

ŠKODA Magazine

Журнал марки «Шкода» в России

www.skoda-auto.ru

Семейные ценности,
Fabia Combi
 и другие чешские
 универсалы. 14



ДОРОГА

Первый после Праги.
 Что туристы забыли
 в Брно. **30**



ТЕНДЕНЦИИ

Подъем-переворот.
 Система VarioFlex
 в действии. **50**



СТИЛЬ ЖИЗНИ

Felicia Cabrio.
 Ветреная
 красавица. **66**



ŠKODA рекомендует Castrol EDGE Professional

БОЛЬШЕ, ЧЕМ ПРОСТО РЕКОМЕНДАЦИЯ

Товар сертифицирован



Реклама



Разработанное для двигателей ŠKODA, масло Castrol EDGE Professional LongLife III 5W-30 идеально соответствует требованиям марки. Именно поэтому оно используется для первой заливки на заводах ŠKODA и рекомендовано концерном для послепродажного обслуживания у официальных дилеров. Благодаря инновационной технологии Fluid Strength Technology™ специалистам Castrol удалось добиться сокращения площади контакта металла с металлом в деталях двигателя до 60%*. Тесты показали – Castrol EDGE Professional прекрасно адаптируется к самым сложным условиям эксплуатации, а создаваемая им прочная масляная пленка способствует максимально эффективной работе двигателя под нагрузкой.

Подробнее о Castrol – на www.castrol.com/ru



FST™ WITH FLUID STRENGTH TECHNOLOGY™

IT'S MORE THAN JUST OIL.

* по сравнению с синтетическим маслом 5W-30 ближайшего конкурента

Castrol™
EDGE™
PROFESSIONAL



ŠKODA Yeti Приключения начинаются!



ŠKODA

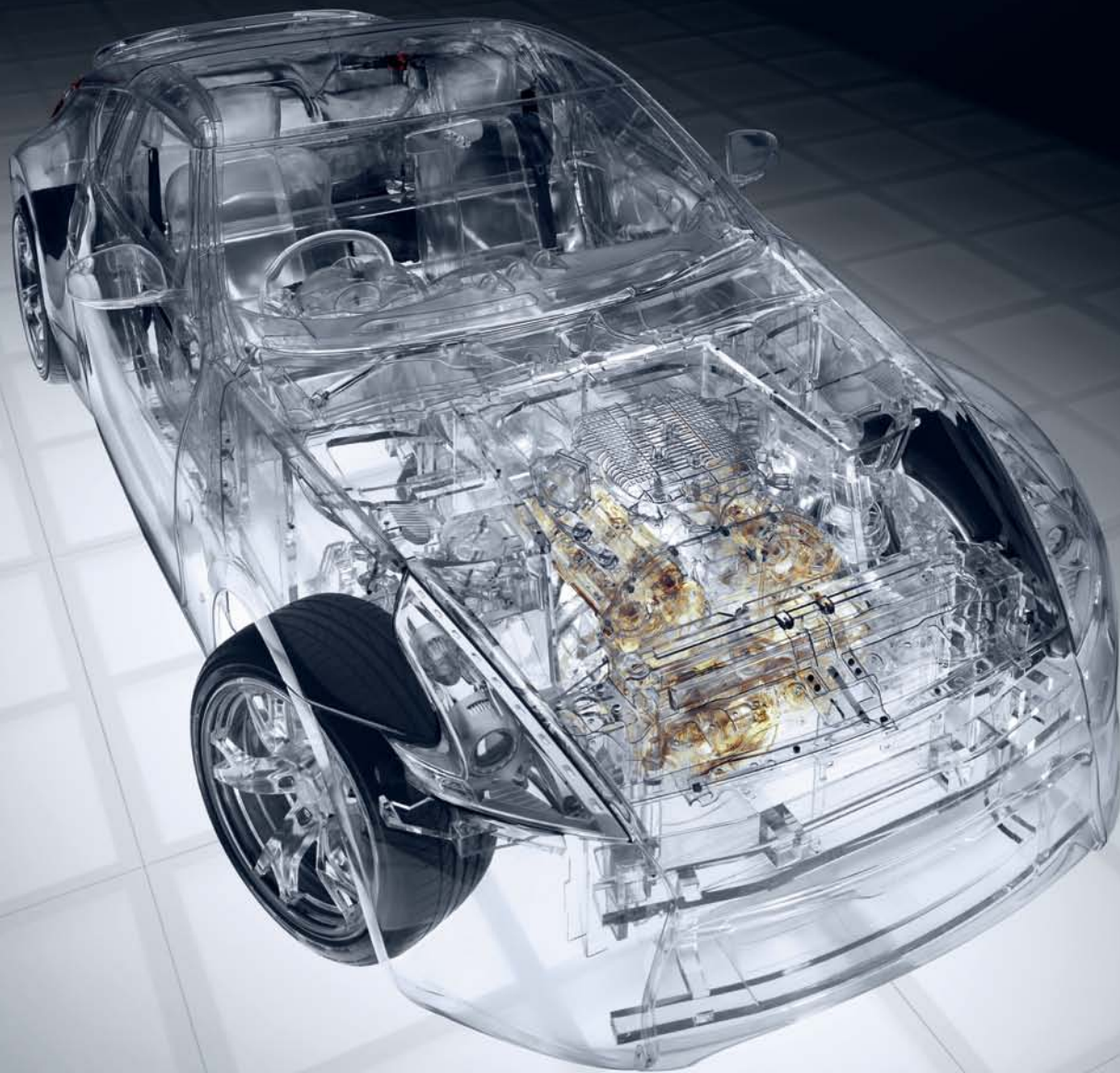
ОФИЦИАЛЬНЫЙ АВТОМОБИЛЬ

Специальное предложение — 0% переплаты!

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

0% переплаты – величина затрат заемщика, в части процентных расходов при кредитовании по программе ОАО «Сбербанк России» (далее – «Банк») «Автокредит» на покупку нового автомобиля ŠKODA Yeti с расчетной розничной ценой 739 000 рублей при одновременном предоставлении специальной цены официальными дилерами Škoda на приобретаемый с помощью кредитных средств Банка автомобиль. 0% переплаты действует при получении кредита сроком 12 месяцев и первоначальном взносе за автомобиль – 16,11% от стоимости приобретаемого автомобиля. Общие условия кредитования ОАО «Сбербанк России» (далее – «Банк»); валюта кредита – рубли РФ; сумма кредита не менее 45 000 рублей, максимальная сумма – 100% от стоимости приобретаемого автомобиля, но не более 5 млн. рублей, из которых на оплату автомобиля может быть направлено не более 85% от стоимости приобретаемого автомобиля (оставшаяся часть кредита может быть предоставлена на оплату страхования автомобиля); первоначальный взнос за автомобиль – от 15%; срок кредита от 3 до 60 месяцев; процентная ставка при приобретении нового автомобиля от 11,5% до 14,5% годовых (в зависимости от срока кредита); процентная ставка при сроке от 3 до 12 месяцев составит 11,5%, процентная ставка при сроке от 13 до 36 месяцев составит 13,5% годовых; процентная ставка при сроке от 37 до 60 месяцев составит 14,5% годовых; комиссия за выдачу кредита отсутствует. Условия кредитования Банка для программы «Автокредит по двум документам» – валюта кредита – рубли РФ; сумма кредита не менее 45 000 рублей, максимальная сумма – 100% от стоимости приобретаемого автомобиля, но не более 1,5 млн. рублей, из которых на оплату автомобиля может быть направлено не более 60% от стоимости приобретаемого автомобиля (оставшаяся часть кредита может быть предоставлена на оплату страхования автомобиля); первоначальный взнос за автомобиль – от 40%; срок кредита – от 3 до 60 месяцев; процентная ставка при приобретении нового автомобиля от 11,5% до 14,5% годовых (в зависимости от срока кредита); при сроке от 3 до 12 месяцев составит 11,5% годовых; при сроке от 13 до 36 месяцев составит 13,5% годовых; при сроке от 37 до 60 месяцев составит 14,5% годовых; комиссия за выдачу кредита отсутствует. Досрочное погашение кредита осуществляется без комиссий и возможно в любое время в даты, установленные Графиком платежей, без ограничения минимальной части досрочно возвращаемого кредита. Обеспечение по кредиту – залог приобретаемого автомобиля. Обязательно страхование от рисков утраты, угона и ущерба в пользу Банка в течение всего срока действия кредитного договора и заключение договора ОСАГО. При погашении кредита через иные кредитные организации и платежные системы может взиматься комиссия за перевод средств. Неустойка за несвоевременное внесение платежа в счет погашения кредита: 0,5% от суммы просроченного платежа за каждый день просрочки с даты, следующей за датой наступления исполнения обязательства, установленной кредитным договором, по дату погашения просроченной задолженности (включительно). Неустойка за несвоевременное возобновление страхования – ½ ставки по кредитному договору, начиная с 31 дня после окончания действия предыдущего полиса по дату предоставления документов, подтверждающих возобновление страхования (включительно). Для условий, отличных от данной программы кредитования (валюта, срок кредита, первоначальный платеж), характеристики кредита могут отличаться от указанных выше. Условия предоставления кредита могут быть изменены Банком в одностороннем порядке, по независимым от ООО «Фольксваген Финансовые Услуги РУС» причинам в течение срока действия программы. Подробная информация – в отделениях Банка или по телефону Контактного центра ОАО «Сбербанк России». Генеральная лицензия Банка России № 1481 от 30.08.2010, г. Москва, ул. Вавилова, 19, тел 8-800-555-55-50 (звонок по России бесплатно), www.sberbank.ru.

ЗАЩИЩАЕТ ДО 3-Х РАЗ ЭФФЕКТИВНЕЕ*



Реклама

Благодаря уникальным активным моющим присадкам, моторные масла Shell Helix Ultra удаляют до 5-ти раз больше загрязнений и отложений, чем обычные минеральные масла API SG/CD, гарантируя безупречный результат.



ПРИМЕТ ЛЮБОЙ ВЫЗОВ

Shell
HELIX
Моторные масла



*В тестовом сравнении с обычными минеральными маслами API SG/CD.



Лёгкости перевоза

ИНОГДА говорят, что русские — под этим словом мы понимаем себя в широком смысле, как раньше понимали «советский народ», — ничем не обогатили мировое автомобилестроение. И все, что у нас есть, глубоко вторично. Подсмотрено, скопировано или просто украдено. Оставим в стороне технику: в этой области споры про первичность и вторичность не угасают и среди европейских инженеров. А про терминологию заметим: различным объектам и явлениям мы давали собственные обозначения.

Возьмем, для примера, замечательное слово «универсал». Вроде как корни в нем не славянские, звучит вполне интернационально. А теперь вопрос. В каких еще странах кроме тех, что входили в СССР и его орбиту, так называли тип кузова автомобиля с большим багажником? То-то и оно. Там, на Западе, сплошные «взгоны», «стейшн взгоны», «эстейты», «брейки» и, конечно, «комби». А до универсала не додумались! Поэтому когда один отечественный производитель в названии своей новинки упомянул слово universal, то пользователь языка Шекспира мог случайно подумать, что перед ним автомобиль вселенского масштаба. Потому что universal — это «глобальный», «всемирный», «вселенский». Но имелось в виду, понятно, другое значение: «универсальный», то есть «всеобъемлющий».

Универсал — самая, пожалуй, практичная форма существования легкового автомобиля. Она проста до гениальности: машина занимает почти столько же места, сколько седан или хэтчбек, не сильно отличается по конструкции и цене, но ее возможности увеличиваются многократно. «Мне не нужен универсал, мне не требуется каждое утро возить товар на рынок», — скажет иной заносчивый владелец седана. Но произнесет ли он эту фразу в лицо европейцу, который загрузил полный багажник вещей и отправляется с семьей на отдых в Альпы? Или соотечественнику, что купил мебель на дачу и перевез ее сам, в удобное время, не прибегая к посторонней помощи?

Универсал — машина для тех, кто понимает: насыщенной жизнью можно назвать тогда, когда каждый день перед тобой встают разные задачи. Универсал требует от владельца малого, но способен на многое.

ŠKODA предлагает три универсала: от скромной «Фабии» до роскошного «Суперба». Правда, называются они «комби». Но мы точно знаем, «как это будет сказать по-русски». С переводом трудностей не возникает.

Редакция журнала ŠKODA Magazine.

Содержание



66

ЧТО НОВОГО?

«Правильный автомобиль в нужное время»

04 | ŠKODA ПРЕДСТАВИЛА МОДЕЛЬ RAPID.

Машины для нашего будущего

06 | «ДЕТСКИЕ ДЕРЕВНИ — SOS» ПОЛУЧИЛИ ПОМОЩЬ.

Россия — чемпион!

08 | ŠKODA В 20-й РАЗ ВЫСТУПИЛА ГЛАВНЫМ СПОНСОРОМ ЧЕМПИОНАТА МИРА ПО ХОККЕЮ.

АВТОМОБИЛЬ

Запас карман не тянет

14 | ПРЕИМУЩЕСТВА УНИВЕРСАЛОВ МАРКИ ŠKODA.

Точно в размер

24 | АКСЕССУАРЫ ДЛЯ FABIA COMBI, OCTAVIA COMBI И SUPERB COMBI.

Написанному верить

27 | РОССИЙСКИЕ ЖУРНАЛИСТЫ О ЧЕШСКИХ УНИВЕРСАЛАХ.

ДОРОГА

Первый после Праги

30 | ЧЕМ ЗАНЯТЬСЯ ТУРИСТУ В БРНО И ЕГО ОКРЕСТНОСТЯХ.

Водный узел

40 | НА ŠKODA FABIA В КАЛЯЗИН И УГЛИЧ.

ТЕНДЕНЦИИ

Стань таким, как я хочу!

50 | ПРОСТОТА И ГЕНИАЛЬНОСТЬ СИСТЕМЫ VARIOFLEX.

Компетентное мнение

54 | ТЕХНИЧЕСКИЕ СПЕЦИАЛИСТЫ МАРКИ ОТВЕЧАЮТ НА ВАШИ ВОПРОСЫ.

СТИЛЬ ЖИЗНИ

По линии отца

56 | ЯН КОПЕЦКИ, ПИЛОТ ŠKODA MOTORSPORT, О ЖИЗНИ И ГОНКАХ.

Не путаясь в педалях

60 | К СЕЗОНУ 2012 ГОДА ŠKODA ПРИГОТОВИЛА НОВУЮ КОЛЛЕКЦИЮ ВЕЛОСИПЕДОВ.

Счастливая от рождения

66 | FELICIA SAVRIO, ДИТЯ ОТТАЯВШЕГО СОЦИАЛИЗМА.

Люди едут по свету

78 | ВЛАДИМИР КАНТОРОВИЧ — ОБ ОСОБЕННОСТЯХ НАЦИОНАЛЬНОГО ТУРИЗМА.

Попробуй сам

84 | КНЕДЛИКИ С ЧЕРНИКОЙ, ЛЮБИМОЕ БЛЮДО ХОККЕИСТОВ.

Кто и где

86 | ОФИЦИАЛЬНЫЕ ДИЛЕРЫ ŠKODA AUTO В РОССИИ.

Анонс

88 | ЧИТАЙТЕ В СЛЕДУЮЩИХ НОМЕРАХ ŠKODA MAGAZINE.



Новости

Деньги из надёжных рук

«Фольксваген Банк РУС» выдал российскому клиенту первый кредит на приобретение автомобиля ŠKODA. Машина была передана покупателю в Москве, в дилерском центре «Богемия мотор».

«Фольксваген Банк РУС» представляет интересы международного концерна Volkswagen Financial Services AG. Среди основных задач банка — расширение продаж автомобилей производства концерна Volkswagen за счет создания наиболее благоприятных финансовых условий для их покупки.

Рублевый кредит на новую ŠKODA можно получить на срок от 12 до 60 месяцев по ставке от 11% до 14% годовых, без комиссий и поручителей. Отсутствие оговорок делает это предложение одним из самых интересных на рынке. Банк работает с клиентами не напрямую, а через специалистов дилерских центров. Подробнее об условиях получения кредита читайте на www.vwbank.ru.



Шоу на берегу

Два ярких автомобиля представила ŠKODA на 31-й встрече поклонников тюнингованных автомобилей GTI Meeting. По традиции, мероприятие прошло на берегу австрийского озера Вёртерзее и собрало десятки тысяч любителей продукции концерна Volkswagen и всевозможных переделок на их основе.

ŠKODA выкатила два концепт-кара, сделанных на базе самой маленькой своей модели. Citigo Rally, снабженный каркасом безопасности и 18-дюймовыми колесами, знаменовал раллийные успехи чешской марки, а модный Citigo DJ изумил публику, превратившись в пульт, на котором отыграл диджей Tiësto.



Знай наших!

Музей ŠKODA в Млада-Болеславе во второй раз принял участие в ралли классических автомобилей в австрийском Китцбюэле. Право представлять марку с более чем столетней историей на этот раз досталось Felicia Cabrio 1961 года выпуска — редкой машине, прошедшей полную реставрацию в мастерской музея. Автомобилям, от которых остался один внешний вид, на этой гонке делать нечего: в 2012 году экипажам предстояло преодолеть 430 км горных дорог.

Подробнее ознакомиться с Felicia Cabrio вы можете на стр. 66. До того как отправиться в ралли, кабриолет принял участие в съемке, организованной специально для нашего журнала.





Три миллиона в двух поколениях

С конвейера головного завода ŠKODA в Млада-Болеславе сошла юбилейная Fabia — трехмиллионная по счету. Fabia первого поколения (она пришла на смену модели Felicia) производилась с 1999 по 2007 год и разошлась в количестве 1 788 063 штук. Подводить окончательный итог выпуска нынешней Fabia пока рано: ее производят в Чехии, Китае, Индии и России, а любят по всему миру.

Юбилейная машина досталась клиенту из Германии: в стране с самыми привередливыми автомобильными покупателями у ŠKODA отличные позиции.



«Правильный автомобиль в нужное время»

Модельный ряд ŠKODA расширился. Новая модель Rapid займет положение между Fabia и Octavia.

Rapid воплотил многие идеи, явленные миру в двух концепт-карах ŠKODA — VisionD и MissionL — и стал первой машиной чешской марки, от начала и до конца разработанной под руководством нынешнего шеф-дизайнера компании Йозефа Кабана.

Rapid имеет длину 4,48 метра, похож на седан, но пятая дверь поднимается вместе со стеклом, открывая доступ к вместительному багажнику объемом 550 л: этот любимый чешским производителем тип кузова называется лифтбек. Винфрид Фаланд, председатель совета директоров ŠKODA, так охарактеризовал новинку: «Модель устанавливает новые стандарты в сегменте компактных лифтбеков: просторный, элегантный и в то же время доступный, Rapid впечатляет умными решениями, передовыми технологиями и высокой экономичностью. Правильный автомобиль в нужное время».



Везде в числе первых

Fabia S2000 продолжает свой успешный путь в мировом ралли. Экипаж команды петербургского автохолдинга RRT в составе Никиты Филиппова и Сергея Герасименко привел Fabia S2000 на подиум IV этапа чемпионата России по авторалли «Белые ночи — 2012». Достижение особенно приятно потому, что Fabia S2000 приходится соревноваться с куда более мощными автомобилями категории R3, и успех можно объяснить только сбалансированностью чешской машины и мастерством российского экипажа.

Не подвела Fabia S2000 и заводскую команду ŠKODA Motorsport. Юхо Ханнинен выиграл ралли Босфора, турецкий этап чемпионата Европы по ралли, отметив третью победу в европейском чемпионате в этом году. Кстати, выиграв до того ралли Ипр в Бельгии, Ханнинен укрепил лидерство ŠKODA в серии IRC.

Другой знаменитый гонщик из команды ŠKODA Motorsport, Ян Копецки, выиграл в рамках чемпионата Чехии ралли Густопече, поддерживая свою репутацию лучшего раллиста страны: пять выступлений за год — и пять побед!





Ключи от трех новых Octavia калужской сборки глава марки SKODA в России Любомир Найман передал в торжественной обстановке Николаю Слабжанину, исполнительному директору российского комитета «Детские деревни — SOS».

Машины для нашего будущего

текст и фото: **Сергей Широков**

Компания ŠKODA продолжает помогать российским «Детским деревням — SOS». В мае очередная партия автомобилей была передана им в безвозмездное пользование.



