищем поршня добиться оптимального распределения топливной смеси в камере сгорания.

Алюминиевая головка блока цилиндров, как было сказано выше, на MQB-двигателях имеет встроенный выпускной коллектор. Обычно выпускной коллектор находится снаружи и известен тем, что очень сильно нагревается уже через секунды после пуска двигателя. Прикосновение к нему грозит сильным ожогом. Оно и понятно: в коллектор попадают раскаленные газы сразу из камеры сгорания. Инженеры концерна решили воспользоваться этим свойством коллектора и спрятали его в головку блока цилиндров. Теперь раскаленные газы прогревают мотор, и он быстрее выходит на рабочую температуру. Прогретый мотор имеет большую отдачу, чем холодный, меньше расходует топлива и, что важно зимой, быстрее обеспечивает теплом салон. Кроме того, такая конструкция легче традиционной. Да, всего на два килограмма, но совокупность подобных мер привела к тому, что новый двигатель легче прежнего на треть.

Правда, может возникнуть вопрос: хорошо, а когда двигатель прогрет и лишнее тепло ему не нужно, газы-то все равно проходят через систему охлаждения? Да, и в этом тоже есть свое преимущество. Имея возможность снижать температуру газов на выходе, электроника может варьировать состав в смеси в более широком диапазоне, обеспечивая, в зависимости от положения педали газа, максимальную мощность или максимальную экономичность.

## БЛАГОДАРЯ СОВЕРШЕННОЙ СИСТЕМЕ ТЕРМОРЕГУЛЯЦИИ НОВЫЙ ДВИГАТЕЛЬ НА УДИВЛЕНИЕ БЫСТРО ПРОГРЕВАЕТСЯ ДАЖЕ В САМЫЙ СИЛЬНЫЙ МОРОЗ.

### РАЗДЕЛЬНОЕ ОХЛАЖДЕНИЕ

Сверху на головку блока цилиндров устанавливается корпус распредвалов. Он также изготавливается из алюминия. Валы вращаются на новых шариковых подшипниках радиальной конструкции: потери на трение снижаются, а вместе с ними и расход топлива.

Изменились и клапана: они стали легче, а ради снижения потерь на трение приводятся в движение посредством роликовых коромысел с гидрокompенсаторами, а не напрямую от распредвалов. Причем на всех без исключения моторах EA211 вдобавок используется регулирование фаз на стороне впуска. Раньше такое решение встречалось только на дорогих многоцилиндровых двигателях. Подробно на этой технологии останавливаться не будем, но напомним: она помогает поднять отдачу двигателя в широком диапазоне оборотов. Ведь, по-хорошему, для каждого рабочего режима надо подобрать определенное время открытия впускных клапанов. Например, на малых оборотах их желательно прикрывать пораньше, на высоких, наоборот, попозже. Без системы изменения фаз этого добиться невозможно.

Доработке подверглась даже такая простая, казалось бы, деталь, как впускной коллектор. Что можно придумать с трубками, по которым просто идет воздух? Но мотористы оптимизировали расположение и конфигурацию каналов таким образом, чтобы течение воздуха встречало наименьшее сопротивление. А специальные резонаторные камеры позволили уменьшить колебания потока и, как следствие, снизить шум при работе мотора.

Оптимизации подверглась и система охлаждения. В новом двигателе ŠKODA антифриз циркулирует в двигателе по двум независимым контурам: блока цилиндров и его головки. Спросите, к чему такие сложности? Все объясняется очень легко. Чем совершеннее мотор, тем меньше он вырабатывает лишнего тепла. С одной стороны, хорошо. С другой — он дольше выходит на рабочую температуру и меньше выделяет тепла для печки. Интегрирован-

ный в головку блока цилиндров выпускной коллектор и двухконтурная система охлаждения позволяют эту особенность современных моторов нивелировать.

Работает схема так: пока двигатель не прогреется до 80 градусов, антифриз вообще не покидает пределы мотора. Лишь после этого рубежа первый термостат открывается, связывая контур головки блока с насосом и расширительным бачком. В результате камеры сгорания получают усиленное охлаждение, наполнение цилиндров улучшается, уменьшается вероятность возникновения детонации. Контур блока цилиндров при этом все еще остается изолированным от общей системы — ему нужно набрать температуру, чтобы снизить трение в кривошипно-шатунном механизме. И лишь когда в этой зоне датчики зафиксируют 105 градусов, сработает второй термостат, система охлаждения выйдет на большой круг и соединится с радиатором. На деле все происходит очень быстро: температурная стрелка движется прямо на глазах.

В общем, не надо быть кандидатом технических наук, чтобы понять: двигатель ŠKODA 1,6 литра представляет собой самый современный мотор. Да, в нем нет турбонаддува или непосредственного впрыска топлива, но многим нужен именно такой двигатель, более простой в обслуживании и менее требовательный к качеству топлива.

Возможно, некоторые решения «традиционалистам» покажутся странными. Например, есть мнение, что цепь в приводе ГРМ надежнее ремня. Когда-то так было. Армированный стекловолокном ремень на новом моторе 1.6 MPI рассчитан на весь срок службы двигателя, зато, в отличие от цепи, не растягивается и меньше шумит.

Конечно, скептик заметит, что если сравнивать характеристики старого и нового двигателей, то разница вроде бы мизерная. «Четверка» 1,6 литра получается на пять «лошадок» мощнее (110 сил против 105 ранее), имея чуть более высокий максимальный крутящий момент 155 Нм (прежде — 153 Нм). Не маловат ли «выход» для такого обширного списка технических изменений? Для ответа на этот вопрос лучше всего заглянуть в тот раздел, что описывает экономичность автомобиля. И тут мы обнаружим, что со старым двигателем Rapid с мотором 1.6 MPI и механической коробкой передач в городском цикле расходовал 8,9 л/100 км, а с новым — 7,9 л/100 км. С новой автоматической коробкой разница в городе еще более заметна: экономия составляет около двух литров с сотни.

И напоследок еще одна новость. Мотор 1.6 MPI серии EA211 теперь поставляется и в дефорсированном варианте. Наряду со 110-сильной версией покупателям «Рапид» предлагается «облегченная» — по отдаче, а не конструкции — версия: ее мощность снижена до 90 лошадиных сил, а величина крутящего момента такая же, как на 110-сильном моторе, то есть 155 Нм. Можно сэкономить и на цене машины, и на страховке, и на оплате ежегодного транспортного налога. Кругом плюсы.

## РОССИЙСКИЙ АВТОМОБИЛЬНЫЙ РЫНОК ПЕРЕЖИВАЕТ НЕПРОСТЫЕ ВРЕМЕНА. О ТЕКУЩЕЙ СТРАТЕГИИ КОМПАНИИ И ЕЁ ОТНОШЕНИЯХ С КЛИЕНТАМИ ЧИТАТЕЛЯМ ЖУРНАЛА РАССКАЗЫВАЮТ ГЛАВЫ ОТДЕЛОВ ŠKODA РОССИЯ.

