

## 120 лет истории

ВОАТЮРЕТКИ ТИПЪ А 6/7 Л. С. „LAURIN & KLEMENT“.  
ТИПЪ В 8/9 Л. С.  
ТИПЪ BS 10 Л. С.

Двух-мѣстныхъ коляски.



### ЦѢНА.

*Комплектныя коляски:*

*Типъ А 6/7*

*В 8/9*

*BS 10*

Двух-мѣстная безъ дѣленія съ обивкою »pegamoid« Руб. 1440.— Руб. 1680.— Руб. 2040.—

Двух-мѣстная безъ дѣленія съ обивкою »кожаною« Руб. 1460.— Руб. 1700.— Руб. 2060.—

Двух-мѣстная съ дѣленіемъ съ обивкою »pegamoid« Руб. 1465.— Руб. 1705.— Руб. 2065.—

Двух-мѣстная съ дѣленіемъ съ обивкою »кожаною« Руб. 1490.— Руб. 1730.— Руб. 2090.—

*Шасси некрашенныя.*

Типъ А 6/7 Руб. 1340.— Типъ В 8/9 Руб. 1580.— Типъ BS 10 Руб. 1970.—

Цѣны означены: съ нормальными шинами Continental, Michelin, Reithoffer, Peters или Harburg-Wien, размѣровъ 700×80.

\* Въ инструменты и добавочныя части, но безъ фонарей и верха, амьсть съ пошлиною, франко Москва.



**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**



## ПИСЬМО ПОЗВАЛО В ДОРОГУ

В газетах и журналах советского времени была рубрика «Письмо позвало в дорогу». Читатель делился чем-то с изданием, а журналист, заинтересовавшись темой, выезжал на место событий. История автомобильной марки, сегодня известной миру под именем ŠKODA, тоже началась с письма. В конце XIX века книготорговец Вацлав Клемент из чешского города Млада-Болеслав купил велосипед. Как оказалось — бракованный, о чем он письменно сообщил производителю. Ответ пришел не слишком вежливый. Наверное, будь на месте Вацлава Клемента другой человек, то он ходил бы по городу и рассказывал всем встречным и поперечным, какие негодяи эти производители велосипедов. Но Клемент выбрал иной путь. Он нашел себе компаньона, механика Вацлава Лаурина. Вместе они создали фирму, стали делать хорошие велосипеды и относиться к своим клиентам по-человечески. Например, предоставляли возможность вернуть технику и получить назад свои деньги, если потребителя что-то не устраивало. Смелое предложение, ведь велосипед тогда обходился среднему покупателю в три месячные зарплаты, и компании, конечно, не было особого резона принимать его обратно. Но принцип дороже: относиться к людям так, как хочешь, чтобы они относились к тебе. Потом это стало основой современной философии марки Human Touch. Подход себя оправдал: за велосипедами пошли мотоциклы, а потом компаньоны освоили и выпуск автомобилей.

Другой ключевой принцип компании, сохранившийся до наших дней, — Simply Clever. Его тоже сформулировали в наши дни, но исповедовали с самого начала. На русский язык Simply Clever принято переводить как «Просто гениально». Почитайте в этом номере журнала отзывы клиентов из дореволюционной России об автомобилях из Млада-Болес-

лава. Основной мотив такой: в конструкции использованы простые и надежные решения, такие, какие нужны для наших непростых дорог. Настоящая простота, подтвердит вам любой инженер, дается только упорным трудом и постоянными проверками жизнеспособности своих идей. Лаурин и Клемент не жалели ни себя, ни техники, ни денег для участия в самых сложных пробегах, в том числе по России. Наша страна и сто с лишним лет назад слыла бескрайним полигоном для испытаний на прочность.

Simply Clever — это еще и разные «бытовые мелочи», облегчающие жизнь водителю. В самом первом универсале Octavia, выпускавшемся полвека назад, запасное колесо лежало в нише с отдельной дверкой. Для того чтобы достать в дальней дороге запаску, не требовалось выгружать на асфальт багаж, а убирая на место грязное колесо, переживать, что оно перепачкает вещи, собранные на отдых. Сегодня, покупая новый автомобиль ŠKODA, мы знаем: за лючком топливного бака у него найдется скребок для льда, и нам не придется перерывать в его поисках багажник, а под ветровым стеклом обнаружится прозрачная «лапка» для парковочного талона. Ерунда, скажете вы, но искренне удивитесь, когда не найдете этих приятных дополнений в более дорогой машине иного производителя. Хотя, казалось, чего тут сложного, всего-то поставить себя на место покупателя.

Резкое письмо, написанное в конце XIX века, позвало в дорогу двух молодых людей из Млада-Болеслава — Вацлава Лаурина и Вацлава Клемента. Никуда не уезжая из своего города, они прошли огромный путь. Со дня основания компании минуло 120 лет. Это 120 лет истории, наполненной событиями. 120 лет заботы о тех, кому компания обязана своим процветанием. Заботы о вас.

Редакция ŠKODA Magazine

Иллюстрация сверху: ŠKODA 860. 1932 год.

На обложке: Российская реклама самых первых моделей из Млада-Болеслава. 1908 год.

# Содержание



## ЧТО НОВОГО?

### **04 | Пять звёзд для нового «Суперба»**

ФЛАГМАН МОДЕЛЬНОГО РЯДА ПОЛУЧИЛ ВЫСШУЮ ОЦЕНКУ ПО БЕЗОПАСНОСТИ.

### **06 | День рождения считать открытым**

ЧЕШСКАЯ МАРКА ОТМЕТИЛА СВОЙ ЮБИЛЕЙ НА ПИКНИКЕ «АФИШИ».



## ИСТОРИЯ

**12 | В ответ на ваше письмо**  
СЛУЧАЙ, ПРИВЕДШИЙ К СОЗДАНИЮ  
КОМПАНИИ ИЗ МЛАДА-БОЛЕСЛАВА.

**18 | Среди первых**  
ЧЕШСКИЕ АВТОМОБИЛИ  
В ДОРЕВОЛЮЦИОННОЙ РОССИИ.

**26 | Все ходы записаны**  
ИЗУЧАЕМ РЕКЛАМУ LAURIN & KLEMENT  
В ОТЕЧЕСТВЕННОЙ ПРЕССЕ.

**32 | Для среднего класса**  
RAPID — ИМЯ ДОВОЕННОЕ.

**36 | Путь стрелы**  
SAGITTA, ПЕРСПЕКТИВНАЯ РАЗРАБОТКА  
ВТОРОЙ ПОЛОВИНЫ 1930-Х.

**40 | Гражданин военный**  
ВНЕДОРОЖНИК ŠKODA T101 P —  
ПРИМЕР НАХОДЧИВОСТИ ИНЖЕНЕРОВ.

**44 | Первая восьмая**  
СТАРАЯ ОСТАВИА: ХРЕБТОВАЯ РАМА  
И РЫЧАГ КОРОБКИ ПОД РУЛЁМ.

**48 | Пойти в народ**  
1000 MB — ДОСТИЖИМАЯ МЕЧТА  
ГРАЖДАН ЧЕХОСЛОВАКИИ.

**52 | В адрес Страны Советов**  
НАШЕ РАССЛЕДОВАНИЕ: ŠKODA В СССР.

## ТЕНДЕНЦИИ

**62 | Автомобильная академия**  
ЧЕМУ ОБУЧАЮТ СОТРУДНИКОВ  
ДИЛЕРСКИХ ЦЕНТРОВ ŠKODA.

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

## СТИЛЬ ЖИЗНИ

**72 | Золото гор**  
ЧЕШСКАЯ МАРКА — ПАРТНЁР  
«ТУР ДЕ ФРАНСА».

**76 | Русские горки**  
ГОТОВИМ САЛАТ ОЛИВЬЕ  
В ЕГО ПЕРВОНАЧАЛЬНОМ ВИДЕ.

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

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



# Новости



## Успех первого полугодия

Компания из Млада-Болеслава продолжает успешное развитие. В первой половине 2015 года мировой объем продаж, выручка и операционная прибыль чешского автопроизводителя значительно увеличились. С января по июнь клиентам было передано рекордное количество автомобилей — 544 300 (+4,2% по сравнению с первым полугодием 2014-го). Выручка от продаж в первом полугодии впервые превысила отметку 6 млрд евро, составив 6,421 млрд евро (+7,5%).

«Наш широкий модельный ряд, состоящий из стильных, практичных и современных автомобилей, отвечающих запросам клиентов на самых разных рынках, позволяет наращивать производство, несмотря на то что ситуация в некоторых ключевых для марки странах, таких как Китай и Россия, далека от идеальной. Мы компенсировали потери, увеличив свое присутствие в Европе», — отметил председатель совета директоров ŠKODA Винфрид Фаланд.

## Красота в динамике

Стремительный прототип ŠKODA 935 Dynamic стал одним из главных участников фестиваля Schloss Bensberg Classics — престижнейшего мероприятия, ориентированного на ценителей классических машин. Всего в экспозиции ŠKODA, посвященной 120-летию юбилею, было представлено девять автомобилей, шесть — довоенной поры. ŠKODA 935 Dynamic, существующая сегодня в единственном экземпляре (всего было выпущено две единицы), не представала перед публикой во всей красе с октября 1935 года, когда ее показали на автосалоне в Праге. Автомобиль заднемоторной компоновки уже тогда выделял ŠKODA среди других производителей: благодаря активным исследованиям в области аэродинамики чешским инженерам удалось добиться выдающихся динамических показателей. Двухлитровый четырехцилиндровый оппозитный мотор жидкостного охлаждения мощностью 55 л.с. разгонял машину, сделанную из стали, алюминия и твердых сортов древесины, до 140 км/ч. Долгое время концепт-кар находился в частных руках, а нынешнему прекрасному состоянию обязан полной реставрации, недавно законченной в цехах заводского музея.



## Инвестиции в экологию

В Млада-Болеславе началось строительство центра контроля уровня выбросов, который будет работать совместно с открытым в прошлом году центром разработки двигателей. Общая сумма инвестиций в проект превысит 11 млн евро: около 6,4 млн будут направлены на строительство нового комплекса, еще 5 млн пойдут на приобретение и установку оборудования, с помощью которого специалисты ŠKODA смогут измерять уровень выбросов автомобилей с бензиновыми и дизельными агрегатами, а также двигателями, работающими на альтернативных видах топлива. Испытания планируется проводить при температурах от -40° до +65° Цельсия. Присутствовавший на церемонии Франк Уэлш, член совета директоров ŠKODA, ответственный за техническое развитие, напомнил, что проектированием и производством двигателей внутреннего сгорания в Млада-Болеславе занимаются вот уже 116 лет.





## Высший уровень безопасности

Новый ŠKODA Superb, премьера которого в России намечена на осень 2015 года, удостоился высшей оценки по итогам краш-тестов Euro NCAP, заработав пять звезд. Результат ожидаемый: все текущие модели чешского автопроизводителя получили максимальную пятизвездочную оценку Euro NCAP на момент начала производства. Рейтинг независимой ассоциации Euro NCAP (европейской программы оценки новых автомобилей) основывается на эффективности вспомогательных систем безопасности, степени защиты взрослых пассажиров и детей, а также на мерах защиты пешеходов. Новое поколение ŠKODA Superb заработало наивысшую оценку пять звезд по всем четырем критериям. Superb третьего поколения обеспечивает бескомпромиссную безопасность. Он отличается прекрасной управляемостью, обладает прочным кузовом с точно рассчитанными зонами деформации, имеет до девяти подушек безопасности и оснащается различными ассистентами водителя. Они способны не только предупредить об опасности, но и активно вмешаться в процесс управления, например, самостоятельно активировав тормозную систему в случае угрозы столкновения.

## 500 000 Rapid

С конвейера главного завода ŠKODA в Млада-Болеславе сошел 500-тысячный автомобиль семейства Rapid. Модель, представленная на разных рынках в двух типах кузова (лифтбек и хэтчбек), завоевала признание клиентов марки, заняв второе место в общемировом рейтинге продаж ŠKODA. Помимо Чехии производство модели налажено в Китае, Индии и России (на заводе концерна Volkswagen в Калуге). Популярности в нашей стране — последние месяцы Rapid занимает первую строчку в продажах — способствуют не только привлекательный дизайн и невероятная практичность, но и постоянная работа по усовершенствованию модели. Представленный на российском рынке в 2014 году, в этом Rapid получил электронную систему поддержания курсовой устойчивости в качестве стандартного оборудования для всех комплектаций, новый атмосферный мотор объемом 1,6 литра (он представлен в двух версиях: 90 и 110 л.с.), а также различные полезные опции, такие как система бесключевого доступа и датчик усталости водителя.



## Настоящая привязанность

ŠKODA обновила коллекцию аксессуаров, предназначенных для перевозки домашних животных в автомобиле. Самое любопытное приспособление — специальное удерживающее устройство (ремень безопасности) для собак. Известно, что при аварии и даже экстренном торможении животное может улететь вперед, что несет угрозу жизни как для собаки, так и для людей, сидящих на первом ряду. Ремень защитит животное при ДТП, а также ограничит возможность его передвижения по салону (неожиданные маневры способны отвлечь водителя в самый неподходящий момент). Ремни, предлагаемые для собак разных размеров, могут быть использованы на прогулке в качестве шлейки. Защитить сиденья от следов грязных лап поможет другой фирменный аксессуар — защитный чехол (накидка) для задних сидений. Синтетическая водонепроницаемая ткань устойчива к загрязнениям и легко стирается. Наконец, организовать собаке «отдельную комнату» в багажнике проще всего с помощью разделительной решетки, предварительно постелив на пол багажного отсека один из предлагаемых для вашей модели ŠKODA ковриков.







# День рождения считать открытым

текст: **Сергей Крюков** | фото: **ŠKODA** и «Афиша»

СВОЙ 120-ЛЕТНИЙ ЮБИЛЕЙ ŠKODA ОТМЕЧАЕТ ПО ВСЕМУ МИРУ. В РОССИИ СТАРТ ПРАЗДНОВАНИЯМ БЫЛ ДАН НА ПИКНИКЕ «АФИШИ» — САМОМ ИЗВЕСТНОМ МОСКОВСКОМ МУЗЫКАЛЬНОМ ФЕСТИВАЛЕ, ПРОВОДИМОМ ПРИ ТРАДИЦИОННОЙ ПОДДЕРЖКЕ ЧЕШСКОЙ МАРКИ.



У

компании «Афиша», известной своим сайтом, журналом и путеводителями, очень хорошая репутация: там работают люди, которые действительно разбираются в предметах, о которых пишут и говорят. И вообще почти все, за что берется «Афиша», получается здорово.

Подтверждение тому — ежегодный московский музыкальный фестиваль под открытым небом, проводимый из года в год в парке «Коломенское» в середине лета. Формат уже устоялся. Огромная территория. На ней — две сцены. Одна из них именовалась Summer Stage by ŠKODA. Артисты на обеих сценах сменяли друг друга на протяжении десяти с лишним часов. Отыграла одна группа, небольшой перерыв — следующий исполнитель.





ЛЕТОМ 2015 ГОДА ŠKODA ВЫСТУПИЛА ПАРТНЁРОМ ПИКНИКА «АФИШИ» УЖЕ В ПЯТЫЙ РАЗ ПОДРЯД.





В этом году на Пикнике «Афиши» среди выступающих были Найк Борзов, Иван Дорн, СБПЧ, The Horrors, Hot Chip, Kiesza, True Flavas, Check & BMB SpaceKid, Mana Island, Mot, Скриптонит, Муджус, Oddisee & Good Comrny и The Gaslamp Killer. Но главным и самым долгожданным стало выступление Земфиры, собравшее перед сценой более 50 000 человек.

Музыка — важная, но далеко не единственная составляющая фестиваля. Посетителей привлекают десятки тематических площадок. На Пикнике 2015 года можно было поучаствовать в театрализованном чтении Чехова или китайской чайной церемонии, купить модную сумку авторской работы или пройти испытание на космическом тренажере, пообщаться с роботами или научиться танцевать тверк, съесть вкуснейший гамбургер или сфотографироваться с космическим пришельцем.

Однако наибольшее количество активностей на Пикнике организовала ŠKODA, напомнив таким образом о своем юбилее. В 1895-м — этот год поминается в журнале многократно — двое молодых людей из чешского города Млада-Болеслава организовали производство велосипедов: те, что существовали на рынке, по их мнению, были недостаточно хороши. Стремление к совершенству требовало постоянного развития: велосипеды сменили мотоциклы, за ними пришли автомобили. Обоих основателей компании из Млада-Болеслава звали Вацлавами.

Вацлав Лаурин носил усы, Вацлав Клемент — бороду. К чему эти описательные подробности? К тому, что обоих персонажей можно было встретить на Пикнике «Афиши». Лаурин и Клемент оказались общительными господами, не чуждыми модных современных веяний. Велосипед и борода тому доказательство. Более того, можно сказать, что именно они





Найк Борзов



Земфира



Выступление Земфиры в финале Пикника собрало более 50 000 зрителей.



Иван Дорн



Kiesza

и предвосхитили современный тренд 120 лет тому назад. А если отбросить в сторону шутки, то действительно получается: успех способствовал компании из Млада-Болеслава потому, что ее основатели были настоящими новаторами. Только представьте: марка ŠKODA, которая берет свое начало от Laurin & Klement, входит в четверку самых старых автомобильных брендов мира, доживших до наших дней.

Как и положено, на празднике был юбилейный торт. Импровизированный торт с водруженным на него ŠKODA Rapid. Кстати, лидер российских продаж, собираемый на калужском заводе концерна Volkswagen, позаимствовал свое название у довоенной модели ŠKODA (о ней — на стр. 32). Еще одно напоминание о том, какая длинная у компании история.

Для маленьких гостей ŠKODA организовала познавательные мастер-классы, где ребят учили лепить из полимерной, не пачкающей рук, глины и рисовать футболки.

В зоне Yeti — она запомнилась посетителям эффектной оптической 3D-иллюзией — гости могли отправить друзьям открытки от ŠKODA, опустив их в специальный ящик. Место у главной сцены заняла белая Octavia, установленная на подиуме в виде огромного чемодана.

Летняя жара не помешала марке провести на Пикнике «Афиши» тысячи хоккейных матчей. Гости играли в настольный хоккей и аэрохоккей, в интерактивные игры «Вратарь» и «Забей шайбу». Играли и выигрывали призы от ŠKODA, главной автомобильной марки мирового хоккея.

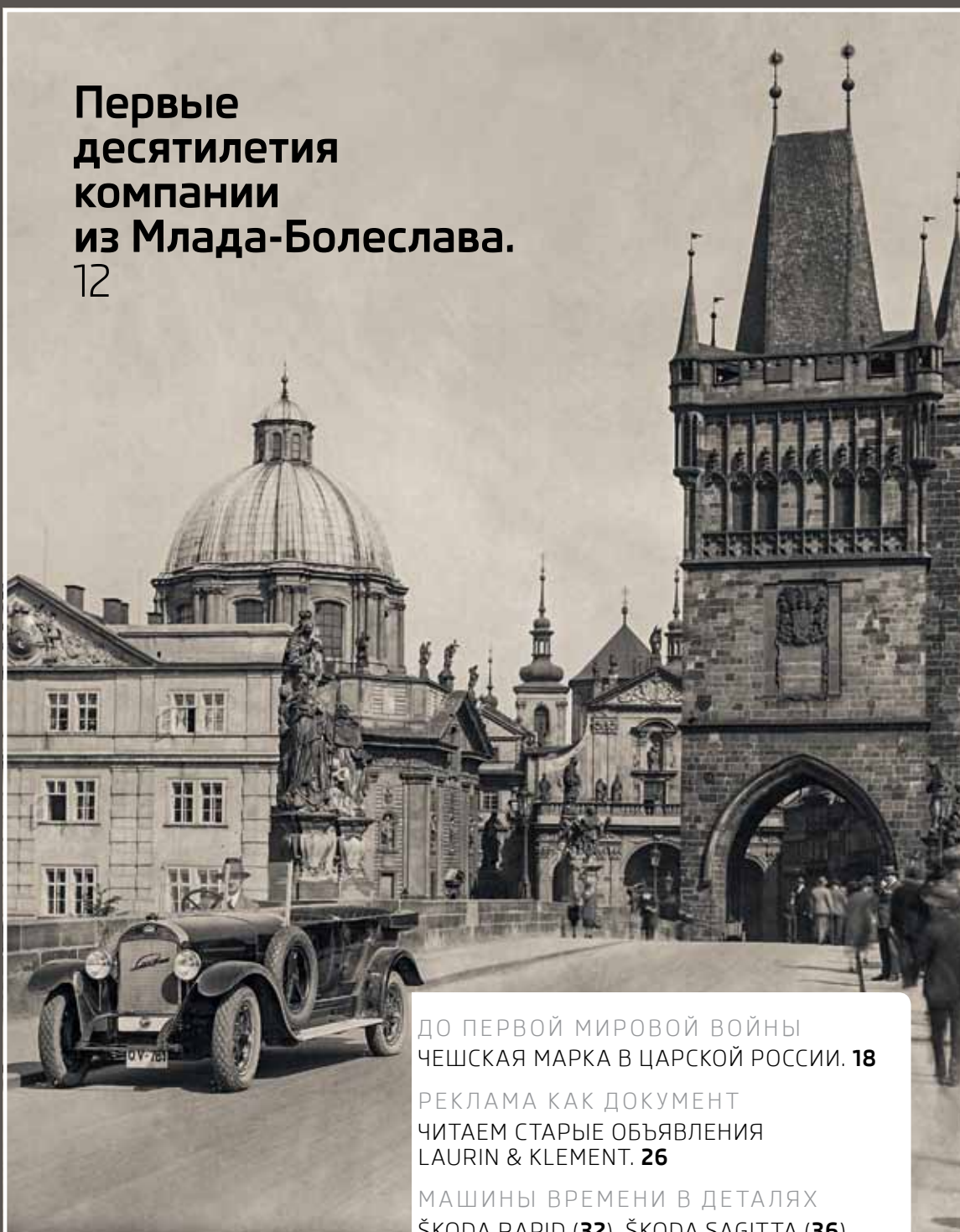
«ŠKODA — многогранный бренд, — подытожил праздник Любомир Найман, руководитель марки ŠKODA в России. — Нам 120 лет, но мы молоды и полны сил. Именно поэтому мы выбрали в качестве площадки для празднования 120-летия фестиваль „Пикник «Афиши»“, из года в год объединяющий активную, творческую, прогрессивную аудиторию».



# История

ЛЮДИ СОБЫТИЯ ДАТЫ

## Первые десятилетия компании из Млада-Болеслава. 12



ДО ПЕРВОЙ МИРОВОЙ ВОЙНЫ ЧЕШСКАЯ МАРКА В ЦАРСКОЙ РОССИИ. **18**

РЕКЛАМА КАК ДОКУМЕНТ ЧИТАЕМ СТАРЫЕ ОБЪЯВЛЕНИЯ LAURIN & KLEMENT. **26**

МАШИНЫ ВРЕМЕНИ В ДЕТАЛЯХ ŠKODA RAPID (**32**), ŠKODA SAGITTA (**36**), ŠKODA 1101 P (**40**), ŠKODA OCTAVIA (**44**), ŠKODA 1000 MB (**48**)

ЭКОНОМИЧЕСКАЯ ВЗАИМОПОМОЩЬ АВТОМОБИЛИ ИЗ СОЦИАЛИСТИЧЕСКОЙ ЧЕХОСЛОВАКИИ В СССР. **52**

# В ответ на ваше письмо

текст: **Зденек Вацек** | фото: из архивов автора и ŠKODA

НЕТ ДЛЯ ЭКОНОМИКИ СОВРЕМЕННОЙ ЧЕШСКОЙ РЕСПУБЛИКИ КОМПАНИИ ВАЖНЕЕ, ЧЕМ ŠKODA AUTO: ВЕДУЩИЙ РАБОТОДАТЕЛЬ, ГЛАВНЫЙ ЭКСПОРТЁР И ТАК ДАЛЕЕ. А НАЧАЛАСЬ ЕЁ ИСТОРИЯ С ЧАСТНОЙ ИНИЦИАТИВЫ ДВУХ ЖИТЕЛЕЙ ГОРОДА МЛАДА-БОЛЕСЛАВ. ЗВАЛИ ИХ ВАЦЛАВ ЛАУРИН И ВАЦЛАВ КЛЕМЕНТ.