М

МЕЖДУНАРОДНАЯ благотворительная общественная организация «Детские деревни — SOS» — это альтернатива детским домам. С той огромной разницей, что ребята, по тем или иным причинам оставшиеся без опеки родителей, живут «семьями» в отдельных коттеджах. Несколько детей разного пола и возраста (братьев и сестер, в отличие от детских домов, здесь не разлучают) и «мама» — специально обученная и тщательно проверенная женщина, готовая день и ночь следить за ребятами — такая у нее работа. Дети — в семье их 6–8 человек — ходят в обычные школы и сады, помогают «маме» по хозяйству и, в отличие от детдомовцев, попадая в самостоятельную взрослую жизнь, не теряются в ней, поскольку полностью адаптированы к общению с внешним миром.

Первая детская деревня появилась в послевоенном 1949 году в Австрии. Она была основана педагогом Германом Гмайнером. Имя Гмайнера сегодня носит улица в подмосковном поселке Томилино, где в 1996 году открылась первая в России детская деревня. Сегодня в России пять деревень SOS, а всего по миру, в 132 странах, их более 500.

Частичную поддержку российским деревням SOS оказывает государство, однако важнейшим источником финансирования являются добровольные пожертвования частных лиц (как его сделать, можно узнать на www.sos-dd.ru) и организаций.

ŠKODA помогает тем, что передает деревням автомобили. Надежные, практичные и вместительные машины, по словам «мам», пришлось очень кстати. Съездить в магазин за покупками, отвезти ребенка в поликлинику, забрать детей после занятий в сильный мороз — да мало ли дел в большой семье?! Автомобили не простаивают.

В России строятся новые детские деревни. Вопрос о том, нужны ли им машины чешской марки, перед ŠKODA не стоит.



Россия — чемпион!

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

Сборная России спустя три года вернула себе титул чемпиона мира по хоккею, одержав блистательную победу на шведско-финском первенстве. Она выиграла все десять матчей на турнире, а финнов и словаков, соперников по решающим встречам — полуфинальной и финальной — разгромила с одинаковым счетом 6:2. Главным спонсором главного хоккейного праздника традиционно выступила ŠKODA.

ДВА заключительных матча чемпионата мира 2012 года проходили в Хельсинки. На местной Hartwall Areena российские хоккеисты получили, обыграв словаков, чемпионский кубок и золотые медали. Но долгий, из семи встреч, групповой этап, а также четвертьфинал они отыграли в Стокгольме на знаменитом стадионе Globen.

И нельзя не вспомнить, что эта арена была построена к чемпионату мира 1989 года, который шведы очень хотели выиграть. Но все тогда закончилось тем же, чем заканчивалось на большинстве чемпионатов мира: золото досталось не им, а великой советской сборной. По дороге к нему она выиграла все десять матчей, в основном, естественно, время: овертаймов и серий буллитов в случае ничьей регламент, как сейчас, просто не предусматривал. В новые времена, времена резко усилившейся конкуренции, такое

достижение — пройти всю дистанцию чемпионата без единого сбоя — представляется чем-то почти фантастическим. Но нынешняя сборная России смогла его повторить, притом что повторения вообще-то не ждали.

ЭКСПЕРИМЕНТАЛЬНЫЙ СОСТАВ

Перед шведско-финским чемпионатом мира наша сборная пережила не самый лучший сезон. Это концовка предыдущего десятилетия была триумфальной для российской команды. В 2008 году после 15-летнего перерыва она вернула себе в Квебеке золото чемпионата мира. В 2009-м повторила успех в Берне. Но вот дальше покатила по наклонной.

В четвертьфинале Олимпиады 2010 года в Ванкувере сборную России жестоко — 7:3 — разбили канадцы. Вскоре, на чемпионате мира в Германии, она рассталась с чемпионским титулом, уступив в финале чехам. В прошлом году на первенстве в Словакии российская сборная и вовсе финишировала без медалей, разгромно проиграв в полуфинале финнам, а в матче за бронзу — чешской команде.

Исполком Федерации хоккея России единогласно снял наставника

сборной Вячеслава Быкова с должности. На взгляд хоккейных руководителей, команда нуждалась в обновлении — кадровом, тактическом, и решать эту задачу был назначен Зинэтула Билялетдинов — специалист опытный, дважды выигравший с казанским «Ак Барсом» Кубок Гагарина, главный приз Континентальной хоккейной лиги, но до сих пор в качестве главного тренера со сборной никогда не работавший.

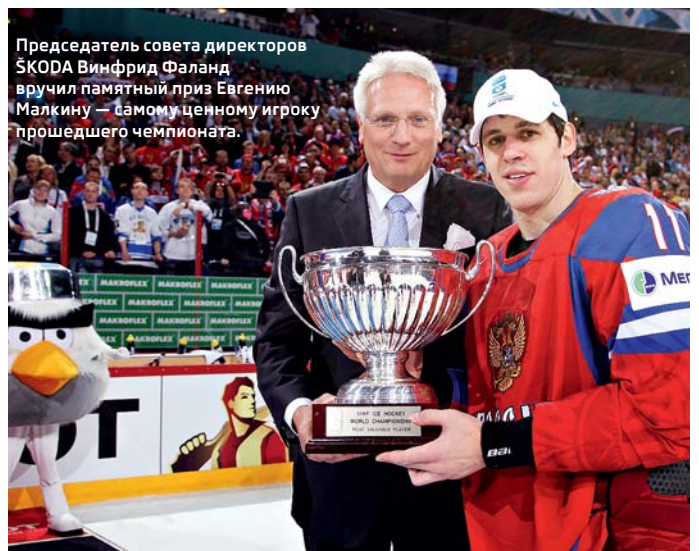
На финско-шведский чемпионат он действительно привез состав, который можно было считать экспериментальным. В заявку, конечно, попали и звезды: лучший бомбардир чемпионата НХЛ Евгений Малкин; еще одна знаменитость из этой лиги — играющий за «Детройт» Павел Дацюк; такие известные игроки, как Семен Варламов, Николай Кулемин, Илья Никулин, Алексей Емелин, Николай Жердев, Александр Пережогин. Но в ней оказалось и много тех, про кого как про кандидатов в сборную до прихода Билялетдинова и не думали: Денис Кокарев, Евгений Кетов, Евгений Кузнецов. В общей сложности треть хоккеистов в российской заявке никогда не выступали на чемпионатах мира.

И эта сборная сделала то, о чем не мечтали и оптимисты!





БОЛЕЕ 650 МИЛЛИОНОВ ЧЕЛОВЕК ПО ТЕЛЕВИЗОРУ СЛЕДИЛИ ЗА ЧЕМПИОНАТОМ МИРА ПО ХОККЕЮ, А 451 ТЫСЯЧА ЗРИТЕЛЕЙ ЛИЧНО ПОСЕТИЛА ЛЕДОВЫЕ АРЕНЫ.



Председатель совета директоров ŠKODA Винфрид Фаланд вручил памятный приз Евгению Малкину — самому ценному игроку прошедшего чемпионата.



На старте турнира она размялась на аутсайдерах и середняках: латвийцах, норвежцах, немцах, датчанах, выигрывая, может быть, не ярко, но убедительно, не заставляя, по крайней мере, болельщиков нервничать и хвататься за сердце. Потом настал черед грандов. Шведы, наполовину укомплектованные заметными форвардами и защитниками из НХЛ, вели по ходу матча 3:1, но, принявшись грубить, нарвались, во-первых, на жесткий ответ со стороны россияна (в первую очередь со стороны сломавшего нос Юхану Францену Дмитрия Калинина), а во-вторых, на шквал атак и голов соперника. Сборная Швеции, для которой все так хорошо начиналось, в итоге потерпела на глазах родной публики унижительное поражение 3:7.

После нее мощь сборной России, в которой, конечно, выделялось ударное звено с находившимся «в огне» Евгением Малкиным и здорово помогавшими ему Пережоговым и Александром Поповым, но и остальные свободно дышать противникам не давали, испытали на себе чехи. Они имели минимум шансов забить, не забивали в итоге ничего, а сами пропустили два гола.

Поиздевавшись под занавес группового этапа над итальянцами, сборная России разобралась в четвертьфинале и с норвежцами. Те огрызались, кусались, держались из последних сил, но все-таки в третьем периоде не выдержали — 2:5. А те, кто наблюдал за этим матчем, могли убедиться, что свежее подкрепление из НХЛ — Александр Овечкин и Александр Семин, попавшие в тройку к Дацюку, — сделало российскую команду еще сильнее. Теперь и второе звено превратилось в могучую в атаке боевую единицу.

Впрочем, впереди был переезд в Хельсинки и матчи, которые представлялись гораздо более тяжелыми, чем все, что остались позади. И вряд ли кто-то мог догадаться, что в них сотворит сборная России, пусть она уже успела показать себя сбалансированной, не имеющей проблем ни в одной из линий командой.

НА ПУТИ К СОЧИ

С финнами, прошлогодними чемпионами мира, и неожиданно проникшими в финал словаками, которые выбили в play-off котировавшихся гораздо выше канадцев и чехов, наша сборная расправилась как под копирку. Соперники открывали счет, забивая быстрые голы. Часто они добавляют куража, уверенности. Но это были не те случаи. И финны, и словаки после них попадали в жуткий переплет. Первое и второе российские звенья лютовали по полной программе. В матче с финнами хет-триком отметился бесподобный на этом первенстве Малкин (в его активе на турнире — 11 голов и восемь передач, а альтернативы в борьбе за приз лучшему игроку ему просто не было), в матче со словаками дублем — Семин.

Финские хоккеисты после полуфинала признавались, что не могли предположить, что соперник будет играть настолько плотно, не уступая и сантиметра свободного пространства. Словацкие — что от российских скоростей у них шла кругом голова. А их тренер Владимир Вуйтек, долго работавший в России, говорил, что, разумеется, предвидел, что в нападении — с Малкиным, Овечкиным, Дацюком, Семиным — сборная России будет чрезвычайно опасна, но вот то, что

20 ЛЕТ И НИ ОДНОГО СБОЯ

76-й чемпионат мира по хоккею с шайбой стал для компании ŠKODA особым: автомобильная марка в 20-й раз выступила на первенстве в качестве официального главного спонсора. Эта рекордная по продолжительности история спонсорской поддержки в области спорта уже попала в Книгу рекордов Гиннеса, и контракт будет действовать как минимум до 2017 года.

В 2012 году участников, организаторов и гостей чемпионата, прошедшего в Стокгольме и Хельсинки, обслуживали 45 автомобилей ŠKODA Superb Combi. Подсчитано, что за 20 лет сотрудничества машины ŠKODA, работающие на чемпионатах, проехали в общей сложности более пяти миллионов километров и ни разу не подвели.



ее защита окажется такой надежной, для него стало сюрпризом.

А всегда, даже в миг триумфа, сдержанный в эмоциях Зинэтула Билялетдинов, создатель золотой команды из материала, который однозначно золотым не смотрелся, коротко объяснял свою на словах простую концепцию: нужна хорошая атмосфера в коллективе, дисциплина, самоотдача. Хотя в то, что все так просто, поверить было нелегко: слишком впечатляющим вышел российский марш по легендарным стокгольмской и хельсинкской аренам. Слишком явно он показал те самые сияющие сочинские перспективы, которых от Билялетдинова требовали. ☞



ŠKODA Credit*
**Еще больше возможностей
для покупки автомобиля!**



Реклама

Телефон горячей линии: 8 800 555 01 01 (звонок по России бесплатный)
www.skoda-finance.ru

* ШКОДА Кредит.
Кредит по программе ŠKODA Credit предоставляется ОАО «Сбербанк России» (Генеральная лицензия Банка России № 1481), ООО «Русфинанс Банк» (Лицензия ЦБ РФ №1792),
ОАО «Банк Уралсиб» (Генеральная лицензия ЦБ РФ №30).

Автомобиль

МОДЕЛИ АКСЕССУАРЫ СЕРВИС



**Кубические метры
преимуществ.
Универсалы марки ŠKODA. 14**

АКСЕССУАРЫ

Полезные дополнения
к автомобилям с приставкой
Combi. **24**

ЦИТАТЫ

Российские журналисты
о том, чем хороши чешские
универсалы. **27**



Всегда ГОТОВЫ

текст: Сергей Широков | фото: автора и ŠKODA

Факты — вещь упрямая. В России не очень любят универсалы. Их популярность в пять, а то и в десять раз ниже, чем в Европе, в зависимости от выбранной страны и модели. Но ситуация меняется на глазах. По крайней мере, статистика продаж ŠKODA показывает: всего лишь за год доля универсалов в общем объеме российских продаж увеличилась наполовину.

Н

Е СЕКРЕТ

что российский потребитель автомобилей в массе своей обладает специфическим менталитетом. Восточного типа. Автомобиль, даже если он маленький, должен выглядеть «богато». Какой кузов имеют все машины представительского класса? Седан. Значит, седан — это престижно. Так рассуждают у нас и еще, к слову, в Турции.

Европейцы в первую голову пекутся не о том, что подумает сосед, а о практичности машины: расходе топлива, стоимости страховки и удобстве ежедневного пользования. По первым двум показателям универсал мало отличается от седана или хэтчбека, по последнему — на голову их превосходит. Универсал в представлении многих — верный спутник мелкого лавочника. На деле — идеальная машина для путешественников, дачников, любителей собак, шопинга и активного отдыха — нужно подчеркнуть — короче, для всех, кто ценит жизнь в различных ее проявлениях. Им ŠKODA адресует три своих универсала: Fabia Combi, Octavia Combi и Superb Combi. Каждый из них — достойный представитель своего класса.







НИЧЕГО СЕБЕ КОМПАКТ

Fabia Combi — исключительный автомобиль. Универсал компактного класса. Таких моделей и на европейском рынке представлено немного, а в России у Fabia Combi, можно сказать, и вовсе конкурентов нет. Но есть масса достоинств. Главные — доступная цена и низкие расходы на содержание — на уровне хэтчбека Fabia. Покупателям доступна та же гамма надежных атмосферных бензиновых моторов мощностью от 70 до 105 л.с. и две трансмиссии на выбор: 5-ступенчатая механика и 6-ступенчатый типтроник.

ABS, две подушки безопасности, кондиционер, передние электростеклоподъемники входят в перечень базового оборудования даже для самой простой машины — с трехцилиндровым мотором объемом 1,2 л.

В списке опций мы найдем электронную систему поддержания курсовой устойчивости с ассистентом подъема в гору и функцией контроля давления в шинах, люк с электроприводом, климат-контроль, круиз-контроль, навигационную систему и оборудование для



подключения мобильного телефона — разговаривать по трубке можно, не доставая ее из кармана и не снимая рук с руля.

Однако главные достоинства Fabia Combi открываются вместе с пятой дверью. Объем багажника — 490 литров, если грузить по кромку стекол. Максимальная вместимость при сложенных спинках задних сидений — 1470 литров. Стоит обратить внимание, что при всех грузопассажирских достоинствах Fabia Combi имеет запасное колесо. Мало ли куда вас занесет в поисках приключений — с таким багажником можно смело отправляться в дальние путешествия, пускай компактный класс и считается городским.

Для того чтобы груз не летал по багажнику, стоит дополнить его сетками из коллекции оригинальных аксессуаров (о других полезных вещах читайте на стр. 24). А перевезти все и даже немного больше поможет багажник на крыше. Попутно заметим, что абсолютно все универсалы ŠKODA, поставляемые на российский рынок, комплектуются релингами: с ними установка багажника становится совсем простым делом. А дальше на крыше уместятся и лыжи, и велосипед. Последний, впрочем, влезет и в салон. Только не забудьте снять колесо с передней вилки.

Fabia Combi — редкий представитель универсалов компактного класса. Среди достоинств — большой багажник и маленькие расходы на эксплуатацию.



ВАГОН И БЕЗ МАЛЕНЬКОЙ ТЕЛЕЖКИ

Сложно переоценить значение Octavia Combi для чешской марки. Octavia — самая популярная модель в гамме ŠKODA, причем на универсалы приходится до половины ее продаж. Причин успеха Octavia Combi множество. Привлекательный гармоничный внешний вид и выдающиеся способности по перемещению груза — от 580 до 1630 литров — лишь часть из них. Octavia Combi предлагается во множестве вариантов, на разный вкус и темперамент. Самая доступная версия — с бензиновым мотором 1,6 литра. Не ураган, но московские таксисты, наматывая в год по 100 000 км на универсалах Octavia с неприхотливым двигателем 1.6 MPI, не жалуются. Высокие технологии, обеспечивающие хорошую литровую мощность и экономичность, представляют два турбомотора с непосредственным впрыском: 1.4 TSI и 1.8 TSI. Первый, обладая 122 л и крутящим моментом 200 Нм, в городском режиме движения расходует всего 8 л на 100 км, причем с автоматической трансмиссией (7-ступенчатый робот DSG). Второй двигатель, 1.8 TSI, обладая 152 л.с., позволяет даже немного похулиганить: многорычажная подвеска сзади, как и на всех Octavia, обеспечивает прекрасную управляемость, а разгон до 100 км/ч за 8,2 секунды — чувство некоторого превосход-

ства над окружающими. Предлагается Octavia Combi и с двухлитровым дизелем. С одной стороны, 140 л.с. гарантируют достойную динамику, с другой — очень низкий средний расход топлива: двигаться по трассе, сжигая менее 5 литров на 100 километров, — более чем реальное достижение владельцев Octavia Combi 2.0 TDI CR.

Обладая всем необходимым «в базе», Octavia Combi может быть оснащена на заводе разнообразным дополнительным оборудованием, в числе которого тонировка стекол, автономный стояночный отопитель с дистанционным управлением, подогрев сидений обоих рядов, навигационная система (двух видов), электропривод передних сидений с памятью, складывающиеся боковые зеркала. Кроме того, на выбор несколько вариантов отделки салона: различные сочетания ткани, кожи, искусственной кожи и алькантары. Эстетам лучше сразу обратить внимание на особую версию Octavia Combi — Laurin & Klement. Эксклюзивный интерьер Royalty (комбинация светло-серой натуральной и искусственной кожи) и 17-дюймовые 14-спицевые колеса лишь часть стандартного оборудования этой нестандартной версии Octavia Combi.

Это в России Octavia Combi — выбор знатоков. В Европе она не менее популярна, чем «просто» Octavia: на универсал приходится до половины продаж.



Можно сказать, что Superb Combi занял пустующую нишу универсалов представительского класса. В этой машине не будет тесно ни багажу, ни задним пассажирам.





ВОЗМОЖНО, ЛУЧШИЙ

Трудно ответить на вопрос, почему среди автомобилей представительского класса нет универсалов. Но машина, обеспечивающая пассажирам второго ряда «представительский» простор и при этом имеющая пятую дверь, точно существует и называется Superb Combi.

Универсал Superb — безусловный флагман модельного ряда ŠKODA. Практичный и роскошный, в России он предлагается только с автоматической трансмиссией. Для двигателя 1.8 TSI (152 л.с.) это 6-ступенчатый типтроник, для остальных моторов — 6-ступенчатый робот DSG. «Остальные моторы» — это 2.0 TSI (200 л.с.), такой же «горячий», как на Octavia RS; затем любимый корпоративными клиентами двухлитровый дизель (140 л.с.), способный на одном баке топлива пройти более 1100 км; и наконец, бескомпромиссный V6 объемом 3,6 л мощностью 260 л.с. Атмосферная шестерка разгоняет универсал до 100 км/ч за 6,6 с, и этот показатель не сильно зависит от состояния дорожного покрытия — самый мощный Superb Combi располагает полным приводом на основе муфты Haldex.

Багажник Superb Combi огромен: 603 л погрузочного пространства. При сложенных сиденьях — 1835 л. На машинах с двойным, трансформируемым полом багажного отделения при сложенных сиденьях образуется ровная поверхность. Superb Combi, как и обычный Superb, имеет такую «приятность», как зонтик, спрятанный в специальной нише в задней левой двери, а в багажнике торжество концепции «просто



гениально» символизирует аккумуляторный светодиодный фонарик, заряда которого хватает на 48 часов работы.

Список дополнительного оборудования для Superb Combi просторен, как банковский договор. Пожалуй, самая полезная опция — электропривод крышки багажника, гарантирующий чистоту ваших рук в любое время года. Он является базовым оборудованием для всех универсалов Superb (кроме 1.8 TSI), как и система бесключевого доступа KESSY. Из других предложений отметим передние сиденья с вентиляцией, подогрев лобового стекла, ассистент парковки (если места между двумя машинами больше, чем длина универсала плюс 80 см, он будет крутить за вас руль) и радионавигационную систему с DVD-проигрывателем и ТВ-тюнером.

Superb Combi, как и универсал Octavia, предлагается в версии Laurin & Klement. С таким исполнением он становится одним из самых элегантных универсалов в мире.