**ПАВЕЛ КОПАЧЕК —  
О РОССИЙСКИХ ДИЛЕРАХ МАРКИ.**

**К**ак развивается дилерская сеть ŠKODA в России?  
Сегодня у марки около 130 дилеров по всей стране. Столько же, сколько было и два года назад. С формальной точки зрения, мы остались на месте. В действительности была проведена большая работа по реструктуризации сети. Слабые игроки отсеялись, на их место пришли новые, более сильные. Основа сети сохранилась.

**В текущей обстановке, на фоне снижения бизнес-активности, разве есть возможность придирчиво выбирать партнеров?**

Да, конечно. Я даже так скажу: мы чувствуем, как растет привлекательность нашей марки в российском автомобильном бизнес-сообществе. Люди видят, что положение ŠKODA укрепляется год от года, наш модельный ряд обновляется, наша доля на рынке растет; знают, что за нашими плечами — концерн Volkswagen, главный европейский производитель автомобилей, и понимают, что с нами имеет смысл сотрудничать. Мы четко видим, что уровень компаний, которые хотят работать с нами, стремится вверх.

**Ужесточила ли ŠKODA требования к дилерам в последнее время?**

И да и нет. С одной стороны, мы более тщательно изучаем бизнес-планы претендентов, смотрим, насколько оправданы их ожидания и тщательно продумана концепция развития, внимательнее отслеживаем текущую ситуацию — кто и как из дилеров работает в нынешних непростых условиях. С другой стороны, мы снижаем финансовую нагрузку на дилеров. Например, сейчас работаем над внедрением новых форм обучения персонала — через интернет. Занятия в Москве в учебном центре концерна Volkswagen останутся, но примут более точечный характер.

**Понятно, что с дилерами, которые не отвечают требованиям марки, вы расстаетесь. А кто защитит интересы клиентов, которые уже купили себе ŠKODA? С кем они будут решать вопросы?**



Вы затронули важную проблему. Если дилер в городе один и поблизости нет никого, мы будем до последнего сохранять его на плаву. Мы всегда помним об ответственности перед клиентами, и если вынуждены закрыть одно предприятие, сразу начинаем поиск нового партнера.

**Дилерские предприятия ŠKODA по всему миру плавно обновляются: меняется сама концепция центров. Как проходит ребрендинг в России?**

Около 40 наших центров уже соответствуют новым требованиям либо в ближайшие месяцы закончат работу. Мы не давим: полный переход на новый формат несколько отсрочен ввиду особых обстоятельств. Но дилеры, которые попробовали работать в центрах, отвечающих новой концепции, отмечают, что клиентам нравится, а такой и была цель. Новый концепт — это не только новые зоны отдыха, новое оформление и новая мебель, но еще и бесплатный вай-фай в салоне, станции для зарядки мобильных устройств и другие приятные дополнения. От себя добавлю: российские дилеры получают от импортера более серьезный архитектурный бонус за проделанную работу по ребрендингу, чем европейские центры. Мы понимаем, что без поддержки со стороны марки им приходится трудно.

**Закончилось ли формирование дилерской сети в крупных городах?**

Нет, не закончилось. В Москве, например, нас интересуют места на первой линии МКАД. Мы продолжаем развиваться и до конца года планируем открыть несколько центров в разных городах, больших и не очень.





**ОНДРЕЙ СВОБОДА —  
О ТЕХНИЧЕСКОМ ОБСЛУЖИВАНИИ.**

**И**звестно, что в кризис люди чаще задумываются: обязательно ли ездить для прохождения технического обслуживания и ремонта к официальному дилеру? Может, имеет смысл поискать места, где сделают ту же работу дешевле?

Желание сэкономить вполне естественно, особенно в нынешней ситуации. Ключевой вопрос, насколько оправдана экономия. Чтобы объективно ответить на него, несколько месяцев назад мы провели исследование. Нашли через интернет по запросу «сервис ŠKODA» несколько неавторизованных станций технического обслуживания в Москве и Санкт-Петербурге. Отобрали самые приличные из них — те, чей вид внушал максимальное доверие. Взяли наши тестовые машины и отдали их для проведения различных работ: регулярного ТО, замены колодок, тормозных дисков и ремня ГРМ. Результаты нас самих удивили. Во-первых, оказалось, что цены в сторонних сервисах мало отличаются от цен, предлагаемых нашими дилерами, а в ряде случаев даже выше. Во-вторых, качество исполнения работ. Были допущены грубые ошибки: в одном случае неправильно, со смещением по фазе, поставлен ремень ГРМ, причем и качество ремня было очень сомнитель-

ным; в другом случае помяли поддон картера, потому что двигатель для замены ремня подняли домкратом, а не подвесили на специальном приспособлении, как положено по регламенту; в третьем случае сорвали резьбу на одном из креплений суппорта и так, с неисправными тормозами, вернули машину клиенту... Про то, что почти нигде не проверили давление в шинах и не заметили неработающие лампочки, не отрегулировали фары и форсунки омывателя лобового стекла, я и говорить не буду.

**А чем официальный дилер принципиально отличается от «просто сервиса»?**

Многими вещами. Персонал официальных сервисных станций проходит регулярное обучение в нашем учебном центре в Москве. Дилеры имеют необходимое диагностическое оборудование и специнструмент, а также доступ к заводским базам данных, включая базы с обновлениями программного обеспечения. Заехали вы на очередное ТО — мастер проверит, есть ли для вашей машины обновления; если есть, бесплатно их установит. У нас четко установленные схемы работы, в какой последовательности проводится та или иная операция и сколько времени она занимает. Например, замена передней амортизаторной стойки — это 1,3 нормо-часа, что в Москве, что в Перми. Умножаете на стоимость нормо-часа у конкретного дилера и получаете цену. В официальном сервисе ŠKODA вам не поставят запасную часть неизвестного происхождения, а в случае возникновения конфликтной ситуации можно пожаловаться к нам на горячую линию ŠKODA. С автомобилями на гарантии ситуация еще более очевидная. Только при посещении официального сервиса за клиентом сохраняется участие в программе «Гарантия мобильности», в рамках которой мы бесплатно предоставляем эвакуатор, подменный автомобиль и даже место в гостинице, если техническая неисправность, связанная с виной изготовителя, не позволяет продолжать движение.

**Существуют ли еще какие-то программы для повышения привлекательности официальных сервисов?**

Да, в прошлом году мы начали активно продвигать специальный проект «Экономичный сервис ŠKODA» для автомобилей старше пяти лет. Данное предложение позволяет владельцам снизить расходы на обслуживание и ремонт машин на 20–30 процентов, благодаря тому, что дилеры применяют специальные ставки нормо-часов и особую линейку запасных частей, которые обходятся дешевле за счет использования альтернативных материалов и широкой унификации с другими моделями. При этом «Экономичные детали» отвечают высочайшим стандартам и имеют двухлетнюю гарантию, так же как и «Оригинальные детали». Кроме того, в июне мы запускаем программу поддержки лояльных клиентов: те, кто зарегистрировался на нашем сайте или принимает участие в опросах, посвященных качеству работы официальных дилеров, получают скидки на дальнейшее техническое обслуживание.