1



2

1-2. Увлеченный механик Вацлав Лаурин (справа) и предприниматель от бога Вацлав Клемент действовали по принципу «Не нравится? Возьми и сделай лучше!».

3. Девушка без видимых усилий удерживает на руках велосипед с патриотичным названием «Славия». Вместе они весят 63 кг. О распределении массы ничего не сообщается.

Герои этого материала — два самых обычных человека, которые благодаря упорству изменили к лучшему свою жизнь, жизнь города и жизнь страны. Спроси сегодня чеха, работой в какой компании он бы гордился, и, скорее всего, он ответит, что компания эта называется ŠKODA.

Вацлав Лаурин родился 27 сентября 1865 года в селе Камени у Турнова. С детства он увлекался техникой, выучился на слесаря, стажировался в Германии. В Млада-Болеслав, где он когда-то учился, Лаурин вернулся, чтобы со временем наладить тут производство велосипедов.

Такие же намерения имел житель того же города Вацлав Клемент, книготорговец по профессии и популяризатор велоспорта по призванию души. Он родился в чешском городе Велвары 16 октября 1868 года — будущие компаньоны были почти ровесниками.

В 1930-х годах Вацлав Клемент передал в архив Национального технического музея в Праге, которому он давно помогал, документы; самым интересным оказался лист бумаги в клетку — письмо, написанное в июле 1894 года. В нем Вацлав Клемент изложил свои

претензии к велосипеду Germania VI производства компании Seidel & Naumann: вследствие искривления рамы у него постоянно слетала цепь. Письмо на чешском языке отправилось в Усти-над-Лабем — город, на протяжении столетий входивший в состав Чешского королевства. Обратное он получил злой комментарий на немецком: «Если вы хотите получить ответ, потрудитесь написать письмо на понятном нам языке». Директор филиала велосипедной компании, автор послания, видимо, рассуждал, так: раз Чехия входит в Австро-Венгрию, а в столице империи, Вене, говорят на немецком языке, то и провинция обязана его знать.

Такое обращение справедливо оскорбило патриота Вацлава Клемента, и он окончательно укрепился в мысли наладить собственное производство велосипедов в Млада-Болеславе, а в компаньоны привлечь другого местного сподвижника велодвижения — механика Вацлава Лаурина, который подумывал затеять такое же предприятие. Они сплотили свои усилия и остались друзьями до конца жизни. Их объединяло не только традиционное чешское имя Вацлав — они дополняли друг друга.

# Žovárna VELOCIPEDŮ "SLAVIA"



VELOCIPEDY,  
motocykle a automobily  
(kola a vozy motorové).

# LAURIN & KLEMENT

ML. BOLESLAV. (Král. České.)



## ЛИЧНЫМ ПРИМЕРОМ

Уже в 1895 году в Млада-Болеславе был выпущен первый велосипед от Лаурина и Клемента. Он получил патристичное название Slavia. Вот только стоимость новинки была равна квартальному доходу среднестатистического ремесленника: человек с велосипедом в конце XIX века считался зажиточным.

Друзья нашли способ простимулировать спрос: рассрочка платежа, двухлетняя гарантия и возможность вернуть велосипед и получить деньги обратно, если покупка разочаровала пользователя. Клемент лично объезжал заказчиков на велосипеде Slavia, чем, безусловно, дополнительно привлекал внимание горожан к своей продукции.

Тем временем Лаурин с двумя взрослыми работниками и одним подмастерьем занимался ремонтом старых велосипедов и производством новых. Из оборудования — станок для металлообработки с ножным приводом. Акцент был сделан на качество материалов и тщательность их обработки. Комплекующие везли даже из Англии. «Своим клиентам мы вправе предложить только лучшее», — говорили компаньоны.

Вацлав Клемент всю жизнь занимался маркетингом. Он написал «Справочник для велосипедистов» и следил за тем, что происходит на европейских рынках. После посещения Парижа в 1898 году Клемент принял решение создать собственный мотоцикл. Впервые увидев в Булонском лесу изделие братьев Майкла (Михаила) и Юджина (Евгения) Вернеров, предпринимателей русского происхождения, сразу же купил его. Непрacticalное расположение двигателя над ведомым передним колесом не удовлетворяло вдумчивого Лаурина. Он, вероятно, был первым в Европе, кто сконструировал

пригодный для производства и эксплуатации мотоцикл в его современном виде: с двигателем в раме, задним приводом и управлением на руле.

В скромной мастерской работа не прекращалась до глубокой ночи, а днем Лаурин лично испытывал технику. Во время одного из заездов лопнула шина, и он лишился двух зубов.

Упорство отличало и Вацлава Клемента. Для продвижения продукции он отправился на мотоцикле по Европе. Из Германии привез заказ на 35 машин. В Англии вышел на самого значительного продавца двухколесной техники г-на Хоутсона и убедил дать ему шанс. «Ладно, — ответил джентльмен, — я дам вам шанс, г-н Клемент. Если за пять минут научите езде на своем мотоцикле моего сотрудника, опытного велосипедиста, мы ударим по рукам». Клемент ответил, что и трех минут достаточно. В итоге Хоутсон разместил заказ на 150 мотоциклов.

Несмотря на успех, Клемент тратил на себя минимум заработанных денег. Прежде всего — инвестиции в предприятие. Выезжая со своими гонщиками по соревнованиям, он считал нормальным снимать один номер на двоих. Он не переставал проявлять бережливость и в лучшие времена, когда мог позволить себе многое. Рассказывают, что однажды в пражском ресторане «Париж» (он открыт по сей день) Вацлав Клемент обедал со своим водителем. Когда принесли счет, предприниматель заметил: если фабрикант может обойтись обычным хлебом, то пусть работник за свой «роскошный рогалик» к супу заплатит сам. При этом Клемент не забыл о щедрых чаевых.

Клемент не жалел и манжет рубашки, чтобы записать в театре мысль о дальнейшем развитии производства, которую он боялся упустить.

1. На самых доступных версиях Slavia применялись цельнолитые шины. Пневматические, как на фото, предлагались в качестве опции. Трубы для рам везли из Англии: Лаурин и Клемент искали лучшие комплекующие по всей Европе.

2. На этой фотографии 1905 года Вацлав Клемент — справа от Вацлава Вондржиха, победителя неофициального чемпионата мира по мотоспорту в Дурдане.

3. Уже не мотоцикл, но еще не совсем автомобиль. Прототип Laurin & Klement, собранный в 1899 году.

4. Томаш Гарриг Масарик, первый президент Чехословакии (в центре, в очках), во время визита на завод в Млада-Болеславе.

5–6. Вацлав Клемент на всю жизнь сохранил любовь к книгам, которыми торговал в «прошлой жизни», и сам написал пособие для велосипедистов и трактат об истории автомобиля.





2



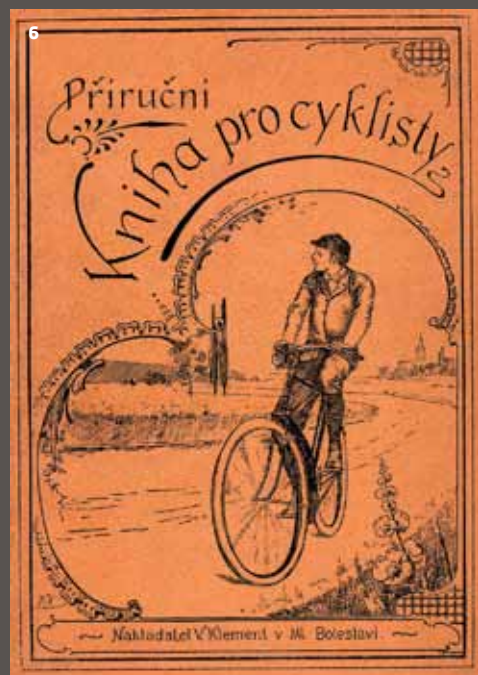
3



4



5



6



47 číslo.

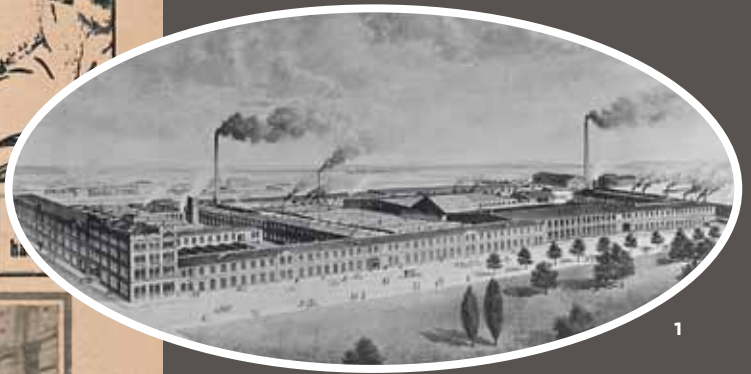
Redakce a administrace, Král. Velehrady, 1273 - ulice „U divadla“ - 4.

Průběžná cena: 10 K, 1/2 roční 20 K, 1/4 roční 10 K.

1128 pol. spojitelný 660.841.

Vychází ve středu.

1128 pol. spojitelný 660.841.



1



Volkareta Laurin & Klement.

BERLITZ SCHOOL ŽIVÉ JAZYKY SPÁLENÁ ULICE ČÍSLO 3. ---

2

ЛАУРИНЪ И КЛЕМЕНТЬ

АКЦИОН. АВТОМОБИЛЬНЫЙ ЗАВОДЪ

ВЪ МЛАДО-БОЛЕСЛАВЪ ЧЕХИЯ

ОСНОВНОЙ КАПИТАЛЪ ЗАВОО-ДНИ РАБОНИКЪ

ФАБРИЧНЫЕ СКЛАДЫ:

- С.-ПЕТЕРБУРГЪ, ВАСИЛЪВЪ 6
- МОСКВА, ТЕАТРАЛЬНЫЙ ПР. 2
- КЕВЪ, ВЕВЪЛЪТЪ 10
- РОСТОВЪ Н.ДОНУ, СКАВЪ 10
- ВЕНА I, АЛЪБЪРЪ ВЕВЪЛЪТЪ 10
- БУДАПЕШТЪ IV., КОЛЪЧЕВЪСЪКА 4
- БРНОУ, ЖИТЕЛЪСЪКА 4
- ТРИЕСТЪ, КОЛЪЧЕВЪСЪКА 4
- ЛЕЙПЦИГЪ, ТИЛЪМЪНЪ 11

3



4



5





6

1. Черный дым из трубы в рекламе начала XX века — верный признак того, что у предприятия дела идут отлично.

2. Первый автомобиль от Лаурина и Клемента на обложке чешского спортивного издания 1905 года.

3. Россия быстро стала одним из важнейших рынков сбыта для компании из Млада-Болеслава.

4. Автомобили Laurin & Klement отличались отменной надежностью: их не жалели на испытаниях. И это ценили покупатели из тех стран, где качество дорог оставляло желать лучшего.

5. Памятник основателям компании встречает посетителей заводского музея ŠKODA, обустроенного в исторических зданиях фабричных цехов.

6. «Переходная» модель второй половины 1920-х годов: ее украшают одновременно два логотипа, Laurin & Klement и ŠKODA.

## ОТ ДВУХ КОЛЁС К ЧЕТЫРЁМ ТАКТАМ

В 1905 году компания Laurin & Klement произвела свой первый настоящий автомобиль Type A Voiturette. Литр рабочего объема, два цилиндра, водяное охлаждение, семь лошадиных сил, трехступенчатая коробка передач, привод на заднюю ось. Серьезный агрегат. К тому времени Вацлав Лаурин понял — без привлечения инженеров в штат компании развиваться невозможно. Лаурин делегировал часть обязанностей специалистам, но за собой оставил ответственное дело — тестирование новых образцов. На испытания он нередко брал с собой жену и детей, которым было не привыкать возвращаться домой на новейшем автомобиле, который тащили лошади. В 1907 году оба партнера для пользы фирмы основали акционерное общество. Главным действующим лицом на предприятии был Клемент. Он, кстати, и получал за свою работу примерно на треть больше партнера.

Клемент исследовал рынок, анализировал мировые тенденции, рекламировал, организовывал, защищал. С началом Первой мировой войны он пытался оградить своих сотрудников от мобилизации на фронт. Чехи совсем не горели желанием воевать против русских, а на войне нередко переходили на сторону российских войск. Кстати, до начала войны компания продавала в России до трети своей продукции.

Сразу после разрушительного пожара на заводе в 1924 году стало ясно, что предприятию не обойтись без сильного стратегического партнера. Им стало машиностроительное объединение из чешского города Пльзень, основанное Эмилем Шкодой (предприниматель умер в 1900 году, то есть задолго до слияния).

Бывший генеральный директор L&K Вацлав Клемент получил должность советника: он продолжил заниматься анализом рынка, отвечал за стажировку специалистов компании на ведущих европейских и американских автомобильных заводах. Вацлав Лаурин отвечал в правлении за техническое развитие, то есть не сменил профиля деятельности.

Объединение возможностей и капиталов привело к тому, что в 1929 году появился новый современный автомобильный завод ŠKODA. К тому времени Вацлав Лаурин был уже серьезно болен. Он умер в 1930 году.

Клемент тяжело перенес смерть партнера. В 1931 году вместе с чешским журналистом Вильгельмом Хайнцем он написал превосходную книгу «Из истории автомобиля» — одно из первых изданий подобного рода в мире. Он неустанно содействовал развитию города Млада-Болеслав, а споры пытался решить к удовлетворению всех заинтересованных сторон. Когда напротив усадьбы Клемента вырос выставочный павильон и в когда-то тихом месте стало очень шумно, он договорился с городом, что магистрат распорядится снести деревянный павильон в парке, а взамен предприниматель оплатит строительство детского дома на 40 мест.

У самого Клемента не было детей, но в своем завещании он не забыл о бедных студентах в нескольких городах Чехии. Вацлав Клемент умер в 1938 году.

Марка Laurin & Klement осталась в прошлом. К концу 1920-х годов в Млада-Болеславе полностью перешли на выпуск продукции под брендом ŠKODA. Но и сегодня самые роскошные версии чешских автомобилей называются в честь отцов-основателей. В честь людей, изменивших жизнь своей страны к лучшему. 🇨🇪



# Среди первых

текст: **Иван Баранцев** | фото: **из архива автора**

РОЛЬ АВТОМОБИЛЕЙ LAURIN & KLEMENT В ПОЗДНЕЙШЕЙ ИСТОРИИ РОССИЙСКОЙ ИМПЕРИИ ТРУДНО ПЕРЕОЦЕНИТЬ. ПРОЩЕ СКАЗАТЬ, ЧТО АВТОМОБИЛЬНУЮ ЖИЗНЬ НАШЕЙ СТРАНЫ ДО ПЕРВОЙ МИРОВОЙ ВОЙНЫ НЕВОЗМОЖНО ПРЕДСТАВИТЬ БЕЗ ЧЕШСКИХ МАШИН.

# «А

втомобильный завод „Лаурин и Клемент“ известен России уже целый ряд лет. Множество самых разнообразных автомобилей, имеющих самое разнообразное применение, выбросил он из своих гигантских фабричных корпусов к нам. В России на каждом шагу можно встретить автомобили „Лаурин и Клемент“ не только новейших моделей, но и моделей, выпущенных лет 5-7 тому назад. Надо удивляться той невероятной работоспособности и выносливости, которые являются характерной особенностью указанной марки, нашедшей себе в России на редкость радушный прием и широкое применение. Следует заметить, что автомобили „Лаурин и Клемент“ имеют широкое применение именно в тех местностях, где дороги или очень плохи, или дорог нет совсем. Назовем прежде всего Россию, затем Китай, Японию, Бразилию, Балканский полуостров, Монголию и проч. Указанное, несомненно, наводит каждого на определенную мысль: почему. Где искать причину именно такого распространения в странах, лишенных удовлетворительных путей сообщения».

Таксомоторы Laurin & Klement московской компании «Мобиль-гараж». Специально для русских дорог фирма разработала особый тип «извозщичьего автомобиля» под названием «Россия»: ландоле с открывающимся верхом над пассажирами саади.

2



3



4



5

1. 1 октября 1908 года на традиционной осенней гонке журнала «Автомобилист» Л.А. Лаурилин установил на мотоцикле Laurin & Klement рекорд скорости во II категории, пройдя мерную версту за 1 минуту и 5 секунд.

2. Стенд фирмы Laurin & Klement на II Международной выставке автомобилей, двигателей и спорта, прошедшей в московском Манеже с 3 по 20 мая 1908 года. На стенде — дубль-фазтон, ландоле, легкие «вуатюретки» и мотоциклы.

3. Участники гонки 1908 года по маршруту Санкт-Петербург—Москва Отто Геронимус и Николай Бучин позируют в автомобилях Laurin & Klement на Пречистенской набережной у Большого Каменного моста.

4. Отделение Laurin & Klement в Киеве стало третьим по счету в России после Москвы и Санкт-Петербурга. Магазин и склад находились на Крещатики, а кроме них была еще и мастерская по ремонту и обслуживанию автомобилей.

5. Два автобуса Laurin & Klement в 1908 году начали курсировать от Петровского парка до Покровского-Глебова, тогда еще считавшегося пригородом Москвы. Это было одно из первых автобусных сообщений, организованных в Первопрестольной.

Так писал о марке — предшественнице нынешней ŠKODA петербургский журнал «Автомобиль» в 1913 году — том самом, с которым потом будут долго сравнивать темпы роста советской экономики. Для Российской империи 1913-й оказался последним мирным годом, и его показатели — непреднамеренный итог страны перед тем, как она ушла в руки других людей. К тому времени марка Laurin & Klement присутствовала на российском рынке около шести лет — не такой большой срок, как у Benz, Mercedes, Opel, Peugeot или Renault, но и ее достижения за подобный небольшой промежуток времени были не менее высоки, чем у «старожилов». В чем же был секрет успеха Laurin & Klement, которому удивлялись даже искушенные авторы журнала «Автомобиль»?

## ОБЩЕСТВЕННО ПОЛЕЗНОЕ ДЕЛО

История производства автомобилей, носящих в настоящее время имя ŠKODA, началась с конца 1895 года в городе Млада-Болеслав — сегодня это Чехия, а тогда населенный пункт относился к Австро-Венгерской империи и назывался на немецкий манер Юнгбунцлау. Механик Вацлав Лаурин и книготорговец Вацлав Клемент, оба увлеченные велосипедисты, начали выпускать двухколесные машины собственной конструкции марки Slavia. Четыре года спустя к велосипедам добавились мотоциклы, и в этом событии даже просматривается русский след: за образец первой модели Лаурин и Клемент взяли французский «мотоциклет» марки Wegner, а фирма эта была основана в Париже Михаилом Антоновичем и Евгением Антоновичем Вернерами — выходцами из России. В 1905 году появился и автомобиль марки Laurin & Klement — небольшая колясочка Voiturette Type A.

Как раз в тот год, когда из ворот фабрики в Млада-Болеславе выкатился первый «вуатюрет», в России случилась революция 1905 года. Булыжник, «оружие пролетариата», полетел с мостовых в окна магазинов, звонко заявляя о правах рабочих и крестьян, и господствующему классу стало не до автомобилей, которые тогда относились к предметам роскоши, а не средств передвижения.

В Москве в тот год зарегистрировали ровно сто легковых автомобилей и мотоциклов, принадлежащих в основном людям состоятельным, использовавшим их для импровизированных гонок и загородных поездок. Революция замедлила автомобилизацию страны на пару лет — только в 1907 году интерес к новомодному транспортному средству вновь начал разгораться после проведения в Санкт-Петербурге I Международной выставки автомобилей, велосипедов и спорта, устроенной в Михайловском манеже, а также гонки между двумя главными городами Империи: Москвой и Петербургом. Инициатором участия в выставке выступила сама фирма, а не кто-то из местных продавцов: анонсы о стенде Laurin & Klement журнал «Автомобиль» печатал с указанием богемского адреса. И только перед самым открытием, а может, даже и только во время выставки объявился официальный представитель — торговый дом «Победа».

Выставку и гонку повторили в 1908 году. На этот раз для экспозиции автомобилей выбрали московский Манеж, а гонка стартовала из Петербурга и финишировала в Первопрестольной. Сделанные на Красной площади фотографии двух экипажей Laurin & Klement, принявших участие в мероприятии, — за рулем одного австриец Отто Геронимус (Иеронимус), за рулем другого русский гонщик Иван Бучин — будут использоваться в рекламных целях.

В том же 1908 году два автобуса Laurin & Klement стали обслуживать маршрут от Москвы до села Покровское-Глебово: один из первых, освоенных с применением перспективного общественного транспорта. Одним из шоферов пригласили того самого Николая Бучина. Сообщение торжественно открылось 13 июля в присутствии губернатора Владимира Федоровича Джунковского, австрийского вице-консула, председателя Московского отделения Российского автомобильного общества, представителей духовенства и организатора автобусной линии предпринимателя Бузников.

Журнал «Автомобилист» сообщал: «После мольбствия губернатор произнес тост за здоровье Государя Императора и за успех автомобильного предприятия, пожелав успеха представителю фирмы „Лаурин и Клемент“ Г.В. Гесс и г. Бузникову. Губернатор, вице-консул и др., усевшись в автобусе и др. автомобилях, проехали в Покровское-Глебово и обратно. После чего был сервирован обед в Петровском саду. В 6 ч. вечера автобус начал обслуживать публику, которая с нетерпением ждала отправления. Мест не хватает. Стоимость в один конец по будням 30 коп., про праздн. 40 коп.»

## ОСОБЫЕ КАЧЕСТВА

Приглашение гонщика Бучина на роль водителя первого московского автобуса не выглядит таким уж странным. В те годы в России все еще продолжали смотреть на автомобиль как на «адскую машину». Городские извозчики откровенно недолюбливали «моторы» и норовили устроить аварию в надежде на щедрые отступные со стороны богатых автовладельцев, а испуганный непривычным звуком заезжий крестьянин в сердцах мог запустить в автомобиль выхваченным из-за пояса топором.

Водитель в глазах обывателей выглядел человеком, причастным к высшим техническим таинствам. «Шоффёр» — вторая буква «ф» выскочила из слова не сразу — тогда мог заделаться не каждый. Популярный в дореволюционной России автор книг по автомобилизму француз Луи Бодри де Сосье в своем сочинении «Искусство пользоваться автомобилем» самым главным из требуемых качеств называл хладнокровие. «Обладать хладнокровием — это значит обладать достаточной властью над своими нервами, чтобы никакое впечатление не ускоряло бы их действия, не разогрело бы кровь; чтобы сердце работало не быстрее обычного и не вызывало бы прилива крови к голове, приводящего к мозгу по кровеносным сосудам таранный удар, сбивающий моментально с толку. Быть хладнокровным — это значит всегда и во всем оставаться

господином над собой». Отсутствие хладнокровия Бодри де Сонье считал «причиной проявления дурных качеств правящего коляской», приводя примеры недостаточной выдержки автомобилиста, «если он раздражается на сторожа шлагбаума, верно исполняющего правила, быть может и глупые иногда, но все же правила», а также «отвечает на бранные слова встречных» или же «раздражается на какую-нибудь часть механизма, на пневматик, на осечки в моторе».