ŠKODA Fabia Combi



ŠKODA Octavia Combi



ŠKODA Superb Combi



ТЕХНИЧЕСКИЕ ХАРАКТЕРИСТИКИ			
	1.2 НТР	1.4 16V	1.6 16V
Размеры, мм	4247 / 1642 / 1498	4247 / 1642 / 1498	4247 / 1642 / 1498
Двигатель	рядный трехцилиндровый бензиновый	рядный четырецилиндровый бензиновый	рядный четырецилиндровый бензиновый
Рабочий объем, куб. см	1198	1390	1598
Мощность, л.с. при об./мин.	70/5400	86/5000	105/5600
Максимальная скорость, км/ч	164	176	192 (186)*
Разгон от 0 до 100 км/ч, с	15,0	12,3	10,5 (11,6)*
Расход топлива (средний), л/100 км	5,5	5,9	6,9 (7,5)*
Привод	передний	передний	передний
Коробка передач	5-ступенчатая механическая	5-ступенчатая механическая	5-ступенчатая автоматическая / 6-ступенчатая автоматическая

*В скобках данные для автомобилей с автоматической трансмиссией.

ТЕХНИЧЕСКИЕ ХАРАКТЕРИСТИКИ				
	1.6 MPI	1.4 TSI	1.8 TSI	2.0 TDI CR
Размеры, мм	4569 / 1769 / 1468	4569 / 1769 / 1468	4569 / 1769 / 1468	4569 / 1769 / 1468
Двигатель	рядный четырецилиндровый бензиновый	рядный четырецилиндровый бензиновый с непосредственным впрыском и турбонаддувом	рядный четырецилиндровый бензиновый с непосредственным впрыском и турбонаддувом	рядный четырецилиндровый турбодизель с системой впрыска Common Rail
Рабочий объем, куб. см	1595	1390	1798	1968
Мощность, л.с. при об./мин.	102/5600	122/5000	152/4300–6200	140/4200
Максимальная скорость, км/ч	188 (184)*	202 (201)*	218 (213)*	206
Разгон от 0 до 100 км/ч, с	12,4 (14,2)*	9,8 (9,8)*	8,2 (8,9)*	8,3
Расход топлива (средний), л/100 км	7,4 (7,9)*	6,3 (6,3)*	6,9 (7,7)*	6,0
Привод	передний	передний	передний	передний
Коробка передач	5-ступенчатая механическая / 6-ступенчатая автоматическая	6-ступенчатая механическая / 7-ступенчатая автоматическая (роботизированная) DSG	6-ступенчатая механическая / 6-ступенчатая автоматическая	6-ступенчатая автоматическая (роботизированная) DSG

*В скобках данные для автомобилей с автоматической трансмиссией.

ТЕХНИЧЕСКИЕ ХАРАКТЕРИСТИКИ				
	1,8 TSI	2.0 TSI	3.6 V6 4×4	2.0 TDI
Размеры, мм	4838 / 1817 / 1510	4838 / 1817 / 1510	4838 / 1817 / 1510	4838 / 1817 / 1510
Двигатель	рядный четырецилиндровый бензиновый с непосредственным впрыском и турбонаддувом	рядный четырецилиндровый бензиновый с непосредственным впрыском и турбонаддувом	V-образный 6-цилиндровый бензиновый с непосредственным впрыском	рядный четырецилиндровый турбодизель с системой впрыска Common Rail
Рабочий объем, куб. см	1798	1984	3597	1968
Мощность, л.с. при об./мин.	152/4300–6200	200/5100–6000	260/6000	140/4200
Максимальная скорость, км/ч	210	234	247	203
Разгон от 0 до 100 км/ч, с	9,5	7,9	6,6	10,3
Расход топлива (средний), л/100 км	8,2	8,0	10,2	6,0
Привод	передний	передний	полный	передний
Коробка передач	6-ступенчатая автоматическая	6-ступенчатая автоматическая (роботизированная) DSG	6-ступенчатая автоматическая (роботизированная) DSG	6-ступенчатая автоматическая (роботизированная) DSG

Точно в размер

Универсалы ŠKODA — очень практичные и продуманные машины. Что к ним добавить? Только товары из списка оригинальных аксессуаров. Для каждой из машин — Fabia Combi, Octavia Combi и Superb Combi — своя коллекция.

Велосипедное крепление.

Цена — 3285 руб.*

Запираемый держатель для лыж (до четырех пар) или сноубордов (до двух).
Цена — 5490 руб.*

Универсальный багажный короб с транспортировочной сеткой и крепежом.
Цена — 23 525 руб.*

Пластиковый аэродинамический бокс. Способен вместить до пяти пар лыж или до четырех сноубордов.
Цена — 24 505 руб.*

Багажник на крышу для Fabia Combi.
Цена — 10 095 руб.*



Диски легкосплавные размером 14", 15", 16" и 17".

Цена — от 4830 руб. до 6845 руб. за штуку.*



Велосипедный держатель (для двух велосипедов).

Цена — 11 775 руб.*



Резиновый коврик для багажника.

Цена — 2055 руб.*

* Актуальные розничные цены уточняйте у дилеров ŠKODA.



Велосипедное крепление.
Цена — 3285 руб.*

Запираемый держатель для лыж (до четырех пар) или сноубордов (до двух).
Цена — 5490 руб.*

Пластиковый аэродинамический бокс. Способен вместить до пяти пар лыж или до четырех сноубордов.
Цена — 24 505 руб.*

Багажник на крышу для Octavia Combi.
Цена — 10 095 руб.*

Диски легкосплавные размером 15", 16", 17" и 18". Цена — от 5595 руб. до 8220 руб. за штуку.*



Фальшпол багажника.
Цена — 18 630 руб.*



Пластиковый поддон багажника Octavia. Цена — 3860 руб.*



Велосипедное крепление.

Цена — 3285 руб.*

Запираемый держатель для лыж (до четырех пар) или сноубордов (до двух).

Цена — 5490 руб.*

Пластиковый аэродинамический бокс. Способен вместить до пяти пар лыж или до четырех сноубордов.

Цена — 24 505 руб.*

Багажник на крышу для Superb Combi.

Цена — 10 260 руб.*

Диски легкосплавные размером 16", 17" и 18". Цена — от 6945 руб. до 8620 руб. за штуку.*



Пластиковый поддон багажника с алюминиевым разделителем для Superb Combi.

Цена — 11 625 руб.*



Сетка для легкого багажа.

Цена — 3290 руб.*

* Актуальные розничные цены уточняйте у дилеров ŠKODA.

Справедливая оценка

В принципе, сотрудники компании ŠKODA и сами знают, что делают очень хорошие автомобили. Но читать лестные отзывы журналистов всё равно приятно. Мы отобрали несколько показательных цитат, написанных в результате знакомства с чешскими универсалами.

CAR

Первым делом здесь (в Superb Combi) не надо заглядывать в багажное отделение (и так понятно, что там можно поиграть в спелеолога). Лучше обратить внимание на другую кричащую деталь — приступку для ног задних пассажиров. Последний раз такое мне попалось в седанах класса F, и то лишь в «длинных» версиях. Стоит ли говорить, что задние пассажиры чувствуют себя здесь более чем комфортно?

AVTO.RU

Отдохнув и набравшись сил, двигаемся дальше. Теперь уже в компании со ŠKODA Octavia Combi, оснащенной турбированной «четверкой» 1,8 литра в сочетании с механической трансмиссией. Модель, которая вобрала в себя самые современные технические разработки немецкого концерна... В ее интерьере нет никакой вычурности, фальшивых элементов отделки. Здесь применяются только качественные материалы с приятной фактурой.

Кроме того, Octavia, как и наш тестовый экземпляр, может включать двухзонный климат-контроль, круиз-контроль, фирменную навигационную систему с сенсорным дисплеем и картами России и Европы, что в поездках на большие расстояния придется весьма кстати.

Что касается ездовых качеств, то Octavia почти образцово ведет себя при прямолинейном движении, предсказуема как при скоростных перестроениях, так и при прохождении поворотов, обладает «живыми» реакциями на действия рулем...

«ГАЗЕТА.RU»

Свернув на первый приглянувшийся съезд, мы сначала проехали лес, а затем несколько деревень. Региональные польские дороги все больше напоминали родные подмосковные, с выбоинами и трещинами. Но Fabia Combi шустро объезжала все препятствия, виляя по всей ширине пустынной проезжей части. Перед «слепыми» поворотами машина быстро, но плавно тормозила. Чем дальше мы уходили вглубь Польши, тем хуже становилась дорога...

«АВТОМИР»

Помимо талантов в области перевозки всяческих нужных вещей мы открыли и еще одну ипостась этого автомобиля, а именно: страсть к путешествиям, причем путешествиям семейным. Ведь кроме большого багажника у Superb Combi есть еще несколько неоспоримых уникальных преимуществ. Прежде всего — расстояние между рядами, которое с момента появления современной версии Superb стало его визитной карточкой. Если пользоваться авиационной терминологией, то это настоящее бизнес-класс. Единственное, чего не хватает, так это бортпроводников и системы развлечений. Зато есть панорамная крыша, которая увеличивает количество поступающего света, да и в небо посмотреть иногда тоже хочется.

«КЛАКСОН»

На покрытом инеем термометре застыла цифра -15... Но дизельная Octavia Combi встречает прямо-таки домашней теплотой: на нее установлен программируемый с помощью бортового компьютера предпусковой подогреватель, который, в частности, способен через заданные промежутки времени автоматически запускаться, не давая мотору замерзнуть. Правда, это весьма полезное для теплолюбивых дизелей устройство будет у нас доступно лишь в качестве опции, но базовая версия тоже неплохо подготовлена к холодам: у нее есть более простой, но не менее эффективный электрический нагреватель двигателя.

Характерный дизельный рокот нарушил утреннее безмолвие. Но закрыл дверь — и в машине тишина, нет даже типичных для моделей с подобными моторами вибраций на органах управления.

По крутым и извилистым улицам городка приходится двигаться внагиш — разогнаться негде, да и снежный наст мешает. Но Octavia Combi режет его легко и непринужденно — здесь в полной мере раскрываются тяговые возможности двухлитрового мотора.

«ДЕНЬГИ»

В Superb Combi замечательно разместились бы пассажиры бизнес-класса со своими дорогими чемоданами, перемещаясь из аэропорта в гостиницу. В таком автомобиле не стыдно прибыть на концерт заслуженному музыканту со своей виолончелью. Популярный художник со всеми холстами, красками и мольбертами может подъехать на Superb к заказчику писать портрет, а модный фотограф с осветительными приборами, штативами и камерами — проводить фотосессию. Или дорогой адвокат подвезет высокому суду сто томов документов, чтобы выиграть дело на миллиард. Такие картины представляются при взгляде на ŠKODA Superb Combi.

«АБС-АВТО»

Основное назначение Fabia Combi — быть незаменимым помощником в семье, и со своей задачей он готов справляться со всей основательностью. Салон и багажное отделение богаты ящиками, ящичками и нишами для хранения различных необходимых в дороге мелочей. В выдвигаемых ящиках под водительским и пассажирским сиденьями уместилось все, что должно быть под рукой: аптечка, огнетушитель, аварийные жилетки, складной зонт и буксирный трос... Хотите возить с собой бустер для запуска двигателя зимой или канистру «омывайки»? Для этого есть два «кармана» в багажнике.

...Мы попробовали уложить в салон небольшую стремянку, чемоданчики с инструментом и еще многое из того, без чего не обходятся дачники. Увенчала эту «пирамиду» вагонка. Учтите, дачники, — ее длина может достигать 2,7 м. И это при длине машины всего 4,25 м!



ŠKODA Superb Laurin & Klement Эксклюзивное решение

Новая эксклюзивная версия **ŠKODA Superb Laurin & Klement** – это стиль, помноженный на благородство, когда каждая деталь говорит о респектабельности и безупречном вкусе, когда на улицах вечернего города все взгляды направлены только в Вашу сторону.

ŠKODA Superb Laurin & Klement сочетает в себе все самые передовые достижения **ŠKODA** в области автомобильных технологий и дизайна. Его превосходный внешний вид, впечатляющий интерьер, абсолютный комфорт и расширенный набор опций выгодно подчеркнут Вашу индивидуальность.



Логотип Laurin & Klement на передних крыльях и сиденьях



Стальные накладки на внутренние пороги с логотипом Laurin & Klement



Светодиодные задние фонари (кроме Superb Combi!)



Интерьер Executive² коричневого цвета (кожа, искусственная кожа)




Декоративные вставки PIANO LACK³

1. Комби. 2. Экзекютив. 3. ПИАНО ЛЭК.

Дорога

СОБЫТИЯ ПУТЕШЕСТВИЯ ВСТРЕЧИ



**Калязин и Углич:
связанные
одной Волгой. 40**

РЕПОРТАЖ

Из подземелья да в пропасть.
Брно и Моравский крас. **30**

Первый после Праги



текст и фото: **Сергей Шерстеников, Александр Фёдоров**

Место, которое занимает Брно в Чешской республике, определяется очень просто — второй по значению город в стране. Туристы его не очень жалуют, а зря: в Брно и его окрестностях есть объекты, посещение которых запоминается на всю жизнь.



Собор Петров. Фасад.
Готика.



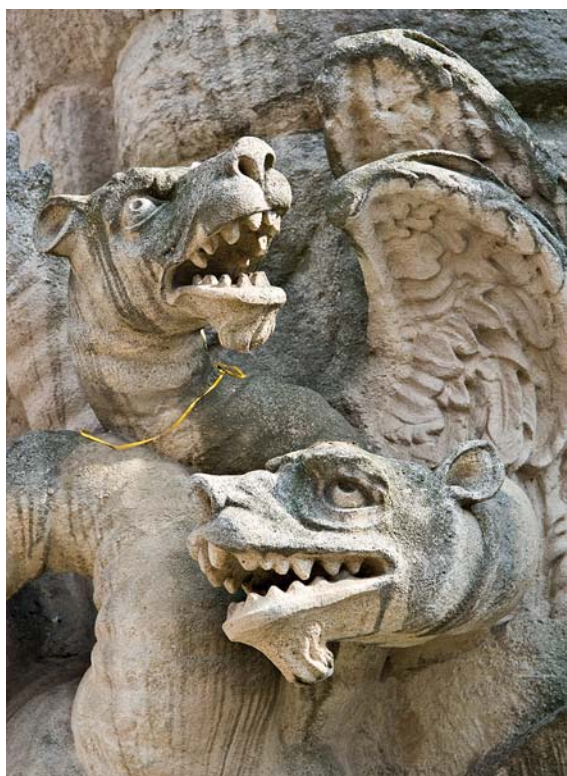
БРНО нельзя назвать туристической Меккой. Город и без приезжих чувствует себя нормально: ходит на работу, пьет пиво, гремит трамваями. Трудно представить, чтобы в одиннадцатом часу вечера турист не нашел бы в Праге места на открытой веранде, где можно заказать бокал приятного напитка. В Брно мы с трудом нашли. Официант уже собирал пепельницы с выставленных на улице столов и новых заказов не принимал. Пришлось спускаться в прокуренный подвал, оплачивать пиво

там и под обещание «непременно вернуть посуду» возвращаться наверх.

И магазины, в отличие от пражских, не работают в Брно допоздна. Купить выставленный на витрину хрустальный кубок, если ближе к полуночи он засияет в ваших глазах особым блеском, не получится. Придется отложить покупку до утра, может, к тому времени протрезвеете и одумаетесь.

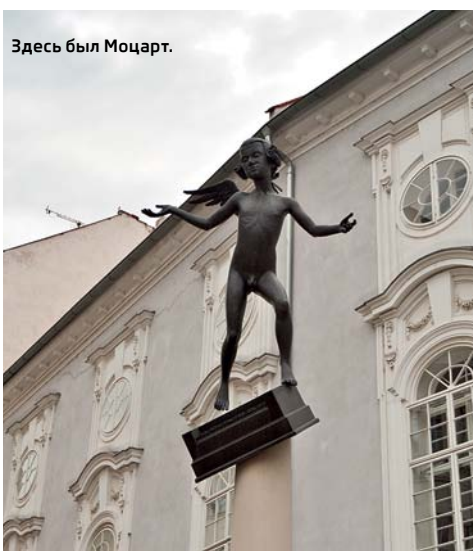
Брно — город жаворонков. Одна из самых интересных в городе, а может быть, и во всей Чехии, экспозиций — гробница при монастыре капуцинов. Здесь

выставлены на обозрение мумифицированные тела монахов и других уважаемых граждан, населявших город в XVII–XVIII веках. Отчасти в нравоучительных целях. Sic transit gloria mundi — написано на стенах. Мол, не обольщайтесь, товарищи посетители, много о себе не думайте, придет и ваш черед. Зрелище не для слабонервных. Поэтому на ночь его не показывают. Мы пришли в пятом часу вечера, когда смотрительница уже закрывала вход в гробницу. В общем, если не хотите услышать «приходите завтра», начинайте обход города с раннего утра.



Фрагмент фонтана «Парнас».

Гробница при монастыре капуцинов.



Здесь был Моцарт.



Брно — город трамваев.

ИЗ ИСТОРИИ ХИТРОСТИ

Исторический центр Брно относительно невелик. Машина для его осмотра не нужна, автомобиль лучше оставить на парковке отеля.

Непреренно посетите Капустный рынок. Он занимает старинную площадь, известную, если верить путеводителям, с XIII века, и примечателен тем, что возникает на пустом месте каждое утро и исчезает вечером. Столетия подряд с утра торговцы выставляют свой товар, в основном овощи, фрукты и цветы, а вечером грузятся и уезжают. Здесь же, на площади,

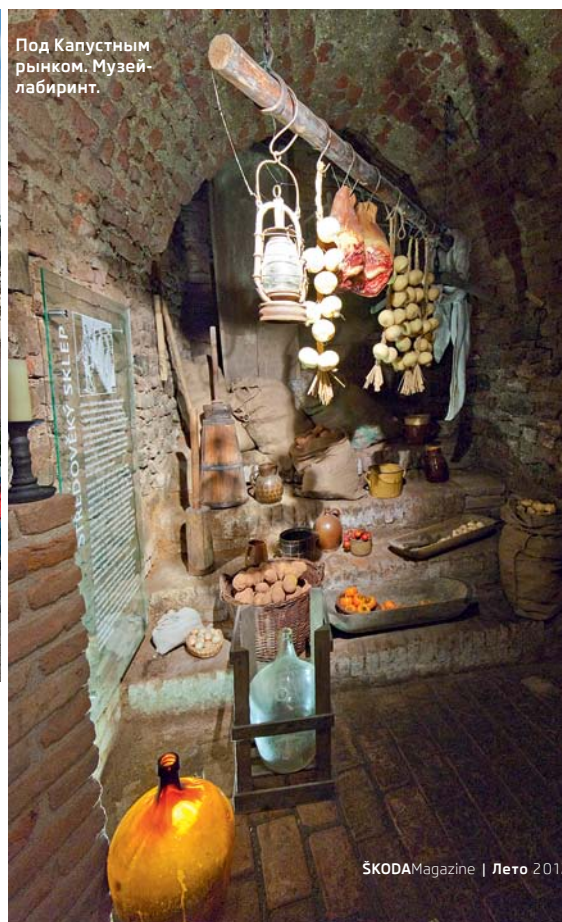
вы увидите фонтан «Парнас», существующий более трехсот лет, и здание театра Reduta — одного из самых старых в Европе. Памятник перед театром напоминает, что во время Рождества 1767 года в нем выступал Моцарт. Одиннадцатилетнего вундеркинда привез с концертом его отец Леопольд. Удивляться гастролу нечего. От столицы Австрии до Брно — два часа на машине. Во времена Моцарта, пожалуй, побольше.