**АЛЕКСЕЙ ПОЧЕЧУЕВ —  
О ПРОДАЖАХ ŠKODA В РОССИИ.**
**Какие модели ŠKODA входят в число лидеров российского рынка?**

Наша тройка немного отличается от европейской. По итогам 2014 года на первом месте была Octavia, которая является общепризнанным бестселлером, на втором месте Rapid, на третьем Yeti. Произошло ровно то, на что мы и рассчитывали: «Рapid» занял нишу «Фабии». Сейчас очевидно, насколько правильным было решение наладить производство наших основных моделей в России. Rapid делают в Калуге, Octavia и Yeti — в Нижнем Новгороде. Это снижает нашу зависимость от валютных колебаний.

**В последние месяцы мы наблюдали укрепления рубля. Стоит ли покупателям ожидать снижения цен?**

Думаю, что рассчитывать на серьезное снижение цен пока не стоит. Во-первых, тенденция по укреплению рубля должна продержаться достаточно долго, чтобы автопроизводители имели основания пересмотреть стоимость машин в сторону понижения. Во-вторых, нынешние цены никак нельзя назвать завышенными, и чтобы убедиться в этом, достаточно сравнить их с европейскими. Но понятно и другое: производители бьются сегодня за каждого клиента, и ŠKODA подготовила на 2015 год небывалое количество привлекательных предложений. Субсидированные кредиты, ставка по которым, с помощью государства, начинается от 7,9 процента, серьезные бонусы за сдачу старой машины в трейд-ин или по программе утилизации. Мы вывели на рынок специальные версии Octavia и Rapid — они называются Hockey Edition, и специальную версию Yeti под названием Adventure. Это отличная возможность купить хорошо оснащенный автомобиль по привлекательной цене. Как и прежде, мы предлагаем сформированные пакеты опций — «оптом» дополнительное оборудование обходится клиентам значительно дешевле, чем по отдельности.

**А за счет чего выигрывает производитель, когда предлагает пакет опций с существенной скидкой?**

За счет сокращения издержек на производство и логистику. Если мы закажем не тысячу комплектов ксеноновых фар, а пять тысяч, то каждый отдельный комплект обойдется дешевле и в закупке, и в доставке. Я, возможно, не открою секрета, сказав: успеха на рынке можно достичь только за счет объемов продаж. Прибыль в массовом сегменте совсем невелика.

**Насколько эффективны оказались государственные программы поддержки авторынка?**


Достаточно эффективны, если принять в расчет то обстоятельство, что потребителям сейчас при-

ходится тоже непросто: не каждый готов взять кредит даже на год. Кстати, к государственным программам мы добавляем какие-то бонусы от себя. В частности, разработали совместно со страховыми компаниями усеченный вариант каско, который позволяет купить «Октавию» или «Рapid» в кредит, отдав за полис минимум: например, для «Октавии» — не более 2,7 процента от стоимости автомобиля. Или предлагаем дополнительную скидку тем, кто меняет одну ŠKODA на другую через дилера по схеме трейд-ин.

**Что изменилось в предпочтениях покупателей в последние месяцы? Например, по цветам автомобилей?**

По цветам, пожалуй, ничего не изменилось, наибольшей популярностью, как и год назад, пользуются белые, серебристые и черные машины, а комплектации сегодня в ходу более функциональные. И выбирая между максимально оснащенным «Рapidом» и более скромной «Октавией», покупатель скорее выберет машину побольше.

**Успешно ли развивается фирменная программа трейд-ина от ŠKODA?**

Уточню: программа Das WeltAuto разработана не ŠKODA, а концерном, однако наши дилеры принимают в ней активное участие. Уже сейчас каждый третий центр сертифицирован для участия в программе, а до конца года мы рассчитываем, что половина дилеров подтвердит свой статус. Рынок подержанных автомобилей чувствует себя неплохо, и все стороны: продавец, покупатель и посредник, то есть дилер — хотели бы чувствовать свою защищенность. Стандарты Das WeltAuto обеспечивают прозрачность сделки: по программе продаются автомобили не старше пяти лет с проверенным техническим состоянием. 





#### МАЙЯ ГОМЕС — О МАРКЕТИНГОВОЙ СТРАТЕГИИ.

**К**омпании, работающие на российском рынке, сокращают сегодня расходы на продвижение товара. Как изменилась маркетинговая концепция ŠKODA в России?

Мы серьезно поменяли подход к коммуникации с клиентом. В непростой экономический период меняются потребительские ожидания, и мы должны им соответствовать. Сейчас клиенту важно быстро получить четкое представление о стоимости и условиях приобретения автомобиля. Прочитал, услышал, увидел и сразу понял: ŠKODA — это выгодно. Наша задача — быть понятными, предлагая максимальное количество инструментов, делающих покупку автомобиля комфортной в нынешних обстоятельствах.

#### А раньше как строилась коммуникация?

Раньше мы могли больше внимания уделять достоинствам бренда или модели, так как стоимость автомобиля не имела такого большого значения: людям было проще решиться на покупку. Сейчас другие времена, и ценовое предложение выходит на первое место. Поэтому в нашей коммуникации всегда есть конкретные, а главное, честные цифры. В 2014 году мы реализовали большое количество крупных маркетинговых проектов, направленных на повышение уровня знания и доверия к бренду, сейчас концентрируемся на тактическом уровне и немного отходим от имиджевой коммуникации.

#### Значит ли это, что ŠKODA больше не вкладывается в свой имидж?

Конечно, нет. Мы сконцентрировали усилия на нашем главном имиджевом проекте — хоккее. ŠKODA поддерживает хоккей на глобальном уровне, являясь главным спонсором чемпионата мира, и на локальном: в прошлом декабре мы продлили договор с Федерацией хоккея России на ближайшие четыре года, что обеспечивает наше присутствие как на домашних играх сборной, так и на матчах Еврохоккейтура.

#### Продолжит ли ŠKODA поддерживать детский хоккей?

Организованный нами турнир ŠKODA Junior Ice Hockey Cup, ставший в последние годы событием всероссийского масштаба, направленный на популяризацию детского и молодежного спорта, вышел на новый уровень. Первенство попало в график соревнований Федерации хоккея России, что автоматически повышает и привлекательность участия в нем, и уровень команд. Кстати, в 2016 году, как известно, Россия принимает чемпионат мира по хоккею, и мы планируем провести детский турнир как раз перед началом главных взрослых игр планеты. Не буду раскрывать всех карт, но к чемпионату у нас намечено много мероприятий.

#### Будет ли ŠKODA отмечать в России свое 120-летие?

Естественно, и начнем мы праздновать день рождения на Пикнике «Афиши», одном из самых заметных летних музыкальных фестивалей, проходящем при нашем участии. Еще у нас запланирована серия специальных проектов в интернете, а также с нашими партнерами. День рождения будем отмечать до конца декабря. Следите за новостями на [www.skoda-auto.ru](http://www.skoda-auto.ru) и в наших группах в соцсетях.