Последнее давалось шоферам труднее всего — автомобили тогда были далеки от совершенства и требовали множества манипуляций. Так, машину руками выкатывали из гаража и заводили на открытом воздухе с помощью рукоятки — «кривого стартера», как назовут нехитрое приспособление позднее. Перед пуском требовалось вручную накачать бензин в карбюратор и масло в специальные капельники: за время стоянки смазка уходила из системы. Заведенный мотор постоянно требовалось регулировать за счет изменения момента опережения зажигания. Иначе — падение мощности и прострелы в глушитель. Далее следовала игра с педалями газа и сцепления — оно схватывало почти мгновенно, и тронуться без рывка действительно было искусством. Передачи переключались со скрежетом: о синхронизаторах тогда представления не имели. Тормоза — обычно с приводом на карданный вал или задние колеса — конечно, были без усилителя.

Производители как могли совершенствовали конструкции «самодвижущихся экипажей». В 1908 году журнал «Автомобиль» писал о новых моделях Laurin & Klement: «На смазку обращено большое внимание — она вполне автоматична и приводится в действие небольшим ротативным насосом, гонящим масло в капельники, расположенные на передней доске автомобиля». В описании конструкций 1913 года упоминается уже и магнето Eisemann с автоматическим опережением момента вспышки, и насос в системе охлаждения, и циркуляционная смазка под давлением. На мощных автомобилях устанавливалось «особое устройство для продолжительного торможения»: зубчатое колесо с храповиком на валике, сдвигающем тормозные колодки в трансмиссии, управляемое петлеобразной ручкой с сиденья шофера. На длинных спусках водитель приводил в действие храповик, не дававший колодкам разжиматься. Давить на педаль со всей силой больше не было необходимости.

## ВЫНЕСТИ РУССКИЕ ДОРОГИ

С каждым годом Laurin & Klement все плотнее входил в автомобильную жизнь Российской империи. В 1911 году санитарный автомобиль марки принял участие в первом в России пробеге грузовиков, организованном Военным министерством, — из Петербурга в Москву с дальнейшим испытанием на подмосковных грунтовых дорогах. В отчете указывалось: «Развивает скорость до 60 верст. Подъемы берет и проходит по мягкому грунту легко. В эксплуатационном отношении экономичен». Летом следующего года два Laurin & Klement отправились в пробег легковых ав-

томобилей, откуда вернулись с мелкими замечаниями и вердиктом: «При осмотре в Петербурге все было найдено в порядке и никаких дефектов не обнаружено».

Осенью того же 1912 года 40-сильный Laurin & Klement грузоподъемностью три тонны отправился месить грязь по провинциальным трактам от Петербурга до Орла и Рославля — так Военное министерство испытывало грузовики. По итогам пробега в моторе, трансмиссии, рулевым механизме и тормозах все было оценено на «хорошо» и «отлично», и только рессоры заслужили «удовлетворительно».

На гражданской службе автомобили Laurin & Klement работали в такси. Журнал «Автомобилист» №7 за 1911 год делился новостями: «В Москве появились новые таксомоторы желтого цвета фирмы „Лаурин и Клемент“, выпущенные Московской артелью ответственных шоферов и „Мобиль-гаражом“». В ежегодном издававшемся списке автовладельцев значатся пять таксомоторов, принадлежавших «Мобиль-гаражу». Там же можно найти и другие сведения. Так, француз Жан Луи Ломбар владел двумя развозными фургонами. Маленький 10-сильный Laurin & Klement был приписан к чугунолитейному заводу братьев Кёртинг, производившему нагревательные приборы для систем центрального отопления. Среди московских частных владельцев Laurin & Klement встречаются фамилии Безобразов, Выжигин, Зильберштейн, Огст, Парини, Пендриз, Рыбникова, Скаржинская, Стефанкевич. Всего в 1913 году из 1283 зарегистрированных в Москве автомобилей 64 — марки Laurin & Klement. Это четвертое место после французского Berliet, немецких Benz и Mercedes и французского же La Buire. В тот год по Москве колесили автомобили 94 различных марок. Даже сегодня сложно представить такое разнообразие. На плаву же с тех пор и вовсе остались единицы.

## ОБРАЗЦОВОЙ РАБОТЫ МАШИНЫ

На устроенной в мае 1913 года IV Международной автомобильной выставке в Санкт-Петербурге Laurin & Klement блистает во всей красе. На стенде легковых автомобилей стоят два «торпедо» — так называли открытые кузова — купе, лимузин и «двойной лимузин с внутренним управлением». Два последних типа отличаются шоферским отделением: у того, что с «внутренним управлением», оно закрытое. На дополнительном стенде демонстрируется санитарный автомобиль, о котором в каталоге сообщается, что «автомобили этого типа во многих экземплярах были приобретены болгарским Военным министерством во время минувшей Балканской войны и с успехом несли службу в тяжелых условиях македонского бездорожья». Еще на одном стенде стоял каток из Млада-Болеслава для шоссейных дорог, оснащенный прогрессивным бензиновым двигателем вместо более распространенного тогда парового. Специалисты по дорожному строительству были восхищены таким подходом к делу.

Московский журнал «Автомобилист» в репортаже с выставки отмечал еще один любопытный экспонат фирмы: «На стенде всеобщее внимание при-

1. Автомобили на Невском проспекте во время манифестации в день объявления войны Германией России 1 августа 1914 года. Слева — ландоле французской марки Clément-Bayard, справа — Laurin & Klement. Оба, предположительно, таксомоторы.

2. Санитарный автомобиль Laurin & Klement, принимавший участие в испытательном пробеге грузовиков, организованном Военным министерством в 1911 году. Снимок сделан перед стартом пробега на Марсовом поле в Санкт-Петербурге.

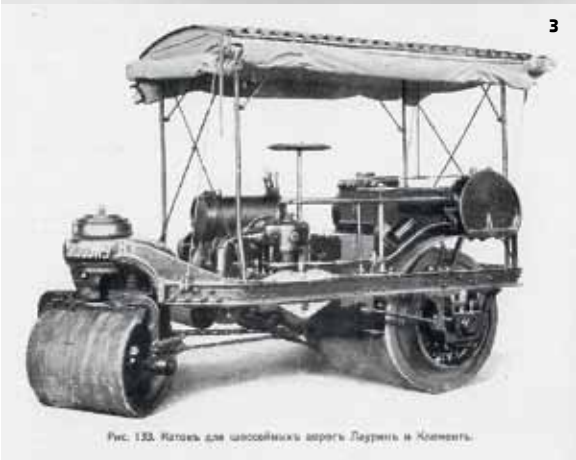
3. Экспонат IV Международной автомобильной выставки — шоссейный каток Laurin & Klement с бензиновым двигателем. Более привычные в те годы паровые катки отличались громоздкостью и сложностью обслуживания.

4. Титульный лист журнала «К спорту!» №43 за 1912 год с фотографией автомобиля Laurin & Klement, обеспечивающего наземную навигацию во время перелета Москва—Орехово-Зуево. Машина на фото принадлежит московскому отделению фирмы.





2



3

Рис. 133. Каток для шоссеиных дорогъ Лаурентъ и Клемента.

# Къ Спорту!

№ 43.

Суббота, 22 сентября 1912 г.

**ПОДПИСНАЯ ЦѢНА:**

№ 1 годъ съ доставкой и пересылкой . . . . . 12 руб.  
 - 6 мѣс. . . . . 6  
 - 3 . . . . . 3  
 За границу валютой . . . . .  
 Отдельный № 20 коп.

**ТАКСА НА ОБЪЯВЛЕНІЯ:**

Средне печати на 2 в. стр. обложки . . . . . 80 коп.  
 - - - 3-8 и 4-8 стр. обложки . . . . . 60  
 - - - внутри текста . . . . . 40  
 - - - сдѣлы текста . . . . . 40  
 - - - краемъ текста и сторонъ сообщ. . . . . 1 р. 25

**АДРЕСЪ РЕДАКЦІИ:** Москва, Марсовый, Спасо-Глинницкий, п., д. 4, кв. 30. Тел. 311-52.  
 Петербургскаго отдѣленія: Николаевскій, 9, кв. 29.

**Пріемные часы:** Редакторъ ежедневно, кромѣ пятницы и субботы отъ 9—10 утра.  
 Давлющая колонка работаетъ отъ 10—5 вечера.

## Перелетъ Москва—Богородскъ—Орѣхово-Зуево и обратно.



Дежурный автомобиль на Богородскихъ шоссе.—Привѣтствіе летчика.

Съ № 42 журн. «Къ Спорту!» выходитъ въ увелич. размѣрѣ.



1



2

Выходными, 19 марта 1917 года. ГОДЪ СЕМНАДЦАТЫЙ. 1204 года жизни 80 лет.

# ИСКРЫ

№ 11 Иллюстрированный художественно-литературный журнал с картинками. № 11  
Выходит еженедельно три года в "Русском Слове".  
ПОДПИСКА: на годъ 12 руб. и выше, 6 р., на полгода — 6 р. 50 к., на 3 мѣс. — 4 р. 20 к., на 1 мѣс. — 80 к.

Содержание: на этот раз две статьи, повествование из истории революции, рассказы, очерки, рассказы, на этот раз две статьи, повествование из истории революции, рассказы, очерки, рассказы, на этот раз две статьи, повествование из истории революции, рассказы, очерки, рассказы.

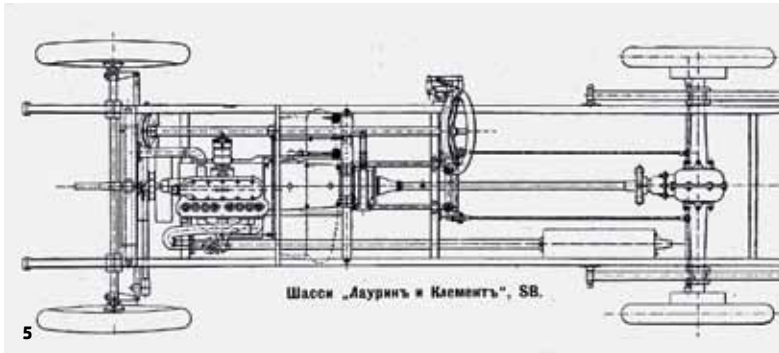
## Грозный часъ.

Группа офицеров, участвовавших в делегации 15-го июля. Република на автоблуд по улицам Москвы, она была выдана в качестве «Помощи должна быть оказана до победного конца».

3



4



1. Автомобили Laurin & Klement не раз становились участниками исторических событий: на снимке прибытие делегации для заключения перемирия между русско-румынскими и германо-австрийскими войсками в Фокшанах в ноябре 1917 года.

2. Летом 1912 года два Laurin & Klement принимали участие в пробеге легковых автомобилей военного ведомства. На фото император Николай II обходит строй машин на смотре участников пробега в Петергофе.

3. На этом Laurin & Klement разъезжают русские офицеры, требующие продолжить войну до победного конца.

4. Laurin & Klement на фронте в составе 28-го санитарного передового отряда имени Ее Императорского Величества Государыни Императрицы Марии Федоровны.

5. Конструкция Laurin & Klement отличалась простотой и надежностью — самыми важными качествами для езды по плохим российским дорогам.

влекала разрезная модель четырехцилиндрового мотора „Лаурин-Клемент“, которая наглядным образом давала каждому понятие о работе современного четырехтактного четырехцилиндрового автомобильного двигателя. Такие модели имеют чрезвычайно важное значение при изучении автомобиля, отправлении его функций и изучении регулировки мотора».

Журналисты петербургского журнала «Автомобиль» в №12 за 1913 год сообщали, что побывали на заводе в Млада-Болеславе и устроили читателям «беглую экскурсию», отметив, что завод имеет размеры небольшого городка, оснащен по последнему слову техники и что к делу привлечены «лучшие знатоки автомобильного строительства». Один из секретов успеха Laurin & Klement, по мнению журналистов, заключался в следующем: «Не отличаясь обилием типов шасси, производство завода получило возможность расширяться в количественном отношении и, таким образом, появилась возможность сделать цены более низкими при прежнем высшем качестве материала».


Производство по тем временам считалось передовым. Все двигатели перед постановкой на шасси испытывались на тормозном стенде с последующей разборкой, проверкой деталей, сборкой и новым испытанием. Собранные шасси отправлялось в пробег 200–300 км с опытным механиком. Затем механика сменял инженер и катался еще пару десятков километров, и только после его одобрения шасси поступало в кузовной цех, который также произвел на российских журналистов сильное впечатление: «Тут, кажется, собраны все машины и станки, которые необходимы для обработки дерева для кузовов. Работа бесчисленных пил, сверл и токарных станков гулко раздаётся в обширном помещении. Заслуживает внимания новый прибор, изготовляющий автоматически деревянные спицы для колес. Спицы изготовляются этим автоматом в несколько минут, тогда как прежде для изготовления одной спицы нужно было потратить два часа». Вывод следовал такой: «Экономя в производстве время, завод экономит деньги, а потому выпуская образцовую работу, лучшего качества машины, он имеет возможность назначить весьма невысокие цены на товар».

## ИСТОРИЧЕСКИЙ МОМЕНТ БОРЬБЫ

Потом была война. Удивительно, но предприятие Laurin & Klement, находящееся на территории неприятельской Австро-Венгрии, числилось в союзниках России. Впрочем, объяснение тому было. У чехов не было никакого желания воевать с братьями-славянами из России, а скорее наоборот, они были готовы повернуть свои штыки в сторону Австро-Венгрии: правление Габсбургов к тому времени им порядком надоело.

Так что с началом Первой мировой автомобильную фабрику из Млада-Болеслава в российской прессе все чаще стали называть «славянской» или «чешской». Журнал «Автомобилист» №14 за 1914 год сообщал: «Московское отделение чешской автомобильной фабрики „Лаурин и Клемент“ пожертвовало в пользу Красного креста один автомобиль». Еще имущество фирмы официально освободили от секвестра, накладываемого на собственность подданных Германии и Австро-Венгрии. Правда, 16 автомобилями из петроградского представительства Laurin & Klement незаконно завладела Учебная автомобильная рота, что повлекло за собой появление очень любопытной жалобы со стороны главы представительства Карла Вомела в адрес российского правительства. «Освобождение от конфискации имущества фирмы „Лаурин и Клемент“... было прямым последствием отношения Русского Правительства к Славянам, населяющим земли воюющих с Россией держав... Зачисление фирмы „Лаурин и Клемент“ в ряды славянских предприятий оправдывается следующими данными: в составе служащих и рабочих на заводе в Младой Болеславе, начиная с директоров и кончая самым последним рабочим, не считая нескольких Южных Славян, имеются лица исключительно чешской национальности... Служащие Чехи в фирме „Лаурин и Клемент“ всегда были исполнены живейшим патриотическим чувством, что доказали на деле в настоящий, переживаемый всем Славянством исторический момент борьбы с вековым врагом». Письмо возымело действие и реквизированные в пользу армии автомобили с опозданием, но вернули владельцам.

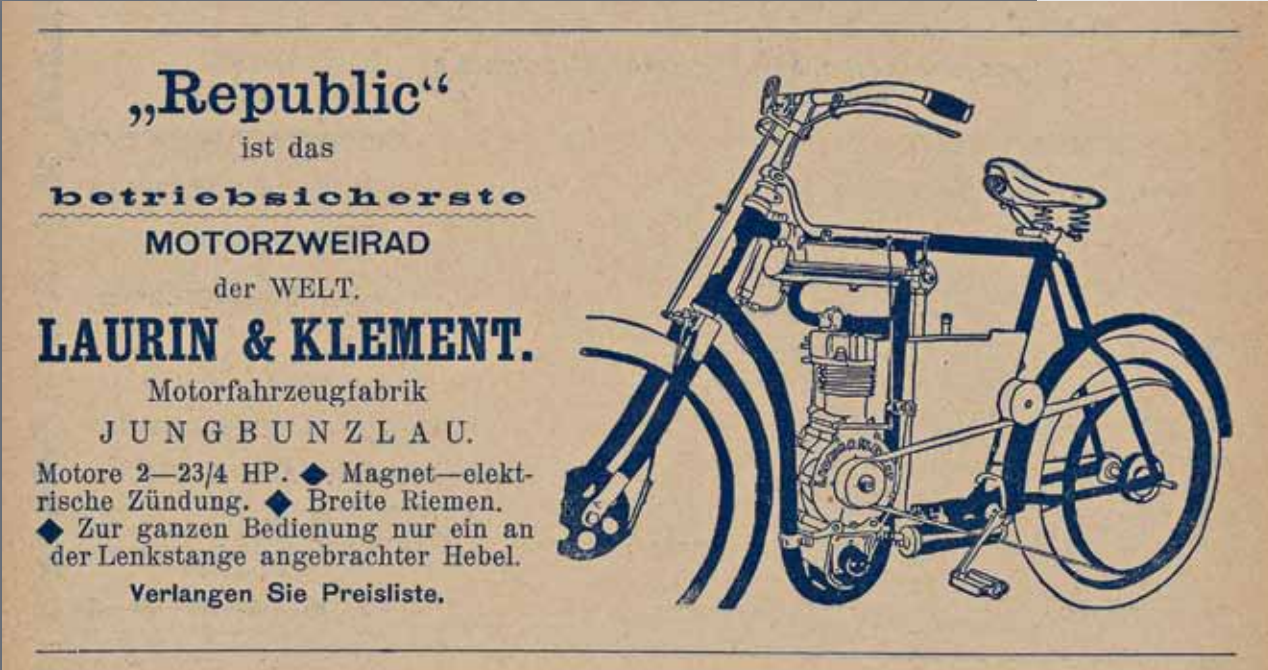
Однако за войной последовала революция, а вместе с ней очередная реквизиция машин, на этот раз окончательная. Участниками тех событий оказались и автомобили Laurin & Klement — куда уж без них. На обложке мартовского номера журнала «Искры» за 1917 год красовалась фотография чешской машины во время демонстрации офицеров, выступавших за продолжение войны.

В мирные дни публикация такого снимка сошла бы за хорошую рекламу. Однако наступали другие времена: продавать автомобили было уже некому. 

# Все ходы записаны

текст: Иван Баранцев | иллюстрации: из архива автора

«РЕКЛАМА — ДВИГАТЕЛЬ ТОРГОВЛИ». СЧИТАЕТСЯ, ЧТО ЭТУ ФРАЗУ ПРИДУМАЛ ЛЮДВИГ МЕТЦЕЛЬ, ОСНОВАВШИЙ В 1878 ГОДУ ПЕРВОЕ В РОССИИ РЕКЛАМНОЕ БЮРО. ПРАВДА, В ТЕ ВРЕМЕНА ОНА ЗВУЧАЛА КАК «ОБЪЯВЛЕНИЕ — ДВИГАТЕЛЬ ТОРГОВЛИ». СЕГОДНЯ ПО ДОРЕВОЛЮЦИОННЫМ ОБЪЯВЛЕНИЯМ НАЧАЛА XX ВЕКА МОЖНО ИЗУЧАТЬ ИСТОРИЮ ПРЕДПРИНИМАТЕЛЬСТВА В РОССИЙСКОЙ ИМПЕРИИ И ПОНЯТЬ ПРИЧИНЫ УСПЕХА ФИРМЫ LAURIN & KLEMENT, ПРЕДШЕСТВЕННИЦЫ НЫНЕШНЕЙ МАРКИ ŠKODA.



**„Republic“**  
ist das  
**betriebsicherste**  
**MOTORZWEIRAD**  
der WELT.  
**LAURIN & KLEMENT.**  
Motorfahrzeugfabrik  
JUNGBUNZLAU.  
Motore 2—23/4 HP. ♦ Magnet—elekt-  
rische Zündung. ♦ Breite Riemen.  
♦ Zur ganzen Bedienung nur ein an  
der Lenkstange angebrachter Hebel.  
Verlangen Sie Preisliste.

Одна из ранних реклам фирмы Laurin & Klement нашлась в московском журнале «Циклист» №19 за 1903 год. Журнал издавался с 1895 и писал о спорте, велосипедах и фотографии — самых модных увлечениях тех лет. Оттиск полностью скопирован с иностранной рекламы и даже не указан адрес, где можно «требовать преискурант». Видимо, предполагалось, что потенциальный покупатель справится о приобретении мотоцикла Republic в редакции журнала. Такое объявление публиковалось в «Циклисте» всего лишь пару раз, причём второй — уже на русском языке, а в 1904 году журнал закрылся. А марке Laurin & Klement потребовалась небольшая пауза для уверенного старта на российском рынке.



Первый показ изделий Laurin & Klement состоялся на I Международной выставке автомобилей, велосипедов и спорта в Санкт-Петербурге, открывшей свои двери 12 мая 1907 года. Об участии австрийской фирмы «Лорин-Клемент» — так, на французский манер ее указали в списке — возвещала реклама в петербургском журнале «Автомобиль». На стенде №33 присутствовали мотоциклетки, автомобиль и шасси с двухцилиндровым мотором мощностью 7 л.с., а первым представителем фирмы стал Федор Танский, владелец торгового дома «Победа». Журнал «Автомобиль» в репортаже с выставки писал: «Неизвестная еще в России фирма Laurin & Klement интересует публику своими небольшими колясочками, которые, по-видимому, сделаны недурно».



Максимальная скорость и в начале XX века являлась одной из самых важных характеристик автомобиля. Фирма Laurin & Klement специально для этого участвовала в рекордных заездах, чтобы потом похвастаться в рекламе выдающимся результатом. Скорость 115 км/ч в 1908 году казалась фантастической! Такие цифры манили любителей быстрой езды, хотя этот показатель и был достигнут на гоночной модели. В рекламе из журнала «Автомобилист» можно увидеть адрес собственного представительства фирмы: Театральный проезд, дом Хлудова. Здание, стоявшее когда-то на углу с Рождественкой, до наших дней не сохранилось.