Под Капустным рынком находится разветвленная сеть старинных подвалов. В прежние времена в них располагались

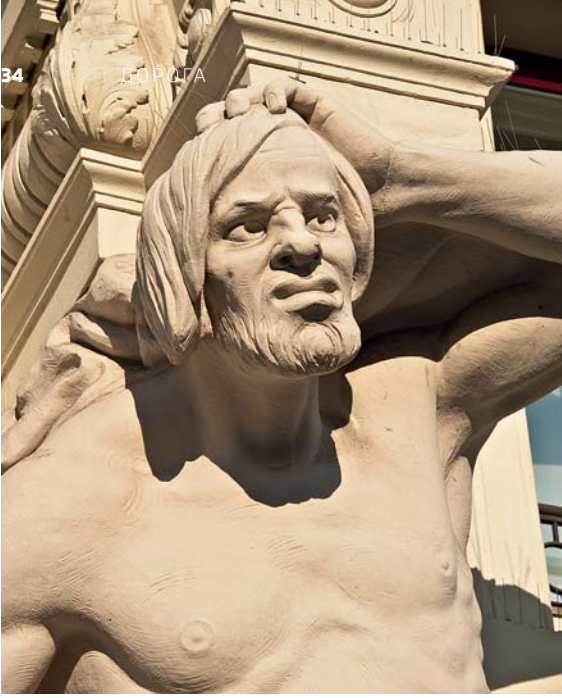
ДЛЯ
ЖИТЕЛЯ БРНО
СЪЕЗДИТЬ
В ВЕНУ
НА ТЕАТРАЛЬНУЮ
ПРЕМЬЕРУ —
ОБЫЧНОЕ ДЕЛО:
АВСТРИЯ РЯДОМ.
КАК И СЛОВАКИЯ.



Капустный рынок.
На одном месте —
много веков.



Под Капустным рынком. Музей-лабиринт.



Крокодил,
но вообще —
Брненский дракон.



**В БРНО ЕСТЬ
ЧТО ПОСМОТРЕТЬ,
НО ТУРИСТАМ
НАДО БЫТЬ
ГОТОВЫМ К ТОМУ,
ЧТО ВО ВТОРОЙ
ПОЛОВИНЕ ДНЯ
СЛОЖНО КУДА-ЛИБО
ПОПАСТЬ.**

склады и кабаки. Сегодня по лабиринтам водят туристов. С потолков свисают гирлянды несъедобного лука и пластиковые окорока, а желающие могут забраться в «клетку дураков», в которую в прежние времена из лучших побуждений сажали умственно неполноценных горожан в надежде выгнать из них бесов. В подвалах можно примерить испанский сапог (современную копию легендарного орудия пыток) или сфотографироваться у позорного столба. Некоторым нравится.

Не покидая Капустной площади, зайдите в Моравский областной музей,

прямо в фойе поднимите голову — увидите чучело громадного крокодила, которого принято именовать Брненским драконом. В музее он висит временно: на время ремонта в его «квартире», в Старой ратуше. Достоверно известно про чучело немного. Однозначно, что оно одно из самых старых в Европе — ему около четырехсот лет. Согласно одной версии, рожденную на берегах Амазонки (или Нила) рептилию городу подарили заезжие купцы (турецкий султан — как вам больше нравится). Согласно другой, крокодил приплыл по реке сам, ужасно



Дракон. Творчески переосмысленный крокодил.



Доминирующие над городом шпили башен — это Петров.



Барельефы, воспевающие радость труда, очень похожи на советские. Но сделаны до войны, при власти капитала.



Памятник перед зданием Высшего административного суда Чехии. Брно наделен частью столичных функций.

терроризировал местное население, пока догадливые чехи не подложили хищнику свинью — начиненного негашеной известью телянка (как вариант — козленка или ягненка), съев которого, тварь захотела пить, после чего, конечно, взорвалась. Если вы не знаете, что происходит при соединении негашеной извести с водой, детство ваше прошло зря. Шов на брюхе крокодила свидетельствует о том, что все описанные события являются чистой правдой: несомненно, приплыл и, несомненно, был повержен силой чешской смекалки.

Кстати, в Брно вы услышите еще одну легенду, рассказывающую о военной хитрости моравян (Брно — столица Южной Моравии). Один из самых заметных архитектурных памятников города — кафедральный собор Святых Петра и Павла, он же просто Петров, великолепный образец готики.

Полуденный колокольный звон раздается с собора не в двенадцать часов дня, как можно подумать, а в одиннадцать, с явным опережением графика. Рассказывают, что традиция ведет начало с 1645 года. Идет Тридцатилетняя

война. Город осажден шведами. Три с половиной месяца они не могут взять Брно. Генерал Торстенсон, командующий многотысячной армией, в отчаянии. Его войска, захватившие Моравию, ничего не могут поделать с мужественными защитниками Брно — они продолжают отбивать атаки. И генерал говорит: если к полудню город не падет, мы уходим. С первыми ударами колокола генерал дал команду отходить. Никто не заметил, что чехи, прознавшие про планы шведов, прозвонили к обеду на час раньше положенного.



В начале октября 1805 года перед боем у Чешского города Славков в Брно побывал Кутузов. Славков мы знаем как Аустерлиц.

Вилла Тугендгат
со стороны сада.



Мебель отражает суть
дома: ничего лишнего,
все по существу.

ПРОСТЕНЬКО, НО СО ВКУСОМ

В Брно ужасно много трамваев. Как земляных червей на асфальте после дождя. Трамваем можно воспользоваться, чтобы добраться до уникального объекта — виллы Тугендгат. Мы, правда, поехали на ŠKODA.

Виллу Тугендгат называют ярким образцом функционализма — яркого направления архитектуры первой половины прошлого века. Здание построил немецкий архитектор Людвиг Мис ван дер Роз по заказу молодоженов — семьи Тугендгатов, Фрица и Греты, представите-

лей состоятельных брненских фамилий, владевших ткацкими производствами и сахарными заводами.

Трудно сказать, какую задачу поставили заказчики перед архитектором, но получилось скромно, модно, практично и очень дорого.

Если смотреть на виллу со стороны улицы Чернополни — а только с нее и удастся увидеть объект, пока вас не пустят на огороженную территорию — взгляду откроется строгое, но не самое примечательное здание, построенное как будто из обувных коробок: все парал-

лельно и перпендикулярно. И поскольку вилла, как и большинство других интересных объектов в Брно, закрывается рано — после половины шестого вечера ловить тут нечего — то нелюбопытный турист может решить, что возвращаться не имеет никакого смысла: видел я вашего Тугендгата, ничего интересно. И будет в корне не прав.

Несмотря на то что задача проникнуть на объект требует определенной настойчивости, посмотреть его стоит.

Туристов пускают каждый час небольшими группами, в пределах 15 чело-



Вид на виллу из-за
забора не дает
представления о том,
насколько интересный
памятник перед вами.

У архитектора не было
недостатка в идеях,
у заказчиков —
в деньгах.



В здании много света: прочный металлический каркас позволил сделать большую площадь остекления.



век, поэтому рекомендуем заранее купить билеты.

За забором вас ждут прекрасный сад и здание, достоинства которого сложно оценить снаружи.

Вилла Тугендгат представляется одноэтажной только с улицы: поскольку она расположена на холме, на сторону парка выходят два этажа (не считая нижнего, технического). Внутри посетителей ждет сочетание мебели в стиле IKEA (о котором, понятно, никто не имел представления в конце двадцатых годов, это собственная разработка архитектора)

и лучших отделочных материалов типа оникса и палисандра. Дорого, но ничего лишнего. А по уюту сопоставимо с большой палатой или лабораторией. Кухня точно похожа на операционную.

Из окон виллы и с балкона открывается прекрасный вид на город. Более того, панорамные стекла имеют электропривод и опускаются, как на дверях автомобиля; не до конца, конечно, но все равно впечатляет. В доме множество технических приспособлений, которые непривычны сегодня, а в первой половине XX века смотрелись явным торжеством

высоких технологий. Например, на вилле есть лифт для перемещения блюд из кухни в столовую.

В мае 1938 года семья Тугендгатов поспешно покинула Брно — город, где жили их предки на протяжении нескольких поколений.

Тугендгаты были евреями и вовремя осознали, что их ждет в родной Чехословакии. Семья сначала уехала в Швейцарию, а потом — в Венесуэлу. Уже с сентября 1939 года на вилле хозяйничали нацисты. Брно освободили в 1945 году. «В помещениях виллы советские



Окна имеют электропривод.





МОРАВСКИЙ КРАС СФОРМИРОВАЛСЯ БОЛЕЕ СОТНИ МИЛЛИОНОВ ЛЕТ НАЗАД, НО ПО-НАСТОЯЩЕМУ ПЕЩЕРЫ БЫЛИ ИЗУЧЕНЫ ЛИШЬ В XX ВЕКЕ.

солдаты обустроили конюшню», — пишут в различных, в том числе и вполне официальных источниках. «Может советские, может, румынские», — уклончиво комментирует ситуацию экскурсовод.

Как бы то ни было, после войны на вилле располагалась школа танцев, детская лечебница, выставочный зал, затем была предпринята серия попыток вернуть зданию оригинальный вид. Последние реставрационные работы, самые масштабные и дорогостоящие, закончились в этом году. Город потратил 8 миллионов долларов. Оно того стоило.

НА КРАЮ

Развитая сеть городского транспорта в Брно вовсе не говорит о том, что



Моравский крас — место, куда обязательно надо отвезти детей. Приключений хватит на весь день.



машина туристу не нужна. А как он быстро и без проблем попадет в Моравский крас? Сорок минут (в навигатор забейте Blansko, а из него двигайтесь на Skalní Mlýn) — и вы в редком по красоте природном заповеднике, огромном карстовом массиве, состоящем из сотен пещер. Для публики открыты лишь пять, но и их хватит для того, чтобы провести в этом месте целый день.

Главный объект — пещеры Пунква. От стоянки, где придется оставить автомобиль, до пещер — около километра. Пешком или на поезде на резиновом

ходу — на таких в парках возят детей.

В принципе, забравшись в пещеры Пунква, можно исходить 30 километров по подземным коридорам. Сами не ходили — читали. А туристический маршрут рассчитан на час и имеет протяженность 720 метров, из которых 450 вы проплывете на лодке с электрическим мотором по подземной реке. За время экскурсии вы увидите сталактиты (те, что сверху), сталагмиты (те, что снизу) и эти, как их там, геликтиты (растут произвольно). Кульминационная часть экскурсии — выход на дно Мацохи, пропасти

глубиной почти 140 метров. Вид наверх открывается незабываемый. Ощущаешь природное величие и свою ничтожность одновременно.

По выходу из пещер Пунква, точнее, вы выплывете из них по реке, не забудьте подняться в гору по канатной дорожке. И взгляните на Мацоху сверху вниз. Это зрелище для некоторых посетителей Моравского краса становится последним. Место давно и надежно облюбовано самоубийцами. Но мы-то знаем — жизнь прекрасна. Все дело в том, в какое время и с какой стороны посмотреть.



На дне пропасти Мацоха. В переводе «мацоха» значит «мачеха».





Затопленная колокольня, ставшая символом города Калязин.



Пассажирские суда на причале Углича швартуются и вторым, и третьим бортом.

Водный узел

текст: Пётр Мохов | фото: Тимофей Котов

Большая часть туристов прибывает в Углич в тёплое время года по воде, оправдывая расположение и название города — «на углу Волги». Автомобильных путешественников данный факт несколько не должен смущать. Наоборот, у них есть явное преимущество: они приезжают и уезжают не по гудку теплохода, а по своему желанию.

Н а музее тюремного искусства с интригующим названием «Запретная зона» написано время открытия: 10 часов утра. А время закрытия не указано. Женщина, принимающая плату за вход — 50 рублей с человека, стандартная для города такса — объясняет: работать ей тут до последнего теплохода. Приплывет в девять вечера — будет сидеть, дожидаться. Водные туристы ходят по городу табунами, ориентируясь на шесты с табличками, что несут в руках экскурсоводы. Кажется, отобьется, потеряется интурист и съест на свою голову приключений почище, чем Семен Семенович Горбунков в «Бриллиантовой руке». Иностранцев туристов в Угличе действительно немало, что объяснимо: когда российский гражданин узнает, сколько стоит круиз на теплоходе, он понимает — дешевле выйдет улететь в Египет смотреть на пирамиды, чем сплавать в российскую провинцию.

Мы выбрали другой путь — на автомобиле. Если ехать со стороны Москвы, надо быть готовым к тому, что часть дороги, начинающаяся с того момента, как вы свернете с Ярославского шоссе, не имеет федерального значения и местами напоминает лунный пейзаж. Не всегда пустынна, зато испещрена кратерами — автомобили плетутся друг за другом, непрерывно выполняя упражнение «змейка» в попытке уклониться от попадания в наиболее выдающиеся рытвины.

Городской хэтчбек ŠKODA Fabia показал себя «на выезде» с лучшей стороны. Невысокий расход топлива: около 7 литров на 100 км с автоматической коробкой; достаточно просторный для данного класса машин багажник, не требующий забывать поклажей салон — 315 литров при наличии полноценного запасного колеса; отличная подвеска: в меру жесткая в поворотах и в меру мягкая на ухабах.

Путешествие на автомобиле имеет несомненное достоинство — маршрут всегда можно подправить. Поняв, что в Угличе в день прибытия ничего посмотреть толком не успеем, поскольку Москву покинули после обеда, мы заехали в Калязин, известный всей России колокольной, вздымающейся из водной глади.



Тот самый набатный колокол, что в конце XVI века был высечен плетью, лишен языка и сослан в Тобольск.



По плотине Угличской ГЭС проходит дорога с одного берега Волги на другой.

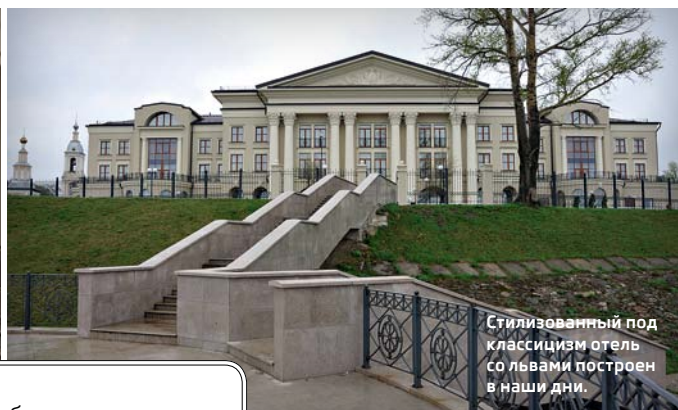


Шлюз наполнился, и суда ушли в сторону Москвы.

Эта колонка управления турбиной №2 Угличской ГЭС отработала 70 лет.



Лев, украшение
гостиницы в Угличе.



Стилизованный под классицизм отель со львами построен в наши дни.

Турист, подошедший к самому урезу воды (автомобиль надо оставить и пройти минуты три пешком), немедленно задается вопросом: каким образом колокольня оказалась в этом месте и где остальная часть собора, которая тоже должна висеть над водой? А на то, что собор был, указывают фотографии, развешанные на улицах города. И почему вокруг колокольни остров, если она была затоплена? По идее, ответы на эти вопросы должны быть где-то на берегу: смотришь на табличку и читаешь. Но таблички нет, приходится изучать источники разной степени достоверности. И выходит такая картина. В тридцатых годах было принято решение затопить две трети территории города Калязина в рамках обустройства водохранилища. На затопляемых территориях находился и Никольский собор с возведенной в 1800 году колокольней высотой 74,5 метра. Храм перед затоплением снесли, а колокольню оставили. По одной версии — как маяк для судов, предупреждающий о том, что в районе Калязина река делает крутой поворот; по другой — колокольню собирались использовать в качестве парашютной вышки, что вписывается в рамки другой концепции: СССР готовился к наступательной войне, и будущих десантников воспитывали со школы.

Как бы то ни было, когда водохранилище наполнилось, то есть в 1940 году, нижний ярус скрылся примерно на семь метров, придавая зрелищу сюрреалистическую красоту: колокольня выступала прямо из воды. Сегодня не то: вокруг колокольни явно виден остров. Его насыпали спустя сорок лет для защиты памятника от волн и льда. Можно, правда, услышать и такую версию: остров возвели для того, чтобы заставить замолчать колокол, упавший на дно в тридцатых годах (согласно легенде, его хотели снять, да не смогли — рухнул) и мистическим подводным звоном предвещавший трагедии XX века: начало Великой Отечественной войны, бомбардировку Хиросимы и Нагасаки, вступление советских войск в Афганистан.

Кстати, водохранилище, о котором мы говорим, скрывшее больше половины Калязина, называется Угличским.

ЭПОХА ВЕЛИКИХ СВЕРШЕНИЙ

Древний город Углич — считается, что он был основан в X веке — отлично иллюстрирует другую эпоху, сталинскую. Угличское водохранилище обустроено руками эзков, заключенных Волголага, коих в лагере было до 85 тысяч. Их же привлекали для работ на Рыбинском гидроузле. Политических заключенных, по данным краеведов, было не так много — примерно пятая часть, остальные — обычные уголовники, что, конечно, не делало судьбу контингента легче. Одна майка и одни трусы, согласно нормам вещевого довольствия на год, пара валенок, если достанутся, — на два года. Продовольственная норма: 600 граммов ржаного хлеба в день, 30 граммов мяса, 128 граммов рыбы, 500 граммов картофеля и овощей. Это для тех, кто выполнял не больше 60 процентов от дневного плана. Выполнившим больше полагалась прибавка, в основном за счет хлеба. Работали не жалея жизней, в основном чужих, и решение правительства СССР от сентября 1935 года о строительстве Угличского гидроузла было выполнено досрочно — к осени 1940 года. Тогда дала первый ток Угличская гидроэлектростанция. Она наряду с Рыбинской ГЭС всю войну обеспечивала энергией Москву.



ŠKODA Fabia.
Сделано в Калуге.



Суда только зашли в шлюз: ворота под аркой пока закрыты.



Сцена убийства царевича Димитрия. Настенная роспись в церкви Димитрия на Крови.



Княжеские палаты, в которых жил царевич Димитрий. Здание постройки XV века.



Воскресенский мужской монастырь.



Состояние исторической застройки в Угличе сложно назвать идеальным.

Масштаб и целесообразность тех работ оценить непросто. При создании Угличского водохранилища были переселены десятки тысяч человек, сотни гектаров плодородной земли скрылись под водой, а более или менее точно оценить потери среди заключенных вообще вряд ли кто возьмется. С другой стороны, была ликвидирована угроза паводковых наводнений в Ярославской области, созданы запасы воды для сельскохозяйственных нужд, Волга стала устойчиво судоходной по всей длине (Угличский гидроузел — одна из частей Волго-Камского каскада), а страна получила почти бесплатное электричество и памятник архитектуры, на который и сегодня приятно посмотреть. Правда, нынешние власти сделали почти все, чтобы туристы этого не делали.

Электростанция обнесена забором, за которым ходит охранник, сообщаящий, что «здесь фоткать нельзя», а прекрасное зрелище — прохождение теплоходов через «однониточный однокамерный шлюз» — приходится наблюдать через мелкую сетку, которой не было еще пять лет назад. И все равно сюда стоит сходить, чтобы увидеть, как огромное судно — если повезет, то сразу два — меньше чем за четверть часа поднимается или опускается на высоту своих четырех палуб.

К сожалению, подобные экскурсии приходится устраивать самим. При Угличской ГЭС есть музей, но его посещение оставило не самое приятное впечатление: толпа народу, экскурсовод, не отличающийся ампер от ампира, и масса макетов сомнительной наглядности.

НЕСАНКЦИОНИРОВАННОЕ ВОССТАНИЕ

В 1591 году в Угличе погиб царевич Димитрий. Его отца, Ивана Грозного, к тому моменту не было в живых, и Димитрий оставался последним из Рюриковичей, способным претендовать на престол. Горожане, узнав о гибели царевича, посчитали, что Димитрия зарезали люди Бориса Годунова, которому восьмилетний отрок мог помешать стать царем, и устроили в Угличе то, что экскурсовод, мешая событиям сегодняшних дней с историей, назвал несанкционированным восстанием.