#### Чем для ŠKODA являются социальные медиа — одним из каналов рекламы?

Ни в коем случае. Мы хотим, чтобы наши странички в социальных сетях помогли нам поддерживать дружеские отношения с аудиторией, а постоянными рекламными объявлениями трудно добиться расположения. Мы рассказываем о марке в интересной читателям форме, вовлекаем их в участие в наших мероприятиях.

#### Будет ли ŠKODA, как и раньше, помогать «Детским деревням — SOS»?

Мы продолжаем курировать несколько социально значимых проектов: как и прежде, предоставляем на безвозмездной основе автомобили для «Детских деревень — SOS» («Детские деревни — SOS» — удачная альтернатива государственным детским домам. — Прим. ред.), мы по-прежнему поддерживаем Фонд Спивакова (на автомобилях ŠKODA ездят юные дарования, прежде всего музыканты. — Прим. ред.) и организуем совместно с дилерами во всех городах нашего присутствия школьные уроки безопасности «ŠKODA Кроха». На этих проектах мы не хотели бы экономить.

# 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](mailto:magazine@skoda-auto.ru)

**Как правильно использовать запаску-докатку? Куда ее лучше ставить — на переднюю или заднюю ось? Сколько можно на ней проехать и на какое расстояние?**

Начнем издалека — с политики марки ŠKODA на российском рынке. Когда есть возможность положить в багажник полноценное запасное колесо, его туда положат. В аналогичной машине, предназначенной для Европы, вместо запаски может быть ремкомплект: потребителю нет нужды возить с собой лишние килограммы, ему важнее получить чуть больше места в багажнике (хотя и с запасным колесом багажники автомобилей ŠKODA маленькими не назовут). В России ситуация иная: состояние дорог, обилие мест на карте, откуда до ближайшего сервиса — сотни километров, говорят о том, что лучше иметь настоящее запасное колесо или его замену: например, «улучшенная» штатная комплектация подразумевает, что колеса на автомобиле 17-дюймовые, а запаска — на 16 дюймов. Вариант не идеальный, однако с разумными ограничениями позволяет проехать без проблем значительное расстояние.

Классическая узкая докатка (в народе ее еще называют «бананом», видимо, потому, что диск нередко красят в желтый цвет) на автомобилях ŠKODA, официально поставляемых в Россию, встречается в виде исключения. Например, на Octavia RS и Octavia Combi RS (положить в багажник полноценное запасное колесо нельзя, поскольку штатное просто не уместится, а уменьшенное не сочетается с мощными тормозными механизмами RS). Вообще докатка рассчитана на установку «по месту требования», чтобы водитель быстрее продолжил путь. Вопрос в том, как долго вам придется ехать: если несколько километров до ближайшего шиномонтажа — одно дело, если много часов по трассе — другое. Старое водительское правило гласит, что лучшие колеса (лучшие по балансировке, по состоянию протектора, по внешней геометрии и т.д.) надо ставить на переднюю ось.

Понятно почему: разрыв заднего колеса на скорости можно сразу и не заметить, в то время как повреждение переднего иногда приводит к потере контроля над автомобилем. Для машин с передним приводом это правило особенно актуально: передние колеса не только «рулят», но еще и «гребут». Учитывая эти обстоятельства, в случае прокола (или иного повреждения) переднего колеса имеет смысл сначала поставить докатку назад, взять «здоровое» колесо и установить его спереди. Будьте внимательны: если рисунок протектора направленный (со стрелками на боковине, указывающими направление вращения), колеса нельзя перебрасывать с правой стороны на левую (и наоборот).

Очень желательно перед использованием докатки убедиться, что давление в ней доведено до нормы. Норма, кстати, необычно высока: например, у 18-дюймовой докатки для Octavia RS составляет 420 кПа. Ограничений по тому, сколько можно проехать на докатке, нет. Логично не затягивать визит на шиномонтаж хотя бы из тех соображений, что в случае потери еще одного колеса (или самой докатки) автомобиль окажется обездвижен (владельцам машин на гарантии проще: в рамках программы «Гарантия мобильности» они могут обратиться за бесплатной помощью по «горячей линии» ŠKODA 8 800 555 01 01). Не забудьте о том, что скорость движения с докаткой ограничена 80 км/ч — это требование производителя. И конечно, избегайте резких маневров.

**Есть ли смысл экономить, заливая летом в бачок омывателя обычную воду?**


Сиюминутная экономия есть, но в перспективе вы проиграете. Дело в том, что обычная водопроводная вода довольно жесткая (с большим содержанием минеральных веществ) и с трудом отмывает следы насекомых и дорожной грязи, содержащей частицы резины, сажи, масла, асфальта и тому подобных продуктов «автомобильной жизнедеятельности».

Соответственно, стеклоочистители приходится включать чаще. Как следствие, щетки быстрее приходят в негодность, на стекле раньше появляются царапины (мелкие царапины воспринимаются как муть), раньше времени может выйти из строя механизм стеклоочистителя.

Известен народный способ: добавлять в водопроводную воду немного средства для мытья посуды. Такой состав лучше справляется с грязью, но недостатков тоже не лишен. Во-первых, «кухонную химию» никто не тестирует на сочетаемость с резиновыми уплотнителями стекла и лакокрасочным покрытием автомобиля, во-вторых, средство для мытья посуды может оставлять пленку на стекле, которая в ночное время, при свете фар встречных машин, ухудшает видимость.

Само собой, мы вовсе не хотим сказать, что с приходом весны надо продолжать использовать «незамерзайку» — низкотемпературные свойства зимнего состава летом ни к чему. А вот на летние стеклоомывающие жидкости есть резон обратить внимание. В их состав входят специальные моющие и смягчающие присадки, которые и загрязнения легко удаляют, и ресурс деталей продлевают. Пусть стоят такие составы дороже обычной воды — экономия на возможном ремонте эти траты вполне оправдывает.

**Слышал от «бывалых», что со временем в двигатель надо заливать все более густое масло, чтобы «компенсировать износ». Это так?**

«Бывалые» заблуждаются. Современные двигатели рассчитываются таким образом, что весь срок службы в них заливается масло строго определенной спецификации (разброс в параметрах если и есть, то он минимален). Таким образом, применение масел с повышенной вязкостью способно вывести мотор из строя. Поэтому в ваших же интересах заливать в двигатель только одобренное производителем масло — требования изложены в руководстве пользователя. 

# СТИЛЬ ЖИЗНИ

ИСТОРИЯ СПОРТ КУЛЬТУРА

**ŠKODA Rapid.  
Компактный. Просторный.  
Дружелюбный. 70**



ПОПРОБУЙ САМ  
ГОТОВИМ СВИНУЮ РУЛКУ  
ПО-БАВАРСКИ. 68

# У кого надо нога

текст: Александр Данильчук | фото: Дмитрий Лебедев

МЫ ПРОДОЛЖАЕМ ЗНАКОМИТЬ ВАС С КУХНЕЙ ЭТИХ СТРАН, ГДЕ ПРЕДСТАВЛЕНА КОМПАНИЯ ŠKODA. ВТОРОЙ ПО ЗНАЧЕНИЮ РЫНОК ДЛЯ МАРКИ — ГЕРМАНИЯ. ОДНО ИЗ САМЫХ ИЗВЕСТНЫХ НЕМЕЦКИХ БЛЮД — БАВАРСКАЯ РУЛЬКА.