Ни одна машина съ діаметромъ поршня въ 86 мм.  
до сихъ поръ не показала такой скорости, какъ

**Лауринъ и Клементъ**

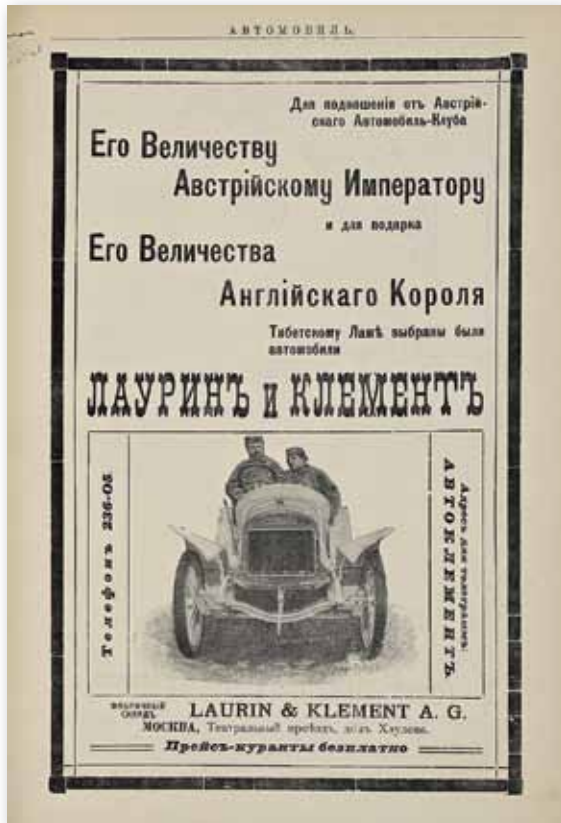
**115**  $\frac{385}{\text{КИЛОМ.}}$

↓

**ВЪ ЧАСЪ.**

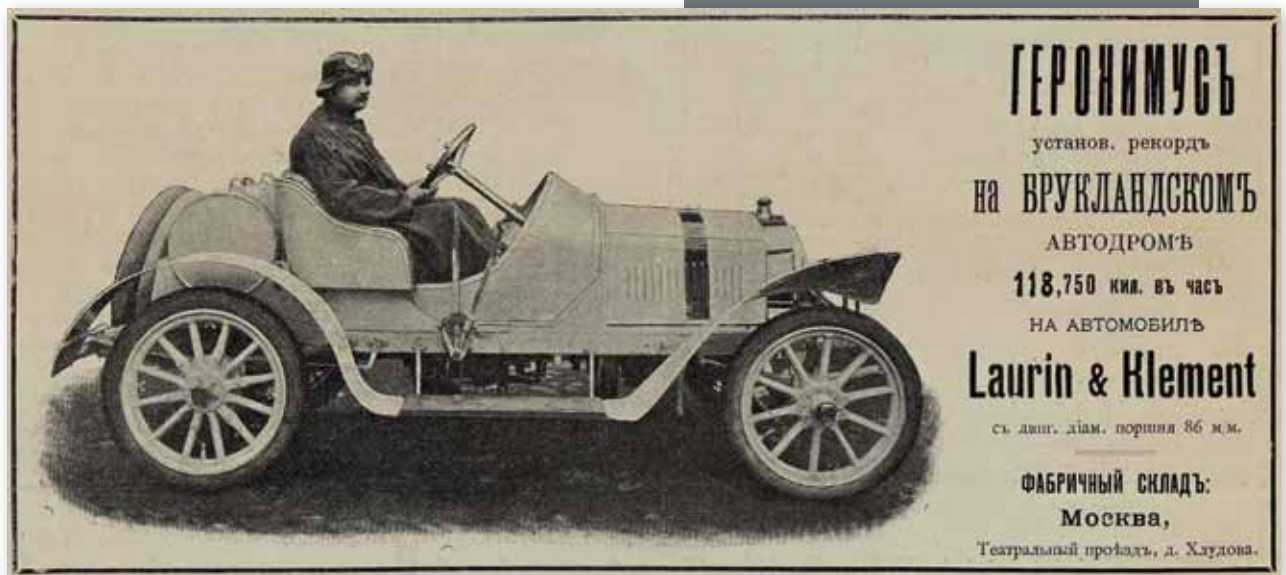
ФАБРИЧНЫЙ СКЛАДЪ АВТОМОБИЛЕЙ  
**Laurin & Klement A. G.**  
МОСКВА, Театральный проѣздъ, домъ Хлудова. Адресъ для телегр.: „Латуриниъ и Клементъ“. Тел. 238-05 и 238-04.  
ПРЕЙСЪ-КУРАНТЫ БЕЗПЛАТНО.

Победы в гонках и тогда и сейчас были лучшей рекламой, поэтому автомобили Laurin & Klement поначалу активно участвовали в соревнованиях. На устроенной в 1908 году гонке Петербург—Москва Отто Геронимус (Иеронимус) занял первое место. Автомобили в те годы делились на категории не по литражу, мощности или весу, а по диаметру цилиндра. В IV категории Laurin & Klement оказался самым быстрым, оставив позади себя немецкий Loreley и французский Sizaire et Naudin. Стартовал в столице ночью в 02.58, Геронимус в 17.11 финишировал в Москве, потратив на дорогу 14 часов 13 минут и показав среднюю скорость 46,5 км/ч. Наградой стала премия 1000 французских франков и приз Санкт-Петербургского автомобиль-клуба.



Знаменитые владельцы — тоже хорошая реклама, особенно если это императорская особа или какая-то неординарная личность вроде тибетского ламы. В 1908 году духовным и светским главой Тибета являлся Тхуптен Гьяцо, тринадцатый далай-лама, проявивший себя как искусный дипломат и борец за независимость своей страны. Далай-лама XIII исполнял главную роль в Большой игре — борьбе Российской и Британской империй за господство в Центральной Азии. Такой подарок, как автомобиль, наверняка подразумевался как дипломатический шаг к сближению, но, увы, не в интересах России. Правильную с точки зрения престижа марки, но ошибочную политически рекламу фирмы Laurin & Klement опубликовал журнал «Автомобиль» в №24 за 1908 год.

Новый 1909 год и новые рекорды! Отто Геронимус (Иеронимус) улучшил прежний показатель и развил скорость 118,75 км/ч, о чем сообщала реклама из журнала «Автомобилист». Главный фабричный склад по-прежнему располагался в Москве — это было собственное отделение завода, а в Санкт-Петербурге в 1909 году интересы фирмы представлял все тот же торговый дом «Победа». Но в Первопрестольной дела у Laurin & Klement шли намного лучше: если в 1909 году в городе числилось восемь автомобилей этой марки, то на следующий год — уже 18. В Петербурге восемь машин зарегистрировали только в 1910-м. Причина была в том, что торговый дом «Победа» представлял различные автомобильные марки и не стремился развивать продажи только Laurin & Klement.



Реклама из «Автомобилиста» №21 за 1909 год с результатами верстовой гонки на приз журнала. Ездок, как тогда называли пилота, Янотка на автомобиле Laurin & Klement побил прошлогодний рекорд, пройдя версту за 54 секунды — это скорость 67 верст в час. Еще быстрее мчится мотоцикл: «Пехачек же, весь распластавшись за рулем своей машины, пулей пролетает ленточку и делается предметом оваций, установив новый рекорд в 39 сек. верста. Публика оставляет свои места и многие спешат поздравить гиганта-чеха, добродушно улыбающегося и с чисто славянской скромностью принимающего вполне им заслуженные овации». Победы в гонке принесли свои плоды. «Автомобилист» писал: «Гонка 17-го мая пробудила громадный спортивный интерес у многих московских автомобилистов. Наиболее быстрые машины проданы в нескольких экземплярах».





**ИСПЫТАНИЕ ДОРОЖНЫХ АВТОМОБИЛЕЙ**  
 в традиционной местности Австрия, на расстоянии 831 версты, состоявшемся с 12 по 16 мая с. г., **принесло сенсационные результаты:**  
 участвовавших **3** машины:  
**ЛАУРИНЪ и КЛЕМЕНТЬ**  
 обычного дорожного типа „L“ с двигателем 95 ж.к., ходом колес 130 ж.к., 20 до 25 HP, шасси „Борнел“, **взяв 80 минут**  
 (для автомобиля этого типа на этом же шоссе) **ОДЕРЖАЛИ**  
**БЛЕСТЯЩУЮ СЕНСАЦИОННУЮ ПОБЕДУ:**  
**3 у старта ————— 3 у финиша**  
 Весь путь пробегая, три ЛАУРИНЪ и КЛЕМЕНТЬ  
**БЕЗЪ МАЛЪТШЕЙ ПОЧИНКИ.**  
**ДВЪ БОЛЬШИХЪ ЗОЛОТЫХЪ МЕДАЛИ**  
**и СЕРЕБРЯНЫЙ АВТОМОБИЛЬНЫЙ ШИТЪ.**  
 Въ 5 часовъ времени на скорости 103 версты въ часъ.  
**ПОЧЕМУ**  
**Лауринъ и Клементъ**  
 не участвуютъ въ пробѣгахъ С-Петербургъ—Киевъ—Москва—С-Петербургъ?  
**ПОТОМУ,**  
 что судить не старожилки такъ обременять заботы на специально **гонимыхъ машинахъ**, которые въ обыкновенной пробѣгъ были необходимы, а также небыло бы никакой необходимости въ испытании **дорожныхъ автомобилей**, въ которыхъ еще совершенны и выдвигаются преимущественно новые автомобили еще въ отношении ихъ добротности, такъ равно выносливости и быстроты, совмещенно съ выносливостью **альпийскихъ испытателей**, чей сверхъестественный шагъ сумелъ выдержать въ **полосу дорожныхъ автомобилей**, дабы небыло возможности поставитъ несовершенство конструкции наравнъ автомобилей къ лучшимъ материаламъ и по укреплению шасси.  
**главный фабричный складъ**  
**Акц. О-ва ЛАУРИНЪ и КЛЕМЕНТЬ.**  
 МОСКВА, Театральная улица, № 3. Телефонъ 2346.  
 ПЕТЕРБУРГЪ, Петербургское шоссе, — 2340.

Если раньше цифры крупным шрифтом возвещали о рекордах скорости, то теперь — о количестве проданных таксомоторов. 150 таксомоторов — а работа в такси всегда была показателем прочности и выносливости автомобиля — заказаны Российским таксомоторным акционерным обществом для работы в Москве и Одессе. Пресса сообщала и о более грандиозных планах: пустить 1000 такси, и не только в упомянутых городах, но и в Петербурге и в Киеве. Эти автомобили также планировалось закупить у фирмы Laurin & Klement. В рекламе из журнала «Автомобилист» №15 за 1910 год можно заметить, что петербургским представителем стал некто Мокеев. Пробудет он им не очень долго — в 1911 году и в столице откроется собственное отделение.



**150**  
 ТАКСО-МОТОРОВЪ  
 для **МОСКВЫ**  
 и **ОДЕССЫ**  
 ПРОДАНЫ:  
**Лауринъ и Клементъ**  
 главный фабричный складъ  
**Акц. О-ва ЛАУРИНЪ и КЛЕМЕНТЬ**  
 МОСКВА, Театральная ул., № 3.  
 представлять  
 на территории России  
**И. В. МОКЕЕВЪ**  
 в г. Москва, 12.

В 1910 году Laurin & Klement громко возвещает всему миру об уходе из больших гонок. В спортивной программе остаются только соревнования дорожных автомобилей наподобие тех, что устраивают в Альпах. Причина — большие расходы на создание и постройку гоночных машин. Этим фирма объясняет отсутствие автомобилей марки Laurin & Klement среди участников пробега на Императорский приз Петербург—Киев—Москва—Петербург, так как в его программе присутствует верстовая гонка на скорость. Последняя уже не так важна, как надежность! Экономленные деньги фирма обещает потратить на производство дорожных моделей, сделав их еще более качественными при сохранении цены.

№ 9. **АВТОМОБИЛЬ**

**Полезный советъ.**  
 Если Вы желаете приобрести автомобиль для провинции, **ТО ПРЕЖДЕ ВСЕГО** должны избирать исключительно легковые или легки автомобили 12/14 HP, 16/20 HP, 24/28 HP.  
 Напрямъ одинъ изъ подобныхъ автомобилей, Вы также не упустите изъ виду его простое устройство и прочность.  
**ПОТОМУ ДОЛЖНО** быть обращено ваше внимание именно на прочность и надежную конструкцию легкого блага и его простоту и легкое устройство устройства изъ его моторной части.  
 А если Вы желаете избрать себе изъ великихъ затруднений въ смысле обращения и управления автомобилемъ,  
**ТО ВЫ ДОЛЖНЫ** избрать только такой типъ автомобиля, который бы преобладающе имѣлъ простейшее устройство въ моторной части, чтобы имѣть въ виду, такъ и была выдержанъ коэффициентъ, который бы вытекалъ изъ этой легкой конструкции всего механизма устройства изъ легкого устройства.  
**ПОЧЕМУ** автомобили „Лауринъ и Клементъ“ въ большихъ количествахъ разлетѣлись и продавались для провинции.  
**ПОТОМУ**, что они на ПРАКТИКѢ совершили дивный успехъ благодаря своей простоте, работоспособности, простоте и легкости при обращении на дорогахъ и въ отношении удельной стоимости, которая была весьма незначительна и потому трудность ухода за ними.  
 Прежде, чѣмъ еще либо, Вы будете покупать легкую автомобиль.  
 На вопросъ: Какъ Васъ будетъ немедленно отвечать  
 Запросто Фабричный складъ автомобилей Акц. О-ва Лауринъ и Клементъ.  
 и Вы получите подробную справку, при которой будетъ предложена всякая необходимая литература „Лауринъ и Клементъ“ въ обыкновенномъ гдѣ и при этомъ упомянуты функционировать автомобили „Лауринъ и Клементъ“.  
 А чтобы убѣдиться въ прочности машины, другой стороны, не поддается никакому износостойкому ремонту,  
**ТО ТО ПОДРОБНѢЕ** система конструктора автомобилей „Лауринъ и Клементъ“ именно такъ выдерживаются, и Вы лично убѣдитесь, насколько они долговечны и просты по устройству „Лауринъ и Клементъ“ для провинции, а также простоты, прочности и выносливости.  
**Не забудьте**  
 запросить справку, списокъ каталога  
 въ **МОСКОВСКОМЪ ОТДѢЛЕНИИ**  
**Акц. О-ва ЛАУРИНЪ и КЛЕМЕНТЬ**  
 Москва, Театральная улица, № 3.  
 Ремонтная мастерская, — Петербургское шоссе.

Жанр полезных советов также востребован в рекламе. Модельный ряд настолько разнообразен, что может удовлетворить любые потребности. Реклама из журнала «Автомобиль» №9 за 1910 год обращена к жителям провинции и пошагово описывает достоинства легковых автомобилей Laurin & Klement: прочность, надежность, выносливость, неприхотливость, простоту в устройстве и обслуживании. Удивительно, но реклама призывает не доверять рекламе, а только отзывам владельцев Laurin & Klement. В упоминаемом списке заказчиков были и великая княгиня Мария Павловна, и князь Кочубей, и граф Тышкевич, и автогонщик Винклер, и Владимирская губернская управа, и даже Нижегородская губернская тюремная инспекция.

Итоги 1911 года свидетельствуют читателям журнала «Автомобилист» о больших успехах автомобилей Laurin & Klement в различных соревнованиях как в Европе, так и в России. Сама фирма, как и прежде, придерживается дорожных гонок, где победы доказывают надежность автомобиля, но отдельные русские спортсмены вроде Федора Петровича Каптелина или Романа Романовича Винклера в частном порядке продолжают участвовать в гонках на скорость. Так, 8 мая 1911 года на верстовой гонке Первого русского автомобильного клуба Винклер за рулем Laurin & Klement прошел мерную версту за 41 секунду — это скорость 93,67 км/ч. Чешские машины традиционно показывают хорошее соотношение массы автомобиля и мощности мотора.



Приз Австрийской автомобильной промышленности — тоже хороший повод для соответствующей рекламы. Это не только скульптура — произведение искусства, изображающее машину в процессе постройки, но и денежный приз размером 10 000 крон. Награду учредил принц Эрих Турн-Таксис, и чтобы ее получить, автопроизводитель должен был в течение трех лет набирать очки на международных соревнованиях: первый приз — три очка, второй — два, третий — одно. Считал очки Императорский австрийский автомобильный клуб, строго проверявший подлинность и ценность наград от устроителей гонок. И только один момент смущал почтенную публику: принц Эрих Турн-Таксис входил в число акционеров и директоров Laurin & Klement и не скрывал, что хочет сделать это предприятие крупнейшим в своей стране.

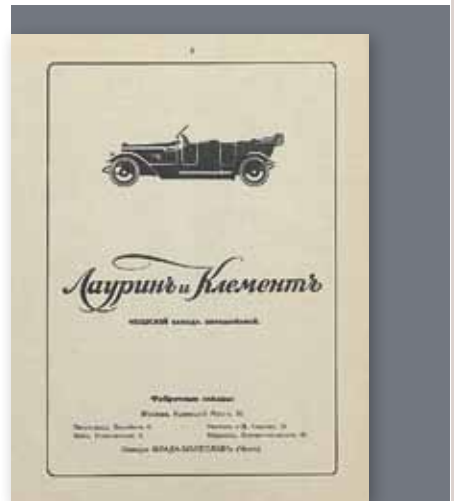


К 1912 году собственные отделения Laurin & Klement работали не только в Москве и Санкт-Петербурге, но еще и в Киеве и Ростове-на-Дону. В Одессе отделения фирмы не было, но открылось представительство, причем на главной улице города — Дерибасовской. Торговлю чешскими автомобилями взяли на себя инженеры Свенцицкий и Ян, поместившие рекламу в «Справочник автомобилиста», изданный Одесским автомобильным обществом в 1913 году. Итоги их деятельности оказались неутешительными: в том же году в городе из 313 зарегистрированных машин числилось только два Laurin & Klement. Дом 11 по Дерибасовской, расположенный на углу с Ришельевской, до наших дней не сохранился — был разрушен во время войны, а на его месте в 1956 году построили здание Госбанка СССР.





Все иностранные фирмы в те годы стремились получить в России самый выгодный заказ — контракт с Военным министерством на поставку автомобилей для Русской императорской армии. Министерство, в свою очередь, три раза проводило испытания — пробеги грузовых и легковых автомобилей различных марок, и во всех трех фирма Laurin & Klement принимала участие. По итогам пробегов издавались толстые фолианты с подробным описанием автомобилей, их достоинств и недостатков. Впрочем, как показал пробег грузовиков в 1912 году, у Laurin & Klement недостатков не нашлось. В отчете о пробеге фирма поместила и свою рекламу, и почему-то совсем не военной тематики.



С началом Первой мировой войны марка Laurin & Klement оказалась в двойственном положении. С одной стороны, завод находился в Чехии, входившей в состав Австро-Венгрии, выступавшей против России. С другой стороны, чехи, наши братья-славяне, более симпатизировали русскому царю, чем австрийскому императору. Короче, имелись основания считать фирму чешской, и она избежала гонений, каким подвергались в ту пору немецкие и австрийские компании. Во время войны все отделения Laurin & Klement продолжали работать, о чем свидетельствует реклама, публиковавшаяся в журнале «Автомобилист» в 1915 году. Страна происхождения указана — Чехия, а не Богемия, как ранее (австрийский император еще и числился королем Богемии). В справочнике «Вся Москва» на 1917 год можно найти адреса представительства на Кузнецком Мосту и гараж на 2-й Тверской-Ямской, дом 32 — в Российской империи фирма работала до последнего. Правда, как несложно догадаться, война и последовавшие за ней события никак не способствовали росту продаж автомобилей в частные руки.

Реклама с отзывами часто встречается в прессе тех лет. Вот и журнал «Автомобилист» напечатал такую в 1912 году — с отзывом из Китая об омнибусах, как тогда называли автобусы, Laurin & Klement. Казалось бы, логичнее поместить отзыв об автобусах или таксомоторах, работающих в России, но то ли дорожные условия в Китае в те годы считались еще более плохими, чем у нас, то ли иероглифы привлекали больше внимания, чем родная кириллица, и в журнал поместили эту «китайскую грамоту», где приводится свидетельство некоего владельца омнибусов со смешным именем Хуань Пей Шинь. Упомянутый в объявлении город Кулджу расположен в 100 километрах от границы Китая с Казахстаном на северном берегу реки Или и до сих пор пользуется популярностью у туристов.



Издававшийся в Киеве журнал «Автомобильная жизнь и авиация» утверждает, что по состоянию на декабрь 1913 года в городе насчитывалось 328 автомобилей, но точную статистику по маркам не дает. Поэтому остается лишь гадать, сколько из них было марки Laurin & Klement. В Киеве фирма еще в 1911 году открыла собственное отделение, поэтому можно предположить, что продажи шли успешно. Об этом может свидетельствовать и реклама, помещенная на обложку единственного в городе издания, освещающего автомобильную тематику. В начале 1914 года пятое по счету и последнее собственное отделение со складом открылось в Харькове на Екатеринославской улице, дом 46 — кроме автомобилей в продаже были и сельскохозяйственные моторные плуги.



# Для среднего класса

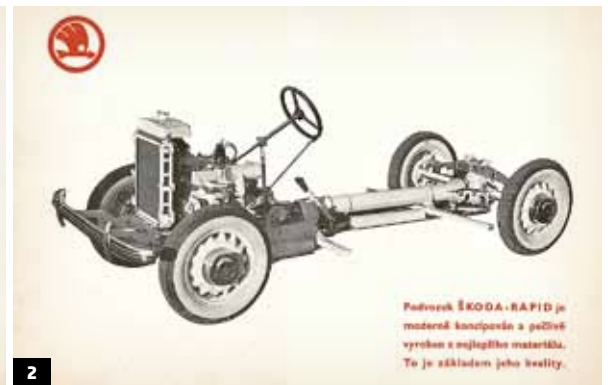
текст: **Сергей Канунников**, журнал «За рулём» | фото: **Сергей Шерстеников**

В 2015 ГОДУ ŠKODA RAPID ОТМЕЧАЕТ ЮБИЛЕЙ. ПЕРВЫЙ АВТОМОБИЛЬ С ТАКИМ ИМЕНЕМ ПОЯВИЛСЯ 80 ЛЕТ НАЗАД. А ЗАНИМАЛ RAPID ТУ ЖЕ НИШУ НА РЫНКЕ, ЧТО И СЕЙЧАС, ИМЕЯ РЕПУТАЦИЮ ДОСТУПНОЙ МОДЕЛИ С ПРОГРЕССИВНОЙ КОНСТРУКЦИЕЙ И ВЫДАЮЩЕЙСЯ НАДЕЖНОСТЬЮ.

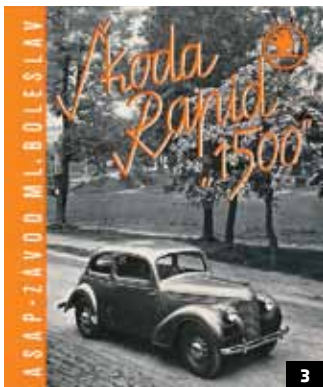




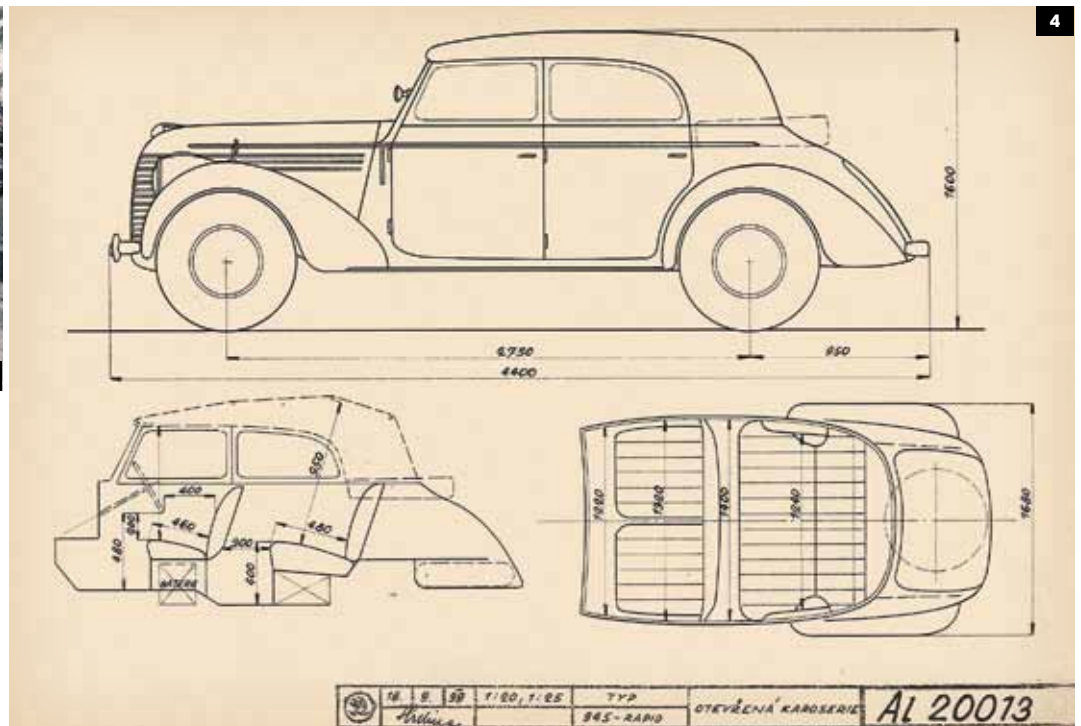
1



2



3



4

**К** 1934 году экономический кризис, несколько лет терзавший Европу, закончился. Автомобили среднего класса, как известно, рождаются, когда появляется этот самый средний класс. Основной моделью ŠKODA в то время был компактный Popular 420 с литровым мотором 20 л.с. Этот автомобиль, кстати, для компании считается эпохальным. На нем впервые применили трубчатую раму вместо более тяжелой классической рамы лестничного типа. Труба шла от передней оси к задней, в ней располагался карданный вал. Так вот, в 1934 году компания представила вторую, более дорогую версию Popular с четырехцилиндровым двигателем объемом 1,2 л мощностью уже 26 л.с., которая получила обозначение Popular 421. Но так продолжалось

всего один год. Производитель хотел подчеркнуть, что в гамме появилась новая модель, как раз для того самого среднего класса. Уже в 1935-м автомобиль назвали ŠKODA Rapid. Тут-то формально и началась его история. ŠKODA Rapid образца 1935 года еще дальше ушел от Popular 421. Конечно, преемственность во внешности и общей конструкции сохранялась, однако длина выросла с 3770 до 3800 мм, а база — с 2430 до 2560 мм. По сути, это был автомобиль следующего класса. Он к тому же получил новый, еще более мощный 31-сильный мотор 1,4 л. Автомобиль имел полностью независимые подвески на поперечных рессорах и гидравлические тормоза. К слову, в те годы некоторые куда более солидные машины сохраняли механический — на тягах или тросиках — тормозной привод.