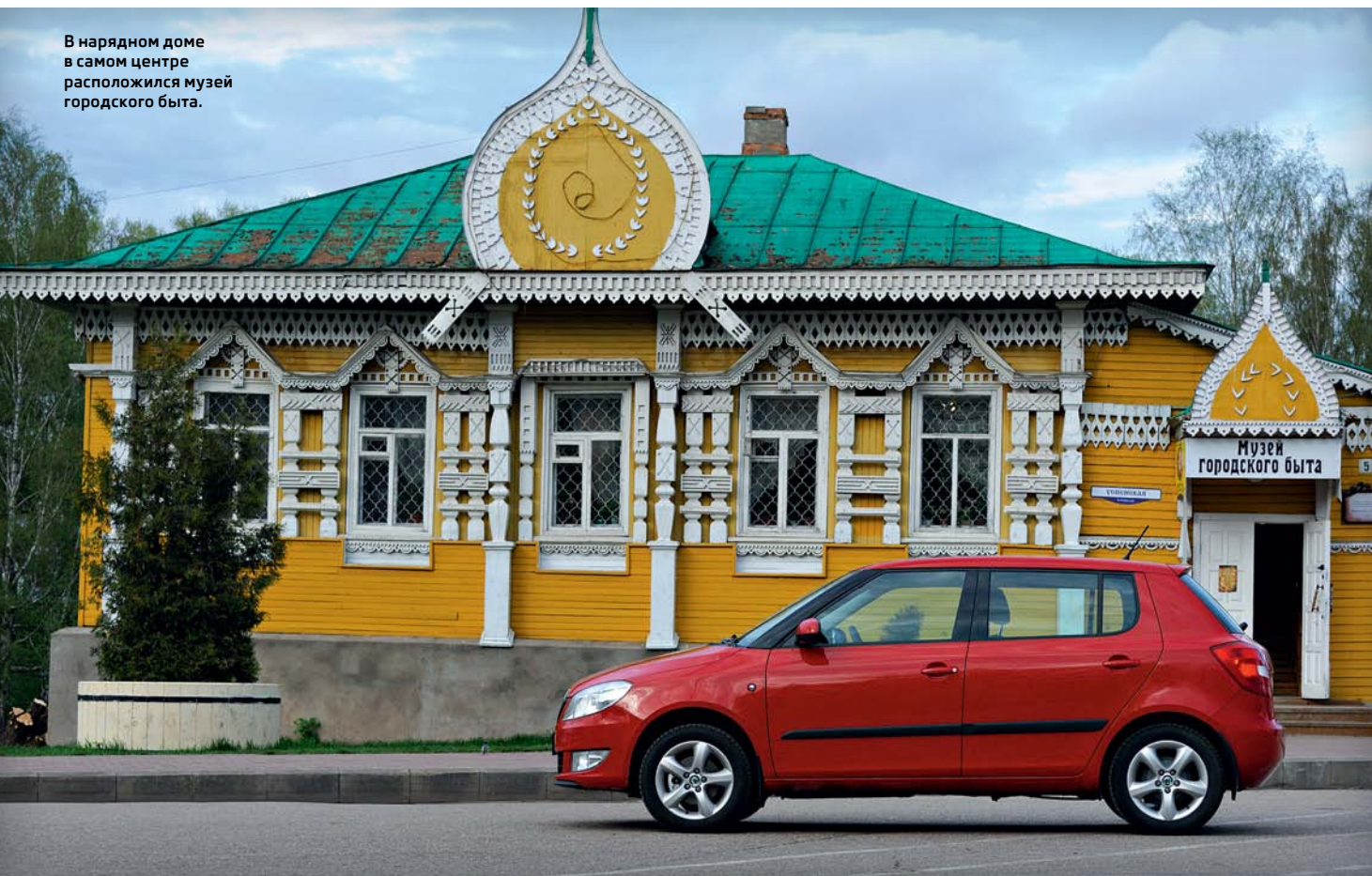
Комиссия, подотчетная Годунову, провела расследование народных выступлений и пришла к выводу, что царевич зарезался сам во время припадка эпилепсии. Бунтовщиков казнили, а набатный колокол, с удара которого начался мятеж, был высечен плетью, лишен языка и сослан в Тобольск. Сегодня колокол с возвращенным языком демонстрируют в угличской церкви Димитрия на крови: экскурсоводы время от времени многозначительно звонят в него.

Туристический бизнес в Угличском кремле — поскольку стеной он не окружен, не сразу догадаешься, что это кремль, а не просто архитектурный ансамбль — вовсю эксплуатирует трагические события четырехсотлетней давности. Напротив палат, где жил царевич с матерью, сегодня стоят шатры-палатки. Коммерсанты предлагают желающим переодеться в исторический костюм и сфотографироваться на память, а ряженый кузнец, помахивая молотом на пластиковой ручке и отпуская каждые три минуты одну и ту же шутку про нанотехнологии, убеждает туристов в необходимости отчеканить на память не то монету, не то медаль с изображением Святого благоверного царевича Димитрия. Под этим именем сын Ивана Грозного был канонизирован в начале XVII века.

Церковь Рождества
Иоанна Предтечи.
Вид со стороны
Воскресенского
монастыря.



В нарядном доме
в самом центре
расположился музей
городского быта.



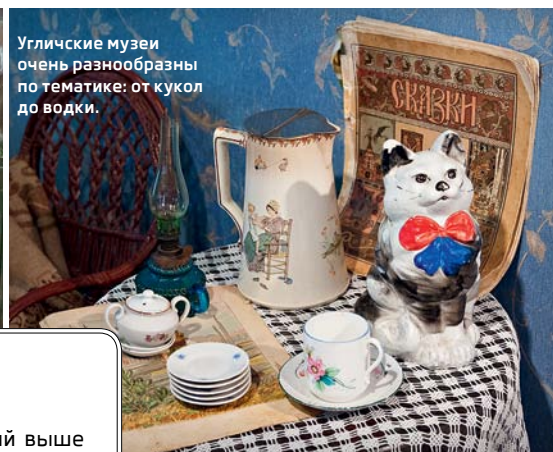
Творчество
заключенных —
фигурка из хлеба.
Тоже экспонат.



Фрагмент
экспозиции музея
городского быта.



Угличские музеи очень разнообразны по тематике: от кукол до водки.



ЗДЕСЬ «РУССКОЙ» ПАХНЕТ

В Угличе множество частных музеев. Например, упомянутый выше музей тюремного искусства, открытый по инициативе местного адвоката. К предметам искусства были отнесены не только традиционные для тюремной культуры фигурки из хлебного мякиша и художественные полотна «тушью по простыне», но и заточки, машинки для нанесения татуировок и сделанный из двух крест-накрест скрепленных гвоздей «якорь», который надлежит заглатывать тем, кто хочет попасть «на больничку» — в руки хирурга, лепилы, стало быть. Это одна комната. Вторая — стилизованная камера, с чашей Генуя (неужели «параша» звучит понятнее?), двухъярусными нарами и восковыми фигурами сидельцев.

Рядом с «Запретной зоной» еще два музея: авторской куклы (все работы одного автора — Ольги Павлычевой) и водки. Последний, несмотря на близость темы к русской культуре, ничем не примечателен. Открыт он был в конце девяностых годов, когда «наш», русский водочный бренд «Смирнов» боролся с «ихним», американским. По сути, музей в его нынешнем виде — собрание разнообразной водочной посуды, вид которой, однако, у особо впечатлительных посетителей может вызвать приступ ностальгии по безвозвратно ушедшей молодости. Тут тебе и «Русская», и «Пшеничная», и водка без названия, которую бывалый турист, прочитав на зеленой этикетке надпись «цена со стоимостью посуды — 4 руб. 70 коп.», немедленно опознает как «андроповку». Но интереснее другое: бутылки наполнены содержимым и, как уверяет экскурсовод, оригинальным. Сохранить в 1980-х годах для потомков бутылку водки — это ли не подвиг? Конечно, не подвиг, наверняка случайность, если, конечно, мы не имеем дела с позднейшей подделкой.

Другим удивительным реликтом социализма в Угличе можно считать столовую «Волга» с алюминиевыми вилками-ложками и написанным от руки меню. Винегрет с сельдью по цене 17,63, борщ со сметаной — 23,65, минтай запеченный — 26,37, кисель — 5,05... Заведение пользуется популярностью у широких слоев населения: от заезжих мототуристов до небогатых горожан. Местные рестораны являют противоположную картину: столичный уровень цен на фоне провинциального обслуживания. Что, конечно, легко объяснимо: они рассчитаны на гостей, для которых Углич — лишь одна из точек на воображаемом Золотом кольце России.



В городе сохранилась настоящая советская столовая.

Древнерусские магниты на холодильник.



Компания VIP-Travel предлагает широкий спектр туристических услуг:

- бронирование отелей по России, СНГ и всему миру в режиме on-line
- индивидуальные и VIP туры
- экскурсионные программы
- туры выходного дня
- отдых на лучших пляжах мира
- SPA и талассотерапия
- диагностика и лечение в ведущих мировых центрах
- событийный туризм
- обучение за рубежом
- паломнические туры
- гастрономические и винные туры
- деловые поездки
- выставки и MICE-мероприятия
- продажа авиа и ж/д билетов

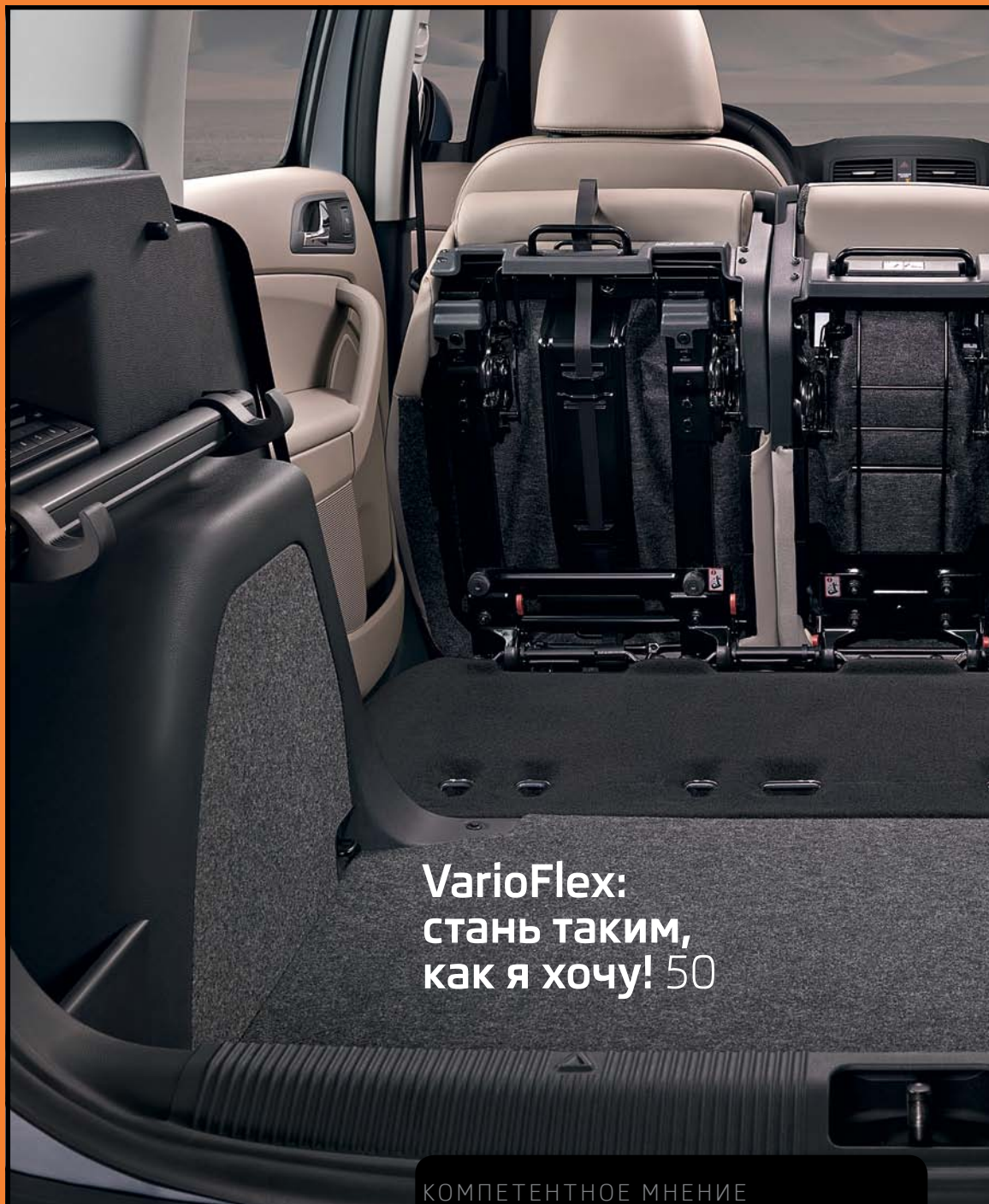
Тел.: +7 (495) 775-58-09
(многоканальный)



*Искусство
быть лучшими*
www.viptravel.ru

Тенденции

ТЕХНИКА РЕШЕНИЯ ПРАКТИКА



VarioFlex:
стань таким,
как я хочу! 50

КОМПЕТЕНТНОЕ МНЕНИЕ

Технические специалисты
марки отвечают на вопросы
читателей. 54



Трансформеры >

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

Комфортабельный салон на пять мест.
Вместительный, как у грузового фургона, багажник.
Бизнес-конфигурация с отдельными креслами.
Всё это можно воплотить в одном автомобиле.
И не в минивэне, а в обычной легковой машине.
Такими способностями к перевоплощению автомобили ŠKODA наделяет VarioFlex — фирменная система трансформации салона.



V

VARIOFLEX сегодня можно встретить на двух моделях ŠKODA — Roomster (включая исполнение Scout) и Yeti. Выбор обусловлен назначением этих автомобилей: они оба универсальны, практичны, рассчитаны на путешествия всей семьей и каждодневное использование. Иными словами, от таких машин ждут исполнения всех желаний, почти волшебства. Но самое удивительное, что VarioFlex действительно помогает удовлетворить самые противоречивые требования.

В обычном состоянии салон, а точнее второй ряд сидений машины с VarioFlex, ничем не отличается от прочих интерьеров: три места, три подголовника, три ремня безопасности... Впрочем, ключевое слово здесь именно «три», так как сзади у Roomster и Yeti установлены отдельные кресла. Уже это дает ряд пре-

имуществ. Для начала, каждое из крайних сидений можно перемещать в продольном направлении. Сдвинули вперед на 80 мм — увеличили объем багажника, отъехали до упора назад на 70 мм — дали больше пространства пассажирам. Если учесть, что у всех кресел также регулируется наклон спинки (в диапазоне 13,5 градусов), то становится понятно: VarioFlex позволяет каждому из сиденьев выбрать посадку по своему вкусу.

Правда, среднее место получилось чуть уже крайних, но на то есть свои основания. Конструкторы справедливо рассудили, что втроем на заднем диване ездят относительно редко, а когда заняты только два места, спинку третьего можно сложить — в такой конфигурации она выполняет функции подлокотника: на тыльной стороне есть мягкие вставки для большего комфорта, а по центру еще и пара подстаканников.

VarioFlex позволяет за несколько минут снять все кресла, и тогда кроссовер Yeti превратится в маленький фургон с грузовым отсеком объемом почти 1800 литров.



СИСТЕМА VARIOFLEX ПОЛНОСТЬЮ ОТВЕЧАЕТ КОНЦЕПЦИИ SIMPLY CLEVER — «ПРОСТО ГЕНИАЛЬНО». ROOMSTER И YETI ПРИСПОСОБЛЕНЫ ДЛЯ ПЕРЕВОЗКИ ГРУЗОВ НАМНОГО ЛУЧШЕ, ЧЕМ МНОГИЕ БОЛЬШИЕ АВТОМОБИЛИ.



Roomster — по-настоящему универсальный автомобиль. Перед вами лишь часть вариантов трансформации его салона.





Спинки кресел имеют регулировку наклона. Крайние сиденья способны перемещаться в продольном направлении, а среднее — выполнять функции подлокотника или столика. Впрочем, его можно вообще убрать, и тогда второй ряд станет максимально комфортным для двоих пассажиров.

Но этим дело не ограничивается. Для дальних вояжей салону можно придать «капитанское» исполнение. Среднее кресло, которое, кстати, весит всего 11 кг, снимается за секунды: спинка падает на подушку, полученный «сэндвич» становится вертикально, отщелкивается пара фиксаторов и... все! Даже хрупкая девушка справится. Появившееся свободное место можно использовать для того, чтобы сдвинуть крайние сиденья ближе к центру машины на 80 мм (в Yeti) или 110 мм (в Roomster). В итоге получаем в салоне четыре практически эквивалентных по удобству и комфорту места. Единственный нюанс — крайние сиденья не взаимозаменяемы друг с другом, поэтому при установке обращайте внимание на маркировку: левое обозначается L, правое — R. Как в наушниках.

ПРИОРИТЕТНЫЙ ГРУЗ

Нечасто возите пассажиров, но уделяете большое внимание удобству перевозки грузов? Раздельные кресла второго ряда и в этом случае окажутся кстати. Ведь если обычно для увеличения грузового отсека спинки задних сидений складываются в пропорции 60:40, то у ŠKODA с VarioFlex выбор вариантов богаче — 40:20:40. Конфигурацию удастся подобрать для любой поклажи. Кроме того, всегда остается возможность перевезти длинномерный груз, например лыжи, сложив узкую центральную секцию спинки.

И не забывайте о механизме продольной регулировки — это тоже дает возможность выгадать лишние кубометры. А еще можно сложить все кресла или снять их вовсе. Тогда легковые Roomster и Yeti превращаются в маленькие, но очень вместительные фургоны. Сравните показате-

ли. Если в базовом варианте эти машины вмещают 415 л (Yeti) и 450 л (Roomster), то при максимальном использовании грузовых возможностей цифры возрастают до 1760 л и 1780 л соответственно.

В плане удобства у Yeti есть еще одна примечательная вещь: складная спинка правого переднего кресла. Опустите ее (для этого надо всего лишь нажать на рычаг) и можете использовать для поклажи вообще всю длину салона. Или же с удобством «накрыть поляну» на пикнике: спинка способна выполнять еще и роль столика. Только не забудьте отключить правую подушку безопасности, как того требует инструкция.

Так что при внешней компактности Yeti и Roomster действительно обладают многофункциональностью минивэнов. За что стоит сказать спасибо системе VarioFlex.

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.

► **Система самодиагностики моей ŠKODA способна предупредить о низком уровне масла в двигателе. Значит ли это, что прикасаться к проверочному щупу под капотом вообще не нужно?**

Бортовой компьютер помогает водителю избежать рутинных процедур проверки автомобиля. В принципе, можно полагаться только на датчик уровня, однако, не откладывая, долейте масло, как только загорится контрольная лампа. Кроме того, перед дальней поездкой нелишним будет проверить уровень масла по старинке — достав щуп. Он даст вам точное и наглядное представление о положении дел.

► **Слышал, что на автомобилях ŠKODA используется система предупреждения других водителей об экстренном торможении. Что это такое и на каких моделях применяется?**

Такая система устанавливается на моделях Octavia, Yeti и Superb, оснащенных ESP. На этих автомобилях в гидравлическом контуре тормозных механизмов присутствует специальный датчик, который отслеживает давление в приводе и скорость его нарастания. Как правило, при экстренном торможении водитель резко и сильно бьет по педали. В таком случае электронный блок включает режим предупреждения других водителей либо активируя аварийную сигнализацию, либо заставляя стоп-сигналы работать в прерывистом режиме.

► **Хочу заказать машину, но не могу понять, в чем разница между тонировкой стекол SunSet и значительно более дорогой SunSafe?**

Основная разница заключается в технологии изготовления. Если SunSet — это обычное цветное однослойное стекло, то SunSafe — это триплекс (как и ветровое стекло), состоящий из нескольких слоев, спрессованных при нагреве. Такой тип стекла дает ряд преимуществ: оно поглощает до 80% теплового излучения и пропускает не более 0,03% ультрафиолетовых лучей, то есть лучше защищает салон от солнца и дольше сохраняет в нем прохладу. Кроме того, стекла SunSafe обладают более высокими шумоизолирующими

свойствами, ведь они заметно толще обычных. Поэтому в салоне автомобилей с остеклением SunSafe намного тише.

► **Подбираю диски на машину, но те, которые мне нравятся, имеют больший диаметр центрального отверстия, чем у штатных колес. Продавец говорит, что ничего страшного — можно поставить кольца-адаптеры. А какова официальная позиция ŠKODA?**

ŠKODA рекомендует использовать на своих автомобилях только оригинальные аксессуары. Это касается и колесных дисков, тем более что в фирменных каталогах для каждой модели машины представлены разнообразные варианты колес. В конце концов, покупка дисков сомнительного происхождения, да еще не соответствующих штатным крепежным размерам, не только чревата проблемами с установкой на автомобиль и возможным отказом в гарантийном ремонте ходовой части, но и способна привести к аварии.

► **Существуют ли официальные программы чип-тюнинга двигателей ŠKODA с сохранением заводской гарантии на автомобиль?**

На сегодня официально одобренных программ по чип-тюнингу (изменению настроек блока управления или замена всего блока управления мотора) не существует. Оптимальный вариант — заводской, он получен в результате длительных расчетов и испытаний. Помните, что нельзя улучшить сразу все характеристики мотора. К примеру, за повышение мощности придется расплачиваться большим расходом топлива и ухудшением экологических параметров. Тем более практика показывает, что вмешательство в электронные компоненты двигателя зачастую приводит к печальным последствиям в плане надежности агрегата.