**Н**ОГА СВИНАЯ, запеченная. Говоря по-немецки — «швайнскексе» (Schweinshaxe). «Швайн» — свиная, «хеке» — нога. Но нога определенная. Слово «хеке» в баварском диалекте имеет конкретное значение: не просто нога, но «опорная нога». В случае со свиньей — задняя. Баварцы уверены, что в этом заключен важный смысл.

Северные немцы, а равно и чехи с австрийцами, имеют другую точку зрения. Готовить, считают они, можно и передние ноги, поскольку перед запеканием рулька все равно варится и становится мягче. Варено-печеная рулька по-немецки называется «айсбайн».

А баварцы непреклонны: годится только задняя нога, более жирная, и никакой варки, только так вы получите хрустящую корочку с легким ароматом тмина и сохранившим свою структуру мясом под ней.

«Швайнскексе» — одно из самых распространенных блюд в ресторанах и закусочных по всей Германии. В одном только Мюнхене за две с небольшим недели традиционного праздника пива, Октоберфеста, поглощается около 70 тысяч рулек. А в семьях «швайнскексе» готовят не чаще раза в неделю, главным образом по выходным, когда есть два-три часа свободного времени.

Приготовление «швайнскексе» начинаем с покупки рульки. Разумеется, свиная рулька — это не вся нога целиком. Так называется верхняя часть коленного сустава.

Перед приготовлением ногу нужно тщательно вымыть, где надо — поскребив шкуру ножом. Затем со стороны широкой части рульки делаем квадратные надрезы. Берем соль и молотый белый перец и втираем по всей поверхности. Для аромата посыпаем рульку чайной ложкой тмина.

Разогреваем духовку до 180 градусов. Режим репчатый лук кольцами, а головку чеснока — тоненькими дольками. На противень выливаем стакан воды, кладем на дно лук и чеснок, сверху — рульку и ставим

в духовку на два часа. Когда время истечет, проверяем шкуру: если она запеклась и можно вилкой отделить кусочек корочки от мяса, рулька готова.

Рулька без капусты — пиво на ветер, считают баварцы. И обязательно готовят к запеченной свиной ноге гарнир из тушеной квашеной капусты. Рецепт следующий. Вливаем в кастрюлю с толстым дном примерно 50–70 мл подсолнечного масла. Нарезаем копченый бекон кубиками, репчатый лук — соломкой, сыпаем их в кастрюлю и обжариваем до золотистого цвета. Затем следует добавить чайную ложку сахара, лавровый лист и по щепотке можжевельника горошком, белого перца, тмина. Заливаем стаканом воды и 50 мл белого вина. Кладем в кастрюлю 350–400 г квашеной капусты и перемешиваем. Переводим кастрюлю на медленный огонь и тушим капусту под крышкой не менее 20 минут, пока она не станет мягкой и не перестанет хрустеть.

Гутен аппетит!



## НЕМЕЦКАЯ КУХНЯ В МОСКВЕ

Один из старейших немецких ресторанов в Москве, «Пивнушка», был открыт в 1994 году. Традиционный интерьер в стиле Bierstube (пивной зал), шкафы с кружками завсегдатаев, старинная музыка, обслуживающий персонал в традиционных баварских нарядах. За кухню здесь отвечает Андреас Рюдигер. Герр Рюдигер родился в Дюссельдорфе, работал в крупнейших ресторанах Гамбурга, Кельна и Мюнхена, а девять лет назад переехал в Москву по приглашению «Пивнушки».

[www.pivnushka.ru](http://www.pivnushka.ru)



**ГЕРМАНИЯ  
НА КАРТЕ ŠKODA**

В 2014 году в Германии было продано 149 538 автомобилей марки ŠKODA: первый по значению для компании рынок в Европе и второй, после Китая, в мире. Последние семь лет ŠKODA удерживает в Германии звание самой популярной автомобильной марки иностранного происхождения, при том что собственных заводов на территории Германии ŠKODA не имеет, машины поставляются из Чехии. Немецкая дилерская сеть ŠKODA насчитывает около 600 центров. Самая популярная модель на рынке — Octavia (прежде всего Combi). Следом идут Fabia и Yeti.







# Задачи и решения

Современный компактный семейный автомобиль, сделанный в России? Недавно это звучало почти как шутка. Но год назад на рынке появился ŠKODA Rapid, и оказалось, что возможностей относительно небольшой машины, если она разработана с умом, действительно хватает на многое. Стильный дизайн, европейское качество, пять полноценных мест в салоне, огромный багажник, адаптированная к нашим дорогам подвеска... Известный российский художник Анатолий Пустовит посмотрел, как используют ŠKODA Rapid в России, и показал в рисунках, понятных и детям: сложно найти задачу, которую нельзя решить с помощью ŠKODA Rapid.



▶ ДЛЯ ŠKODA RAPID ПРЕДЛАГАЮТСЯ БЕНЗИНОВЫЕ МОТОРЫ **МОЩНОСТЬЮ 90, 110 И 125 ЛОШАДИНЫХ СИЛ.**

▶ ТРИ ТИПА КОРОБОК ПЕРЕДАЧ: **5-СТУПЕНЧАТАЯ МЕХАНИКА, 6-СТУПЕНЧАТЫЙ КЛАССИЧЕСКИЙ АВТОМАТ И 7-СТУПЕНЧАТЫЙ РОБОТ С ДВУМЯ СЦЕПЛЕНИЯМИ.**



▶ ВАРИАНТОВ КОМПЛЕКТАЦИИ — **ЦЕЛЫХ ЧЕТЫРЕ.**

▶ ДРУГИМИ СЛОВАМИ, **ВЫБОР НА ЛЮБОЙ ВКУС И КОШЕЛЁК.**

ŠKODA RAPID **ВЫПУСКАЮТ**  
**НА КАЛУЖСКОМ ЗАВОДЕ**  
КОНЦЕРНА VOLKSWAGEN.  
ВСЕ АВТОМОБИЛИ ИМЕЮТ  
СПЕЦИАЛЬНУЮ «**РОССИЙСКУЮ**  
**ПОДГОТОВКУ**».