1. В довоенное время открытая машина не рассматривалась как особая роскошь. Такой Rapid тоже был адресован среднему классу и по цене мало отличался от закрытого.
2. Трубчатая, она же хребтовая, рама защищала карданный вал от внешних воздействий (он находился внутри трубы) и позволяла на базе одного шасси с минимальными переделками выпускать автомобили с разными кузовами.
3. В 1936 году «Рapidу» обновили внешность, мотор и имя (в действительности и объем двигателя приближался к 1600 куб. см).
4. Чертеж 1939 года. Последняя серьезная модернизация «Рapidа».



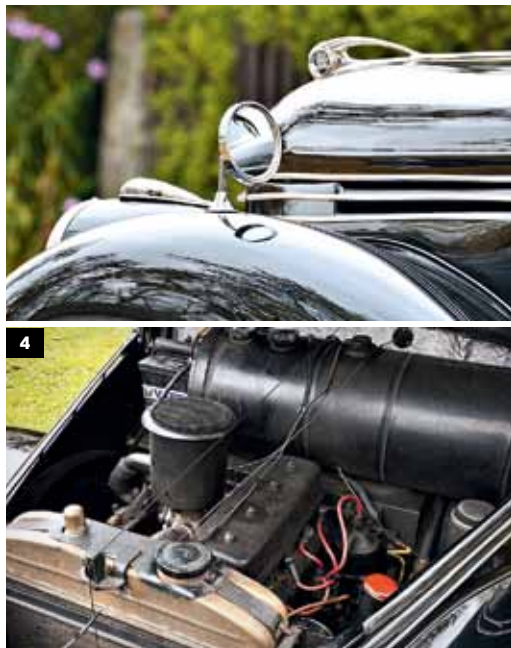
1



2



3



4

1. До оккупации в Чехословакии было левостороннее движение и правый руль. У «Рапида» руль уже левый, но первая передача включается «вправо вверх», а педали соединяются с механизмами через тяги: конструкторы не могли предвидеть, что реформа наступит так быстро.

2. В корпус спидометра вписаны указатели уровня бензина и давления масла, а также часы. Кстати, счетчик суточного пробега — редкость для автомобилей тех лет.

3. Задний диван сделан по технологии дорогих матрасов: каждая пружина в индивидуальном чехле. Пружины и чехлы — довоенные. Обивка — новая.

4. Похожий на бочку бензобак находится под капотом. Топливо поступает в карбюратор самотеком.

# Rapid

АВТОМОБИЛЬ ИМЕЛ  
ГИДРАВЛИЧЕСКИЕ ТОРМОЗА.  
К СЛОВУ, В ТЕ ГОДЫ  
НЕКОТОРЫЕ КУДА  
БОЛЕЕ СОЛИДНЫЕ  
МАШИНЫ СОХРАНЯЛИ  
МЕХАНИЧЕСКИЙ —  
НА ТЯГАХ ИЛИ ТРОСИКАХ —  
ТОРМОЗНОЙ ПРИВОД.


ŠKODA Rapid развивал скорость 100 км/ч, а расходовал в среднем всего 9–10 л бензина на 100 км. Покупателям предлагали четырехдверные и двухдверные седаны, так называемый седан-кабриолет со съёмной крышей, но цельными боковинами кузова, классический двухдверный кабриолет и фургон.

Интересно, что на «Рапиде» стояла централизованная система смазки шасси, как на самых породистых автомобилях: водителю не требовалось ползать со шприцом под машиной, обслуживая подвеску. Раз-другой нажал на педальку в салоне — и готово. Развивая успех, в 1936 году ŠKODA представила еще более мощную версию с 42-сильным мотором на 1,6 л. Правда, стандартные версии были все же популярнее: не все видели смысл во владении такой мощной — никакой иронии — машиной.

Rapid покупали представители того самого среднего класса, о котором думали создатели автомобиля. Среди самых известных владельцев — писатель Карел Чапек.

Запомнилась модель и участием в разных непростых путешествиях. Самое, пожалуй, знаменитое — кругосветка. Пражский бизнесмен Бржетислав Ян Прохазка захотел объехать земной шар, как герой Жюль Верна. Под завязку груженный Rapid стартовал 25 апреля 1936 года из центра Праги в направлении Москвы. Дорога вокруг света продолжалась 98 дней, а с учетом движения на восток благодаря часовым поясам — минус один день. Из них чистой езды за рулем вышло 44 дня.

В 1938 году, когда Чехословакия превратилась в протекторат Богемии и Моравии, был представлен кардиналь-

но измененный Rapid с новым кузовом и двигателем 1,6 л прогрессивной верхнеклапанной конструкции мощностью 42 л.с. Машина в сравнении с предыдущей версией подросла в размерах: база была увеличена на 10 см, что обеспечило серьезную прибавку места в салоне. Именно такой автомобиль, то есть Rapid второго довоенного поколения, и представлен на фотографиях. Rapid, пускай и с вынужденными перерывами, собирали до 1947 года. К тому времени Чехословакия вновь стала Чехословакией. 



## ŠKODA RAPID OHV

Размеры, мм	4250 / 1580 / 1550
Двигатель	бензиновый рядный 4-цилиндровый с жидкостным охлаждением, нижним расположением распределительного вала и верхним расположением клапанов
Рабочий объем, куб. см	1558
Мощность, л.с. при об./мин.	42 при 3500
Максимальная скорость, км/ч	110
Расход топлива, л/100 км	10,0
Коробка передач	механическая 4-ступенчатая
Привод	задний
Снаряженная масса, кг	1040

# Путь стрелы

текст: **Сергей Канунников**, журнал «За рулём» | фото: **Сергей Шерстеников**

ŠKODA SAGITTA — ПЕРСПЕКТИВНАЯ РАЗРАБОТКА ВТОРОЙ ПОЛОВИНЫ 1930-Х ГОДОВ. ЧЕШСКИЙ ВАРИАНТ «АВТОМОБИЛЯ ДЛЯ НАРОДА» ОКАЗАЛСЯ УДАЧНЫМ ПО КОНСТРУКЦИИ, НО В СЕРИЮ ТАК И НЕ ПОШЁЛ. ПОМЕШАЛИ ОБСТОЯТЕЛЬСТВА НЕПРЕОДОЛИМОЙ СИЛЫ.



# Sagitta



**В**се начиналось хорошо. Во вполне благополучной демократической республике в довольно благополучном 1935 году компания ŠKODA создала

первый эскиз компактного «народного автомобиля», получившего заводской индекс Typ 911. Для справки: компания Porsche взяла эти три цифры «на вооружение» только спустя три десятилетия.

Чехословакия выходила из кризиса начала 1930-х, увеличивалась нестройная армия автовладельцев, прежде всего за счет тех, кто пересаживался за баранку с мотоциклов, а то и велосипедов. Им-то, считающим каждую крону, в первую очередь и было нужно недорогое четырехколесное транспортное средство. Для людей обеспеченных выбор и так существовал.

ŠKODA Typ 911 проектировали в русле самой современной в те годы тенденции: компактный народный автомобиль не должен быть примитивным. Время мотоколясок с тщедушными моторчиками-тарактелками и кузовами, напоминающими помятую картонную коробку или видавшее виды жестяное корыто, прошло.

В основе новой маленькой ŠKODA была хребтовая рама. Машина имела независимые подвески на поперечных рессорах. Для компактных народных машин — очень прогрессивное решение. Двигатель на 911-й был нетипичный для ŠKODA: алюминиевый двухцилиндровый V-образный воздушного охлаждения объемом 850 куб. см и мощностью 15 л.с.

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

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

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

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



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

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

3. На автомобилях тех лет обычно открывались лишь боковины капота. Здесь он поднимается полностью, что удобнее для обслуживания.

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



# Sagitta

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



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

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

Дифференциал автомобилю не полагался. В повороте ведущие колеса принудительно крутились с одинаковой скоростью. Устройством пожертвовали ради удешевления конструкции. При максимальной скорости 70 км/ч такое упрощение было приемлемо. Тормоза ŠKODA Тур 911 задействовали все четыре колеса: в то время это не являлось чем-то самим собой разумеющимся. А привод

был механическим, а не гидравлическим. Впрочем, автомобилю снаряженной массой 580 кг таких тормозов хватало.

Машину одели в очень современный элегантный кузов. Сразу предусмотрели три версии: базовую закрытую с местами 2+2 (два взрослых плюс два ребенка), полноценный четырехместный вариант и кабриолет. В общем, первые прототипы, появившиеся в 1937-м, можно было причислить к самым достойным европейским моделям подобного класса. Оставалось поставить производство на поток. Автомобиль гордо нарекли Sagitta, что в переводе с латыни значит «стрела». Имя как нельзя лучше гармонировало с парящей над капотом эмблемой марки.

ŠKODA Sagitta наверняка вызвала бы интерес покупателей, причем не только на родине, но и в других странах. Но европейское время стремительно ме-

нялось. В 1938 году западные демократии договорились за спиной Чехословакии с Гитлером о расчленении страны, а уже в 1939-м завод в Млада-Болеславе вошел в состав немецкого государственного концерна Hermann Göring, и история «Сэгитты» закончилась, по сути, не начавшись. К тому времени построили лишь семь прототипов: четыре купе 2+2, два кабриолета и один четырехместный вариант. Самое удивительное, что две машины середины 1930-х сохранились. Тот экземпляр, что участвовал в съемках, был восстановлен в мастерской заводского музея ŠKODA в Млада-Болеславе уже в наши дни.

# Гражданин военный

текст: **Сергей Канунников**, журнал «За рулём» | фото: **Сергей Шерстеников**

ИЗОБРАЖЕНИЕ ЭТОГО ВНЕДОРОЖНИКА ИНОГДА ИСПОЛЬЗУЮТ В КАЧЕСТВЕ ЗАГАДКИ: ПОПРОБУЙТЕ ОПРЕДЕЛИТЬ ПО ФОТО МАРКУ И МОДЕЛЬ. ДАЖЕ ЗНАТОКИ ИСТОРИИ ŠKODA СПРАВЛЯЮТСЯ НЕ ВСЕГДА.



# 1101P



**Т**ак получилось, что создавать машину начали в одной стране, а ездили на ней уже в другой. В феврале 1948 года тихая, трудолюбивая, старательно залечивающая военные раны буржуазно-демократическая республика превратилась в социалистическую Чехословакию.

Завод ŠKODA в Млада-Болеславе, несмотря на то что подвергся бессмысленной бомбардировке 9 мая 1945 года, быстро восстановился и уже в начале 1946-го предъявил рынку новую модель — 1101 Tudor. Легковушка, рассчитанная на четырех человек, имела две двери, отсюда и название (two doors). Внедорожник, о котором пойдет речь, — производная «Тудора», но догадаться

об этом непосвященному очень сложно: внешне Tudor скорее напоминал нашу «Победу».

Объяснение метаморфозам простое. Автомобили в ту пору были рамными, и сконструировать на основе одной машины другую, совершенно иной формы, не представляло особых проблем.

Передней частью кузова новая чешская машина немного напоминала Willys. Американский армейский внедорожник являлся образцом для подражания для многих производителей. ŠKODA имела привод лишь на одну заднюю ось и кузов с взаимозаменяемыми передними и задними дверями и простыми панелями, не требующими при производстве сложных штампов, а при ремонте — хитрого инструмента и высокой квалифика-

1-2. Комбинация приборов и руль армейскому внедорожнику достались от гражданской машины.

3. В основе армейского внедорожника — узлы и агрегаты обычной легковушки. Очень типичное послевоенное решение.

4. Дверные замки надежны, как затвор винтовки. Ни одной лишней детали.

5. Сегодня такая схема переключения передач экзотична. Но привыкнуть к ней несложно: автомобиль все равно не любит резких движений.



1. Заводская табличка лаконична: обозначено только семейство, 1101, без уточнения модификации.

2. Двойной задний фонарь для движения в колонне выдает двойное назначение автомобиля — для народного хозяйства и армии.

3. Защита фар вовсе не элемент декора.

4. Канистры на крыльях подчеркивают, что автомобиль предназначен для работы в местах, далеких от дорог общего пользования.

5. Для того чтобы поднять или опустить брезентовый верх, требуется сделать остановку — минут на пять, не больше. Двери, кстати, тоже можно снять с петель.

# Туре 924

В ОСНОВЕ АРМЕЙСКОГО  
ВНЕДОРОЖНИКА —  
УЗЛЫ И АГРЕГАТЫ  
ОБЫЧНОЙ  
ЛЕГКОВУШКИ.  
ОЧЕНЬ ТИПИЧНОЕ  
ПОСЛЕВОЕННОЕ  
РЕШЕНИЕ.



ŠKODA 1101 P (1101 VO) TYPE 924

Размеры, мм	4070 / 1600 / 1430
Двигатель	бензиновый рядный 4-цилиндровый с жидкостным охлаждением, нижним расположением распределительного вала и верхним расположением клапанов
Рабочий объем, куб. см	1089
Мощность, л.с. при об./мин.	32 при 4600
Максимальная скорость, км/ч	90
Расход топлива, л/100 км	8-10
Привод	задний
Коробка передач	механическая 4-ступенчатая

ции мастеров. Но в основе — хребтовая рама «Тудора». От гражданских машин внедорожник получил симпатичную панель приборов, а на части выпущенных автомобилей единым был и руль.

Двигатель рабочим объемом 1089 куб. см развивал 32 л.с. По тем меркам нормально. Четырехступенчатая коробка передач, гидравлические тормоза, независимая подвеска спереди и сзади — все говорило о том, что чешская школа автомобилестроения шла в ногу со временем.

Автомобиль с заводским обозначением Тур 938 получил товарный индекс 1101 VO — vojensky otevreny, «военный открытый». Позже модель переименовали в 1101 P (P — pohotovostni, «служебный», «дежурный»). Существовало и неофициальное название Vojovy Tudor, то есть «боевой тудор» (английский вариант — Combat Tudor).

В новой социалистической Чехословакии «комбату» предстояло обеспечивать narodni bezpecnosti — общественную безопасность, стало быть. В 1948 году первые 80 машин были переданы армии и полиции. В странах «народной демократии» обеспечение силовых ведомств техникой — задача первоочередная. Народное хозяйство может и подождать. Про обычных граждан и говорить нечего.

Машины прижились: несли повседневную службу, выезжали на парады, лидируя в колоннах грузовиков и танков. А конструкторы в Млада-Болеславе взялись тем временем за развитие модели: примеряли новые моторы, готовили полноприводные версии и даже бронированные модификации. Но производство новых машин требовало, разумеется, значительных затрат, которые завод позволить себе не мог. К тому же «старший

брат» с Востока, под влияние которого все больше попадала Чехословакия, был способен обеспечить союзников более мощными, обладающими отменной проходимостью «козликами» ГАЗ-69. До подписания Варшавского договора оставалось три года, но общее развитие ситуации было вполне предсказуемым. Как и судьба армейского внедорожника из Млада-Болеслава. В декабре 1951-го его производство было свернуто. Общий итог выпуска — 4500 автомобилей. Для Чехословакии отнюдь не капля в море.

Сегодня немало сохранившихся армейских ŠKODA можно увидеть в чешских музеях и на парадах ретроавтомобилей, куда их выкатывают довольные производимым на публику эффектом частные владельцы.



# Первая восьмая

текст: **Сергей Канунников**, журнал «За рулём» | фото: **Сергей Шерстеников**

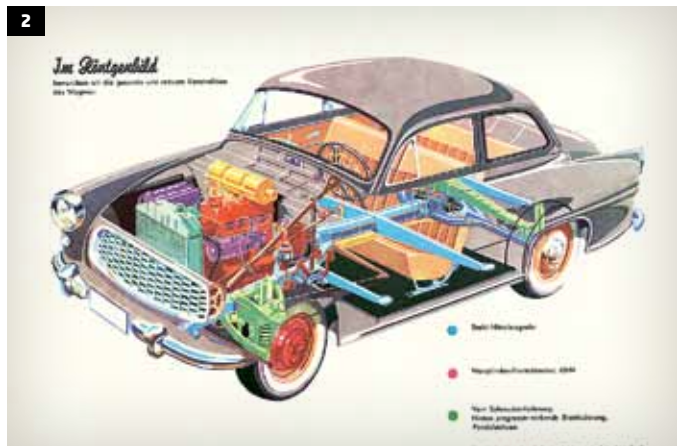
МАРКА ŠKODA ПОДДЕРЖИВАЕТ ДОБРУЮ ТРАДИЦИЮ  
ВРЕМЯ ОТ ВРЕМЕНИ ВОЗВРАЩАТЬСЯ К СТАРЫМ ИМЕНАМ.  
ТАК, ДАЛЕКО НЕ ВСЕ ЗНАЮТ, ЧТО САМАЯ ПЕРВАЯ OCTAVIA  
ПОЯВИЛАСЬ НЕ В НАЧАЛЕ 1990-Х ГОДОВ, А В КОНЦЕ 1950-Х.



# Octavia



1



2



3



4

**Р**ассказ об «Октавии» надо начинать с ее ближайшего предка. 19 декабря 1953-го появился первый ходовой образец модели Spartak. С ее помощью планировалось решить две задачи: насытить внутренний рынок и нарастить экспорт. Для строительства коммунизма нужна была валюта капстран. Spartak имел традиционную для марки трубчатую раму (в трубе проходил карданный вал), независимые подвески на поперечных рессорах, 40-сильный мотор объемом 1,1 л и четырехступенчатую коробку передач. Типичный европейский автомобиль того времени. До конвейера Spartak шел еще два года, но в серию отправился почему-то под индексом 440. Понять, что заключали в себе цифры,

было несложно: 4 — число цилиндров, 40 — мощность в лошадиных силах, «в коня», по-чешски. В 1957 году стартовала версия 445. Дополнительные пять сил обеспечивал мотор увеличенного до 1,2 л рабочего объема.

В 1959 году автомобиль обновился в техническом плане и получил имя Octavia. Оно переводится как «восьмая». То есть восьмая модель в ряду ŠKODA. Что было точкой отсчета, лучше и не спрашивайте: ответ порождает новые вопросы. Но звучит-то красиво, и с этим не поспоришь.

Кроме имени машина получила новую переднюю подвеску: пружинную с телескопическими амортизаторами. Эта конструкция была куда современнее поперечной рессоры и рычажных амор-

1. Социалистическая идиллия: крепкая семья, здоровые дети, послушные собаки и автомобиль в личной собственности.

2. Классическая компоновка автомобиля. Рамная конструкция выглядела немного устаревшей, зато обеспечивала кузову отменную прочность.

3. «Фелицию» предлагали как с мягким складным верхом, так и съёмным стеклопластиковым (версия «хардтоп»). С 1959 по 1964 год было произведено 14 863 кабриолета этой модели.

4. Большой багажник — фирменная черта «Октавий» всех поколений.



1



2



3



4



5



6

- 1. Нынешний владелец машины использует напольный рычаг коробки как более надежный, но и старый, подрулевой, оставил.
- 2. Octavia первого поколения запросто держит на шоссе крейсерские 90 км/ч.
- 3. Трехдверные универсалы Octavia Combi собирали до 1971 года.
- 4. С любого ракурса автомобиль выглядел элегантно.
- 5. Сочетание ткани и кожаная в отделке очень характерно для машин тех лет.
- 6. Просто гениально: штатная канистра идеально соответствует нише в запасном колесе.



# Octavia

**ЗАКОНЧИВШИСЬ  
В ЧЕХОСЛОВАКИИ, ИСТОРИЯ  
ПЕРВОЙ «ОКТАВИИ»  
ПРОДОЛЖИЛАСЬ В РАЗНЫХ  
КОНЦАХ СВЕТА. НА БАЗЕ  
КРЕПКОГО НАДЁЖНОГО  
ШАССИ ДЕЛАЛИ РАЗНЫЕ  
МАШИНЫ — ОТ ПИКАПОВ  
ДО АВТОМОБИЛЕЙ  
СОПРОВОЖДЕНИЯ.**

тизаторов модели 440. Подновили и дизайн. Моторов по-прежнему было два: объемом 1,1 и 1,2 л. Последний ставили на версии Octavia Super. Позднее мощность двигателей подняли до 42 и 47 сил соответственно. К двухдверному седану добавился трехдверный универсал. На нем было применено интересное решение: отдельная, с собственной дверцей, ниша для запаски, позволявшая достать колесо, не разгружая багажника. Сегодня такие решения называют Simply Clever. Кабриолет с тканевой складной крышей, который существовал в линейке и раньше, стал выпускаться под именем Felicia. Британская пресса называла «Фелицию» самым очаровательным автомобилем Восточного блока. И, в общем, была права.

Независимая подвеска спереди и сзади вкупе с высокими 15-дюймовыми шинами обеспечивала «Октавию»

отменный комфорт даже на разбитых дорогах. Поначалу рычаг коробки передач располагался на рулевой колонке — так считалось удобнее. Но в 1963 году его опустили на привычное место, на тоннель, и опять-таки из соображений удобства. Напольное расположение обеспечивало более точное управление коробкой: верхний привод, обремененный лишними тягами, часто капризничал. Как видно, ŠKODA если и колебалась в принятии технических решений, то вместе с генеральной линией мирового автомобилестроения.

Удобные мягкие диваны «Октавии» раскладывались во вполне приличную кровать. Возможность за пару минут превратить машину в квартиру ценили не только автолюбители. В качестве опции на дорогих версиях предлагался даже радиоприемник.

Осенью 1959-го журнал «За рулем», представляя «Октавию», писал, что машины братского завода «широко известны как одни из лучших современных автомобилей класса „1100–1200 см³“». И это была вполне заслуженная похвала. География зарубежных поставок Octavia включала Канарские острова и Японию, Эквадор и Швецию.