► **Хочу заменить штатную магнитолу Volero на купленную по случаю навигационную систему Colambus. Не возникнет ли трудностей?**

Такая замена возможна, но проводить ее желательно в условиях дилерского центра. Дело в том, что все

мультимедийные системы, рассчитанные на установку в автомобилях ŠKODA, защищены секретным кодом, не зная который, активировать устройство не получится. Код можно запросить в сервисной системе ŠKODA, доступ к которой ограничен. Кроме того, для корректной работы навигационной системы, которая входит в комплекс Colambus, требуется не только поставить сам головной модуль, но и дополнить его специальной GPS-антенной («плавником» на крыше).

► **Можно ли на машинах с омывателем фар перенастроить его режим работы?**

По умолчанию на всех автомобилях ŠKODA с омывателями фар запрограммирован следующий алгоритм: фары очищаются струей под давлением через каждые пять циклов включения омывателя ветрового стекла. При желании этот интервал можно увеличить с помощью дилерского оборудования. Например, установить срабатывание омывателя фар через 10 или 15 циклов работы омывателя стекла.

► **Почему на модели Octavia и Superb с мотором 1.8 TSI вместо роботизированной 7-ступенчатой трансмиссии DSG теперь устанавливают обычный автомат?**

Это временная мера, вызванная тем, что мощности по производству трансмиссии типа DSG сейчас перегружены: инновационная коробка оказалась востребованной по всему миру. Поэтому российский офис ŠKODA принял решение использовать на части машин, предлагаемых российским потребителям, проверенный временем шестиступенчатый автомат tiptronic. Благодаря этому сроки поставки автомобилей не увеличились, а цена на них стала более привлекательной. Тем не менее отказываться от использования DSG компания ŠKODA не собирается. Как только будет гарантирована бесперебойная поставка роботизированных коробок на конвейер, двигатели 1.8 TSI снова станут предлагаться с DSG. Остается только добавить, что альтернативный вариант с 6-ступенчатой механической коробкой был и остается доступен.

СТИЛЬ ЖИЗНИ

ИСТОРИЯ СПОРТ КУЛЬТУРА



Счастливая
от рождения.
ŠKODA Felicia
Cabrio. 66

ПО СЕЗОНУ

Коллекция
велосипедов ŠKODA 2012 года. **60**

ИНТЕРВЬЮ

Владимир Канторович об особенностях
национального туризма. **78**

ПОПРОБУЙ САМ

Кнедлики с черникой,
любимое блюдо чешских хоккеистов. **84**

По линии отца



текст: **Олег Карпов** | фото: **автора** и **ŠKODA Motorsport**

Ян Копецки — пилот заводской команды ŠKODA, самый известный на сегодня чешский гонщик, рассказал нашему журналу, что отличает его от хоккеиста, чем он обязан в жизни отцу и почему так хороша Fabia Super 2000.

Я

н, ты не единственный Копецки в команде ŠKODA. На каждую гонку с тобой приезжает твой отец Йозеф (легендарный чешский гонщик следит за техническим состоянием и настройками автомобиля своего сына. — Прим. ред.). Скажи честно, это он втянул тебя в автоспорт?

Конечно, если бы не отец, я, наверное, и не задумался о карьере пилота. Но он никогда на меня не давил. Напротив, ему очень нравилось, что я занимался другими видами спорта. В детстве я перепробовал много всего, долгое время занимался легкой атлетикой. Но в один момент что-то изменилось — я помню, как подошел к нему и сказал, что хочу гоняться в картинге. Он ответил: «Хорошо, давай попробуем». Так что автоспорт был моим решением, отец просто меня поддерживал.

Ты много времени проводил с отцом на трассах?

Да, очень много. Я ездил почти на все его соревнования, и естественно, он был для меня героем. После картинга я пошел в кольцевые гонки — гонялся в разных классах, на разных машинах, но, чест-

но говоря, даже не думал о ралли. Три или четыре года мы вообще соревновались друг с другом. В национальных кольцевых чемпионатах, в Кубке ŠKODA Octavia. Помню, в один год он стал чемпионом, я был третьим, потом — я первым, он вторым. Мы боролись друг с другом на трассе, но в то же время он давал мне советы вне ее: как настраивать машину, как работать на тренировках...

Насколько важно для тебя то, что сейчас он работает с твоей машиной в ралли?

Я часто это повторяю: кому еще в жизни ты можешь доверять настолько, насколько доверяешь своей семье? Наверное, никому. Все просто. Когда отец говорит: «Все отлично», — я знаю, что проехал хорошо. Когда он говорит: «Ты делаешь это и это неправильно», — я уверен, что так оно и есть.

Почему в итоге ты выбрал ралли? Ведь начиналось все с кольцевых гонок...

Это случилось, когда я выиграл все чешские национальные соревнования в кольце. Надо было двигаться дальше. Но у нас не было денег, чтобы продолжить



Ян Копецки

родился 28 января 1982 года в чешском городе Олоучо. Раллийную карьеру начал в 2001 году. Многократный чемпион Чехии. Выступал за команду ŠKODA в чемпионате мира по ралли с 2004 по 2006 год. В серии IRC за рулём ŠKODA Fabia S2000 трижды становился вице-чемпионом (в 2009, 2010 и 2011 годах). Выиграл пять гонок, еще 12 раз поднимался на подиум. В настоящее время выступает со штурманом Павлом Дреслером. Участник Race of Champions 2011 года.





С новым штурманом Павлом Дреслером (на фото слева) Копецки сразу нашел общий язык.



Оценке своего отца Йозефа (на фото слева) Ян доверяет полностью.

У МЕНЯ ЧЕШСКАЯ МАШИНА, И Я РАД, ЧТО МОГУ ДОКАЗЫВАТЬ: ЭТО ЛУЧШАЯ В МИРЕ ТЕХНИКА В СВОЕЙ КАТЕГОРИИ.

карьеру на более высоком уровне. Мне было 18 или 19 лет, когда я сказал папе: «Я больше не хочу гоняться в Чехии, мне нужно что-то более серьезное». Мы попробовали. Удалось организовать тесты в Германии — я два дня пилотировал гоночный Porsche. Все прошло великолепно, команда осталась довольна — они хотели подписать со мной контракт, но требовался бюджет. Они видели, что я быстр, но сказали: «Мы не знаем, что будет в реальной борьбе на других трассах». Чтобы продолжить, мы должны были принести

в команду определенное количество денег — это нормальная практика для молодых пилотов: руководители команд всегда хотят подстраховаться на тот случай, если гонщик окажется не так хорош, каким он показался на тестах. Найти деньги у нас не получилось. Так я и решил попробовать что-то еще. У нас в гараже стояла Octavia — это была наша машина, но для кольцевых гонок. Я уговорил отца переделать ее в раллийную. Зимой, в межсезонье, мы подготовили машину для гонок — на ней потом я и начал свою карьеру в ралли.

Насколько ралли популярно в Чехии?

Очень популярно. Это один из самых популярных видов спорта в Чехии.

Сразу после хоккея?

Я думаю, да. Хотя если сравнивать количество болельщиков, приходящих на соревнования... На хоккейные матчи ходят максимум 20 тысяч зрителей. Когда проходит раллийная гонка в Злине, за весь уик-энд на нас приходят посмотреть 100 тысяч! При этом хоккейные игроки получают огромные зарплаты, а раллийные гонщики зачастую сами ищут деньги, чтобы просто иметь возможность заниматься спортом. Хотя, я думаю, так дела обстоят не только в Чехии — везде.

Тебя узнают на улицах?

Все зависит от города. Если я приезжаю в Злин, меня часто останавливают, просят автографы. В других городах такого нет. Узнают, конечно, но не так часто.

Насколько важно для тебя то, что ты выступаешь за рулем чешского автомобиля?

Это очень для меня важно. Я чешский пилот, выступаю за чешскую команду — я по-настоящему горд, что вместе мы побеждаем на самом высоком уровне. У меня чешская машина, и я рад, что могу доказывать: это лучшая в мире техника в своей категории.

В чем секрет успеха ŠKODA в ралли?

Я думаю, что дело в людях. С новым руководителем спортивного подраз-



деления Михалом Храбанеком мы стали намного сильнее. Он выстроил отличную структуру. У нас есть четкое понимание задач, которые перед нами стоят, и все в команде стремятся к достижению поставленных целей. Думаю, наши успехи — это большей частью именно его заслуга.

Насколько сильно отличается раллийная Fabia от дорожной?

Разница огромна. У нас есть всего несколько деталей от стандартной машины. Прежде всего кузов. Почти все остальное — это спортивные комплектующие: более мощный двигатель, более жесткая подвеска. К примеру, на обычной дороге за рулем дорожной Fabia ты можешь проехать по лежачему полицейскому быстрее, чем на Fabia Super 2000. Подвеска настолько жесткая, что если попытаться «пролететь» такую кочку, просто выбьешь себе зубы. Надо быть осторожным с педалью газа. Но на подготовленной трассе раллийная машина, естественно, сразу уйдет в отрыв.

Что для раллийного пилота самое важное? Стиль пилотирования, умение работать со стенограммой?

Невозможно выделить что-то одно. Не все зависит от качеств самого пилота. Тебе нужна хорошая машина, слаженная команда, отличный штурман. Если что-то отсутствует, ничего не получится.

Ты в этом году сменил штурмана, теперь с тобой выступает Павел Дреслер. Как сейчас дела у Петра Стары, который гонялся с тобой раньше?

У него все в порядке. Мы часто созваниваемся: он радуется нашим победам и все время одним из первых поздравляет, когда мы с Павлом выигрываем. Конечно, он немного расстроен, что мы больше не выступаем вместе, но это его выбор. У него были небольшие проблемы с ногой, но, слава богу, сейчас он уже идет на поправку. Даже планирует вернуться в гонки, но это будут соревнования в Словакии — с другим пилотом.

С Дреслером у вас уже полное взаимопонимание?

Естественно, ему пока сложно. У него практически не было раллийного опыта — он выступал в гонках исторических автомобилей. Это вряд ли можно назвать серьезным гоночным опытом, потому что такие машины очень быстры на прямых, но слишком медленны в поворотах — владельцы не хотят их разбить. Так что наш нынешний ритм для него немного непривычен. Иногда он все еще запаздывает с диктовкой стенограммы, но с каждой гонкой мы понимаем друг друга все лучше и лучше.

Как ты искал нового штурмана?

Я начал еще в прошлом году. Петр был все больше и больше занят на основной работе и не мог посвящать много времени гонкам, плюс у него была травма. Так что мне пришлось искать замену. Я следил за карьерой Павла и решил попробовать поработать с ним. У него есть сразу несколько преимуществ: он маленький, легкий — это тоже важно. К тому же у него отличная мотивация: он давно хотел попробовать себя в серьезных соревнованиях. Я спросил, сможет ли он принять участие в тестах, мы проехали их — и сразу же получилось неплохо. В конце прошлого года, когда на Ралли Кипра не смог приехать Петр, мы дебютировали в гонках с Павлом.

Чемпион «Формулы-1» Себастьян Феттель каждой своей гоночной машине дает женское имя. Что значит для тебя твоя Fabia? Это просто машина?

Просто машина — это стиральная машина, а гоночный автомобиль — целый организм. Его надо чувствовать, только так можно добиться успеха. Я люблю все

свои автомобили: посмотрите на тот, на котором я езжу по обычным дорогам, — он всегда в идеальном состоянии. И никого не пускаю за ее руль.

Какие у тебя воспоминания о Гонке чемпионов в прошлом декабре в Германии? Ты соревновался в одном турнире с лучшими гонщиками планеты: Себастьяном Феттелем, Михаэлем Шумахером, Томом Кристенсеном...

Я не могу вспомнить об этом без улыбки. Было очень круто. Я соревновался со всеми этими большими парнями — это воспоминания на всю жизнь... Когда я только приехал в Дюссельдорф и у нас начались первые тренировки, я сильно нервничал: «Как же так, они ведь герои, а я просто парень из маленькой чешской деревни...» Но в конце концов я освоился — они обычные люди.

Ты был напарником российского гонщика Виталия Петрова по Славянской сборной...

Он отличный парень, мы сразу поладили. Виталий быстрый гонщик и не уступит никому и сантиметра — очень талантливый пилот.

После гонки он сказал, что из всех автомобилей ему больше всего понравилась именно раллийная ŠKODA Fabia S2000.

Да! Я думаю, у многих были схожие ощущения. Наша Fabia вообще отличный автомобиль: ты получаешь наслаждение, когда пилотируешь, даже на такой трассе, которая была проложена на стадионе в Дюссельдорфе. И со стороны машина смотрится тоже очень красиво. Я думаю, она понравилась абсолютно всем.

Не путаясь в педалях

ŠKODA знает: у неё достаточно верных поклонников. Они ни за что не захотят пересаживаться на транспортные средства другой марки, даже если речь идёт о велосипедах. Поэтому к очередному летнему сезону компания традиционно подготовила новую коллекцию двухколёсных машин и аксессуаров для велоспорта.

текст: **Андрей Усов** | фото: **ŠKODA**





ŠKODA Junior.

Байк для подростков. Изогнутая рама говорит о том, что такой велосипед можно смело покупать «на вырост»: верхняя труба не будет мешать ребенку. Переключатели скоростей рассчитаны на детские ладони, а амортизаторы отработывают неровности трассы даже под совсем легкими ездоками. Количество скоростей — 21. Цена — 16 250 руб.*

**ŠKODA Cross.**

Универсальный велосипед. Одинаково хорош и на асфальтированных дорожках, и на проселке. Укороченная рама, эргономичные руль и седло позволяют кататься на велосипеде часами, не ощущая усталости и болей в спине. Предлагается в трех размерах (16,5, 19 и 21,5 дюйма). Количество скоростей — 27. Цена — 35 650 руб.*



ŠKODA Road.

Шоссейный велосипед.
 Профессиональная модель.
 Обратите внимание: педали
 не входят в комплект поставки,
 они подбираются индивидуально.
 Масса велосипеда — всего 8,7 кг.
 Количество скоростей — 20.
 Цена — 75 000 руб.*



Женская куртка (легкая).

Водонепроницаемый материал,
 резинка по поясу, застегивающийся
 задний карман, светоотражающие
 вставки. В коллекции представлены
 мужские куртки схожего фасона.
 Доступные размеры — S, M, L, XL.
 Цена — 3250 руб.*

Мужская куртка.

Обеспечивает защиту от дождя и ветра.
 Резинка по поясу, отстегивающиеся
 рукава, задний карман на молнии.
 В коллекции представлены женские
 куртки схожего фасона.
 Доступные размеры — M, L, XL, XXL.
 Цена — 6300 руб.*



* Актуальные розничные цены уточняйте у дилеров ŠKODA.

ŠKODA MTB.

Оптимально сбалансированный по конструкции и цене маунтинбайк (горный велосипед). Удобная посадка, простое и точное управление — все, что нужно велосипедисту-любителю во время прогулок по дорогам с любым типом покрытия. О серьезности подбора компонентов говорят дисковые гидравлические тормоза. Предлагается в трех размерах (18, 20 и 22 дюйма). Количество скоростей — 30. Цена — 45 600 руб.*

**ŠKODA MTB Full.**

Этот велосипед гарантирует полный контроль над ситуацией на самых сложных трассах. Дисковые гидравлические тормоза, амортизаторы в передней и задней подвеске, усиленная рама. Педали подбираются индивидуально. Предлагается в трех размерах (16,5, 18,5 и 20,5 дюймов). Количество скоростей — 30. Цена — 87 500 руб.*



Детская футболка.

На молнии, эластичный материал, застегивающийся задний карман, резинка по поясу.
Доступные размеры — А (116/122), В (128/134), С (140/146).
Цена — 1830 руб.*



Бандана.

Материал — микрофибра.
Как и многие другие вещи из коллекции, украшена совместным логотипом ŠKODA — Tour de France (чешская марка — спонсор самой известной велогонки в мире).
Универсальный размер.
Цена — 415 руб.*



Перчатки (унисекс).

Доступные размеры — S, M, L, XL, XXL.
Цена — 835 руб.*

ŠKODA Kid.

Самая первая ŠKODA в чьей-то жизни. Легкий, безопасный, яркий велосипед с «тренировочными» дополнительными колесами: их родители снимут, как только ребенок полностью освоится за рулем. Даже у самого маленького в коллекции велосипеда ŠKODA рама сделана из алюминия, а тормоза — от Shimano.
Количество скоростей — 1.
Цена — 13 750 руб.*



* Актуальные розничные цены уточняйте у дилеров ŠKODA.

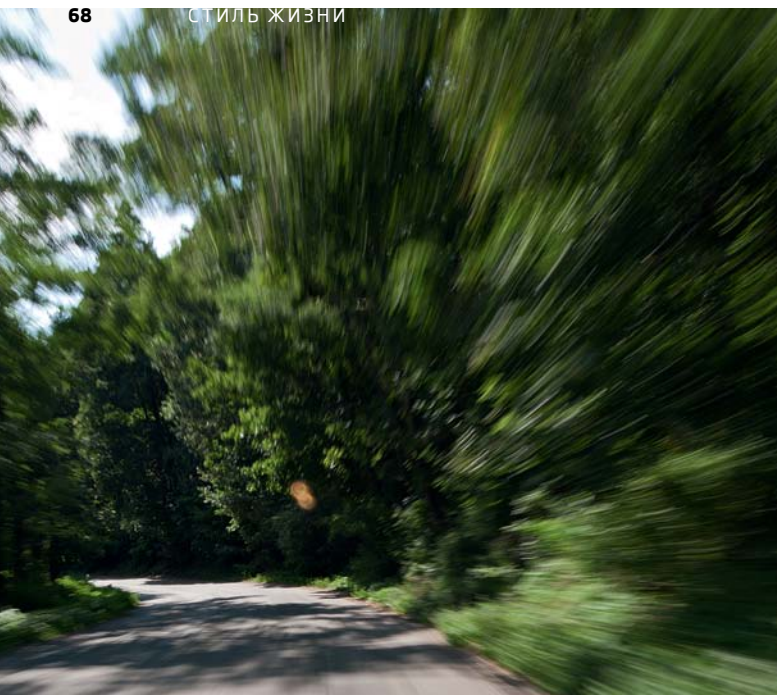


Руки вверх!

текст: **Сергей Канунников** («За рулём») | фото: **Тимофей Котов**

Эта машина плохо вписывалась в угрюмую систему социалистического автомобилестроения. Слишком яркая, слишком эмоциональная, слишком открытая — причём в разных смыслах. Век кабриолета ŠKODA Felicia был недолог. Но свой след автомобиль оставил. И на дорогах, и в душах людей.





Н

ЕЛЬЗЯ сказать, что в Советском Союзе не знали, что такое кабриолеты. На них, согласно кинолентам, ездили представители творческой интеллигенции, а еще большие военачальники, например на парадах.

Реклама ŠKODA Felicia Cabrio рисовала совершенно другие картины. Веселые барышни в легких ярких платьях, спортивного вида улыбочивые мужчины и, конечно, она — яркая открытая машина с романтическим именем. Кстати, в переводе с латыни Felicia значит «счастливая».

СЧАСТЛИВЫМИ НЕ РОЖДАЮТСЯ

Felicia — дочь оттепели. После XX съезда главной из всех коммунистических партий и Московского фестиваля молодежи жить стало свободнее и даже веселее. Не только в СССР — куда большие признаки оттепели обнаруживались в странах, что числили себя социалистическими всего десяток лет.

Чехословацкий автомобильный завод ŠKODA отметил потепление созданием кабриолета ŠKODA 450. Его сделали на базе модели с революционно-историческим именем Spartak.

На автомобиле, дебютировавшем в 1957 году, был установлен мотор объемом 1,1 литра мощностью 50 л.с. Приличный показатель для того времени и класса машины. Скажем, популярный в Европе Ford Taunus 12 M оснащали 38-сильным агрегатом. На итальянском аналоге чехословацкого кабриолета, FIAT 1200 Cabrio, мотор выдавал 58 л.с. Советский «Москвич-407» в 1958-м вооружили 45-сильным двигателем. Впрочем, его с нашей героиней и сравнивать сложно: простым советским гражданам кабриолеты и родстеры были недоступны. Кстати, единственным конкурентом ŠKODA 450 в мире социализма стал восточногерманский Wartburg 311: двухдверный, открытый, с мотором 37 л.с.