В ЧАСТНОСТИ,  
ДОРОЖНЫЙ  
ПРОСВЕТ  
УВЕЛИЧЕН  
ДО **170 ММ.**



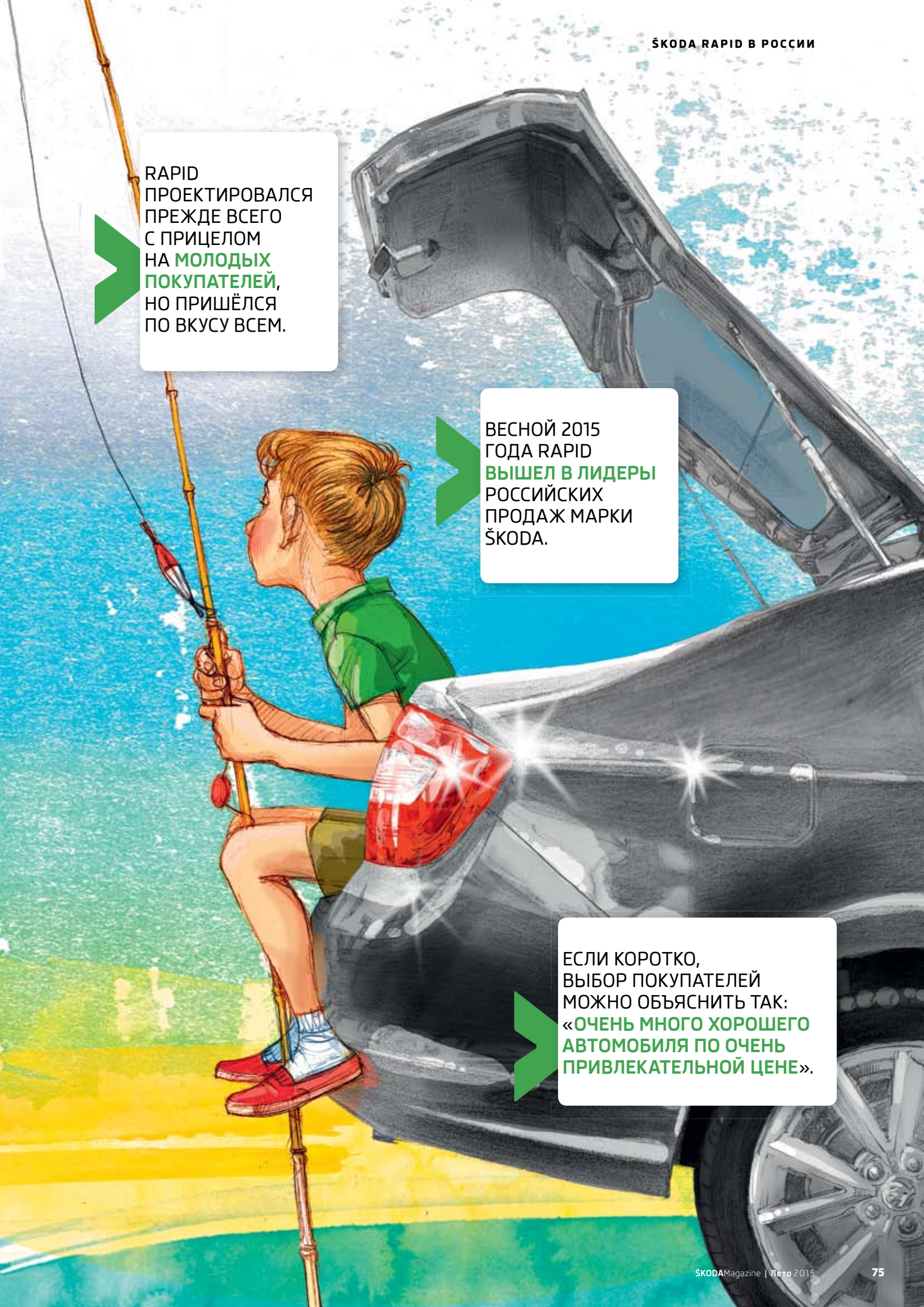
С ЛЕТА 2015 ГОДА  
ВСЕ «**РАПИДЫ**»  
ОСНАЩАЮТСЯ  
**ЭЛЕКТРОННОЙ**  
**СИСТЕМОЙ**  
**ПОДДЕРЖАНИЯ**  
**КУРСОВОЙ**  
**УСТОЙЧИВОСТИ,**  
КОТОРАЯ УМЕЕТ  
ИМИТИРОВАТЬ  
**БЛОКИРОВКУ**  
**ДИФФЕРЕНЦИАЛА,**  
ЧТО ПОМОГАЕТ  
ПРИ ДВИЖЕНИИ  
ВНЕ АСФАЛЬТОВЫХ  
ДОРОГ.

**ПЯТАЯ ДВЕРЬ**,  
ПОДНИМАЮЩАЯСЯ  
ВМЕСТЕ СО СТЕКЛОМ,  
И **СЪЁМНАЯ**  
**КОНСТРУКЦИЯ** ПОЛКИ  
СУЩЕСТВЕННО  
**ОБЛЕГЧАЮТ**  
ПРОЦЕСС ПОГРУЗКИ  
И РАЗГРУЗКИ.

МИНИМАЛЬНЫЙ  
**ОБЪЁМ БАГАЖНИКА**  
ŠKODA RAPID —  
**530 ЛИТРОВ.**

ПРИ СЛОЖЕННЫХ  
ЗАДНИХ СИДЕНЬЯХ  
**ПОГРУЗОЧНОЕ**  
**ПРОСТРАНСТВО**  
УВЕЛИЧИВАЕТСЯ  
ДО **1470 ЛИТРОВ.**

ПЕРЕВЕЗТИ РАССАДУ  
НА ДАЧУ? **НЕТ НИЧЕГО**  
**ПРОЩЕ.**

An illustration of a young boy with brown hair, wearing a green polo shirt and shorts, sitting on the trunk of a dark grey ŠKODA RAPID. He is holding a fishing rod with a red lure. The background is a bright blue sky with white clouds and a green landscape. The car's rear light and wheel are visible.

RAPID  
ПРОЕКТИРОВАЛСЯ  
ПРЕЖДЕ ВСЕГО  
С ПРИЦЕЛОМ  
НА **МОЛОДЫХ  
ПОКУПАТЕЛЕЙ**,  
НО ПРИШЁЛСЯ  
ПО ВКУСУ ВСЕМ.

ВЕСНОЙ 2015  
ГОДА RAPID  
**ВЫШЕЛ В ЛИДЕРЫ**  
РОССИЙСКИХ  
ПРОДАЖ МАРКИ  
ŠKODA.

ЕСЛИ КОРОТКО,  
ВЫБОР ПОКУПАТЕЛЕЙ  
МОЖНО ОБЪЯСНИТЬ ТАК:  
**«ОЧЕНЬ МНОГО ХОРОШЕГО  
АВТОМОБИЛЯ ПО ОЧЕНЬ  
ПРИВЛЕКАТЕЛЬНОЙ ЦЕНЕ».**



RAPID ПРАКТИЧЕН,  
КАК И ЛЮБАЯ  
ŠKODA. МНОЖЕСТВО  
ОТДЕЛЕНИЙ  
ДЛЯ ХРАНЕНИЯ  
ПОЛЕЗНЫХ В ДОРОГЕ  
ВЕЩЕЙ, СКРЕБОК  
ДЛЯ ЛЬДА И ДРУГИЕ  
РЕШЕНИЯ SIMPLY CLEVER  
ВЫ НАЙДЁТЕ В ЛЮБОЙ  
МАШИНЕ.