Седан Octavia сняли с производства в 1964-м, когда на конвейер встала модель 1000 MB. А вот универсалы на заводе ŠKODA в Врхлаби делали вплоть до 1971 года.



## ŠKODA OCTAVIA

Размеры, мм	4065 / 1600 / 1430
Двигатель	бензиновый рядный 4-цилиндровый с жидкостным охлаждением, нижним расположением распределительного вала и верхним расположением клапанов
Рабочий объем, куб. см	1089 (1221)*
Мощность, л.с. при об./мин.	43 при 4200 (47 при 4500)*
Максимальная скорость, км/ч	115 (118)*
Расход топлива, л/100 км	7,7 (8)*
Коробка передач	механическая 4-ступенчатая
Привод	задний
Снаряженная/полная масса, кг	890 / 1270

\* В скобках данные для версии Octavia Super.

# Пойти в народ

текст: **Сергей Канунников**, журнал «За рулём» | фото: **Сергей Шерстеников**

ДАЖЕ В НАШ СУЕТНЫЙ И ПАДКИЙ НА ВСЁ НОВОЕ ВЕК ПЯТЬ МОДЕЛЬНЫХ ЛЕТ ДЛЯ АВТОМОБИЛЯ — СОВСЕМ НЕМНОГО. НО ИМЕННО СТОЛЬКО СТОЯЛА НА КОНВЕЙЕРЕ ŠKODA 1000 MB, А ДЕЛО БЫЛО В 1960-Х. НЕУДАЧНАЯ МАШИНА? НАПРОТИВ. В ИЗВЕСТНОЙ МЕРЕ — ЭПОХАЛЬНАЯ.





**В** отличие от большинства довоенных моделей и прямых предшественников с их звучными именами — за примерами ходить далеко не надо, вспомним «Октавию» и «Фелицию», — представленная в 1964-м новинка обозначалась индексом: 1000 MB. Цифры говорили об объеме мотора, в литерах же был зашифрован родной для марки город Млада-Болеслав. Мы же вернемся в 1955 год, когда правительство республики дало главному чехословацкому заводу по производству легковых автомобилей задание создать максимально технологичную модель. Под нее в Млада-Болеславе строили новый завод, рассчитанный на увеличение выпуска пользующихся популярностью не только на родине, но и за рубежом малолитражек. Техническое

задание звучало так. Машина должна быть четырехдверной, расходовать в пределах 8 литров бензина на 100 километров пути, отличаться от предшественницы Octavia принципиально — отсутствием рамы. Автомобиль без рамы, с так называемым несущим кузовом, легче, а стало быть, экономичнее и проще в производстве. Радикально поменяли и компоновку. Двигатель «переехал» назад. Главное достоинство заднемоторной схемы — компактность. Двигатель, коробка передач, дифференциал, приводы колес, выхлопная система — все в одном месте. Никаких карданов и, стало быть, пол в салоне можно сделать максимально плоским. Топливный бак, правда, стоял спереди — в моторном отсеке для него просто не было места.

1. Тоненький руль, изящные подрулевые переключатели и растянутый по горизонтали спидометр сделаны в соответствии с модными веяниями начала 1960-х.

2. Мощные воздухозаборники не должны вводить вас в заблуждение: охлаждение мотора жидкостное.

3. У ŠKODA 1000 MB недаром четыре двери: на втором ряду довольно просторно.

4. Светлый и уютный салон — несомненная заслуга дизайнеров.



1. Расположенный впереди багажник освобожден от всего лишнего. Остались лишь моторчик стеклоочистителя и емкость для омывающей жидкости.

2. Запаска в отдельной нише — отличная идея: чтобы достать ее, не надо выгружать багаж, да и само колесо не пачкает поклажу.

3. «Двигатель в багажнике» можно было найти на немецких, итальянских, французских, чешских, русских и американских машинах.

4. Заправочная горловина, спрятанная под эмблемой, полностью отвечает появившейся годы спустя концепции «Просто гениально».

# 1000 MB

ПРИ ПОСТОЯННОЙ СКОРОСТИ 50 КМ/Ч АВТОМОБИЛЬ ПОТРЕБЛЯЛ ВСЕГО 4,8 Л БЕНЗИНА НА 100 КМ. ПРИМЕРНО КАК ПОПУЛЯРНЫЕ В ТО ВРЕМЯ МОТОЦИКЛЫ С КОЛЯСКОЙ.



## ŠKODA 1000 MB


Размеры, мм	4170 / 1620 / 1390
Двигатель	бензиновый рядный 4-цилиндровый с жидкостным охлаждением, нижним расположением распределительного вала и верхним расположением клапанов
Рабочий объем, куб. см	988
Мощность, л.с. при об./мин.	48 при 4750
Максимальная скорость, км/ч	125
Расход топлива, л/100 км	7–8
Привод	задний
Коробка передач	механическая 4-ступенчатая

Поначалу инженеры ŠKODA хотели применить двигатель воздушного охлаждения, как на немецком «Жуке» или советском «Запорожце». Такой мотор проще в изготовлении и ремонте, он легче, но шумнее и уязвимее в эксплуатации, поскольку склонен к перегреву. В результате был создан жидкостный двигатель довольно необычной конструкции: с алюминиевым блоком цилиндров и чугунной головкой. Чаще делали наоборот. При объеме 988 кубических сантиметров мотор развивал 42 л.с. Модель 1000 MB на момент появления считалась современной даже по меркам западного автомобилестроения. Четырехступенчатая коробка передач, полностью независимые подвески (характерная черта всех заднемоторных машин), просторный для скромных внешних габаритов салон и средний расход 7–8 литров на сотню.

Автомобиль имел и другое достоинство: простоту в обслуживании. Все основные требовавшие внимания узлы под капотом под рукой, при необходимости мотор несложно было изъять вместе с коробкой для детального осмотра «на свободе». Ремонт личного автомобиля в то время был популярной — не будем говорить, что вынужденной, — формой проведения досуга.

ŠKODA 1000 MB стоила 44 000 крон, примерно 30 среднемесячных зарплат, однако именно эта модель стала первой машиной в социалистической Чехословакии, покупка которой для простого человека перестала быть несбыточной мечтой. В 1966-м была проведена модернизация ŠKODA 1000 MB. Мощность мотора выросла с 42 до 48 лошадиных сил, а максимальная скорость — со 120 до 125 км/ч.

С 1967 года стала предлагаться версия 1100 MB с мотором объемом 1,1 л мощностью 52 л.с. и одним карбюратором — такая конструкция была проще в эксплуатации и ремонте.

В 1969-м серия 1000 / 1100 ушла в историю. 443 141 выпущенный экземпляр. Пришедшее следом семейство 100/110 принципиально отличалось только внешностью. Зачем что-то менять, если спрос и так был обеспечен на годы вперед? Внутри страны — уж точно. 

# В адрес Страны Советов

текст: **Сергей Канунников**, журнал «За рулём» | фото: из архива автора

ДО ПЕРВОЙ МИРОВОЙ ВОЙНЫ РОССИЯ БЫЛА ОДНИМ ИЗ ВАЖНЕЙШИХ РЫНКОВ ДЛЯ ЧЕШСКОЙ МАРКИ. А ВЕСЬ СОВЕТСКИЙ ПЕРИОД ЛЕГКОВЫЕ АВТОМОБИЛИ ŠKODA ВВОЗИЛИ В НАШУ СТРАНУ В ОЧЕНЬ НЕЗНАЧИТЕЛЬНЫХ КОЛИЧЕСТВАХ. НО ОСТАВИТЬ СВОЙ СЛЕД ОНИ УСПЕЛИ.

# В

Советском Союзе любили все импортное. Финские сапоги. Югославскую мебель. Польскую косметику. Только к иностранным автомобилям относились равнодушно, поскольку в продаже их не было. Даже «по блату», как говорили тогда, достать не получилось бы.

Ситуация, кстати, не совсем типичная для социалистического лагеря. В дружественных соцстранах — их тогда еще называли «странами народной демократии» — можно было купить «соседские» автомобили. Скажем, в Чехословакии — восточногерманский Trabant или наши «Жигули», в ГДР — румынскую Dacia или чешскую ŠKODA. И только у нас даже «идеологически близкие» автомобили приобрести было невозможно. Тем интересней, впрочем, было читать о них в советской автомобильной прессе, представленной, по сути, лишь журналом «За рулем», заполучить который в свои руки тоже было непросто.





«Аэрофлотовская» ŠKODA 1201 в Москве. Фото конца 1950-х. «В Ленинград 1 час» — реклама первого в СССР реактивного пассажирского самолета Ту-104.



## К ВЕЛИКОМУ СОЖАЛЕНИЮ, СЛЕДЫ АВТОМОБИЛЯ, ПОДГОТОВЛЕННОГО В МЛАДА-БОЛЕСЛАВЕ В ПОДАРОК СТАЛИНУ НА 70-ЛЕТИЕ, ПОТЕРЯЛИСЬ.

### ТРОФЕИ И ПОДАРКИ

К марке ŠKODA отношение в СССР было особое. Вроде бы свои, социалистические машины, а все-таки другие. Как звезды зарубежной эстрады, которых показывали в качестве телевизионных деликатесов. В Карела Готта, кажется, была влюблена добрая половина женского населения СССР. С одной стороны, он наш, почти советский, с другой — непривычно элегантный и раскованный.

Автомобили ŠKODA еще до Второй мировой продавали по всему миру, а с конца 1940-х на экспорт и вовсе уходила большая часть произведенных в Чехословакии машин. Но в заводских архивах головного завода в Млада-Болеславе, где фиксировались объемы ежегодного экспорта в разные страны, напротив аббревиатуры SSSR значатся жалкие цифры. В 1947-м, когда, к слову, Чехословакия еще не была социалистической, к нам ушли четыре автомобиля, а с 1947-го до 1955-го — еще семь. Меньше чем по одной машине в год. Кому в руки они попали? Вероятно, каким-то непростым людям. Впрочем, одного из них мы очень хорошо знаем.

В 1949 году бесчисленные подарки к 70-летию «вождя народов» готовили не только в СССР, но и в соцстранах. Подготовили их и три ведущих чехословацких автозавода: Tatra, Aero-Minor и, конечно, ŠKODA. В Млада-Болеславе построили элегантный светлый кабриолет на базе модели 1101 Tudor с 32-сильным мотором объемом 1,1 л. Сначала машину показали в Праге, а потом на выставке «Жизнь и деятельность И.В. Сталина» в Политехническом музее в Москве. Скорее всего, генералиссимус к автомобилю этому даже не подходил: ему прислали такое количество подарков, что он не смог бы разобрать их до конца жизни. Сталин вообще на такие штучки был не падок и собирательством вещей не увлекался: ему было гораздо интереснее управлять странами и континентами.

Кстати, судьба того кабриолета до сих пор неизвестна. Tatra со временем вернулась в заводской музей, Aero-Minor недавно нашли и отреставрировали в России, а ŠKODA исчезла: во всяком случае, сколько-нибудь достоверной информации о ее судьбе нет.

Но еще до того как в послевоенный СССР попал подарок вождю, пополнивший, вероятно, статистику официальных поставок, в стране появилось значи-

1. Именно этот кабриолет ŠKODA 1101 Tudor приготовили специально для «великого учителя народов».

2. Подарочная ŠKODA (на втором плане) на выставке подарков Сталину.

3. Отчет в журнале «За рулем» о выставке в Сокольниках. «Идея навстречу пожеланиям потребителей, конструкторы завода „ŠKODA“ создали на базе „Октавии“ еще одну модификацию — „ŠKODA Фелиция“, для любителей туризма и спорта».





2



3



4



5

4. Частная ŠKODA 440 в Москве. 1960-е годы.

5. Эта довоенная ŠKODA Popular в 1970-х не только участвовала в ретропарадах и ралли в Москве и Прибалтике, но и просто работала семейным автомобилем.

тельное число машин чешской марки, ввезенных в качестве трофеев, прежде всего из Австрии и Германии. Точную цифру, да и приблизительную тоже, никто сегодня не назовет. В основном это были автомобили модели Popular, самые массовые ŠKODA в предвоенные годы. Самое интересное, что еще во второй половине 1970-х эти машины встречались на московских улицах, в основном как семейный транспорт для повседневных нужд, реже — в качестве нежно оберегаемых ретроэкспонатов. Некоторые образцы и сегодня всплывают в разных уголках бывшего СССР, нередко — с оригинальными агрегатами и неплохо сохранившимися деревянными элементами в силовой структуре кузова.

### ОБРАЗЦЫ ДЛЯ СРАВНЕНИЯ

В 1950–1970-х годах новые автомобили из Млада-Болеслава в СССР по-прежнему были большой редкостью. Однако профильные специалисты зорко следили за достижениями чехословацкого автопрома: а ну как маленькая Чехословакия обогнала в чем-то бескрайний Советский Союз?

В 1956 году новый «Москвич-402» показательно сравнивали с образцами иностранного производства (слово «иномарка» появилось много позже). В качестве одного из образцов для сравнения взяли ŠKODA 440, которая за год до того сменила на конвейере модель 1102. В докладе государственной комиссии, который лег в основу статьи в журнале «Автомобильный транспорт», указывалось, что по некоторым параметрам зарубежный автомобиль заметно превосходил отечественный. Например, по энерговооруженности: на 100 кг массы «Москвича» приходилось 2,74 л.с., на 100 кг массы 440-й модели — 3,2 л.с. И литровая мощность мотора, которая свидетельствовала о совершенстве конструкции, у ŠKODA была выше: 36,5 л.с. на литр чехословацкого рабочего объема против 28,7 л.с. на литр советского. Впрочем, кондовость отечественных моторов могла объясняться не только технологическим или инженерным отставанием: чем проще двигатель, тем надежнее он работает в тяжелых условиях, менее требователен к топливу и проще чинится «на коленке», и данное обстоятельство нельзя сбрасывать со счетов.

Пресса, особенно журнал «За рулем», щедро описывала новинки завода ŠKODA: ничего, что у нас



Сергей Канунников

1



3



2



4

нельзя купить, важнее другое — страна выбрала правильный путь развития, и вот результат — производит очень приличные автомобили. В 1960 году в Москву на национальную выставку ЧСР (тогда писали именно так, ЧССР — позже) привезли самую элегантную и престижную модель — ŠKODA Felicia, родстер на базе «Октавии», для которого к складному мягкому верху можно было отдельно заказать съемную жесткую крышу, то есть сделать совсем «по-буржуински». Иозеф Котганек и Иржи Штудент — авторы публикации, представленные как «работники Министерства общего машиностроения ЧСР», отважно назвали автомобиль «одним из лучших спортивных кабриолетов в мире». Немного, конечно, погорячились, но для СССР автомобиль с таким элегантным кузовом и двухкарбюраторным двигателем мощностью 50 л.с. действительно представлялся настоящим спорткаром; впрочем, и этого слова в лексиконе отечественных автолюбителей еще не было.

ŠKODA Felicia на советских улицах видеть не приходилось, а вот модель Octavia в СССР встречалась. Кому предназначались те машины, никто точно не знал, и молва приписала их участницам танцевального ансамбля «Березка». Уж подарили им или дали право

купить, история умалчивала, но те, кто жил в Союзе, прекрасно помнят: получить право купить что-то хорошее — уже подарок. Правда, выходила нестыковка: по заводской статистике в 1956–1959 годы в СССР было отправлено лишь десять автомобилей, а барышень в ансамбле выступало куда больше. Как выбирали лучших? Никто не знал, как и то, была ли в действительности связь между «Березкой» и ŠKODA.

## ПОДАРОЧНЫЕ И НАГРАДНЫЕ

Автомобили из Чехословакии в СССР любили заочно, потому что предполагали: в стране, где выпускают такие классные мотоциклы, как Jawa и ČZ, не могут делать плохих машин. Да и чешское внешнеторговое объединение Motokov, аналог нашего «Автоэкспорта», рассчитывало, что рано или поздно машины ŠKODA попадут на крупнейший по своим размерам в Европе рынок (это случилось после того, как рухнул Союз, но Motokov тут ни при чем) и всячески продвигало продукцию из Млада-Болеслава на территории одной шестой части суши. Неслучайно,

1. ŠKODA 100-й серии в Москве в середине 1970-х. Правда, этот автомобиль не местный, а гость из ЧССР. Надпись на заднем плане призывает превратить столицу в образцовый коммунистический город.

2. Довольно популярный некогда в СССР журнал «Мотор-ревью» использовал любой способ для продвижения марки ŠKODA в СССР.

ЯРКОЕ КУПЕ ŠKODA 110R ЦЕЛЫЙ ГОД НАХОДИЛОСЬ  
В РАСПОРЯЖЕНИИ ЖУРНАЛА «ЗА РУЛЁМ».  
ТАК БЫЛ НАПИСАН **ПЕРВЫЙ СОВЕТСКИЙ ТЕСТ-ДРАЙВ.**



5

представляя в 1964 году в чешском журнале «Моторревю», а затем в нашем «За рулем» первую в истории компании серийную заднемоторную модель ŠKODA 1000 MB, специалисты подчеркивали, что автомобили проходили испытания в Советском Союзе при температурах от -30 градусов в Московской области до +45 в Азербайджане.

Для рекламы — извините, более подходящего слова «промоушн» тогда не употребляли — своих машин чехи использовали разные способы. В 1964 году завод в Млада-Болеславе, где только что прошла серьезная реконструкция, посетил «дорогой Леонид Ильич Брежнев», пока еще не генеральный, а просто секретарь ЦК КПСС. Важному гостю подарили новейшую ŠKODA 1000 MB. Вряд ли Леонид Ильич ездил на этой машине. Но, возможно, именно этот автомобиль Рой Медведев — источник в данном случае единственный, но очень авторитетный — вспомнил как подарок на свадьбу Галины Брежневой, дочери руководителя страны, и Юрия Чурбанова, ее третьего мужа. Правда, никаких данных, подтверждающих, что «молодые» пользовались подаренной им чешской малолитражкой, найти не удается.

Слава Брежнева как знатока и любителя хороших автомобилей привлекла и другой подарок: в начале 1970-х в его адрес из Чехословакии прислали новейшее купе ŠKODA 110R. Однако чешские историки утверждают, что голубой автомобиль генсека не сильно заинтересовал и вскоре вернулся в Млада-Болеслав. Кстати, почти такой же автомобиль год жил в редакции «За рулем». ŠKODA на небалованных советских журналистов, большая часть которых машин в личной собственности не имела, произвела хорошее впечатление, а на улицах Москвы и провинциальных городов собирала толпы любопытных.

Вот как характеризовали машину советские «акулы пера»: «Внешность „Шкоды-110R“ обращает на себя внимание... Стремительный контур, очень большая площадь остекления — вид действительно спортивный... Круглые циферблаты стрелочных приборов и цветные контрольные лампочки, выставленные в ряд тумблеры и выключатели напоминают кабину самолета». Эксперты «За рулем» удивлялись «короткому» рулю — от упора до упора нужно всего лишь три оборота — и, соответственно, «близкой связи с дорогой». Понравился и неплохой, даже по сравнению с эталонными «Жигулями», разгон ŠKODA с места. По замерам

3. Чемпион по мотогонкам на льду Кадыров в подаренной ему ŠKODA 100L.

4. Частная ŠKODA Octavia. Литва, конец 1970-х.

5. Эта ŠKODA 110R год служила в редакции «За рулем». Примерно такую же дарил Брежневу.



## НОВЫЕ АВТОМОБИЛИ ŠKODA В СССР НЕ ПРОДАВАЛИ ЧАСТНИКАМ: В ЛУЧШЕМ СЛУЧАЕ ОНИ МОГЛИ РАССЧИТЫВАТЬ НА ПРИОБРЕТЕНИЕ СПИСАННОЙ МАШИНЫ.

сотрудников «За рулем» 100 км/ч автомобиль набрал за 19 с. Звучит смешно? Для автомобиля той поры с мотором объемом 1,1 л действительно неплохо. Наконец, журналисты отметили невысокий по меркам тех лет расход топлива: зимой — 8,5–9, летом — 7,5–8 литров на 100 км пути. Однако для читателя данные наблюдения носили скорее умозрительный характер: купить машину ему никто не предлагал. Кстати, и в Чехословакии приобрести автомобиль в личное пользование было совсем не просто: все те же, знакомые нашим потребителям, очереди, открытки, долгие ожидания...

ŠKODA 100L, то есть седан «сотой» серии, ближайший родственник 110R, достался в виде подарка Габрахману Кадырову, легендарному спортсмену из Уфы, шестикратному чемпиону мира по мотогонкам на льду, популярному в то время виду спорта. Почему ему досталась машина чешской марки? Очень просто: Кадыров выступал на мотоциклах Jawa — чехи выпускали технику для спидвея на мировом уровне, что, собственно, и доказывали победы советского спортсмена. Правда, жил ярко-оранжевый седан ŠKODA 100 у чемпиона недолго: автомобиль попал в аварию, после которой Кадыров продал его, и следы машины затерялись.

Легковые автомобили ŠKODA вместе с иными достижениями чехословацкой промышленности регулярно появлялись на бесчисленных выставках, проводимых в СССР.

В 1976 году Motokov привез в московские Сокольники не только серийные модели, но даже ŠKODA 736 Buggy в гражданском, а не чисто спортивном исполнении, и настоящую спортивную ŠKODA 130 RS — грозу наших гонщиков, участвовавших в первенстве на Кубок Дружбы социалистических стран.

Возможность купить новую ŠKODA в России появилась только через полтора десятилетия, в начале 1990-х. На этом можно бы и закончить, если бы не еще одна интересная страница истории марки ŠKODA в СССР.

### РАБОЧИЙ КЛАСС

И все же новые автомобили ŠKODA в СССР завозили. Причем не десятками и даже не сотнями, а тысячами. Правда, частникам их, опять же, не продавали, и шли они не из Млада-Болеслава, а с филиального за-

1. Кому-то все-таки досталась в частную собственность ŠKODA 1201 STW (так, station wagon, чехи именовали универсалы). Интересная конструктивная особенность универсалов: две двери по правому борту и одна — по левому.

2. Спортивная ŠKODA 130R — один из лучших гоночных автомобилей своего времени, отметившийся и в кольце, и в ралли.



вода в городе Врхлаби, где делали грузовые фургоны, пикапы и автомобили медицинской службы.

В 1950-х в СССР остро не хватало компактных фургонов и санитарных машин. Первые делал лишь МЗМА (будущий АЗЛК) да малыми тиражами авторемонтные заводы, кроившие легкие грузовики из стареньких «Побед». Выпуск фургонов на базе «Волги» ГАЗ-22 вот-вот должен был начать ГАЗ, но так и не начал. А в списке советских санитарок помимо малотиражных ГАЗ-12 ЗИМ и ЗИС-110 были кареты скорой помощи на базе грузового ГАЗ-51. Единственный серийный универсал «Москвич-423» для носилок и персонала, сопровождающего больного, был слишком мал. Короче, закупать автомобили за границей вынудили обстоятельства.

В 1957 году в СССР начали поступать фургоны и санитарки ŠKODA 1201, выпускаемые во Врхлаби на базе седана 1200 — с четырехцилиндровым мотором объемом 1,2 л мощностью 47 л.с. С 1961 года их сменили машины ŠKODA 1202 с обновленным передком в стиле модели Octavia. Судя по доступной статистике, в начале 1960-х СССР получал до 3000 автомобилей в год. Потом, с появлением санитарных «Волг», поставки стали уменьшаться. Но шли они примерно десять лет.