Производство модели 450 наладили в чешском городе Квасины, на фабрике, некогда принадлежавшей фирме Jawa, затем выпускавшей автомобильные кузова, а в 1949-м, после национализации всех более или менее крупных предприятий Чехословакии, вошедшей в «Народные автомобильные заводы» — AZNP (так долгое время называлось объединение ŠKODA). За два года в Квасинах собрали 1010 родстеров модели 450. Но история только началась...

ЯРКАЯ ОТКРЫТАЯ МАШИНА С РОМАНТИЧЕСКИМ ИМЕНЕМ
FELICIA. В ПЕРЕВОДЕ С ЛАТЫНИ ЗНАЧИТ «СЧАСТЛИВАЯ».





Установка тента, укрывающего от непогоды, занимает считанные минуты.

Зеркало заднего вида красиво, но не очень информативно. Но при той интенсивности движения большего и не требовалось.



СОЦИАЛИЗМ С ЧЕЛОВЕЧЕСКИМ ЛИЦОМ

В 1959 году модельный ряд ŠKODA был обновлен. Преемница Spartak со стандартным закрытым кузовом получила имя Octavia, а кабриолет на ее базе звучно нарекли Felicia.

Помимо деталей отделки главным отличием новых моделей от машин серии 440/450 была иная передняя подвеска — пружины вместо устаревшей поперечной рессоры, явно указующей на предвоенные корни автомобиля. К слову, на автомобилях упомянутой выше восточногерманской марки Wartburg такую рессору использовали до начала 90-х годов.

Мотор на Felicia (typ 994) поначалу остался прежним — 50-сильным. В 1961 году появилась Felicia Super, более мощная модификация кабриолета с заводским индексом typ 996 и двигателем объемом 1,2 литра, выдававшим 55 л.с.

Под заказ Felicia поставляли со съемной жесткой пластиковой крышей, что для спортивных моделей того времени было признаком хорошего тона.

Автомобиль приглянулся на совершенно раз-

ных рынках. Кабриолет экспортировали во множество стран вплоть до Новой Зеландии. На экспорт шли версии и с левым, и с правым рулем. Последние — в основном для Англии. Кстати, именно британская пресса, не слишком щедрая на похвалы, тем более импортных моделей, назвала Felicia самым очаровательным автомобилем Восточного блока. И, в общем, была права.

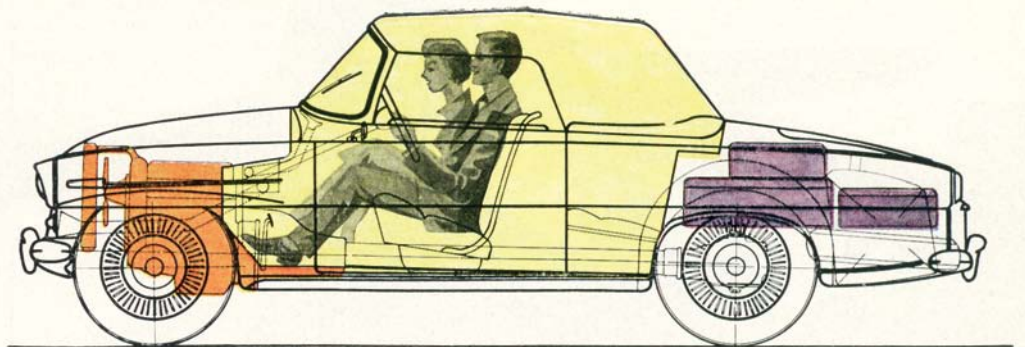
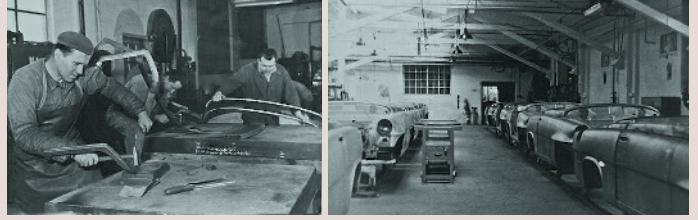
Около пяти сотен кабриолетов было поставлено в ГДР, где они успешно конкурировали с уже упомянутым местным Wartburg.

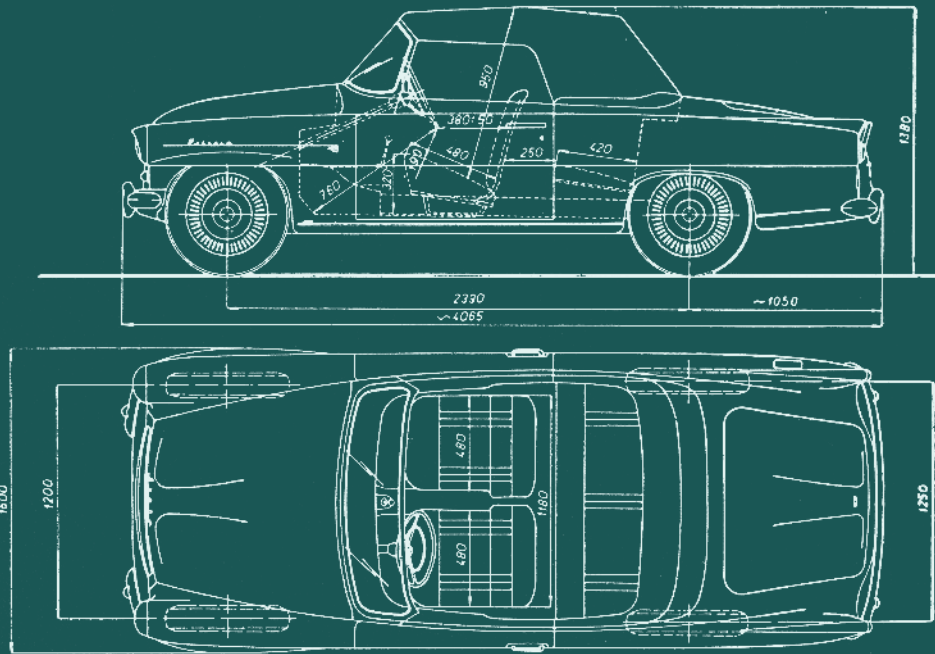
Поставляли Felicia и в Западную Германию, где уж точно знали толк в хороших, в том числе открытых автомобилях. В начале 60-х стандартная Felicia с мотором 1,1 литра стоила 6690 марок — значительно дороже обычной Octavia, но дешевле аналогичных западногерманских моделей. Скажем, за «Жук» с мягкой крышей просили 7635 марок, а за Auto-Union 1000 Sp с трехцилиндровым двигателем — 10 750. А ведь Felicia совсем не стыдно было поставить рядом с именитыми западными аналогами!

БРИТАНСКАЯ ПРЕССА, НЕ СЛИШКОМ ЩЕДРАЯ НА ПОХВАЛЫ, НАЗВАЛА FELICIA САМЫМ ОЧАРОВАТЕЛЬНЫМ АВТОМОБИЛЕМ ВОСТОЧНОГО БЛОКА.



РЕКЛАМА ŠKODA FELICIA РИСОВАЛА ПОТЕНЦИАЛЬНЫМ
ВЛАДЕЛЬЦАМ КАБРИОЛЕТА СЦЕНЫ СЧАСТЛИВОЙ И БЕЗЗАБОТНОЙ
ЖИЗНИ, ЧТО СООТВЕТСТВОВАЛО НАСТРОЕНИЯМ, ЦАРИВШИМ
В ОБЩЕСТВЕ.

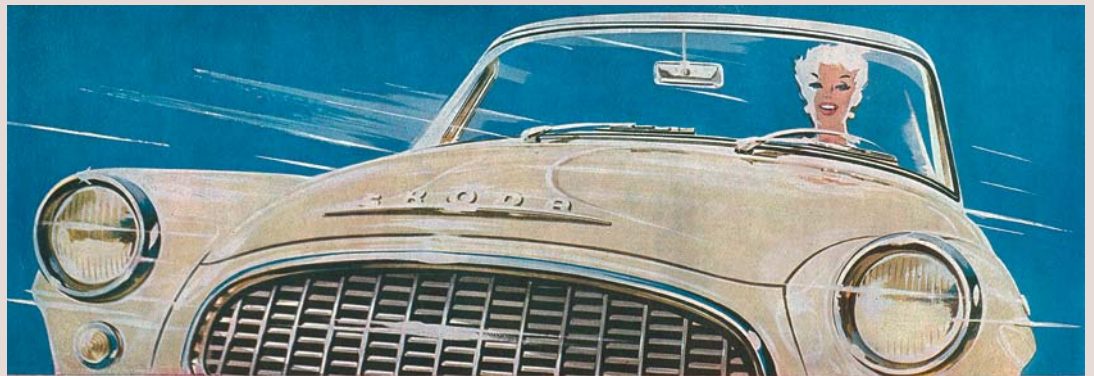
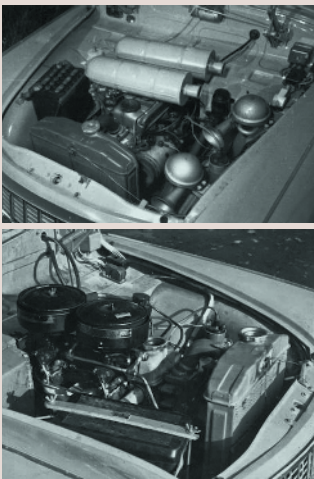




При всей ветренности кабриолет от ŠKODA оставался практичной машиной: багажник нельзя было назвать условным.



Der Gepäckraum ist reichlich dimensioniert, geräumig und kann auch umfangreiches Feriengepäck aufnehmen.



МОТОВОК PRAHA-TSCHECHOSLOWAKEI



ЖЕЛАЮ УДАЧИ!

Кабриолет Felicia выпускался до 1964 года, но судьба его была предрешена много раньше, когда конструкторы приступили к работе над моделью 1000MB, совершенно новой как по концепции, так и по дизайну.

1000MB выглядела куда современнее Octavia и Felicia, которые должны были с честью передать эстафету потомкам. Передали, но с кабриолетом не срослось. Ведь ŠKODA 1000MB, в отличие от предшествующей модели, имела несущий кузов без ставшей за долгие годы традиционной для фирмы хребтовой рамы.

Рама при всех ее недостатках давала огромный простор для творчества: на нее можно было поставить практически любой кузов, не переживая, что

он развалится. С несущим кузовом такой фокус не проходил. Нельзя было превратить закрытую машину в открытую, просто убрав крышу: лишенная важнейшего элемента жесткости конструкция стремилась мгновенно рассыпаться. Именно этим объясняется тот факт, что первые автомобили с открытым кузовом были дешевле и легче машин с крышей, а сегодня наоборот: меры, направленные на усиление конструкции кабриолета, значительно увеличивают и его вес, и его стоимость.

Да и стилистика ŠKODA 1000MB не очень подходила для кабриолета. Прототип с мягкой крышей и съемным жестким колпаком, правда, все-таки сделали, но смотрелся он на фоне элегантной и уютной Felicia холодным и даже грубоватым. Так что в производстве открытая машина не пошла. Были и другие

ЗА СЧЁТ ТОГО, ЧТО В ОСНОВЕ АВТОМОБИЛЯ БЫЛА РАМА, ПРОИЗВОДСТВО КАБРИОЛЕТА НЕ ПРЕДСТАВЛЯЛО БОЛЬШИХ ТЕХНИЧЕСКИХ ТРУДНОСТЕЙ: ФАКТИЧЕСКИ, FELICIA ПРЕДСТАВЛЯЕТ СОБОЙ OCTAVIA БЕЗ КРЫШИ.



Классическая схема 2+2. На втором ряду не слишком просторно, но пара элегантных барышень поместится без труда.

Обратите внимание: первая передача — до упора вправо, четвертая — до упора влево.







ПРОИЗВОДСТВО КАБРИОЛЕТОВ СВЕРНУЛИ В 1964 ГОДУ, И ВЫЧУРНОЕ ИМЯ FELICIA ИСЧЕЗЛО ИЗ КАТАЛОГОВ ŠKODA ПОЧТИ НА ТРИДЦАТЬ ЛЕТ.

объяснения, кроме технических и эстетических. В середине 1960-х над Востоком опять холодало. «Подраспустившихся» под лучами свободы граждан потихоньку ставили на место. «Главное — труд на благо государства, — внушали им, — а развлечения уместны, лишь если несут идеологическую нагрузку». Заканчивался и романтический период восточноевропейского автомобилестроения. Какие кабриолеты, когда кругом враги?!

Модели на конвейере стали меняться все реже и реже. Машины, с небольшими изменениями, выпускались десятилетиями. Интерес со стороны покупателей из капиталистических стран постепенно угасал.

Производство ŠKODA Felicia окончательно свернули в 1964 году, изготовив к тому времени 14 863 машины, после чего слишком вычурное имя Felicia исчезло из каталогов ŠKODA почти на тридцать лет.

Сегодня коллекционеры, интересующиеся Felicia, немного поискав, обнаружат машины разной степени сохранности не только в Чехии, Словакии и Германии, но и в Британии, Норвегии, Канаде.

Чехословацкую красавицу хорошо помнят в странах бывшего СССР, куда она никогда не поставлялась. Просматривая в 60-х годах журналы с ее изображением, люди ощущали теплый ветер свободы. Будущее казалось прекрасным, а впереди, несомненно, их ждали счастье и удача.



ТЕХНИЧЕСКИЕ ХАРАКТЕРИСТИКИ

ŠKODA Felicia (type 994)

Размеры, мм	4065 / 1600 / 1380
Двигатель	бензиновый рядный 4-цилиндровый с жидкостным охлаждением, нижним расположением распределительного вала и верхним расположением клапанов
Рабочий объём, куб. см	1089
Мощность, л.с. при об./мин.	50 при 5500
Максимальная скорость, км/ч	128
Расход топлива, л/100 км	9
Привод	задний
Коробка передач	механическая 4-ступенчатая



Люди едут по свету

интервью: **Сергей Шерстенников** | фото: **Алексей Лёвушкин**

Владимир Канторович — первый вице-президент Ассоциации туроператоров России и совладелец одной из первых частных российских туристических компаний. Он знает, почему соотечественники чаще всего выбирают для отдыха Турцию и отчего иностранцы не спешат ехать смотреть на красоты нашей Родины.

М

можно ли назвать жителей России путешествующим народом?

С трудом. Опросы общественного мнения показывают, что потратить в год на отдых более 25 тысяч рублей на члена семьи может только 4-5 процентов населения. Названная сумма — стоимость весьма среднего тура. По статистике, примерно такой же процент россиян проводит отпуск за границей. Правда, число туристических выездов за границу больше — около 16 миллионов в год, что составляет примерно 11 процентов от численности населения страны, но объясняется это тем, что многие просто отдыхают несколько раз в год. Для сравнения: в Германии и Франции за рубеж ежегодно выезжает примерно 80 процентов населения. В этих цифрах, конечно, тоже есть определенная погрешность за счет многократных выездов, в Швейцарии за границу выезжает 110 процентов жителей, но сравнение, в любом случае, не в нашу пользу.

Каким образом можно точно установить, сколько людей выезжает за границу отдыхать, а сколько — по служебной надобности?

К статистике по туризму надо относиться с определенной осторожностью. Порой некоторые цифры прямо противоречат друг другу. Самый яркий пример. Власти Москвы считают, что в год город посещает около четырех миллионов иностранных туристов. В то же самое время, согласно федеральной статистике, на всю Россию в год приходится лишь два миллиона иностранцев, приехавших к нам во время отпуска. Реальное же число гостей ничего общего с этим не имеет. И это несложно доказать. Что должен в обязательном порядке посетить иностранец в Москве? Естественно, Кремль. Его территория — режимный объект, все посещения фиксируются. Так вот, по данным Федеральной службы охраны, в год Кремль посещает полмиллиона иностранцев. Включая, конечно, делегации, а также тех, кто оказался в городе по делам, но нашел время посмотреть основные туристические объекты Москвы.

Как бы вы охарактеризовали состояние туристического бизнеса в России?

Как атомизированное. У нас одних только туроператоров, то есть компаний,



**Владимир Данилович
Канторович.**

Родился в Москве в 1961 году. Закончил МХТИ им. Менделеева. Кандидат химических наук. В 1989 году вместе с товарищами по институту основал многопрофильную компанию КМП, основным видом деятельности которой впоследствии стал туризм. С 2007 года занимает должность первого вице-президента Ассоциации туроператоров России. Женат, двое детей. Хобби — туризм и автотонки.



занимающихся организацией туров, около четырех тысяч. Во Франции клиентов больше, а туроператоров — в десять раз меньше. Сколько в России турагентств, то есть продавцов туров, никто вообще не возьмется сказать. Попасть на рынок очень просто, причем с минимальными вложениями; сложно выжить на нем. Конкуренция дикая, клиентов на всех не хватает, отсюда демпинг — и неизбежные банкротства.

Почему не произошло укрупнение туристических компаний, как это произошло во многих других отраслях бизнеса, где мелким фирмам почти не осталось места?

Потому что уходит одна компания — на ее место тут же приходит другая. Помещение, телефон, компьютер — можно начинать. Плюс страховка: минимальная, на 30 миллионов рублей, стоит 0,5 процента от этой суммы. Налоги можно не платить, да еще русское авось. Это банкротства крупных компаний на слуху. До мелких никому дела нет. Особенно в тех случаях, когда страховая компания выполнила свои обязательства и туристы не пострадали.

Страховка всегда работает?

Не всегда. Вслед за «Капитал Туром» обанкротилась и страховая компания. Туристы ничего не получили. Наводя порядок на туристическом рынке, необходимо одновременно упорядочить допуск на этот рынок страховых компаний, но законодатели этого не сделали.

Когда турист идет покупать тур, кому лучше отнести деньги — в крупную туристическую компанию или мелкую? Из Москвы или, к примеру, из родного Ижевска?

Идите туда, куда вам удобнее. Понятно, что в случае явных сомнений не стоит отдавать деньги, да и слишком низкие цены должны насторожить, но реальность такова: обанкротиться может в любой момент и большая компания, и маленькая, как из Москвы, так и из Ижевска.

За границей турфирмы так же легко банкротятся?

В принципе, да. Туристический бизнес во всем мире переживает не лучшие времена. Множество факторов действует сегодня против него. Это и кризис, когда люди ограничивают себя в таких необязательных вещах, как отдых за границей, и рост цен на топливо — на билетах не всегда зарабатывают сами перевозчики, и арабские события, когда ездить по ряду направлений стало просто опасно.

КОНКУРЕНЦИЯ НА РЫНКЕ ДИКАЯ, КЛИЕНТОВ НА ВСЕХ НЕ ХВАТАЕТ, ОТСЮДА ДЕМПИНГ — И НЕИЗБЕЖНЫЕ БАНКРОТСТВА.

Туристический бизнес — рискованный, но клиентам, по большому счету, не должно быть до этого дела. Турист должен быть защищен страховкой, и точка. А с этим у нас пока проблемы. Ситуация с «Идеальным миром» в этом отношении очень показательна: компания предоставила фиктивный договор со страховой, а Ростуризм не имеет права даже сделать запрос, чтобы выяснить, что в действительности стоит за предоставленным ему на рассмотрение полисом.

Вы разделяете мнение, что русские туристы в массе своей отличаются невиданно буйным нравом: много пьют и шумят?

Если называть вещи своими именами, то быдла хватает среди туристов из разных стран. Нельзя сказать, что наши ведут себя идеально. Но обратите внимание еще и на возраст. Среди иностранных туристов много пенсионеров. Наши пенсионеры по понятным причинам не по заграницам мотаются, а дома сидят. Естественно, молодые люди более активны и больше привлекают к себе внимания. Теперь сравните компанию из десяти российских футбольных болельщиков и десяти немецких пенсионеров... Тем не менее чураться своих соотечественников во время заграничного отдыха сейчас модно.

Считается, что цивилизованно отдохнуть на море в России выходит дороже, чем в Турции или Египте, причем при худшем уровне сервиса. А желающих все равно много. Чем вы это объясняете?

Тем, что для многих наших туристов бытовые проблемы ничего не значат — они к ним привыкли. А перспектива получения заграничного паспорта и попадания в чужую языковую среду пугает. Вообще нашим отдыхающим главное получить то, чего не хватает дома — солнца и моря. Для здоровья необходимо. Трудно обвинять их в том, что они массового не едут из Норильска в Стокгольм.

В последнее время многие наши соотечественники отказались от услуг туристических фирм — они

сами разрабатывают маршрут, сами заказывают по интернету билеты и гостиницы. Насколько это влияет на ваш бизнес?