**СЕТКИ** В БАГАЖНИК  
**И НАВИГАЦИОННАЯ**  
**СИСТЕМА С КАРТОЙ РОССИИ**  
**И ЕВРОПЫ ПРЕДЛАГАЮТСЯ**  
**ЗА ОТДЕЛЬНУЮ ПЛАТУ.**



# Официальные дилеры ŠKODA



## МОСКВА И МОСКОВСКАЯ ОБЛАСТЬ

**AA Мэйджор Авто**  
Цветочный пр-д, д. 6  
(495) 737 8998, [www.autocity-sk.ru](http://www.autocity-sk.ru)

**Автомир Богемия Балашиха**  
Балашиха, Западная промзона, Энтузиастов ш., вл. 1а  
(495) 401 7120, [www.bogemia-sk.ru](http://www.bogemia-sk.ru)

**Автомир Богемия Дмитровск**  
Дмитровское ш., д. 98, стр. 1  
(495) 401 7136, [www.bogemia-sk.ru](http://www.bogemia-sk.ru)

**Автопрага Северо-Запад**  
ул. Коптевская, д. 71  
(495) 788 6868, [www.autopruga.ru](http://www.autopruga.ru)

**Автопрага Юг**  
1-й Дорожный пр-д, д. 4  
(495) 788 6868, [www.autopruga.ru](http://www.autopruga.ru)

**Авто Сити**  
Новорижское ш., 9 км от МКАД  
(495) 737 7778, [www.autocity-sk.ru](http://www.autocity-sk.ru)

**АвтоСпецЦентр Внуково**  
Киевское ш., 5 км от МКАД  
(495) 514 0707, [www.avtoslavia-vnukovo.ru](http://www.avtoslavia-vnukovo.ru)

**АвтоСпецЦентр Каширка**  
Каширское ш., д. 45  
(495) 792 3939, [www.autoskd.ru](http://www.autoskd.ru)

**АвтоСпецЦентр Марьино**  
ул. Марьинский Парк, д. 1  
(495) 792 3939, [www.autoskd.ru](http://www.autoskd.ru)

**АвтоСпецЦентр на Обручева**  
ул. Обручева, д. 23, корп. 1  
(495) 755 9990, [www.autoskd.ru](http://www.autoskd.ru)

**АвтоСпецЦентр на Таганке**  
Сибирский пр-д, д. 2, стр. 43  
(495) 780 8780, [www.autoskd.ru](http://www.autoskd.ru)

**АвтоСпецЦентр Химки**  
Ленинградское ш., 1,5 км от МКАД, вл. 23  
(495) 780 8780, [www.autoskd.ru](http://www.autoskd.ru)

**Автоцентр Револт**  
Тюменский пр-д, д. 5, стр. 2  
(495) 601 9601, [www.skoda-revolt.ru](http://www.skoda-revolt.ru)

**Атлант-М Тушино**  
Строительный пр-д, д. 7а, корп. 11  
(495) 780 9780, [www.atlant-motors.ru](http://www.atlant-motors.ru)

**Вентус**  
ул. Мосфильмовская, д. 68  
(495) 234 3913, [www.ventus.ru](http://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](http://www.gema-auto.ru)

**ГЕМА Моторс Проспект Мира**  
ул. Касаткина, д. 11, стр. 2  
(495) 775 7778, [www.gema-auto.ru](http://www.gema-auto.ru)

**Пеликан-Авто**  
85 км МКАД, внешняя сторона, пересечение с Алтуфьевским шоссе  
(495) 745 1551, [www.skoda.pelican.ru](http://www.skoda.pelican.ru)

**РОЛЬФ Магистральный**  
2-й Магистральный тупик, д. 5а  
(495) 480 7230, [www.rolf-skoda.ru](http://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](http://www.gema-auto.ru)

**ПОДОЛЬСК**  
**Олимпик Авто**  
пр-т Юных Ленинцев, д. 70  
(495) 505 6886, [www.olympic-auto.ru](http://www.olympic-auto.ru)

**СТУПИНО**  
**Авто Тренд**  
ул. Транспортная, вл. 9  
(495) 660 2228, [www.avto-trend.ru](http://www.avto-trend.ru)

**САНКТ-ПЕТЕРБУРГ**  
**Авто-Гамма**  
Кушелевская дорога, д. 20  
(812) 777 0353, [www.avto-gamma.ru](http://www.avto-gamma.ru)

**Авто Премиум**  
ул. Руставели, д. 25, корп. 2, лит. А  
(812) 702 1002, [www.auto-centr.com](http://www.auto-centr.com)

**Авто Премиум**  
ул. Хасанская, д. 5, корп. 2  
(812) 326 2679, [www.auto-centr.com](http://www.auto-centr.com)

**Авто Премиум**  
пр-т Энгельса, д. 33, корп. 1, лит. А  
(812) 326 9770, [www.auto-centr.com](http://www.auto-centr.com)

**ТАЛЛИНСКИЙ-АВТО**  
Старо-Паново, Таллинское ш., д. 157, лит. А  
(812) 331-77-70, [www.skoda-wagner.ru](http://www.skoda-wagner.ru)

**Гриффин-Авто**  
ул. Симонова, 13, корп. 1  
(812) 441 3939, [www.griffin-auto.ru](http://www.griffin-auto.ru)

**Неон-Авто**  
ул. Оптиков, д. 3а  
(812) 323 1111, [www.skoda-wagner.ru](http://www.skoda-wagner.ru)

**Пулково-Авто**  
ул. Стартовая, д. 5  
(812) 331 7773, [www.skoda-wagner.ru](http://www.skoda-wagner.ru)

**РОЛЬФ Витебский**  
Витебский пр-т, д. 17, корп. 6  
(812) 245 2543, [www.skoda-vitebskiy.ru](http://www.skoda-vitebskiy.ru)

**Сигма Сервис**  
пр-т Маршала Блюхера, д. 69а  
(812) 327 0088, [www.sigma-service.ru](http://www.sigma-service.ru)

**АБАКАН**  
**Медведь-Юг**  
квартал Молодежный, 2в  
(39132) 230 11, [www.skoda.medved-ug.ru](http://www.skoda.medved-ug.ru)

**АРТЁМ**  
**Сумотори-Авто ФВ (сервисный партнер)**  
ул. Тульская, д. 2  
(423) 260 00 07

**АРХАНГЕЛЬСК**  
**АВТО БРАВО**  
ул. Октябрь, д. 33, корп. 1  
(8182) 462 525, [www.avto-bravo.ru](http://www.avto-bravo.ru)

**БАРНАУЛ**  
**АЕМ-Авто**  
ул. Попова, д. 165  
(3852) 450 450, [www.aem-avto.ru](http://www.aem-avto.ru)

**БЕЛГОРОД**  
**Моравия Моторс**  
ул. Студенческая, 1т  
(4722) 357 474, [www.moravia-motors.ru](http://www.moravia-motors.ru)

**БРЯНСК**  
**БН-Моторс**  
ул. Крыловская, д. 35  
(4832) 670 730, [www.skoda.bn-motors.ru](http://www.skoda.bn-motors.ru)