Шоферы, поработавшие на чехословацких машинах — а трудились они по всему Союзу, — отзывались об автомобилях хорошо. Правда, как у нас водится, никто не позаботился не только об организации сервиса, но даже о поставках запасных частей — выкручивались как могли. Даже моторы от «Побед» ставили, когда починить родной двигатель не было возможности. Однако многие машины проработали до списания почти в таком виде, в каком пришли с завода. А потом, когда их служба на благо государства заканчивалась, начиналась вторая жизнь — в частных руках. Право выкупить списанные из государственных автопарков автомобили получали, как правило, их работники, в основном сами же водители. В заботливых руках специалистов ŠKODA 1201 и 1202 жили еще десятилетиями. И сегодня в разных концах бывшего СССР всплывают те фургоны и бывшие санитарки, переделанные умельцами для семейных нужд. Состояние их, правда, как правило, не очень, но известно, что некоторые машины готовят к реставрации. Так что у нас есть все шансы еще увидеть старые «советские „Шкоды“» на улицах наших городов. По праздникам, конечно.

3. В 1970-х очень модны стали гражданские багги. ŠKODA тоже сделала такой автомобиль и показала его в 1976 году на выставке в Москве. До серии машина, правда, не дошла.

4. Медицинская ŠKODA 1202 в Литве. 1960-е годы.

5. Грузопассажирская версия ŠKODA 1201 «Моресторантреста».

6. Бывшая санитарка (матовое травление на стеклах) модели 1202 в частных руках. 1970-е годы.



# ŠKODA YETI ADVENTURE. ЖИЗНЬ В ФОРМАТЕ 4x4



**Выгода при покупке — 125 000 рублей!**

Теперь при выборе маршрута вам больше не нужно считаться с тем, что впереди непроходимая дорога или густой лес. Об этих незначительных обстоятельствах позаботится **ŠKODA Yeti** серии **Adventure**<sup>1</sup>. Приобретая автомобиль с пакетом Adventure, вы получаете в своё распоряжение двухзонный климат-контроль, специальную обивку сидений Adventure, противотуманные фары с функцией освещения поворотов Corner<sup>2</sup> и выгоду 125 000 рублей. Станьте обладателем автомобиля, который превращает любые препятствия в увлекательные возможности!

**Начните жизнь в формате 4x4 с тест-драйва в салонах официальных дилеров ŠKODA!**



Многофункциональное кожаное рулевое колесо



Мультимедийные системы нового поколения



6 подушек безопасности



Двухзонный климат-контроль



Система полного привода и режим Off-road<sup>3</sup>

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

<sup>1</sup> Эдвенче. <sup>2</sup> Корнер. <sup>3</sup> Офф-роад.

Выгода 125 000 рублей распространяется на автомобили ŠKODA Yeti Эдвенче 4x4 в комплектации Амбишн с двигателем 1,8 TSI. Предложение ограничено. Подробная информация – в салонах официальных дилеров ŠKODA.

# Тенденции

ТЕХНИКА РЕШЕНИЯ ПРАКТИКА

**Дилерские университеты. Кого и как готовят в московской академии ŠKODA. 62**



КОМПЕТЕНТНОЕ МНЕНИЕ  
ТЕХНИЧЕСКИЕ СПЕЦИАЛИСТЫ МАРКИ  
ОТВЕЧАЮТ НА ВОПРОСЫ ЧИТАТЕЛЕЙ. 70

# Автомобильная академия

текст: Пётр Тюрин | фото: Тимофей Шерстеников

ЧТО ВЫ РАССЧИТЫВАЕТЕ НАЙТИ У ДИЛЕРА ŠKODA? КРАСИВЫЙ ШОУ-РУМ С НОВЫМИ МОДЕЛЯМИ АВТОМОБИЛЕЙ? ДА. СЕРВИСНУЮ ЗОНУ, ОСНАЩЁННУЮ СОВРЕМЕННЫМ ОБОРУДОВАНИЕМ? И ОНА ДОЛЖНА БЫТЬ. ОДНАКО УДОВОЛЬСТВИЕ ОТ ПОСЕЩЕНИЯ ДИЛЕРСКОГО ЦЕНТРА ВЫ ПОЛУЧИТЕ ТОЛЬКО ПРИ СОБЛЮДЕНИИ ЕЩЁ ОДНОГО УСЛОВИЯ: ЕСЛИ ВСТРЕТИТЕ ПРОФЕССИОНАЛОВ СВОЕГО ДЕЛА — ПРОДАВЦОВ, КОНСУЛЬТАНТОВ, МЕХАНИКОВ. ИХ ГОТОВЯТ В АКАДЕМИИ ŠKODA В МОСКВЕ.





Н

и для кого не секрет, что дилерские предприятия любой автомобильной марки, включая ŠKODA, — самостоятельные юридические лица. Производитель выдвигает определенные требования для своих потенциальных партнеров и смотрит, кто из претендентов на звание официального дилера наиболее полно им соответствует.

Чем серьезнее марка относится к своей репутации, чем она успешнее, тем строже требования к дилерам. Расписано огромное количество параметров: от стандартов уличных вывесок и размеров помещений до материалов покрытия полов и списка диагностического оборудования. Но не менее важны и люди, которые будут управлять этим хозяйством. Плохо, если вас встретит продавец-консультант, который не знает, что значит аббревиатура XDS, или не сможет внятно объяснить, чем хороши современные турбированные моторы. И не лучше, когда за дело берется неподготовленный механик, постигающий профессию методом проб и ошибок.

По стандартам концерна Volkswagen и входящих в него марок, представленных на российском рынке, весь персонал дилерских центров должен регулярно проходить подготовку и переподготовку на базе учебного центра в Москве.

Учебный центр компании «ФОЛЬКСВАГЕН Груп Рус», который чаще зовут на немецкий манер академией, — самое крупное заведение подобного рода в нашей стране.

## ИГРЫ, В КОТОРЫЕ ИГРАЮТ ЛЮДИ

«А теперь, Кирилл, давайте пройдем к вашему автомобилю и осмотрим его... Обратите внимание, у вас не хватает колпачка на правом переднем колесе, царапина на заднем бампере. Нажмите, пожалуйста, на педаль тормоза. Не работает лампа левого стоп-сигнала. Могу я попросить вас открыть капот? Так, отсутствует крышка фары. Мы посмотрим; если она не найдется — не исключено, что крышка упала на лист защиты кате-

ра — проверим ее наличие на складе... Вы сами сняли крышку? Хорошо, понял... Подытожим: мы делаем ТО с заменой масла, фильтра масляного и фильтра салонного; проверяем, по какой причине не работает стоп-сигнал, если это лампочка перегорела, заменим ее, если что-то более сложное, рассчитаем стоимость работ и согласуем ее с вами. Колпачок на колесо новый поставим? Записал. Есть какие-то дополнительные пожелания по работам? Надо что-то посмотреть?»

Мы находимся на ответственном мероприятии: сертификации мастеров-консультантов. Человек в комбинезоне, осматривающий автомобиль перед тем, как «принять его в сервис», — действующий сотрудник одного из региональных дилерских предприятий. А Кирилл, изображающий клиента, никакой не Кирилл, а тренер учебного центра Вячеслав Малахов. Это он для поддержания игры делает вид, что не сильно разбирается в устройстве автомобиля, а на самом деле прекрасно знает матчасть и фиксирует каждый шаг мастера-консультанта в экзаменационном листе. За тем, чтобы процесс оценки был беспристрастным, наблюдают еще двое сотрудников академии. Итого — целая экзаменационная комиссия.

«Интерактивная приемка», описанная выше, — один из трех «игровых» этапов сертификации мастеров-консультантов. Сначала «разыгрывается» телефонный звонок дилеру. Потом клиент «приезжает», чтобы сдать машину на сервис (собственно, «приемка»), а в заключение он «возвращается», чтобы получить автомобиль обратно.

После того как «отыгрывают» все участники сертификации, следует небольшой перерыв, а за ним — «разбор полетов». Сегодня попался сильный состав: сертификаты получают все претенденты. Такое случается не всегда. Но к каждому есть небольшие замечания. Один, к примеру, записывая клиента на сервис по поводу того, что автомобиль при движении тянет в сторону, уточнил пробег, но не выяснил, когда куплена машина. Что с того? А то, что по пробегу, названному экзаменатором, 11 500 км, до первого ТО есть запас. А времени — ав-

томобиль находится в эксплуатации чуть больше года — нет. Конечно, когда клиент подъехал, выяснилось, что пришла пора провести техническое обслуживание, но лучше было сориентировать человека заранее, чтобы он рассчитал время.

Другой мастер не заметил, что сзади не хватает коврика под ногами. А если бы клиент, получая автомобиль, сказал, что коврик пропал на сервисе, как выкручиваться из ситуации? Сказать, что так и было, а он скажет, что так не было? Конфликтная ситуация на ровном месте.

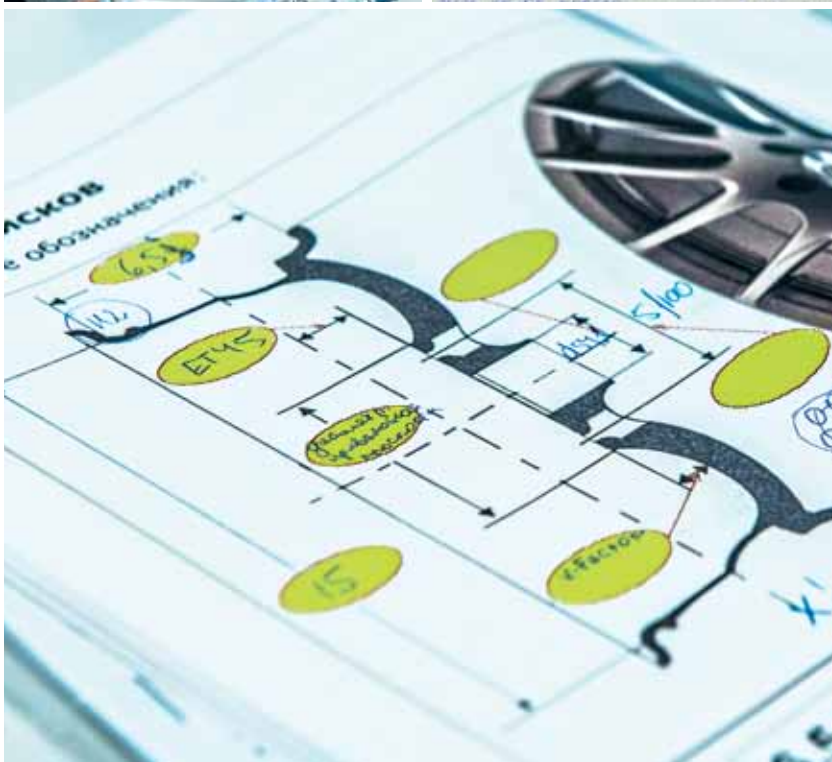
Третий испытуемый все сделал почти безукоризненно, но и ему есть над чем поработать. Над чистотой речи: «Вы себя запишите на диктофон и послушайте. Каждое второе предложение вы произносите „соответственно“, каждое третье — „в принципе“. От слов-паразитов надо избавляться».

И вот такое дополнительное замечание. «Вы видели, что ремень безопасности на водительском кресле перекинут через спинку и вставлен в замок? Ясно, для чего это сделано. Клиент не любит пристегиваться, но не хочет слушать сигнализацию, требующую воспользоваться ремнем. Вот он и «обманул» систему. Ваша задача — без нравоучений объяснить человеку, что при аварии он может получить очень внушительный удар от подушки безопасности, пиротехнический заряд которой рассчитан на то, что водитель пристегнут и его передвижение вперед ограничено ремнем. Возможно, клиент не изменит свое поведение, но заботу оценит. Как ŠKODA называет такой вот человеческий подход к делу? Правильно, Human Touch».

Когда обладатели сертификатов уйдут, тренер Борис Рожнов даст нам дополнительные пояснения: «Все участники держались молодцом, у всех есть хорошая база для дальнейшего развития. Но совершенствоваться в процессе коммуникации с клиентом можно и нужно постоянно. Вы помните, в разговоре с мастером-консультантом клиент сказал, что снял заднюю крышку с фары сам. Мастера ответ удовлетворил: дело хозяйское. А надо было узнать, зачем он это сделал. Ответ может быть неожиданным: например, друзья ему сказали, что

УЧЕБНЫЙ ЦЕНТР  
«ФОЛЬКСВАГЕН  
ГРУП РУС» — САМОЕ  
БОЛЬШОЕ ЗАВЕДЕНИЕ  
ПОДОБНОГО ПРОФИЛЯ  
В РОССИИ. В ПРОШЛОМ  
ГОДУ ЗДЕСЬ ПРОШЛИ  
ОБУЧЕНИЕ ОКОЛО  
10 ТЫСЯЧ СОТРУДНИКОВ  
ДИЛЕРСКИХ ЦЕНТРОВ  
РАЗНЫХ МАРОК  
КОНЦЕРНА.





ЭКЗАМЕНАЦИОННЫЙ ВОПРОС: «ДО КАКОГО ГОДА АВТОМОБИЛИ ИЗ МЛАДА-БОЛЕСЛАВА ВЫПУСКАЛИСЬ С ЛОГОТИПОМ LAURIN & KLEMENT?». ПРАВИЛЬНЫЙ ОТВЕТ: «ДО 1929-ГО». ДАЛЬШЕ ОНИ НАЗЫВАЛИСЬ ИСКЛЮЧИТЕЛЬНО ŠKODA.

так можно предотвратить возможное запотевание фар. И тогда мастер объяснит, что совет этот вредный и ни к чему хорошему не приведет. Задача персонала отдела сервиса — построить долгосрочные отношения с покупателями автомобилей. Представим ситуацию. Звонит человек дилеру и говорит: «Я на рынке, хочу купить новые диски, подскажите мне типоразмер, у меня такая-то машина». Один сотрудник ответит: «Раз вы у них покупаете, пусть они вас и проконсультируют, лучше бы приехали к нам и купили оригинальные диски». Другой сотрудник поймет, что подобным ответом ничего кроме раздражения не вызовет, и скажет: «Вам нужно такие-то диски, обратите внимание на отверстия под болты, если конусность не совпадает, колесо будет недостаточно надежно закреплено, а еще имейте в виду следующее...» Клиент как минимум отметит проявленное внимание, а как максимум — откажется от сомнительной покупки в пользу оригинальных аксессуаров.

## ЗНАНИЕ — СИЛА

Сертификация — заключительный этап в подготовке сотрудников дилерских центров. И описанный процесс — только часть выпускных испытаний. Еще, например, есть компьютерные тесты, в ходе которых проверяют «знание матчасти»: например, какой тип масла рекомендован для двигателя 1.8 TSI последнего поколения?

Участники тренингов в Академии ŠKODA — действующие сотрудники дилерских центров марки со всей России. Получение сертификата для них — путь к успешному развитию карьеры. Занятия касаются широкого круга вопросов, в том числе и истории марки, но в основе своей направлены на совершенствование повседневных навыков. Продавцов, или, правильнее сказать, менеджеров по продажам учат не только тому, чем отличается непосредственный впрыск от комбинированного и какими еще техническими уловками достигается существенное снижение расхода топлива на новейших моторах, применяемых

ŠKODA, но и навыкам общения с людьми. Элементарный вопрос: как правильно подойти к клиенту, рассматривающему автомобиль в шоу-руме? Правильный ответ: так, чтобы ваше внезапное появление не застало его врасплох; постарайтесь появиться в поле его зрения пораньше, то есть точно не со спины. Менеджеров по продажам учат не только говорить — чисто, правильно, аргументированно, — но и слушать. Выявить потребности клиента — значит найти путь к пониманию, что именно ему нужно. Подобрать человеку правильный автомобиль — значит построить долгосрочные отношения. Он и сам через несколько лет вернется за новой машиной, а сначала друзьям посоветует обратиться. У потенциального покупателя отличная от вашей точка зрения? Плохой менеджер по продажам скажет «вы не правы» и начнет заученно рассказывать содержимое рекламной брошюры. Хороший — выяснит, на чем базируется мнение собеседника, и предложит посмотреть на ситуацию с другой точки зрения. Условно. Покупатель говорит: «Автомобиль такой-то марки стоит столько же, а мотор у него мощнее». Самым глупым будет сказать: «Ну идите и купите эту машину, чего к нам пришли?». Вариант получше: «Как можно сравнить эти автомобили? У нас и качество отделки лучше, и бренд серьезнее, и опций больше». А грамотный менеджер может произнести следующее: «Да, мощность двигателя — важный показатель, и покупатели прежде всего ориентируются на него. Теперь же обратим внимание на другую характеристику, которую нередко упускают из вида: величину крутящего момента. Благодаря использованию турбины и применению системы комбинированного впрыска характеристика крутящего момента у нашего двигателя выглядит привлекательнее, могу продемонстрировать на графике. Теперь обратимся к цифрам, которые на практике важнее максимальной мощности: разгону до 100 км/ч и расходу топлива. По обоим позициям ŠKODA выигрывает. С нашим автомобилем вы будете комфортнее чувствовать себя при совершении маневров и меньше тратить денег на топливо».

Убедительно? Да. И все сказанное правда. Ее тоже нужно уметь донести.

## С ЧУВСТВОМ ГЛУБОКОГО УДОВЛЕТВОРЕНИЯ

Дилерский центр — большой организм. В нем нет винтиков и гаечек, а есть живые люди. И от того, как ладят между собой начальники и подчиненные, тоже многое зависит. Руководителей подразделений дилерских предприятий тоже многому учат, в том числе управлению персоналом. Со стороны может показаться: чего проще — есть власть, командуй. Но бизнес-тренеры академии на примере конкретных ситуаций, разыгрываемых в классах, показывают: если начальник не умеет слушать подчиненных, не в состоянии дать оценку, насколько тот или иной сотрудник готов к выполнению задания, не «чувствует» собеседника и не хочет понять мотивы поведения, эффективной работы не будет. Какое вам, посетителю дилерского центра, дело до взаимоотношений внутри коллектива? Да прямое. В одном месте все решается через начальника и его крик, в другом каждый знает, что ему делать, и понимает взаимосвязь между довольным клиентом и уровнем своей зарплаты. Хотя уровень дохода решает не все, и этому тоже учат, рассказывая об управлении персоналом.

Современный автомобиль, скажем до банальности, сложнее техническое устройство. А ошибки, допускаемые при его обслуживании, могут быть элементарными — просто по незнанию. Мы даже не будем говорить о том, что «гаражные сервисы» лишены специнструмента, не имеют диагностических компьютеров с полным доступом к электронным блокам управления и не могут «залить» вам последнее обновление программного обеспечения, если такую замену рекомендует производитель.

Даже в шиномонтажном деле полно хитростей. Скажем, механик видит на боковине новой покрышки красную точку или красный треугольник. Так на некоторых шинах отмечают самое прочное место: скорее всего, в этом месте плотнее всего переплетены нити каркаса. «И что делать с этой информацией?», — спрашивает тренер Александр



Учебный центр «Фольксваген Груп Рус», в котором проходят подготовку сотрудники дилерских центров разных марок концерна, открылся в 2007 году и сегодня является крупнейшим заведением подобного рода в России. Руководит центром **Галина Пак**, собеседник ŠKODA Magazine.

#### Кто разрабатывает программы обучения для вашего центра?

Курс ŠKODA разработан в Чехии, а в России адаптирован под конкретные условия. Понятно, что нет необходимости изучать устройство моторов, которые не поставляются на наш рынок, или штудировать законодательство Европейского союза; лучше изучить российский закон «О защите прав потребителей». Финальная программа одобрена штаб-квартирой компании, а наши тренеры сертифицированы ŠKODA AUTO.

#### Кого вы обучаете?

Сотрудников дилерских центров разных специальностей и уровней, от механиков сервиса до руководителей отделов — им, в частности, преподают управление персоналом, финансы и маркетинг.

#### Как устроена система сертификации?

В конце периода обучения участник сдает экзамены, то есть проходит довольно сложный комплекс испытаний, включающий как теоретические, так и практические задания. С первого раза сдать далеко не все. Автоматом мы дипломов никому не выдаем. Но и получение сертификата — первый шаг. Совершенствоваться необходимо постоянно: автомобильный мир очень быстро меняется. Со многими участниками мы встречаемся по нескольку раз; приятно видеть, как наши ученики продвигаются по служебной лестнице.

## УЧАСТНИКИ ТРЕНИНГОВ, КАК ПРАВИЛО, ЗАНИМАЮТСЯ НА СОВЕСТЬ. ДЛЯ НИХ ОЧЕВИДНО: ОТ ТОГО, НАСКОЛЬКО УСПЕШНО ОНИ УСВОЯТ МАТЕРИАЛ, ЗАВИСИТ ИХ ЗАРПЛАТА И ПРОДВИЖЕНИЕ ПО СЛУЖБЕ. МОТИВАЦИЯ НАЛИЦО.

Молчанов и ждет ответов аудитории. Не дождавшись правильного, рисует схему. Дорога, по ней катится колесо. Когда красная точка окажется внизу, шина едва заметно подскочит — именно за счет разницы в жесткости. Как мы можем компенсировать это? Например, ниппелем. На вращающемся колесе на него действует центробежная сила, и в нижней точке он стремится прижать колесо к дороге. Следовательно, при монтаже красную точку и ниппель желательнее совместить: силы будут уравновешивать друг друга.

Еще одна история, о которой тоже не все знают. Автомобили ŠKODA известны своей хорошей управляемостью: почитайте тест-драйвы в газетах и журналах — так прямо и пишут: «машина отлично слушается руля», «прекрасно ведет себя на горных серпантинах» и тому подобные вещи. Это заслуга и жесткого кузова, и многочисленных испытаний по доводке подвески. В частности, чтобы автомобиль лучше слушался поворачиваемых передних колес, задние должны стоять «домиком» — на глаз это легкое отклонение от вертикали сложно заметить, но аппаратура его фиксирует. Это приводит к тому, что шины изнашиваются не совсем равномерно — появляется

легкая конусообразность. Совершенно не критичная, если не знать об этой особенности и отмечать при шиномонтажных работах, где какая покрышка стояла. А если нет? Можно собрать колеса так, что на передней оси окажутся шины, у которых более изношенные половины протектора смотрят не в разные стороны, а в одну. Автомобиль закономерно будет тащить вправо или влево. Водитель гадает, в чем дело? Сход-развал нарушен? Подвеска повреждена? И уже готовит деньги на ремонт. А надо всего лишь перемонтировать шины в соответствии с особенностями их износа.

Знание — сила. А еще знания — это удовлетворение от работы. Менеджер по продажам, освоивший тонкости мастерства, открывает для себя, что к покупателям нужно проявлять искренний интерес, который не ограничивается дежурной фразой «чем могу помочь?»; механик, только прочитав жалобу автовладельца, уже предполагает, в чем может быть проблема — он знает техническую часть и умеет связывать явления. А клиент в итоге уходит довольный, потому что встретил профессионалов своего дела, которые выполнили работу на высшем уровне.



## 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.

### На моей машине в дождь начинают сильно запотевать стекла. Как с этим бороться?

Это естественный процесс, связанный с повышением влажности воздуха. Но с ним можно успешно бороться. В первую очередь стоит включить кондиционер, даже если в этот момент в салон поступает тёплый воздух от «печки». Не будем вдаваться в детали, скажем лишь, что проходя через радиатор — испаритель кондиционера, поток осушается. Кроме того, нужно следить за состоянием салонного фильтра — загрязнённый элемент также способствует запотеванию стекол (он не пропускает нужное количество свежего воздуха). Поэтому не стоит экономить на замене фильтра: меняйте его, как и предписано, каждые 15 000 км. Так вы позаботитесь не только о стеклах, но и о своем здоровье: к сожалению, на наших дорогах пыли несколько больше, чем в Европе. Очень полезна в описанном случае такая опция, как электрический обогрев ветрового стекла: толк от него не только зимой.