Отток клиентов есть, процентов 10, но угрозы он не представляет. Люди много ищут, а покупают мало: опасаются рисковать деньгами при дистанционной оплате и в итоге идут к своему агенту. В самостоятельных действиях не всегда есть экономическая целесообразность. Наверное, три дня во Франкфурте вы организуете себе дешевле, чем запросит туроператор. А стандартный тур по Италии или Франции, с посещениями нескольких городов и экскурсиями, выгоднее купить готовый, потому что туроператор лучше знает рынок, получает скидки, да и расходы на гидов будут делиться между всеми участниками группы.

Правда, что есть посольства, где любят российских туристов, и есть такие, где начинают препоны при получении виз?

Не хочу называть конкретные страны, потому что проблемы часто связаны не с межгосударственными отношениями, как можно было бы подумать, а с личностью консула. Пришел нормальный человек — визы выдают быстро и четко, ушел — и в том же самом визовом отделе начинается бардак.

Насколько отмена виз повышает поток туристов в страну?

В Израиль он вырос в два раза. Безусловно, это одна из самых эффективных мер по привлечению туристов.

Как давно вы занимаетесь туристическим бизнесом?

С 1989 года. Это сегодня нас знают как Клуб международных путешествий, а тогда КМП расшифровывали как «комсомольско-молодежное предприятие».

И что это были за времена?

Отличные были времена. Никаких конкурентов, если не считать за таковых неповоротливые государственные агентства «Спутник» и «Интурист». Номер в московской гостинице обходился западному туристу в 10 долларов в сутки — если на окраине, в «Измайлово», и в 20 — если в центре, в «Белграде». В какой-то момент мы получили право платить за размещение туристов в рублях, получая с них в валюту, что позволило зарабатывать сотни процентов прибыли с каждого размещения...

В 1992 году наш турист мог купить за 300 долларов недельный тур в Таиланд — с авиабилетами на регулярном рейсе и проживанием в «пяти звездах». Туристическая компания тоже не была внакладе: примерно треть суммы оставалась у нее.

Насколько сегодня снизилась прибыльность в туристическом бизнесе?

Сложно сказать. Считать проценты в отрыве от оборотов не совсем корректно. Если грубо, то на турах компании сегодня зарабатывают раза в три меньше, чем в девятых годах. Сверхсебестоимости оператор накидывает процентов 20. Больше половины уходит в виде скидки турагентствам, которые сами ничего не организуют, а только продают туры розничным клиентам. Еще надо вычесть налоги, и получается, что для устойчивого ведения бизнеса денег почти не образуется. Что остается? Постоянно вынимать деньги из оборота. Новые туристы кредитуют старых. Растет пирамида. Останавливаться нельзя, как на велосипеде, иначе он рухнет и накроет ездоков. Такая схема ведения туристического бизнеса сегодня очень распространена в России. Честно скажу: если вы хотите открыть свое дело, лучше поищите что-то другое. Я бы точно сегодня не полез в турбизнес с нуля.

В РОССИЮ МАЛО ЕДУТ, ПОТОМУ ЧТО НИКТО НЕ ОБЪЯСНЯЕТ, ЗАЧЕМ К НАМ ЕХАТЬ И ЧТО У НАС ДЕЛАТЬ.

Ваша компания продолжает, как и двадцать лет назад, возить иностранцев в Россию?

Продолжает, и мы видим, как интерес к нашей стране падает. Или даже так: остается стабильно низким. При Советском Союзе 80 процентов территории было закрыто для западных туристов. Сегодня открыто почти все. И что пользуется спросом? То же самое, что полвека назад, при Брежнев: Москва, Ленинград, ставший Петербургом, Золотое кольцо...

И кто виноват в том, что иностранцы такие нелюбопытные?

Мы и виноваты. Страну нужно рекламировать. Туры — такой же товар, как стиральный порошок. Турция вкладывает десятки миллионов долларов в свое продвижение в России. В Россию мало едут потому, что никто не объясняет, зачем к нам ехать и что у нас делать.

Хорошо — а вдруг поехали бы. Гостей есть где принимать? Хотя бы в Москве...

В Москве ситуация с гостиницами для туристов очень плохая. В столице две крайности. С одной стороны — дорогие, роскошные номера в центре. С другой — откровенно убогий гостиничный фонд на окраине. Он тоже сильно переоценен. А туристам нужны доступные «трешки» (отели уровня «три звезды»). — *Прим. ред.* в пределах Садового кольца. И это никакая не прихоть. Группы туристов принято возить на автобусах. Сколько будет ехать автобус с Каширского шоссе до Большого театра? Два часа? Четыре? Шесть? И в лучшую сторону ничего не меняется. Исчезла «Россия», снесли «Интурист» и «Минск», поменяли свой статус «Украина» и «Белград»...

В России есть города, где с гостиницами все хорошо?

Один такой город точно есть — Петербург. Сегодня там реально найти номер

по вменяемой цене даже в дни экономического форума. Еще в Суздале неплохо с гостиницами.

В чем проблема построить отель в Москве?

Мы построили. Для этого потребовалось собрать 520 подписей, на что ушла уйма времени. Кредиты дорогие, взяточничество... Гостиница уровня «пять звезд» может окупиться в Москве лет через восемь, уровня «четыре звезды» — лет через 12–13. А «три звезды», как в нашем случае, рискуют не окупиться никогда.

Российские города стали более дружелюбны по отношению к иностранным туристам?

Мне кажется, ответ вы знаете сами. Даже в Москве почти нет указателей на английском: не знающий кириллицы турист часто не в силах предположить, что написано. Директора музеев воспринимают туристов — что иностранцев, что наших как врагов: ходят чего-то, высматривают, мешают музейным работникам заниматься основной деятельностью — научной работой. Местные власти могут посреди сезона взять да и поднять в два раза стоимость пользования речным причалом. Понятно, что подобные расходы организаторы туров компенсируют из своего кармана. Так было, например, с Кижями.

Вы отказались от Кижей?

Кижы уникальны, от них не отказались, а вот в Углич наша компания в какой-то момент перестала заходить на судах. И переключились на соседний Мышкин — мы первыми стали его активно раскручивать.

Все-таки новые города появляются на туристической карте России?

Мало-помалу. Тобольск появился. Там тюремная камера, где сидел Достоевский, — его в Европе знают. И дом, где

останавливалась семья Романовых на пути в Екатеринбург, к месту своей гибели. Тобольск очень интересный город, про который в Европе мало кто знал. Лет семь назад чиновники с гордостью докладывали в моем присутствии губернатору Тюменской области Сергею Собянину: «В Тобольске побывало пятеро швейцарских туристов». Но для того чтобы побывали не пять, а пятьсот, нужен дешевый транспорт. Билет до Тюмени стоит целое состояние, а еще от Тюмени надо проехать 200 километров. Местные власти, если хотят развивать туризм, должны поддерживать перевозки.

С какой это стати? Чтобы вы заработали денег?

Прежде всего для того, чтобы развивалась экономика региона. Туризм тянет за собой множество различных направлений — от общепита до строительства. Наверное, трудно упрекнуть Израиль в том, что там не знают, куда девать деньги. Тем не менее выкупая блок мест на чартер в Эйлат, мы, как туроператор, знаем: если спрос будет низок, государство Израиль оплатит нам пятую часть незаполненных кресел. Похожие программы есть у египтян, у французов. Российские власти не поддерживают ни своих, ни иностранных операторов. Сложность с привлечением иностранцев в нашу страну связана еще и с тем, что с распадом СССР мы лишились возможности предлагать такие туры, как Москва—Киев, Москва—Самарканд, Москва—Таллин. А они были очень популярны.

Почему в нашей стране такие высокие цены на речные круизы? Дешевле слетать с семьей во Францию, чем сплавить до Питера...

Сходить, а не сплавить. Мы занимаемся круизным туризмом, и ситуация в нем мне понятна. Самые молодые суда, используемые в нашем речном флоте — постройки середины восьмидесятых годов, производства ГДР. Нефть тогда стоила дешево и о том, сколько тонн топлива судно потребляет за время круиза, никто не думал. Сегодня большая часть

стоимости туров уходит именно на то, чтобы наполнить соляной баки. Точно такая же история, как с советскими самолетами. Летают? Ну и хорошо. Самолеты меняют на новые, суда — нет.


Отчего не появляются новые суда?

Строительство судна в России, если вы найдете, кто за него возьмется и выполнит заказ в срок, обойдется дороже, чем в Польше или Германии. Кроме того, за границей несложно получить беспроцентный кредит — правительство думает о том, чтобы обеспечить предприятия работой. У нас — под 12–13 процентов годовых. Однако заказывать судно за границей тоже не имеет смысла: наши ввозные пошлины носят фактически запретительный характер — непонятно, правда, кого они защищают. Добавьте к тому очень короткий сезон, когда судно приносит прибыль — с мая по сентябрь, и поймете, почему дешевле купить тур по Дунаю, чем по Волге.

Если бы вам предложили организовать индивидуальный тур, скажем, рыбалку в России или Канаде, вы бы на что скорее «подписались»?

Однозначно, я бы выбрал Канаду. Из Канады мне пришлют ценник, где будет указано, какого именно лосося и за какую цену поймает мой клиент. И куда туриста доставят в том случае, если на указанном месте в указанное время не окажется оговоренной в контракте рыбы. В России я сначала буду искать человека, способного что-то организовать где-нибудь на Дальнем Востоке, получу через третьи руки телефон Петровича, Петрович расскажет о том, что ему нужно в свою очередь договориться с Рыбнадзором, а за день до начала рыбалки может оказаться, что Петрович ушел в запой, или просто не берет трубку, или что охотничий домик, обещанный клиенту, не может быть предоставлен в связи с тем, что в нем решил отдохнуть партнер по бизнесу вице-губернатора. Организация нестандартных индивидуальных туров по нашей стране — это сплошные «особенности национальной охоты».

Что для вас хороший отдых? Полежать на пляже, сходить в музей, подняться на гору, посмотреть на то, как разводят мальков осетра?

Я идеальный турист. Мне все нравится. Лежать на пляже, ходить по музеям, подниматься на гору и смотреть на то, как разводят рыбу. Во всем этом я нахожу для себя удовольствие. 



Кнедлик для чемпиона

текст: Александр Данильчук | фото: Дмитрий Лебедев

Тот, кто провёл в Чехии хотя бы неделю, знает: национальная кухня немыслима без кнедликов. Чаще всего их подают как гарнир. Но приготовленные с фруктами, кнедлики становятся самостоятельным блюдом, частью летнего меню любой уважающей себя хозяйки.

ЧЕХИ — народ обстоятельный. И кухня у них такая же продуманная. Свежие фрукты — это, конечно, здорово, но голод ими не утолишь. Типично чешское решение вопроса — «кнедлики овощные», то есть кнедлики с фруктами. Вкусно, полезно, питательно.

Это блюдо пользуется огромной популярностью и у детей, и у взрослых. Например, кнедлики с черникой обожают чешские хоккеисты, играющие в российских клубах. Так утверждает наш эксперт Милан Сейдл, шеф-повар ресторана при московском Чешском доме, куда время от времени заходят именитые легионеры.

Приготовить фруктовые кнедлики несложно. Для этого нам понадобятся следующие ингредиенты: мука грубого помола (так называемая обойная, или второго сорта — 500 г), два яйца, растительное масло (одна столовая ложка), молоко (250 мл), дрожжи (20 г), сахарная пудра (одна столовая ложка), мягкий творог из пакета (200 г), сливочное масло (20 г), черника (пол-литровая банка), соль и сахар.

Берем кастрюлю, хорошенько измельчаем дрожжи, добавляем столовую ложку сахара и столовую ложку муки, заливаем 120 мл молока, перемешиваем, закрываем емкость полотенцем и ставим в теплое место. В течение часа эта закваска должна подняться, после чего добавляем в нее оставшуюся часть муки и молока и два сырых яйца. По желанию можно прибавить щепотку-другую соли. Тщательно перемешиваем, сначала ложкой, а затем и руками. Получили равномерную массу — снова накрываем кастрюлю полотенцем и ставим ее в теплое место.

Пока тесто отдыхает, займемся начинкой. Чернику нужно промыть, положить в кастрюлю, полностью залить водой, добавить сахар (по вкусу, ориен-

тировочно — половину стакана) и чайную ложку крахмала. Доводим до кипения, аккуратно помешивая, затем снимаем с огня. Ягоды останутся целыми, а вот жидкость загустеет — получится идеальный наполнитель.

Впрочем, если вы хотите приготовить кнедлики с живыми ягодами, их достаточно тщательно промыть. Постарайтесь не раздавить чернику, иначе она потеряет сок.

Вернемся к тесту. Раскатываем его скалкой до толщины около одного сантиметра. Далее нам потребуется бокал диаметром не менее пяти сантиметров — с его помощью на листе теста выдавливаем круги. В середине каждого кружка пальцами делаем небольшое углубление. В него и выкладываем чернику. Лепим кнедлики, заклеивая начинку тестом сверху с четырёх сторон. Должен получиться аккуратный мешочек, наполненный ягодами. Затем оставляем кнедлики на 20 минут — тесто должно склеиться.

После того как кнедлики выстоялись, их нужно поместить в пароварку на 12 минут. Если пароварки нет, можно обойтись подручными средствами. Например, закрепить над кастрюлей с кипящей водой несколько слоев марли, положить на нее кнедлики и закрыть крышкой.

По мере готовности снимаем кнедлики и зубочисткой или небольшим ножиком делаем в них маленькие дырочки, чтобы выпустить образовавшийся внутри пар. Выкладываем на блюдо, поливаем сверху растопленным сливочным маслом, выкладываем поверх кнедличков мягкий творог и посыпаем сахарной пудрой. К столу фруктовые кнедлики нужно подавать горячими. Холодными их вообще мало кто пробовал — обычно просто не остается.



Милан Сейдл, шеф-повар ресторана при посольстве Чешской Республики в Москве. В 1991 году окончил школу поваров в Чехии, на протяжении долгого времени работал в самых знаменитых ресторанах Праги: «У Флека», «Парнас», «Очеховка». Владеет всеми секретами национальной кухни и готов поделиться ими с читателями SKODA Magazine.



ŠKODA в России. Официальные дилеры



МОСКВА И МОСКОВСКАЯ ОБЛАСТЬ

АА Мэйджор Авто
Цветочный пр-д, д. 6
(495) 737 8998, www.autocity-sk.ru

Автомир Богемия Мотор
Балашиха, Западная промзона,
Энтузиастов ш., вл. 1а
(495) 223 5511, www.bogemia-skod.ru

Автопрага
ул. Тимирязевская, д. 2/3
(495) 788 6868, www.autopruga.ru

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

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

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

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

АвтоСпецЦентр на Обручева
ул. Обручева, д. 23, корп. 1
(495) 755 9990, www.asc-skoda.ru

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

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

Авто Терра
Новорязанское ш., д. 5/1
(495) 921 3053, www.auto-terra.ru

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

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

Богемия Мотор
Дмитровское ш., д. 98, стр. 1
(495) 956 1991, www.bogemia-skod.ru

Вентус
ул. Мосфильмовская, д. 68
(495) 234 3913, www.ventus.ru
(495) 775 7770, www.gema-auto.ru

ГЕМА Моторс Проспект Мира

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

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

Глобал Кар
ул. Дубининская, д. 80
(495) 956 1232, www.global-car.ru

Пеликан-Авто
ул. Острякова, д. 3, стр. 1
(495) 745 1551, www.skoda.pelican.ru

Рapid-Авто — Каширка
Каширское ш., д. 45
(495) 792 3939, www.rapid-avto.ru

Рapid-Авто — Марьино
ул. Марьинский Парк, д. 1
(495) 792 3939, www.rapid-avto.ru

РОЛЬФ Автоцентр Магистральный
2-й Магистральный тупик, д. 5а, стр. 4
(495) 980 5959, www.acm-auto.ru

КРАСНОЗНАМЕНСК

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

ПОДОЛЬСК

Олимпик Авто
пр-т Юных Ленинцев, д. 70
(495) 505 6886, www.olympic-auto.ru

СТУПИНО

Авто Тренд
ул. Транспортная, вл. 9
(495) 660 2228, www.avto-trend.ru

САНКТ-ПЕТЕРБУРГ

Авто-Гамма
Кушелевская дорога, д. 20
(812) 777 0353, www.avto-gamma.ru

Автоцентр «Софийская»
ул. Софийская, д. 17, корп. 3а
(812) 777 5555, www.acs-avto.ru

Автоцентр на Хасанской
ул. Хасанская, д. 5
(812) 326 2679, www.auto-centr.com

Автоцентр на Энгельса
пр-т Энгельса, д. 33, корп. 1, лит. А
(812) 326 9770, www.auto-centr.com

Гриффин-Авто

ул. Симонова, д. 13, корп. 2, лит. А
(812) 441 3939, www.griffin-auto.ru

Неон-Авто

ул. Оптиков, д. 3а
(812) 323 1111, www.neon-auto.ru

Пулково-Авто

ул. Стартовая, д. 5
(812) 331 7773, www.pulkovo-auto.ru

РРТ-Авто

ул. Краснопутиловская, д. 65
(812) 999 9333, www.rrt-auto.ru

Сигма Сервис

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

АРХАНГЕЛЬСК

АВТО БРАВО
ул. Октябрят, д. 33, корп. 1
(8182) 462 525, www.avto-bravo.ru

АСТРАХАНЬ

АМТ-Моторс
ул. Украинская, д. 3
(8512) 490 000, www.amt-motors.ru

БАРНАУЛ

АЕМ-Авто
ул. Попова, д. 165
(3852) 450 450, www.aem-avto.ru

БЕЛГОРОД

Моравия Моторс
пр-т Б. Хмельницкого, д. 205б
(4722) 357 171, www.moravia-motors.ru

БРЯНСК

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

ВЕЛИКИЙ НОВГОРОД

АвтоДом-ВН
ул. Большая Санкт-Петербургская,
д. 41, корп. 7
(8162) 739 914, www.autodom-vn.ru

ВЕРХНЯЯ ПЫШМА

КАРРО
ул. Петрова, д. 59б
(34368) 41 705, www.karro.ru

ВЛАДИМИР

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

ВОЛГОГРАД

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

Арконт Спарта
ул. Стартовая, д. 42
(8442) 709 090, www.skoda-arkont.ru

Волга-Раст-Октава

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

ВОЛОГДА

АВТОЛИК
ул. Северная, д. 25
(8172) 283 333, www.autolik-s.ru

ВОРОНЕЖ

Богемия Юг
ул. Космонавтов, д. 6
(473) 233 0130, www.bogemia-yug.ru

КронаМоторс

ул. Изыскателей, д. 29
(473) 260 4555, www.kronamotors.ru

ЕКАТЕРИНБУРГ

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

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

Читайте в следующих номерах ŠKODA Magazine

АВТОМОБИЛЬ

И другие Yeti
НОВЫЕ МОДИФИКАЦИИ
ПОПУЛЯРНОГО ВНЕДОРОЖНИКА



ДОРОГА

На законных основаниях
ŠKODA НА СЛУЖБЕ В ПОЛИЦИИ
РАЗНЫХ СТРАН

СТИЛЬ ЖИЗНИ

Впереди планеты всей
ДОВОЕННЫЕ КОНЦЕПТ-КАРЫ ИЗ МЛАДА-БОЛЕСЛАВА

ŠKODAMagazine
РОССИЙСКОЕ ИЗДАНИЕ
№2 (10), июль 2012

Учредитель
ООО «ФОЛЬКСВАГЕН Груп Рус».
Россия, 248926, Калужская обл.,
г. Калуга, ул. Автомобильная, д. 1,
тел.: (495) 258 3901

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

Менеджер проекта
Тимур Алиев

Главный редактор
Сергей Шерстенников

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

Для писем
117845, Москва, ул. Обручева, 30/1,
редакция ŠKODA Magazine
Тел.: (495) 258 3901
E-mail: magazine@skoda-auto.ru
Internet: www.skoda-auto.ru

Над номером работали:

Робин Ашхофф, Дмитрий Брунов, Роман
Горожий, Александр Данильчук, Олеся
Долгих, Никита Зотов, Ирина Иванова,
Надежда Карась, Андрей Ковтун, Ян
Коллатор, Томаш Котера, Лукаш Нахтманн,
Витезслав Пельц, Алексей Пешков, Михаил
Позднышев, Карел Покорны, Юлия Рубан,
Вадим Селенин, Анастасия Сенькова,
Юлия Сойфер, Збинек Страшкраба,
Ева Тицова, Светлана Шаманова,
Ивета Штербикова, Якуб Шульц

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

Отпечатано

в ООО «АСТ — Московский
полиграфический дом»

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

Распространяется бесплатно

Тираж 33 540 экз.