**ВЕЛИКИЙ НОВГОРОД**  
**АвтоВН**  
ул. Большая Санкт-Петербургская, д. 41, корп. 7  
(8162) 739 914, [www.autovn.ru](http://www.autovn.ru)

**ВЕРХНЯЯ ПЫШМА**  
**Автогранд**  
ул. Петрова, д. 596  
(343) 384 84 54, [www.sk-avtograd.ru](http://www.sk-avtograd.ru)

**ВЛАДИМИР**  
**Млада-Авто**  
ул. Лакина, д. 1а  
(4922) 430 057, [www.mlada-auto.ru](http://www.mlada-auto.ru)

**ВОЛГОГРАД**  
**АГАТ Виктория**  
пр-т Ленина, д. 118б  
(8442) 781 888, [www.agat-viktoria.ru](http://www.agat-viktoria.ru)

**Волга-Раст-Октава**  
ул. Карла Либкнехта, д. 19а  
(88442) 366 677, [www.skoda.volga-rast.ru](http://www.skoda.volga-rast.ru)

**ВОЛОГДА**  
**АВТОЛИК**  
ул. Северная, д. 25  
(8172) 271 333, [www.autolik-s.ru](http://www.autolik-s.ru)

**ВОРОНЕЖ**  
**Автомир Богемия Воронеж**  
ул. Космонавтов, д. 6  
(473) 233 0130, [www.bogemia-vrn.ru](http://www.bogemia-vrn.ru)

**КронаМоторс**  
ул. Изыскателей, д. 29  
(473) 260 4555, [www.kronamotors.ru](http://www.kronamotors.ru)

**РИНГ СЕВЕР**  
7-й км автодороги Воронеж—Москва (напротив ТЦ «Сити-парк град») (473) 233 3388, [www.ringsever.ru](http://www.ringsever.ru)

**ЕКАТЕРИНБУРГ**  
**АСМОТО Славия**  
ул. Сибирский Тракт, д. 57  
(343) 310 0003, [www.asmotoslavia.ru](http://www.asmotoslavia.ru)

**Европа Авто**  
пр-т Космонавтов, д. 6  
(343) 373 7272, [www.europa-avto.ru](http://www.europa-avto.ru)

**ИВАНОВО**  
**РАДАР Холдинг**  
ул. Фрунзе, д. 90  
(4932) 587 722, [www.radar-holding.ru](http://www.radar-holding.ru)

**ИЖЕВСК**  
**АСПЭК-Лидер**  
ул. Холмогорова, д. 9  
(3412) 908 080, [www.aspec-lider.ru](http://www.aspec-lider.ru)

**ИРКУТСК**  
**РОССО СК**  
ул. Ленинская, д. 23  
(3952) 707 077, [www.rosso-sk.ru](http://www.rosso-sk.ru)

**ЙОШКАР-ОЛА**  
**ТрансТехСервис Плюс**  
ул. Кирова, д. 26  
(8362) 681 612, [www.skoda-ttplus.ru](http://www.skoda-ttplus.ru)





# Читайте в следующих номерах ŠKODA Magazine

## ТЕНДЕНЦИИ

### Автомобильная академия

КАКИЕ НАУКИ ПРЕПОДАЮТ  
В УЧЕБНОМ ЦЕНТРЕ ŠKODA  
В МОСКВЕ.



## ЮБИЛЕЙ

### Знай наших!

РАССМАТРИВАЕМ ДОРЕВОЛЮЦИОННУЮ  
РЕКЛАМУ ЧЕШСКОЙ МАРКИ.

Результаты гонокъ 17-го мая 1909 года на одну версту въ Москвѣ, бл. Химокъ.

Побить прошлогодній рекордъ конкурентіонныхъ автомобилей діаметромъ поршня 85 мм. и 110 мм. на машинѣ ЛАУРИНЪ и КЛЕМЕНТЬ и поставленъ новый въ своей категоріи.

Всероссійскій рекордъ поставленъ на мотоциклѣтѣ ЛАУРИНЪ и КЛЕМЕНТЬ, 4/5 л. с., развита небывалая скорость 92 1/2 вер. въ часъ, равняющаяся прошлогоднему рекорду шестидесятисильныхъ автомобилей.

Фабричный Складъ  
Автомобилей

Акціонернаго Общества  
„ЛАУРИНЪ и КЛЕМЕНТЬ“.

МОСКВА, Театральнй прѣздъ.

**ŠKODAMagazine**  
РОССИЙСКОЕ ИЗДАНИЕ  
№1 (21), 2015

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

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

**Менеджер проекта**  
Тимур Алиев

**Главный редактор**  
Сергей Л. Шерстенников

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

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

**Над номером работали:**  
Малика Абдуллаева, Ксения  
Андрянова, Максим Афанасьев,  
Дмитрий Брунов, Александр  
Ващилин, Ульяна Верещагина,  
Майя Гомес, Роман Горожий,  
Мария Исаячкова, Ян Коллатор,  
Наталья Костюкович, Дмитрий  
Мансуров, Екатерина Марковская,  
Сергей Панкратов, Алексей  
Пешков, Михаил Позднышев,  
Штепан Рехак, Юлия Рубан, Вадим  
Селенин, Анастасия Сенькова,  
Эбинек Страшкраба, Евгений Титов,  
Ладислав Тихий, Светлана Шаманова.

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

**Отпечатано**  
в типографии «Пушкинская площадь»

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

Тираж 17 830 экз.



# ŠKODA OCTAVIA. НАВСТРЕЧУ ЯРКИМ МОМЕНТАМ



С автомобилем **ŠKODA Octavia** ваша жизнь будет наполнена яркими моментами, ведь в нем продумана каждая деталь, чтобы сделать ваши путешествия незабываемыми. Новые двигатели с увеличенной мощностью расширят географию поездок, система бесключевого доступа обеспечит комфорт, обновленные мультимедийные системы не дадут заскучать в дороге, а объемный багажник позволит забрать все впечатления с собой!

Оцените все преимущества **ŠKODA Octavia** — автомобиля года в России 2015!\*



Новая линейка двигателей



Система бесключевого доступа и запуска двигателя



Мультимедийные системы нового поколения



Биксеноновые фары со светодиодными ходовыми огнями



Багажное пространство до 1558 л

Ждем вас и вашу семью на тест-драйв в салонах официальных дилеров **ŠKODA**.

[skoda-auto.ru](http://skoda-auto.ru) 8 800 555 01 01



**120** ЗАБОТЫ  
ЛЕТ SKODA  
С 1895

\* **ŠKODA Octavia** – победитель премии «Автомобиль года в России 2015». Некоторое оборудование, показанное в рекламе, не входит в стандартные комплектации и доступно за дополнительную плату.



# Shell Helix Ultra Professional

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

Shell  
**HELIX ULTRA**  
with PUREPLUS Technology



**ОДОБРЕННЫЙ ПОСТАВЩИК ДИЛЕРСКОЙ СЕТИ ŠKODA**