### Слышал такую рекомендацию: если автомобиль много времени проводит в пробках, время от времени нужно раскручивать мотор до максимальных оборотов, чтобы очистить его от отложений. Это правда? Не будет ли вреда двигателю?

В общем, правда. Если двигатель много работает на холостом ходу, на низких оборотах, да к тому же на бензине не самого высокого качества, то в камерах сгорания и, естественно, на свечах зажигания образуется налет сажи (частиц несгоревшего топлива), способный привести к перебоям в работе. Движение с повышенными оборотами (именно движение, то есть работа под нагрузкой) способствует самоочищению камер сго-

рания: за счет повышения температуры налет просто сгорает. Так что время от времени стоит «злоупотреблять» высокими оборотами за счет использования более низких передач, чем обычно. Автоматическую коробку для этого надо переключить в ручной режим.

### Правда ли, что официальные дилеры не ремонтируют поврежденные кузовные детали, а целиком их меняют?

Все зависит от того, насколько сильно повреждена деталь. Если она только слегка деформирована (нет разрывов металла, образования складок), то технологии кузовного ремонта ŠKODA допускают восстановление — само собой, если стоимость работ не превышает затрат на покупку нового кузовного элемента.

### Когда я в жару включаю кондиционер на максимальную мощность, сразу же начинает работать вентилятор двигателя, хотя последний еще даже не прогрелся. Это нормально? Или мне надо обратиться в сервис?


Когда вы в жару при включенном кондиционере доводите до предела обороты вентилятора, который нагнетает воздух в климатической системе, обслуживающей салон, бортовая электроника получает экстренный сигнал: возрастает нагрузка на всю систему, требуется дополнительный воздухообмен. Поэтому независимо от рабочей температуры мотора включаются в работу вентиляторы под капотом (для большей эффективности их установлено два). Так что поводов для беспокойства нет.

### Правда ли, что на автомобилях ŠKODA регулируется сход-развал не только на передней, но и на задней оси? Если да, то зачем? И вообще с какой периодич-

### ностью надо это делать? Есть ли официальные рекомендации на этот счет?

На автомобилях ŠKODA применяется задняя подвеска двух типов. На моделях Rapid, Fabia, Roomster, на более доступных версиях новой Octavia стоит торсионная балка, она не требует дополнительных операций при обслуживании. Многорычажная подвеска (многорычажка) обеспечивает лучшую управляемость, чем торсионная балка (впрочем, не каждый это заметит), однако к ней надо проявлять больше внимания. Многорычажка подразумевает регулировку углов установки колес, так называемый сход-развал. Если углы нарушены, происходит ускоренный износ шин, да и автомобиль за дорогу держится уже не так уверенно: страдают управляемость и устойчивость. Многорычажной подвеской оснащены наиболее мощные версии новой Octavia (и все Octavia предыдущего поколения), Yeti и Superb (в трех поколениях, включая новейшее). Впрочем, частых регулировок многорычажная задняя подвеска не требует. ŠKODA советует впервые проверить углы установки колес на новом автомобиле после пробега 1000–2000 км, когда все детали займут нужное положение, после чего «сход-развал» рекомендуется лишь контролировать раз в 30 000 км пробега. Исключение — неаккуратная езда. Ведь от жестких ударов, контактов с бордюрами и других подобных неприятностей регулировки могут нарушиться. Отметим, что во время планового обслуживания заставлять вас делать проверку углов установки колес никто не будет. Эта операция выполняется по желанию владельца. Но все же экономия на ней выйдет боком: комплект новых шин вам обойдется дороже. А уж безопасность и удовольствие от вождения вообще трудно переоценить.

### Попал камень в ветровое стекло. Пользуясь случаем, хочу поставить стекло с подогревом вместо старого. Это возможно сделать у дилера?

Теоретически да, однако производитель не рекомендует заниматься подобными доработками ввиду их технической сложности. Кроме того, посчитайте, во что обойдется новая опция, и сравните со стоимостью стекла с электрическим обогревом на новом автомобиле при его заказе. Вывод прост: тщательно выбирайте комплектацию с самого начала, «докупать» опции — дело дорогое. 



# СТИЛЬ ЖИЗНИ

ИСТОРИЯ СПОРТ КУЛЬТУРА

ŠKODA — партнёр  
«Тур де Франса»,  
главной велогонки  
планеты. 72



ПОПРОБУЙ САМ  
ГОТОВИМ САЛАТ ОЛИВЬЕ  
ПО ИСТОРИЧЕСКОМУ РЕЦЕПТУ. 76



# Золото гор

текст: **Алексей Доспехов**, газета «Коммерсантъ» | фото: **ŠKODA**

«ТУР ДЕ ФРАНС», САМАЯ СЛОЖНАЯ И ИЗВЕСТНАЯ ВЕЛОГОНКА В МИРЕ, СОСТОЯЛАСЬ В ЭТОМ ГОДУ В 102-Й РАЗ. И В 12-Й РАЗ ГЛАВНЫМ АВТОМОБИЛЬНЫМ ПАРТНЁРОМ МЕРОПРИЯТИЯ ВЫСТУПИЛА ŠKODA. ИСТОРИЯ МАРКИ, НАПОМИМ, НАЧАЛАСЬ 120 ЛЕТ НАЗАД КАК РАЗ С ПРОИЗВОДСТВА ВЕЛОСИПЕДОВ.

# «Т

ур де Франс» — несомненная вершина велоспорта и несомненный спортивный феномен. Хотя бы потому, что эта гонка доказывает, что велосипед можно изобретать вечно. В буквальном смысле слова. Лучшие в мире велосипеды для шоссейных гонок сделаны из ультрасовременных материалов, весят менее семи килограммов и способны развивать вполне автомобильные скорости. Лучшие гонщики проезжают маршрут «Тура» в среднем темпе около 40 км/ч. Но это именно средний темп. Во время гонок с раздельным стартом, в которых спортсмены используют особые типы велосипедов с низкой посадкой и аэродинамические шлемы, он уве-

личивается до 60 км/ч, а спринтерские разборки на финише равнинных этапов — уже под сотню. Так что «продувка» велосипедов и экипировки спортсменов в аэродинамической трубе — насущная необходимость, а не рекламный трюк.

Обновляется не только техника, но и маршрут. Организаторы каждый год придумывают что-то особенное, сохраняя классические моменты. В этом году гонщики отправились в путь из голландского Утрехта. Заграничный старт для французской гонки — как раз не редкость. В прошлом году она начиналась в Англии, а в Голландии стартовала вообще уже в шестой раз. Необычным этот маршрут — опять же классической протяженности 3,36 тыс. км — сделало кое-что другое.

## ИСПЫТАНИЕ ПЕДАЛЯМИ

«Тур де Франс» — почти настоящая пытка для спортсменов. Пытка в первую очередь горами, Пиренеями и Альпами, крутыми подъемами на высотах до двух тысяч метров, которые и пешком даются при дефиците кислорода непросто, и не менее крутыми спусками, где падение — почти гарантированная травма, лишаящая надежд на успешное окончание гонки.

В делящейся три недели гонке горы почти всегда появляются на второй из них. И всегда им предшествует «разминочная» часть: «плоские» этапы на равнинах, которые пелотон проезжает в достаточно спокойном ритме, а все финишируют кучей. На «Туре» 2015 года от разминки фактически отказались. Теперь первая неделя оказалась насыщена ловушками: участками, которые покрыты чреватой травмами брусчаткой; участками, продуваемыми резкими атлантическими ветрами, а кульминацией двух этапов были «восхождения» на холмы-«стены», «восхождения», подобные альпийским.



Более 1,5 млрд зрителей наблюдали за гонкой по телевизору, и порядка 16 млн болельщиков отметились на маршруте.



ДЛЯ ОБЕСПЕЧЕНИЯ ГОНКИ ŠKODA ПРЕДОСТАВИЛА В ЭТОМ ГОДУ ПАРК ИЗ 250 АВТОМОБИЛЕЙ. ЗА ТРИ НЕДЕЛИ ОНИ НАКАТАЛИ ОКОЛО 2,8 МЛН КМ. БЕЗ ЕДИНОЙ ПОЛОМКИ.



Кубки высотой 60 см и массой около 4 кг были изготовлены чешской фабрикой хрустальных изделий Preciosa из города Каменички-Шенов.

Победители гонки получили кубки из чешского хрусталя, созданные дизайнерами ŠKODA. Обладатель зеленой майки Петер Саган из команды Tinkoff-Saxo получил спецкубок зеленого стекла.

Эта «фишка» предполагала ЧП — и они происходили. На третьем этапе, в Бельгии, произошло просто беспрецедентное. За 50 с небольшим километров до финиша посреди движущегося на приличной скорости пелотона упал французский велосипедист Вильям Бонне. Он зацепил кого-то из соперников, а дальше участники гонки, ехавшие плотной группой, стали рушиться один за другим. В общей сложности в этом завале пострадали 20 человек. Четверо из-за полученных повреждений вынуждены были вообще сойти с дистанции. Причем речь идет о довольно известных гонщиках: помимо Бонне «Тур» покинули голландец Том Дюмулен, который очутился в машине скорой помощи, австралиец Саймон Герранс, а также россиянин Дмитрий Козончук. Но реальными жертвами завала были и другие велосипедисты. Речь, к примеру, о перелетевшем после столкновения через руль швейцарце Фабиане Канчелларе, который ехал этот этап в желтой лидерской майке. Он кое-как добрался до конца, но затем объявил о сходе.

Катастрофа была настолько впечатляющей, что директор «Тур де Франса» Кристиан Приюдомм (он сопровождал спортсменов на красном «штабном» ŠKODA Superb новейшего, третьего поколения) принял решение остановить гонку. Пауза длилась примерно десять минут, в течение которых организаторы совещались насчет того, можно в данной ситуации продолжать ее или нет. Этап все же возобновили.

А на пятом этапе на севере Франции рухнул немец Тони Мартин, сломав при этом ключицу. Он, кстати, как и Канчелларе, был в момент падения в желтой майке — такой вот рок... И этими гонщиками список жертв «Тура» отнюдь не исчерпывался. К счастью, тех, кто претендовал на наиболее почетные позиции, на призы, среди них не обнаружилось.

И за этой первой неделей без паузы — Пиренеи. А за ними — Альпы. Легендарные названия: перевал Турмале, вершина Альп-д'Юэ... По насыщенности сверхтяжелыми горными этапами этот «Тур», пожалуй, мог бы считаться самым «альпинистским». Да и в целом поучился «перченым». Не хватало, пожалуй, только одного — того градуса конкуренции, который, анализируя предстартовые расклады, сулили эксперты. А сулили они яростную схватку за первое место между несколькими гонщиками. А 102-я по счету гонка превратилась в соло Криса Фрума.

## ЖЕЛЕЗНЫЙ ЛИДЕР

Британец из команды Sky выиграл свой первый «Тур де Франс» в позапрошлом году. А в прошлом, вновь входя в шорт-лист фаворитов, уже на пятом этапе дважды свалился с велосипеда и вынужден был отказаться от продолжения многодневки. Он тяжело переживал эту драму и обещание реабилитироваться даже не выполнил, а перевыполнил.

Фрум создал запас прочности уже на первой неделе, не дожидаясь гор: на брусчатке, финишных «стенах» и в командной «разделке». А в горах сразу равнул так, что у специалистов глаза полезли на лоб. На десятом этапе Фрум «привез» конкурентам более минуты! Это был не нокаут — полноценный нокаут. Гонка не достигла еще и экватора, а ее победитель фактически определился. «Золотое» сражение задолго до традиционного финиша на Елисейских полях в Париже потеряло всякий смысл и трансформировалось в сражение за серебро и бронзу, доставшиеся представителям группы Movistar: колумбийцу Наиро Кинтани и испанцу Александру Валверде.

Выступление Криса Фрума выглядело феноменальным, невероятным по мощи. Его форме изумлялся прошлогодний триумфатор итальянец Винченцо Нибали из Astana, не понимавший, откуда у британца столько энергии. Его форме изумлялись те, кто наблюдал за многодневкой со стороны. Великий американец Грег Лемонд, который трижды выигрывал «Тур», даже предположил: кажется, абсолютно серьезно, что в велосипед Фрума вмонтирован хитрый и невидимый глазу электромотор. Но никаких признаков его наличия не обнаружили. А с допингом, этой вечной бедой велоспорта, у британца никогда проблем не возникало. Наоборот, он часто сам вызывался пройти тщательную проверку, будучи уверен в своей чистоте.

Под прессинг попала и команда Криса Фрума Sky. Беспрецедентный случай: от нее потребовали обнародовать информацию о том, какую удельную мощность выдает Фрум. После пары дней сомнений (все-таки такая информация, как правило, строго засекречена) группа предоставила данные, касающиеся десятого этапа. В Sky утверждали, что Фрум на подъеме развивал максимальную скорость 27,7 км/час. Кроме того, он совершал в среднем 97 оборотов педа-

лей в минуту, а его пульс на пике достигал 174 ударов в минуту. При этом мощность, которую выдал спортсмен, составляла 414 Вт, и вышло, что удельная мощность Фрума была на отметке 5,89 Вт на килограмм веса. Это, в принципе, показатель, скажем так, вне подозрений. Впрочем, по расчетам сторонних наблюдателей, британец иногда выдает и более 7 Вт на килограмм.

Довольно заметным в этом «Тур де Франсе» было и российское участие. Как и в прошлом году, Россию в супермногодневке представляли сразу две команды: «Катюша» и Tinkoff-Saxo (ее основным владельцем является бизнесмен Олег Тиньков). Как и в прошлом году, обе котировались достаточно высоко. Например, испанского лидера Tinkoff-Saxo Альберто Контадора эксперты уверенно включали в число фаворитов.

Контадор в итоге очутился вне призовой тройки в общем зачете, финишировав пятым. В верхушке зачета не было и гонщиков «Катюши». Однако нельзя сказать, будто «Тур де Франс» вышел провальным для российских велогрупп. Героями «Тура» становятся не только те, кто по его итогам взобрался на макушку генеральной классификации. Приличная порция славы достается и победителям отдельных этапов. А велосипедисты из российских команд их выигрывали. Один взял поляк Рафал Майка из Tinkoff-Saxo, а два, в том числе самый «экстремальный», который приостанавливали, — испанец Хоаким Родригес из «Катюши».

А еще слава достается обладателям различных «призовых» маек. Помимо желтой существуют и другие: для лучшего горного гонщика, для лучшего молодого, для самого агрессивного, для первого среди спринтеров. «Под них» предусмотрены солидные денежные бонусы.

Российские команды постоянно дерутся за них. И два года подряд в этой драке Tinkoff-Saxo выцарапывает награду. На предыдущем «Туре» Рафал Майка красовался в белой в красный горох майке сильнейшего «горняка». На нынешнем «Туре» отличился молодой словак Петер Саган — зеленая майка сильнейшему спринтеру (кстати, спонсором зеленой майки в этом году впервые выступила ŠKODA). От таких подвигов до настоящего прорыва не так уж далеко.

# Русские горки

текст: Александр Данильчук | фото: Дмитрий Лебедев

МЫ ПРОДОЛЖАЕМ ЗНАКОМИТЬ ВАС С КУХНЕЙ ЭТИХ СТРАН, ГДЕ ПРЕДСТАВЛЕНА КОМПАНИЯ ŠKODA. ТРЕТИЙ ПО ЗНАЧЕНИЮ РЫНОК ДЛЯ МАРКИ ПО ИТОГАМ 2014 ГОДА — РОССИЯ. ОДНО ИЗ САМЫХ ПОПУЛЯРНЫХ БЛЮД НАШЕЙ КУХНИ — САЛАТ ОЛИВЬЕ, ИЗВЕСТНЫЙ ЗА ГРАНИЦЕЙ КАК «РУССКИЙ САЛАТ».

**С**алат, придуманный французом в Москве, во всем мире считается русским блюдом. Такая вот сложная и загадочная судьба у блюда, ставшего, наверное, самым праздничным в нашей стране.

Рецепт оливье появился на свет при довольно занятых обстоятельствах. Если верить классику, писателю и журналисту Владимиру Гиляровскому, в 1860-х годах на углу Петровского бульвара и Трубной улицы работал ресторан «Эрмитаж», где шеф-поваром трудился француз Люсьен Оливье, который, решив поразить местное население блюдом высокой кухни, и придумал оригинальную закуску. Он отварил филе дичи (в ходу в те времена были куропатки и рябчики), раковые шейки, говяжий язык, сделал холодец из птичьего бульона и подал все на тарелке, полив майонезом. Композицию дополняла горка из отварного картофеля, кусочков корнисонов и яиц вкрутую. Горка эта предназначалась скорее для декорации, чем для еды. Каково же было удивление шефа, когда он увидел — гости смешивают все, что было на тарелке, и с наслаждением едят. Уже на следующий день Люсьен Оливье сам смешал все компоненты перед подачей на стол, чем и увековечил свое имя в истории. В 1883 году Люсьен Оливье ушел в лучший из миров, так и не раскрыв никому точного рецепта блюда.

Современники воссоздали его на вкус и глазок. Блюдо стало одним из самых популярных в Российской империи, и как свидетельствуют публикации конца XIX века, входило в число экзаменационных во многих кулинарных училищах того времени. Тогда для приготовления салата в обязательном порядке требовались каперсы, рябчики, куропатки и раки. Со сменой эпох и политического строя стало не до рябчиков с куропатками, а позднее оказалось, что эти источники легкоусвояемого белка можно заменить отварной говядиной или — вариант для тех, кто ленивей, — докторской колбасой, придуманной, как гласит легенда, «больным, имеющим подорванное здоровье в результате Гражданской войны и царского деспотизма». Но вернемся к истокам — приступаем к готовке салата оливье по рецепту, весьма близкому

к оригинальному. Возьмем морковь и картофель (по три-четыре штуки) и пять яиц. Отвариваем до готовности, остужаем. В другой кастрюле варим шесть-семь раков: не менее 15 минут членистоногие должны провести в изрядно посоленной воде вместе с парой-тройкой корешков укропа, чайной ложкой черного перца горошком и одним лавровым листом. Очищенные яйца и овощи рубим на мелкие кубики в одну миску, туда же добавляем отделенный от жидкости зеленый консервированный горошек (примерно 120 г) и нарезанные кубиками соленые огурцы (160 г). Очитив всех раков, кроме одного, режем их мясо — те самые шейки — некрупными кусочками. Изрубив щепотку укропа, добавляем в миску с овощами раковые шейки и перемешиваем все со 150 г майонеза. Дело за малым: поместите салат в холодильник на полчаса. Перед самой сервировкой украсьте оливье долькой лимона, столовой ложкой украсьте оливье одним оставшимся целым раком. Подавать блюдо лучше, как советовали современники повара Оливье, «очень холодным в хрустальной вазе».

Приятного аппетита!



## ПО ДЕДОВСКИМ РЕЦЕПТАМ

Рестораны русской кухни в Москве на сегодняшний день в меньшинстве. Приятное исключение — «Дед Пихто». В меню есть семга домашнего посола на водке, салат «Мимоза» с мягким сыром и красной икрой, отварной говяжий язык и другие русские и советские блюда. За кухню ресторана с 2013 года отвечает Андрей Бова, молодой талантливый шеф, постигавший азы кулинарного искусства в таких заведениях, как Sheraton Palace Hotel, «Недальний Восток» и других ресторанах. В «Деде Пихто» Андрей готовит, по его признанию, по домашним рецептам, но с собственными дополнениями.

[www.dedpihto.com](http://www.dedpihto.com)



## РОССИЯ НА КАРТЕ ŠKODA

По итогам 2014 года наша страна стала третьим по величине рынком сбыта для ŠKODA. Впереди только Китай (крупнейший мировой рынок) и Германия (крупнейший европейский). В России было продано 84 437 автомобилей чешской марки. На первом месте — Octavia, на втором — Rapid, на третьем — Yeti. Выпуск этих моделей по полному циклу, со сваркой и окраской кузовов, освоен на двух сборочных площадках: в Калуге и в Нижнем Новгороде.



# 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) 266 5945, [www.bogemia-sk.ru](http://www.bogemia-sk.ru)

**Автомир Богемия Дмитровка**  
Дмитровское ш., д. 98, стр. 1  
(495) 266 5932, [www.bogemia-sk.ru](http://www.bogemia-sk.ru)

**Автопрага Северо-Запад**  
ул. Коптевская, д. 71  
(495) 308 9127, [www.autopraga.ru](http://www.autopraga.ru)

**Автопрага Юг**  
1-й Дорожный пр-д, д. 4  
(495) 308 9127, [www.autopraga.ru](http://www.autopraga.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.autoskd.ru](http://www.autoskd.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 Обручевая**  
ул. Обручевая, 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 Револьт**  
Туменский пр-д, д. 5  
(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) 980 5959, [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) 266 8206, [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) 777 5555, [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  
(3902) 217 588, [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)

**АСТРАХАНЬ**  
**Колесо**  
ул. Руставели, д. 148  
8 (8512) 238 014, [www.skoda-koleso.ru](http://www.skoda-koleso.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.avtovn.ru](http://www.avtovn.ru)

**ВЕРХНЯЯ ПЫШМА**  
**Автогранд**  
ул. Петрова, д. 59б  
(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  
(8442) 552 355, [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. Ширямова, д. 23  
(3952) 707 077, [www.rosso-sk.ru](http://www.rosso-sk.ru)





# Читайте в следующих номерах ŠKODA Magazine



## ДОРОГА

**Прямо под облаками**  
НА АВТОМОБИЛЯХ ŠKODA ПО САМЫМ  
ВЫСОКИМ ДОРОГАМ ЕВРОПЫ.

## СТИЛЬ ЖИЗНИ

**А теперь посмотрите вверх**  
ИЗУЧАЕМ ДОМОВЫЕ ЗНАКИ НА УЛИЦАХ ПРАГИ.

**ŠKODAMagazine**  
РОССИЙСКОЕ ИЗДАНИЕ  
№2 (22), 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 Исайчикова, Элиза Казарян,  
Витезслав Кодим, Екатерина  
Марковская, Лукаш Нахтманн,  
Сергей Панкратов, Алексей Пешков,  
Михаил Позднышев, Штепан Рехак,  
Юлия Рубан, Вадим Селенин,  
Анастасия Сенькова, Эбинек  
Страшкраба, 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 несёт ответственности  
за содержание рекламных объявлений.  
Распространяется бесплатно.

Тираж 17 830 экз.



# НЕВАЖНО, ДВА КОЛЕСА ИЛИ ЧЕТЫРЕ!



Реклама.

В 1895 году, когда бороды и велосипеды были в моде, основатели **ŠKODA** Вацлав Лаурин и Вацлав Клемент изобрели велосипед заново. С тех пор прошло 120 лет. **ŠKODA** стала одним из самых известных автомобильных брендов в мире, но мы по-прежнему гордимся тем, что когда-то всё началось с велосипеда. Неважно, два колеса или четыре, главное – забота о каждом клиенте!

Празднуйте **120 лет** с нами и получайте подарки и специальные условия обслуживания вашего автомобиля **ŠKODA** на [www.skoda120.ru](http://www.skoda120.ru)\*.

Вы сможете выиграть рождественскую поездку в Чехию и множество других призов!



**120** ЗАБОТЫ  
ŠKODA  
Л Е Т С 1895



# Shell Helix Ultra Professional

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

Shell  
**HELIX ULTRA**  
with PUREPLUS Technology



**ОДОБРЕННЫЙ ПОСТАВЩИК ДИЛЕРСКОЙ СЕТИ ŠKODA**